

29. april 2009

## **Jernbaneverket: Pålitelighet på sidespor**

**Jernbanene er forsømte og nedslitte, men flere av de senere trafikkforstyrrelsene skyldtes feil på nye anlegg.**

7. januar inntraff omfattende trafikkforstyrrelser i togtrafikken nordover fra Oslo. Årsaken ble oppgitt å være en kabelfeil ved Lillestrøm stasjon. Vi er godt vant med trafikkforstyrrelser, så hendelsen tiltrakk ikke mer enn den vanlige, hoderystende reaksjonen. Men det burde den kanskje ha gjort, for feilen lå denne gangen i et ganske nytt anlegg. Ved byggingen av Gardermobanen for 10-12 år siden ble hele Lillestrøm stasjon og sporene nordover for både Gardermobanen og Hovedbanen nyanlagt. Etter det som ble opplyst oppstod feilen i en kabel i signalanlegget for Gardermobanen, ved innkjøringen nordfra til stasjonen. Hva var årsaken? Sviktende kvalitet på kabelen? – eller feilaktig montasje? – eller eksternt påført skade? Var feilen av en slik art at det er nødvendig å kontrollere andre deler av det nye anlegget, og blir det i så fall gjort? Det viktigste spørsmålet ligger på systemplanet: Er man tilfreds med en løsning som innebærer at en signalfeil på Gardermobanen medfører stans også på Hovedbanen (som der løper parallelt), og – så vidt det forstås av pressemeldingen - på hele Lillestrøm stasjon? Hvilke retningslinjer legges til grunn i de nye anleggene for isolering av virkningen av komponentfeil i forhold til systemets samlede ytelse?

Disse spørsmålene fikk ny aktualitet 19. og 20. april. Da inntraff et fullstendig sammenbrudd i togtrafikken i Oslo-området etter skader på flere steder på en kjøreledning på/nær Oslo S. Også dette ble opplyst å gjelde nye anlegg. Det er ikke opplyst om årsaken var svakhet ved anlegget, eller feil på et tog (eller en kombinasjon), men i alle fall må naturligvis årsaken oppklares og nødvendige tiltak mot gjentagelser settes inn. Også i dette tilfellet melder det seg spørsmål om hvorfor feilen fikk så store konsekvenser som den gjorde. Det er forståelig at det tar tid å reparere omfattende skader, men hvorfor tok det et halvt døgn før spor som ikke var direkte rammet av feilen ble farbare? Igjen, hvilke retningslinjer ligger til grunn for begrenning av skadevirkningen ved feil på Oslo S og i Oslotunnelen?

Politikerne synes omsider å ha tatt inn over seg at jernbanene lenge har vært forsømt økonomisk og nå er kritisk nedslitte. Eksemplene ovenfor kan tyde på at det også ligger noen ingeniørmessige utfordringer i Jernbaneverket og Jernbanetilsynet knyttet til de nye anleggene. *♩*