

Regionrådet Trøndelag Sør

Trøndelag Fylkeskommune

(sendes kun elektronisk til postmottak@trondelagfylke.no / erlsol@trondelagfylke.no)

Midtre-Gauldal 12.03.2020

HØRINGSINNSPILL TIL TRØNDELAG FYLKESKOMMUNES BIDRAG INN MOT NTP 2022-2033

Regionrådet Trøndelag Sør takker for muligheten til å komme med innspill til Trøndelag fylkeskommunes bidrag inn mot nasjonal transportplan (NTP) for 2022-2033. Vi har forstått det slik at fylkesveier av regional betydning kan spilles inn og velger derfor å fokusere på viktige fylkesveier med hensyn til hvordan oppgradering av disse kan avhjelpe overordnede transport og mobilitetsutfordringer. Vi vil også trekke frem oppgradering av Rørosbanen og Dovre- og Raumabanen ettersom vi anser at dette vil kunne bidra positivt til den nasjonale målsettingen om å øke overføringen av gods fra veg til bane.

Jernbane og godstransport

Røros- og Solørbanen

Utfordringer knyttet til den ventede økningen i godstransport må ses i et nasjonalt perspektiv. I denne sammenheng vil vi trekke frem at Rørosbanen har stort potensial for økt godstrafikk mellom Trøndelag og Østlandet, i tillegg har banen terminaler for skogbruk. Rørosbanen kan også avlaste Dovrebanen, dette er viktig poeng i og med at klimaendringene medfører at kritisk infrastruktur er stadig mer utsatt for flom og ras. Rørosbanens status som knutepunkt mellom Trøndelag og Østlandet, samt kapasitet for økt godstrafikk peker i retning av at Rørosbanen bør oppgraderes med elektrifisering, flere krysningsspor og fjernstyring. Å ruste Rørosbanen for økt godstrafikk vil som nevnt være i tråd med den nasjonale målsettingen om å flytte mer gods over på bane.

Dovre- og Raumabanen

Regionrådet mener hyppigere avganger og kortere reisetid på Dovre- og Raumabanen kan gi store samfunnsøkonomiske og miljømessige gevinster. Vi erfarer at få avganger på strekningen Trondheim-Oslo ofte fører til at innbyggere i kommunene Oppdal, Rennebu, Midtre Gauldal og Melhus velger bort jernbanen til fordel for personbil på reise inn mot Oslo, og som alternativ for pendling inn mot Trondheim. Hyppigere avganger og kortere reisetid på strekningen Trondheim-Oslo vil gjøre jernbanen mer attraktivt alternativ for reise inn mot Oslo og Trondheim. Regionrådet Trøndelag Sør

anser at en vridning mot økt benyttelse av togtransport på strekningen vil bidra til å innfri nasjonale målsettinger om å redusere personbiltrafikken til fordel for økt bruk av kollektivtransport.

For å oppnå hyppigere avganger og kortere reisetid på strekningen Trondheim-Oslo mener regionrådet at Dovre- og Raumabanen burde oppgraderes i tråd med Jernbaneforumet Dovre- og Raumabanens anbefalinger i deres høringsutspill til NTP for 2022-2033. Av tiltakene foreslått av Jernbaneforumet Dovre- og Raumabanen ser regionrådet det som særlig aktuelt å innføre Regionrådet ser det som særlig aktuelt å innføre stiv 2-timer frekvens på strekningen Trondheim-Oslo, spesielt når en kjenner til hvor små investeringer som skal til. Videre støtter vi Jernbaneforumets foreslåtte tiltak for Inter-City strekningen Oslo-Hamar-Lillehammer med begrunnelse i at de foreslåtte tiltakene vil medføre ytterligere reduksjon i reisetid mellom Trondheim-Oslo.

Dovre- og Raumabanen har per i dag et uutnyttet potensial for frakt av godstrafikk. Med den fremtidige økning i godstransport i mente ser vi det som viktig at sporkapasiteten på Dovrebanen økes og at de utredes og bygges gode terminalløsninger for overføring av gods fra veg til bane.

Mulighetsstudiet for Dovre- og Raumabanen (2016) presenterer flere tiltak myntet på å øke frekvens på togavganger på strekningen Trondheim-Oslo. Rapporten peker også på tiltak for å øke kapasitet for godstransport på Røros- og Solørbanen. Dette er tiltak som med fordel kan tas inn i NTP.

Trønderbanen

Jernbaneforumet Midt-Norge definerer ytterpunktene for Trønderbanen til å være Steinkjer i nord og Støren i Sør. Trønderbanen har også skinner til Røros og Oppdal og er et viktig bindeledd for transport mellom sørlige og nordlige deler av Trøndelag fylke. Med utgangspunkt Trønderbanens status som bindeledd støtter regionrådet tiltak som gir forbedringer i reisetid, kapasitet og frekvens på banen.

Riksveier

Som det fremkommer i de foregående avsnittene støtter Regionrådet Trøndelag Sør opp under den nasjonale målsettingen om å øke overføringen av gods fra veg til bane. Vi innser samtidig at godstransporten på veg vil øke og at riksvegene må oppgraderes for å tåle belastningen dette vil medføre.

Region Trøndelag Sør er innfartsregionen til Trøndelag og RV3 og E6 er viktige samferdselsårer. Nå som E6 blir oppgradert fra Ulsberg og «inn» i vårt flotte fylke, vil vi påpeke viktigheten av sterke godsårer mellom Trøndelag og ut i verden. Med en forventet godsøkning frem mot 2050 må vi legge til rette for effektive samferdselsløsninger mellom regionene. RV3 er en valgt godslenke. 90 % av alt gods som fraktes mellom Trøndelag og Østlandet passerer på denne veien. Vi ser også at E6 gjennom Drivdalen er sterkt ulykkesbelastet samt utsatt for rasfare og må oppgraderes.

Fylkesveier

Foruten å være en sentral regional gjennomfartsåre er fv30 et viktig bindeledd mot Sverige og Østlandet. Riksvei 3 er hovedfartsåren for godstransport mellom Trøndelag og Østlandet, i perioder hvor riksveien er stengt mellom Tynset og Ulsberg er fv30 er en sentral omkjøringsvei for

godstrafikken. Sett i sammenheng med strømmen av godstrafikk til og fra Sverige over fv31, og en potensiell økning i godstrafikk på Rørosbanen støtter vi tiltak som sikter mot å fjerne flaskehalsen og heve standarden på fv30.

Fylkeskommunen tenker å oppgradere veglenken «E39 Orkanger-fv65/fv700/fv701 –E6 Berkåk». Regionrådet er enig i at en tilrettelegging for godstransport på denne veglenken vil være avgjørende både som forberedelse til den ventede økningen i laksetransporten og for å avlaste riksveisystemet.

Med vennlig hilsen

Mari Løvli Yri
Rådgiver
Regionrådet Trøndelag Sør