

Han vil flytte 10.000 vogntog vekk fra E6



Henning Aandal fronter private Onrail. De tar over stafettspinnen etter Cargonet (tidligere NSB Gods) og svenske Green Cargo, som ga opp å kjøre godstog via Gudbrandsdalen til Romsdal. Foto: Privat

Sveinung Berg Bentzrød

Private vil ta over der den norske og svenske staten ga opp godstransport på jernbane

går var samferdselsminister Knut Arild Hareide (KrF) i Ålesund. Der møtte han en oppglødd Henning Aandal, frontfigur for det nye, private godsselskapet Onrail.

- Fra og med neste år gjenopptar vi godstrafikk på jernbane mellom Oslo og Åndalsnes via Raumabanen fra Dombås til Åndalsnes, sier Aandal til Aftenposten. Det betyr, ifølge Aandal, at nesten 10.000 vogntog kan forsvinne fra E6.

- Her la både Cargonet (tidligere NSB Gods) og Green Cargo (som eies av den svenske staten) ned sin godstransport. Nå fraktes nesten alt gods til og fra Møre og Romsdal på veien, sier Aandal, som er siviløkonom, lokfører og gründer.

To forhold gjør Aandal spesielt optimistisk:

- Onrail har inngått sine første kundeavtaler.

- Veslemannen, fjellformasjonen som truet lokalbefolkning og infrastruktur i Rauma, raste i september i fjor.

- **Hvordan ser regnestykket som skal fjerne 10.000 vogntog fra europaveien gjennom Gudbrandsdalen og Romsdal, ut?**

- Vi skal transportere 13 jernbanevogner hver vei fem dager i uken, 48 uker i året. Hver vogn har en kapasitet på fire containere, til sammen 24.960 containere. Hver lastebil har plass til to containere. Er

jeg forsiktig og anslår at vi klarer å fylle opp 80 prosent av togene, fjerner vi 10.000 vogntog/lastebiler fra veiene, i året.

- **Det er potensialet. Men utviklingen de siste årene har vel vist at gods på jernbane taper i konkurranse med lastebilene?**

- Vi tror at de nye togene til Onrail blir utsolgt fordi næringslivet etterspør grønn transport. Store aktører som Postnord, Bring, Asko, Ringnes og Freja bruker toget mye. Disse snakker vi med. Vi skal være flinke på å tilpasse oss markedet, sier Aandal.

- Lykkes vi, har vi ambisjoner om å øke til to avganger i hver retning hver dag. Dette ser imidlertid vanskelig ut. Ifølge Bane Nor er det på kveldstid fullt på Alnabru-terminalen i Oslo og fullt på Dovrebanen, sier han.

- **Jeg tror de kan lykkes.**

- Dette er et veldig spennende og flott initiativ. Det viser at det skjer noe positivt også på godstrafikk på jernbane, sier Knut Arild Hareide (KrF) til Aftenposten

- Jeg tror de har gode muligheter til å lykkes med å fylle opp disse togene, sier han. Samtidig gir de meg en utfordring. De vil ha flere kryssingsspor, flere møteplasser for tog, de trenger økt kapasitet. Det tar vi med oss inn i diskusjonen om ny Nasjonal transportplan, sier Hareide.

FAKTA

Godsrapport

I 2015 kom en stor godsrapport som Veivesenet, Jernbaneverket, Avnior og Kystverket hadde laget sammen.

Den fortalte at jernbane og lastebiler i liten grad kjemper om den samme varetransporten.

Godstog har høye markedsandeler der det går jernbane.

Men mange av dagens varemottagere holder til et stykke fra der jernbanen går, og de har ikke lenger lagre. De vil ha varer ofte og til nøyaktige tidspunkter.

Han beskriver slike mindre prosjekter som realistiske, og som raskt kan øke kapasiteten.

Derfor har gods på jernbane tapt

For mindre enn to år siden skrev Aftenposten at godsselskapene fryktet en fullstendig kollaps i virksomheten i Norge. Bransjen hadde tapt 800 millioner kroner over ti år.

Siden er det innført støtteordninger som skal holde liv i gods på bane, mens regjeringen og Bane Nor forsøker å rette opp i grunnleggende svakheter for denne transporten:

- Flere forhold har rammet næringen hardt: finanskrisen, nedslitte spor og signalanlegg der godstogene går.

- Punktligheten har vært svak, terminaler der containere lastes om fra tog til lastebiler, er delvis utdaterte, delvis beliggende på feil sted og delvis altfor få.

- Godsaktørene har måttet betale stadig mer for å kjøre på sporene.

- Samtidig er veiene i Norge blitt mye bedre. Og på stadig flere veistrekninger tillates modulvogntog, ekstra lange lastebiler, mens godstogene ikke får henge på flere vogner.



Jeg tror de har gode muligheter til å lykkes med å fylle opp disse togene



Knut Arild Hareide, samferdselsminister