

# Elektrifisering av Meråkerbanen vil koste 750 mill.

**STJØRDAL:** Elektrifisering av Meråkerbanen vil koste minst 750 millioner kroner, men skal Meråkerbanen opp til standarden på svensk side vil det koste milliarder.

Det røpet Jernbaneverkets Plan og utviklingsdirektør i regionen, Anne Skolmli, under gårsdagens NECL-møte på Hell. Der ble Meråkerbanen det store temaet.

## Stor investering

Jernbaneverket har det siste året jobbet med en såkalt mulighetsstudie for Meråkerbanen. Studien skal være klar i løpet av måneden og deretter oversendes til Samferdselsdepartementet, som er oppdragsgiver. I studien har de sett på fire ulike scenarier for Meråkerbanen. De to første innebærer drift som i dag, eller en liten økning. Ifølge Skolmli og prosjektleder Tor Nicolaisen vil det i realiteten bety mindre etterspørsel i tiden fremover.

Elektrifisering er det tredje scenariet. Det er beregnet å koste til sammen 747 millioner norske kroner.

– Det innebærer noe tidsgevinst, overgang til elektriske tog, ikke diesel, noe som gir miljøgevinst, men det gir også et viktig signal om modernisering og satsing, sier Skolmli.

## Spår kjempevekst

Mens det i dag går to persontog daglig hver vei på banen og et par godstog i uka snakket



**Leder** i Jernbaneforum Midt-Norge, Geir Jarle Sirås (til v.) sier det er et nordisk behov for elektrifisering av Meråkerbanen. Bak Tor Nicolaisen fra Jernbaneverket og leder for samferdselskomiteen i Sør-Trøndelag, Ola Huke (SV). Foto: FRANK CADAMARTERI

Skolmli og Kenth Nilsson fra svenske Trafikkverket i går om muligheter for 15-16 daglige tog.

I skissene de brukte med fremskriving til 2020 var det blant annet tegnet inn fem daglige tog hver vei mellom Trondheim og Østersund og to daglige tog hver vei mellom Trondheim og Stockholm. De svenske statlige jernbaneselskapet SJ har i lang tid signalisert at de ønsker å kjøre hurtigtog på denne strekningen. I tillegg kommer godstransporten.

– Dette er ikke noe vi har gjetet på. Det er realistisk. Vi har til og med holdt igjen noe for ikke å bli beskyldt for å overdrive, sier Nilsson.

## Milliarddifferanse

Skal banen opp på samme nivå som den såkalte Mittbanan på svensk side av grensen er investeringsbehovet mye, mye større. I gårsdagens presentasjon var kostnadene anslått til ytterligere

to milliarder kroner i tillegg til elektrifiseringen. I dette ligger forlengelse av to sidespor på Meråkerbanen, fjernstyring av trafikken, utbedring av banen og bygging av et nytt sidespor. Skolmli understreket at det totalt sett var snakk om en trinnsvis utbygging.

– Jernbaneverket har tidligere sagt at det er viktig å prioritere elektrifisering av Trønderbanen foran Meråkerbanen. Hva tenker du om det nå?

– Det vil være gunstig å gjøre det samtidig. Dette er forskjellige prosjekter og med ulik bakgrunn, men Trønderbanen er allerede inne i Nasjonal Transportplan i denne perioden, sier Skolmli.

Totalt er det i NTP frem til 2019 satt av en milliard kroner til dette prosjektet.

FRANK CADAMARTERI 99 00 65 40  
frank.cadamarteri@adresseavisen.no

## TRØNDERBANEN

### Vil starte ny togrute

■ Svenske Norrtåg AB jobber med planer om en ny daglig ruteforbindelse mellom Norge og Sverige på Meråkerbanen. Det forteller Kenth Nilsson fra det svenske Trafikkverket. Det vil i så fall bety femti prosent økning fra dagens to daglige avganger hver vei. Norrtåg AB driver i dag trafikk i hele Norrland, med Sundsvall som sørligste endestasjon. De kjører også tog mellom Narvik og Sverige.

## Fakta

### NECL II

■ EU-prosjekt som skal identifisere flaskehalsene som kan hindre transport av folk og varer på tvers i Norden. Målet er å utvikle og markedsføre en øst-vestlig midtnordisk transportkorridor.

## - Det haster med utbyggingssselskap

**STJØRDAL:** Lederen i Jernbaneforum Midt-Norge gir full støtte til Tore O. Sandviks ide om et utviklingssselskap for Meråkerbanen.

– Det er utrolig viktig at vi får trykk på dette fremover, sier lederen i forumet, Geir Jarle Sirås.

Før valget i 2009 møttes den svenske infrastrukturministeren og den norske samferdselsministeren på Hell, blant annet for å diskutere Meråkerbanen. Sirås sier det nå er på tide med et nytt slik toppmøte. Han tror det er en av de beste måtene å nå frem med alle de gode argumentene for en nordisk Meråkerbanesatsing.

– Det som skremmer meg er at NSB skal kjøpe inn nytt materi-

ell. Går de nå for diesel så er vi fanget, sier Sirås.

Han var en av representantene som i går var med på møtet i det EU-støttede NECL II-prosjektet (North East Cargo Link) på Hell. Møtet signaliserer starten for den norske delen av prosjektet som skal identifisere flaskehalsene som er til hinder for større godstransport på tvers til og fra Finland og Russland i øst, gjennom Sverige og fra eller til en trøndersk havn.

Den dårlige standarden på Meråkerbanen og E14 er blant de store hindrene på norsk side. Det samme er havne-situasjonen. Derfor var også Trondheim havn invitert til møtet på Radisson Blu Trondheim Airport Hotel i går.



Strøm til  
Innkjøpspris  
Web

Kun **47,-** per mnd.

Du betaler det samme som vi kjøper strømmen for, pluss kun 47,- per mnd.

Ring 02450 eller bestill på [trondheimkraft.no](http://trondheimkraft.no)

 Trondheim Kraft