

RØROSBANEN

Det vises til Jernbanedirektoratet Konseptvalgutredning (KVU) for reduserte utslipp av klimagasser på jernbanen.. Det er ønskelig å gi en del tilføyelser / tillegg.

Dette fordi elektrifisering og opprustning av Rørosbanen åpner for større muligheter både for å overføre mer gods fra veg til bane og flere personreiser fra fly til jernbane. Det konkluderes i KVUén med at det er liten forskjell i nytten mellom Nordlandsbanen og Rørosbanen. Men KVUén må ha i seg en rekke perspektiver som er utelatt. De påpekes her.

Hovedstrekningen Oslo – Trondheim o/Dovre er den eneste som har et supplerende alternativ; nemlig Rørosbanen / Solørbanen. Rørosbanen har et gunstigere høydeprofil, slik at det går mindre energi til framføringen Oslo – Trondheim sammenliknet med Dovrebanen.

Hovedmålsettingen med å gjennomføre en modernisering av Rørosbanen, er å gi øket samlet kapasitet til så vel person- som godstrafikk på strekningen Oslo – Trondheim.

Hendelsen med brudd på Dovrebanen har satt fokus på hvordan sårbarheten kan minskes gjennom å ha alternative framføringsveier.

Det er et paradoks at en modernisering av Rørosbanen ikke først og fremst er for å styrke regionen. Det er først og fremst for å styrke, utvide og robustisere jernbanetransport – både person- og gods- mellom Oslo og Trondheim.. Og videre til Bodø. Følgekonsekvensen er store og meget gode for regionen. Elektrifisering er en del av dette.

Alle fjernstrekningene i Norge er idag så å si utnyttet maksimalt. Det vil i klartekst si at det er lite rom for å få noe særlig overføring av mer trafikk fra vei til bane. Relasjonen Oslo – Trondheim framstår som et hederlig unntak og en unik mulighet. Med en opprusting og modernisering, vil de to banestrekningene til sammen kunne tilby betydelig øket kapasitet.

MEN:

Rørosbanen framstår i dag som alt for forsømt og teknisk umoderne til å kunne gi økning i så vel gods- som persontrafikk i noe særlig omfang. Det er ikke bare tale om elektrifisering.

Her er hva Jernbanedirektoratet 2. juni 2021 sier om dette:

(Markeringen med gult er tilføyet.)

«Muligheter

Rørosbanen har et stort potensiale for økt godstrafikk, både mellom Østlandet og Trøndelag og ut fra banens terminaler for skogbruket. Persontrafikken har vist en stadig vekst gjennom flere år og innsetting av lengre tog og flere avganger vil kunne videreføre denne veksten. Etterspørselen er, særlig i helgetrafikken, større enn antallet plasser som i dag tilbys i togene. En bimodal utgave av togtypen Flirt, det vil si et togsett som kan kjøre på både strøm og diesel vil bli satt inn i noen avganger på Rørosbanen fra 2022. Elektrifisering, flere kryssingsspor og fjernstyring vil kunne utvikle Rørosbanen til å ta en betydelig andel av godstrafikken nord – sør.»

Til dette bør tilføyes / utdypes:

«Utvikle Rørosbanen til å ta en betydelig andel av gods- og persontrafikk nord – sør.»

Her er hva Bane Nor per 6. september 2023 sier om konkrete prosjekter på Rørosbanen:



(skjermdump)

«Oppskriften» er egentlig enkel. Det viktigste er elektrifisering. I tillegg til innføring av ERTMS (-som i.h.h.t. de siste planer fra Bane Nor vil skje «etter 2025»), trengs det en rekke tiltak som ikke er hverken teknologisk eller planleggingsmessig kompliserte. Eller ulønnsomt dyre.

De er: (i uprioritert rekkefølge)

- Utbygging av og bygging av nye og flere og lengre kryssningsspor
 - Mange nok og med min. lengde min. 740 meter
- Fjerning av / signalering av planoverganger
- Modernisering av plattformer (lengde og høyde) med min. lengde 230 meter
- Bedre tilrettelegging av spor / terminaler for tømmertransport
- Øking av aksellast som betyr:
 - Skifting av underbygging (fundamentering / sville- og skinneskift)
- Tilrettelegging for maks.hastighet 160 km/t der dette er mulig
- Utretting av kurver der dette gir god kost / nytte

Effekter: (i uprioritert rekkefølge)

- Muligheter for kortere framføringstider for både persontog og godstog på Rørosbanen
- Muligheter for økning i frekvens (antall avganger i døgnet) og kortene framføringstid for persontog Oslo – Trondheim
 - Muligheter for å kjøre nattog Oslo – Bodø
- Muligheter for økning i frekvens (antall avganger i døgnet) og volum (toglengder) for godstog Oslo – Trondheim samt med videreføring til Nordlandsbanen. Og dermed bedre lønnsomhet for godstrafikken.
- Frigiving av kapasitet på Dovrebanen kan gi bedre forutsetninger for øket framføring av gods på Raumabanen – Dovrebanen samt Oslo – Nordlandsbanen.
- Frigiving av kapasitet på Dovrebanen kan gi bedre forutsetninger for direktetog Oslo – Åndalsnes (med bruk av Type 76, men med noe bedre kundekomfort enn i dag)
 - Raumabanen har et betydelig markedspotensiale (f.eks. samarbeide med Hurtigruten.)
- Så vel for godstrafikken som for persontrafikken, vil dette gi grunnlag for både økte inntekter og bedret lønnsomhet.
- OG: For samfunnet: et bidrag til bedre miljø

Gert Heiberg, Rådhusgaten 1, 3126 Tønsberg tel.: 4881 4681

mail: gertom@online.no