

Høringssvar til Innlandet fylkeskommune

Fra: SØIPR v/ Representantskapet 21.02.25, jf. sak 2/25

Dato: 21. februar 2025

Til: Innlandet fylkeskommune

Godsstrategi Innlandet – Sør-Østerdal interkommunale politiske råd (SØIPR)

Innledning

SØIPR vil innledningsvis påpeke behovet for et oppdatert kunnskapsgrunnlag med et sterkere fokus på Forsvarets transportbehov på jernbane, sett i et beredskaps- og forsvarsperspektiv.

Innlandet er en sentral region for både nasjonal og internasjonal godstransport, men dagens infrastruktur er ikke tilpasset fremtidens behov, hverken kommersielt eller militært.

Økende transportvolumer, strengere klima- og miljøkrav og behovet for økt beredskap krever en helhetlig strategi som styrker jernbanens rolle samtidig som veinettet oppgraderes der det er nødvendig.

Østerdalen har klare fortrinn fremfor Gudbrandsdalen som hovedtrasé for godstransport, med en rettere, mindre værutsatt og mer kapasitetseffektiv korridor mellom Oslo og Trondheim. I motsetning til Dovrebanen, som har krevende stigninger og sårbare punkter, gir Røros- og Solørbanen en mer driftssikker transportløsning, samtidig som den avlaster vei og bidrar til økt fleksibilitet i jernbanenettet.

En konkurransedyktig og tilpasset godstransport krever at mer last flyttes fra vei til bane, noe som forutsetter elektrifisering, kapasitetsøkning og nyetableringer. Røros- og Solørbanen må moderniseres for å møte næringslivets behov, og Trysilbanen bør realiseres som en strategisk viktig forbindelse for både transport og militær beredskap.

En langsiktig satsing på godsinfrastruktur i Innlandet vil ikke bare sikre effektive transportløsninger, men også bidra til verdiskaping, reduserte utslipp og økt forsyningssikkerhet i hele landet.

Vi vil særlig vektlegge tre hovedområder i denne høringen:

- 1. Jernbanens rolle i en bærekraftig og effektiv godstransport**
- 2. Økonomisk vekst og næringslivets konkurransekraft**

3. Nasjonal beredskap og forsvarsevne

1. Jernbanens rolle i en bærekraftig og effektiv godstransport

Godsstrategien har som mål å overføre mest mulig gods fra vei til bane, men dette må følges opp med konkrete tiltak. I dag er infrastrukturen ikke tilstrekkelig for å konkurrere med veitransport. Det er særlig tre tiltak som må gjennomføres for å styrke jernbanens rolle:

- Elektrifisering av Røros- og Solørbanen: Elektrifisering vil tredoble kapasiteten i nord-sør-transporten og redusere klimautslippene betydelig. Argumentet i høringsutkastet om at jernbanesatsing gir begrenset utslippsreduksjon er feilaktig – elektrifisering av disse strekningene vil gi umiddelbare og varige miljøgevinster.
- Moderne terminaler og krysningsspor: Uten effektive omlastningspunkter for gods blir jernbanen en flaskehals. Nye terminaler og utbygging av krysningsspor må prioriteres for å sikre høyere kapasitet og forutsigbarhet.
- Reduksjon av belastning på veinettet: Dagens veier er under stort press. Overføring av gods til bane reduserer både veislitasje og ulykkesrisiko.

Ekstremvær viser oss hvor sårbar infrastrukturen er, og understreker behovet for en robust og moderne jernbane. Når Dovrebanen er ute av drift, er Rørosbanen avgjørende for å opprettholde den nasjonale transportflyten. Dette beviser at satsing på jernbanen i Østerdalen ikke er et valg, men en nødvendighet.

2. Økonomisk vekst og næringslivets konkurransekraft

Innlandet har sterke industriklynger som er avhengige av effektive transportløsninger. Biovalley, Norwegian Wood Cluster og NCE Heidner er eksempler på aktører som krever stabile og klimavennlige transportalternativer.

En modernisert jernbane gir Innlandet et konkurransefortrinn i det grønne skiftet og tiltrekker nye investeringer. Med direkte tilknytning til Skandinavias største havn i Göteborg via Solørbanen kan regionen styrke sin rolle i internasjonal handel og eksport.

For næringslivet er ikke bare transportkostnader viktige – forutsigbarhet og bærekraftige løsninger er avgjørende for å opprettholde konkurransekraften. Derfor må godsstrategien legge opp til konkrete investeringer som sikrer:

- **Økt transportkapasitet til Sverige, Finland og Europa**
- **Forutsigbare og stabile transportkorridorer**
- **Grønn og utslippsfri transport**

3. Nasjonal beredskap og forsvarsevne

Med Sveriges og Finlands NATO-medlemskap har Norges strategiske posisjon endret seg. Effektive transportlinjer for militære styrker og forsyninger er avgjørende, og her spiller jernbanen en sentral rolle. Den sikkerhetspolitiske situasjonen krever et øst/vest forbindelse pr bane.

- **Røros- og Solørbanen er kritiske for militær mobilitet:** Dersom Dovrebanen er utilgjengelig, er dette de eneste alternative jernbaneforbindelsene for transport av forsvarsmateriell, personell og ved evakuering av store folkemengder. Banene her må oppgraderes for å kunne håndtere større volum og høyere hastigheter. Et sidespor rett inn i Rena garnison er helt avgjørende for å sikre den kritiske mobiliteten.
- **Trysilbanen er en strategisk nødvendighet:** En direkte forbindelse til Sverige via Trysil vil styrke Norges og NATOs militære logistikk og forsyningslinjer. Dette er ikke bare en sivil infrastrukturinvestering, men en sikkerhetspolitisk prioritet.
- **Bedre veiforbindelser til Sverige er avgjørende:** Veier som RV25, fylkesveg 26 og 28 må oppgraderes for å sikre forsyningslinjer i krisesituasjoner. Disse veiene er viktige reserveløsninger ved stengninger i Gudbrandsdalen og Østerdalen.

Konklusjon

Innlandet fylkeskommune må aktivt påvirke nasjonale myndigheter for å sikre nødvendige investeringer i infrastruktur.

Dette handler ikke bare om regional utvikling, men om nasjonal beredskap, næringslivets konkurransekraft og Norges forpliktelser i det grønne skiftet. SØIPR anbefaler at fylkeskommunen:

- Påvirker regjeringen for å prioritere elektrifisering og modernisering av Røros- og Solørbanen
- Støtter Trysilbanen for økt nasjonal beredskap og forsvarsevne
- Sikrer bedre tilrettelegging for utslippsfri godstransport, både på bane og vei

Dette er ikke tiden for nye utredninger eller analyser – dette er tiden for nasjonal handling. Infrastruktur som ikke bygges i dag, vil hindre fylkets og regionens utvikling i tiår fremover.

SØIPR forventer at Innlandet fylkeskommune tar en aktiv rolle i å sikre at regionens transportinfrastruktur styrkes, til fordel for både næringslivet, miljøet og landets sikkerhet.

Lillian Skjærvik
Leder, SØIPR

Leif Harald Walle
Daglig leder, SØIPR