

Nyheter Samferdsel



Ukrainske togsett på hovedjernbanestasjonen i Kyiv. Foto: John Leicester, AP/NTB

Ukrainsk jernbane oftere i rute enn norsk

Januar har så langt vært en krisemåned for norsk jernbane, som i punktlighet må se seg slått av krigsherjede Ukraina.

Stine Barstad og Henning Carr Ekroll

Bane Nors egen punktlighetsstatistikk viser at 82,8 prosent av togene har vært punktlig så langt i 2023.

Det er langt under målet Bane Nor selv har satt: 90 prosent av togene skal være i rute.

Bare 5 av 23 dager hittil i januar har persontogtrafikken hatt en punktlighet på 90 prosent eller mer.

Trenden er fortsettelse av et dårlig 2022. Heller ikke da klarte

5 av 23

Bare 5 av 23 dager hittil i januar har persontogtrafikken i Norge hatt en punktlighet på 90 prosent eller mer.

Bane Nor å nå sine egne punktlighetsmål.

I rushtrafikken i Oslo, når flest

er på reisefot, er det spesielt svake tall. Hittil i januar har mer enn hvert fjerde tog vært mer enn 4 minutter forsinket.

Januar har vært preget av mange problemer med jernbaneinfrastrukturen. Signalfeil, feil med sporvekslinger og strømproblemer har skapt mange innstillinger og forsinkelser, spesielt på Østlandet.

En gjennomgang Aftenposten har gjort, viser at det er meldt om slikt trøbbel 16 av 23 dager hittil i år.

- I januar 2022 hadde vi en punktlighet på 90,6 prosent. Vi har dessverre startet året med flere feil og hendelser enn i fjor, og dette påvirker også punktligheten, skriver Sverre Kjenne i en e-post.

Han er direktør for Drift og teknologi i Bane Nor.

- Det har både vært flere feil på infrastrukturen og mer krevende vær, som begge deler dessverre har påvirket togtrafikken på starten av året, sier han.

- **For persontog i Oslo i**

Jernbane-punktlig

Bane Nor anser et tog som punktlig om det ankommer endestasjonen mindre enn 4 minutter etter oppsatt tid for lokal- og intercitytog. Langdistanse- og utenlandstogene er i rute om de er mindre enn 6 minutter forsinket til endestasjonen.

	I fjor	Mål 2023	Forrige måned	Hittil i år
Alle Persontog	88	90	82	83
Flytoget ankomst Gardermoen	93	95	89	85
Rushtid Osloområdet	82	85	76	73
Alle godstog - uten malmto	76	80	66	69
Regularitet persontog	95	97	87	89
Avgang Alnabru	76	90	47	65

Kilde: Bane Nor

rusket, der flest passasjerer blir berørt, er punktligheten helt nede i 73 prosent. Er punktligheten ofte så lav her? Er det holdbart?

- Feil på infrastrukturen og krevende vær får større konsekvenser i rushtiden. Det er en klar sammenheng mellom antall tog og det vi kaller følgeforsinkelser. På Østlandet, spesielt i området rundt Oslo S, står det tett med tog på toglinjene.

Han skriver også at hver feil gir flere forsinkelsestimer nå enn for bare få år siden, fordi det kjører flere tog. Og togene kjører stort sett på den samme infrastrukturen. Det gir også mer slitasje, og flere tog blir påvirket når noe skjer.

Utkonkurreres av Ukraina. I Ukraina er over 300 jernbanearbeidere så langt drept i Russlands angrepskrig mot landet.

Russerne har angrepet jernbaneinfrastruktur og strømmettet. Strømutfall gjør at elektriske lokomotiver må byttes ut med diesel- eller damplokomotiver.

Likevel har det ukrainske jernbaneselskapet Ukrzaliznytsia klart å holde trafikken i gang. Ledelsen for den ukrainske jernbanen har også lagt ut punktlighetsstatistikk for enkelte dager i januar.

→ 8. januar var 95 prosent av alle avganger i Ukraina i rute. I Norge var det samme tallet 83,6 prosent.

→ 12. januar var 95 prosent av alle avganger i rute. Samme dag var punktligheten på jernbanen i Norge 84,4 prosent.

→ 15. januar var mellom 96 og 97 prosent av togene i rute. Samme dag hadde Bane Nor en punktlighet på 93,9 prosent. Det var en sjelden god dag for norsk jernbane.

Ukrzaliznytsias informasjonsavdeling sier til Aftenposten at de regner tog som ankommer innenfor 5 minutter fra ruteplan som «i rute».

Bane Nor anser et tog som punktlig om det ankommer endestasjonen mindre enn 4 minutter etter oppsatt tid for lokal- og intercitytog. Langdistanse- og utenlandstogene er i rute om de er mindre enn 6 minutter forsinket til endestasjonen.

Aftenposten har forelagt forskjellen mellom deres egne punktlighetstall og de ukrainske for Bane Nor.

- Generelt er det viktig å være klar over at selv om noen av utfordringene med jernbanen er felles på tvers av landegrensene, er det også mange ulikheter som topografi, klima og ikke minst investeringstakt, sier Kjenne.

Ukrzaliznytsia drifter rett i underkant av 20.000 kilometer jernbane. Det norske jernbaneliknet er ca. 4200 kilometer.

- Det norske jernbaneliknet skiller seg fra mange andre ved at det i stor grad er enkeltsporet og er bygget i «stjerneform» ut fra Oslo. Derfor har vi ikke samme muligheter som andre land for omkjøring av togene når feil oppstår, sier han.