



## STAVNE - LEANGENBANEN

### Litt historikk.

Jernbanelinjen Stavne - Leangen, som forbinder Dovrebanen med Nordlandsbanen ved omkjøring av Trondheim by, ble offisielt åpnet for drift den 2. juni 1957.

Linjen er 6 km lang. Den grener ut fra Dovrebanen ved Stavne, eller mere presist fra Marienborg skiftestasjon, krysser Nidelven, går i en bue syd og øst for den gamle bebyggelse, gjennom Tyholt tunnel og kommer inn på Nordlandsbanen ved Leangen stasjon.

Tyholt tunnel er 2.785 meter, herav går 2.517 meter gjennom fjell og 268 meter gjennom jord.

Brua over Nidelven ved Stavne er 186 meter lang. Banens største stigning er 9 o/oo, og minste kurveradius er 250 meter.

Planene ble utarbeidet allerede i 1922, men arbeidet ble ikke satt i gang før under krigen 1940-45, etter at Nidelv bru ble sperret en tid som følge av en båtkollisjon med brua.

Da tyskerne imidlertid ble klar over at det ville ta lang tid å fullføre banen, begynte de å legge jernbanespor gjennom gatene i Trondheim - "tilbaketøget" som trønderne døpte det.

Tyske pionertropper bygde en feltbru for Stavne-Leangenlinjen over Nidelven ved Stavne, men denne kineserbrua er senere bygget om.

Høsten 1945 ble jordtunnelen (leire) ved Berg påbegynt, og det ble montert et såkalt "skjold", som tidligere hadde vært brukt ved Bøn og Eidsvold tunneler, og fremdriften gjennom leira tok til året etter.

Til å begynne med hadde leira så stor fasthet at man kunne drive uten overtrykk, men da man kom inn på kvikkleirepartiet, måtte det lages et lukket arbeidskammer og settes på overtrykk.

Den første tiden var trykket 0,75 atmosfærer (overtrykk kg/cm<sup>2</sup>), som siden økte til 1,8 atmosfærer mot slutten.

Det var en stor påkjønning å arbeide under slikt overtrykk, og tunnelarbeiderne sto under stadig legek kontroll. Det høyeste overtrykk svarte omtrent til det trykk en dykker er utsatt for under arbeid på 18 meters dybde, og det forekom tilfeller av dykkersyke.

Fra jordtunnelen kommer en direkte over i fjelltunnelen. Denne overgang fra jord til fjell bød på store vansker da sprenging måtte foretas under samme overtrykk. Det hadde aldri tidligere vært utført slikt arbeid her i landet.

Gjennomslaget i tunnelen ble oppnådd vinteren 1950, men skinnelegging og andre arbeider tok på grunn av bevilgninger mange år. Banen kunne altså ikke åpnes før 7 år senere.

#### Driftsmessig utnyttelse.

Banen har hittil bare vært brukt i godstrafikkens tjeneste, og det går daglig et par godstog i hver retning over banen.

Men selv om toghyppigheten er lav, så representerer Stavne-Leangenbanen en nedlagt kapital og et uutnyttet transportpotensial, som med relativt enkle midler kan utnyttes til byens fordel, også innen persontrafikksektoren.

Stavne-Leangenbanen representerer selvsagt også en uvurderlig beredskapsmessig styrke, noe utnyttelsen under bygging av Nidelv bru har bevist.

Som det vel er kjent har NSB for ca. ett år siden fremmet sitt forslag til mere intensivert lokaltogtrafikk i Trondheimsregionen. I dette forslag er Stavne-Leangenbanens muligheter søkt utnyttet.

Teknisk sett ligger mulighetene vel til rette, bl.a. til å fjerndirigere lokaltog inn på Stavne-Leangenbanen via den s.k. "Søndre tilsving" på Stavne.

NSB mener ved dette forslaget å kunne dekke relativt mange arbeidsplasser innen akseptabel gangavstand.

Planen omfatter én holdeplass omtrent ved Rønningsbakken, hvor det i dag bor ca. 3.500 personer innen en radius av 500 meter fra holdeplassen.

Den andre holdeplassen er tenkt ved Lerkendal, hvor det i dag bor ca. 2.200 personer innen samme radius. Her må man imidlertid også ta den relativt sterke konsentrasjon av arbeidsplasser med i betraktningen. I 1980 er antall arbeidsplasser innen samme radius antatt å være ca. 1.500.

Interessen for NSB's forslag er stor, og det er gitt en rekke positive uttalelser.

Det er verdt å merke seg de tanker som en del utenforstående planleggingskonsulenter har gitt uttrykk for når det gjelder å utvide jernbanens influensområde ved etablering av effektive omstignings- og korrespondansemuligheter mellom buss/trikk og bane ved t.eks. Lerkendal.

Planen, som f.t. er i Samferdselsdepartementet til behandling, omfatter ikke detaljerte ruteplaner (rutetider). Den tar imidlertid sikte på å gi et best mulig tilbud til arbeids- og skolereisende, altså typisk rushtidstrafikk, i forbindelsen Støren - Heimdal - Lerkendal - Leangen, uten at tilbudet den "konvensjonelle" ruten over Marienborg - Brattøra - Leangen svekkes.

Trondheim, 8.12.1972

