



Udsyns proces i forbindelse med overdragelse af MQ til Arriva

Notatets baggrund og opbygning.

Notatet har til formål at fastlægge en proces og praktiske retningslinjer for udsyn i forbindelse med overdragelsen af rullende materiel fra DSB og TRM til Arriva. Parterne har fundet det nødvendigt at fastlægge en klar procedure for udsynene, idet de eksisterende aftaler og bilag ikke i tilstrækkelig grad yder praktisk vejledning for sådan proces.

Notatets omfang.

Notatet omfatter de togsæt nævnt i Appendiks 4.2, Bilag 1 samt Appendiks 4.3, Bilag 1, i alt 20 MQ Desiro Togsæt.

Som bilag til notatet vedlægges:

1. Rammetidsplan
2. Kvalitetsbilag nr. 2.5 samt 2.5.3 fra DSBs "øresundsafale", bruges som retningsgivende for princip for tilstandsvurdering ift. slid, ælde samt almindelig brug.

Ekstern synsmand.

Parterne vælger en uvildig synsmand, som får til opgave at bistå parterne i udsyn på togsæt, omkostninger til udsynsmand forbundet med gennemførelse af udsyn afholdes ligeligt mellem parterne. En beskrivelse af synsmandens opgave følger nedenfor.

Formål.

Udsyn på togsæt går på ovennævnte baggrund i al sin enkelhed ud på at lade uvildig synsmand assistere DSB og Arriva hvor sidstnævnte er facilitator i f.bm. ensretning og efterbehandling af 1 prøveudsyn (general prøve) samt gennemførelse af 2 prøveudsyn i uge 10. De 2 togsæt og deres respektive dokumentation besigtiges med henblik på at fastslå de enkelte togsæts stand og dokumentere denne i en udsynsrapport pr. togsæt. DSB og Arriva gennemfører efterfølgende serieudsyn på de 17 resterende togsæt med baggrund af de kalibrerede prøveudsyn med aftalte retningslinjer for serieudsyn. Hvis behov opstår, deltager uvildig synsmand som tillæg, i f.bm. efterfølgende serieudsyn, alternativt kan et fælles telefonmøde parterne imellem med uvildig synsmands deltagelse. Udsynsrapporter skal efterfølgende kunne lægges til grund for en værdiansættelse af fejl og mangler samt eventuelle skader som DSB evt. måtte være ansvarlig for at afhjælpe. Det er DSB's intention at afhjælpe alle de fejl og mangler som DSB jf. kategoriseringen i udsynsrapporterne er ansvarlig for, inden overdragelsen til Arriva. Efter alle serie udsyn er udført, afholder parterne et fælles møde med deltagelse af den uvildige synsmand mhp.:

Strategi og Togmateriel

Asset Management

27. januar 2020

DSB

Telegade 2

2630 Taastrup

CVR 25 05 00 53

Mobil 24683540

Ruaj@dsb.dk

www.dsb.dk

Vores ref. Proces for udsyn af Litra
MQ

1. Tilføjelse af eventuelle "nye opdagelser" i nærværende notat, samt parternes signering af notatet.
2. Afklaring af eventuelle uenigheder eller uklare punkter i serieudsynsrapporterne.
3. Godkendelse af den samlede slutrapport og parternes signering heraf.
4. Om DSB ser uventede udfordringer i at nå afhjælpning af fundne fejl inden tidsfristen, DSB ser ikke udfordringer p.t.
Såfremt der opstår et uventet behov på komponenter og reservedele kan leveringstider dog blive kritiske. DSB skal i så fald oplyse Arriva om dette hurtigst muligt, så parterne i fællesskab kan finde så optimale løsninger som muligt på disse.

Udsynsinspektion laves for at kende togsættets tilstand inden overdragelse til anden part. Inspektionen er brudt ned i mindre områder med angivelse af, hvilken vognkasse/delområde, der er inspiceret. Fotodokumentation, med reference til det enkelte inspektionspunkt vedlægges udsynsrapporterne pr. togsæt.
Efter udsyn er toget fortsat et driftstog, hvorved yderligere fejl og mangler kan opstå. Disse vil blive håndteret iht. den vedligeholdelsescyklus togene befinder sig i samt togets vedligeholdelsesdokumentation.

Omfang af udsyn.

Udsyn af togsæt indebærer;

- Fastlæggelse af hvad der er acceptabel standard for togsættene, herunder om vedligeholdelsesforskrifter/-cyklus er efterlevet, vurdering af tilstand i fht. normal/unormal slitage, og dermed acceptable/ikke-acceptable fejl, mangler og skader, med hensyntagen til det i Bilag 9 beskrevet vedligeholdelsesmæssige stand på leveringstidspunktet.
- Besigtigelse af de enkelte togsæt samt test af udvalgte relevante funktioner, som beskrevet i Bilag 10, med henblik på at identificerer ikke-acceptable fejl, mangler og skader.
- En gennemgang af de togsæt specifikke dokumentationspakker, som beskrevet i Bilag 10.
- Besigtigelse af større omløbsdele tilgængelig på DSB-lager, udvalgt af Arriva og dokumenteret i tillæg til Bilag 10.

Besigtigelser skal således identificere: defekte artikler, relevante skader, fejl og mangler samt afvigelser i relevante funktioner.

Gennemgang af togsæts specifikke dokumentationspakker skal tilsvarende afdække: Mangler i godkendt rapportering samt ikke udført forebyggende/afhjælpende vedligehold.

Udsynsrapporterne dokumenterer alle relevante visuelle, funktionsmæssige og vedligeholdelsesmæssige afvigelser under hensyntagen til togsættenes alder, sted i dets vedligeholdelses cyklus og acceptabel slitage.

Definitioner & afgrænsninger.

- Overordnet hovedprincip gælder at alle togsæt og komponenter er i forskellige individuelle tilstande afhængig af den vedligeholdelsescyklus de befinder sig i.
- Ved fysisk syn forstås en visuel besigtigelse af togsættets umiddelbart tilgængelige indre og ydre flader og sammenføjninger i fbm. en fysisk gennemgang af togsættet. Den fysiske gennemgang af togsættet inkluderer ikke fysiske indgreb (brug af skruetrækkere osv.) Kun en kupenøgle må anvendes.
- Ved relevante funktioner forstås f.eks. følgende funktionalitet, som er testbare på parkerede togsæt (beskrevet i Bilag 10):
 - Ind-/udstigningsdøre: skydetrin, åbning/lukning.
 - Indvendige døre: åbning/lukning.
 - Toiletter: skyl, vand
 - Indvendig belysning i passagerkabine og førerrum
 - Indvendig rengøringsbelysning
 - Start og stop af dieselmotorer
 - Bremseprøve og SIFA test
- Et togsæt er sammensat af komponenter. Komponenterne besigtiges alene som den integrerede del de er af de respektive togsæt.
- Hvad angår sporbare (nummererede) komponenter foretages der stikprøvebaseret tjek af, at togsættets komponenter og dokumentation svarer overens. Komponenterne omfatter bla. bogier, motorer, gearkasser, aksler, og kompressor.
- DSB V vedligeholds overholdelse af vedligeholdelsesprogrammer og gennemførte eftersyn, bliver tjekket v.h.a. den for hvert togsæt udleverede vedligehold liste med oversigter for udførte eftersyn.
- For togsættene anvendes den samlede KM præstation, samt driftstimer for motoren på det aktuelle tidspunkt.
- Hjul diameter og bremseskivetykkelse angives i mm for hvert hjulsæt på togsættene (en notering pr. hjulskive og en pr. bremseskive.), mål på bremseskiver registreres kun hvis tolerancer overskrides. I forbindelse med fremsendelse af dokumentationspakke fredage før udsyn på tog vil DSB oplyse dato for sidste kontrol af bremseskive mål, samt hvis muligt det sidste registreret mål på bremseskiver.

Dokumentation for hvert MQ-togsæt

- Vedligeholdelse (oversigt med status på den vedligeholdelsescyklus togene befinder sig i)
- Sporbare komponenter HCC, Equipment liste (komponenter med serie nummer som DSB har Equipment styret, z-montagekontrol).

- Meddelelsesliste – Fejlliste (Liste over åbnefejl registreret i SAP, umiddelbart før udsynet)

Gennemførelse

Den samlede proces.

Den samlede proces er tilrettelagt i følgende 3 faser.

1. Standardudsynsrapport
 - Udsyn af 3 MQ-togsæt
 - Stikprøvebesigtigelse af omløbsdele (f.eks.; Bogie, Powerpack, frontkobling).
 - Udarbejdelse af udkast til standardudsynsrapport (bilag 10)
 - Fastlæggelse af standardudsynsrapport
2. Udsyn af de øvrige 17 MQ-togsæt inkl. Udarbejdelse af en udsynsrapport pr. togsæt.
3. Slutrapport

Udsynene af de første 3 MQ-togsæt skal foretages med deltagelse af begge parter, med assistance af uvildig udsynsmand på de 2 prøveudsyn i uge 10.

Fejl, mangler og skader skal oplyses og drøftes undervejs og det acceptable kvalitetsniveau aftales mellem parterne. Opnået enighed om kategorisering samt niveau er i udkast en del af dette notat og skal opdateres inden serie udsyn. Dette bruges under serie udsyn af de resterende 17 MQ.

Den togsæt specifikke proces.

Processen for gennemførelse af udsyn på-og udarbejdelse af udsynsrapport for det enkelte togsæt, senest fredag før næste uges udsyn fremsendes dokumentationspakke til Arriva. Togsættene gennemgås for fejl og mangler i forhold til den vedligeholdelsesmæssige stand, som er beskrevet i Bilag 9.

1. Gennemgang af den udleveret aktuelle dokumentationspakke.
2. Besigtigelse af togsættet (indre, ydre sider, undervogn og tag)
3. Udarbejdelse af udsynsrapport foretages af Arriva.
4. Der udføres kun funktionstest på værkstedet, uden testkørselsstrækning.

Tidsplan

Generalprøve på udsyn blev foretaget 22/1-2020 på MQ 4127.

I uge 10 (mandag og onsdag) er der udsyn på 2 togsæt, som skal danne grundlag for serie udsyn Mht. kvalitetsniveau og kategorisering af fejl, mangler og skader.

Serie udsyn af MQ-togsættene forventes at kunne udføres i en varighed af 8 timer inkl. den aftalte funktionstest pr. togsæt, samt afklaring af evt. fejl som skal udbedres. Serieudsyn er planlagt til at foregår i perioden fra uge 12 til uge 20.

Hvis afhjælpning af fejl, som parterne er enige om skal afhjælpes af DSB, ikke er afsluttet på overdragelsesdagen af materiellet er DSB erstatningsansvarlig herfor. Det er aftalt at



afholde fælles møde omhandlende denne værdiansættelse, når alle serie udsyn er foretaget, samt endelig opgørelse foretages kort tid inden overdragelsen til Arriva.

Kategorisering af fejl, mangler og skader.

Parterne er enige om at fejltipe koder (cenelec) ikke bruges som identifikation i de enkelte udsyns rapporter, men en kort beskrivelse af, hvor fejlen/manglen er observeret.

Der skal tages hensyn til de enkelte togsæts alder og den vedligeholdelsescyklus togene befinder sig i, serie 1 MQ er fra 2002 og serie 2 MQ er fra 2010/2011.

Opstår der uenighed parterne i mellem omkring kategorisering af fejl, mangler eller skader, under prøve udsyn assisterer uvildig udsynsmand med opnåelse af enighed, ud fra hans viden og kompetencer med MQ-togsæt. Skulle der opstå uenighed under serie udsyn, er muligheden for at konsultere uvildig synsmand ved evt. at afholde et fælles møde.

Identifikation af fejl / mangler

Fundne fejl og mangler er i de følgende afsnit ligeledes klassificeret med årsagskode. V samt SIK er tilføjet årsagskoder udover de allerede nævnte i Bilag 10 i udbuddet:

Fundne fejl og mangler er i de følgende afsnit ligeledes klassificeret med årsagskode:

S = Normal slid og ælde (forringelser, der sker over tid og ved almindelig brug).

- Ingen aktion.
- Notatet opdateres med yderligere billeder og vurderinger fra prøveudsyn i uge 10, med hensyn til forskelle i alder på serie 1 og serie 2 togsæt.

K = Konfigurationsafvigelse, f.eks. forskellige typer af holder for flyborde.

- DSB ansvarlig for afhjælpningen.

F = Funktionsafvigelse, f.eks. en trykknop der ikke virker.

- DSB ansvarlig for afhjælpningen.

M = Montagefejl.

- DSB ansvarlig for afhjælpningen.

I = Ingeniør / Konstruktionsfejl.

- Faglig afklaring påkrævet før aktion.

MM = Manglende Materialer/Manglende fejl afhjælpning (f.eks. manglende bolt/piktogram)

- DSB ansvarlig for afhjælpningen

Æ = Æstetiske fejl, som ikke skyldes normalt slid og ælde, f.eks. større ridser, limrester på borde, ikke relevante eller marginale fejl osv.

- Aktion afklares parterne i mellem.
- Visuelle fejl uden påvirkning af drift/sikkerhed

V= Anmærkninger skal holdes op mod den vedligeholdelsescyklus togene befinder sig i.



- Aktion er dækket af vedligehold på eftersyn ifht. Den vedligeholdelsescyklus det enkelte togsæt befinder sig i.

SIK= Sikkerhedskritiske anmærkninger, skal udbedres med det samme.

- DSB ansvarlig for afhjælpningen.

Eksempler: (bliver opdateret)

S = Normal slid og ælde.

Flere ridser/mærker over litra/EVN nummeret, ingen udbedring.



Lak mat/pletet, formodentligt efter graffiti, ingen udbedring



Blæserafdækning ved H.dør, flere stykker knækket af kanten, udbedres ikke da ingen skarpe kanter.



K = Konfigurationsafvigelse

F = Funktionsafvigelse

M = Montagefejl

I = Ingeniør / Konstruktionsfejl

MM = Manglende Materialer/manglende fejl afhjælpning

Tagenhed, piktogram utydeligt:



Flere ridser i området omkring tankpåfyldning, muligvis serie-fejl da det optræder på flere togsæt, udbedres kun pga. årsagen vurderes som fejlbetjent dæksel



IMG2747: Omfang af ridser (>25% af ruden) samt ridsebredde er udenfor acceptkriterier. Derfor kategoriseres som MM.



IMG2748: Klap rude omfang af ridser (>25% af ruden) samt ridebredde er udenfor acceptkriterier. Derfor kategoriseres som MM.



IMG2749: Nederste rude, omfang af ridser (>25% af ruden) er udenfor acceptkriterie selve ridebredden er indenfor acceptkriterie. Derfor kategoriseres som MM.



IMG25: Omfang af ridser (>25% af ruden) samt ridebredde er udenfor acceptkriterier. Derfor kategoriseres som MM.



IMG25A/2754/2755: Omfang af ridser (<25% af ruden) er indenfor acceptkriterie, men ridebredde midt i synsfeltet er udenfor acceptkriterie. Derfor kategoriseres som MM.





Æ = Æstetiske fejl, som ikke skyldes normalt slid og ælde.

Vognside under tankpåfyldning, malings skader:

En tidligere lokal reparation er udført på øverste del af skaden – resten af skaden repareres derfor også lokalt (som undtagelse i dette ene tilfælde)



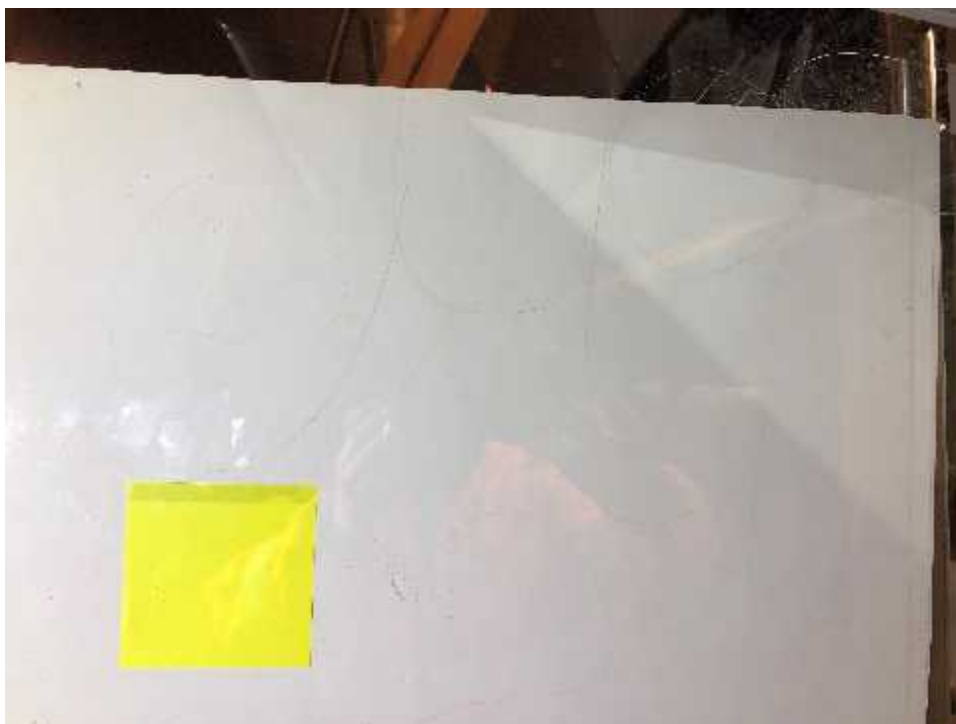
IMG2742/2743: Omfang af ridser (<25% af ruden) samt ridsebredde og placering er indenfor acceptkriterier. Derfor kategoriseres som Æ.





IMG2744/2745: Omfang af ridser (<25% af ruden) samt ridsebredde og placering er indenfor acceptkriterier. Derfor kategoriseres som Æ.





IMG2746: Indvendig rude, Omfang af ridser (<25% af ruden) samt ridsebredde og placering er indenfor acceptkriterier. Derfor kategoriseres som Æ.



V = Anmærkninger skal også holdes op om det er dækket af vedligehold eftersyn.

Førerstol, betræk slidt på sædebund, samt hul i betræk på ryglænet:



SIK = Sikkerhedskritiske anmærkninger skal udbedres med det samme

Tagenhed, fastgøringskrue mangler:

