

banedanmark



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

15.02.2006

Status på håndtering af hastighedsnedsættelserne på strækningen København – Århus efter målevognskørsel d. 13. februar 2006

Hermed status på håndteringen af hastighedsnedsættelserne på strækningen København – Århus, efter målevognskørsel d. 13. februar 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. septem- ber	8.-9. oktober	22. oktober	5.-6. novem- ber
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. novem- ber	4. decem- ber	18. decem- ber	3. januar	17. januar	30. januar	13. februar
Klasse 4 fejl	475	412	400	398	438	408	516
Klasse max- fejl v. 180 km/t	14	6	11	6	5	8	11
Klasse max- fejl v. 160 km/t	6	2	7	2	2	4	7



Antal fejl pr. kilometer spor	0,72	0,62	0,61	0,60	0,66	0,62	0,78
-------------------------------	------	------	------	------	------	------	------

Ved den seneste målevognskørsel på strækningen København – Århus d. 30. januar, blev der i alt konstateret 11 max fejl.

Antallet af lokaliteter med klasse 4 fejl ligger dog fortsat væsentligt under målsætningen for det maksimale antal fejl i henhold til gældende Banenorm selvom antallet i den seneste periode har været stigende.

6 af max-fejlene er højdefejl, hvor der i alle tilfælde er tale om marginale afvigelser på 1 (2) mm over max-grænserne. I det sidste 5 tilfælde er der tale om vridningsfejl. Her er der ligeledes tale om en marginal afvigelse over max-grænsen. For 3 af de 6 højdefejl er der tale om en relativt begrænset udvikling set over de seneste uger. For de øvrige 3 er udviklingen dog relativ stor, 4 til 7 mm. For de 5 vridningsfejl er det ikke muligt at sige noget kvalificeret om udviklingen, da der ikke ved de forrige kørsler er registreret målinger i de aktuelle kilometer.

På trods af, at antallet af fejl er stigende, vurderes resultatet fra målevognskørslen af Banedanmark for acceptabelt set i lyset af, at det på grund af vejrforholdene med sne og frost, ikke har været sikkerhedsmæssigt forsvarligt at foretage sporjusterings- og svejsearbejde siden ultimo december 2005. Årsagen hertil er, at det ved sporjustering i frostvejr risikeres, at der pakkes is ind under svellerne, der så ved tøj kan sætte sig uens.

Det er fortsat Banedanmarks vurdering, at det er sikkerhedsmæssigt forsvarligt, at fortsætte med den almindelige strækningshastighed på 180 km/h på strækningen København – Århus.

Banedanmark genoptager i næste uge udskiftning af isolerede klæbestød på strækningen. Sporjusteringsarbejderne blev genoptaget mandag aften d. 13.02.06. På baggrund heraf forventer Banedanmark, at antallet af fejl ved næste målevognskørsel vil være faldet igen.

Næste målevognskørsel på strækningen København – Århus er planlagt til 28. februar 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.

Med venlig hilsen

Søren Boysen