

Til Transport- og kommunikasjonskomiteen

Høring vedr. St.meld 33 (2016-2017) Nasjonal transportplan 2018-2029

Nasjonal transportplan er en av de viktigste planene for hele Norge. Den åpner muligheter og gir begrensninger for utvikling, ikke minst i distrikts-Norge. Den skal binde landet sammen og sikre miljø og trafiksikkerhet. I tillegg til at Fjellregionen er distriktsregion, er vi en betydelig transportkorridor mellom Sør- og Midt-Norge ikke minst når det gjelder gods. Vi ønsker derfor å synliggjøre noen utfordringer.

Elektrifisering av hele Rørosbanen

I regjeringens forslag er det satt av om lag 18 mrd, hvorav om lag 5,5 mrd kr i første seksårsperiode, til en godspakke for jernbane der elektrifisering av strekningen Hamar-Elverum-Kongsvinger inngår. Videre er det planlagt å bygge/forlenge kryssingsspor på Rørosbanen i planperioden. Det legges opp til at Jernbanedirektoratet sammen med Bane NOR og godsnæringen finner frem til utbyggingsrekkefølgen for tiltakene i godspakken ut fra hensynet til fremdrift, effekter, effektiv ressursutnyttelse og nytte for samfunnet.

Den såkalte «Godspakke Innlandet» er positiv for skognæringen i Sør-Hedmark og Gudbrandsdalen, som ønsker å frakte tømmer raskere og billigere til Sverige for videreforedling. Men sammen med utbygging av kryssingsspor på Dovrebanen nord for Lillehammer, løser den på ingen måte utfordringene med å flytte en større del av transporten av gods mellom nord og sør og til og fra Europa over til bane, og muligheten for å bygge opp en større godsterminal i Kongsvinger som kan avlaste Alnabru.

Gjennom flere utredninger er det tidligere pekt på nødvendigheten av å elektrifisere hele Røros- og Solørbanen, som vil gi en tredobling av godskapiteten nord-sør. I sin strategiutredning om drift på ikke-elektrifiserte baner, presentert i desember 2015, foreslo Jernbaneverket at det umiddelbart iverksettes arbeid med tanke på elektrifisering av Røros- og Solørbanen.

Dette er etter vår vurdering helt nødvendig om man skal få en driftssikker godstransport i en periode da utbyggingen av IC vil føre til ytterligere usikkerhet om framkommeligheten på Dovrebanen.

Noen nye momenter som understreker behovet for dette tiltaket for å skape en helhetlig og framtidrettet løsning er:

- Godsterminal på Torgård i Trondheim – mulighet for minst 1.2 mill tonn gods fra vei til bane bare fra nærområdet
- Nordland – mulighet 0,5 mill tonn gods fra vei til bane
- Nedleggelse tømmerterminal Auma ved Tynset – nye 1000 transporter med tømmerbil årlig

Bare gjennom disse rapportene er det dermed dokumentert at godset i nærmere 100.000 transporter med semitrailere kan flyttes fra vei til bane, og vil være viktig for trafiksikkerhet og beredskap. Det er etter vår vurdering grundig dokumentert at elektrifisering av hele Røros- og Solørbanen åpner for et stort potensiale og er samfunnsmessig fornuftig.

Vi har også merket oss at regjeringen i forslaget uttaler at «nullutslippsløsninger skal legges til grunn i alle framtidige offentlige materiellanskaffelser på jernbanen i den grad teknologiutviklingen tillater det». Dette kan bety at persontrafikken på Rørosbanen igjen settes i spill, siden NSB i lang tid har påpekt at det ikke er mulig å opprette et bedre tilbud på grunn av mangel på dieselmateriell – som allerede nå burde ha vært skiftet ut.

Det må etter vår vurdering være riktig å satse på elektrisk drift på Rørosbanen for å oppnå de store effektene av samdrift med Dovrebanen og det meste av det øvrige jernbanenettet, og ikke minst målet om nullutslippsløsninger.

Fortsatt utbygging av RV3

Det er positivt at regjeringen i sitt forslag har lagt inn midler som gjør at utbyggingen av RV3/RV25 mellom Løten og Elverum endelig kommer i gang og gjennomføres i løpet av den første perioden.

For Regionrådet for Fjellregionen, som består av åtte kommuner i Hedmark og Sør-Trøndelag med regionsentrene Røros og Tynset, er det imidlertid uklart om regjeringen har satt av midler til ytterligere nødvendige tiltak på hovedfartsåren for godstrafikken på vei mellom Oslo og Trondheim, RV3 gjennom Østerdalen.

Representanter for regjeringspartiene har i media uttalt at det er satt av 500 millioner kroner, og at den nødvendige utbedringen i Lonåsen nord for Tynset skal prioriteres. Den eneste formuleringen vi har funnet er imidlertid følgende:

«I planperioden vil en prioritere utbedring av delstrekninger på rv3 i Østerdalen. Lonåsen er ett av flere aktuelle punkter for utbedring» (side 302)

I tabellen på side 323 er det synliggjort 500 millioner kroner til forberedende arbeider til OPS og 1 845 millioner kroner i statlige investering og 3 383 kroner i annen finansiering (bompenger).

I etatens grunnlagsdokument var det lagt inn 630 millioner til RV3 Østerdalen, men disse er ikke med i regjeringens forslag.

Transportløsninger i tynt befolkede områder

Regjeringens forslag har stor fokus på kollektivtransporten i byer og tettsteder blant annet gjennom bypakker, noe som selvsagt er riktig og nødvendig. Utfordringene med kollektivtransport i distrikter med få innbyggere, kan vi ikke se er nevneverdig omtalt.

Fylkeskommunenes midler til kollektivtransport er så knappe at det i Fjellregionen, og mange andre tynt befolkede områder, knapt er annet lokalt tilbud enn skolebusser. Bilen er det viktigste transportmiddelet.

I Fjellregionen ser vi at det ikke er mulig å etablere omfattende kollektivtilbud med dagens økonomiske rammer, og oppfordrer komiteen selvsagt til å øke rammene. Men sammen med Ungdomsrådet for Fjellregionen arbeider vi for å få fram gode ideer til nye løsninger med hjelp av de unge..

Fylkeskommunene gjennom sine transportorganisasjoner og staten bør etter vår vurdering også ha en mer aktiv tilnærming til dette for å oppnå målsettingen i NTP om «Framkommelighet for alle i hele landet».

Vi håper komiteen ser behovet for økte rammer til kollektivtransport i tynt befolkede områder.

Røros lufthavn

Røros lufthavn med sine flyruter til Gardermoen er et viktig tilbud for næringslivet og befolkningen og ikke minst for regionens fremtidig utvikling. Tilbudet reduserer avstandsulempet og reisetider, særlig for våre nasjonale og internasjonale bedrifter. **Dagens rutetilbud gir mulighetene for dagsturer ut av regionen, men ikke for dagsbesøk til regionen. En ekstra flyrotasjon ville løst utfordringen.** Avstands- og tidsmessig er ikke Værnes lufthavn noe alternativ for næringslivet. Lufthavna har sterk vekst og Widerøe har satt inn større fly på noen av sine ruter.

Reiselivet i regionen er i vekst og Røros, som en kjent reiselivsdestinasjon, har økning i utenlandsturister. Vi har også et samarbeid med den svenske Destinasjon Funäsfjellene med sine 25 000 utleiesenger. Dagens godkjente rullebanelengde (1720 m) er for kort for dagens aktuelle flytyper når det gjelder charterfly fra utlandet. Det ønskes at Avinor, sammen med kommunen, kunne utredet effekten av rullebaneforlengelse.

For å få ytterligere økning i reiselivsnæringen i Fjell-Norge bør det utredes mulighetene for et charterfond likt det Nord-Norge fikk.

For distrikts-Norge sine lufthavner er det viktig at Avinor-modellen består og gis gode nok rammevilkår.

RPAS (Remotely Piloted Aircraft System, «droner») er et område i svært sterk vekst verden over, og den teknologiske utviklingen og tilgjengeligheten av RPAS har på mange vis løpt foran utviklingen av reguleringer av virksomheten. Det er behov for områder der slike luftfartøyer/-systemer og tilknyttede sensorer kan undergå utvikling, utprøving og evaluering under sikre forhold. **Luftfartstilsynet har allerede godkjent egnet luftrom ved Røros Lufthavn. Det arbeides med å få etablert opplæring og trening av operatører, piloter og teknikere, samt utviklingen av teknologi assosiert med RPAS ved Røros Lufthavn.**

Tolga/Os/Røros 22.04.2017

Regionrådet for Fjellregionen Jernbaneforum Røros- og Solørbanen Lufthavnrådet Røros

Ragnhild Aashaug

Arnfinn Nergård

Hans Vintervold