

banedanmark



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

29.03.07  
rev

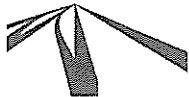
### Status på håndtering af hastighedsnedsættelserne på strækningen København – Århus efter målevognskørsel 16.-19. marts 2007

Hermed følger status på Banedanmarks håndtering af hastighedsnedsættelserne på strækningen København – Århus efter målevognskørsel den 16.-19. marts 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. kilometer spor	Antal hastig- hedsned- sættelser *)
<b>2005</b>					
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
<b>2006</b>					
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. kilometer spor	Antal hastigheds- ned- 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
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
<b>2007</b>					
22. januar	179	3	-	0,27	17
12. februar	190	2	-	0,29	18
16. – 19. marts	Ikke opgjort	1	-	0,1	27

\*) 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 der for antallet af fejl pr. km spor været en faldende tendens på strækningen København – Århus.

Ved kørslen med STRUKTON-målevognen den 16. – 19. marts 2007 er antallet af lokaliteter med klasse 4 fejl ikke opgjort pr. 10 meter, hvilket dog heller ikke er påkrævet ved hver måling i henhold til gældende regler.

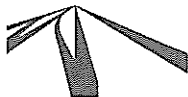
Erfaringerne fra de seneste par år viser, at der alene sker en lille ændring af antallet af lokaliteter med klasse 4 fejl fra måling til måling, hvorfor antallet af lokaliteter med klasse 4 fejl fortsat vurderes at ligge væsentligt under målsætningen herfor i henhold til gældende Banenorm.

Ved målevognskørslen den 16. – 19. marts 2007 er der konstateret 1 max-fejl i hoved- og gennemgående togvejsspor i forhold til gældende TIB-hastighed inkl. midlertidige hastighedsnedsættelser, svarende til 0,1 max-fejl pr. 100 km spor. Den nye max-fejl er en højdefejl i et isolérklæbestød, hvor afvigelsen alene er marginal.

For god ordens skyld skal det nævnes, at der er indført en række hastighedsnedsættelser, svarende til gældende retningslinjer / krav, der ikke relaterer sig til den nye max-fejl, men som er indført pga. sporets generelle tilstand, der er blevet lidt dårligere siden sidste målevognskørsel. Denne udvikling er som forventet, da der i vinterperioden traditionelt ikke udføres væsentlige sporjusteringer pga. frost/risiko for frost. Der er pt. 27 hastighedsnedsættelser (17 i retningen København – Århus og 10 i modsatte retning), dvs. flere hastighedsnedsættelser end ved foregående målevognskørsel trods det lavere antal fejl pr. kilometer spor siden sidst. Der gøres opmærksom på, at et fald i antallet af fejl pr. kilometer ikke nødvendigvis betyder et fald i hastighedsnedsættelserne, hvilket tabellen ovenfor giver flere eksempler på.

Banedanmark vurderer på baggrund af ovenstående, at det fortsat er sikkerhedsmæssigt forsvarligt at opretholde strækningshastigheden på 180 km/t.

Næste målevognskørsel København – Århus er planlagt til uge 15.



### *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 færdig med udvekslingen af fejlbehæftede skinner og der er derfor p.t. ikke ultralydsfejl på strækningen med trafikale konsekvenser.

Med venlig hilsen

Kenneth Juul Andersen