

Lokomotivkrisen på Nordlandsbanen



Gunnar A. Kajander, nestleder i For Jernbane og Samferdselsgruppa i Besteforeldrenes kimaaksjon (BKA)

Alle de fem Di4-lokomotivene (lok) som inngår i Norske Togs flåte, disponeres av togselskapet SJ Norge (SJN) i fjerntogene på Nordlandsbanen. Lokene har passert sin tekniske levetid og driftes på overtid. De krever mye vedlikehold. For å klare turneringen for togparene i dag- og nattogstrafikken Trondheim–Bodø i begge retninger kreves tre lok i driftsmessig stand.

Om det oppstår driftsproblem på ett av lokene, samtidig som begge lokene i beredskap som ombytte- og reservelok står på verksted, faller turneringen. Med bare to lok i drift prioriterer SJN nattogene Trondheim–Bodø i begge retninger, da buss for tog ikke er hensiktsmessig på nattetid. Mens dagtogene erstattes med buss for tog. Marginene er små og sårbarheten betydelig.

Så hendte den tragiske ulykken da SJNs nordgående dagtog 471 den 24/10 kjørte inn i et steinras ved Bjerka og sporet av. De materielle skadene var størst på loket. Om det kan repareres eller får skrotes er uklart. Med det avsporede Di4-loket ute av drift forsterkes krisen. Så langt er det ikke presentert noen plan B. Det er to mulige alternativer. Enten leie eller lån av egnet lok som reserve for Di4 eller tilgang på togsett type 93 (motorvogn) som erstatning for loktogene i dagtrafikken. De tilbyr ikke samme reisekomfort som loktogene, men vil være et langt bedre alternativ enn buss for tog. Men ifølge SJN har selskapet begrenset tilgang på type 93. Dermed saknes alternative togsett som kan alternere som dagtog på hele strekningen i mangel på driftsklare Di4.

I oversikten over antall innstillinger fram til november 2024 på Nordlandsbanen oppgir SJN 35 hel- eller delinnstillinger. Hvor samtlige oppgis som feil på togkjøretøy (lok, vogner eller motorvogner i persontrafikk). Den største årsaken var driftsfeil på Di4. Etter ulykken med tog 471 er også to av personvognene ute av drift. Så er utfordringene med gamle tog en kjent problemstilling. Noe som framgår av revisjonsselskapet KPMGs rapport i 2023 til Samferdselsdepartementet (SD) om «Kartlegging av organisatoriske og styringsmessige utfordringer i jernbanesektoren».

Ansvaret for tildeling av togkjøretøy i persontrafikken til togselskapene ligger hos Norske Tog AS (NT). Den situasjonen som er oppstått med de nå over 40 år gamle Di4 på Nordlandsbanen flytter også ansvaret videre opp til Jernbanedirektoratet (Jdir) og til SD. Lokkrisen på banen med frekvente innstillinger og nedjustering av togtilbudet kan ikke fortsette i ytterligere to år. Ikke før i 2027 settes de nye togsettene (DEMU, type M10) inn i fjerntrafikken på banen.

En snarlig løsning må på plass. Kommer ikke den som en fullverdig mellomløsning må man kunne forvente at de to mest berørte fylkeskommunene, Nordland og Trøndelag, øker sine påtrykkninger overfor Stortinget for å sette press på regjeringen. Effekten av at man i sammenhengen kjenner seg mindre prioritert i nord må på et eller annet tidspunkt trenge gjennom. Og her bør det skje temmelig fort.

I avtalen med staten (Jdir) skal togselskapet SJN ut fra gitte forutsetninger levere et mest mulig kvalifisert togtilbud på Nordlandsbanen. Om de kvaliteter brukerne og andre berørte aktører forventer av fjerntrafikken på banen nedgraderes, faller også tilliten til produktet. Og i forlengelsen også banens status. Lokkrisen med Di4 kan med rette oppfattes som at det er staten som omgår avtalen.

At lokkrisen ikke overgått i total kollaps, kan man mest takke verkstedfolka i Mantena for. Uten dyktige fagfolk på golvet som har taklet utfordringene med det nærmest kontinuerlige vedlikeholdet av Di4, skulle utfallet sannsynlig vært mye verre. Så vet man at belastningen også slår over på SJNs personale i møtet med kundene. Ikke alle reisende kan forventes å ha innsyn i jernbanens strukturer og ansvarslinjer.

De som rammes mest av innstillinger og forsinkelser er de med lengst reisevei. Buss for tog bruker nesten 10,5 timer Trondheim–Bodø og omvendt. Til/fra Fauske bruker bussen opp mot 9 timer. For

overgangsreisende med buss nord for Fauske til/fra Narvik og Sortland blir det ytterligere 5–6 timer med ordinær rutebuss. For de fleste, og særlig eldre, er 13–14 timer i en trang sittende buss på en E6 med varierende standard en utfordrende og slitsom opplevelse. Dette vet man selvsagt på beslutende nivå. Inntrykket er at noen i ansvarlig posisjon ikke har gjort jobben.

Den tiltagende lokkrisen med Di4 på Nordlandsbanen har vært kjent lenge. Hvor nordnorske stortingsrepresentanter fra talestolen har påminnet statsråden om situasjonen. Dessverre uten klargjørende svar på hva man kan forvente som en mellomløsning fram til 2027. Det er kjent at etatene (Jdir og NT) skal ha sondert tilgangen på egnede lok både i Norden og i Europa, men uten å komme i mål. Enten ventet man for lenge eller så var forhandlingsmandatet ikke tilstrekkelig gjennomarbeidet(?).

Man kommer ikke forbi at situasjonen med Di4 på Nordlandsbanen har sammenheng med krisen jernbane-Norge står i. Det etter desennier av underfinansiering fulgt av oppsplitting, konkurranseutsetting og suboptimering. Vi har en jernbane som mest består av et lappeteppe med en forsømt infrastruktur og en lidende togdrift. Hvor alskens ideologisk overstyring har gått foran det funksjonelle, og dermed satt helheten på spill. Alle som er rimelig innsatt i problemstillingene vet at det vil kreve et krafttak for å oppgradere norsk og nordisk jernbane til internasjonalt nivå. Det for å sikre jernbanens forutsetninger for klimamålene og utviklingen av et smartere kollektivtilbud i transportsektoren. Norsk jernbanepolitikk behøver skrives om.

En kortere versjon er sendt utvalgte aviser i Nordland, Troms og Trøndelag