



Jernbaneforum Røros- og Solørbanen

Endelig innspill til NTP:

Avinor, Jernbaneverket, Kystverket og Statens vegvesen har invitert til uttalelser om etatenes plangrunnlag for Nasjonal transportplan 2018-2029, som kan leses på linken under:

<https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/horing---grunnlagsdokument-nasjonal-transportplan-2018-2029/id2477490/>

Regjeringen har gitt klart uttrykk for at den ønsker en offensiv og fremtidsskuende transportplan. Samferdselsminister Ketil Solvik-Olen uttalte følgende da han ga etatene oppdraget med å lage plangrunnlaget:

«Det er viktig at Nasjonal transportplan ser helhet, har lange perspektiver og vektlegger effektiv ressursbruk. Vi må sikre at vi vedlikeholder og forbedrer landets infrastruktur, og samtidig bruker den mer effektivt og miljøvennlig. Vi må derfor se transportformene i en sammenheng, og bedre ta innover oss hvilke muligheter bruk av teknologi utgjør i reisehverdagen.»

Jernbaneforum Røros- og Solørbanen har tidligere understreket behovet for å se helhet og ha lange perspektiver, og har derfor støttet opp om for eksempel IC-utbygging parallelt med arbeidet for å elektrifisere Røros- og Solørbanen og etablere et bedre rutetilbud på Rørosbanen.

Det er positivt at elektrifisering av Røros- og Solørbanen er satt på dagsorden i etatenes plangrunnlag, der det blant annet heter:

«For godstrafikken på jernbane er strekningen Oslo–Trondheim svært konkurranseutsatt, og det må iverksettes betydelige oppgraderinger. På Dovrebanen og Rørosbanen skal det bygges kryssingsspor og dobbelsporparseller på Hovedbanen. Strekningen Hamar–Elverum–Kongsvinger elektrifiseres og det bygges nye banekoblinger.»

Dette kan være første steg på veien for å oppfylle Jernbaneverkets egen langtidsstrategi for godstrafikk, der det heter:

«Ny hovedkorridor for gods mellom Østlandet og Trondheim bør utvikles gjennom etablering av nye banestrekninger og opprusting/elektrifisering av eksisterende baner, hvor Dovre - og Rørosbanen for eksempel kan benyttes for trafikk hovedsakelig i hver sin retning.»

Dersom denne målsettingen skal nås, må Røros- og Solørbanen elektrifiseres i sin helhet!

I rapporten «Privat og statlig finansiering av elektrifisering av Røros- og Solørbanen», som ble lagt fram av Rejlers Railconsult AS i 2014 og er overlevert alle sentrale instanser som arbeider med jernbanepolitikken, heter det følgende:

«Skal elektrifiseringen av Røros- og Solørbanen gi full effekt bør den være ferdigstilt fram til byggestart for IC strekningen mellom Eidsvoll og Lillehammer i 2020.»

Jernbaneverket presenterte sin utredning om strategi for driftsform på ikke-elektrifiserte baner før jul. I denne rapporten heter det:

«Prosjektet anbefaler at det umiddelbart som en del av arbeidet med Godsstrategi for jernbaneverket vurderes endret og standardisert driftsform på Røros/Solørbanen i form av elektrifisert eller del.-elektrifisert bane,»

Vi tillater oss også å minne om noen av de viktigste argumentene for dette tiltaket som er dokumentert i tidligere rapporter fra CIVITAS, bestilt av Jernbaneforum Røros- og Solørbanen på samme måte som for rapporten fra Rejlers:



Jernbaneforum Røros- og Solørbanen

- Elektrifisering av Røros- og Solørbanen vil gi en tredobling av godstogkapasiteten mellom Østlandet og Midt-Norge ved at godstog nordover kjører Rørosbanen og godstog sørover kjører Dovrebanen.
- Muliggjør en mer effektiv og billigere utbygging av IC strekningen Hamar – Lillehammer
- Betydelig bedre regularitet på kort sikt som er en kritisk suksessfaktor for å bevare og få mer gods på bane
- Tilrettelegger for økt tømmer- og godstransport. Bidrar til økt konkurranseevne
- Muliggjør uttak av tømmer på tog i hele Østerdalen og store deler av Gudbrandsdalen
- Muliggjør effektiv overgang fra Kongsvinger til svensk jernbanenett for transport til bla Gøteborg og avlaster dermed sentralt knutepunkt rundt Oslo
- Muliggjør standardisering av persontrafikk-materiell og mer rasjonell drift

Elektrifisering av Røros- og Solørbanen vil være et viktig bidrag for at Norge skal oppfylle sine internasjonale klimamål for eksempel fastsatt i avtalen fra Paris.

Jernbaneverket oppsummerer i sin rapport med følgende: «Miljøeffekten vil være stor av å innføre null-utslippsteknologi på Røros-/Solørbanen.»

Dette har også sammenheng med at det vil gi mulighet til å redusere den store trailertrafikken på RV3 og dermed også redusere faren for alvorlige trafikkulykker både for lokalbefolkningen og de mange andre som benytter denne hovedåren for trailertrafikken mellom Oslo og Trondheim.

Oppsummert tilsier en helhetlig vurdering av målsettingene både for transport, miljø og samfunnsutvikling at Røros- og Solørbanen må elektrifiseres i sin helhet innen 2020.