

banedanmark



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

15.05.2006

Status på håndtering af hastighedsnedsættelserne på strækningen København – Århus efter målevognskørsel d. 8. maj 2006

Hermed status på håndteringen af hastighedsnedsættelserne på strækningen København – Århus, efter målevognskørsel d. 8. maj 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	19
22. oktober	479	19	13	0,73	39
5.-6. november	498	15	10	0,75	44
23. november	475	14	6	0,72	38
4. december	412	6	2	0,62	38
18. december	400	11	7	0,61	39
2006					
3. januar	398	6	2	0,60	42
17. januar	438	5	2	0,66	42
30. januar	408	8	4	0,62	41
13. februar	516	11	7	0,78	53
28. februar-2. marts	535	2	0	0,81	58
13. marts	462	1	0	0,70	58
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
8. maj	456	2	2	0,69	53

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

Ved den seneste målevognskørsel på strækningen København – Århus, blev der i alt konstateret 2 max fejl i hoved- og gennemgående togvejsspor i forhold til gældende TIB-hastighed inkl. midlertidige hastighedsnedsættelser, hvilket svarer til ca. 0,3 max-



fejl pr 100 km spor. For god ordens skyld skal det nævnes, at der i begge tilfælde er indført restriktioner i hastigheden, svarende til gældende retningslinjer/krav.

Antallet af kl. 4 fejl er på niveau med kørslen d. 13. marts 2006, og ligger fortsat under målsætningen for det maksimale antal fejl i henhold til gældende Banenorm.

Den ene max-fejl er en sidefejl, der afviger marginalt fra max-grænsen, (1 mm). Den anden max-fejl er en vridningsfejl målt over 2 m, på 8,6 promille. Vridningsfejlen er målt i bagenden af et sporskifte på stationsafsnit, hvor den tilladte hastighed er 110 km/t.

Der er med hensyn til antallet af max-fejl tale om en positiv udvikling i forhold til seneste måling.

Afslutningsvis skal 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/h på strækningen København – Århus. Banedanmark kører igen målevognskørsel København - Århus d. 22. maj 2006. Herefter tages der stilling til om frekvensen af målevognskørslen kan sættes ned til én gang om måneden.

Der er d. 15. maj optalt 22 hastighedsnedsættelser på strækningen København – Århus og 31 hastighedsnedsættelser den modsatte vej.

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 (Sydbanen)

I den senere tid har der været problemer med at overholde køreplanerne på Sydbanen på grund af sporets tilstand, men situationen på Sydbanen kan ikke forventes normaliseret før juni måned. Næste målevognskørsel på strækningen Ringsted – Nykøbing F er planlagt til juni måned.