

## Talepapir til åbent samråd i TRU vedr. nedfald af køreledning d. 7. december 2010

---

Spørgsmål M: Ministeren bedes redegøre for de store problemer med alvorlige forsinkelser i S-togs driften, som en nedfalden køreledning foranledigede den 11. november 2010 og de følgende dage, samt redegøre for, hvilke skridt ministeren vil tage for at sikre, at disse tilbagevendende problemer undgås i fremtiden.

Svar: Om morgenen den 11. november 2010 rev et af de første morgentog en køreledning ned mellem Østerport og Nørreport ved Boulevardtunnellen. Den strækning er et af de absolutte knudepunkter på hele S-togs nettet, og skaderne var omfattende.

Udenfor Boulevardtunnellen blev der revet mere end 300 meter køreledning ned, og en række af de ophæng, der holder køreledningen, blev også ødelagt. Inde i tunnelen blev ca. 150 meter kørestrømsskinne revet ned og mange af de beslag, der holder skinnen, blev revet



ud af betonen og beskadiget.

Passagererne blev efterfølgende evakueret fra toget.

Det medførte, at S-togstrafikken mellem København H. og Østerport blev aflyst. Der blev hurtigt indsat erstatningsbusser og passagererne havde også mulighed for at tage regionaltogene, hvor der blev indsat ekstratog på strækningen mellem Københavns Hovedbanegård og Østerport. Det medførte en mindre rejsetidsforlængelse, men alle passagerer kunne komme frem.

Af hensyn til de mange passagerer på strækningen, blev det besluttet, at der skulle køre S-tog på strækningen i det ene fungerende spor i myldretiden om



eftermiddagen torsdag og det samme i myldretiderne morgen og eftermiddag fredag.

Inden reparation af den nedrevne køreledning mm. kunne iværksættes, skulle S-toget først skæres fri af strømskinnen og bugseres væk. Dette var først overstået ca. kl. 13 torsdag.

Banedanmark arbejdede fra torsdag morgen i døgndrift med at udbedre de massive skader. Eksempelvis skulle der specialfremstilles 12 af de ophæng, kaldet K-ophæng, der holder køreledningen. De blev produceret og var monteret igen fredag aften. Sideløbende blev der trukket ny køreledning og etableret



strømforbindelser på stykket uden for tunnelen. Inde i tunnelen blev der etableret helt nye fundamenter i betonkonstruktionen for beslagene. De skal hærde 24 timer, før de kan belastes. Sideløbende blev der monteret ny strømskinne i tunnelen og trukket ny køretråd i skinnen.

Søndag d. 14. november kl. 12 kørte de første S-tog igen på strækningen. Hele S-togs trafikken var tilbage til normal drift i løbet af søndag eftermiddag.

Banedanmark har med bistand fra DSB S-tog analyseret årsagen til den omfattende køreledningsnedrivning.

På baggrund af alle de indsamlede komponentdele kan det konstateres, at



der mangler et såkaldt horn fra højre side af forreste strømaftager. Der er tidligere set eksempler på, at manglende horn på strømaftagerne kan forårsage nedrivninger af køreledningen. Det kan således ikke udelukkes, at dette er årsagen til nedrivningen. Omvendt kan det heller ikke entydigt bevises, at dette er forklaringen. Det er også muligt, at der kan være tale om hærværk, men der er ikke fundet effekter, der peger i den retning.

Jeg er også blevet spurgt om, hvad Banedanmark vil gøre for at undgå lignende hændelser i fremtiden. Til det vil jeg sige, at vi nok ikke fuldstændigt kan undgå køreledningsnedfald i fremtiden.



Tidligere nedfald af køreledninger har f. eks. været forårsaget af ”påflyvning” af ledningen af en due, hvilket medførte en kortslutning.

Et andet nedfald skete på grund af en ballon med tilhørende metalpind, der under sin opstigning kom i nærkontakt med køreledningerne.

Hærværk kan også være årsag til nedrivning, så vi må nok acceptere, at vi ikke fuldstændigt kan beskytte køreledningerne mod nedfald, hvad enten det skyldes strømaftagerne på S-togene, stegte duer eller heliumballoner.

Men vi skal selvfølgelig sætte ind der, hvor vi kan. Banedanmark er derfor i



færd med at installere et overvågningssystem af S-togenes strømaftagere, som vil blive sat i drift i første halvdel af 2011.

Overvågningssystemet kontrollerer, om der er fejl på togenes strømaftagere. Hvis nedrivningen rent faktisk var forårsaget af det manglende horn på strømaftageren, ville detekteringssystemet have givet en fejllalarm.

Fra systemet giver fejllalarm, vil der typisk gå 3 - 5 min. indtil toget standses, så afhængig af, hvor fejlen var blevet fundet, kunne nedrivningen være undgået. Banedanmark planlægger i alt at opsætte mellem 5 og 10



detekteringsanlæg fordelt på både S-bane og fjernbane.

Banedanmark udfører desuden ekstra kontrolmålinger efter arbejder, der omfatter køreledningerne, ligesom DSB S-tog foretager løbende undersøgelser.

På den baggrund er det min forhåbning, at vi i fremtiden i et større omfang vil kunne forhindre nedfald af køreledninger.