

Meråkerbanen



Norrtåg/Vy X62 i Storlien som ankommande tog 7500 og retur tilbake til Sundsvall som 7507. Foto 19.11.2024 Gunnar A Kajander.

Man har av helt nødvendige grunner nå gjort betydelige investeringer i opprustning og elektrifisering av Meråkerbanen. Men så viser det seg at Norske Tog (NT) ikke har ledige el-togsett som kan leies ut til operatøren SJN som har anbudsdriften for persontrafikken på banen.

Dermed synes det å gå det mot en sannsynlig direkte opphandling av svenske operatør som disponerer egne togkjøretøy godkjent for grenseoverskridende trafikk. Hva det innebærer for SJN som har tilbudet på Trondheim–Storlien er uklart.

Det kan oppfattes som at de involverte jernbaneforvaltningene, Jernbanedirektoratet (Jdir) og NT, ikke har hatt tilstrekkelig fokus på behovet for å sikre norske ressurser i mellomrikstrafikken på Meråkerbanen når banen åpnes for elektrisk drift. Nå har svenske SJ svart at de ikke har budsjettmidler for å kjøre gjennomgående fjerntog Stockholm–Trondheim.

Da vender man seg til andre svenske operatører, hvor det regionale kollektivselskapet Norrtåg AB ligger nærmest til. Selskapet opphandler togtrafikken på seks strekninger i Nord-Sverige, hvor Sundsvall–Storlien inngår. For hele trafikkområdet disponeres ca. 20 motorvognstog, fordelt på type X62, X52 og X11.

Togdriften er anbudsstyrt og operatør fram til desember 2025 er Vy gjennom datterselskapet Vy Tåg AB. Når man i slutten av året går over i ny anbudperiode for 2025-2035 overtar finske VR som i konkurranse med Vy vant opphandlingen med sitt datterselskap VR Sverige AB.

Om man på norsk side har noen plan B om ingen svensk operatør stiller opp vites ikke. Om man fortsatt ikke har el-tog disponible, egne eller innleide fra utlandet som kan fordeles på Meråkerbanen, står man igjen med buss-for-tog eller forlenget bruk av dieseltog. Om så i valget mellom type 92 eller 93. Da vil ressursene begrense seg til matningstrafikk Trondheim–Storlien.

Det vil i så fall framstå som et prestisjetap både for Jdir og NT, og dessuten slå tilbake på ansvarlig politisk nivå. Dessuten vil mulighetene for norsk interregiotrafikk med tilgang på EMU/BMU-togsett¹ Trondheim–Østersund/Sundsvall ligge lengre fram i tid. Det om det fortsatt finnes en mening med at det skal en være forholdsvis operasjonell likevekt mellom landene i fordelingen av togressursene på de fire mellomriksbanene.

Om togtrafikken på Meråkerbanen ikke utvikles operativt både på kvalitet og holdbarhet i forhold til de investeringer som er gjort kommer ikke produktet å svare opp til forventningene hos brukerne. I dette bildet kan man konstatere at tilliten til norsk jernbaneforvaltning er på lavmål i nord. Hvor særlig lok-krisen på Nordlandsbanen med innstilte nattog, i tillegg til banens nedprioriterte posisjon, er møtt med sterk kritikk. I den rådende situasjonen burde man forventet at den politiske viljen var mer framtreddende.

For de av oss, også i det nordlige Norden, som vil ha en oppegående jernbane som står seg i framtiden er norsk jernbanepolitikk moden for en gjennomgående fornyelse. Det forventer vi at særlig våre regionpolitikere i nord som har samferdsel som politisk felt tar inn over seg. Å kjøre nye tog på til dels gamle spor er i seg en forbedring, men i lengden en strategi som får problemer med å oppfylle sitt potensiale om dynamikken ikke henger med.

¹ EMU/BMU: Nye flervogners motorvognstog. Nærmere beskrivelse på Norske Togs nettside. <https://www.norsketog.no/tog>