

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.

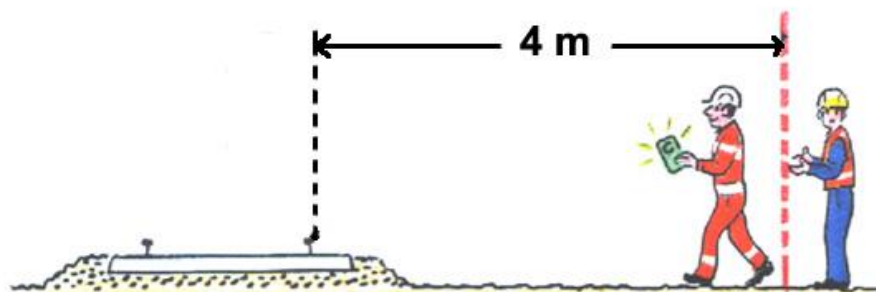
Undtagelsen

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.