

Lok-krisen på Nordlandsbanen uavklart

Kjell Erik Onsrud, leder For Jernbane

Torstein Fjeld, leder Samferdselsgruppa i BKA

Gunnar A. Kajander, nestleder For Jernbane og Samferdselsgruppa i BKA



Di4 652 med nordgående nattog 475 i Fauske. Foto Gunnar A. Kajander, FJ.

Det ble ingen løsning med erstatningslok for å klare lok-krisen med Di4-lokene på Nordlandsbanen. De svenske godsløkomotivene som ble tilbudt viste seg likevel ikke egnet for bruk i persontrafikken på banen. Norske Tog valgte derfor å takke nei til tilbudet. Dermed må man ut i en ny anbudsrunde.

Operatøren SJ Norge (SJN) valgte da å innstille nattogene på ubestemt tid. Dermed er fjerntogtilbudet Trondheim–Bodø halvert. At man ikke hatt en skarpere strategi for å sikre lokforsyningen på Nordlandsbanen kan oppfattes som en effekt av banens perifere beliggenhet. Det har lenge vært kjent at driftsmarginalen for Di4-lokene har vært en kritisk faktor for trafikkproduksjonen på banen. Sett fra nord overgår det i mistanken om at utviklingen mot en tilsvarende lok-krise på en av våre stambaner i sør hadde utløst en helt annen krisetilnærming.

Øverst ligger ansvaret hos Samferdselsdepartementet (SD) og statsråden som oppdragsgiver for de berørte etatene, Jernbanedirektoratet (Jdir) som trafikkjøper og Norske Tog AS (NT) som kjøretøyeier. Konsekvensene av lok-krisen er jo at staten som kjøper av trafikken ikke har oppfylt sine forpliktelser overfor operatøren SJN. Det er i seg et alvorlig tillitsbrudd. Å vinne tilbake tapt tillit hos brukerne i nord er dessuten ikke mindre utfordrende enn i sør.

For et par tiår siden måtte det en folkeaksjon til i Nordland for å få tilbake loktogene i dagtrafikken på banen. Det etter at NSB fikk for seg å sette inn de da nye Agendatogene (type 93) på helstrekningen Trondheim–Bodø (73 mil). Protestene lot ikke vente på seg. Folk i nord ville ha et fullverdig reiseprodukt med bekvemme hvilestoler, kunne bevege seg ombord og ha tilgang til bistrovogn. Hva enn NSB hadde som motiv får man tro at kostnaden for tapt goodwill var tilstrekkelig stor for at NSB ga etter for aksjonen. Så kan man gjøre seg tanker om en bakomliggende agenda som spiller over på sentrum-periferi perspektivet.

Etter den tragiske ulykken med nordgående dagtog 471 mellom Mosjøen og Bjerka den 24. oktober i fjor fikk man skrote Di4 653. Operatøren SJN sto da igjen med fire lok som ytterligere skal driftes i tre til fire år utover sin tekniske levetid. Med stadig tettere vedlikehold og påfølgende verkstedkostnader. Sårbarheten er å betrakte som kritisk, samtidig som operatøren ikke disponerer alternative togkjøretøy (motorvognstog) som kan settes inn i dagtrafikken på hele strekningen Trondheim–Bodø.

Uten tilgang på egnede dieseldrevne erstatnings-/reservelok vil man stå i en togkrise på Nordlandsbanen helt til de første nye togsettene (M10/DEMU) leveres, etter hva vi kjenner til, i 2028–2029. Noen plan B virker ikke finnes på NTs agenda.

Med to lok i drift og et tredje disponibelt som reserve/alternering klarer man turneringen med to dagtogpar på hele strekningen Trondheim–Bodø. Med bare to lok, ett i drift og ett i alternering blir løsningen å kjøre med ett dagtogsett som får klargjøres og vendes i Mo i Rana. Hvor buss får erstatte på strekningen til/fra Fauske og Bodø. Som loksituasjonen er, kommer ruteopplegget for dagtogene til å endres med kortere eller lengere mellomrom helt fram til NT har en løsning på plass. Så langt er det ikke opplyst om noen bevegelse og tiden renner.

Hvorfor man ikke har ligget i forkant for å sikre lokforsyningen når Di4-lokene nærmet seg utfasing må NT være den rette til å svare på. De hadde overblikket til å vurdere de kritiske faktorene som kunne oppstå fram til nye togsett er i trafikk. Situasjonen med et redusert fjerntogtilbud på Nordlandsbanen er uansett omstendigheter ikke holdbart.

Som det framstår, har staten ikke fulgt opp sine forpliktelser for å sikre en fungerende og stabil togdrift i fjerntrafikken på banen. Inntrykket som fester seg er at man ikke har hatt en tilstrekkelig gjennomarbeidet strategi for å sikre ressursene i overgangen mellom utfasing av togkjøretøy og levering av nye. I dette tilfellet, sett fra nord, er det både skuffende og til skade for tilliten, og må få et etterspill.

BKA: Besteforeldrenes klimaaksjon