

SR ORS ORF

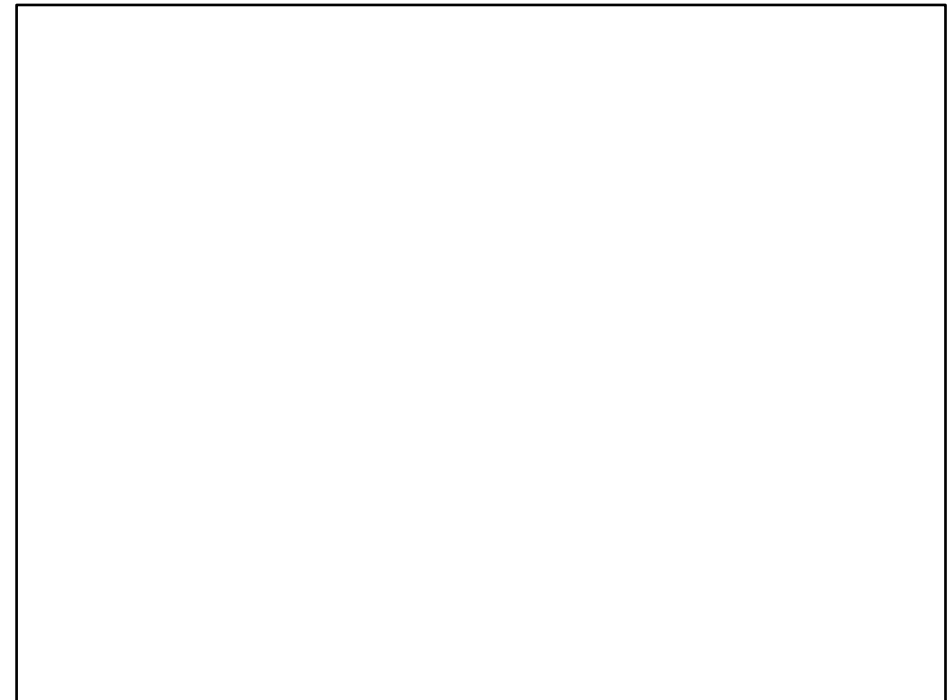
Fjernelse af væltede træer midt i orkanens øje

I forbindelse med ekstremt vejr oplever vi, at der er tvivl om hvordan der skal forholdes i forhold til trafikale regler, når der skal fjernes væltede træer

Uagtet, hvor meget det blæser, regner og sner skal træfældning, beskæring af grene mv., som er væltet og ligger tættere end fire meter fra nærmeste jernbaneskinne altid ske efter reglerne for infrastrukturarbejder i afsnit 7 i SR for arbejde i

Dette betyder, at arbejdet med fjernelse af væltede træer mv., kun må udføres som særligt arbejde, hvis arbejdet sker uden for sikkerhedsafstanden for personer eller i en sporspærring, hvis arbejdet sker indenfor sikkerhedsafstanden for personer, under ledelse af en SR-arbejdsleder/sporspæringsleder.

Der er med andre ord ikke hjemmel i de trafikale regler til at tilsidesætte de regler der anvendes i forbindelse med almindeligt vedligehold og fejlretning på baggrund af en meteorologisk hændelse.



Undtagelser

Tilkaldes der assistance til akut fejlretning (arbejde), må personer godt færdes tættere end 4 meter på nærmest jernbaneskinne, hvor der normalt ikke er offentlig adgang, uden at være udstyret med et legitimationskort.

Den, der tilkalder assistance skal sikre, at personen der tilkaldes, instrueres i alle jernbanesikkerhedsmæssige forhold, f.eks. hvor den pågældende må bevæge sig, respektafstande, sikkerhedsafstande, mv.

Når DMI varsler Banedanmark om storm nedsættes der et stormberedskab, med ansvar for bl.a. at sikre, at de nødvendige ressourcer til genopretning af jernbanedriften er til stede. **Derfor finder reglen om undtagelse af kompetencer heller ikke anvendelse i disse situationer.**

Myndigheder er i forbindelse med udøvelse af deres myndighedsforretning selvfølgelig undtaget for kravet omkring sporspærring med SR-arbejdsleder/sporspærringsleder.

Spørgsmål og svar til de trafikale regelsæt

I Trafikal Sikkerhed modtager vi gerne spørgsmål til forståelsen eller tolkningen af vores trafikale regelsæt og supplerende bestemmelser.

Spørgsmål kan sendes til e-mailadressen: trafikaleregler@bane.dk.

SR

”Kør” fra PU-signal til U-signal

En ændring i flere sikringsanlæg fjerner ”blokfunktion” mellem PU-signal til U-signal

I forbindelse med arbejdet omkring etablering af køreledningsanlægget mellem Fredericia og Aarhus vil det være nødvendigt at ændre i visse stationers sikringsanlæg på strækningen.

I SODB er der et krav om, at der skal være mindst 282 meter imellem et PU-signal og U-signal, for at der må etableres blokfunktion imellem PU-signalet og U-signalet.

Med blokfunktion menes der at PU-signalet kan vise ”Kør” samtidig med, at U-signalet viser ”Stop”.

Derfor har signalkommissionen valgt, at der på en række stationer ikke bliver mulighed for at foretage signalgivning for udkørsel fra PU-signal til U-signal, før U-signalet viser ”Kør” eller ”Kør igennem”.



Det er en anerkendt metode, men den har kun tidligere været anvendt i begrænset omfang.

Selve ændringen skyldes opstilling af nye køreledningsmaster i forbindelse med elektrificeringsprogrammet og som en konsekvens af det, ændres synlighedsforholdene for visse udkørselssignaler.

Der ændres i sikringsanlæggene i bl.a. Børkop, Vejle og Hovedgård.

SR

ORS

ORF

Færden på jernbanen

Flere og flere færdes på jernbanen afledt af Banedanmarks mange forretningsaktiviteter

Vi bliver jævnligt spurgt om, hvornår personer må arbejde eller færdes på jernbanen, uden at have et legitimationskort; altså når man ikke har været på et ”Pas på, på Banen” kursus eller har anden form for jernbanesikkerhedsmæssig uddannelse.

Personer, der må færdes på eget ansvar, tættere end 4 meter på nærmeste skinne, og hvor der normalt ikke er offentlig adgang til området, skal være udstyret med et legitimationskort.

Personer uden legitimationskort må færdes tættere end 4 meter på nærmeste skinne, og hvor der normalt ikke er offentlig adgang til området, når vedkommende er under ledsagelse af en anden person med en

jernbanesikkerhedsmæssig uddannelse. Den der ledsager har ansvaret for, at alle er instrueret i nødvendigt omfang i forhold til personlig sikkerhed.

Færden?

Færden er personers færdsel indenfor sikkerhedsafstanden for personer i trafikerede jernbanespor, når den fulde opmærksomhed til stadighed er henledt på togenes kørsel.

Alle, der deltager i et infrastrukturarbejde, eller på anden vis arbejder tættere end 4 meter på nærmeste skinne, og hvor der normalt ikke er offentlig adgang, skal være udstyret med et legitimationskort.

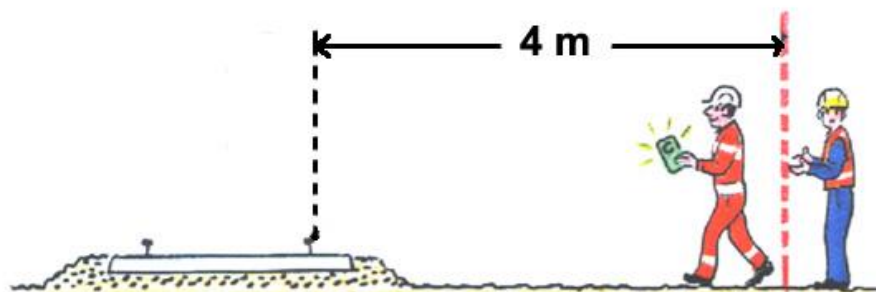
Undtagelsen

Tilkaldes der assistance til akut fejlretning, eller til eksempelvis fejlretning på en særlig maskine, som anvendes under et infrastrukturarbejde, må personer færdes

tættere end 4 meter på nærmest skinne, og hvor der normalt ikke er offentlig adgang, uden at være udstyret med et legitimationskort.

Den, der tilkalder assistance skal sikre, at personen der tilkaldes, instrueres i alle jernbanesikkerhedsmæssige forhold, f.eks. hvor den pågældende må bevæge sig, respektafstande, sikkerhedsafstande, mv.

Tilkaldes der akut assistance i forbindelse med infrastrukturarbejde, er det altid SR-arbejdslederen (SR) eller jernbanearbejdslederen (ORS/ORF) som skal sikre, at vedkommende instrueres i jernbanesikkerhedsmæssige forhold.



ORF

Hvad er et køretøj?

Ved indførsel af regelsættet ORF afledes der en række nye begreber med tilhørende ny betydning, som alle kræver tilvænning

Der opstår sommetider lidt forvirring om, hvad de forskellige begreber for trækraftenheder dækker over i ORF. Med indførslen af ERTMS-signalsystemerne i Øst- og Vestdanmark og den afledte indførsel af regelsættet ORF, følger der en række kendte begreber med ny betydning som f.eks. et "køretøj".

Køretøjer, bane-vej køretøjer og arbejdskøretøjer, er alle begreber, hvor der hos trafikledere, lokomotivførere, sporspæringsledere og rangerområdeledere en gang imellem opstår en vis usikkerhed omkring, hvad de forskellige begreber betyder - og vigtigere - hvordan den enkelte materieltype håndteres.

Begrebet "køretøj" er fællesbetegnelsen for alle af typer trækraftenheder, som ikke er udstyret med et mobilt togkontrolanlæg. Det gælder, uanset om det er et lokomotiv eller en mindre sporvedligeholdelsesmaskine. Køretøj anvendes også om en trækraftenhed uden mobilt togkontrolanlæg med tilkøbt rullende materiel. Et køretøj må pr. definition kun køre i en sporspærring eller i rangerområder, men må gerne parkeres i et teknisk sikret område.

Et køretøj der kan køre på både jernbaneskinne og vej benævnes "bane-vej køretøj". Bane-vej køretøj er fællesbetegnelsen for alle køretøjer, altså trækraftenheder, som kan sættes af eller på sporet. Når et bane-vej køretøj er sporsat, skal det altid befinde sig indenfor en sporspærring eller et rangerområde. Det gælder f.eks. ved parkering i teknisk sikrede områder.

Sikringstekniske krav i ERTMS-signalsystemerne

Hvordan effektueres sikringstekniske krav i relation til regelsættet ORF?

Det har på det seneste været oppe at vende, hvordan man som trafikleder bør forvalte den metodefrihed, som ORF lægger op til. Særligt ved udstedelse af driftsinstrukser, men også i andre henseender, hvor ORF ikke konkret beskriver en specifik metode, men kun fastsætter de overordnede sikkerhedskrav.

Eksempel: I forbindelse med udstedelse af en driftsinstruks 1 fastslår ORF kun de sikkerhedskrav, der som minimum skal være tilvejebragt forud for udstedelsen. ORF forholder sig kun i meget begrænset omfang til, hvordan de fastsatte sikkerhedskrav effektueres i selve signalsystemet.

Betyder det så, at der er ubetinget metodefrihed til at sikre et togs kørsel på en driftsinstruks 1, 2 eller 7?

Svaret er, i langt de fleste tilfælde, "nej".

Som ansvarlig trafikleder skal man altid anvende den eller de funktioner i signalsystemet, som giver det højst opnåelige sikkerhedsniveau, situationen taget i betragtning. I situationer, hvor sikring af togenes kørsel ikke håndteres af signalsystemet og ved kørsel jf. en driftsinstruks, opnås højest opnåelige sikkerhedsniveau altid ved indstilling af en rute.

Der findes masser af situationer, hvor sikringsanlægget, af tekniske årsager, afviser forsøg på ruteindstilling. I de situationer er det endnu vigtigere, at man som trafikleder fokuserer på den træning og uddannelse, man har modtaget og udnytter de øvrige funktioner, som signalsystemet er indrettet med, så man på allerbedste vis sikrer et togs kørsel.

Ovenstående principper finder anvendelse i rigtig mange andre situationer og ikke kun i forbindelse med udstedelse af driftsinstrukser, men er et grundprincip hos alle, der udfører sikkerhedsklassificeret arbejde ved jernbanen.

Hvor står det?

De operationelle regler for fjernbanen (ORF) indeholder kun få eksplicite krav til betjening af selve signalsystemet. Derfor kan man heller ikke entydigt pege på en regel, som fastsætter ovenstående. Reglerne i ORF bygger på ni grundlæggende principper, og det er altså hér, man finder noget af svaret, sammenholdt med den uddannelse og træning, man har modtaget, samt de betjeningsmanualer, der ligger til grund for de tekniske systemer.

Det er ikke et ukendt fænomen, at de trafikale regler kun fastsætter de overordnede sikkerhedskrav. Fuldstændig samme metodik er også gældende for Sikkerhedsreglementet af 1975 (SR). Her beskrives også kun de overordnede sikkerhedskrav, hvor de sikringstekniske krav i relation til bestemmelserne fremgår af SODB.

Spørgsmål og svar til de trafikale regelsæt

I Trafikal Sikkerhed modtager vi gerne spørgsmål til forståelsen eller tolkningen af vores trafikale regelsæt og supplerende bestemmelser.

Spørgsmål kan sendes til e-mailadressen: trafikaleregler@bane.dk.

SR ORS ORF

Nye udgaver af alle tre regelsæt

Både SR, ORS og ORF er udkommet i opdaterede versioner

For SR's vedkommende udkom den seneste udgave den 23. maj 2022, og denne opdatering har været længe undervejs, da der i en periode kun er blevet lavet mindre rettelser i reglementet. Der blev dog identificeret et behov for en lidt større gennemgang, som nu er mundet ud i den største opdatering af SR i længere tid. Hvad rettelsen indebærer, kan der læses nærmere om i de røde sider, men de væsentligste ændringer er foretaget i "kørestrømsparagrafferne" samt i de paragraffer, der omhandler arbejdskøretøjer og kørsel med arbejdskøretøjer.

Seneste udgave af ORS er version 22-2, som udkom den 1. juni 2022. Af væsentlige ændringer til denne version kan nævnes, at der er udgået en rolle. Hvilken rolle det drejer sig om, og hvad der ellers er ændret, kan læses i ORS 22-2.

Seneste udgave af ORF er version 22-1, som træder i kraft den 4. juli 2022. Her kan der særligt nævnes, at reglerne er klargjort til at køre til og fra S-banen, også når regelsættet hedder ORS "på den anden side". Derudover kan det nævnes, at reglerne for håndtering af et permanent rangerområde er specificeret, særligt ift. rangerområdelederens ansvar.



Regelinformation udsendes kun elektronisk

Banedanmark, Kvalitet & sikkerhed, Trafikal Sikkerhed • Carsten Niebuhrs Gade 43, 1577 København V • trafikaleregler@bane.dk
Ansvarshavende redaktør: Sektionschef Rikke Aarøe Carlsen

Forsigtig rangering påbudt

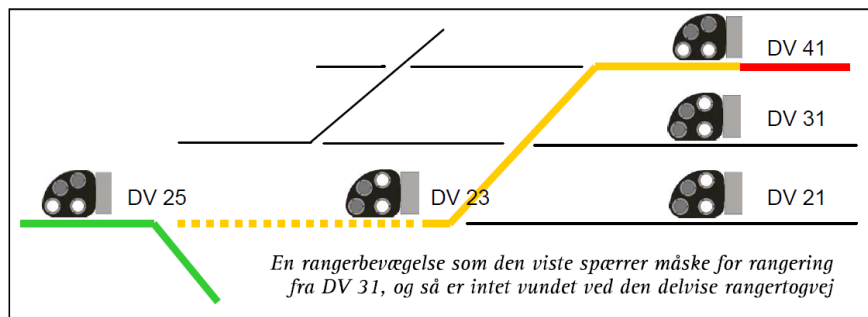
På baggrund af en række hændelser opsummeres her lidt om rangering på rangertogveje

Banedanmarks registrering af sikkerhedsmæssige hændelser viser et relativt stort antal signalforbikørsler under rangering. Faktisk handler omkring en tredjedel af alle signalforbikørsler om forbikørsel under rangering.

Det har vist sig, at mange af disse signalforbikørsler sker "midt" i en rangerbevægelse – altså når rangertogvejen ikke er fastlagt helt fra rangeringens begyndelsespunkt til dens planlagte endepunkt.

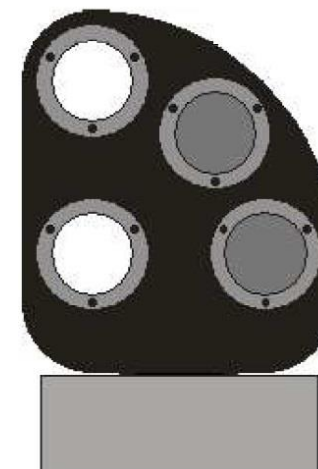
Noget tyder altså på, at rangerlederne ikke altid er tilstrækkelig opmærksomme på, at hele den planlagte rangering ikke nødvendigvis kan udføres på en gang.

Situationen er illustreret herunder: En rangerbevægelse skal fra DV 41 til DV 25 – eksempelvis fra P-rist til perron. Imidlertid spærrer en anden togvej for rangertogvejen mellem DV 23 og DV 25.



En del af vores sikringsanlæg er dog indrettet på den måde, at stationsbestyreren kan bede om at få fastlagt hele rangertogvejen på én gang, hvorefter den først kommer til udførelse, når betingelserne er til stede – eventuelt i "etaper" som vist. Dette er helt i overensstemmelse med reglerne.

Ligesom rangerlederen skal være opmærksom på, at der kan stå et signal på "Forbikørsel forbudt" midt i den planlagte rangertogvej, så er det vigtigt, at stationsbestyrerne også er opmærksomme.



Selvom en rangertogvej "i etaper" i nogle tilfælde fremmer ekspeditionen og derfor er sund fornuft, er der også situationer, hvor det ikke er tilfældet.

Hvis en rangerbevægelse kun kan køre nogle få meter og måske ovenikøbet kommer til at holde i vejen, er der ingen grund til at lave en delvis rangertogvej. I så tilfælde er der langt mere fornuft og sikkerhed i at vente til, at togvejen kan komme til udførelse i sin helhed.

Øget opmærksomhed på den enkelte situation hos både rangerleder og stationsbestyrer kan være med til forebygge nogle signalforbikørsler under rangering.

Ny version af strækningsoversigten (detaljeret)

Strækningsoversigten udgives nu i to forskellige versioner

Strækningsoversigten indeholder flere integrerede lag, som gør det muligt for læseren at til- og fravælge bl.a. visning af sporskiftenumre og hastigheder for det enkelte sporstykke. Lagene kan dog kun aktiveres på en computer og kun med den rette software.

For at imødekomme ønsker om, at disse lag også kan ses i apps samt opnå en nemmere adgang til disse oplysninger fra en computer, udgives der nu to udgaver af strækningsoversigten for ORS: Én udgave er den "rene", som I kender i forvejen, og en anden udgave med alle lagene aktiveret (detaljeret).

Bemærk, at farvemarkeringerne der viser RFID-mærkernes placering (se herunder), nu kun er synlige i den detaljerede strækningsoversigt, som har alle lagene synlige, eller hvis man aktiverer lagene på computer:

Som udgangspunkt har alle sporstoppere og afsnitsmærker tilknyttet et RFID-mærke. Nedenstående farvemarkeringer indikerer, at placeringen af et givent RFID-mærke afviger fra standarden.

- RFID-mærket er placeret på en RFID-pæl på perron
- RFID-mærket er placeret på afsnitsmærket, men adgang og skanning kræver et trafiklederbeskyttet område
- Intet RFID-mærke

Husk, at farvemarkeringerne kun er vejledende, og sporspærringslederen altid skal foretage en konkret vurdering på arbejdsstedet, da forholdene kan have ændret sig.

Hvis I oplever noget i strækningsoversigten, som ikke stemmer overens med virkeligheden, bedes I skrive til trafikaleregler@bane.dk med oplysningerne.

Spørgsmål og svar til de trafikale regelsæt

I Trafikal Sikkerhed modtager vi gerne spørgsmål til forståelsen eller tolkningen af vores trafikale regelsæt og supplerende bestemmelser.

Spørgsmål kan sendes til e-mailadressen: trafikaleregler@bane.dk.

SR-Information bliver til Regelinformation

Samtidig får informationsbrevet nyt design og bredere indhold

I forbindelse med at der nu findes tre regelsæt (SR, ORS og ORF) i drift på Banedanmarks infrastruktur, har SR-information brug for en fornyelse.

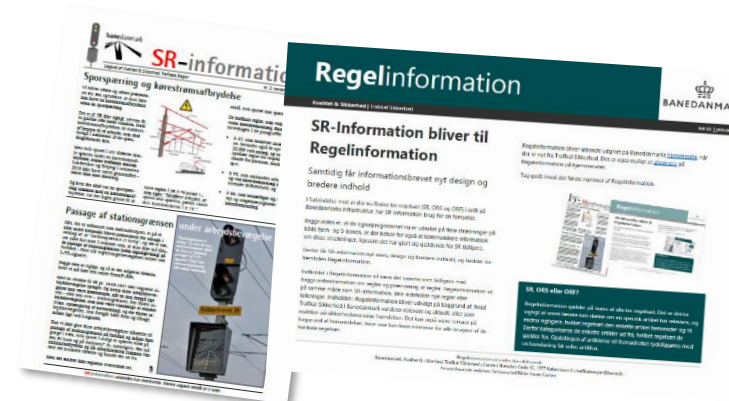
Baggrunden er, at da signalprogrammet nu er udrullet på flere strækninger på både fjern- og S-banen, er der behov for også at kommunikere information om disse strækninger, ligesom det har gjort sig gældende for SR tidligere.

Derfor får SR-Information nyt navn, design og bredere indhold, og hedder for fremtiden Regelinformation.

Indholdet i Regelinformation vil være det samme som tidligere med baggrundsinformation om regler og præcisering af regler. Regelinformation vil, på samme måde som SR-information, ikke indeholde nye regler eller tolkninger. Indholdet i Regelinformation bliver udvalgt på baggrund af, hvad Trafikal Sikkerhed i Banedanmark vurderer relevant og aktuelt, eller som reaktion på sikkerhedsmæssige hændelser. Det kan også være temaer på baggrund af henvendelser, hvor svar kan have interesse for alle brugere af de trafikale regelsæt.

Regelinformation bliver løbende udgivet på Banedanmarks [hjemmeside](#), når der er nyt fra Trafikal Sikkerhed. Det er også muligt at [abonnere](#) på Regelinformation på hjemmesiden.

Tag godt imod det første nummer af Regelinformation.



SR, ORS eller ORF?

Regelinformation omfatter alle tre regelsæt. Det er derfor vigtigt, at vores læsere kan skelne om en specifik artikel har relevans, og endnu vigtigere, hvilket regelsæt den enkelte artikel henvender sig til. Derfor kategoriseres de enkelte artikler ud fra, hvilket regelsæt de gælder for. Opdelingen af artiklerne vil fremadrettet tydeliggøres med en henvisning før selve artiklen. Der vil ikke nødvendigvis være noget om alle tre regelsæt i hver udgave af Regelinformation.

Regelinformation udsendes kun elektronisk

Banedanmark, Kvalitet & sikkerhed, Trafikal Sikkerhed • Carsten Niebuhrs Gade 43, 1577 København V • trafikaleregler@bane.dk
Ansvarshavende redaktør: Sektionschef Rikke Aarøe Carlsen

SSB og TC endnu engang - i nye klæder

Nyt og mere enkelt design til Supplerende Sikkerhedsbestemmelser og Trafikcirkulærer

Der sker forskellige mindre og større ændringer med Supplerende Sikkerhedsbestemmelser og Trafikcirkulærer omkring årsskiftet 2021/2022 og i forbindelse med at sektionen Trafikale Regler i Kvalitet & Sikkerhed har skiftet navn til Trafikal Sikkerhed.

Ændringerne er desuden sammenfaldende med, at Banedanmark skifter design og logo på en række udgivelser for at imødekomme de krav, digitale medier stiller til visuel kommunikation.

Supplerende Sikkerhedsbestemmelser (SSB)

Der udgives efterhånden fem typer SSB - SR, ORS og ORF og tillige med, hvor SR/ORF eller ORS/ORF anvendes i kombination. For tydelighedens skyld får hver type også sin egen nummerserie. SR SSB i nummerserien 100-299, ORS SSB i nummerserien 300-499 og ORF SSB i nummerserien 500-799. SR-ORF SSB har nummerserien 800-899 og ORS-ORF SSB nummerserien 900-999.

Foruden selve nummerserien fremgår det som overskrift, hvilket regelsæt en SSB er gyldig for.

Trafikcirkulærer (TC)

Trafikcirkulærer udgives som hidtil, gældende for ét, to eller alle tre regelsæt afhængig af indholdet. Gyldighedsområdet vil være at finde, på samme måde som for SSB, øverst på hver enkelt TC, der bliver nyudgivet eller forlænget fremover. Ældre og stadig gyldige TC'er ændres først ved en eventuel gyldighedsforlængelse. TC'er udgives i én fortløbende nummerserie uanset tilhørende regelsæt.

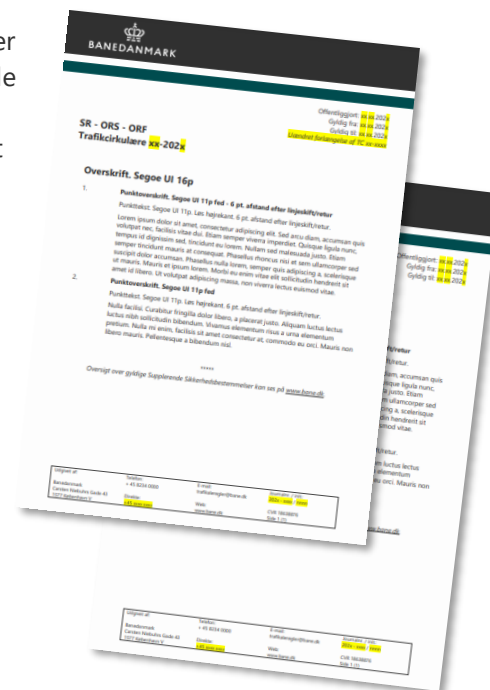
Flere læsere har ønsket, at det angives, hvorvidt der er tale om et nyt Trafikcirkulære med nye informationer eller om der blot er tale om en uændret forlængelse. Med det nye design vil det fremover fremgå, om der er tale om en uændret forlængelse af en tidligere version.

Hvad er gyldigt?

Både SSB og TC'er udgives med datoer for "gyldig fra" og "gyldig til". I tilfælde hvor det bliver nødvendigt at afkorte gyldigheden, vil dokumentet dog blot blive fjernet fra inter- og intranet.

Det er derfor uhyre vigtigt, at du holder dig ajour med de gyldige udgivelser på de enkelte regelsæts sider på internettet.

Husk at du kan abonnere på information om udgivelser, rettelser med videre vedrørende de trafikale regelsæt. Du kan oprette et abonnement på Banedanmarks hjemmeside ved at klikke [her](#).



SH-mode afvist

En enkel og naiv, men betydningsfuld handling, som kræver fokus og god kommunikation

Alle, der er uddannet trafikleder eller lokomotivfører i ORF, har efterhånden prøvet på et eller andet tidspunkt at stå i en situation, hvor togets mobile togkontrol anlæg får "SH-mode afvist".

Når lokomotivføreren i et tog, der befinder sig i et rangerområde eller en sporspærring, trykker "rangering" på DMI'et, skifter det mobile togkontrol anlæg til SH-mode, hvis toget befinder sig i et rangerområde eller sporspærring og togets position kan valideres af signalsystemet.

Hvis toget befinder sig udenfor et rangerområde eller en sporspærring, eller hvis togets position ikke valideres af signalsystemet, afvises anmodningen og tekstbeskeden "SH afvist" vises i DMI'et.

Hvordan er det nu lige man gør

Når en trafikleder underrettes af en rangerleder om, at togets anmodning om SH-mode blev afvist, skal trafiklederen afgøre, om afvisningen skyldes, at togets position ikke kan valideres.

Hvis de sammen fastslår, at toget befinder sig inden for et rangerområde eller en sporspærring, kan trafiklederen aktivere en særlig funktion i signalsystemet, der tillader det mobile togkontrol anlæg at skifte til SH-mode.



... Skal meldingen omkring togets position ske som en sikkerhedsmelding?

Svar: Ja, alle meldinger med betydning for jernbanesikkerheden skal udveksles som sikkerhedsmeldinger.

Lokomotivføreren skal anmode om SH-mode med et fornyet tryk på "rangering".

Fokus og god kommunikation

Inden trafiklederen aktiverer signalsystemets særlige funktion, som tillader tog med ugyldig eller ukendt position at skifte til SH-mode, er det uhyre vigtigt, at togets fysiske position er kendt. Den funktion som trafiklederen aktiverer, tillader nemlig ubetinget toget at skifte til SH-mode. Det sker altså uanset, om toget rent faktisk befinder sig i rangerområde eller ej.

Fejl i forbindelse med SH-mode afvist

Trafikal Sikkerhed i Banedanmark er blevet præsenteret for en fejl i nyere ETCS software og i signalsystemet, primært i signalsystemet i vest. Det medfører, at der opstår situationer hvor et tog, uanset hvad, ikke tilbydes SH-mode af signalsystemet også selvom trafiklederen aktiverer funktionen, som tillader toget at skifte til SH-mode.

Situationen er ikke direkte beskrevet som en procedure i ORF, men alligevel mener vi godt toget kan flyttes, nemlig i SR-mode. Alle relevante roller i ORF instrueres meget tydeligt i, *at tilladelse til at vælge eller kvittere SR-mode kun kan gives af trafiklederen ved hjælp af en driftsinstruks*. Det er selvfølgelig også reglen her.

Når trafiklederen og lokomotivføreren i samarbejde har forsøgt alle forhåndenværende midler for skift til SH-mode, må toget i stedet flyttes ved udveksling af en driftsinstruks 7 - Tilladelse til at starte i SR-mode efter opstart.

SH-mode

I SH-mode (*Shunting mode*) overvåger det mobile togkontrol anlæg, at toget ikke overskrider den højst tilladte hastighed på 25 km/t.

Skift til SH-mode kan ske efter anmodning fra lokomotivføreren eller efter tilbud af signalsystemet, som en del af en kørtilladelse ind i en sporspærring eller et rangerområde. Overskridelse af den højst tilladte hastighed for SH-mode vil medføre en automatisk bremseintervention.

Togdata indtastet af lokomotivføreren er ikke påkrævet i SH-mode.