



Notat

Status på indstillingen af passagerdrift med ME-lokomotiver

Mandag den 29. januar 2018 sendte DSB et notat til Transport-, Bygnings- og Boligministeriet med en orientering om, at DSB's 33 ME-lokomotiver er taget ud af passagerdrift den 26. januar 2018 efter fund af begyndende revnedannelser på aksler.

Nedenfor fremgår en foreløbig status på arbejdet med at få ME-lokomotiverne tilbage i passagerdrift.

1. Akselsituationen

1.1 Undersøgelse af aksler

DSB og Force (ekstern rådgiver) har siden den 26. januar arbejdet på at undersøge muligheden for ved hjælp af ultraludsundersøgelse at konstatere og måle revner i aksler på lokomotivet uden, at det er nødvendigt at demontere bogier og skille hjulsæt ad. Indtil videre anvendes denne type undersøgelser som vejledende og til prioritering af, i hvilken rækkefølge akslerne kommer til revision på DSB's komponentværkstedet.

DSB har ligeledes anskaffet et værktøj, der ved hjælp af strøm kan måle revnedybden. Dette betyder, at undersøgelserne af akslerne kan foretages hurtigere end tidligere, men den samlede procestid er stadig lang pga. varmekrympning og efterfølgende afkøling.

DSB og Force har desuden undersøgt mulighederne for at lave en beregningsmodel for, hvor hurtigt revnedannelser vil udvikle sig, men denne aktivitet er pt. stoppet.

1.2 Status på undersøgte aksler

Frem til torsdag den 15. februar har DSB undersøgt 32 aksler. De foreløbige undersøgelser har vist, at 13 af disse ikke har revnedannelser eller har revnedannelser under 0,35 mm. Sådanne revnedannelser bliver slebet og derefter metalliseret iht. anerkendte og godkendte principper, hvorefter akslerne igen kan monteres. På de resterende aksler er der konstateret revnedannelser over 0,35 mm.

Direktionssekretariatet

15. februar 2018

DSB
Telegade 2
2630 Taastrup

CVR 25 05 00 53

www.dsb.dk

1.3 Indkøb af nye aksler og andre dele

DSB har modtaget tilbud fra en leverandør på nye aksler. De første 25 aksler vil blive leveret til DSB i september 2018, og derefter vil DSB kunne modtage yderligere 25 aksler hver 8. uge.

Ud over aksler undersøger DSB muligheder for at dække sig af i forhold til andre dele, fx tandhjul.

2. Håndtering af revnedannelse

2.1 Nedslibning af revnedannelser

DSB arbejder med support fra eksterne på at identificere, beregne, afprøve og få godkendt en reparationsmetode til aksler med revnedannelser over 0,35 mm. Der er identificeret en metode, som DSB har afprøvet i praksis, og som praktiseres i andre lande. Beregninger fra et eksternt institut forventes klar i denne uge, og derefter skal det vurderes, i hvilket omfang der skal inddrages assessor i processen for at få godkendt reparationsmetoden hos Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen. DSB har allerede involveret en assessor, såfremt der bliver behov for at inddrage en sådan i godkendelsesprocessen.

3. Øget værkstedskapacitet ved hjælp af andre vedligeholdelsesselskaber

For at få værkstedskapaciteten op har DSB været i kontakt med et svensk vedligeholdelsesselskab. De kan ikke hjælpe med at håndtere ME-hjulsættene, men kan til gengæld bidrage med at håndtere eftersyn af hjulsæt fra Øresundstog, som de har stort kendskab til. DSB har indgået aftale om, at selskabet i en periode overtager DSB's planlagte revisioner af hjulsæt fra Øresundstog. Det frigør kapacitet i DSB's hjulværksted, så der kan sættes flere ressourcer af til undersøgelser af ME-akslerne. Der arbejdes i øjeblikket på at risikovurdere flytningen af revision af Øresundshjulsæt fra DSB Vedligehold til det svenske vedligeholdelsesselskab.

DSB har desuden været i kontakt med et vedligeholdelsesselskab i Norge for at sikre reservedele herunder aksler/tandhjul, da NSB (Norges Statsbaner) har 5 diesellokomotiver, som har samme tekniske base som ME-lokomotiverne. Det har desværre ikke været en mulighed.

4. Muligheden for at rekvirere erstatningsmateriel

DSB indsætter i sagens natur alt køreklart materiel for at sikre flest mulige afgange og siddepladser.

Hovedessensen ved DSB's valgte trafikale løsning er at fastholde stabilitet og dermed høj punktlighed i hele det trafikale system i Danmark. Derfor er ændringer i den trafikale betjening stort set begrænset til trafiksystemer, hvor ME-lokomotiver og dobbeltdækkervogne kører i forvejen. Det vil sige Nordvestbanen mellem København - Holbæk/Kalundborg og Sydbanen mellem København -Nykøbing F.

Den strategiske driftsreserve af MR-togsæt er aktiveret og indsat på den skrå bane mellem Fredericia og Struer. Det frigiver IC4-materiel, der er flyttet til Sydbanen og Nordvestbanen. Ved at aflyse tre lyntog mellem København og Odense/Aarhus er der ligeledes flyttet et antal IC4-togsæt til de to berørte baner, og slutteligt er antallet af driftsreserver af IC4-togsæt reduceret for at skaffe erstatningsmateriel.

DSB har således øget tilstedeværelsen og anvendelsen af IC4-materiel på Sjælland til et niveau, hvor den maksimale klargøringskapacitet er fuldt udnyttet.

DSB har overvejet muligheden for at søge hjælp hos Arriva, men Arrivas materiel vil kun meningsfuldt kunne indsættes på den skrå bane, og her har DSB som nævnt indsat egne MR-togsæt. MR-togsættene kan ikke anvendes som erstatningsmateriel på andre strækninger, da de ikke kan holde den hastighed, som køreplanen foreskriver.

DSB har ligeledes overvejet ICE-togsæt, som DSB tidligere har haft lejet af Deutsche Bahn og som kørte trafik mellem Danmark og Tyskland. ICE-togsættene har stået stille siden, at de blev taget ud af drift, og hvis togsættene skal kunne anvendes i passagertrafik igen, skal de blandt andet først gennem et omkostningstungt og tidskrævende hovedeftersyn. Dertil kommer forventet uddannelse af DSB's lokomotivførere til at fremføre denne type materiel. På den baggrund er leje af dette litra ikke vurderet som en realistisk mulighed.

DSB vurderer desuden ikke, at det er realistisk at leje andet materiel af europæiske operatører, da det lejede materiel nødvendigvis skal køre på diesel, kunne køre med det danske signalsystem (ATC) og være sikkerhedsgodkendt til kørsel i Danmark. Hertil kommer, at der skal bruges tid og ressourcer på nødvendig uddannelse af DSB's lokomotivførere til fremførsel af nyt materiel.

Trafikal status

DSB sætter løbende de driftsklare ME-lokomotiver ind, hvor de gør mest gavn for pendlerne. Det vil både handle om at skaffe mere plads til kunderne i togene, men også indsætte flere af de afgange, som har været aflyste. I første omgang udvides betjeningen på Nordvestbanen, der er den strækning, der har været hårdest ramt af de manglende ME-lokomotiver.

DSB satte mandag den 5. februar det første ME-lokomotiv tilbage i passagerdrift efter, at lokomotivet havde fået skiftet alle seks aksler. Lokomotivet har siden kørt med et maksimalt antal dobbeltdækkervogne ind fra Kalundborg til København i morgenmyldretiden og ud fra København mod Kalundborg i eftermiddagsmyldretiden.

Mandag den 12. februar blev der indsat endnu et ME-lokomotiv i drift og yderligere et lokomotiv indsættes mandag den 19. februar. Begge disse lokomotiver



anvendes til at erstatte IC4 i timedriften på Nordvestbanen. De IC4-togsæt der frigives, anvendes som driftsreserve for at sikre den planlagte drift med IC4, der er sårbar pt. pga. reduktionen af driftsreserver.

Fra mandag den 26. februar udvider DSB igen betjeningen på Nordvestbanen med et myldretidstog morgen og eftermiddag, og fra mandag den 5. marts vil der være halvtimesdrift mellem Holbæk og København samtidig med, at to ud tre myldretidstog mellem København og Kalundborg er genetableret. På Sydbanen vil flere af togene mellem Nykøbing F og København få ekstra togvogne på, så antallet af siddepladser bliver forøget.

Fra mandag den 12. marts udvides betjeningen af Sydbanen, da et ud af de normalt tre myldretidstog mellem København og Nykøbing Falster morgen og eftermiddag genetableres.

DSB forventer lige nu have et så stort antal ME-lokomotiver køreklar til påske, at påskeugen vil blive kørt som planlagt uden aflysninger. Mandag, tirsdag og onsdag op til påske er allerede nedjusteret i helligdagskøreplanen.

DSB forventer primo marts at kunne melde noget ud om den trafikale plan efter påske, men har på nuværende tidspunkt ingen sikker prognose for, hvornår DSB igen kan køre normal køreplan.