



MINISTEREN

Transportudvalget
Folketinget

Dato 2. juli 2014
J. nr. 2014-1599

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Vedrørende besvarelsen af TRU 544 om hændelsesforløbet for udlevering af oplysninger til Atkins om akselkasser

Den 7. Maj 2014 oplyste jeg følgende i besvarelsen af TRU 544 på baggrund af oplysninger fra Atkins:

”Jeg har hørt Atkins, som oplyser, at der i kommissoriet for Atkins' undersøgelse var anført en række erkendte tekniske problemer, som skulle vurderes som led i undersøgelsen. Problemer vedr. lejeskåle, akselkasse og bogier var ikke angivet i dette kommissorium. Endvidere skulle Atkins behandle andre forhold, der måtte dukke op i undersøgelsen, men problemer vedr. lejeskåle, akselkasse eller bogier er ikke forhold, der kom frem i interviews eller i det omfattende antal dokumenter Atkins modtog fra DSB.”

På baggrund af sagens karakter har jeg efterfølgende bedt DSB om at undersøge hændelsesforløbet i forbindelse med udlevering af oplysningerne til Atkins. På baggrund af uddybningerne fra både DSB og Atkins har jeg fundet behov for en præcisering i henhold til besvarelsen af TRU 554. Jeg henviser til svarene fra DSB og Atkins nedenfor.

DSB har den 18. juni 2014 oplyst følgende til Transportministeriet:

”Atkins havde adgang til al ønsket dokumentation, personale og lokaliteter, og kunne gennemføre deres arbejde uden hindringer. Det første møde mellem Atkins og DSB blev afholdt 29. juni 2011. Derefter havde Atkins møde med samtlige afdelingschefer i Programmet, herunder programdirektøren, de tekniske ansvarlige for kvalitet, sikkerhed, tekniske ændringer, TCMS og værkstedschefer.

Atkins blev endvidere introduceret til DSB's DTO system (DSB's logning af alle hændelser, inklusive hændelser, der ikke fører til forsinkelser), og Atkins fik udleveret IC4 Programmets kvalitetsledelsesmateriale og tilsvarende sikkerhedsledelsessystem, der begge indeholder henvisninger til DTO/SYNERGI (DSB's IT system, hvor alle sikkerhedsmæssige afvigelser, hændelser og ulykker registreres).



Revnerne i aksellejekasserne fra 2010 er registreret i DTO som sikkerhedsmæssige hændelser henholdsvis den 22. februar 2010 og 3. december 2010 og efterfølgende overført til SYNERGI systemet.

I juli 2011 udbad Atkins sig DTO rapporter tre måneder tilbage og fik derfor udleveret DTO rapporter fra marts 2011. I den periode blev der ikke konstateret hændelser med aksellejekasserne, og revner i aksellejekasserne er derfor ikke nævnt i de udleverede DTO rapporter.

Som det fremgår på side 82 af Atkinsrapporten modtog Atkins imidlertid den 5 juli 2011 et dokument benævnt "DSB - IC4 Programmet - Annex 19 Operational experiences", ref nr P000182692. Dokumentet er dateret 7. oktober 2010 og vedrører "Annex to DSB's Safety Case setting out operational experiences from before Jul 07 to Oct 10". Denne periode dækker den først konstaterede revnedannelse. Af dokumentets afsnit 5.5 fremgår følgende:

"Safety Related Reportings

As part of the general DSB Safety Management System safety related incident shall be reported to RM. RM involve DSB SMS to analyse, evaluate and take necessary actions. Under given circumstances reporting shall take place to Trafikstyrelsen.

IC4 is an active part of this system. A Synergi-list from 10/8-2010, ref. 6, shows a total number of 26 incidents concerning: activated smoke/fire-alarms, train drivers passed stations, assigned train drivers without MG specific education, broken windows, collision with bikes and a broken axle covering box.

The incidents have been reported, registered and handled by the DSB organization as for other litra types. Most incidents a not litra specific, however they outline the need for a gentle introduction in the organization in order to avoid incidents like e.g. assigning of train drivers without MG specific education, which is a planning issue.

Conclusion: The incident reporting confirms the fleets as an integrated part of DSB's general Safety Management System."

Atkins modtog således information om sikkerhedsrelaterede hændelser frem til oktober 2010, herunder den første lejeskålshændelse. DSB blev ikke anmodet om yderligere dokumentation for hændelsen og DSB, der på daværende tidspunkt betragtede revnedannelseshændelserne i 2010 for løste ved efterfølgende at flytte de sporstopperne, som DSB vurderede var årsagen til revnedannelserne, havde således ikke anledning til at udlevere yderligere dokumentation om revnedannelserne til Atkins.



DSB skal samtidig henlede opmærksomheden på, at lejeskålshændelsen var offentlig kendt forud for Atkins undersøgelse, jf. bl.a. den daværende transportministers besvarelse af 5. marts 2010 af spørgsmål nr. 1391 af 1. marts 2010 om revnedannelserne.”

På baggrund af svaret fra DSB, har Transportministeriet efterfølgende anmodet DSB om at fremsende ovenstående til Atkins, som på baggrund heraf den 26. juni 2014 er kommet med følgende bemærkninger:

”Atkins kan bekræfte DSB's fremstilling og ønsker at tilføje følgende:

Atkins har i undersøgelsesforløbet modtaget et dokument hvor "a broken axle covering box" er nævnt i en opremsning af hændelsestyper indenfor området "Operational experiences".

Atkins har ikke haft grundlag for at gå dybt ned i dette emne, da det ikke i møder og interviews er blevet identificeret som et problemforhold, hvilket understreges af DSB's svar om at DSB *"på daværende tidspunkt betragtede revnedannelseshændelserne i 2010 for løste ved efterfølgende at flytte de sporstopper, som DSB vurderede var årsagen til revnedannelserne"*.

Undersøgelsesmetoden i undersøgelsen var baseret på gennemgang og granskning af dokumentation forelagt af DSB eller andre parter samt strukturerede interviews til verifikation af oplysningernes kvalitet og afdækning af om der var andre forhold, der skulle gennemgås.

Atkins kommissorium af 26. maj 2011 omfattede en samlet vurdering af projektets status, muligheder for gennemførelse og tidsmæssige og økonomiske konsekvenser heraf. Indenfor det tekniske område omfattede kommissoriet følgende:

- "review all current problems with IC4 by:
 - survey all major technical problems important for the passenger experience in terms of reliability and comfort including problems relating to:
 - mechanical parts of the train, e.g. gearboxes, brakes, etc
 - coupling of a number of train sets
 - computer problems, e.g. in relation to the train computer, other computers, their interaction with other parts of the train, including failure rate
 - other technical and quality-related problems



- handling of train sets by the operator
- uncover all other important problematic issues"

Side 4/4

Kommissoriet udvidedes i august 2011 med følgende:

- "Task 2 Technical Problems
 - further investigate problems with the coupling, brake, door, and HVAC systems
 - verify the current status of investigations and solutions to the axle reversing gear, compressors, IDU, and battery chargers.
 - identify any other technical issues that are likely to have a high impact on reliability"

Revner i aksellejeskåle er således ikke ved formulering af kommissoriet eller opdatering heraf blevet udpeget som et relevant forhold."

Herefter er DSB blevet bedt om at uddybe hændelsesforløbet omkring udlevering af oplysninger til Atkins vedrørende 2. hændelse (3. december 2010) hvor til DSB har oplyst følgende den 1. juli 2014:

"DSB har gennemgået sine skriftlige kilder og kan ikke på det grundlag dokumentere en dialog med Atkins om 2. hændelse. Dette kan have sammenhæng med, at DSB som nævnt på det tidspunkt var af den opfattelse, at problemet med revnedannelserne var løst ved at flytte de relevante sporstoppere. Denne konklusion hviler dog mere på et spekulativt - end et dokumenteret grundlag. DSB finder således ikke at kunne oplyse sagen yderligere på grundlag af den dokumentation, DSB er i besiddelse af."

På baggrund af ovenstående svar fra DSB og Atkins er det således blevet af-dækket, hvad DSB udleverede af oplysninger til Atkins om den første hændelse, samt at DSB ikke kan dokumentere en dialog med Atkins om den anden hændelse.

Med venlig hilsen

Magnus Heunicke