

NYHETER

TLF: 63 80 50 50
SMS/MMS: RBTIPS til 2005
redaksjonen@rb.no
Romerikes Blad

Ansvarlig redaktør
Magne Støredal

Adm. direktør (konst.)
Thomas Rinden

Nyhetsjef:
Lars Lier og
Jon Theodor Hauger-Dalsgard

Politisk redaktør
Lars M. J. Hansen

Utgavesjef
Christer Spaberg
tips@rb.no
900 61 052

Strengere krav til vedlikehold

Det kraftige snøfallet tidlig denne uka førte nærmest til unntakstilstand og kaos på veiene. Kommunene og veimyndighetene ble nedringt av misfornøyde bilister og fotgjengere for mangelfull brøyting.

Men som vi skrev på denne plass onsdag, er det umulig å overholde kravene til framkommelighet med en halvmeter snø i løpet av et døgn.

Etter en dag eller tre forventer vi imidlertid at veier og fortau langs fylkesveiene bringes i stand for harde og myke trafikanter. Det handler om trafiksikkerhet, men også om ufrivillig isolasjon. Eldre, funksjonshemmede og småbarnsforeldre med barnevogn kommer seg ikke ut og rundt.

Skikkelig vintervedlikehold er dessuten en forutsetning for den overordnede målsettingen om at veksten på Romerike skal tas kollektivt og med fot- og pedalkraft.

Statens vegvesen beklager nå at fotgjengere flere dager etter snøfallet må kjempe seg gjennom løssnøen og det saltrike snøslapset som blir brøytet inn på fortauet.

Allerede for en uke siden - før kong vinter virkelig gjorde sin entré på Romerike - skrev vi om to Leirsund-elever som forlangte bedre koordinering av brøytingen mellom vei og fortau. Oppslaget førte raskt til at det ble vei i vellinga.

Mer ut av hver krone var målet da Statens vegvesen ble omorganisert i 2003 og produksjonsvirksomheten skilt ut som eget, konkurranseutsatt aksjeselskap, Mesta. Konkurransen mellom private entreprenører skulle øke effektiviteten og gjøre at Staten fikk mer igjen til drift og vedlikehold av vei.

Det har ikke nødvendigvis skjedd. Alt var ikke bedre før, men blant den eldre garde er det en utbredt oppfatning at snøbrøytingen og strøingen var det. Veivesenets kunnskapen og lokale innsikt ga trygghet.

I dag risikerer vi isteden at fotgjengere og bilister jevnlig blir utsatt for nybegynnere. Anbudsreglene med femårskontrakter byr på utfordringer fordi kunnskap om godt vedlikehold tilegnes gjennom erfaring. Med hyppige skifter av leverandører må man lære av de samme feilene på nytt.

Man får dessuten gjerne det man betaler for. Bunnlinja hos underentreprenørene krever at det regnes på hvor mye - eller lite - man kan brøyte og salte uten å bryte kontraktsforpliktelsene. Det som blir 20 prosent billigere med en entreprenør som priser seg for lavt for å få tilslaget, kan også bli 20 prosent dårligere.

Statens vegvesen må følge bedre opp og stille strengere krav til Mesta og de andre entreprenørene sine.

VI MENER

Kunnskap om vintervedlikehold tilegnes gjennom erfaring



RB: Fredag 19. januar 2018.

Norskamerikanere gjør det ikke like bra som oss i gamlelandet.

Magne Støredal

SIDE
17

Tog som passerte i 160 km/t sprang Burde stasjonene

RÅHOLT: Svein Graabræk og de andre på Eidsvoll Verk stasjon fikk beskjed om å holde seg unna plattformkanten da et forbipasserende tog var på vei. 67-åringen var ikke forberedt på å bli pepret med isklumper.

PER MORTEN SØDAL
peso@rb.no
975 29 838

Eidsvollingen var i ute i god tid før toget sitt til Lillestrøm, med rutetid 14.36 onsdag ettermiddag. Mens han ventet fikk han beskjed om passerende tog over høyttaleren.

Graabræk fulgte beskjeden om å trekke vekk fra plattformkanten og trodde han var på trygg avstand, mellom sju- og åtte meter unna perrongkanten.

Det mener 67-åringen at han så absolutt ikke var.

- Jeg så det passerende toget nærme seg med diger sky rundt seg, etter siste dagers snøfall. Toget kommer fort, fryktelig fort og gjør ikke tegn på å sette ned farten. Jeg snur meg, krummer ryggen og stålsetter meg. I det toget dunderer forbi så slås jeg framover og så hamres jeg med harde snøklumper og isklumper på rygg og lår, og snøføyka gjør det vanskelig å puste, skriver Råholt-mannen i et åpent brev til NSB.

Slapp med svie

Overfor Romerikes Blad mener han hastigheten til toget, som var et regiontog fra Lillehammer til Skien, var langt høyere enn vanlig.

- Det kan ikke ha kjørt i mindre enn 150 kilometer i timen. Jeg sto sju, åtte meter unna. Jeg er ingen lettskremt person, men jeg ble rett og slett veldig redd. Jeg ble truffet av isbiter, men ble heldigvis ikke skadet, selv om det sved og lårene var mørbanket etterpå.

Graabræk er mer bekymret for hva som kunne ha skjedd. Eidsvollingen tror i ytterste konsekvens at liv kunne ha gått tapt.

Han mener advarselen over høyttaleranlegget ikke er nok. 67-åringen forteller at det kom en person med blindestokk kort tid etter toget hadde passert.

- Å holde litt avstand er ikke nok med slike forhold. Vi burde i stedet bli bedt om å rømme



stasjonen og løpe for livet. Hva hvis jeg eller noen andre hadde stått nærmere skinnegangen og fått disse isklumpene i hodet? Hva hvis det hadde vært barn på plattformen? Dette er ikke bra i det hele tatt. Farten må ned! mener han.

- Bane NORs ansvar

NSB opplyser at toget som passerte var regiontoget fra Lillehammer til Skien. Det har lov til å kjøre opptil 160 kilometer i timen forbi Eidsvoll Verk stasjon. Toget har også en innebygd fartskontroll som styres av NSB og Bane NOR i fellesskap. Dette gjør at toget ikke kan kjøre raskere enn fartsgrensen.

- Det er lov for gjennomkjørende tog å ligge opp mot 160 kilometer. At opplevelsen var dårlig for denne kunden, har vi stor forståelse for. Jeg har ingen problemer med å skjønne det. Det er imidlertid Bane NOR som har ansvaret for forholdene på skinnegangen og sikkerheten på perrongen, sier kommunikasjonsrådgiver Hå-

utet isklumper på ventende passasjerer

bli bedt om å rømme og løpe for livet



BLE REDD: Svein Graabræk reagerer kraftig på at han og andre ventende togpassasjerer ble pepret med isklumper av et forbipasserende tog på Eidsvoll Verk stasjon.

FOTO: VIDAR SANDNES

kon Myhre i NSB.

- Men har ikke lokførerne selv også et ansvar for å redusere farten hvis forholdene tilsier det?

- Det er helt riktig, men det var ingenting som tilsa at lokføreren skulle gjøre det her. Det går tog forbi stasjonen hver 20. minutt. Lokføreren ville blitt varslet av kollegaer hvis forholdene ble oppfattet som så dårlige at farten måtte reduseres. Her er det en trygghet for alle parter. Vi er opptatte av sikkerhet i NSB, men har også en ruteplan å følge. Vi hadde tillatelse fra Bane NOR til å holde denne hastigheten. Vi må lene oss på dem når det kommer til dette.

- Må ha løsnet fra toget

Bane NOR spiller imidlertid ballen tilbake til NSB. De er klare på at brøytingen på Eidsvoll Verk stasjon var så god at de kan utelukke at Graabræks opplevelse skyldes at løse isklumper fra skinnegangen er blitt føyket opp.

- Helt fra da snøværet begynte, hadde vi alt tilgjengelig mannskap og maskiner ute for å rydde snø. Det arbeidet pågikk kontinuerlig. Onsdag ettermiddag var sporene rengjort for snø helt til under toppen på skinnen. Vi kan utelukke at ting er blitt kastet opp av sporet fra plogen på togsettet. Trolig skyldes dette at noe har løsnet fra togsettet, sier pressevakt Harry Korslund.

» Jeg er ingen lett-skremt person, men jeg ble rett og slett veldig redd. Jeg ble truffet av isbiter, men ble heldigvis ikke skadet, selv om det sved og lårene var mørbanket etterpå

SVEIN GRAABRÆK
Togpassasjer

- Men det føyer jo mye fra et tog som kommer i de hastighetene, spesielt når snøen er lett. Kan det være årsaken?

- Jeg tror rett og slett ikke noe

på at den føyka kan dra med seg isklumper. Det samme gjelder fra plattformene. Hvis dette hadde vært et fenomen som skjedde veldig ofte, kunne jeg vært med på det. Basert på de tilbakemeldingene jeg har fått, er dette svært sjeldent. Det løsner snø og is fra togsettet, men det hagler ikke isklumper, slik din kilde beskriver. Det er klar sannsynlighetsovervekt for at dette skyldes at snø og is som har løsnet fra togsettet. Dette er noe NSB må svare for.

- Nå har vi snakket med NSB og henviser til dere, dere henviser tilbake til NSB. Samtidig beskriver Graabræk her en potensielt svært farlig situasjon. Er ikke dette bare ansvarsfraskrivelse?

- Jeg kan skjønne du er forvirret, og ikke minst skjønner jeg at denne personen har hatt en ubehagelig opplevelse. Men ut fra de faktaopplysningene jeg har hentet inn knyttet til rydding av sporet, kan ikke dette være årsaken. Hadde det vært dårlig rydding, kunne jeg

ikke ha utelukket at det var dette som var årsaken. Plogen som sitter foran på toget er cirka 15 centimeter over skinnen. Da må det være mye snø og is i sporet for at plogen skal ta med seg noe. Jeg kan avkrete at det var slike mengder med snø og is på dette tidspunktet.

- Graabræk sto sju til åtte meter unna perrongkanten, samtidig ble man bare oppfordret til å trekke unna den. Bør dere være enda tydeligere i sikkerhetsmeldingene deres i slike situasjoner?

- Det kan være et godt innspill at vi må forsterke budskapet vårt når værforholdene er slik de var tidligere denne uken. Jeg skal bringe videre at vi kanskje bør ettergå hva slags type beskjeder som blir gitt på vinteren, spesielt når det er så mye snø. Den gule stripen på perrongene er jo også veldig mye nærmere enn der denne personen skal ha stått.

Ser ikke logikken

Konfrontert med Bane NORs

uttalelser, står NSB på sitt. Haakon Myhre mener det også bryter med logikk at isen skal ha løsnet fra toget.

- Vi har kjørt i høy hastighet fra Lillehammer via Hamar med disse togene, da blåses snø og is av toget lenge før det kommer til Eidsvoll Verk. Å få bevisst noe her, er jo håpløst vanskelig. Jeg holder på teorien til vår driftsentral om at det er løs snø og is som har virvlet opp fra skinnegangen, sier kommunikasjonsrådgiveren.

- Her legger to ansvarlige instanser skylden over på hverandre. Samtidig er dette en situasjon som kan få enda mer uheldig utgang neste gang det skjer. Er ikke det betenkelig at ingen av partene tar ansvaret for dette?

- Jeg skjønner veldig godt at det stilles kritiske spørsmål til dette. Og først og fremst: At dette oppleves som ubehagelig, har jeg ingen problemer med å skjønne. Men igjen, det kan ikke skyldes ting som har løsnet fra toget.