

Jernbaneforum Midt-Norge

Årsrapport for 2023

1. Bakgrunn og formål

Jernbaneforum Midt-Norge er et samarbeid mellom Trøndelag fylkeskommune og 17 kommuner med jernbane i Trøndelag. Forumets overordnede formål er

å ivareta deltakernes interesser knyttet til gods- og passasjertransport på

1. Nordlandsbanen (Trondheim – Nordland grense),
2. Meråkerbanen, (Stjørdal – Storlien)
3. Rørosbanen (Røros - Trondheim) og
4. Dovrebanen (Oppdal-Trondheim)

Forumet tar opp relevante jernbanesaker, arbeider for en høyest mulig nasjonal prioritering av utbygging, drift og vedlikehold på banene Midt-Norge, og er en møteplass mellom deltakerne sentrale politikere, samferdselsmyndigheter, operatører, næringsliv og øvrige aktører med ansvar, myndighet og interesse for jernbane i Midt-Norge.

2. Forumets medlemmer, representanter og roller

Organisasjon	Representant	Rolle
Trøndelag FK	Karin Bjørkhaug	Leder
Trøndelag FK	Kristian Torve	
Trøndelag FK	Steinar Aspli	Nestleder
Trøndelag FK	Rakel Trondal	
Trøndelag FK	Pål Sæther Eiden	
Oppdal	Arne Braut	Arbeidsutvalg
Rennebu	Ola Øie	
Røros	Isak Busch	
Holtålen	Arve Hitterdal	
Midtre Gauldal	Sivert Moen	
Melhus	Jorid Jagtøyen	
Trondheim	Ola Lund Renolen	Arbeidsutvalg
Malvik	Ole Herman Sveian	
Meråker	Kjersti Kjenes	
Stjørdal	Ola Hermod Sandvik	
Levanger	Anita Ravlo	
Verdal	Pål Sverre Fikse	
Inderøy	Ida Stuberg	
Steinkjer	Øystein Bjørnes	Arbeidsutvalg
Snåase Snåsa	Arnt Bardal	
Grong	Borgny Grande	
Namsskogan	Stian Brekkvassmo	

Kommuneadministrasjonene kan også være representert som konsultative medlemmer, sammen med bl.a.

Jernbanedirektoratet	BaneNOR	Togoperatører - (VY, SJ, Cargonet m.fl.)	
Statens vegvesen	NHO	LO	Næringsforeninger
Fylkesmannen	Nye veier	Trafikverket	Region Jämtland Härjedalen

Andre, delvis overlappende jernbaneforum (i forlengelsene av Røros-, Dovre-, Nordlands- og Meråkerbanen), samt stortingets transportkomite og representanter fra Trøndelag blir også invitert til plenumsmøtene.

Administrasjonen i Trøndelag fylkeskommune har virket som sekretariat for forumet.

3. Forumets møtevirksomhet 2023

Det ble avholdt 4 plenumsmøter (10. februar, 27. april, 16. juni og 4. oktober) og ett digitalt møte (8. mai) i 2023. Innsikt i, og bidrag til NTP-prosessen har vært sentralt for møtene, noe vedlagte uttalelser fra møtene gjenspeiler. Jernbaneforumet på Brekstad den 27. april var koordinert og delvis gjennomført sammen med Forsvarsforum Trøndelag. Møtet på Oppdal 16. juni var et felles møte med Jernbaneforum Dovre-og Raumabanen, som Trøndelag fylkeskommune også har sekretariatsansvar for.

4. Forumets øvrige virksomhet i 2023

Sekretariatet har deltatt i programutviklingen og flere av medlemmene i jernbaneforumet deltok på nasjonalt Jernbaneforum i Oslo 07.03.2023. I tillegg til møter i Arbeidsutvalget, som er ansvarlig for innholdet i plenumsmøtene, har forumets nestleder og administrasjonen i Trøndelag fylkeskommune hatt møter til forberedelse av en mulighetsstudie / markedsanalyse for styrket togtilbud (pendlertog) mellom Grong og Steinkjer.

5. Økonomi

Jernbaneforum Midt-Norge hadde ingen utgifter i 2023, ettersom partene dekker egne kostnader og fylkeskommunen betaler møtekostnader o.l. utgifter i tilknytning til plenumsmøtene. Ved inngangen til 2024 har forumet t 468 000 kroner til disposisjon. Begrunnelse for, og bruk av deltagerens tilskudd til forumet finnes i følgende saksframlegg:

[Tilskudd til jernbaneforum Midt-Norge i 2021 og kommende år.- Fylkesutvalget \(13.04.2021\)](#)

[Rapport fra arbeidet i og med ulike jernbanefora - Fylkesting 25.-26.04.2023](#)

5 av de 17 kommunene har ikke ytt tilskudd som omsøkt i 2021 (til sammen kr. 160 000).

Trondheim

11. januar 2024
Gaute R. Dahl



SAMFERDSELSDEPARTEMENTET
Postboks 8010 DEP
0030 OSLO

Vår dato: 11.02.2023 **Vår referanse:** 202112604-12 **Vår saksbehandler:**
Deres dato: **Deres referanse:** Gaute Rolv Dahl

Jernbanen er sentral for Trøndelag og byvekstavtalen - brev til samferdselsministeren fra Jernbaneforum Midt-Norge

Jernbaneforum Midt-Norge registrerer med skuffelse og bekymring statens holdning til jernbaneinvesteringene i forbindelse med de pågående reforhandlingene av byvekstavtalen. Jernbaneforum Midt-Norge har helt siden avtaleinngåelsen i 2019 oppfattet at jernbanen var et av de viktige virkemidlene i avtalen for oppnåelse av nullvekstmålet innenfor avtaleområdet, og at tiltaket to tog i timen mellom Steinkjer og Melhus var et avgjørende tiltak innenfor jernbaneområdet.

Vi har tidligere uttrykt stor skuffelse for at planen om to tog i timen mellom Melhus og Steinkjer ikke blir realisert for oppstart innen 2024, i tråd med forutsetningene i byvekstavtalen. Vi må presisere at gjennomføring av to tog i timen er av avgjørende betydning for en balansert utvikling av Trøndelag som bo- og arbeidsmarkedsregion, samt måloppnåelsen i byvekstavtalen. Dette tiltaket var ved avtaleinngåelsen i 2019, ansett som så viktig av et samlet Trøndelag, at man var villig til å "veksle" dette mot den allerede planlagte elektrifiseringen av Trønderbanen på hele strekningen til Steinkjer. Bakgrunnen for at det ble oppslutning om en slik endret strategi for utviklinga av Trønderbanen, var erkjennelsen av at hyppigere frekvens, oppleves som mer attraktivt enn lavere reisetid, og dermed utløser flere nye reiser på kort sikt.

I forkant av forhandlingene i 2018, under forhandlingene og for så vidt i etterkant ble det fra statens side ved jernbanedirektoratet gitt uttrykk for at man hadde relativt god kontroll på hvilke tiltak som var nødvendig for å realisere planen om to tog i timen. Derfor var overraskelsen stor når beskjeden om utsettelse til 2027 kom. Jernbaneforum Midt-Norge er derfor meget forundret over at staten nå hevder at jernbaneinvesteringene ikke er en del av byvekstavtalen og, dermed vil ha med forpliktende formuleringer knyttet til jernbane i en reforhandlet avtale.

Bakgrunnen for at staten ved oppstart av forhandlingene i 2018 til slutt skar igjennom og besluttet at avtaleområdet skulle utvides med akkurat kommunene Melhus, Malvik og Stjørdal var erkjennelsen av at jernbanen er en viktig bidragsyter for å løse de framtidige transportoppgavene i regionen innenfor byvekstavtalens målsetninger.

Trøndelag fylkeskommune

Samferdsel - seksjon Mobilitet

Gitt den historiske begrunnelsen for utvidelsen av avtaleområdet i 2018 synes Jernbaneforum Midt-Norge det er meget spesielt at staten ensidig prøver å definere den framforhandlede togsatsningen i avtalen til ikke å være omfattet av avtalen.

Jernbaneforum Midt-Norge ber Statsråden ta det politiske ansvaret og sørge for at avtalen videre også inneholder forpliktende formuleringer om realisering av to-tog i timen på strekningen Melhus - Steinkjer. Det er også viktig med en tydelig klargjøring om at togsatsningene fortsatt er en del av byvekstavtalen for Trondheimsområdet.

Jernbaneforum Midt-Norge består av kommunene på strekningen og Trøndelag fylkeskommune.

Med vennlig hilsen

Jernbaneforum Midt-Norge
Karin Bjørkhaug, leder
sign.

Dette dokumentet er godkjent med elektronisk signatur

NTP må redusere militær og klimatisk risiko

Etatens forslag til ny nasjonal transportplan¹ innfrir verken nasjonale klimamål eller nye skandinaviske beredskapsbehov. Sementering av tidligere ressursfordeling mellom transportslagene og ensidig prioritering av samfunnsøkonomisk nytte er en vesentlig årsak til dette².

Omstillingsbehovet er stort og tidskritisk. Nye militære beredskapsbehov må møtes med friske midler, ikke prioriteres på bekostning av sivilsamfunnets behov. Jernbanen har stor betydning for beredskap og grønn omstilling: Som kapasitetssterk, trafikkisikker, energi- og arealeffektiv³ transport⁴⁵ må jernbanen prioriteres høyere nasjonalt og spesielt i Trøndelag.

Beredskapsbehov i en ny sikkerhetspolitisk situasjon

Sikkerhetssituasjonen i Europa er varig endret, til det verre. Russlands angrep på Ukraina vil definere landet som en uforutsigbar og krevende nabo i uoverskuelig framtid. Med Finland som nytt medlem i NATO, og sannsynligvis Sverige som medlem innen kort tid, er behovet for å utvikle infrastruktur som også tar høyde for forsvarets operative behov og økt krav til beredskap nødvendig.

Trøndelag vil ha en avgjørende rolle som mottakssted og transittområde for allierte forsterkninger, en grunnleggende forutsetning for at NATO skal kunne gi sin sikkerhetsgaranti også for de nye medlemmene. Skal denne oppgaven kunne løses, er det nødvendig å sørge for transportløsninger som kobler sammen havn, vei og bane på en effektiv måte og som sikrer at de allierte forsterkningene kommer fram dit de behøves. Det må forventes at en slik bruk vil bli jevnlig benyttet også ved øvelser i tiden som kommer.

Konkret vil dette måtte innebære en opprustning av Meråkerbanen ved å sikre at den kan benyttes til transport av det tunge militære materiellet. Nye møteplasser, større tunneler, evt. endring på kurvatur, styrket bæreevne og skredsikring av strekningen. Kapasiteten ved havner med jernbanetilnytning, som for eksempel **Fiborgtangen** må utvikles. I den sammenheng må det utvikles løsninger som styrket bæreevne og tilsvinger ved Skogn og Værnes, tiltak som vil være av stor betydning i en krigssituasjon. Sivilsamfunnet, inkludert næringsliv på begge sider av grensen kan utvilsomt dra nytte av slike utbedringer. Slike tiltak må likevel prioriteres og finansieres på riktig måte, som investeringer i nasjonal sikkerhet og militær beredskap.

Sivilsamfunnets behov

I likhet med landet som helhet preges utviklingen i Trøndelag av den globale urbaniseringstrenden. I møte med dette og som svar på klimakrisa må utviklingen av transportsystemet ha en langsiktig retning: Miljøvennlig utvikling av gode bo- og arbeidsmarkedsregioner. Her spiller jernbanen en avgjørende rolle.

I Trøndelag er det spesielt følgende jernbanetiltak som bør prioriteres for å styrke både regionen og muligheten for å nå nasjonale klimamål:

- Planen om **To tog i timen på Trønderbanen** må realiseres, med nok og riktig togmateriell sammen med ERTMS utbygging i 2026. I den sammenheng må mulighetene for pendleravganger mellom Steinkjer og Grong også utredes.
- **Elektrifisering til Steinkjer** er allerede vedtatt etter konseptvalgutredning og i tidligere nasjonale transportplaner. Pris på energi og CO2-utslipp vil sannsynligvis øke i fremtiden, og i så fall er det bare et spørsmål om tid (eller valg av prisutviklingsbaner) før slik elektrifisering er samfunnsøkonomisk lønnsom.

- **Forbindelsen Trondheim-Oslo** (Rørosbanen og Dovrebanen) trenger oppgradering og betydelig kapasitetsøkninger, blant annet gjennom stasjonsutvikling for systemkryssing på Oppdal og Dombås. Også her er det bare et spørsmål om hvilke energi- og karbonprisbaner som legges til grunn for beregning av samfunnsnytt. Enhetlig infrastruktur med elektrifisering og elektrisk materiell vil styrke samspillet mellom Dovre- og Rørosbanen. En oppgradert Rørosbane vil spille en vesentlig rolle som «beredskapsbane» mellom Trondheim og Oslo. Slike tiltak vil forbedre kapasitet og forutsigbarhet for både persontrafikk og gods.
- Få framdrift i prosess for **framtidsrettet godshåndtering** for regionen.
- Oppretthold målet om **30 % godsoverføring** fra vei til bane og sjø.
- Regjeringen må formalisere avtaler som regulerer samarbeid og leveranser mellom operatørene i en beredskapssituasjon.

For Jernbaneforum Midt-Norge

Karin Bjørkhaug, leder

(sign.) etter fullmakt fra digitalt plenumsmøte møte 8. mai 2023.

¹ [Høring av transportvirksomhetenes svar på NTP-opdrag - regjeringen.no](#)

² [Motorveirapport 260422 - Naturvernforbundet](#)

³ [Miljødirektoratet 2022 - Kraftbehov til transport: Nullutslippsscenarioer for 2050](#)

⁴ [Bane NOR 2023 – Hva betyr nye EU-regler for grensekryssende tog?](#)

⁵ [Net Zero by 2050 - A Roadmap for the Global Energy Sector \(windows.net\)](#)

Jernbanesektorens oppdaterte innspill til NTP 2025-2036

Uttalelse|fra Jernbaneforum Midt-Norge 6. oktober 2023

Jernbanesektorens oppdaterte forslag til prioriteringer i NTP beskriver togets betydning for klima, arealeffektivitet, beredskap og samfunnssikkerhet, samt attraktiv transport, på en svært god måte. Det oppdaterte forslaget har funnet rom for flere tilbudsforbedringer. Jernbaneforum Midt-Norge mener det er bra og nødvendig.

Oppdatert utredning peker på behovet for at tilbudet på Trønderbanen forbedres og at Trondheim er den storbyen med dårligst togtilbud. JBF-MN er enig i denne beskrivelsen og kan ikke akseptere at denne situasjonen vedvarer. Det haster med å utvikle effektiv og framtidsrettet løsning for godshåndtering i Trondheimsområdet.

Jernbaneforum Midt-Norge vil understreke at man må se på synergier mellom pakkene. F.eks at effektpakke To tog i timen bidrar til lavere kostnad og høyere nytte for kombi-pakkene Oslo-Trondheim og Trondheim - Bodø

Elektrifisering av Trønderbanen på strekningen Stjørdal – Steinkjer beskrives som en «lavt hengende frukt» for å kutte klimagassutslipp på jernbanen. Jernbaneforum Midt Norge vil understreke behovet for oppdatert grunnlag og at elektrifisering av strekningen prioriteres høyt. To tog i timen øker lønnsomheten på elektrifisering av strekningen Stjørdal – Steinkjer og omvendt. Synergien mellom disse to effektpakkene må vektlegges.

De lokale og regionale avklaringene, både politiske prioriteringer og praktiske løsninger (f.eks. reguleringsplaner) er landet. Aktuelle kommuner har jobbet intensivt med å vedta reguleringer som har vært nødvendig for fremdrift, og det er nå først og fremst finansiering og igangsetting som må prioriteres fra nasjonalt hold.

Økt omfang av ERTMS-implementeringen må ikke gå på bekostning av fremdriften for To tog i timen på Trønderbanen.

Jernbaneforum Midt-Norge viser [forøvrig](#) til uttalelsen fra 8. mai 2023.