

# Nå er det Rørosbanens tur!

Mandag 14. august ble det bråstopp i togtrafikken mellom to av Norges største byer, da jernbanebrua over Gudbrandsdalslågen i Ringebu kommune kollapset, som en konsekvens av uværet Hans. Siden har togtrafikken vært avskåret fra å kunne kjøre langs Dovrebanen. Prisen er det lokalbefolkningen langs Rørosbanen som må betale!

Som en direkte konsekvens av brukollapsen blir nå all godstrafikken, opprinnelig beregnet på Dovrebanen, i dag transportert langs Rørosbanen - en trafikk som tilsvarer 220 trailere daglig. Resultatet av Bane Nors ruteprioritering er at persontrafikken langs Rørosbanen har måttet vike. Dette har til dels blitt erstattet av buss for tog, men i all hovedsak har et fra før dårlig kollektivtilbud nå blitt fraværende.

Trafikken langs den viktigste hovedfartsåren i både Østerdalen og Gauldalen er nå redusert til et absolutt minimum, nærmere bestemt to daglige avganger hver vei. Hvor lenge situasjonen vedvarer er det ingen som vet.

En elektrifisering med tilhørende opprusting av Rørosbanen, med både tilsvinger, kryssningsspor og sikring av planoverganger, vil bære med seg flere samfunnsmessige goder som gagnar befolkningen langs strekningen så vel som nasjonen i sin helhet:

- **Samfunnsperspektiv:** i tråd med grønn omstilling og et bærekraftig samfunn vil vi at flere skal reise kollektivt. Persontrafikken langs Rørosbanen, selve navet i kollektivtilbudet langs både Østerdalen og Gauldalen, må derfor styrkes, ikke svekkes.
- **Beredskapsperspektiv:** sommerens hendelser og uvær viser oss hvor sårbar varetransporten i landet er. I et beredskapsperspektiv, både i krigs- og fredstid, vil det være en stor styrke å ha to funksjonelle og operative jernbaner gjennom Midt-Norge.
- **Klimaperspektiv:** i et klimaperspektiv er det også sterkt ønskelig å få mer gods over på bane, og dermed redusere veitrafikken tilsvarende. Rørosbanen har bedre topografiske forutsetninger for å godstransport enn Dovrebanen. I tillegg vil en styrket persontrafikk avlaste Norges mest flydde innenlands-strekning (Oslo-Trondheim).

Senterpartileder Trygve Magnus Slagsvold Vedum reagerte i 2017 på at daværende regjering ikke hadde med elektrifisering av Røros- og Solørbanen i sitt forslag til nasjonal transportplan (NTP) for perioden 2018-2029 ([Arbeidets Rett](#)). I et senere intervju, datert 2020, var han klar på at Rørosbanen måtte elektrifiseres, og at dette må skje i den kommende perioden ([FjellLjom](#)).

Nå er tiden inne for at Rørosbanens viktighet for landet, både i et samfunns- og beredskaps-perspektiv, gjenspeiles også i nasjonalt planverk.

## Senterungdommen mener at:

- Elektrifisering og oppgradering av Rørosbanen må prioriteres i førstkomende NTP, både i et beredskaps-, samfunns- og klimaperspektiv
- NTP må også legge til rette for at gjenværende jernbanestrekninger, herunder Nordlandsbanen, Raumabanen og Solørbanen, også skal elektrifiseres
- Persontrafikken på Solørbanen må gjenopprettes

Innsendt av Hedmark Senterungdom