

banedanmark



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

13.06.06

Status på håndtering af hastighedsnedsættelserne på strækningen København – Århus efter målevognskørsel den 7. – 8. juni 2006

Hermed følger status på Banedanmarks håndtering af hastighedsnedsættelserne på strækningen København – Århus efter målevognskørselen den 7. – 8. juni 2006.

Udviklingen 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
21. maj	432	3	3	0,66	56
7.-8. juni	400	3	1	0,62	61

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



Ved den seneste målevognskørsel på strækningen København – Århus den 7. – 8. juni 2006 blev der konstateret i alt 400 lokaliteter med klasse 4 fejl svarende til 0,62 fejl pr. km spor. Antallet af klasse 4 fejl har siden målevognskørslen den 25. april 2006 været faldende, og denne positive tendens skyldes den igangværende og planlagte sporjustering på strækningen.

Antallet af lokaliteter med klasse 4 fejl ligger væsentligt under det maksimalt tilladte antal klasse 4 fejl i henhold til gældende Banenorm.

Ved målevognskørslen blev der tilsvarende konstateret 3 max-fejl i hoved- og gennemgående togvejsspor i forhold til gældende TIB-hastighed inkl. midlertidige hastighedsnedsættelser, svarende til ca. 0,4 max-fejl pr. 100 km spor. For god ordens skyld skal det nævnes, at der er indført restriktioner i hastigheden, svarende til gældende retningslinjer / krav.

De 3 max-fejl er alle højdefejl, der afviger marginalt fra max-grænsen. Der er med hensyn til antallet af max-fejl, fortsat tale om et lille antal.

Ved målevognskørslen blev der ikke foretaget måling af ca. 11 km spor på delstrækningen Korsør – Sprogø, 2. hovedspor, idet sporet var lukket på dette tidspunkt pga. den opståede brand i en trolje tidligere i juni. Selvom denne delstrækning således ikke vil blive målt hver 2 uge, men alene hver 4. uge (dog kun 3 uger med belastning), er det vores vurdering at denne målefrekvens er fuldt sikkerhedsmæssigt forsvarlig.

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.

Næste målevognskørsel finder sted onsdag den 21. juni 2006.

Der er den 13. juni 2006 optalt 31 hastighedsnedsættelser på strækningen København – Århus og 30 hastighedsnedsættelser den modsatte vej. Antallet har været stigende siden sidst pga. problemer med manglende spændingsudligning og efterspænding i det varme sommervej.

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



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

26.06.06

Status på håndtering af hastighedsnedsættelserne på strækningen København – Århus efter målevognskørsel den 19. – 21. juni 2006

Hermed følger status på Banedanmarks håndtering af hastighedsnedsættelserne på strækningen København – Århus efter målevognskørselen den 19. – 21. juni 2006.

Udviklingen 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. kilome- ter 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
21. maj	432	3	3	0,66	56
7.-8. juni	400	3	1	0,62	61
19.-21. juni	342	2	2	0,52	44

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



Ved den seneste målevognskørsel på strækningen København – Århus den 19. – 21. juni 2006 blev der konstateret i alt 342 lokaliteter med klasse 4 fejl svarende til 0,52 fejl pr. km spor. Antallet af klasse 4 fejl har siden målevognskørslen den 25. april 2006 været faldende, og denne positive tendens skyldes den igangværende og planlagte sporjustering på strækningen.

Antallet af lokaliteter med klasse 4 fejl ligger væsentligt under det maksimalt tilladte antal klasse 4 fejl i henhold til gældende Banenorm.

Ved målevognskørslen blev der endvidere konstateret 2 max-fejl i hoved- og gennemgående togevejsspor i forhold til gældende TIB-hastighed inkl. midlertidige hastighedsnedsættelser, svarende til ca. 0,3 max-fejl pr. 100 km spor. For god ordens skyld skal det nævnes, at der er indført restriktioner i hastigheden, svarende til gældende retningslinjer / krav.

De 2 max-fejl er begge vridningsfejl, der afviger marginalt fra max-grænsen. Der er med hensyn til antallet af max-fejl, fortsat tale om et lille antal.

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.

Næste målevognskørsel finder sted mandag den 3. juli 2006.

Der er den 26. juni 2006 optalt 26 hastighedsnedsættelser på strækningen København – Århus og 18 hastighedsnedsættelser den modsatte vej.

Ændring af frekvens for målevognskørsel

Trafikstyrelsen har den 16. juni 2006 godkendt at nedsætte frekvensen for målevognskørsel fra hver 2. til hver 4. uge med en række forbehold. Den nedsatte frekvens for målevognskørsel træder i kraft fra næste måned.

Status på en væsentlig nedættelse af antallet af hastighedsnedsættelser

Banedanmark har tidligere meddelt, at man forventede at have fjernet 90 % af de i uge 8 kendte hastighedsnedsættelser på strækningen København – Århus inden udgangen af juni måned. Det kan oplyses, at der siden uge 8 er sket en nettonedgang i antallet af La-forhold, til trods for at 82 nye er kommet til. Såfremt der ses isoleret på de kendte La-forhold i uge 8 vil der efter den 1. juli fortsat være enkelte udestående, som først vil være fjernet i løbet af juli og august. Banedanmark vil i de kommende måneder prioritere meget højt, at der realiseres en samlet nettonedgang i antallet af La-forhold.

banedanmark



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



Transport- og Energiministeriet
 Frederiksholms Kanal 27 F
 1220 København K
 Att.: Thomas Krabbe Jensen, Banekontoret

11.08.06
 rev

Status på håndtering af hastighedsnedsættelserne på strækningen København – Århus efter målevognskørsel den 3. og 17. juli samt 7. august 2006

Hermed følger status på Banedanmarks håndtering af hastighedsnedsættelserne på strækningen København – Århus efter målevognskørsel den 3. og 17. juli samt 7. august 2006.

Udviklingen 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
21. maj	432	3	3	0,66	56
	Klasse 4 fejl	Klasse max-fejl	Klasse max-fejl	Antal fejl	Antal



		v. 180 km/t	v. 160 km/t	pr. kilometer spor	hastighedsnedsættelser *)
7.-8. juni	400	3	1	0,62	61
19.-21. juni	342	2	2	0,52	44
3. juli	316	8	5	0,48	52
17. juli	262	1	1	0,40	45
7. august	257	1	1	0,40	55

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

Ved de seneste 3 målevognskørsler på strækningen København – Århus har antal fejl pr. km spor været faldende. Ved den seneste målevognskørsel blev der således konstateret i alt 257 lokaliteter med klasse 4 fejl svarende til 0,4 fejl pr. km spor. Antallet af klasse 4 fejl har siden målevognskørslen den 25. april 2006 været faldende, og denne positive tendens skyldes den igangværende og planlagte sporjustering på strækningen.

Antallet af lokaliteter med klasse 4 fejl ligger væsentligt under det maksimalt tilladte antal klasse 4 fejl i henhold til gældende Banenorm.

Ved målevognskørslen blev der endvidere konstateret 1 max-fejl i hoved- og gennemgående togvejsspor i forhold til gældende TIB-hastighed inkl. midlertidige hastighedsnedsættelser, svarende til ca. 0,1 max-fejl pr. 100 km spor. For god ordens skyld skal det nævnes, at der er indført restriktioner i hastigheden, svarende til gældende retningslinjer / krav.

Den nye max-fejl er en højdefejl, som har en overskridelse af max-grænsen på 3 mm. Den pågældende fejl skyldes et nedkørt isolérklæbestød. Fejlen blev forsøgt justeret d. 25. juli efter gældende retningslinier, men det har vist sig, at den ikke kunne holde.

Næste målevognskørsel er planlagt til mandag den 28. august 2006.

Ændring af frekvens for målevognskørsel

Der planlægges efter, at køre målevognskørsel pr. 4. uge. Trafikstyrelsen er den 8. august 2006 blevet bedt om at godkende tidspunktet for næste målevognskørsel.

Nye sporfejl som følge af ultralydsmåling

Ved analyse af ultralydsmålinger af skinnenettet fra maj måned, er der konstateret et større antal fejl, der har medført nye hastighedsnedsættelser i starten af juli måned, specielt på strækningen mellem Fredericia og Århus. Banedanmark udveksler hver nat skinner på denne strækning, og sætter hastigheden op igen, efterhånden som skinnenudvekslingen er udført. Banedanmark forventer, at dette arbejde er overstået i midten af september.

Status på en væsentlig nedættelse af antallet af hastighedsnedsættelser

Banedanmark har tidligere meddelt, at man forventede at have fjernet 90 % af de i uge 8 kendte hastighedsnedsættelser på strækningen København – Århus inden udgangen af juni måned. Dette arbejde, er bl.a. blevet forsinket pga. forskellige uheld. Antallet af hastighedsnedsættelser er nu stort set det samme som i uge 8, til trods for at der er kommet mange nye til. Såfremt der ses isoleret på de kendte hastighedsnedsættelser i uge 8 er der kun enkelte udeståender, og disse forventes at være fjernet i løbet af au-

banedanmark



gust. Banedanmark prioriterer meget højt, at der realiseres en samlet nettonedgang i antallet af hastighedsnedsættelser.

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

Kim Backmann Paulsen