



Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

Dato : 23. februar 2006
J.nr. : 004-410

Trafikudvalget har i brev af 7. februar 2006 stillet mig følgende spørgsmål 289 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare.

./ Svaret vedlægges i 5 eksemplarer.

Spørgsmål 289:

"Ministeren bedes kommentere vedlagte artikel "Bremsefejl giver metroen kantede hjul" fra Ingeniøren 3. februar 2006."

Svar:

Jeg har forelagt artiklen for Ørestadsselskabet, som har følgende kommentarer:

"På samme måde som bilens dæk slides ved en hård opbremsning slides også toghjul. Slitagen på togenes jernhjul gør hjulene kantede, hvilket nedsætter passagerernes komfort og medfører øget støj, der kan være til gene for banens naboer. Derfor afdrejes Metrogenes hjul med jævne mellemrum på et automatisk hjulafdrejningsanlæg i Metroens kontrolcenter.

Kriterierne for afdrejning af Metrogenes hjul er de samme som anvendes af DSB. Vurdering af behovet for afdrejning af Metroens hjul foretages, dels i forbindelse med de løbende kontroleftersyn af togene, dels ved at Metroens mange stewarder rapporterer, såfremt et tog i den mellemliggende periode får kantede hjul. I så fald tages toget ud af drift og hjulene afdrejes.

Metroens bremser er som moderne biler udstyret med et ABS system, som normalt forhindrer, at hjulene blokerer og slides kantede. Metroens sikkerhedssystem kan dog sætte ABS systemet ud af kraft og gennemføre en hård opbremsning, hvis sikkerhedssystemet vurderer, at det er nødvendigt.

Som eksempel kan nævnes, at is på skinnerne, som det er oplevet relativt ofte i den seneste tid, kan få toget til at bremse hårdere op for at undgå, at bremselængden overskrides og sikre, at toget standser korrekt ud for perren. Også det såkaldte ODS-system, som sikrer, at toget standser før stationen, hvis der er faldet en genstand ned på skinnerne, kan i særlige tilfælde medføre hårde opbremsninger, som kan gøre hjulene kantede.

Som det fremgår, er de hårde opbremsninger ikke et resultat af bremsefejl eller fejl i ODS-systemet, som Ingeniøren synes at have op fattet. De fleste hårde opbremsninger er en naturlig konsekvens af Metroens fintfølede sikkerhedssystem. Både Ørestadsselskabet og selskabets operatør er således helt klar over, hvorfor Metroens tog i nogle situationer bremses hårdt op, og dette er da også forudsat både ved indretningen af Metroens Kontrol- og vedligeholdelsescenter med et automatisk hjulafdrejningsanlæg og i de procedurer, som er fastlagt for vedligehold af Metrotogene.

Ørestadsselskabet og operatøren har til stadighed fokus på at undgå kantede hjul og beklager, at der i enkelte tilfælde er gået for lang tid, før tog med kantede hjul er blevet taget ud af drift.”

Jeg er tilfreds med, at Ørestadsselskabet og Ansaldo til stadighed er i kontakt med henblik på at undgå kantede hjul og har ikke yderligere at tilføje.

Med venlig hilsen

Flemming Hansen