

## Uttalelse fra Jernbaneforum Midt-Norges digitale møte i 7. mai 2021:

### Mer, oftere og raskere tog

1. Jernbaneforum Midt-Norge mener det er positivt at elektrifisering, infrastrukturtiltak og tilbudsforbedring er i gang. Dette innebærer en reel forbedring fra dagens tilbud.
2. Det er viktig for Trøndelag at det fortsatt må gjøres reelle forbedringer av kapasitet, frekvens og reisetid som gir mulighet for forsterket togtilbud, også utenfor aksen Steinkjer – Støren /nord for Steinkjer og sør for Støren. Elektrifisering fram til Steinkjer, og innføring av ny teknologi som gir nullutslipp på Nordlandsbanen, Røros- og Solørbanen må planlegges med tanke på rask gjennomføring.
3. Trønderbanen mellom Steinkjer og Støren binder sammen fylkets to største bo- og arbeidsmarkedsregioner: Trondheimsregionen og Innherredsbyen. Dette gir toget et betydelig potensial for bærekraftig, kapasitetssterk og effektiv persontransport. Det vil bygge opp under kompetansemiljø, utdanningstilbud og reiseliv og bidra til økt attraktivitet og konkurransekraft for regionen.
4. Forslag til ny nasjonal transportplan viser gode, men for lite forpliktende intensjoner for utvikling av jernbanene i Midt-Norge. Delvis elektrifisering av Trønderbanen, samt noen flere togavganger innebærer en beskjeden satsing som, målt opp mot pågående og planlagte motorveitbygginger, ikke styrker togets konkurransekraft eller utløser jernbanens potensial til klimavennlig og arealeffektiv transport.
5. 2 tog i timen på hele Trønderbanen må på plass innen 2024. Eventuelt må staten dekke kostnaden for å etablere «buss for tog» mellom Stjørdal – Steinkjer fra 2024 og inntil «to tog i timen» er realisert på strekningen. To tog i timen ble forankret i byvekstavtalen, men nå vil staten verken elektrifisere eller legge til rette for flere tog mellom Stjørdal og Steinkjer med det første.
6. 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 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 Trønderbanen var erkjennelsen av at hyppigere frekvens oppleves som mer attraktivt enn lavere reisetid, og dermed utløser flere nye reiser på kort sikt.
7. NTP-forslaget beskriver ikke hvilke infrastrukturtiltak som er nødvendige for å sikre et slikt taktskifte for tog i Trøndelag. Og det ser ut til at reisetid med tog vil bli uforandret fram til 2033.
8. Dovre- og Rørosbanen trenger større investeringer som gir mulighet for å ta større markedsandeler fra fly, f.eks. totimers frekvens på Dovrebanen. Større kapasitet på spor og i terminaler vil kunne gi vekst i godstransporten på jernbane.
9. Når det gjelder Dovrebanen er effektpakke for gods på drøy milliard en god start. IC-forlengelsen nordover stopper tross alt ikke helt opp. Dette gir litt bedre forutsetninger for økt antall og raskere togavganger mellom Oslo og Trondheim. Redusert risiko for forsinkelser og sportilgangskonflikter mellom gods- og persontog

gir litt mer pålitelige togavganger, men ingen vesentlig forbedring av konkurranseforholdet mot fly.

10. Det må nå settes i gang utredning av å knytte norddelen av Trøndelag tettere til Innherred med økt frekvens på togavganger mellom Steinkjer og Grong. Økt mobilitet for pendlere vil være viktig for kompetanseflyt mellom regionene og stabilisering av demografiutfordringer i Trøndelag Nord  
Det samme gjelder tilbudet sør for Støren, mot Røros og Oppdal. På morgen og ettermiddag må det søkes å oppnå to tog i timen på hele strekningen Støren – Steinkjer innen 2024. Ny hensetting på Støren må utnyttes til forbedret togtilbud på strekningen Støren – Steinkjer.