



02.10.2018

Toimitusjohtaja

82 §

Poikkeuslupa M300 junayksiköiden käyttämisestä yksi telikäyttö erotettuna määräaikaisesti 31.12.2018 saakka

HEL 2018-010066 T 08 00 02

Päätös

Toimitusjohtaja päätti myöntää M300 junayksiköille poikkeusluvan käyttää kalustoa matkustajaliikenteessä määräaikaisesti 31.12.2018 saakka yksi telikäyttö erotettuna.

Päätöksen perustelut

METROLIIKENTEEN TOIMINTAOHJE MTO 3: Liikennöinti ja opasteet kohdassa 23.1 Linjakelpoisuusehdot M300 kalustosarjalle on määritetty, että junalla, jossa on Toisen asteen jarruvika (kompensointi käytössä) voidaan liikennöidä normaalisti ”Kun korvaavaa kalustoa / päivän loppuun”, mutta vikaantunutta vaunua ei voida ottaa linjalle hallista.

M300 junien jarruvastuksien vikaantumistiheys on keskimäärin suurempi kuin varaosien saatavuudella pystytään korvaamaan. Jarruvastuksien vikaantuminen on aiheuttanut junien asettamisen käyttörajoitukselle estäen kaluston käyttämisen linjaliikenteessä varaosien saatavuusongelmien vuoksi. Junavalmistaja yhdessä alihankkijoidensa kanssa ei ole pystynyt vielä selvittämään vian juurisyitä ja korjaamaan sitä. Jarruvastuksien vikaantumisen vuoksi on mahdollista, että M300 kalustosarjan junien käytettävyys heikentyy ja tulee aiheuttamaan vaikeuksia liikenteen suorittamiseen ja täten metroliiikenteen luotettavuuden heikkenemisen.

HKL:n nykyinen MTO ohjeistus estää junan asettamisen linjalle, mikäli junassa on aktiivinen jarruvika hallista ulos lähdettyäessä. Kyseinen ehto perustuu vanhemman kaluston teknisiin rajoitteisiin. M300 kalustossa, jossa käytetään muissa teleissä kompensointia yhden telikäytön erottamisen yhteydessä, junien asettaminen käyttörajoitukseen yhden jarruvastuksen vikaannuttua on suorituskyvyn ja turvallisuuden kannalta tarpeetonta. Toimintaohjeesta poikkeaminen M300 yksittäisen jarruvastusvian kohdalla on tarpeen, jotta tilanteen vaatiessa metroliiikenteen luotettavuus pystytään säilyttämään.

Kalustotoimittajan ilmoituksen mukaan junayksiköllä voidaan suorittaa normaalia matkustajaliikennettä tilanteessa, jossa junan yksi telikäyttö on erotettu. Junassa on järjestelmä, joka kompensoi erotetun telin sähköjarrun käyttämällä junan levyjarruja tarvittaessa ja lisäksi lisää muiden telien vetovoimaa kiihdytyksissä säilyttäen normaalin suoritusky-



02.10.2018

Toimitusjohtaja

vyn. Toisen telikäytön erottaminen tai telikäytön vikaantuminen rajoittaa automaattisesti junan maksiminopeutta.

HKL:n riskianalyysin perusteella junan käyttäminen matkustajaliikenteessä yksi telikäyttö erotettuna ei heikennä matkustajaturvallisuutta.

Riskianalyysissä tunnistetut riskit:

RISKI 1:

Mahdollisesta toisen telikäytön rikkoutumisesta johtuvasta huippunopeuden laskusta aiheutuvat vaikutukset liikenteeseen MTO 3 linjakelpoisuusehdot sallivat M300 kalustolla liikennöinnin päivän loppuun saakka myös tilanteessa, jossa 50 % ajomoottoreista on pois käytöstä. Juna rajoittaa nopeuden automaattisesti maksimissaan 60 km/h havaitessaan toisen jarruvastuksen hajoamisen junassa. Riski voidaan hyväksyä.

RISKI 2:

Viallisella junalla ajavan kuljettajan inhimillisen virheen seurauksena jokin toinen vika voi jäädä ilmoittamatta, kun sen luullaan liittyvän tiedettyyn vikaan, josta on ohjeistettu olemaan välittämättä. Riski voidaan hallita selkeällä ohjeistuksella ja junan automaattisella nopeudenrajoituksella toisen telikäytön vikaantumisen tapahtuessa. Riski voidaan hyväksyä.

Lisätiedot

Teemu Niippa, va kalustopäällikkö, puhelin: 310 35916
teemu.niippa(a)hel.fi

Muutoksenhaku

Oikaisuvaatimusohje, liikenneliikelaitoksen johtokunta

Otteet

Ote

Hallintopäällikkö
Kalustoinsinööri
Kunnossapitoinsinööri
Yksikön johtaja
Toimitusjohtaja
Va kalustopäällikkö