

24. april 2017

Trykket i Teknisk Ukeblad

25. april 2017

## Jernbaneteknologi

### To nye jernbaneanlegg viser teknisk svikt. Hvor er kompetansen?

Tekniske problemer har ført til at hastigheten på to nye jernbanestrekninger er redusert til nær halvparten av spesifisert hastighet (TU 16. og 29. mars ). Det dreier seg om den vel 12 km lange tunnelstrekningen ved Holmestrand, hvor problemet er risting i vognene. Og på den 14 km lange nye banestrekningen langs Mjøsa ble det etter et par måneders drift konstatert slitasjeskader på kjøreledningen. Begge strekningene er bygget for 250 km/t, toghastigheten har vært 200 km/t, og er redusert til 130 km/t inntil problemene blir løst.

Nå er det ikke uhørt at det kan vise seg «barnesykdommer» i krevende ingeniørprosjekter. Men det foruroligende er mangelen på kompetanse til å håndtere problemene i Bane NOR (tidligere Jernbaneverket). Det fremgår av reportasjene at man er helt avhengige av utenlandske firmaer for nødvendig ekspertise. Greit nok, når man ikke selv strekker til, må man få tak i noen andre som kan løse oppgaven.

Spørsmålet som reiser seg er imidlertid om ambisjonsnivået for Bane NORs egen teknologiske kompetanse er høyt nok. Bygging og drift av moderne jernbaner omfatter krevende høyteknologi, og norsk terreng og klima skjærper utfordringene. Det ville vært meget betryggende om kjernekompetansen lå i Bane NOR eller i en tilgrensende teknologiorganisasjon. Det dreier seg ikke bare om å løse et problem eller to, men å sikre at den innsikten som følger av problemløsingen forblir i Bane NOR og speiles i fremtidige spesifikasjoner, i teknisk oppfølging av nye prosjekter, og i kontrollen av eksisterende anlegg. Med andre ord dreier det seg om ansvaret for en nødvendig jernbaneteknologisk kultur.

En mistanke om at det daværende Jernbaneverket ikke var spesielt fokusert på jernbaneteknologi har meldt seg tidligere. Teknisk Ukeblad publiserte 30. august 2015 en artikkel om Europas største og meget avanserte jernbaneprosjekt, Gotthard Basistunnel i Sveits. En prosjektdirektør fra Jernbaneverket hadde besøkt anlegget og uttalte seg imponert, men understreket samtidig at vi hadde like krevende prosjekter i Norge. Det fremgikk at prosjektdirektøren refererte til utsprengningen, uten et ord om de systemtekniske utfordringene og løsningene som følger av de radikale kapasitetskravene prosjektet er utformet for og som gjør det til et virkelig

pionerprosjekt. Kanskje tar jeg feil, kanskje var det intervjuerens vinkling, men i alle fall etterlot artikkelen inntrykk av at teknologi var meget snevert definert i Jernbaneloveret. Muligens er det bedre håp for Bane NOR, selv om reorganiseringen har v ert lansert som prim ert merkantilt motivert.  