



MINISTEREN

Dato **19 MAJ 2006**  
J nr. 514-000020

Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Folketingets Trafikudvalg  
Christiansborg  
1240 København K

./.  
Jeg vedlægger hermed til Trafikudvalgets orientering ny status vedrørende jernbanestrækningen mellem København-Århus efter kørsel med målevogn den 25. – 26. april 2006.

Det fremgår af vedlagte status, at der er sket en svag stigning i antallet af klasse max-fejl og klasse 4 fejl. Den svagt stigende tendens skal ses i relation til at frosten nu er gået af jorden. Når den planlagte sporjustering bliver optrappet i de kommende uger, forventer Banedanmark at der vil ske et markant fald i antallet af klasse 4 fejl. Niveauet for klasse 4 fejl og klasse max-fejl er dog fortsat acceptabelt i forhold til normens målsætning.

I henhold til Banedanmarks handlingsplan for tilbagevenden til normbaseret vedligehold, er den planlagte sporjustering på i alt 363 km på strækningen København – Århus blevet senere igangsat end forventet pga. frost i hele marts måned. Forsinkelsen har ikke hidtil kunnet indhentes bl.a. på grund af materielproblemer. Status er derfor, at der ved udgangen af april 2006 kun er gennemført ca. 36 km gennemgående sporjustering.

Ifølge handlingsplanen var det forventningen, at den planlagte sporjustering skulle være udført senest den 1. juni 2006. Det er på nuværende tidspunkt Banedanmarks vurdering, at handlingsplanens målsætning om at blive færdig med den planlagte sporjustering på strækningen ikke kan nås. Banedanmark forventer i stedet at være færdig den 1. juli 2006.

Det kan derfor betyde, at der fortsat vil kunne opstå fejl. Jeg vil derfor fortsat følge udviklingen tæt i forbindelse med målevognskørslerne.

Af vedlagte status fremgår det også, at der har været forsinkelser på Sydbanen på grund af sporets tilstand. Den længere rejsetid for passagererne kan dels henføres til problemerne på hovedstrækningen København – Ringsted og dels problemerne lokalt på Sydbanen.

På grund af de tiltagende problemer på Sydbanen har Banedanmark netop besluttet at fremrykke fornyelsen af nogle af krydsningsstationerne til udførelse i indeværende år.



Banedanmark vil forsøge at finde de nødvendige midler ved at udskyde andre fornyelsesprojekter. Banedanmark vil i den forbindelse tilstræbe, at identificere fornyelsesprojekter uden trafikale konsekvenser for passagerer andre steder i Danmark. Den samlede vurdering fra Banedanmarks side er, at det vil være muligt at forbedre regulariteten og robustheden i køreplanen med den planlagte indsats på hovedstrækningen og på Sydbanen.

Side 2/2

Med venlig hilsen

Flemming Hansen



Transport- og Energiministeriet  
Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

11.05.2006

## Status på håndtering af hastighedsnedsættelserne på strækningen København – Århus efter målevognskørsel d. 25. – 26. april 2006

Hermed status på håndteringen af hastighedsnedsættelserne på strækningen København – Århus, efter målevognskørsel d. 25. - 26. april 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, samt antallet af hastighedsnedsættelser på strækningen.

	Klasse 4 fejl	Klasse max-fejl v. 180 km/t	Klasse max-fejl v. 160 km/t	Antal fejl pr. kilometer spor	Antal hastig- hedsned- sættelser *)
2005					
Februar	863	-	-	1,31	-
15.-18. juni	733	104	-	1,11	-
13.-17. august	769	-	75	1,17	-
9. september	632	86	43	0,96	-
8.-9. oktober	610	47	21	0,92	-
22. oktober	479	19	13	0,73	-
5.-6. november	498	15	10	0,75	-
23. november	475	14	6	0,72	-
4. december	412	6	2	0,62	-
18. december	400	11	7	0,61	-
2006					
3. januar	398	6	2	0,60	-
17. januar	438	5	2	0,66	-
30. januar	408	8	4	0,62	-
13. februar	516	11	7	0,78	-
28. februar-2. marts	535	2	0	0,81	-
13. marts	462	1	0	0,70	-
27.-28. marts	511	4	0	0,77	61
10. april	515	1	0	0,83	58
25.-26. april	536	5	2	0,81	56

\*)Antallet af hastighedsnedsættelser er i alle tilfælde opgjort samme dato som målevognskørslen

Ved den seneste målevognskørsel på strækningen København – Århus, blev der i alt konstateret 5 max fejl i hoved- og gennemgående togvejsspor i forhold til gældende TIB-hastighed inkl. midlertidige hastighedsnedsættelser. Det skal bemærkes, at kørslen i begge hovedspor blev genoptaget efter dæmningskredet i Børkop i løbet af lør-



dagen d. 22. april. Antallet af kl. 4 fejl er på niveau med kørslen d. 1. marts 2006, og ligger fortsat under målsætningen for det maksimale antal fejl i henhold til gældende Banenorm.

De 4 af max-fejlene er højdefejl, der afviger marginalt fra max-grænsen, (1mm). Den sidste max-fejl er en vridningsfejll målt over 2m, på 7,5 promille. Vridningsfejlen er målt på stationsafsnit, hvor den tilladte hastighed er maksimalt 40 km/t. Der er med hensyn til antallet af Max-fejl tale om en begrænset negativ udvikling set over de seneste uger.

Det skal endelig nævnes, at resultatet fra målevognskørslen af Banedanmark vurderes for positivt, og det er fortsat Banedanmarks vurdering, at det er sikkerhedsmæssigt forsvarligt, at fortsætte med den almindelige strækningshastighed på 180 km/t på strækningen København – Århus. Banedanmark kører igen målevognskørsel København - Århus d. 8. og 22. maj 2006, hvilket betyder at vi tidligst kan overgå til at køre med målevognen på strækningen København – Århus 1 gang pr. måned efter d. 22. maj 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.

#### *Strækningen Ringsted – Nykøbing F*

I den senere tid har der været problemer med at overholde køreplanerne på Sydbanen på grund af sporets tilstand. Togene kører aktuelt med forsinkelser på ca. 12 – 13 minutter. Det skyldes fortrinsvis hastighedsnedsættelser og banens tilstand generelt. Krydsningsstationerne Orehoved, Nørre-Alslev, Vordingborg, Eskildstrup og Masnedø bidrager også til problemerne på Sydbanen.

På grund af disse problemer har Banedanmark besluttet at fremrykke fornyelsen af nogle af krydsningsstationerne til udførelse i indeværende år. Det undersøges i øjeblikket, hvilke krydsningsstationer det har størst effekt at forny nu, samt hvilke projekter der bedst kan udskydes til gennemførelse næste år.

For så vidt angår hovedstrækningen København – Århus, som også påvirker trafikken på Sydbanen, så arbejder Banedanmark intensivt på at fjerne hastighedsnedsættelserne på strækningen, herunder på København – Ringsted. I løbet af 1 – 2 uger forventer Banedanmark at kunne ophæve en større hastighedsnedsættelse ved Ringsted, som har direkte effekt på trafikken på Sydbanen. Enkelte, mindre hastighedsnedsættelser på strækningen København – Ringsted er nyligt blevet ophævede, hvilket skulle give en nedbringelse af forsinkelserne på strækningen med ca. 2 – 3 minutter. Gennemførelsen af en sporombygning på Vestbanen, dvs. København – Høje Taastrup, i juli 2006 vil tilsvarende have en positiv effekt på driften på Sydbanen. Situationen på Sydbanen kan ikke forventes normaliseret før juni måned. Næste målevognskørsel på strækningen Ringsted – Nykøbing F er planlagt til juni måned.