

banedanmark



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

05.09.06

Status på håndtering af hastighedsnedsættelserne på strækningen København – Århus efter målevognskørsel den 29. august 2006

Hermed følger status på Banedanmarks håndtering af hastighedsnedsættelserne på strækningen København – Århus efter målevognskørsel den 29. 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
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



	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 (*)
17. juli	262	1	1	0,40	45
7. august	257	1	1	0,40	55
29. august	219	1	1	0,33	38

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

Siden foråret har antallet af fejl pr. km spor været faldende ved hver målevognskørsel på strækningen København – Århus. Ved den seneste målevognskørsel blev der således konstateret i alt 219 lokaliteter med klasse 4 fejl svarende til 0,33 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 1 mm.

Ændring af frekvens for målevognskørsel

Banedanmark vurderer på baggrund af ovenstående, at resultatet er så positivt, hvorfor vi herefter overgår til at køre målevogn hver 4. uge jf. proceduren som tidligere er aftalt med Trafikstyrelsen og assesseret af Interfleet.

Næste målevognskørsel er planlagt til mandag den 25. september 2006.

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 skinnerudvekslingen 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 imidlertid stort set det samme som i uge 8, fordi der er kommet mange nye til. Såfremt der ses isoleret på de kendte hastighedsnedsættelser i uge 8, er der kun enkelte udeståender. Udbedringen af disse udeståender er løbende blevet prioriteret sammen med nytilkomne fejl, som f.eks. udbedringen af ultralyds-

banedanmark



fejl. Banedanmark prioriterer meget højt, at der realiseres en samlet nettonedgang i antallet af hastighedsnedsættelser og det samlede køretidstillæg pga. disse.

Med venlig hilsen

Kim Backmann Paulsen