



Transport-, Bygnings- og Boligministeriet
Frederiksholms Kanal 27
1220 København K

Status på indstillingen af passagerdrift med ME-lokomotiverne

DSB har løbende sendt statusser til Transport-, Bygnings- og Boligministeriet som opfølgning på, at DSB har taget sine 33 ME-lokomotiver ud af drift den 26. januar 2018, fordi der blev fundet begyndende revnedannelser på akslerne. Den seneste status er fra den 2. marts 2018.

Nedenfor følger en ny status på arbejdet med at få ME-lokomotiverne tilbage i passagerdrift samt en opdatering ift. den planlagte trafik efter påske, det vil sige fra tirsdag den 3. april.

1. Nedslibning af revnedannelser

Som tidligere beskrevet kan revnedannelser under 0,35 mm. i aksler drejes væk og derefter metalliseres i henhold til anerkendte og godkendte principper, hvorefter de igen kan monteres.

DSB har i samarbejde med eksterne eksperter og med baggrund i kendte metoder beregnet og udarbejdet en reparationsmetode til aksler med revnedannelser over 0,35 mm. Metoden går ud på, at den originale fordybning i akslen (mulde), som sidder i området, hvor revnedannelserne er observeret, ved afdrejning udvides til også at omfatte området, hvor der er konstateret revner. Metoden er efterfølgende sikkerhedsvurderet og forventningen er, at den godkendes i henhold til DSB's Sikkerhedsledelsessystem mandag den 26. marts.

2. Tandhjul

DSB har en udfordring med en høj kassationsprocent på tandhjulene, blandt andet pga. udfordringer med diameterstørrelsen på tandhjulene ift. akslerne. Der er lavet tiltag med akseldiameter-øgning og der er lavet en aftale med en ekstern tandhjulsleverandør om at revidere slidte tandhjul. Desuden har DSB indkøbt nye tandhjul, som vil blive leveret fra leverandøren i maj 2018.

3. DSB's samarbejde med Force

Den 13. september 2017 skete en hændelse med ME-lokomotiv 1532. DSB kontaktede Force i forbindelse med den komplicerede transport af lokomotivet til værkstedet og bad dem om at forestå en ekstern redegørelse af ME1532. Den

23. marts 2018

DSB
CVR 25 05 00 53

Direkte 24684228
Mobil 24684228
fk@dsb.dk
www.dsb.dk

eksterne redegørelse blev efter den 26. januar 2018 udvidet til også at indeholde observationerne af de fundne begyndende revnedannelser. Force har den 22. marts 2018 fremsendt deres endelige redegørelse.

Force konkluderer at det er overvejende sandsynligt, at der er samme årsag til revnedannelsen på 1532 som til de resterende revner. Force angiver dog, at brudfladerne fra 1532 er beskadigede i sådan en grad, at årsagen til bruddet ikke er muligt at afgøre med sikkerhed.

Grunden til at Force konkluderer, at det tyder på samme årsag skyldes 4 faktorer, som er ens for 1532 og de øvrige aksler:

- revnerne er fundet i samme placering
- lokomotiverne har samme belastningsmønster
- revnerne har uensartet revnedybde
- der optræder flere revner parallelt med hinanden

Det er DSB's opfattelse, at DSB efter hændelsen med ME1532 og frem til den 26. januar 2018 ikke havde grund til at konkludere, at der var tale om et flådeproblem, da ME1532 blev betragtet som en enkeltstående hændelse.

Ift. at imødekomme Forces anbefalinger er det DSB's og de eksterne eksperter vurdering, at den nye mulde vil mindske risikoen for fremtidige akselbrud.

Efter fundet af revnedannelser under tandhjul har DSB ændret vedligeholdelsesprogrammet således, at tandhjul altid demonteres ved akselrevisioner på ME-lokomotiver, og så arbejdsgrundlaget sikrer, at dette område fremover også inspiceres med jævne mellemrum. For at fastlægge det rette mellemrum forventer DSB at demontere et antal aksler med jævne mellemrum for at verificere inspektionsintervallet.

3. Ny trafikal status

I seneste status fra 2. marts planlagde DSB med at have 13 driftsklare ME-lokomotiver til rådighed efter påske. På grund af udfordringer med at have de nødvendige tandhjul til rådighed har DSB måtte nedjustere forventningen til driftsklare ME-lokomotiver således, at der planlægges med 9 ME-lokomotiver i driften efter påske.

Det betyder konkret, at DSB kan fastholde den udmeldte plan for trafikken efter påske, som indebærer, at næsten 100 % af alle togafgange på Nordvest- og Sydbanen kan køres, dog igen med undtagelse af et enkelt myldretidstog morgen og eftermiddag på Nordvestbanen. Det mindre antal driftsklare ME-lokomotiver betyder dog, at DSB regner med at have genetableret 80 % af de normale siddepladser på de to strækninger efter påske mod det tidligere udmeldte 85 %.



Det kan derfor stadig forekomme, at der vil mangle siddepladser til kunder i myldretiden.

Derudover vil der fortsat være aflysninger på tre af de normalt fem pendlerlyn mellem København og Aarhus. Pendlerlyn-afgangene er aflyst for at frigive IC4-materiel til kørsel på Nordvestbanen og Sydbanen. Ligeledes vil MR-togsæt stadig betjene strækningen mellem Fredericia og Struer for at frigive IC4-materiel.

Den trafikale plan er på nuværende tidspunkt således, at de første ME-lokomotiver, der kan indsættes i drift ud over de 9 driftsklare ME-lokomotiver efter påske, vil blive anvendt til at stabilisere den trafikale plan samt til at forbedre pladskapaciteten på Syd- og Nordvestbanen.

DSB forventer som nævnt på mandag den 26. marts at sikkerhedsgodkende muligheden for at mulde revnedannelser over 0,35 mm. I det lys forventer DSB at kunne melde nyt ud om den trafikale plan ultimo april.

Med venlig hilsen

Flemming Kristensen
Kontorchef