



Jernbaneforum Røros- og Solørbanen

Notat til Transport- og kommunikasjonskomiteen på Stortinget – forslag til statsbudsjett for 2020

Jernbaneforum Røros- og Solørbanen har alle kommunene langs banestrekningene med unntak av Trondheim på sin medlemsliste, der vi også finner Hedmark og Trøndelag fylkeskommuner, viktige bedrifter som Stora Enso og Glommen Mjøsen Skog og enkeltpersoner.

Vi har tre målsettinger:

- **Røros- og Solørbanen skal være en del av et helhetlig jernbanetilbud i Sør-Norge.**
- **Røros- og Solørbanen elektrifiseres og blir en foretrukket godslinje mellom Nord- og Midt-Norge og Europa.**
- **Røros- og Solørbanen skal ha nasjonal betydning for persontransport.**

For å nå disse målsettingene er elektrifisering av hele Rørosbanen i tillegg til Solørbanen viktige tiltak. Så langt er det dessverre ikke offisiell norsk politikk, selv om vi opplever at det er bred politisk enighet om at dette er viktig både i forhold til å nå de nasjonale målsettingene om å frakte mer gods på bane og et godt kollektivtilbud over hele landet.

Alle jernbaneforane i Norge samlet seg etter et møte med jernbanedirektøren 3. juni om en fellesuttalelse der man ber om «at det raskt gjennomføres investeringer i infrastruktur på jernbanen som gjør at varetransporten kommer raskt, kostnadseffektivt og sikkert fram. Trailertrafikken på veinettet må reduseres.

Det er etter vår oppfatning nødvendig å få en helhetlig tenking om de lange transportlinjer mellom Nord-Norge, Sør-Norge, Vestlandet og Europa som sikrer en konkurransedyktig transport på sjø og bane for næringslivet. Det må være miljøriktige løsninger og kunne avlaste den sterkt pressede terminalen på Alnabru i Oslo.»

Realisering av Godspakke Innlandet med blant annet elektrifisering av Rørosbanen fra Hamar til Elverum og Solørbanen derfra til Kongsvinger, vil være en god start. Men det må komme strøm på hele Rørosbanen. Dette er også et poeng i fellesuttalelsen.

I forslaget til statsbudsjett er det satt av oppstartmidler til deelektrifisering av Trønder- og Meråkerbanen.

Vi ber om at komiteen bidrar til at det også iverksettes forberedende arbeid til elektrifisering av hele Røros- og Solørbanen, som etter det vi forstår er en mindre krevende oppgave.

Dette tiltaket vil gi en tredobling av kapasiteten til å frakte gods mellom nord og sør i kombinasjon med Dovrebanen, viser en studie vi har fått utarbeidet tidligere. Mye av dette godset behøver ikke omveien om Alnabru, og Kongsvinger kan utvikles som et nav for transport både av tømmer og annet gods. Tømmerterminalen på Norsenga i Kongsvinger er sprengt, og her må det tas grep uansett for å ivareta behovene til skognæringen både i forhold til transport av tømmer til Sverige og treforedlingsindustrien i Østfold.

Denne helhetlige tenkingen ble understreket både av skognæringen og næringslivet i Nordland da vi 11. oktober presenterte en rapport om markedspotensialet for gods mellom nord og sør i et møte med godsgruppa i Jernbanedirektoratet. Denne rapporten, som ble utarbeidet av Flowchange og som komiteen fikk oversendt i sommer, viser blant annet at godstransporten mellom nord og sør kan dobles, at 100.000 trailere kan slippe å bruke veinettet og at dette forsvarer en investering på 30 milliarder kroner. Elektrifisering av Røros- og Solørbanen vil etter alt å dømme koste under en tredel av dette.

Vi er enige med daværende Jernbaneverket som allerede for flere år siden sa at dette burde være et strakstiltak!



Jernbaneforum Røros- og Solørbanen

Når det gjelder passasjertrafikken, er det positivt at det skal leveres bimodale tog som etter planen tas i bruk i 2021. I forslaget til statsbudsjett heter det at disse togene i hovedsak skal benyttes i Trøndelag og på Rørosbanen.

Det er vår oppfatning at dette kan være en god løsning for passasjertrafikken også på Nordlandsbanen, men minner om at Rørosbanen har strøm i begge ender.

Det er så langt sagt at disse togene skal erstatte det materialet som benyttes i dag, som «*har nådd eller når snart sin tekniske levetid*» som det heter i regjeringens forslag til statsbudsjett. Det er derfor usikkert om det vil være materiell til å utløse opsjonene om å kunne etablere et bedre tilbud, som ligger i avtalene med SJ etter at de vant konkurransen om trafikken blant annet på Rørosbanen.

Som brukere av Rørosbanen, vil vi si at det er sterkt beklagelig at vi tilbys transport med togvogner som om sommeren ofte oppleves som rene badstuer, slik det for eksempel var mange vitnesbyrd om i sommer, og toaletter og varmeapparater som ikke virker om vinteren – om ikke alt er frosset da og togene står.

Derfor er det positivt at det i regjeringens forslag heter at «*Det pågår derfor et arbeid med å kvalitetssikre vurderingene av forslag til investeringer i nye lokaltog, herunder behovet for opsjoner. Departementet vil komme tilbake til Stortinget når kvalitetssikringen er gjennomført.*»

Vi ber om at komiteen bidrar til at opsjonene utløses og at dette gir et bedre togtilbud på hele Rørosbanen – både mellom Trondheim og Røros og videre sørover til Hamar og dermed Oslo-området.

Det aller enkleste og beste svaret på disse og andre utfordringer vi ikke har nevnt her, er etter vår vurdering å elektrifisere hele Rørosbanen i tillegg til Solørbanen. Da kan samme materiell benyttes på de fleste baner, tilbudet til passasjerene bli bedre og mer gods fraktes på jernhjul i stedet for på gummihjul.

Investeringene er i forhold til den totale rammen for Nasjonal Transportplan små, og vil gi meget positive resultater raskt.

Dette vil være helt i tråd med målsettingen med jernbanereformen om at «*jernbanetransporten skal spille en enda viktigere rolle for å løse transport-, miljø- og klimautfordringer.*»

Lykke til med det videre arbeidet – og vi bidrar gjerne med flere innspill om det er ønskelig!