

banedanmark



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

26.01.07
rev

Status på håndtering af hastighedsnedsættelserne på strækningen København – Århus efter målevognskørsel 8. – 16. december 2006 og 22. januar 2007

Hermed følger status på Banedanmarks håndtering af hastighedsnedsættelserne på strækningen København – Århus efter målevognskørsel 8. – 16. december 2006 og 22. januar 2007.

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
	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
29. august	219	1	1	0,33	38
25. september	217	0	-	0,36#)	33
23. oktober	205	2	-	0,32	27
21. november	190	2	-	0,29	16
8.-16. december	Ikke opgjort	1	-	0,1	16
22. januar 2007	179	3	-	0,27	17

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

#)På grund af nedbrud i dataudstyr mangler oplysninger om 60 km spor Fredericia – Odense.

Siden foråret 2006 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 190 lokaliteter med klasse 4 fejl svarende til 0,29 fejl pr. km spor. På grund af det lave antal klasse max fejl, rapporteres der ikke længere på ”klasse max fejl v. 160 km/t”.

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

Målevognskørslen i december blev gennemført med en hollandsk lejet målevogn, i modsætning til den svenske målevogn Banedanmark sædvanligvis anvender. Den hollandske målevogn opgør ikke antallet af klasse 4 fejl på samme måde som den svenske, og tallet er derfor ikke medtaget i ovenstående tabel.

Ved den seneste målevognskørsel blev der endvidere konstateret 3 max-fejl i hoved- og gennemgående togvejsspor i forhold til gældende TIB-hastighed inkl. midlertidige hastighedsnedsættelser, svarende til 0,4 max-fejl pr. 100 km spor. De 3 max fejl er alle højdefejl, hvor den ene afviger 4 mm fra max grænsen. De 2 øvrige fejl afviger 1 mm fra max grænsen. Hastigheden var i forvejen sat ned til 120 km/t, da de 2 fejl er planlagt udbedret i uge 5. Højdefejlen, som afviger 4 mm fra max grænsen, er beliggende over en gangtunnel, hvor sporet på begge sider af gangtunnelen har sat sig. Der er begyndende oppumpning af sandmateriale i sporet. Banedanmark vurderer på baggrund af ovenstående, at det fortsat er sikkerhedsmæssigt forsvarligt at opretholde strækningshastigheden på 180 km/t.

For god ordens skyld skal det nævnes, at der er indført restriktioner i hastigheden, svarende til gældende retningslinjer / krav.

Næste målevognskørsel

Næste målevognskørsel på strækningen er planlagt til 12. februar 2007.



Ultralydsmålinger

Banedanmark foretager rutinemæssigt ultralydsmålinger rutinemæssigt for at identificere potentielle langsomt udviklende fejl i skinnen, så disse kan udbedres inden de udvikler sig til sikkerhedskritiske fejl.

Som følge af ultralydsfejl har Banedanmark udvekslet skinner på strækningen mellem Fredericia og Ålborg, hvor der har været usædvanligt mange ultralydsfejl. Banedanmark er nu ved at være færdig med udvekslingen af fejlbehæftede skinner.

Håndopmålingen på delstrækningen Randers – Langå er afsluttet og der er kun fundet enkelte fejl på denne delstrækning. Dog er hastigheden nedsat til 80 km/t på 5 lokaliteter mellem Århus og Aalborg pga. ultralydsfejl i gruppe 1. Banedanmark Entreprise har ikke kunnet nå at udbedre fejlene inden vinteren, hvorfor fejlene går en klasse op, og hastigheden derfor skal sættes ned.

Banedanmark Entreprise udbedrer de resterende ultralydsfejl på strækningen Århus – Aalborg ultimo uge 7 og derved fjernes de lokaliteter, hvor hastigheden er nedsat til 80 km/t.

Med venlig hilsen

Kim Backmann Paulsen