



STASJONSSTRUKTUR- PROSJEKTET

Delrapport for banestrekningene:

- Dovrebanen (Kongsvoll – Trondheim)
- Rørosbanen
- Nordlandsbanen
- Meråkerbanen
- Ofotbanen

*Utredning av
Jernbaneverkets
infrastruktur. En
gjennomgang av
stasjoner og
holdeplasser for
persontrafikk på
banenettet*

Rapport

Prosjektttype:		Prosjekt:
Rapport		Stasjonsstruktur, delrapport for strekningene Dovrebanen (Kongsvoll – Trondheim), Rørosbanen, Nordlandsbanen, Meråkerbanen, Ofotbanen
Oppdragsgiver / Ansvarssted:		Prosjektnummer:
P/ Paul Runnestø		200805648
Saksref:		Arkivbet:
2008/05648		
Fylke:		
Hedmark, Sør-Trøndelag, Nord-Trøndelag, Nordland		
Tidligere planer:		
Budsjettramme:		Fremdrift:
Prosjektansvarlig/leder:		Sist revidert:
Heidi Meyer Midtun / Lise Nyvold		30.3.2012

Forord

Jernbaneverket har med utgangspunkt i et ønske om å styrke jernbanens rolle og konkurransefortrinn gått gjennom dagens stasjonsstruktur for å vurdere behov for justeringer.

De fleste jernbanestrekninger og stasjoner har en lang historie. Dagens samfunn og utbyggingsmønster samt nye krav blant annet til kundefokus, sikkerhet, og universell utforming gjør at man løpende må vurdere den enkelte stasjon og dens plass i et moderne jernbanesystem.

Gjennomgangen og forslagene til endringer er basert på kunnskap om dagens situasjon, og Jernbaneverkets visjoner for banestrekningene samt hvordan kommuner og fylker ser for seg at områdene rundt jernbanen skal utvikle seg. Forslagene til konklusjoner i rapportene er Jernbaneverkets foreløpige faglige anbefalinger, og er grunnlag for videre analyser i strekningsvise utviklingsplaner. Beslutninger om justeringer vil være gjenstand for politisk behandling, både i berørte fylker og i regjering og Storting.

Arbeidet har vært delt opp gruppevis bestående av en eller flere strekninger. Hver av disse har knyttet til seg en arbeidsgruppe bestående av berørte fylkeskommuner, NSB eller annet driftsselskap, Rom eiendom og i noen tilfeller kommunale representanter. Forslagene til konklusjoner i rapportene står for Jernbaneverkets regning.

I Jernbaneverket har Heidi Meyer Midtun, Lise Nyvold, Anne Skolmli, Terje Sivertsvoll og Kjell Morten Haavet m.fl. bidratt i arbeidet.

Denne rapport vil være grunnlag for videre prosess og beslutninger om endret stasjonsstruktur frem mot ny stortingsmelding om Nasjonal transportplan og det oppfølgende Handlingsprogrammet for Jernbaneverket 2014 - 2023. Rapporten er et av flere grunnlag for Strekningsvise utviklingsplaner.

Som ledd i arbeidet med strekningsvise utviklingsplaner skal det skisseres nytt rutetilbud 2023 basert på forslag til ny stasjonsstruktur. Det er viktig å avdekke om og eventuelt hvilke ytterligere tiltak som kreves for å bedre reisetidene på den enkelte strekning. Denne rapport skal suppleres med denne kunnskap, og understøtte og eventuelt være grunnlag for en revurdering av forslagene.

Innhold

Forord	3
Innhold	5
Sammendrag	6
1 Rørosbanen: Hamar – Røros – Støren	9
1.1 Tilbud og infrastruktur på strekningen – dagens situasjon og fremtidig behov	9
1.2 Vurdering av stasjonsstrukturen	12
1.3 Foreslåtte endringer i dagens stasjonsstruktur.....	13
2 Dovrebanen: Kongsvoll – Trondheim	16
2.1 Tilbud og infrastruktur på strekningen – dagens situasjon og fremtidig behov	16
2.2 Vurdering av stasjonsstrukturen	19
2.3 Foreslåtte endringer i dagens stasjonsstruktur.....	19
3 Nordlandsbanen: Trondheim – Bodø	22
3.1 Tilbud og infrastruktur på strekningen – dagens situasjon og fremtidig behov.	22
3.2 Vurdering av stasjonsstrukturen	27
3.3 Foreslåtte endringer i dagens stasjonsstruktur.....	30
4 Meråkerbanen: Hell – Storlien	33
4.1 Tilbud og infrastruktur på strekningen – dagens situasjon og fremtidig behov.	33
4.2 Vurdering av stasjonsstrukturen	35
4.3 Foreslåtte endringer i dagens stasjonsstruktur.....	36
6 Ofotbanen: Narvik – Riksgrensen	37
6.1 Tilbud og infrastruktur på strekningen – dagens situasjon og fremtidig behov.	37
6.2 Vurdering av stasjonsstrukturen	39
6.3 Foreslåtte endringer i dagens stasjonsstruktur.....	40
7 Kilder.....	42
8 Vedlegg	43
8.1 Kart	43

Sammendrag

Enkelte av dagens stasjoner på banenettet har plattformer som er for korte i forhold til kravene i Sikkerhetsforskriften¹. Dette gjelder for totalt 123 plattformer på i alt 107 stasjoner. Disse må utbedres før dispensasjonene utgår, avhengig av stasjon i 2012, 2015 og 2019. En rekke av disse stasjonene er trafikksvake og det må i hvert enkelt tilfelle vurderes om oppgradering av stasjonene vil være hensiktsmessig bruk av offentlige midler. Dette i kombinasjon med nye regler for universell utforming har gjort at Jernbaneverket har valgt å gjennomføre en samlet vurdering av den samlede stasjonsstrukturen på baner med persontrafikk.

Vurderingene rundt framtidig stasjonsstruktur tar utgangspunkt i dagens banenett og infrastruktur, og har en tidshorisont frem mot 2020. Det tas høyde for de tiltak som ligger inne i NTP 2010-2019 i den grad det påvirker vurderingene.

Felles for banestrekningene omtalt i denne delrapporten er at de betjener til dels svært spredt bebygde deler av distrikts-Norge. På noen strekninger er det potensial for flere avganger og flere passasjerer, mens det på andre strekninger er spørsmål om å opprettholde et minimums betjeningsnivå. Det er også slik at innspart kjøretid må vurderes sammen med eventuelle rutetilpasninger og mulige endrete kryssingsmønstre. Dette kan samtidig stille nye krav til infrastrukturen på banene, for eksempel forlenging av kryssingsspor etc.

Rørosbanen (Hamar – Støren)

Vurdering av dagens stasjonsmønster og utfordringer:

- Banen er enkeltsporet med kryssingsspor, banen er ikke elektrifisert
- Rørosbanen kan deles i to delstrekninger: Hamar – Røros og Røros – Støren – Trondheim.
- Banen betjener følgende togtilbud:
 - Fjertog: Hamar-Røros-Trondheim
 - Regiontog: Hamar – Røros
 - Regiontog: Røros-Trondheim
- Det er totalt fire stasjoner med pålegg om plattformforlengelse
- Samtlige stasjoner, med unntak av seks stasjoner har behov for utbedring i forbindelse med krav til universell utforming
- Enkelte stasjoner har svært få reisende. 14 av stasjonene med under ti reisende pr yrkesdøgn.

Forslag til stasjonsstruktur på strekningen

- Knutepunktutvikling
 - Ålen stasjon utvikles som regionalt knutepunkt.
- Stasjoner som forutsettes nedlagt ved innføring av ny ruteplan desember 2012
 - Bellingmo har forskriftskrav 2012 og forutsettes lagt ned ifm ruteomlegging i desember 2012.
- Stasjoner som foreslås nedlagt
 - Reitan har forskriftskrav 2019 og foreslås lagt ned i 2013.
- Trafikksvake stasjoner som vurderes ved en framtidig utvikling av banen:
 - Rudstad, Steinvik, Auma, Opphus og Stai
- Innspill til nye stasjoner
 - Hjellum
 - Terningmoen

Avbøtende tiltak/alternativ transport

- Bellingmo: Nærmeste stasjon med innfartsparkering: Alvdal (12 km): med stor parkeringsplass, bussholdeplass og taxiholdeplass ved stasjon
- Reitan: Nærmeste stasjon Ålen (5 km) som satses på som regionalt knutepunkt

Effekter av foreslåtte tiltak:

- Sparte drifts- og fornyelseskostnader
- Mulighet for kortere reisetid med ny ruteplan
- Mer robuste ruter (bedre punktlighet)

¹ Kildehenvisning:

Dovrebanen (Kongsvoll – Trondheim S)

Vurdering av dagens stasjonsmønster og utfordringer:

- Banen er enkeltsporet med kryssingsspor, banen er elektrifisert
- Banen betjener følgende togtilbud:
 - Fjerntog: Oslo – Trondheim
 - Fjerntog: Hamar – Røros – Støren – Trondheim
 - Regiontog: Røros – Støren – Trondheim
 - Regiontog: Oppdal – Trondheim
 - Regiontog: Heimdal – Storlien (på deler av strekningen)
 - Regiontog: Lerkendal – Steinkjer (på deler av strekningen)
- Det er totalt syv stasjoner med pålegg om plattformforlengelse
- Omtrent samtlige stasjoner har behov for utbedring i forbindelse med krav til universell utforming
- Enkelte stasjoner har svært få reisende. Fire stasjoner med under 10 reisende pr yrkesdøgn

Forslag til stasjonsstruktur på strekningen

- Stasjoner som foreslås nedlagt
 - Ler
- Trafikksvake stasjoner som vurderes ved en framtidig utvikling av banen:
 - Selsbakk
- Innspill til nye stasjoner
 - Bjørndalen

Avbøtende tiltak/alternativ transport

- Ler: Nærmeste stasjoner Lundamo (5 km) og Kvål (4 km)

Effekter av foreslåtte tiltak:

- Sparte drifts- og fornyelseskostnader
- Mulighet for kortere reisetid med ny ruteplan
- Mer robuste ruter (bedre punktlighet)

Nordlandsbanen (Trondheim S - Bodø)

Vurdering av dagens stasjonsmønster og utfordringer:

- Banen er enkeltsporet med kryssingsspor, banen er ikke elektrifisert
- Nordlandsbanen kan deles i tre delstrekninger: Trønderbanen (Trondheim – Steinkjer), Saltenpendelen (Rognan – Bodø) og “midtstrekket” (Steinkjer – Rognan)
- Banen betjener følgende togtilbud:
 - Fjerntog: Trondheim – Bodø
 - Regiontog: Lerkendal – Steinkjer
 - Regiontog: Mo i Rana – Bodø
 - Regiontog: Mosjøen – Trondheim
 - Regiontog: Rognan – Bodø
 - Regiontog: Heimdal – Storlien (på deler av strekningen)
- Det er totalt 12 stasjoner med pålegg om plattformforlengelse
- Omtrent samtlige stasjoner har behov for utbedring i forbindelse med krav til universell utforming
- Enkelte stasjoner har svært få reisende. Ni stasjoner med under 10 reisende pr yrkesdøgn.

Forslag til stasjonsstruktur på strekningen

- Stasjoner som foreslås nedlagt
 - Jørstad, Harran, Svenningdal
- Trafikksvake stasjoner som vurderes ved en framtidig utvikling av banen:
 - Rotvoll
- Opprettholdes med behov for dørlåsing på tog
 - Dunderland og Lønsdal
- Innspill til nye stasjoner
 - Ranheim
 - Tverlandet
 - Bodin
 - Reiten/Oteråga
- Ytterligere endringer
 - Plattform på Hell flyttes slik at den kun inngår som del av Meråkerbanen. Plattform for stopp på Nordlandsbanen legges ned.

Avbøtende tiltak/alternativ transport

- Jørstad: nærmeste stasjon med innfartsparkering Snåsa (8 km), Parkeringsplass 15 biler, buss -og taxiholdeplass ved stasjonen
- Harran: nærmeste stasjon med innfartsparkering Grong (16 km), Parkeringsplass 30 biler, buss -og taxiholdeplass ved stasjonen
- Svenningdal: nærmeste stasjon med innfartsparkering Trofors skysstasjon (12 km), Parkeringsplass 40 biler, buss -og taxiholdeplass ved stasjonen

Effekter av foreslåtte tiltak:

- Sparte drifts- og fornyelseskostnader
- Mulighet for kortere reisetid med ny ruteplan
- Mer robuste ruter (bedre punktlighet)

Meråkerbanen (Hell -Storlien)

Vurdering av dagens stasjonsmønster og utfordringer:

- Banen er enkeltsporet med kryssingsspor, banen er ikke elektrifisert
- Banen betjener følgende togtilbud:
 - Fjerntog: Heimdal - Storlien
- Meråkerbanen har ingen stasjoner med krav om forlengelse av plattform
- Omtrent samtlige stasjoner har behov for utbedring i forbindelse med krav til universell utforming
- Enkelte stasjoner har svært få reisende. tre stasjoner med under 10 reisende pr yrkesdøgn.

Forslag til stasjonsstruktur på strekningen

- Trafikksvake stasjoner som vurderes ved en framtidig utvikling av banen:
 - Endring i stasjonsstruktur på Meråkerbanen bør avvente videre utvikling av banen.
- Innspill til nye stasjoner
 - Fagerlia

Avbøtende tiltak/alternativ transport

Effekter av foreslåtte tiltak:

Oftobanen (Narvik - Riksgrensen)

Vurdering av dagens stasjonsmønster og utfordringer:

- Banen er enkeltsporet med kryssingsspor, banen er elektrifisert
- Banen betjener følgende togtilbud:
 - Fjerntog: Narvik – Riksgrensen - Sverige
- Det er totalt fem stasjoner med pålegg om plattformforlengelse
- Samtlige stasjoner, med unntak av Bjørnfjell har behov for utbedring i forbindelse med krav til universell utforming

Forslag til stasjonsstruktur på strekningen

- En trafikksvak stasjon nedlegges:
 - Straumsnes
- Opprettholdes med behov for dørlåsing
 - Rombak, Søsterbekk, Katterat

Avbøtende tiltak/alternativ transport

- Straumsnes: Nærmeste stasjon med innfart: Narvik stasjon (10 km) – parkering ca. 30 biler, buss, taxi og Rombak (7 km)

Effekter av foreslåtte tiltak:

- Sparte drifts- og fornyelseskostnader
- Mulighet for kortere reisetid med ny ruteplan
- Mer robuste ruter (bedre punktlighet)

1 Rørosbanen: Hamar – Røros – Støren

1.1 Tilbud og infrastruktur på strekningen – dagens situasjon og fremtidig behov

Strekningens standard og funksjon

Jernbanestrekningen mellom Hamar og Trondheim via Røros er totalt 431 km lang. strekningen har 27 stasjoner. Rørosbanen er enkeltsporet med kryssingsspor. Ca. 1/3 av banen har hastighetsstandard på 130 km/t. Kapasiteten på deler av strekningen er lav. Banens små høydeforskjeller gjør den godt egnet for godstransport. Rørosbanen er ikke elektrifisert. Rørosbanen trafikkeres av både person- og godstog. Persontransportvolumet er forholdsvis lavt, men har vært noe økende de siste årene. Godstransporten består i dag bare av godstog med tømmer og flis. Denne transporten går i all hovedsak fra Auma, Koppang og Elverum til Kongsvinger. I tillegg går det et tog pr uke fra Koppang til Skogn. Siden banen ikke er elektrifisert går det i dag ingen gjennomgående godstog mellom Oslo og Trondheim over Rørosbanen. Dette trafikkeres i stedet over Dovrebanen.

Befolkning langs Rørosbanen

På strekningen er det 27 stasjoner fordelt på 13 kommuner og to fylker. Befolkningsgrunnlaget i de 13 kommunene varierer fra Tolga kommune i Hedmark med 1678 innbyggere til Hamar kommune med 28211 innbyggere. Samlet befolkningstall for de 13 kommunene som inngår i stasjonsoversikten er i pr 1.1 2009 på 89236 innbyggere. I følge SSBs befolkningsframskriving vil denne øke til 93078 i 2020 og til 98060 i 2030. Dette tilsvarer en økning på 10 % for hele perioden.



Figur 1: Stopp langs Rørosbanen



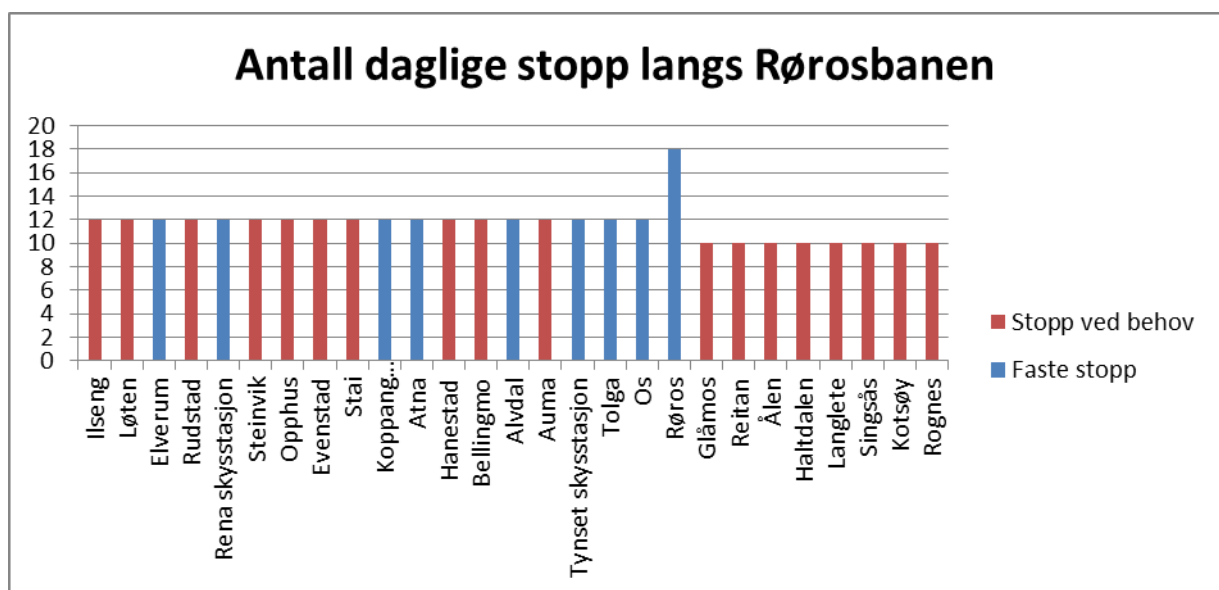
Figur 2: Røros stasjon (Bilde fra jernbaneverkets målevogn)

Dagens persontogtilbud, stasjoner og stoppmønster på strekningen

Dagens togtilbud på strekningen består av seks daglige pendler Hamar – Røros og tre daglige pendler videre fra Røros til Trondheim. En av avgangene fra Hamar er gjennomgående til Trondheim, mens to av avgangene fra Trondheim er gjennomgående til Hamar.

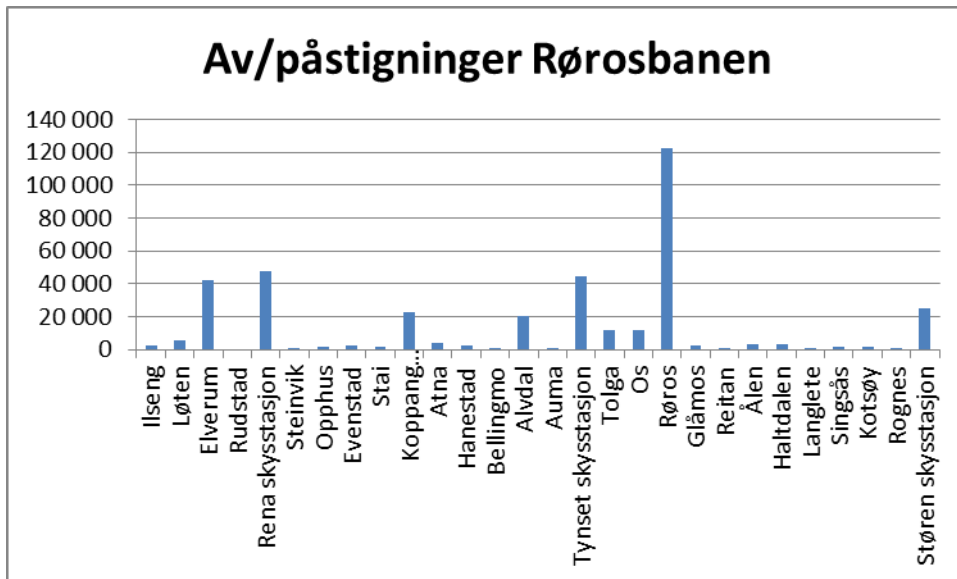
- Fjerntog: Hamar – Røros – Trondheim
- Regiontog: Hamar - Røros
- Regiontog: Røros - Trondheim

Strekningen mellom Hamar og Støren består av 27 stasjoner. Her kjører både fjern- og regiontogene etter det samme stoppmønsteret der toget betjener de største tettstedene og utfartsstedene langs jernbanetraseen. Noen av stoppene på strekningen utgjør mindre markeder, noe som medfører at man her kun stopper ved behov. Figur 3 under viser stoppmønsteret langs traseen.



Figur 3: Antall daglige stopp langs Rørosbanen

De mest trafikksterke stasjonene langs aksene finner vi ved de største tettstedene. Det desidert høyeste årlige passasjertallet finner vi på Røros (122 200 pr år). Mye av grunnen til dette er muligheten for arbeidspendling fra mindre tettsteder både sør og nord for byen. I tillegg muliggjør de hyppige togavgangene arbeidspendling både mot Hamar og Trondheim. Øvrige stasjoner langs Rørosbanen med høye trafikk tall er Rena (47 600), Tynset (44 200) og Elverum (42 100). I tillegg finnes det her en rekke trafikksvake stasjoner. Både Rognes, Steinvik, Auma, Langlete, Bellingmo, og Reitan har mindre enn tusen av/påstigende pr år.



Figur 3: Antall av/påstignende pr år på Rørosbanen (det mangler tall for Rudstad stasjon)

På Rørosbanen har fem stasjoner pålegg fra Statens jernbanetilsyn om forlengelse av plattformer. Flere av disse har lavt passasjergrunnlag og er relativt kostbare å oppgradere i henhold til Sikkerhetsforskriften og krav til universell utforming:

Tabell 1: Stasjoner med pålegg om plattformforlengelse fra SJT

Stasjon	Frist
Evenstad	2015
Bellingmo	2012
Os	2015
Reitan	2019
Ålen	2019

Konkurransflate mellom tog og øvrig kollektivtilbud

På hverdager går det 6 persontogpar mellom Hamar og Røros med tilnærmet to timers frekvens med et opphold midt på dagen. Kjøretiden Hamar- Røros er ca. 3:25. På lørdager og søndager går det 2 eller 3 tog hver vei hver dag. Videre går det tre togpar alle dager i mellom Røros og Trondheim med kjøretid på ca. 2:25.

Toget har på denne strekningen konkurranse av buss både på lokalmarkedet og innen ekspresssegmentet. Det går daglige ekspressbusser mellom Oslo og Trondheim på traseen til Rørosbanen. Reisetiden for buss og tog er omtrent lik, men toget har langt flere stopp og er dermed i høyere grad flate dekkende enn bussen. Toget betjener dermed større deler av lokalmarkedet enn det bussen gjør. Ekspressbussen på strekningen Oslo– Røros stopper ikke på Hamar, her vil Elverum være nærmeste stopp. Bussen videre mellom Røros og Trondheim bruker i dag to timer og tjue minutter.

Tabell 2: Reisetider med tog og buss om Rørosbanen

Strekning	Reisetid med tog	Reisetid med buss
Hamar – Trondheim	5 timer, 50 min	6 timer, 40 min (over Dovre)
Hamar – Røros	3 timer, 31 min	
Røros – Trondheim	2 timer, 23 min	2 timer, 20 min
Røros - Gardermoen	4 timer, 40 min	5 timer, 45 min
Røros – Oslo	5 timer, 10 min	6 timer, 25 min
Alvdal – Oslo	4 timer, 5 min	5 timer, 5 min
Koppang – Oslo	3 timer 10 min	3 timer, 30 min

1.2 Vurdering av stasjonsstrukturen

Rørosbanen kan deles i to deler, strekningen Hamar – Røros og strekningen Røros – Støren – Trondheim. Det er betydelig mer trafikk sørover fra Røros enn nordover. Det er svært sannsynlig at dette har sammenheng med togtilbudet, og at det er et ganske stort potensial for flere reisende på strekningen Røros – Trondheim dersom det blir tilbudt flere avganger i riktige tidsrom.

Rørosbanen preges av mange stopp med relativt få av/ påstigende. For å gi et bedre togtilbud er det viktig å se på hva som kan gjøres for å korte inn kjøretid. Det bør vurderes om nedleggelse av de minst trafikkerte holdeplassene sammen med et godt tilpasset ruteopplegg vil kunne gi innspart tid på strekningen.

På strekningen Hamar – Elverum – Røros går det seks togpendler pr. dag. Det er viktig for trafikantene i regionen å kunne reise til fylkeshovedstaden (Hamar for stedene sør for Røros), til Gardermoen eller til Oslo på en rask og effektiv måte. Før det arbeides videre med stasjonsstrukturen på strekningen bør muligheten for tilpassede bussruter Hamar – Elverum – Røros vurderes i samarbeid med fylkeskommunen.

På strekningen Støren – Trondheim betjener Rørosbanen strekningen som også passeres av tog som kommer fra lenger sør på Dovrebanen. For å gi en bedre transportstruktur for de reisende på tog på strekningen fra Røros til Trondheim over Rørosbanen og Dovrebanen bør holdeplassene Hovin, Lundamo, Ler, Kvål og Melhus betjenes av andre tog enn Rørosbanen. Dette vil kunne gi en innkorting i reisetiden for reisende på Rørosbanen.

Tabell 3: Dagens stasjonsmønster på Rørosbanen

Stasjon	km	Av/påstigende pr år	Kortsiktig endrings-behov	Inv.behov ²	Forslag	Begrunnelse/merknad
Hamar	126,26	1 06 300		20		Viktig knutepunktstasjon
Ilseng	135,53	2 700		13		
Løten	143,78	5 800		50		Utbedret 2009
Elverum	158,38	42 100		60		Knutepunkt tog/buss
Rudstad	175,9			5	Vurderes i utviklingsplan for banen	Har kun få stopp og svært lavt passasjertall. Plattformen er 31 meter lang og vil dermed få krav om forlenging.
Rena	190,38	47 600		60		Regionalt knutepunkt (skystasjon)
Steinvik	203,8	500		5	Vurderes i utviklingsplan for banen	500 av/ påstigende pr. år. Plattformen er 50 m lang og dermed bare lang nok til å betjene enkeltsett med BM92, som trafikkerer

² Grov beregnet basert på enhetskostnader i Prosjekt Universell utforming med mindre annet angitt. Mill kr.

						strekningen i dag.
Opphus	213,85	1 200		5	Vurderes i utviklingsplan for banen	Behov for ytterligere analyser i forhold til fremtidig utvikling på banen
Evenstad	227,68	2 600	2015	10	Utbedres 2015	
Stai	237,42	1 800		5	Vurderes i utviklingsplan for banen	Behov for ytterligere analyser i forhold til fremtidig utvikling på banen
Koppang skystasjon	246,81	23 000		15		
Atna	271,78	3 600		5		
Hanestad	285	2 400		13		
Bellingmo	311,68	700	2012	5	Er forutsatt lagt ned desember 2012	700 av/ påstigende pr. år. Her er plattformen 10 m lang. Ligger 27 km fra Hanestad og 13 km fra Alvdal.
Alvdal	324,23	20 500		5		
Auma	337,35	600		0		Auma ligger 13 km nord for Alvdal og 10 km sør for Tynset og har 600 av/ påstigende passasjerer pr. år. Auma er vurdert for nedlegging, men er oppgradert og opprettholdes inntil evt. nytt ruteopplegg vurderes.
Tynset skystasjon	347,21	44 200		0		
Tolga	368,15	11 400		0		
Os	384,87	12 100	2015	0	Utbedres 2015	
Røros	399,05	122 200		100		
Glåmos	412,54	2 000		5		
Reitan	432,31	800	2019	5	Legges ned 2013	Legges ned pga. lave trafikk tall og lite utviklingspotensial. Samtidig bygges det ut for og satses på Ålen som regionalt knutepunkt.
Ålen	438,03	3 500	2019	5	Tiltak vurderes	Knutepunktutvikling vurderes innen 2019
Håltedalen	453,85	3 200		13		
Langlete	463,01	700		0		Ny holdeplass 2009
Singsås	479,92	1 700		5		
Kotsøy	491,34	1 300		13		
Rognes	498,32	300		0		Ny holdeplass 2009

1.3 Foreslåtte endringer i dagens stasjonsstruktur

Forslag til nedleggelse av gjeldende stasjoner

På Rørosbanen foreslås totalt to stasjoner nedlagt (se tabell nedenfor). Bellingmo forutsettes nedlagt i forbindelse ved innføring av ny ruteplan desember 2012. I tillegg foreslås Reitan stasjon nedlagt. Dette grunnet lavet trafikk tall og fremtidig utviklingspotensial, samt et pålegg om forlengelse av plattform innen 2019.

Tabell 4: Stasjoner foreslått nedlagt

Stopp	Av/påstigende pr år	Strekning	Begrunnelse
Bellingmo	700	Hamar - Røros	Bellingmo holdeplass som ligger 27 km fra Hanestad og 13 km fra Alvdal har 700 av/ påstigende pr. år. Her er plattformen 10 m lang. Bellingmo bør vurderes for nedlegging.
Reitan	800	Hamar – Røros	Legges ned på grunn av lave trafikk tall og utviklingspotensial. Samt pålegg om plattformforlengelse. Samtidig bygges det ut for og satses på Ålen som regionalt knutepunkt

I tillegg til disse stasjonene bør også stoppene Rudstad, Steinvik, Opphus og Stai vurderes, men her vil det være behov for ytterligere analyser i forhold til fremtidig utvikling på banen før noe kan anbefales. Disse vil derfor ikke foreslås nedlagt i denne rapporten.

I forhold til behov for avbøtende i forbindelse med de foreslåtte endringene i stasjonsstrukturen, anses det å være så få antall reisende til/fra stasjonene samt kort avstand til neste stasjon, at ytterligere tiltak iverksatt av Jernbaneverket ikke anbefales.

- **Bellingmo:** Nærmeste stasjon med innfartsparkering: Alvdal (12 km): med stor parkeringsplass, bussholdeplass og taxiholdeplass ved stasjon
- **Reitan:** Nærmeste stasjon Ålen (5 km) som satses på som regionalt knutepunkt

Når det gjelder påviste effekter i forbindelse med endringer i dagens stasjonsstruktur er det hovedsakelig de tre faktorene reisetid, robusthet og økonomi som vil være gjeldende.

På generelt grunnlag er det vanlig å anslå en reduksjon i kjøretid på tre minutter for hver stasjon toget unnlater å stoppe ved. Men for å kunne påvise reell innsparing i reisetid må dette koordineres i forhold til øvrig rutetabell, kryssingsmønster m.m. Det er i dette prosjektet ikke gjort analyser som kan påvise konkret effekt i form reisetid i forbindelse med dagens eller fremtidig rutetabell. Dette arbeidet anbefales å tas opp i fase to av strekningsvise utviklingsplaner. Det vil her være viktig at dette analyseres i sammenheng med eventuelle nye kryssingsspor på banen.

En banes robusthet henger sammen med dens kapasitet. Om man legger ned en eller flere stasjoner på en strekning, medfører dette en økning i banens kapasitet. Gitt at man opprettholder dagens trafikk vil dette gi en økt robusthet for de togene som går der i dag. Dette vil blant annet bidra til å redusere sårbarheten i nettet.

Den økonomiske faktoren er den som i dette tilfellet er lettest målbar. Her tas det utgangspunkt i de aggregerte kostnadene i forbindelse med krav om plattformforlengelse og universell utforming/tilgjengelighet for alle på banen. I tillegg foreligger det driftskostnader i forbindelse med opprettholdelse av stasjoner. Totalt vil man kunne forvente en kostnadsbesparelse på om lag 50 millioner kroner ved nedleggelse av disse stasjonene.

Tabell 5: kostnader ved opprettholdelse av stasjoner

Stasjon	Kortsiktig endrings-behov	Inv.behov	Årlige driftskostnader
Bellingmo	2012 – 18 Mill	5 Mill	10 000
Reitan	2019 – 11 Mill	5 Mill	10 000
Sum	29 Mill	10 Mill	20 000
Sum Total	59 Millioner		

Forslag til nye stasjoner

Det er foreslått to nye stasjoner på Rørosbanen, begge disse helt syd på banen og i relativt kort avstand fra eksisterende stasjoner. Lokalisering for stasjon på Hjellum vil ligge omtrent 3,7 km nord for Hamar stasjon mens ny stasjon ved Terningmoen vil ligge omtrent 800 meter fra Elverum stasjon. Det er i dette prosjektet ikke foretatt realitetsvurdering i forhold til etablering nye togstopp. Det anbefales her at det på overordnet nivå redegjøres for ønsket fremtidig utvikling av togtilbudet på strekningen Hamar – Elverum.

Tabell 6: Forsalg nye stasjoner

Stopp	Strekning	Begrunnelse
Hjellum	Hamar – Røros	Sykehuset innlandet bygger nytt på Hjellum mellom Hamar og Ilseng. Det er i den forbindelse kommet forslag om etablering av nytt togstopp her
Terningmoen	Hamar – Røros	Lokalt er det ønske om etablering av en ny holdeplass på Terningmoen, som ligger 1,2 – 1,3 km fra Elverum stasjon langs banen, og 8 – 900 meter i gangavstand. Her er det bygget en stor arena, Terningmoen arena, som har plass til store arrangementer. Det er etablert en pendelbuss fra Terningmoen til Elverum stasjon. Jernbaneverket har ikke foretatt noen planfaglig vurdering av etablering av Terningmoen. NSB, som trafikkerer strekningen, har lansert tanken om timespendel på strekningen Hamar – Elverum, og er interessert i en holdeplass her.

2 Dovrebanen: Kongsvoll – Trondheim

2.1 Tilbud og infrastruktur på strekningen – dagens situasjon og fremtidig behov

Strekningens standard og funksjon

Dovrebanen er jernbanestrekningen mellom Oslo og Trondheim, totalt 553 km. Rapporten behandler Dovrebanen på strekningen Kongsvoll – Trondheim, en lengde på ca. 160 km. Banen er enkeltsporet med kryssingsspor. Hastighetsstandarden er varierende, ca. 40 % av banen har hastighetsstandard over 100 km/t. Dovrebanen er elektrifisert helt frem til Trondheim.

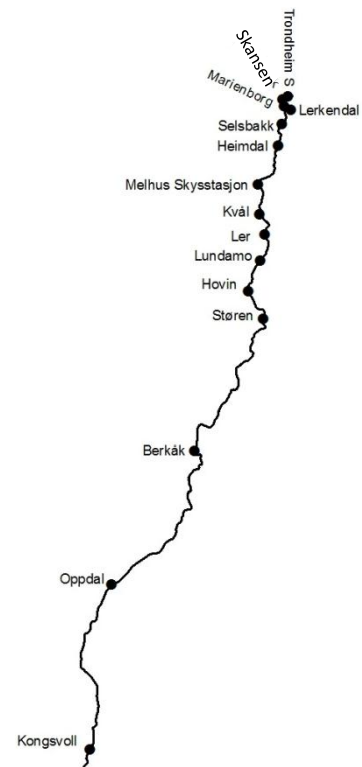
Banen trafikkeres både av person- og godstog. For persontrafikken trafikkeres denne delen av Dovrebanen av fjerntoget mellom Oslo og Trondheim samt regiontog på strekningen Oppdal – Støren – Trondheim, i tillegg til den trafikken som går over Rørosbanen.

I forhold til godstrafikk har Dovrebanen en betydelig rolle med tog til Åndalsnes, Trondheim og videre nordover til Fauske/Bodø. Godstrafikken domineres av container tog. I tillegg kjøres det system tog (tømmer og flis) og noe spesialtransport.

Befolkning langs Dovrebanen

På denne strekningen av Dovrebanen er det 14 stasjoner fordelt på fem kommuner i Sør-Trøndelag fylke

Befolkningsgrunnlaget i de fem kommunene varierer fra Rennebu kommune med 2621 innbyggere til Trondheim kommune med 168257 innbyggere. Samlet befolkningstall for kommunene som inngår i stasjonsoversikten er i pr 1.1 2009 på 201014 innbyggere. I følge SSBs befolkningsframskriving vil denne øke til 229329 i 2020 og til 254375 i 2030. Dette tilsvarer en økning på 26,5 % for hele perioden.



Figur 4: Stopp på Dovrebanen



Figur 5: Heimdal Stasjon (Bilde: Jernbaneverkets målevogn)

Dagens persontogtilbud, stasjoner og stoppmønster på strekningen

Dagens togtilbud på strekningen består av fire daglige fjerntogsett mellom Oslo og Trondheim, av disse ett nattog. I tillegg kommer det daglige direktetoget Oppdal– Trondheim samt de tre regiontogsettene fra Rørosbanen over på Dovrebanen ved Støren.

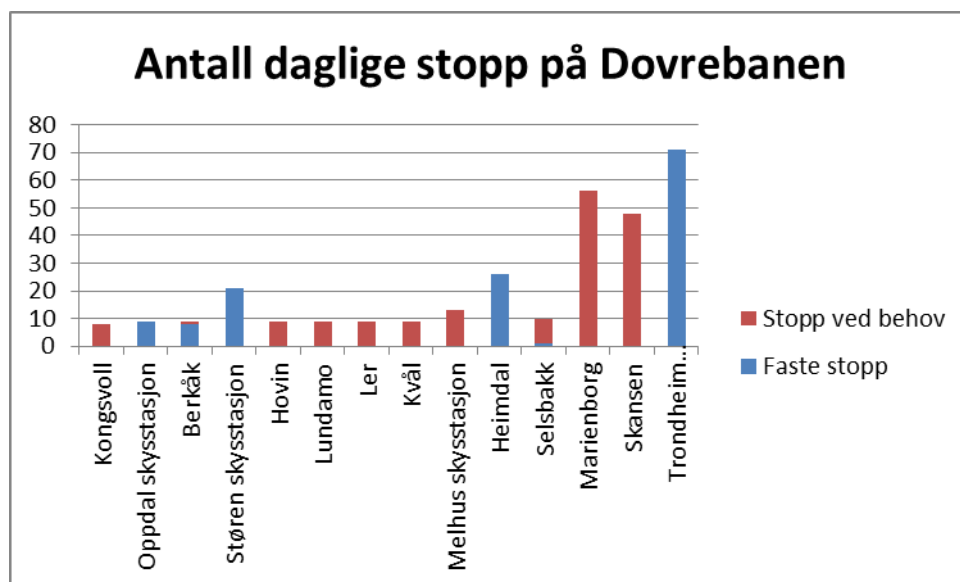
Det er ytterligere to togprodukter som benytter seg av deler av Dovrebanen (Mittnabotoget: Heimdal – Östersund og Trønderbanen: Lerkendal – Steinkjer), men disse behandles i senere kapittel.

- Fjerntog: Oslo - Trondheim
- Fjerntog: Hamar – Røros – Støren - Trondheim
- Regiontog: Røros – Støren – Trondheim
- Regiontog: Oppdal - Trondheim

På strekningen Kongsvoll - Trondheim S er det 14 stasjoner. Langs denne delen av banen er stoppmønsteret differensiert i forhold til funksjon og togtilbud på de forskjellige delstrekningene.

Regiontoget mellom Oslo og Trondheim har et stoppmønster der det stoppes ved et fåtall av stasjonene og kun de som betjener større tettsted og utfartssteder langs jernbanetraseen.

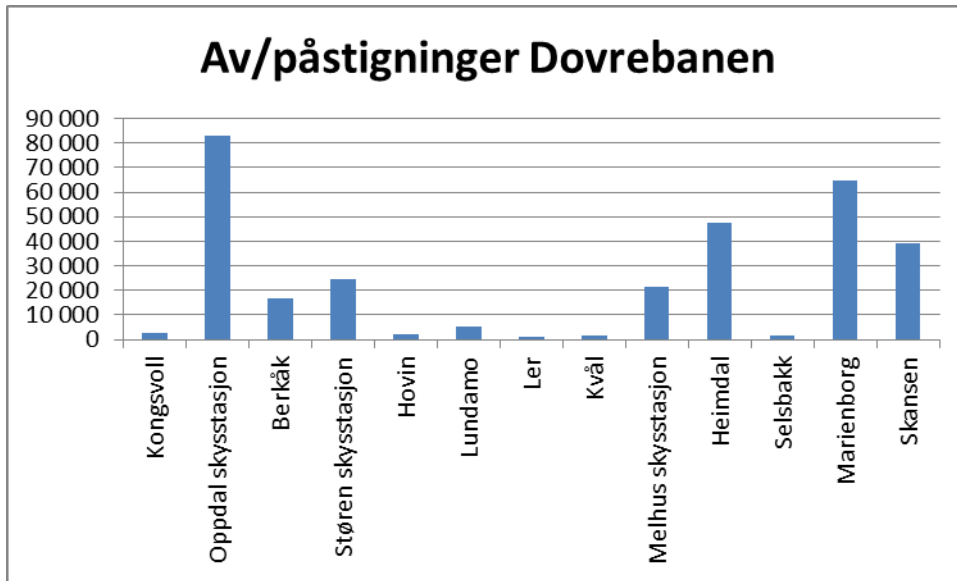
Togene som kommer fra Rørosbanen har et annet stoppmønster enn fjerntogene mellom Oslo og Trondheim. Langs strekningen mellom Støren og Trondheim fungerer disse togene som en lokalpendel som stopper ved tettstedene. I tillegg stopper disse togene ved enkelte holdeplasser med spredt bosetning og lavt kundegrunnlag. Holdeplassene har kun stopp ved behov. Figur 6 nedenfor viser stoppmønsteret langs traseen.



Figur 6: Antall daglige stopp langs Dovrebanen

De mest trafikkerte stasjonene langs aksene finner vi ved de største tettstedene. Det desidert høyeste årlige passasjertallet finner vi på Trondheim stasjon (1 165 400 pr år). Øvrige stasjoner langs Dovrebanen med høye trafikk tall er Oppdal (82 800), Marienburg (65 000), Heimdal (47 800).

Stasjonene med lavest trafikkgrunnlag langs aksen er Kvål, Ler og Selsbakk som alle har under 2000 av/påstigende pr år.



Figur 7: Antall av- og påstigende pr år på Dovrebanen (ekskudert Trondheim S)

På Dovrebanen har syv stasjoner fått pålegg fra Statens jernbanetilsyn om forlengelse av plattformer. Flere av disse har lavt passasjergrunnlag og er relativt kostbare å oppgradere i henhold til Sikkerhetsforskriften og krav til universell utforming:

Tabell 7: Stasjoner med pålegg om plattformforlengelse fra SJT

Stasjon	Frist
Kongsvoll	2015
Støren	2012
Lundamo	2019
Ler	2019
Kvål	2019
Selsbakk	2019
Skansen	2019

2.1.1 Konkurransflate mellom tog og øvrig kollektivtilbud

På strekningen fra Oslo og Hamar til Trondheim konkurrerer toget både med fly og buss. I dag går det fire persontogpar mellom Oslo og Trondheim over Dovrebanen med kjøretid på ca. 06:40. Fra Støren til Trondheim er reisetiden på om lag en time. På fjerntogstrekningen mellom Oslo og Trondheim er toget konkurransedyktig i forhold til buss med henhold til reisetid, men i forhold til fly på denne strekningen er ikke toget konkurransedyktig verken på reisetid eller på frekvens.

På strekningen mellom Støren og Trondheim, og særlig i de større tettstedene inn mot Trondheim, er konkurranseflaten til bussen vesentlig større. Blant annet går det rutebusser mellom Heimdal og Trondheim sentrum med kvarters intervall på deler av dagen.

Tabell 8: Reisetider med buss og tog på Dovrebanen

Strekning	Reisetid med tog	Reisetid med buss
Kongsvoll – Støren	1 time, 17 min	Ingen bussavganger
Støren – Trondheim	50 min	1 time
Heimdal – Trondheim	18 min	20 min

2.2 Vurdering av stasjonsstrukturen

Dette prosjektet tar kun for seg den delen av Dovrebanen som ligger innenfor Sør-Trøndelag fylke, det vil si fra Kongsvoll til Trondheim S. Holdeplassene på strekningen Støren – Heimdal ligger tett, men flere av disse betjenes kun av tog fra Røros til Trondheim. Få avganger på strekningen medfører dermed at en rekke av stasjonene er svært lavt trafikkert.

Tabell 9: Dagens stasjonsmønster på Dovrebanen

Stasjon	Km	Av/på- stigende pr år	Kortsiktig endrings- behov	Inv.behov ³	Forslag	Begrunnelse/merknad
Kongsvoll	393,23	2 600	2015	13	Utbedres 2015	
Oppdal skystasjon	429,28	82 800		5		
Berkåk	466,35	17 000		13		
Støren skystasjon	501,2	24 700	2012	100	Dørlåsing anbefales	
Hovin	507,89	2 200		45		
Lundamo	514,78	5 200	2019	45		
Ler	520,49	1 000	2019	18	Legges ned 2013	Lave trafikk tall og lite potensial for nyskapt trafikk.
Kvål	525,32	1 900	2019	13	Vurderes	Ifm utviklingsplan for strekningen
Melhus skystasjon	531,42	21 700		10		
Heimdal	541,41	47 800		13		
Selsbakk	546,044	1 500	2019	13	Vurderes	Selsbakk stasjon må vurderes i forhold til videreutvikling av dagens barnetilbud sør for Trondheim sentrum. Mulighetsstudie foreslått
Lerkendal	550,37	44 000		5		
Marienburg	549,95	65 000		20		
Skansen	552,87	39 200	2019	30	Vurderes	Ifm utviklingsplan for strekningen
Trondheim sentralstasjon	552,87	1 165 400				

2.3 Foreslåtte endringer i dagens stasjonsstruktur

Forslag til nedleggelse av gjeldende stasjoner

På Dovrebanen foreslås det kun å legge ned en stasjon (se tabell nedenfor). Flere av stasjonene på strekningen kjennetegnes med svake trafikk tall, men mye av årsaken til dette antas å være grunnet lav frekvens på strekningen innover mot Trondheim. Det jobbes for tiden med en utvidelse av Trønderbanen sørover, det anbefales derfor å vente med nedleggelse av flere stasjoner på strekningen til ytterligere analyser i forhold til fremtidig utvikling på banen er gjennomført.

³ Grov beregnet basert på enhetskostnader i Prosjekt Universell utforming med mindre annet angitt. Mill kr.

Tabell 10: Stasjoner foreslått nedlagt

Stopp	Av/påstigende pr år	Strekning	Begrunnelse
Ler	1 000	Kongsvoll – Trondheim S	På grunn av dårlige trafikketal og lavt potensiale for nyskapt trafikk, samt pålegg om plattformforlengelse anbefales Ler nedlagt.

I tillegg bør Selsbakk stasjon vurderes i forhold til videreutvikling av dagens barnetilbud sør for Trondheim sentrum. Her er en mulighetsstudie i kombinasjon med mulig nytt togstopp i Bjørndalen foreslått.

I forhold til behov for avbøtende tiltak i forbindelse med foreslått endring i stasjonsstrukturen, anses det å være så få antall reisende til /fra stasjonene samt kort avstand til neste stasjon, at ytterligere tiltak iverksatt av Jernbaneverket ikke anbefales.

- **Ler:** Nærmeste stasjoner Lundamo (5 km) og Kvål (4 km)

Når det gjelder påviste effekter i forbindelse med endringer i dagens stasjonsstruktur er det hovedsakelig de tre faktorene reisetid, robusthet og økonomi som vil være gjeldende.

På generelt grunnlag er det vanlig å anslå en reduksjon i kjøretid på tre minutt for hver stasjon toget unnlater å stoppe ved. Men for å kunne påvise reell innsparing i reisetid må dette koordineres i forhold til øvrig rutetabell, kryssingsmønster m.m. Det er i dette prosjektet ikke gjort analyser som kan påvise konkret effekt i form reisetid i forbindelse med dagens eller fremtidig rutetabell. Dette arbeidet anbefales å tas opp i fase to av strekningsvise utviklingsplaner. Det vil her være viktig at dette analyseres i sammenheng med eventuelle nye kryssingsspor på banen.

En banes robusthet henger sammen dens kapasitet. Om man legger ned en eller flere stasjoner på en strekning, medfører dette en økning i banens kapasitet. Gitt at man opprettholder dagens trafikk vil dette gi en økt robusthet for de togene som går der i dag. Dette vil blant annet bidra til å redusere sårbarheten i nettet.

Den økonomiske faktoren er den som i dette tilfellet er lettest målbar. Her tas det utgangspunkt i de aggregerte kostnadene i forbindelse med krav om plattformforlengelse og universell utforming/tilgjengelighet for alle på banen. I tillegg foreligger det driftskostnader i forbindelse med opprettholdelse av stasjoner, for Ler stasjon utgjør dette om lag 50 000 kr pr år. Totalt vil man kunne forvente en kostnadsbesparelse på om lag 28 millioner kroner ved nedleggelse av disse stasjonene.

Tabell 11: Kostnader ved opprettholdelse av stasjoner

Stasjon	Kortsiktig endrings-behov	Inv.behov	Årlige driftskostnader
Ler	10 Mill	18 Mill	50 000
Sum	10 Mill	18 Mill	50 000
Sum Total	28 Millioner		

Nye stasjoner

Det er foreslått en ny stasjon på Dovrebanen like syd for Trondheim sentrum. Det er i dette prosjektet ikke foretatt realitetsvurdering i forhold til etablering nye togstopp. . Det anbefales her at det på overordnet nivå redegjøres for ønsket fremtidig utvikling av togtilbudet på Trønderbanen syd for Trondheim.

Tabell 12: Forsalg nye stasjoner

Stopp	Strekning	Begrunnelse
Bjørndalen	Kongsvoll – Trondheim S	Bjørndalen er omtalt i Utviklingsplan Trønderbanen (JBV 2008). Den bør vurderes som ny holdeplass. Denne plasseringen har et passasjerpotensial med store boligområder like ved.

3 Nordlandsbanen: Trondheim – Bodø

3.1 Tilbud og infrastruktur på strekningen – dagens situasjon og fremtidig behov.

Strekningens standard og funksjon

Strekningen Trondheim - Bodø er ca. 729 km lang og har 43 stasjoner. Dagens Nordlandsbane er enkeltsporet med kryssingsspor. 28 % av banen har hastighetsstandard over 100 km/t, ingen deler har hastighetsstandard over 160 km/t. Banens kapasitet er begrenset av lange blokkstrekninger og manglende fjernstyring nord for Majavatn. Banen er ikke elektrifisert..

Antall reisende med Trønderbanen har økt fra ca. 900 000 reisende i 2000 til 1,13 millioner reisende i 2006. Dette gjelder passasjerer på regiontogstrekningene Trondheim – Steinkjer, Røros – Trondheim og Støren Trondheim (Utviklingsplan for Trønderbanen). Også fjerntrafikken har økt, i 2005 var det ca. 164 000 reisende Trondheim – Bodø.

Ut fra konkurransesituasjonen i forhold til andre transportmidler, er det innenfor godstransport Nordlandsbanen peker seg ut som et attraktivt transportmiddel og hvor potensialet for økt trafikk er størst. I Jernbaneverkets stamnettutredning (2006) ble det derfor anbefalt at Nordlandsbanen primært burde utvikles videre i forhold til godstrafikkens behov, mens persontrafikken primært utvikles på strekningen Trondheim – Steinkjer og Rognan – Bodø.



Figur 8: Stopp langs Nordlandsbanen

Befolkning langs Nordlandsbanen

Nordlandsbanen går gjennom 15 kommuner og tre fylker (Sør- og Nord-Trøndelag, Nordland). Befolkningsgrunnlaget i de 15 kommunene varierer fra 924 innbyggere i Namsskogan kommune til 168257 i Trondheim kommune. Samlet befolkningstall for kommunene er pr 1.1 2009 319295 innbyggere. I følge SSBs befolkningsframskriving vil dette øke til 361374 i 2020 og til 394153 i 2030. Dette tilsvarer en økning på 23 % fra 2009 til 2030. Kommunene langs Trønderbanen har en samlet vekst på 65 038 for perioden. 48 276 av disse er anslått å komme i Trondheim. For kommunene langs Saltenpendelen er det forventet en vekst på 9 020 frem mot 2030. Her er det kun Bodø kommune som har forventet befolkningsvekst.



Figur 6: Mo i Rana (Bilde: Jernbaneverkets målevogn)

Dagens persontogtilbud, stasjoner og stoppmønster på strekningen

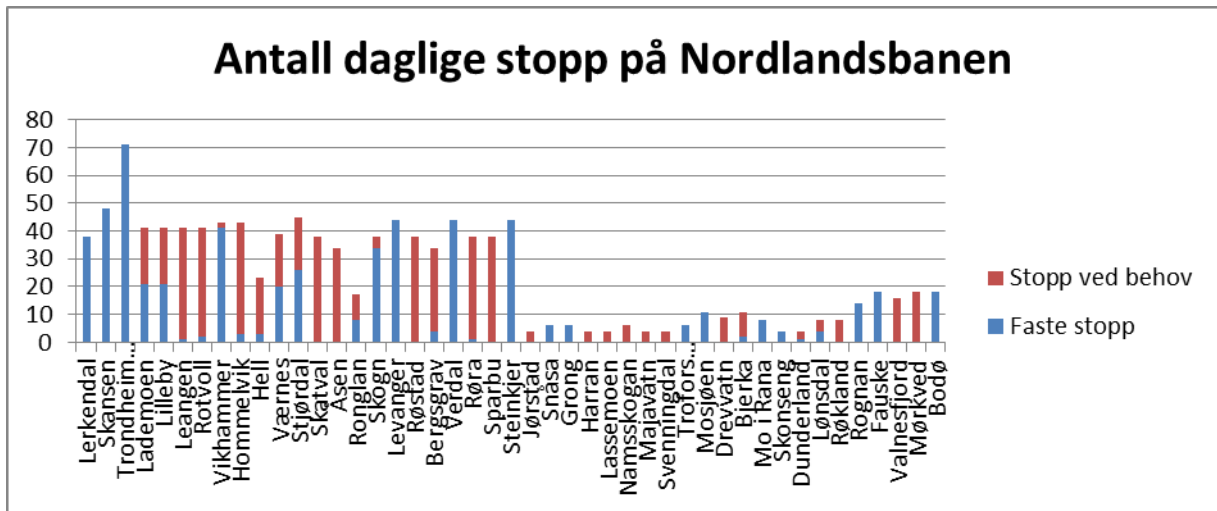
Dagens togtilbud på strekningen består av en fjerntogpendel og fire regiontogpendler. Fjerntogtilbud består av daglige avganger på strekningene Trondheim – Bodø. I tillegg er det fire forskjellige regionaltogtilbud på strekningen. Trønderbanen trafikkerer strekningen Lerkendal /Trondheim–Steinkjer, Saltenpendelen trafikkerer strekningen Bodø – Rognan og det går regiontog på strekningene Trondheim – Mo i Rana og Mosjøen - Bodø.

Nabotåget, som trafikkerer strekningen Heimdal – Trondheim – Östersund går også over Nordlandsbanen mellom Trondheim og Hell. Den presenteres i eget kapittel om Meråkerbanen (Kapittel 7).

- Fjerntog: Trondheim - Bodø
- Regiontog: Lerkendal – Steinkjer
- Regiontog: Mo i rana – Bodø
- Regiontog Mosjøen – Trondheim
- Mosjøen - Bodø
- Mosjøen – Mo i Rana
- Regiontog: Rognan - Bodø

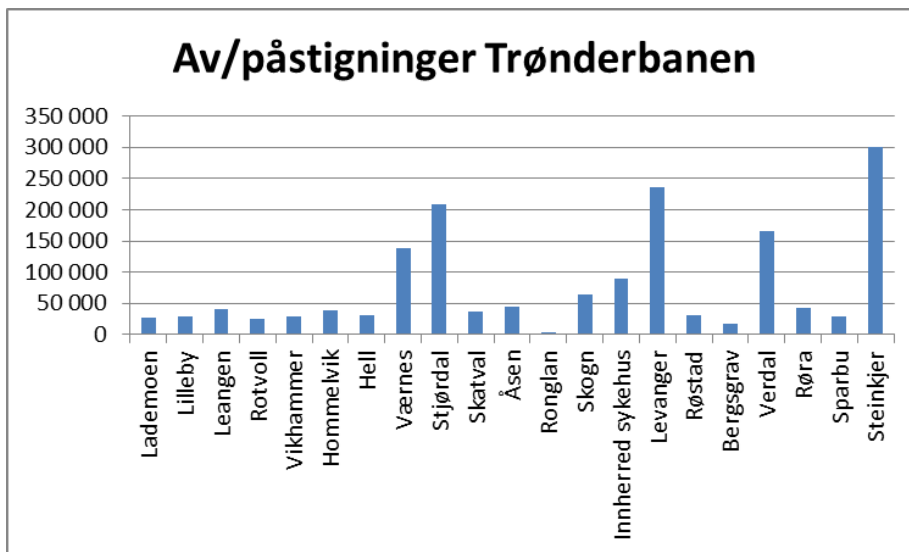
På strekningen Trondheim - Bodø er det 43 stasjoner. Her kjører fjern- og regiontogene med ulikt stoppmønster avhengig av togprodukt. Dette gjelder i hovedsak på strekningen mellom Trondheim og Steinkjer. Her stopper regiontoget med destinasjon Bodø kun på de største stettstedene og knutepunktene, mens regionpendelen, Trønderbanen, stopper på samtlige stasjoner på traseen. På strekningen videre fra Steinkjer og nordover til Rognan betjener fjern- og regiontogene alle stasjoner og holdeplasser. Holdeplasser med lavt kundegrunnlag har kun stopp ved behov. På strekningen Rognan – Bodø betjener Saltenpendelen de mindre holdeplassene mens fjerntogene kun har behovsstopp.

Figur 9 nedenfor viser stoppmønsteret langs traseen. Stasjoner sør for Trondheim som trafikkeres av Trønderbanen er tatt med i oversikten.

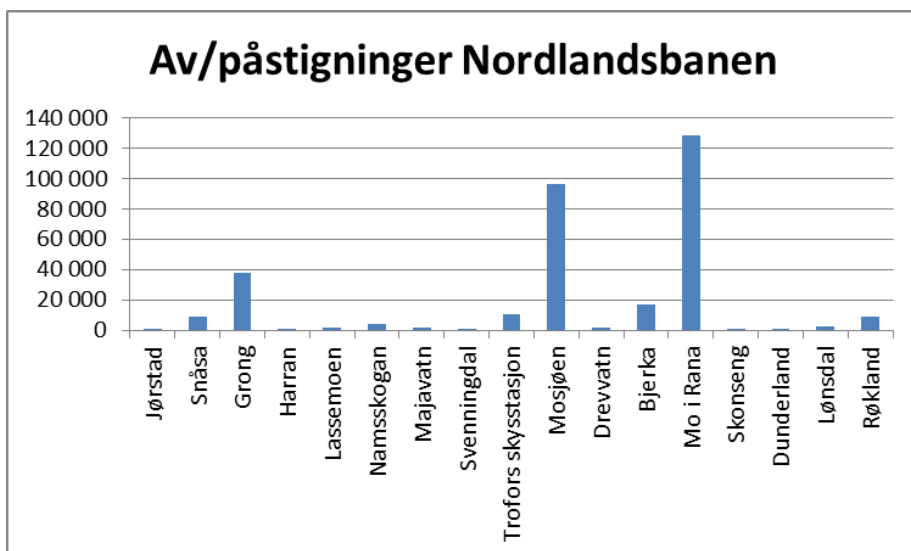


Figur 9: Daglige stopp langs Nordlandsbanen

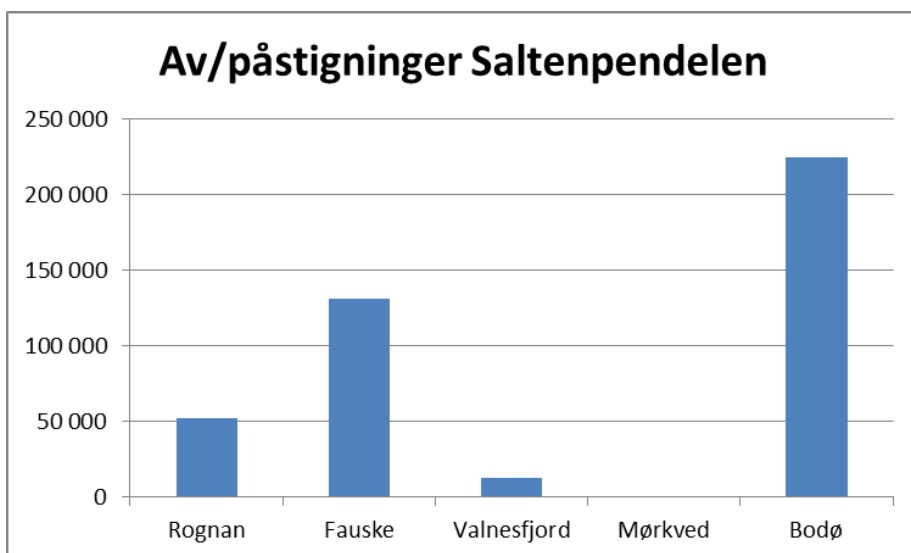
De mest trafikkerte stasjonene langs aksene finner vi på de største stettstedene mellom Trondheim og Steinkjer samt Helgelandsbyene og Bodø. Steinkjer er det stoppet langs aksene med størst antall av/påstigninger (300 100 pr år). Øvrige stasjoner med høye trafikk tall på strekningen er Levanger (235 900), Bodø (224 400), Stjørdal (208 800), Verdal (165 200), Værnes (137 600) Fauske (131 200) og Mo i Rana (128 700). I tillegg er det en del trafikk svake stasjoner. Harran, Skonseng, Dunderland og Svenningdal har alle under 1000 passasjerer pr år.



Figur 10: Av/påstigninger pr år på Nordlandsbanen (Trønderbanen: regionpendel Lademoen - Steinkjer)



Figur 11: Av/påstigninger Nordlandsbanen: Regionpendel (Jørstad - Røklund)



Figur 12: Av/påstigninger Nordlandsbanen (Saltenpendelen: Regionpendel Rognan - Bodø) (det mangler tall for Mørkved stasjon)

På Nordlandsbanen har 12 stasjoner pålegg fra Statens jernbanetilsyn om forlengelse av plattformene. Flere av disse har lavt passasjergrunnlag og er relativt kostbare å oppgradere.

Tabell 13: Stasjoner med pålegg om plattformforlengelse fra SJT

Stasjon	Frist
Leangen	2019
Rotvoll	2019
Vikhammer	2019
Jørstad	2015
Snåsa	2019
Harran	2015
Lassemoen	2019
Namsskogan	2019
Majavatn	2019
Svenningdal	2019
Dunderland	2015
Lønsdal	2015

Konkurransflate mellom tog og øvrig kollektivtilbud

Fjerntogtilbudet mellom Trondheim og Bodø (729 km) består av to daglige avganger hver vei (ett dagtog og ett nattog). Reisetiden er på i underkant av 10 timer. Dette togtilbudet hadde i 2008 93 000 reisende, derav 54 000 med nattogene og 39 000 med dagtog. Toget har på denne strekningen ingen konkurranse fra buss, men det er flere daglige flyavganger mellom Værnes og Bodø. Reisetid med fly mellom Værnes og Bodø hovedflyplass er ca. en time.

Regiontogtilbudet Trønderbanen trafikkerer strekningen Lerkendal/Trondheim – Steinkjer (125 km) med 19 daglige avganger i hver retning. Reisetiden mellom Trondheim og Steinkjer er på om lag to timer og fem minutter. På denne strekningen finnes det både konkurrerende og supplerende busstilbud. Mellom Trondheim og Stjørdal tilbyr Timesekspressen 20 avganger som en del av ruten Orkanger – Trondheim – Stjørdal. Mellom Trondheim og Namsos tilbys ekspressbuss med fire avganger per retning på hverdager. Dette er det eneste busstilbudet som betjener strekningen Trondheim – Steinkjer i sin helhet. Busstilbudet mellom Namsos og Steinkjer betraktes som en forlengelse av jernbanen der det tilstrebes å samordne bussavgangene med togtilbudet mellom Steinkjer og Trondheim. Det er også et flybusstilbud mellom Trondheim og Værnes. Den største aktøren i dette tilbudet er "Flybussen" som tilbyr 15 minutters frekvens i høytrafikk og 30 minutters frekvens i lavtrafikk. Langs aksene Trondheim – Steinkjer er det toget som er den dominerende kollektivaktøren. Toget har stasjoner i tettstedene på aksene, og betjener derfor befolkningen som bor nær aksene. Befolkningen som ikke bor nær stasjoner eller nær aksene har flere steder et marginalt kollektivtilbud.

Regiontog kjører med to avganger pr virkedøgn i hver retning mellom Bodø og Mosjøen (322 km), med en reisetid på litt over fire timer. Dette togtilbudet hadde i 2008 53 000 reisende, noe som tilsvarer 150 – 170 reisende pr yrkesdøgn. Toget har ingen konkurranse fra buss på hele strekningen, men med fly er det daglige avganger mellom Mosjøen og Bodø med en reisetid på en time og ti minutter.

Regiontog kjører også med 1 daglig pendel Mo i Rana – Trondheim (498 km)

Det siste regiontogtilbudet er Saltenpendelen som trafikkerer strekningen Bodø – Fauske/ Rognan (54/ 81 km) med 4 avganger Rognan/ Fauske – Bodø og 4 avganger motsatt vei samt 2 avganger på strekningen Mosjøen - Bodø. I tillegg kommer fjerntogavgangene mellom Trondheim – Bodø og

regiontoget fra Mosjøen. Reisetiden mellom Rognan og Bodø er på omlag en time. Disse togene hadde ca. 60 000 reisende i 2008, tilsvarende ca. 200 reisende pr yrkesdøgn. Andelen kollektivreisende er lav i Saltenregionen sammenlignet med andre steder av tilsvarende størrelse. Bare 3 % av reiser utført av bosatte i Bodø, Fauske og Saltdal skjer med kollektive transportmiddel, og av disse er andelen som reiser med buss høy. Rundt Bodø skjer om lag 90 % av alle kollektivreiser med buss. Men toget har her vesentlig større betydning i den regionale transportkorridoren mellom Bodø og Saltdal/ Mo i Rana

Tabell 14: Reisetider tog og buss på Nordlandsbanen

Strekning	Reisetid med tog	Reisetid med buss
Trondheim – Stjørdal	35 min	45 min
Trondheim – Steinkjer	2 timer, 7 min	2 timer, 20 min
Trondheim – Bodø	9 timer, 58 min	(1 timer med fly)
Mosjøen – Mo i Rana	1 timer, 25 min	1 timer, 55 min
Mosjøen - Bodø	4 timer, 10 min	
Rognan – Bodø	1 time	1 time, 45 min
Fauske – Bodø	50 min	1 time, 15 min

3.2 Vurdering av stasjonsstrukturen

Trønderbanen

Denne strekningen kjennetegnes ved:

- Hyppige avganger (timespender, fjerntog i tillegg)
- Fungerer som lokaltog
- Kort avstand mellom enkelte av stasjonene
- Jevnt passasjerbelegg på stasjonene
- Enkelte stasjoner fungerer som regionale transportknutepunkt

Framtidige utviklingstrekk for Trønderbanen:

- Utbedring av infrastruktur for å få ned kjøretiden (elektrifisering, Forbordfjellet tunnel, nye kryssingsspor -og kryssingsmønster)
- Nye togprodukt: lokalpendel med fokus på flate dekke og regions pendel med fokus på kjøretid.

Stasjonene fra Trondheim S til Stjørdal ligger jevnt med en passasjermengde i intervallet 25 000 (Rotvoll) – 40 000 (Leangen). Det har på denne strekningen vært rettet kritikk mot et noe tett stoppmønster. Det er imidlertid slik at disse holdeplassene har et ganske jevnt passasjerbelegg.

Dersom en eller flere stasjoner legges ned er det sannsynlig at disse passasjerene går over til annet framkomstmiddel (buss/bil), ettersom deres reisetid vil forlenges en god del dersom de skal ta seg fram til området ved den nedlagte stasjonen med buss eller til fots når de kommer til Trondheim. Det er sannsynlig at pendlere fra Nord-Trøndelag bruker toget nettopp fordi det passer med målepunktet deres i Trondheims-regionen.

I Stjørdal ligger de tre stasjonene Hell, Værnes og Stjørdal innenfor et samlet strekk på om lag tre kilometer. Hell stasjon har her de klart laveste passasjertallene med 31 400 av/påstigende pr år. Værnes og Stjørdal har henholdsvis 137 600 og 208 800 av/på stigende pr år.

Hell stasjon er en grensestasjon mellom Nordlandsbanen og Meråkerbanen og trafikkeres både av Trønderbanetogene og togene som skal over Meråkerbanen mot Sverige. I dag er det mange som bruker Hell som tilfartsparkering for å ta toget. Årsaken til dette er at Stjørdal stasjon i dag har for få parkeringsplasser. Det arbeides med reguleringsplan for Stjørdal stasjon som vil gi tilgang til nye parkeringsarealer. Dette medfører at det ikke lenger vil være behov for innfartsparkering ved Hell stasjon. Dette samt et meget tett stoppmønster for de 3 stasjonene vurderes det som hensiktsmessig at "trønderbanetogene" unnlater å stoppe ved Hell stasjon men at denne kun skal være en stasjon for Meråkerbanen. Dette vurderes nærmere i det pågående planarbeid med sikte på å øke hastigheten på strekningen Hommelvik – Stjørdal.

På strekningen Stjørdal – Steinkjer går jernbanelinjen gjennom Innherreds-byene. Disse byene har mange arbeidsplasser og en jevnt fordelt bebyggelse med konsentrasjoner rundt byene/ tettstedene. Dette beltet er grunnlaget for Trønderbanens popularitet, og det er et uttalt ønske om hyppigere og raskere tog på strekningen.

På strekningen er det for uten Stjørdal (ca. 210 000 av/ påstigende pr. år) Levanger (ca. 235 000), Verdal (ca. 165 000) og Steinkjer (ca. 300 000) som har de høyere passasjertallene. Stasjonene mellom disse varierer mellom Ronglan med 3400 av/ påstigende, Bergsgrav (17 000) og ellers fra ca. 30 000 til 65 000 av/ påstigende.

Midtstrekingen: Steinkjer – Rognan (Bodø):

Denne strekningen kjennetegnes ved:

- Få avganger
- Langt mellom stoppene
- Fungerer som fjerntog
- Enkelte stasjoner med svært få passasjerer:
 - o Jørstad, 1200 av/ påstigende passasjerer pr. år
 - o Harran, 900 av/ på pr. år
 - o Svenningdal 400 av/ på pr. år
 - o Skonseng, 800 av/ på pr. år
 - o Dunderland 700 av/på pr. år
- Enkelte stasjoner fungerer som regionale transportknutepunkt, blant annet Grong, Trofors, Mosjøen, Mo i Rana, Fauske og Bodø.

Denne strekningen bør sees som en regional distrikts strekning. Her er det lite eller ingen parallell offentlig kommunikasjon. På deler av strekningen kan også været være så dårlig at vegen blir stengt, og toget er da eneste kommunikasjonsmåte. Det er ønskelig at befolkningen som skal transporteres over lange strekninger har et reelt valg i forhold til å måtte kjøre egen bil, eller skaffe seg annen skyss.

Saltenpendelen: Rognan – Bodø:

Denne strekningen kjennetegnes ved:

- Få avganger
- Delvis fulle tog, fulle i rushtid
- Fungerer som lokaltog
- Kort avstand mellom stasjonene
- Enkelte stasjoner fungerer som regionale transportknutepunkt
- Lokalt ønske om flere stopp nær Bodø

Fremtidige utviklingstrekk for Saltenpendelen

- Mulig endring av rutemønster og kjøretid med mange (nye) stopp
- Behov for tre korte kryssingsspor i tillegg til forlengelse av ett X-spor

I Bodø har det vært fremmet forslag om opprettelse av flere nye holdeplasser på strekningen Rognan – Bodø, som Saltenpendelen trafikkerer i dag.

Tabell 15: Dagens stasjonsmønster på Nordlandsbanen

Stasjon	km	Av/på- stigende pr år	Kortsiktig endrings- behov	Inv.behov ⁴	Forslag	Begrunnelse/merknad
Trondheim sentralstasjon	552,87/0	1 165 400				Viktig knutepunkt
Lademoen	0,94	27 500		0		
Lilleby	1,77	28 400		0		Utbedres 2011
Leangen	3,49	40 000	2019	50		
Rotvoll	4,31	24 900	2019	13	Vurderes	Behov for markedsanalyse i forbindelse med forventet vekst i bydelen. Gjennomføres i god tid innen 2019
Vikhammer	12,69	29 700	2019	50	Vurderes	Ifm utviklingsplan for strekningen.
Hommelvik	23,14	39 100		50		
Hell	31,54	31 400		50	Nedlegges ifm utbygging Hell-Værnes	Plattform for Meråkerbanen opprettholdes
Værnes	32,86	137 600		20		
Stjørdal	34,67	208 800		90		
Skatval	41,9	37 200		33		
Åsen	61,4	43 800		45		
Ronglan	69,65	3 400		13		Stasjonen er kryssingsstasjon og legges ikke ned med dagens ruteplan
Skogn	76,01	64 800		45		
Levanger	83,9	235 900		50		
Røstad	85,18	30 200		13		
Bergsgrav	93,7	17 000		0		Utbedres 2010
Verdal	96,23	165 200		43		
Røra	105,47	43 300		35		
Sparbu	112,93	29 400		0		
Steinkjer	125,5	300 100		30		
Jørstad	173,57	1 200	2015	5	Legges ned 2013	Lave passasjertall, pålegg om plattformforlengelse

⁴ Grov beregnet basert på enhetskostnader i Prosjekt Universell utforming med mindre annet angitt. Mill kr.

Snåsa	181,64	8 600	2019	25	Utbedres 2019	
Grong	219,54	37 500		25		
Harran	235,79	900	2019	13	Legges ned 2019	Lave passasjertall, pålegg om plattformforlengelse
Lassemoen	254,64	1 800	2019	13	Utbedres 2019	
Namsskogan	290,25	4 300	2019	13		
Majavatn	321,74	1 500	2019	13		
Svenningdal	354,49	400	2019	13	Legges ned 2013	Lave passasjertall, pålegg om plattformforlengelse
Trofors skystasjon	367,24	10 800		13		
Mosjøen	406,01	96 600		50		
Drevvatn	440,77	1 400		13		
Bjerka	468,68	16 600		13		
Mo i Rana	497,83	128 700		50		
Skonseng	512,65	800		13	Vurderes i utviklingsplan for banen	lave trafikk tall, antatt lavt fremtidig passasjerpotensiale og kort avstand til Mo i Rana
Dunderland	543,05	700	2015	13		Opprettholdes med dialog om mulig låsing av vogner
Lønsdal	602,15	2 700	2015	35		Opprettholdes med dialog om mulig låsing av vogner
Røklund	634,44	8 700		15		Oppgradert 2010
Rognan	647,76	52 400		5		
Fauske	674,23	131 200		5		
Valnesfjord	685,5	12 500		13		Utbedres 2012
Mørkved	720,72			5		Oppgradert 2010
Bodø	728,75	224 400		10		

3.3 Foreslåtte endringer i dagens stasjonsstruktur

Forslag til nedleggelse av gjeldende stasjoner

På Nordlandsbanen foreslås totalt tre stasjoner nedlagt (se tabell nedenfor). Noe som kjennetegner disse stasjonene er at de har meget svake trafikk tall kombinert med et antatt lavt utviklingspotensial innenfor banens – og stasjonens influensområde. tre av stasjonene har for øvrig pålegg fra Statens jernbanetilsyn om å forlenge dagens plattformer. Samtlige av stasjonene som her foreslås nedlagt må i tillegg utbedres om de skal tilfredsstillende krav om universell utforming / tilgjengelighet for alle. Ut fra en helhetsvurdering av dagens trafikk, fremtidig utvikling og kostnader i forbindelse med opprettholdelse av dagens stoppmønster foreslås at følgende stasjoner nedlegges:

Tabell 16: Stasjoner foreslått nedlagt

Stopp	Av/påstigende pr år	Strekning	Begrunnelse
Jørstad	1 200	Steinkjer - Rognan	Lave passasjertall, pålegg om plattformforlengelse
Harran	900	Steinkjer - Rognan	Lave passasjertall, pålegg om plattformforlengelse
Svenningdal	400	Steinkjer - Rognan	På strekningen Steinkjer – Mosjøen er det en rekke trafikksvake stasjoner, samt pålegg om plattformforlengelse.

I tillegg til disse stasjonene bør også Rotvoll vurderes. Stasjonen har lave trafikk tall og pålegg om plattformforlengelse innen 2019. Samtidig vurderes ny holdeplass i Grilstad-Ranheimsområdet 1-1,5 km øst for Rotvoll stasjon. Det er her behov for markedsanalyse i forbindelse med forventet vekst i bydelen. Dette må gjennomføres i god tid innen avsatt frist for forlengelse av plattform (2019).

På denne banestrekningen er det også andre trafikksvake stasjoner som av ulike årsaker fortsatt må opprettholdes:

- **Ronglan:** Stasjonen er kryssingsstasjon og legges ikke ned med dagens ruteplan
- **Dunderland:** Opprettholdes med dialog om mulig låsing av vogner
- **Lønsdal:** Opprettholdes med dialog om mulig låsing av vogner

I forhold til behov for avbøtende tiltak i forbindelse med foreslått endring i stasjonsstrukturen, anses det å være så få antall reisende til /fra stasjonene samt kort avstand til neste stasjon, at ytterligere tiltak iverksatt av Jernbaneverket ikke anbefales.

- **Jørstad:** Nærmeste stasjon med innfartsparkering Snåsa (8 km), Parkeringsplass 15 biler, buss -og taxiholdeplass ved stasjonen
- **Harran:** Nærmeste stasjon med innfartsparkering Grong (16 km), Parkeringsplass 30 biler, buss -og taxiholdeplass ved stasjonen
- **Svenningdal:** Nærmeste stasjon med innfartsparkering Trofors skystasjon (12 km), Parkeringsplass 40 biler, buss -og taxiholdeplass ved stasjonen

Når det gjelder påviste effekter i forbindelse med endringer i dagens stasjonsstruktur er det hovedsakelig de tre faktorene reisetid, robusthet og økonomi som vil være gjeldende.

På generelt grunnlag er det vanlig å anslå en reduksjon i kjøretid på ett minutt for hver stasjon toget unnlater å stoppe ved. Men for å kunne påvise reell innsparing i reisetid må dette koordineres i forhold til øvrig rutetabell, kryssingsmønster m.m. Det er i dette prosjektet ikke gjort analyser som kan påvise konkret effekt i form reisetid i forbindelse med dagens eller fremtidig rutetabell. Dette arbeidet anbefales å tas opp i fase to av strekningsvise utviklingsplaner. Det vil her være viktig at dette analyseres i sammenheng med eventuelle nye kryssingsspor på banen.

En banes robusthet henger sammen dens kapasitet. Om man legger ned en eller flere stasjoner på en strekning, medfører dette en økning i banens kapasitet. Gitt at man opprettholder dagens trafikk vil dette gi en økt robusthet for de togene som går der i dag. Dette vil blant annet bidra til å redusere sårbarheten i nettet.

Den økonomiske faktoren er den som i dette tilfellet er lettest målbar. Her tas det utgangspunkt i de aggregerte kostnadene i forbindelse med krav om plattformforlengelse og universell utforming/tilgjengelighet for alle på banen. I tillegg foreligger det driftskostnader i forbindelse med opprettholdelse av stasjoner. De fire foreslått nedlagte stasjonene har en samlet årlig driftskostnad på 446 900 kr. Totalt vil man kunne forvente en kostnadsbesparelse på om lag 57 millioner kroner ved nedleggelse av disse stasjonene.

Tabell 17: Kostnader ved opprettholdelse av stasjoner

Stasjon	Kortsiktig endrings-behov	Inv.behov	Årlige driftskostnader
Jørstad	2015 - 5 Mill	5 Mill	70 000
Harran	2015 - 4 Mill	13 Mill	90 000
Svenningdal	2019 - 4 Mill	13 Mill	135 700
Sum	13 Mill	31 Mill	295 700
Sum Total	44 Millioner		

Forslag til nye stasjoner

Det er foreslått tre nye stasjoner på Nordlandsbanen, en på Trønderbanen og to på strekningen Fauske - Bodø. Det er i dette prosjektet ikke foretatt realitetsvurdering i forhold til etablering nye togstopp. Det anbefales her at det på overordnet nivå redegjøres for ønsket fremtidig utvikling av togtilbudet på Trønderbanen og Saltenpendelen

Tabell 18: Forsalg nye stasjoner

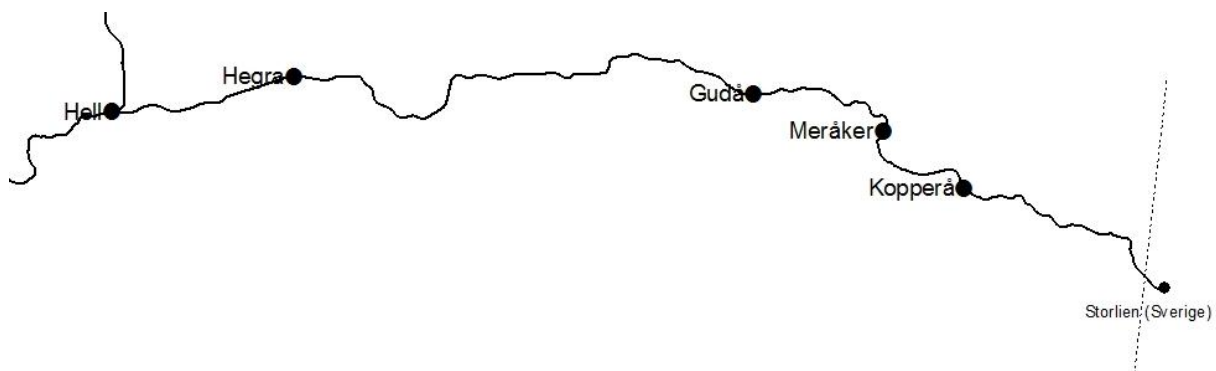
Begrunnelse	Strekning	Begrunnelse
Grilstad – Ranheim	Trondheim – Steinkjer	Pågående utredningsarbeid med sikte på å kartlegge behov og lokalisering for ny stasjon/holdeplass i Grilstad-Ranheimsområdet.
Tverlandet	Rognan - Bodø	På strekningen Fauske – Bodø er det laget hovedplan for ny holdeplass på Tverlandet. Det må gjøres en vurdering av passasjerpotensialet i området, for å se hvordan dette kommer ut sammenliknet med andre stasjoner/ holdeplasser på strekningen.
Bodin	Rognan - Bodø	Det har også kommet innspill på nye holdeplasser ved Bodin leir og på Reitan/ Oteråga, for å betjene militærtrafikk. Her har forsvaret installasjoner som kan gi god passasjerdekning. Dette vil kreve noen investeringer, og en god løsning på Oteråga forutsetter også at kryssningssporet er forlenget. Dette ligger inne i planer for å øke kapasiteten på strekningen.
Reitan/Oteråga	Rognan - Bodø	

4 Meråkerbanen: Hell – Storlien

4.1 Tilbud og infrastruktur på strekningen – dagens situasjon og fremtidig behov.

Strekningens standard og funksjon

Meråkerbanen omfatter banestrekningen fra Hell til Storlien. Strekingen Hell - riksgrensen er ca. 57 km lang, og har 5 stasjoner. Hell stasjon er grensestasjon for Nordlandsbanen (nord - sør) og Meråkerbanen som går til Storlien på svensk side. Meråkerbanen ble ferdigbygd i 1881. Med datidens krav til sporgeometri samt vanskelig topografi ble resultatet en bane med mange knappe kurver og smale fyllinger. Det er kun foretatt marginale utbedringer av traseen siden den gang. På strekningen er det kryssingsspor på Hell, Gudå og Kopperå. Dagens bane tillater hastighet på 90 km/t for persontog og maks 50 km/t vinter og 60 km/t sommer ved 20,5 t for godstog. Banen er ikke elektrifisert.



Figur 13: Stopp lang Meråkerbanen

Dagens godstransport på Meråkerbanen består av tømmer tog til Skogn fra Sverige. Pr. oktober 2010 utgjør transporten ca. 75.000 tonn per år. Det går 2 persontogpar pr dag på Meråkerbanen i dag. Tall for 2010 viser ca. 110.000 reisende pr år

På svensk side (Mittbanan) er banen elektrifisert til Storlien. En framtidig elektrifisering av banen på norsk side må ses i sammenheng med elektrifisering Trondheim – Steinkjer. Jernbanelverket ferdigstiller i disse dager en mulighetsstudie for Meråkerbanen/ Mittbanan.

Befolkning langs Meråkerbanen

Meråkerbanen har fem stasjoner fordelt på to kommuner i Nord-Trøndelag fylke. Befolkningsgrunlaget er 2476 innbyggere i Meråker kommune og 20960 i Stjørdal kommune. Samlet befolkningstall for kommunene er pr 1.1 2009 på 23436 innbyggere. I følge SSBs befolkningsframskriving vil denne øke til 26872 i 2020 og til 29930 i 2030. Dette tilsvarer en økning på 28 % for hele perioden

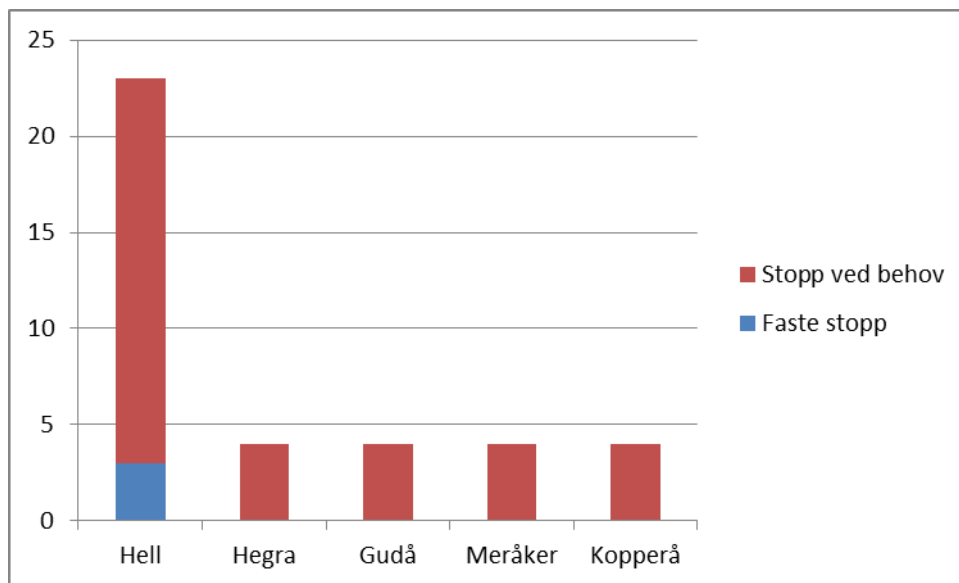


Figur 7: Meråker Stasjon (Bilde fra Jernbaneverkets målevogn)

Dagens persontogtilbud, stasjoner og stoppmønster på strekningen

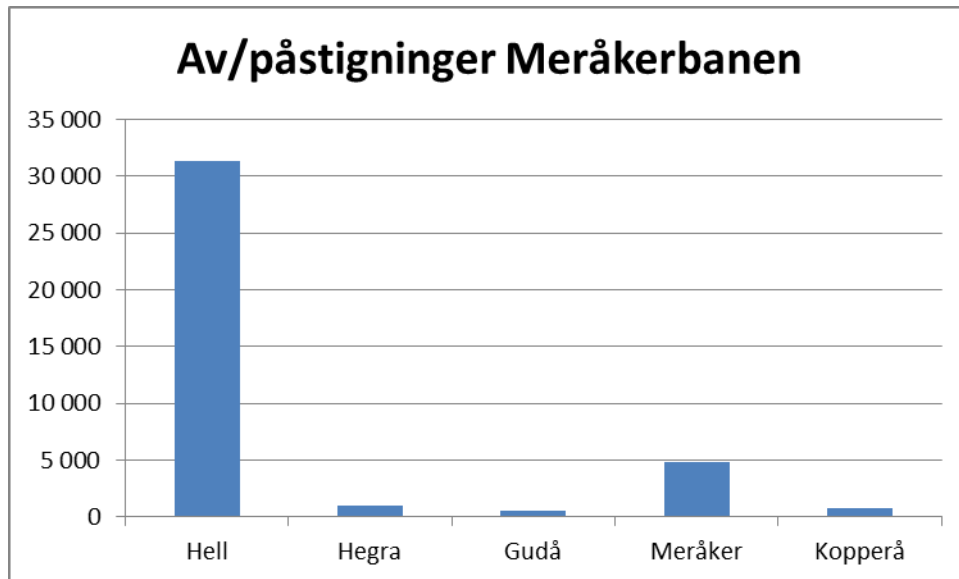
Dagens togtilbud på strekningen består av to daglige direkte tog mellom Heimdal / Trondheim og Östersund.

- Regiontog: Heimdal – Östersund



Figur14: Daglige stopp på Meråkerbanen

Samtlige stasjoner på Meråkerbanen, med unntak av Hell stasjon som også inngår i Nordlandsbanen, har svake trafikk tall. Hovedgrunnen til dette er at banen hovedsakelig brukes i forbindelse med grensekryssende trafikk på strekningene Trondheim – Åre og Trondheim – Östersund. Resultatet av dette blir er som vi ser av figur 18 at av/påstiger tallene for de øvrige stasjonene langs Meråkerbanen er betraktelig lavere enn de for Hell stasjon.



Figur 15: Av/påstigende pr år på Meråkerbanen

Meråkerbanen har pr dags dato ingen stasjoner med pålegg fra Statens jernbanetilsyn.

Konkurransflate mellom tog og øvrig kollektivtilbud

Togtilbudet mellom Heimdal/Trondheim og Östersund på svensk side (268 km) består av to daglige avganger hver vei. Den store andelen av passasjerer som benytter seg av Meråkerbanen tar den dermed i forbindelse med grensekryssende trafikk. Reisetiden er på i underkant av fire timer fra Trondheim til Östersund. Togtilbudet hadde pr 2010 om lag 110 000 reisende pr år. Det går ingen daglige bussavganger på strekningen. I vintersesongen går det ekspressbuss med flere avganger i uken på strekningen Trondheim – Åre og Værens – Åre. Reisetidene for buss og tog er omtrent identiske. I tillegg går det daglige flyavganger mellom Værenes og Åre Östersund lufthavn.

Tabell 19: Reisetider tog og buss på Meråkerbanen

Strekning	Reisetid med tog	Reisetid med buss
Trondheim – Meråker	1 time, 13 min	
Trondheim – Åre	2 timer, 37 min	2 timer 40 min
Trondheim – Östersund	3 timer, 50 min	

4.2 Vurdering av stasjonsstrukturen

Meråkerbanen ble vurdert i en mulighetsstudie parallelt med arbeidet med stasjonsstruktur. Denne beskrev potensialet i forhold til gods –og passasjertrafikk på banen. Det beskrives her store behov for oppgradering av banens standard gjennom kurveutretning, x-spor og elektrifisering. Effekten av dette vil være en økning i forhold til dagens trafikkgrunnlag på banen som preges av liten trafikk og lave passasjertall.

Det er ikke parallelle offentlige kommunikasjonstilbud på strekningen.

Gudå stasjon som ligger 30 km fra Hegra stasjon og 9 km fra Meråker stasjon har 500 av/ påstigende pr. år.

Kopperå stasjon ligger 7 km øst for Meråker, og har 800 av/ påstigende pr. år. Fra Kopperå er det 17,2 km til Storlien stasjon i Sverige.

Tabell 20: Dagens stasjonsmønster på Meråkerbanen

Stasjon	Km	Av/på pr år	Kortsiktig endringsbehov	Inv.behov ⁵	Forslag til endring	Begrunnelse
Hell	31,54	31 400		0		
Hegra	42,2	1 000		13		
Gudå	72,02	500		13		
Meråker	81,08	4 800		13		
Kopperå	88,3	800		13		Endestasjon bemannet med togekspeditør.
Storlien (Sverige)	105,97					

4.3 Foreslåtte endringer i dagens stasjonsstruktur

Nedleggelse av gjeldende stasjoner

Før det foreslås endringer i stasjonsstrukturen på Meråkerbanen er det behov for ytterligere analyser i forhold til fremtidig utvikling på banen

Forslag til nye stasjoner

Meråker kommune har lansert muligheten for en stasjon på Meråkerbanen lokalisert like vest for Meråker stasjon. Det er i dette prosjektet ikke foretatt realitetsvurdering i forhold til etablering nye togstopp. Det anbefales her at det på overordnet nivå redegjøres for ønsket fremtidig utvikling av togtilbudet på strekningen.

Tabell 21: Forslag nye stasjoner

Stopp	Strekning	Begrunnelse
Fagerlia	Hell – Storlien	I forbindelse med utarbeidelse av reguleringsplan for nytt skitrekk ved Fagerlia i Meråker har Meråker kommune fremmet forslag om etablering av nytt togstopp ved alpinanlegget.

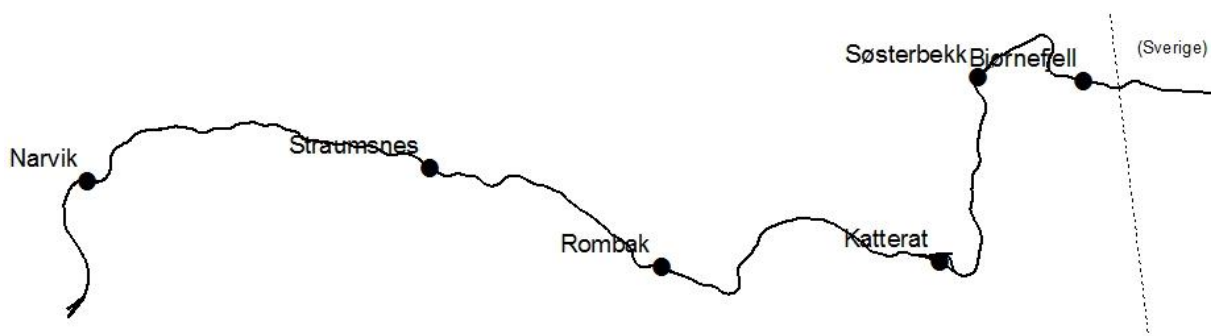
⁵ Grov beregnet basert på enhetskostnader i Prosjekt Universell utforming med mindre annet angitt. Mill kr.

6 Ofotbanen: Narvik – Riksgrensen

6.1 Tilbud og infrastruktur på strekningen – dagens situasjon og fremtidig behov.

Strekningens standard og funksjon

Strekningen mellom Narvik havn og Riksgrensen er ca. 37 km lang og har 6 stasjoner. Ofotbanen er den ene av fire utenlands korridorer og har tilknytning til Sverige via Kiruna og Luleå mot det øvrige banenettet i Sverige. Banen er enkeltsporet og har ikke tilknytning til det øvrige banenettet i Norge. Ofotbanen er 42 km lang og ca. 23 % av banen består av tunneler og overbygg. I dag har banen 30 tonns aksellast ved 50 km/t, og er for det meste skiltet med 70 km/t (60 km/t på korte partier). Det er fem kryssingsspor på strekningen. På strekningen Straumsnes – riksgrensen er banen veggløs.



Figur 16: Stopp langs Ofotbanen

Ofotbanen er den banestrekningen som har mest godstrafikk i Norge. Størstedelen av godstransporten er malmtog fra Kiruna til Narvik for LKAB, det utgjør ca. 15,5 millioner tonn pr år. I tillegg transporteres varer mellom nord og sør via Sverige på Are-togene. I disse dager planlegges det en kraftig økning ved et nytt malmselskap og også en ny godsoperatør. Fagernes godsterminal i Narvik fungerer som omlastningsterminal for gods som fraktes videre med bil til nord i Nordland, Troms og Finnmark.

I tillegg trafikkeres Ofotbanen med persontog mellom Narvik og Luleå i Sverige samt noe chartertrafikk. Banen har ca. 70 000 passasjerer pr. år.

Befolkning langs Ofotbanen

Alle Ofotbanens stasjoner ligger i Narvik kommune og Nordland fylkeskommune.

Befolkningsgrunnlaget i Narvik kommune er pr 1.1.2009 på 18348 innbyggere. I følge SSBs befolkningsframskriving vil denne øke til 18592 i 2020 og til 19033 i 2030. Dette tilsvarer en forventet økning på 4 % fra 2009 til 2030. Ved siden av Narvik by og bebyggelsen langs E6 sør og nord for Narvik er det en liten bebyggelse på Straumsnes. Det er omtrent ikke fastboende ved de andre stasjonene langs Ofotbanen.



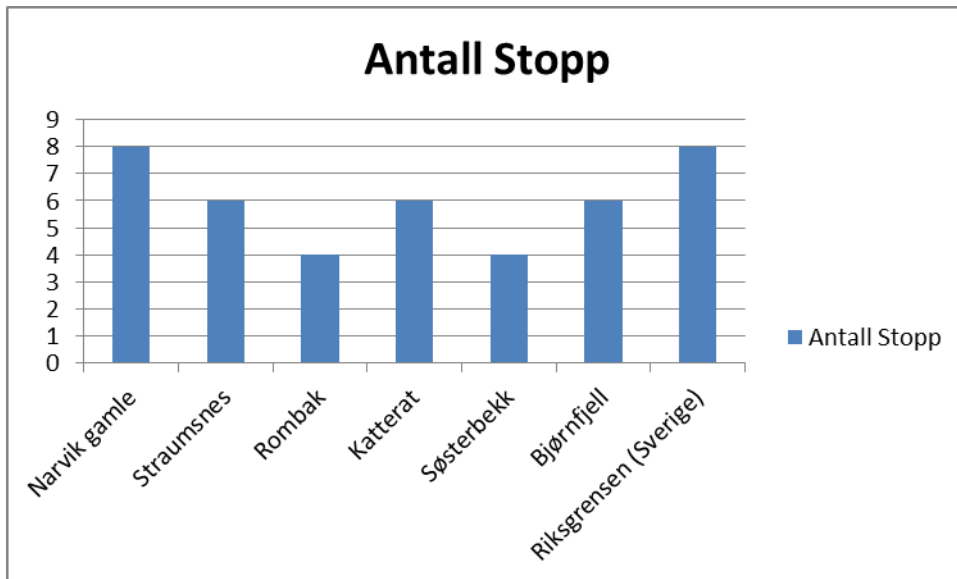
Figur 8: Sjøsterbekk (Bilde: Jernbaneverket.no)

Dagens persontogtilbud, stasjoner og stoppmønster på strekningen

Det går alle dager to tog i hver retning til/fra Luleå og Stockholm. Det ene toget går som dagtog til Luleå hvor man i Boden (ca. 4 mil nord for Luleå) kan bytte over til nattoget fra Luleå til Stockholm og Gøteborg. Det andre toget går som direkte nattog fra Narvik til Stockholm. Denne trafikken er konkurranseutsatt og kjøres nå av SJ.

I perioden februar-september det daglig også et ekstra tog ("Karven") i begge retninger mellom Narvik og Kiruna. På grunn av årlige vedlikeholdsarbeider på banen erstattes toget av buss i 12 uker om sommeren. "Karven" kjøres med samme togsett som dagtoget Narvik-Luleå ved at togsettet benyttes flere timer i døgnet. Om sommeren kjører Veolia et tog pr uke mellom Malmø og Narvik via Stockholm. Antall passasjerer på Ofofbanen er ca. 70.000 pr år, hvor av de fleste er turister i sommermånedene med målepunkter i hele Nord-Norge, bl.a. Lofoten.

Persontogene på Ofofbanen er også viktig for lokal trafikk til stasjonene/holdeplassene langs banen. Disse er viktige for hyttefolk og viktige innfallsporter til turistforeningens løypenett og til Rallarveien som går langs Ofofbanen ned til Rombaksbotn. Narvik kommune har reiseliv som et av sine satsingsområder og er bl.a. med i prosjektet "Reiseliv i Industriens Vugge" sammen med Odda og Tinn kommuner. Narvik kommune har valgt Ofofbanen med Rallarveien som ett av sine to prosjekter.



Figur 17: Antall daglige stopp på Ofotbanen

På Ofotbanen har fem stasjoner pålegg om forlengelse av plattformer i henhold til Sikkerhetsforskriften. Flere av disse har lavt passasjergrunnlag og er relativt kostbare å oppgradere i henhold til sikkerhetsforskriften og krav til universell utforming:

Tabell 22: Stasjoner med pålegg om plattformforlengelse fra SJT

Stasjon	Frist
Straumsnes	2019
Rombak	2019
Katterat	2015
Søsterbekk	2012
Bjørnfjell	2015

Konkurransflate mellom tog og øvrig kollektivtilbud

Det finnes ingen konkurrerende busstilbud mellom Narvik og riksgrensen på norsk side. Strekningen Straumsnes – riksgrensen er veggløs. Dermed får togene langs Ofotbanen også en viktig rolle i forhold til lokaltrafikken langs banen.

Tabell 23

Strekning	Reisetid med Tog	Reisetid med buss
Narvik – Bjørnfjell	49 min	
Narvik – Kiruna	2 timer, 45 min	
Narvik – Luleå	6 timer 38 min	

6.2 Vurdering av stasjonsstrukturen

Ofotbanen går fra Narvik til riksgrensen mot Sverige, der banen går videre til Kiruna og sørover i Sverige. Deler av banestrekningen er veggløs, og på denne strekningen er toget eneste transportmiddel for å komme til fritidsboliger og for å bruke fjellområdene. Strekningen trafikkeres med lange persontog (lok og vogner med mange vogner) som kommer fra Sør-Sverige. Det er to passasjertog i hver retning i døgnet.

På Ofotbanen har vi ikke trafikk tall for stasjonene. Foruten Narvik stasjon har bare Straumsnes helårs bilveg fram til stasjonen. Rombak, Katterat og Sjøsterbekk er vegløse. Katterat, Sjøsterbekk og Bjørnfjell er viktige stasjoner for å gi adkomst til fjellet og til fritidsboliger. Bjørnfjell har veg tilknytning om sommeren.

Straumsnes ligger 10 km fra Narvik. Dersom det er en fordel for togframføringen bør den vurderes nedlagt.

Tabell 24: Dagens stasjonsmønster på Ofotbanen

Stasjon	km	Av/påstignende pr år	Kortsiktig endringsbehov	Inv.behov ⁶	Forslag	Begrunnelse/merknad
Narvik gamle	3,7			5		
Straumsnes	13,76		2019	13	Legges formelt ned 2013	Lave passasjertall, få utviklingsmuligheter. Samt pålegg om plattformforlengelse.
Rombak	20,85		2019	28	Opprettholdes med låsing av vogner	Utbedring vurderes i forbindelse med utvidelse av kryssingsspor
Katterat	29,73		2015	13	Opprettholdes med låsing av vogner	
Sjøsterbekk	36		2012	13	Opprettholdes med låsing av vogner	
Bjørnfjell	40,42		2015	0	Utbedres i forbindelse med utvidelse av kryssingsspor 2015	
Riksgrensen (Sverige)	42,66					

6.3 Foreslåtte endringer i dagens stasjonsstruktur

Forslag til nedleggelse av gjeldende stasjoner

På Ofotbanen foreslås det kun å legge ned en stasjon (se tabell nedenfor).

Tabell 25: Stasjoner foreslått nedlagt

Stopp	Av/påstignende pr år	Strekning	Begrunnelse
Straumsnes		Narvik-Riksgrensen	Lave passasjertall, få utviklingsmuligheter. Samt pålegg om plattformforlengelse.

I forhold til behov for avbøtende tiltak i forbindelse med foreslått endring i stasjonsstrukturen, anses det å være så få antall reisende til /fra stasjonene samt kort avstand til neste stasjon, at ytterligere tiltak iverksatt av Jernbaneverket ikke anbefales.

- **Straumsnes:** Nærmeste stasjon med innfart: Narvik stasjon (10 km) – parkering ca. 30 biler, buss, taxi og Rombak (7 km)

⁶ Grov beregnet basert på enhetskostnader i Prosjekt Universell utforming med mindre annet angitt. Mill kr.

Når det gjelder påviste effekter i forbindelse med endringer i dagens stasjonsstruktur er det hovedsakelig de tre faktorene reisetid, robusthet og økonomi som vil være gjeldende.

På generelt grunnlag er det vanlig å anslå en reduksjon i kjøretid på ett minutt for hver stasjon toget unnlater å stoppe ved. Men for å kunne påvise reell innsparing i reisetid må dette koordineres i forhold til øvrig rutetabell, kryssingsmønster m.m. Det er i dette prosjektet ikke gjort analyser som kan påvise konkret effekt i form reisetid i forbindelse med dagens eller fremtidig rutetabell. Dette arbeidet anbefales å tas opp i fase to av strekningsvise utviklingsplaner. Det vil her være viktig at dette analyseres i sammenheng med eventuelle nye kryssingsspor på banen.

En banes robusthet henger sammen dens kapasitet. Om man legger ned en eller flere stasjoner på en strekning, medfører dette en økning i banens kapasitet. Gitt at man opprettholder dagens trafikk vil dette gi en økt robusthet for de togene som går der i dag. Dette vil blant annet bidra til å redusere sårbarheten i nettet.

Den økonomiske faktoren er den som i dette tilfellet er lettest målbar. Her tas det utgangspunkt i de aggregerte kostnadene i forbindelse med krav om plattformforlengelse og universell utforming/tilgjengelighet for alle på banen. I tillegg foreligger det driftskostnader i forbindelse med opprettholdelse av stasjoner. Totalt vil man kunne forvente en kostnadsbesparelse på om lag 13 millioner kroner ved nedleggelse av disse stasjonene.

Tabell 26: kostnader ved opprettholdelse av stasjoner

Stasjon	Kortsiktig endrings-behov	Inv.behov
Straumsnes	13 Mill - 2019	??
Sum	13 Mill	??
Sum Total	13 Mill +	

Forsalg til nye stasjoner

Det foreligger ingen forslag til nye stasjoner på Oforbanen.

7 Kilder

Civitas (2009): Utvikling av Røros og Solørbanen

Civitas Stasjonsstruktur på jernbanenettet i langsiktig perspektiv

Jernbaneverket (2008):Utviklingsplan for Trønderbanen

Jernbaneverket (2006):Stamnett utredning

Jernbaneverket (2006) Utviklingsplan for Meråkerbanen

NSB, Passasjertall av og påstigende for 2008

NSB, Rutetabell: <http://www.nsb.no/rutetider/last-ned-rutetabeller-article37627-4325.html>

SJ, Rutetabell: http://tidtabell.resplus.se/tidtabell/30_tag30.pdf

8 Vedlegg

8.1 Kart

