

dette er, at der af gode grunde ikke på forhånd fandtes danske regler for sikkerhed i metroer.

Trafikministeriet har godkendt en procedure for godkendelsen af sikkerheden i metroen.

Denne procedure er foretaget af en uafhængig assessor, TÜV, Technische Überwachungs-Vereine, Intertrafik for Tyskland hedder den også; den tekniske vurdering af sikkerhedsforholdene. Assessoren forbereder herefter forelæggelse af sikkerhedsforholdene for den godkende myndighed, som er Jernbanetilsynet.

Processen for sikkerhedsgodkendelsen af metroens elektroniske systemer følger en ny europæisk norm, som først i slutningen af 2001 forelå i en endelig udgave. Hvordan man efterviser sikkerhedskravene, har løbende måttet afklares mellem leverandøren, assessoren, Jernbanetilsynet og Ørestadsselskabet. På denne baggrund har tidsplanen for sikkerhedsgodkendelsen måttet tilpasses undervejs i processen.

Afprøvningen af trafiksystemet blev indledt for små 3 år siden, i juni 1999, med test af det første togsæt på testbordet i Kontrol- og VedligeholdelsesCenteret. Disse test har løbet siden og vil fortsætte, til alle togsæt er testet. Fuldskalatesten i Ørestad blev påbegyndt for 2 år siden i maj 2000, og testkørslen i forbindelse med den sikkerhedsrelaterede del blev afsluttet ultimo 2001 som planlagt. Som tidligere nævnt gennemføres p.t. testkørsel i fuld skala på hele etape 1. Testene omfatter bl.a. test af det integrerede togsystem og af systemets driftspåidelighed.

Kl. 18.15

Ørestadsselskabet har over for ejerne oplyst, at bortset fra system Level Activities, som indeholder bedømmelse af hele systemet i sammenhæng, er alle væsentlige delsystemer afleveret til Jernbanetilsynet med assessorens anbefaling om godkendelse. Ørestadsselskabet forventer, at rapporten om system Level Activities afleveres til assessoren i juni måned.

Den sidste del af designgodkendelsen af ATC-systemet er modtaget i Jernbanetilsynet den 6. maj. Den endelige analyse af de såkaldte Fault Injection Experiments udestår, idet assessorens rapport om det samlede ATC-system indeholder forbehold for nogle få ikkeafsluttede analyser af Fault Injection Experiments – det er sådan gode danske ord.

I disse test bombarderer man systemet med fejlmeldinger, som systemet så skal håndtere korrekt. Assessoren forventer ikke, at dette vil give tidsmæssige problemer for godkendelsen.

Ørestadsselskabet forventer således, at Jernbanetilsynet dels vil kunne give den forudsatte foreløbige driftstilladelse til operationselskabet Metro Service A/S til prøvedriften, som er planlagt endeligt i juli 2002, og dels som planlagt vil kunne give den egentlige driftstilladelse i oktober 2002.

Som jeg også tidligere har udtalt, vil driften af metroen ikke blive igangsat, før de nødvendige godkendelser af sikkerheden m.v. foreligger.

Metroens drift blev udbudt i forbindelse med udbud af transportsystementreprisen. Således indgår det i Ansaldo's kontrakt med Ørestadsselskabet, at Ansaldo ud over leverancesystemet har ansvaret for driften af metroen de første 5 driftsår. Ansaldo har i denne forbindelse operatørselskabet Metro Service A/S som underleverandør. Det indgår i aftalen mellem Ørestadsselskabet og Ansaldo, at Metro Service A/S skal levere alle ydelser i forbindelse med de 5 første års drift og vedligeholdelse af metroen.

Ørestadsselskabet har over for ejerne redegjort for, at Metro Service A/S nu har ca. 150 ansatte, hvoraf knap 100 er ansat som metrostewards. Uddannelse af metrostewards og kontrolrumsoperatører er i gang, og de sikkerhedsrelaterede driftsprocedurer er udarbejdet og fremsendt til den uafhængige assessor, TÜV. Størstedelen er godkendt af såvel TÜV som Jernbanetilsynet, og resten er under behandling.

På nuværende tidspunkt er det selvfølgelig væsentligt, at de driftsrelaterede sikkerhedsforhold bliver godkendt af Jernbanetilsynet – i rette tid naturligvis. De administrative og kunde-vedtatte procedurer samt de ikke sikkerhedsrelaterede driftsprocedurer er ved at blive færdiggjorte. De administrative edb-systemer er idriftsat, og data som vedligehold, reservedele, personalestyring m.v. er ved at blive lagt ind i systemerne.

Den overordnede beredskabsplans vægning vedrørende redning og rydning i tilfælde af uheld i metroen er færdiggjort, og uddannelse af bl.a. 1.200 personer for beredskabsmyndighederne er begyndt. De første planspil og proceduretest er afholdt. I maj og juni afholdes store fuldskalaøvelser. Øvelserne er p.t. ved at blive forberedt i praksis.

Siden fastlæggelsen af Ørestadsselskabets likviditetsbudget i december 2001 er der indtrådt to ændringer i Ørestadsselskabets økonomi. For det første har Finansudvalget tiltrådt aktstykke nr. 57 om metrocityringen. Aktstykket giver Ørestadsselskabet mulighed for at bistå med