

Flere detaljer om avlyst togdonasjon til Ukraina: Norge sa nei til ekstraregning på 15 millioner

Mens Ukraina sier de ikke fikk teknisk dokumentasjon, beskriver samferdselsminister Nygård problemer med å få tak i mottaker av togene.



Fire togsett av type 92 skulle doneres til Ukraina. Så sa Ukraina nei. Foto: Norske tog



[Tia Karlsen](#) Journalist

8. okt. 2024 - 05:00

TU Samferdsel

«Overraskende». Slik lød responsen fra samferdselsminister Jon-Ivar Nygård (Ap) da det ble klart at Ukraina hadde [avslått](#) donasjonen av fire norske dieseltog. Donasjonsprosessen hadde da pågått i 18 måneder. De fire togsettene av type 92 fra 1984-85 var oppgradert, og ukrainsk personell hadde fått opplæring i Trondheim.

I september ble det klart at Norge hadde brukt drøye 13 millioner på klargjøring av togene, opplæring og administrasjon.

Dokumenter TU har fått tilgang på, gir flere detaljer i saken – og tegner konturene av et samarbeid som ikke har gått på skinner.

– Ikke på noe tidspunkt i denne prosessen har Ukrainian Railways spurt om eller godkjent bruk av ekstrakostnader på selve togene. Heller det motsatte.

Slik lyder brevet som TU har fått innsyn i, der ukrainske myndigheter kunngjør at togdonasjonen avlyses.



Jernbanenettet i Ukraina er Europas tredje største, og hele 240 mil langt. Bildet viser perrongen i Kyiv i august 2023.

Foto: Heiko Junge/NTB

Brevet ble sendt til Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB) 27. juni og er signert Oleksandr Pertsovsky og Oleg Bokov, henholdsvis styremedlem i Ukrainian Railways (UZ) og underdirektør i Ukrainas transportdepartement.

De oppgir flere årsaker til at donasjonen skrinlegges:

- Manglende **teknisk dokumentasjon** på T92-togene.
- Prosjektet krever **signifikant tilleggsfinansiering**, og Norge har avvist å dekke kostnader knyttet til bruken av togene.
- Ukrainian Railways (UZ), et statseid aksjeselskap, kan av juridiske årsaker **ikke motta togene som humanitær bistand**. Togene må heller gis som en donasjon.

Tonen i brevet er tilsynelatende skarp.

– Ukrainian Railways har aldri bekreftet at tog kunne mottas som humanitær hjelp. Heller det motsatte, skriver Pertsovsky og Bokov.



Utenriksminister Espen Barth Eide og samferdselsminister Jon-Ivar Nygård foran et T92-tog av samme type som skulle doneres til Ukraina.

Foto: Kristin Bentdal Larsen / Samferdselsdepartementet

Vanskelig å få kontakt

Den vesttyske togprodusenten Duewag eksisterer ikke lenger, og verken ukrainske eller norske myndigheter har lyktes i å få tilstrekkelig dokumentasjon på T92-togene, fastslår ukrainerne.

– Uten denne dokumentasjonen kan vi ikke utføre det nødvendige vedlikeholdet på togene, ei heller sertifisere dem for grensekryssende operasjoner, noe som er essensielt.

I september ble samferdselsminister Nygård bedt om å legge fram en tidslinje for prosessen for Stortinget.

– Av tidslinjen fremgår det også at det til tider har vært vanskelig å få kontakt med riktige personer i Ukraina for å få tilstrekkelig fremdrift i saken, skriver Nygård i sitt [svar](#).

Det har også vært «enkelte utfordringer underveis», medgir han, men legger til:

– Jeg berømmer samtlige aktørers bidrag og anerkjenner den krevende situasjonen våre ukrainske samarbeidspartnere i denne saken står i.

Kan trekke tog ved strømstans

Togdonasjonen startet på et vis med Det Norske Brenneri i Grimstad.

Bryggeriet trengte hjelp til å frakte flere tonn håndsprit inn i Ukraina, og Norsk-Ukrainsk Handelskammer (NUCC) etablerte kontakt med ukrainske jernbanemyndigheter. Samferdselsdepartementets tidslinje begynner i oktober 2022, når NUCC tar kontakt med Norske Tog om muligheten for å bistå Ukraina.

Utover høsten luftes muligheten for at T92-tog som har nådd sin tekniske levetid kan rustes opp og brukes til å trekke elektriske passasjertog ved strømstans.

I januar 2023 kommer en kontrabeskjed fra Ukraina om at de likevel ikke kan bruke togene. Begrunnelsen er «ulik sporvidde, manglende teknisk kompetanse, og at det er usikkert om de får bygget om togene».

Størsteparten av det ukrainske jernbanenettet er nemlig 1520 mm bredt. T92-togene er bygget for normalspor på 1435 mm, som er standard i Vest-Europa. NUCC går i dialog med UZ, som noen dager senere presiserer at de likevel ønsker togene.



Samferdselsminister Jon-Ivar Nygård sammen med Ukrainas vise-infrastukturminister Oleksandra Azarkhina og styreleder i Ukrainian Railways, Yevhen Liashchenko. Med seg til møtet har Nygård et bilde av togtypen Norge donerer til Ukraina. Foto: *Susanne Stephansen, Samferdselsdepartementet*

Fikk hjelp fra litteraturstudent

I mars mottar DSB aksept fra Ukraina for de fire første togsettene, og kort tid etter kommer en pressemelding om Nygårds besøk i Polen.

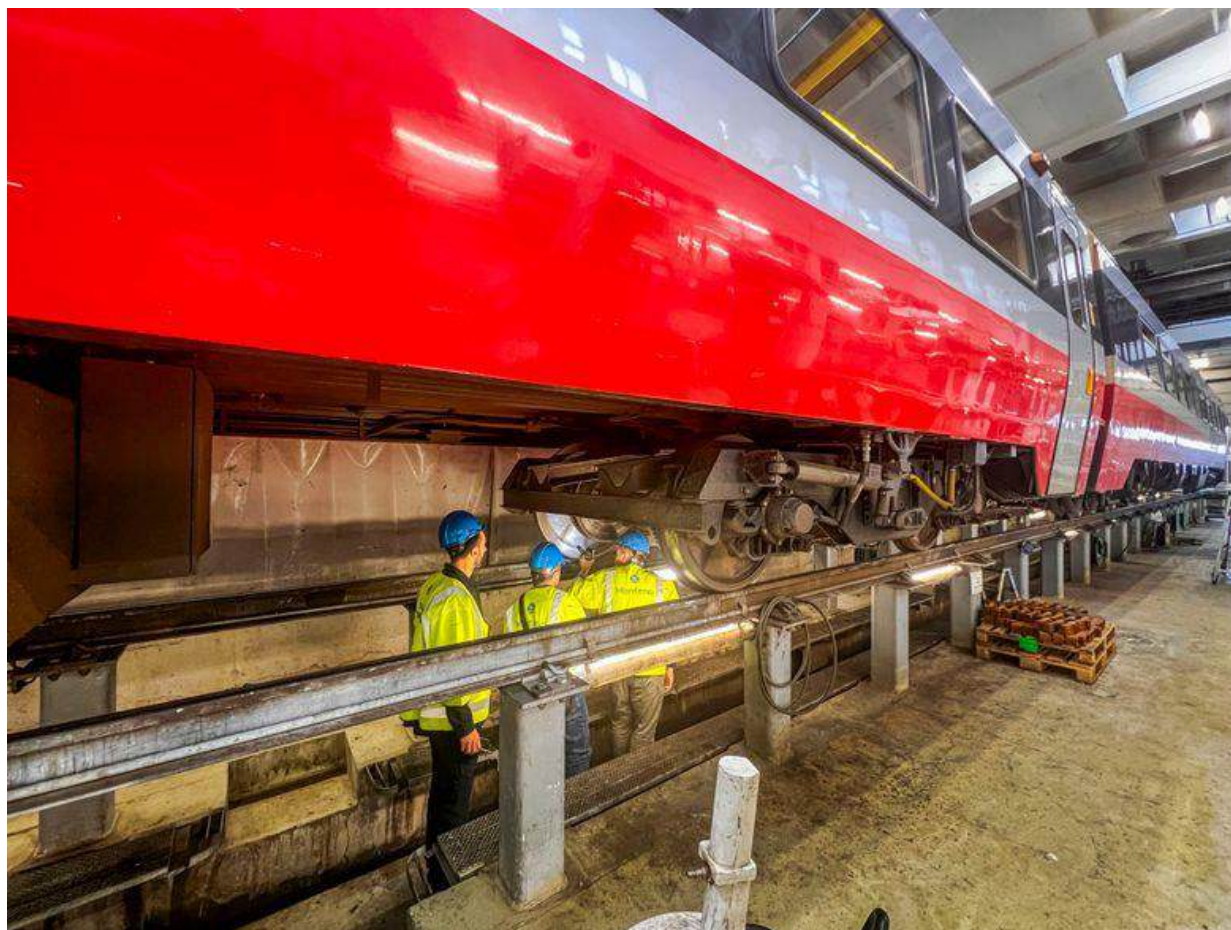
Her formidles det «ved en inkurie» at 12 tog er klare for donasjon, men ukrainerne er i første omgang bare interessert i fire.

NUCC bidro i perioden til å framskaffe teknisk dokumentasjon på T92-togene og fikk tilsendt store mengder fra Norske Tog.

Det meste var av eldre dato, forteller Anatolii Kyrlyuk.

Han var hovedkontakt for togsaker i NUCC fram til han byttet jobb i desember 2023.

– Noe var på tysk, og noe var håndskrevet over på norsk. Jeg slet med å finne gode oversettelser, så jeg fant fram til en ung, ukrainsk kvinne som studerte oversettelse av skjønnlitteratur. Hun rådførte seg med eldre togingeniører i Lviv for å få hjelp til å tolke de gamle tegningene.



Tre representanter fra Ukrainian Railways inspiserer et T92-tog i Trondheim i august 2023. De var overrasket over hvor god stand de nær 40 år gamle togene var i, forteller Anatolii Kyrlyuk, tidligere ansatt i Norsk-Ukrainsk Handelskammer. Foto: Norsk-Ukrainsk Handelskammer

Ti ukrainere til Trondheim

Mot slutten av 2023 og utover vinteren 2024 indikerer Samferdselsdepartementets tidslinje at man har visse problemer med å nå mottaker av togene i Ukraina.

Ved ett tilfelle ringer DSB mottaker, men vedkommende snakker ikke engelsk.

I februar møter ti ukrainske lokførere og vedlikeholdspersonell Nygård og utenriksminister Espen Barth-Eide på Grorud stasjon i Oslo.

Like etter drar togpersonellet videre til et to uker langt opplæringskurs i Trondheim.

På dette tidspunktet later man til å ha blitt enige om at togene ikke skal bygges om til 1520 mm-spor. Togene skal også gå vest i Ukraina, der det finnes om lag 20 mil med 1435 mm-spor, og skal da også være i stand til å krysse grensen til naboland som Polen.

I mars blir det klart UZ sliter med å få registrert togene som humanitær hjelp etter innføringen av en ny lov i landet.

Det blir likevel besluttet å jobbe videre med donasjonen, ettersom andre private selskaper hadde fått unntak fra loven.



Utenriksminister Espen Barth-Eide og samferdselsminister Jon-Ivar Nygård møter ukrainsk togpersonell på Grorud verksted 24. februar i år. Noen måneder senere avlyste Ukraina donasjonen av fire norske T92-tog. Foto: Kristin Bentsdal Larsen / Samferdselsdepartementet

Hevdet de aldri sa ja til togene

21. mai i år, halvannen time før et avtalt møte, kommer et brev fra UZ til DSB.

De trenger 1,3 millioner euro, tilsvarende drøye 15 millioner kroner, til infrastrukturoppgraderinger og ettermontering av depoter for å kunne ta i bruk T92-togene, og ber om Norges hjelp.

I møtet samme dag sier UZ at de aldri har akseptert tilbudet om donasjon av de norske togene, ifølge departementets tidslinje.

12. juni formidler DSB at Norge ikke vil kunne bidra med den forespurte investeringen, og 27. juni kommer avslaget fra Pertsovky og Bokov.

6. september offentliggjør norske myndigheter at donasjonen er avlyst.

Fortsatt «voldsomme behov» i Ukraina

Norsk-Ukrainsk Handelskammer var ikke like tett på i de siste månedene av prosessen, forteller leder Kjartan Svaland Tveitnes til TU.

Han ønsker derfor ikke å uttale seg om stridstemaer som ekstrakostnader og dokumentasjon.

Men det har vært flere utfordringer underveis, medgir han.

– Vi trodde for eksempel at det å flytte et togsett til Ukraina skulle kunne gå litt mer på skinner, både figurativt og bokstavelig talt. Men slik var det ikke.

At donasjonen ble avsluttet, omtaler Tveitnes som «kjempeleit».



T92-togene går på diesel og ble framhevet som en fordel i krigsherjede Ukraina. Når strømmettet er nede, kan de fungere som backup. *Foto: Norsk-Ukrainsk Handelskammer*

– Behovene for sivil og militær assistanse til Ukraina er fortsatt voldsomme, sier han.

– Gjennomføringen ble dessverre komplisert for begge parter. Men til syvende og sist: Om man ønsker noe gjennomført, så står det jo på vilje, forståelse og fleksibilitet i en ekstremt vanskelig situasjon.

Mener ukrainerne fikk nok dokumentasjon

I en e-post skriver statssekretær Abel Cecilie Knibe Kroglund i Samferdselsdepartementet at det har vært

nedlagt en betydelig innsats fra både norsk og ukrainsk side og at mange aktører har vært involvert.

– Gitt den krevende prosessen har vi gjort en helhetlig vurdering og landet på at det ikke er aktuelt å bidra til å finansiere ombygging av togverkstedet, skriver hun.

Det har hele tiden vært åpenhet om risikoen knyttet til å hjelpe et land i krig, understreker Krog Lund.

– Ukraina kjemper en altomfattende forsvarskrig på tredje året, og behov, forutsetninger og prioriteringer er i stadig endring.

Hvordan togdonasjonen skulle vært utført, mener hun ukrainske myndigheter må svare på.

– Vi har oversendt all dokumentasjon vi har på togene. Vår vurdering er at det skal være tilstrekkelig for å kunne drifte og vedlikeholde dem.

TU har kontaktet ukrainske myndigheter om saken og vil publisere et eventuelt svar når det foreligger.