



Frederiksholms Kanal 27 • 1220 København K • Telefon 33 92 33 55

Folketingets Trafikudvalg  
Christiansborg  
1220 København K

Dato

26 januar 2006

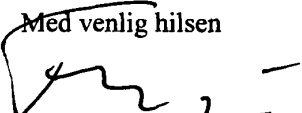
J.nr.

514-000020

./.

Jeg vedlægger hermed til Trafikudvalgets orientering ny status vedr. hastighedsnedsættelser på strækningen mellem København-Århus efter kørsel med målevogn den 17. januar 2006.

Med venlig hilsen

  
Flemming Hansen



Transport- og Energiministeriet  
 Frederiksholms Kanal 27 F  
 1220 København K  
 Att.: Charlotte Lodal, 7. kontor

20.01.2006

## Status på håndtering af hastighedsnedsættelserne på strækningen København – Århus efter målevognskørsel d. 17. januar 2006 - rev

Hermed status på håndteringen af hastighedsnedsættelserne på strækningen København – Århus, efter målevognskørsel d. 17. januar 2006:

### Udvikling i antal fejl

Tabellen nedenfor viser udviklingen i antallet af klasse 4 fejl og klasse max fejl for hver målevognskørsel på strækningen København – Århus, dog kun for 2. og 3. hovedspor på strækningen Høje Taastrup – Roskilde, som er de mest belastede spor. Spor 1 og 4 er mindre belastede, og er tidligere blevet målt uden at der er fundet fejl.

	Februar	15.-18. juni	13.-17. august	9. september	8.-9. oktober	22. oktober	5.-6. november
Klasse 4 fejl	863	733	769	632	610	479	498
Klasse max-fejl v. 180 km/t	-	104	-	86	47	19	15
Klasse max-fejl v. 160 km/t	-	-	75	43	21	13	10
Antal fejl pr. kilometer spor	1,31	1,11	1,17	0,96	0,92	0,73	0,75

	23. november	4. december	18. december	3. januar	17. januar
Klasse 4 fejl	475	412	400	398	438
Klasse max-fejl v. 180 km/t	14	6	11	6	5
Klasse max-fejl v. 160 km/t	6	2	7	2	2



km/t					
Antal fejl pr. kilometer spor	0,72	0,62	0,61	0,60	0,66

Ved den seneste målevognskørsel på strækningen København – Århus d. 17. januar, blev der i alt konstateret 5 max fejl.

Antallet af klasse 4 fejl er steget siden sidste målevognskørsel. Det skyldes dels, at der tidligere har været en række fejl der har ligget lige under fejlgrænsen, og nu har udviklet sig, dels at indsatsen med at udbedre klasse 4 fejlene i en periode er nedprioriteret, bl.a. på grund af vejret. Det er forholdsvis dyrt at udbedre disse punktfejl, der ikke er sikkerhedskritiske, enkeltvis, og det er derfor besluttet at gennemgå hele strækningen København – Århus med stoppemaskine i april måned, således at antallet af klasse 4 fejl først kan forventes at falde efter denne indsats. I parentes skal det bemærkes, at målsætningen i spornormen er, at antallet af fejl pr. km spor bør ligge under 1, hvor antallet de seneste måneder har varieret mellem 0,6 og 0,7 fejl/km spor.

Næste målevognskørsel på strækningen København – Århus er planlagt til 31. januar 2006.

#### *Status for øgning af hastigheden til 180 km/t*

Den maksimale hastighed er sat op til 180 km/t på strækningen mellem København og Århus fra og med mandag d. 12. december 2005 kl. 02:00.

#### *Punktvisse hastighedsnedsættelser*

Af Banedanmarks oversigt for hastighedsnedsættelser d. 18. januar fremgår, at der nu er 24 punktvisse hastighedsnedsættelser i retningen København – Århus og 20 den modsatte vej.

#### *Strækningen Århus - Aalborg*

Målevognskørslen 3. januar 2006 gav nogle yderligere hastighedsnedsættelser nord for Århus, som vil påvirke regulariteten negativt.

Før 3. januar 2006 var der i retningen Århus – Hobro 5 punktvisse hastighedsnedsættelser, og i den modsatte retning 7 punktvisse hastighedsnedsættelser, med et samlet teoretisk tidstab på hhv. 2 min. 17 sek. og 2 min. 38 sek.

Efter målevognskørslen d. 3. januar 2006 var der i retningen Århus – Hobro 9 punktvisse hastighedsnedsættelser, og i den modsatte retning 8 punktvisse hastighedsnedsættelser, med et samlet teoretisk tidstab på hhv. 4 min. 59 sek. og 2 min. 51 sek.

Status i dag d. 20. januar 2006 er, at der i retningen Århus – Hobro er 8 punktvisse hastighedsnedsættelser, og i den modsatte retning 7 punktvisse hastighedsnedsættelser, med et samlet teoretisk tidstab på hhv. 4 min. 54 sek. og 2 min. 36 sek.

Efter målevognskørslen d. 3. januar 2006 kunne tidstabet ikke længere indeholdes i det almindelige køretidstillæg, og det betyder, at togene bliver ca. 2 min. forsinket i retningen mod Hobro og ca. 1 min. i retningen mod Århus. Hertil skal lægges, at de



sædvanligt forekommende småforsinkelser ikke længere kan indhentes, således at køreplanen ikke er så robust som sædvanligt.

Banedanmark har gennem det seneste halve år holdt ugentlige møder med DSB om hastighedsnedsættelser grundet sporets tilstand. Denne møderække fortsætter i 2006. Formålet med møderne er at udveksle information om sporenes tilstand, påvirkningen på regulariteten samt i fællesskab prioritere indsatsen for udbedring af sporene.

På alle årets møder har Banedanmark drøftet spornettet nord for Århus og de aktuelle hastighedsnedsættelser. Udbedringen af de forskellige forhold er prioriteret i fællesskab, således at udbedringen er indarbejdet i vedligeholds- og fornyelsesbudgettet for i år.

Planlægningen af sporarbejderne er enten afsluttet eller i gang. Udbedringerne kræver en forholdsvis stor indsats, som vil finde sted i første halvår af 2006. Konkret kan nævnes at Banedanmark i uge 4 starter på en gennemgående strækningsjustering mellem Århus – Aalborg og Aalborg – Århus, hvilket vil afhjælpe de hastighedsnedsættelser som er forårsaget af højdefejl. Mange af opgaverne kræver skinneudveksling og svejsning af sporet, og netop svejseopgaver er vanskelige at gennemføre under de nuværende frostgrader.

Banedanmark vil selvfølgelig fortsætte det udmærkede samarbejde med DSB, således at DSB løbende er del i prioriteringen af indsatsen for at fjerne hastighedsnedsættelser.

Med venlig hilsen

Søren Boysen