



MINISTEREN

Dato **15 APR. 2009**

Dok.id

J. nr. 514-20

Deres ref.

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

Status på strækningen mellem København og Århus efter kørsel med målevogn d. 21. og 27. november 2008

./ Til Trafikudvalgets orientering oversendes hermed seneste status på Banedanmarks håndtering af hastighedsnedsættelserne på strækningen mellem København og Århus.

Banedanmark har nu afsluttet sporombygning mellem Fredericia og Århus, og strækningshastigheden er genetableret.

Slutjusteringen er gennemført, og Banedanmark vurderer, at effekten af sporombygningen mellem Fredericia og Århus afspejles i resultatet af den seneste målevognskørsel. De fejl og hastighedsnedsættelser, som er registeret ved seneste kørsel, ligger således ikke på de sporombyggede dele af strækningen mellem København og Århus.

På den baggrund vil oversendelsen af status på strækningen mellem København og Århus ophøre fremadrettet.

Folketinget vil fortsat blive informeret om kanalregulariteten på strækningen i forbindelse med Banedanmarks afrapportering på trafikaftalen. Herudover vil ministeriet fortsat følge status på målevognskørsler på strækningen, og jeg vil derfor informere Folketinget, såfremt Banedanmarks målevognskørsler på strækningen viser markante negative afvigelser fra det nuværende niveau.

Med venlig hilsen

Lars Barfoed



Status på håndtering af hastighedsnedsættelserne på strækningen København – Århus efter målevognskørsel d. 21. og 27. november 2008

Hermed følger status på Banedanmarks håndtering af hastighedsnedsættelserne på strækningen København – Århus efter målevognskørsel den 21. og 27. november 2008.

Banedanmark har nu afsluttet sporombygningsarbejdet på strækningen mellem Fredericia og Århus, og strækningshastigheden er genetableret.

Delstrækningerne, som blev sporombygget henover sommeren 2008, er nu blevet slutjusteret, og Banedanmark har kunnet registrere effekten af dette i den seneste målevognskørsel. På de delstrækninger, der er blevet sporombygget, er der ikke konstateret fejl, som har ført til hastighedsnedsættelser. Det skal bemærkes, at der rutinemæssigt skal foretages 1-års-justering af disse delstrækninger efter sommeren 2009.

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 pga. sporets tilstand 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 hastighedsnedsættelser *)
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



	Klasse 4 fejl	Klasse max-fejl v. 180 km/t	Klasse max-fejl v. 160 km/t	Antal fejl pr. kilometer spor	Antal hastighedsnedsættelser *)
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
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
2007					
22. januar	179	3	-	0,27	17
12. februar	190	2	-	0,29	18
16. - 19. marts	Ikke opgjort	1	-	0,1	27
11. april	211	3	-	0,32	19
7. maj	172	1	-	0,26	22
11. juni	200	4	-	0,3	27
2. juli	186	3	-	0,28	28
30. juli	169	1	-	0,26	28
27./29. august	162	2	-	0,3	26
26. september	150	1	-	0,1	28
14. november	Ikke opgjort	1	-	0,1	18
2008					
12. og 28. januar	212	0	-	0,32	13
18. marts	225	3	-	0,34	16
10. og 21. juni ☺)	182	1	-	0,28	19
14. august	206	0	-	0,31	15
8. oktober	185	4	-	0,28	22
21. og 27. november	169	2	-	0,25	28

*) 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.

☺) På grund af sporombygning er der kun målt mellem København – Skanderborg.

Ved målevognskørslen den 21. og 27. november 2008 blev der konstateret 2 nye max-fejl i hoved- og gennemgående togvejsspor i forhold til gældende strækningshastighed inkl. midlertidige hastighedsnedsættelser.

Banedanmark vurderer på baggrund af ovenstående, at det fortsat er sikkerhedsmæssigt forsvarligt at opretholde strækningshastigheden på 180 km/t. Det skyldes, dels at antallet af klasse 4 fejl siden april 2006 har ligget langt under målsætningen for det maksimale antal klasse 4 fejl, og dels at det gennemsnitlige antal af klasse 4 fejl pr. år har været faldende, og nu har nået et rimeligt niveau.



Fra 2007 til 2008 er der sket en mindre stigning i det gennemsnitlige antal af klasse 4 fejl. Denne udvikling skal ses som udsving, da der under alle omstændigheder må forventes en vis spredning i antallet af klasse 4 fejl fra et år til et andet. Stigningen i antallet af hastighedsnedsættelser ligger på den del af strækningen København – Århus, der ikke er blevet sporombygget i sommeren 2008. Det må således forventes, at der fortsat kan forekomme udsving.

Afvielser fra standarden i banenormen kategoriseres i fem fejlklasser. "Fejlklasse 0" er de mindste afvielser fra banenormen, mens de største afvielser fra banenormen kaldes "Klasse max-fejl". Afvielserne er graderet i følgende fejlklasser: Fejlklasse 0, fejlklasse 1, fejlklasse 3, fejlklasse 4 og fejlklasse Max/Min.

Hvorvidt en afvigelse fra banenormen rubriceres under den ene eller den anden fejlklasse, afhænger af flere forhold - f.eks. den tilladte hastighed på strækningen. Det skyldes, at en afvigelse fra banenormen har større sikkerhedsmæssige konsekvenser, jo hurtigere togene kører på en given strækning.

Banenormen definerer også tidsfristen for Banedanmarks indgriben over for afvielser fra standarden, afhængig af de forskellige fejlklasser.

Som eksempel kan nævnes, at hvis der identificeres en klasse 4 fejl ved en målevognskørsel på en strækning, hvor der må køres mere end 160 km/t, skal fejlen vurderes inden for to uger, og fejlen skal udbedres, således at den ikke forventes at udvikle sig til en max fejl inden næste måling. Dog skal fejlen være udbedret senest tre måneder efter målingen.

Ved "Klasse max fejl" skal der gribes ind øjeblikkeligt. Det kan ske på tre måder: 1) lukke sporet, 2) nedsætte hastigheden eller 3) rette fejlene i sporet øjeblikkeligt. Når fejlen i sporet er afhjulpnet, kan restriktionerne (f.eks. hastighedsnedsættelse) ophæves."

Næste målevognskørsel på strækningen København – Århus er planlagt til uge 7 i 2009.

Med venlig hilsen

Kim Backmann Paulsen