

Skriftlig spørsmål fra Rasmus Hansson (MDG) til samferdselsministeren

Dokument nr. 15:516 (2014-2015)

Innlevert: 30.01.2015

Sendt: 30.01.2015

Besvart: 06.02.2015 av samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen



Spørsmål

Rasmus Hansson (MDG): For togstrekningen Ranheim-Hommelvik i Sør-Trøndelag planlegges nå elektrifisering av dagens trasé, mens det er sterke, lokale ønsker om at framtidens dobbeltspor legges til Jernbaneverkets alternativ 2.2C Indre linje, i tunnel. Hvilke vurderinger ligger til grunn for å velge å elektrifisere dagens linje, er dette vurdert opp mot en eventuell ny trasé i tunnel, og hva er de ventede kostnadene ved å utbedre eksisterende trasé gjennom Malvik, dersom en om kort tid vil ønske å flytte linjen inn i tunnel?



Svar

Ketil Solvik-Olsen: Tiltakene på Trønderbanen og rekkefølgen for gjennomføring er forankret i KVVU for transportløsning veg/bane Trondheim – Steinkjer datert august 2011. Den rød-grønne regjeringen besluttet i september 2012 at den videre planleggingen skulle følge Moderniseringskonseptet hvor elektrifisering er den første store investeringen.

Elektrifisering Trondheim – Steinkjer er prioritert med oppstart i første periode i NTP 2014 – 2023, og planlagt ferdig 2021/2022. Dobbeltspor på strekningen Trondheim – Stjørdal er imidlertid ikke inne i NTP 2014-2023, men det er igangsatt arbeid med kommunedelplan for dobbeltspor. Jernbaneverket opplyser at kommunedelplanen forventes vedtatt vår 2016, og at det da vil være avklart hvor traseen vil gå, og at elektrifiseringsprosjektet vil ta hensyn til dette i sine planer.

Jernbaneverket opplyser at om lag 5 prosent av den totale kostnaden av elektrifisering på strekningen Leangen-Ranheim- Hommelvik vil måtte gjøres om igjen dersom dobbelsportraseen legges i tunnel og ikke går langs dagens trase. Det opplyses at AT-transformatorer kan flyttes, omformere vil kunne stå der de står, og av øvrig materiell som master og strømledninger i området som legges om fra dagens trase, vil 60 prosent kunne flyttes og brukes om igjen. Denne kostnaden på 5 prosent anser Jernbaneverket at i sin helhet blir oppveiet av nedskrivinger og nytten ved å bytte ut eldre dieseltogmateriell med elektrisk materiell 5-10 år tidligere.