

Flere avsporinger på Malmbanen og Ofotbanen

Gunnar A Kajander (nestleder@jernbane.no)

Først sporet et lastet malmtog fra Kiruna til Narvik av i Vassijaure på svensk side den 17. desember i fjor. Med store skader på infrastrukturen over en strekning på 15 km, og et betydelig antall skadede malmvogner. Endelig, etter 65 dager med full togstopp over grensen, kunne det første malmtoget til Narvik passere om formiddagen den 20. februar.

Så samme kveld sporet en vogn av i ARE-toget¹ da det befant seg på Fagernessporet, og stoppet toget da vognen nådde planovergangen på gamle E6 utenfor Narvikterminalen. Med skader på sporet over en lengde på 700 m.

Når hendelser gjør at Narvikterminalen ikke er operativ rammes de langdistanse godstogene ARE og NRE¹ mellom Alnabru og Narvik via Sverige. De får vende i Kiruna med omlasting på terminalen i Kirunavaara (Kiruna Cargo). Den er ikke dimensjonert for smidig omlasting av store godsmengder og et større antall kontainere pga. banestengningen. Omlastingen tar lengre tid og skaper ytterligere forsinkelser med flere vogntog i omløp på E10 og E6 i begge retninger Kiruna–Narvik. En ekstra veistrekning på 17–18 mil en vei utover strekningene på norsk side til leveringssted og retur med motgående last / returkontainere. Om dessuten lok og kontainervogner blir innesperret på Narvikterminalen, uten mulighet for overføring av togmateriell fra andre linjer, kan det tvinge operatørene til å innstille avganger eller korte ned togene og redusere lastemengen per tog.

Så rammes også Kaunis Irons malmtog som kjører to togpar i døgnet mellom terminalen i Pitkäjärvi² (på Svappavaarabanen sørøst for Kiruna) og utskipningsterminalen på Fagernes som ligger i tilknytning til kombiterminalen. De har ingen alternativ løsning og får innstille trafikken.

Så hendte det igjen. Om kvelden den 24. februar inntraff neste avsporing da et malmtog med tomvogner til Kiruna sporet av, også det i Vassijaure. Ikke så omfattende som den første avsporingen, men inspeksjonen viste skader på linjen over en strekning på 6 km mellom Katterjåkk og Vassijaure. Dessuten skadede malmvogner. Den 7. mars, etter 12 døgn med reparasjoner og klargjøring av den skadede strekningen, kunne togene igjen rulle over grensen.

De totale kostnadene for avsporingene kommer opp i milliarder. For LKAB blir inntektstapet rundt 100 mill. sek per døgn. Togstoppet på 65 dager etter den første avsporingen er da oppe i 6,5 mrd. sek. Som det med fulle lager og dagens kapasitet på banen kommer å ta LKAB flere år og hente inn. Utover det kommer kostnadene for reparasjon av skadede malmvogner.

For Trafikverket blir det store kostnader for reparasjon av infrastrukturen. Etter avsporingen i desember fikk man skifte ut mellom 6 og 7 km skinner og bytte 26 000 slipers, som nesten tømte hele lageret av slipers i Sverige. På det får man legge til kostnadene for avsporingen den 24. februar. Og når alt er summert hvordan kostnadene slår ut for LKAB, Kaunis Iron, Trafikverket, Bane NOR, operatørselskapene og andre berørte i transportkjeden. Hvor betydelige kostnader og inntektstap også veltes over på norske regnskap. Med et forventet økonomisk etterspill.

Så kan vi sende noen varme tanker til mannskapene som under strevsomme vinterforhold arbeidet i over 500 meters høyde for å få banen klar.

Vy Tåg valgte å innstille begge sine togpar i persontrafikken på Narvik. Det fram til månedsskiftet mai/juni, etter at Trafikverket har vurdert sikkerheten for de reisende langs linjen. Årsaken er at det

under vinterforhold kan være utfordringer med å få fram mannskaper og utstyr ved hendelser på de deler av linjen hvor det ikke er veikontakt. Reisende over grensen får derfor benytte buss for tog mellom Abisko Östra/Björkliden og Narvik.

¹ ARE (Arctic Rail Express), de daglige godstogparene mellom Alnabru og Narvik v.v. som opereres av CargoNet. Dessuten kjører DB Schenker daglige godstogpar (NRE, North Arctic Express) på strekningen med svenske Green Cargo som operatør.

² Pitkäjärvi er omlastingsterminal mellom bil og tog, da malmen transporterer i spesialbygde lastebiler mellom gruva i Kaunisvaara (Pajala) og terminalen i Pitkäjärvi.