

Teknisk Meddelelse

Sikkerhedsbærende

Teknisk Drift, Sikring

Nr. 30 / 22.06.2011 SB

Titel

Denne meddelelse beskriver retningslinierne for etablering af:
Retningsafhængig visning af ”overkørsel sikret”

Udarbejdet af: KVH, lok. 10899
Kontrolleret af: XCNJ/SNJ, lok. 19690/19564
Godkendt af: GEE, lok. 10786

Gyldig fra: 01.07.2011
Gyldig til: Indtil videre

Normniveau: BN2

Erstatter: --

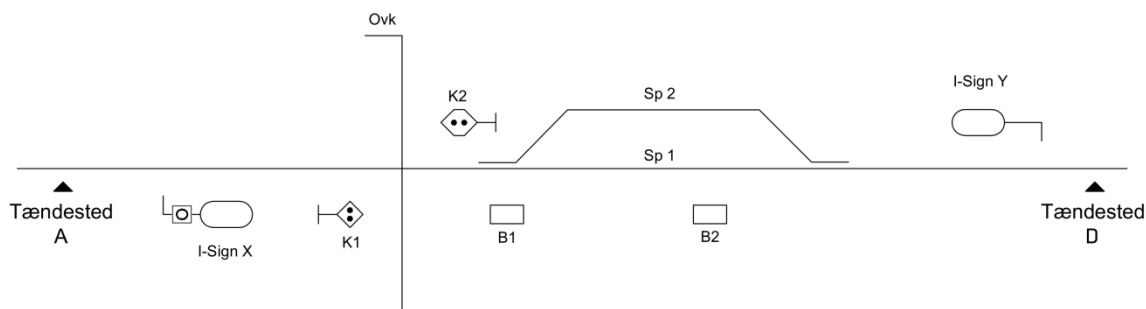
Fordeles til: Via Web, Pro Arc og fælles mail

Retningsafhængig visning af ”overkørsel sikret”

I overkørselsanlæg beliggende på eller nærvæd stationer, hvor der ikke er mulighed for at etablere fuld signalafhængighed til et hovedsignal i forbindelse med udkørselstogveje, kan der etableres retningsafhængig visning af ”overkørsel sikret” efter nedenstående tabel.

Dette for at undgå visning af ”overkørsel sikret” mod stationsområdet ved aktivering af overkørsels-anlægget for indkørende tog.

Tabellen tager udgangspunkt i nedenstående signalopstilling.



Ved tænding fra	Viser:			
	Uordens-signal K1	Overkørselssignal K2	B1-kasse	B2-kasse
A og fastlagt indkørsel /gennemkørsel fra X	"Slukket"		"Kontrol"	
D og fastlagt gennemkørsel fra Y	"Slukket"	"Ovk sikret"	"Kontrol"	"Kontrol"
Besat sporisolation (sp 1 eller sp 2) og fastlagt udkørsel mod X fra samme spor	"Slukket"	"Ovk sikret"	"Kontrol"	"Kontrol"
B1	med fastlagt udkørsel mod X	"Slukket"	"Ovk sikret"	"Kontrol"
	uden fastlagt udkørsel mod X	"Slukket"		"Kontrol"
B2 *)	med fastlagt udkørsel mod X	"Slukket"	"Ovk sikret"	"Kontrol"
	uden fastlagt udkørsel mod X	"Slukket"		"Kontrol"

*) : Eventuel mulighed for tænding og statusvisning af overkørselsanlægget fra Capp, Papp eller fjernstyringsanlægget ligestilles med tænding fra og visning i B2.

Forudsætninger for anvendelse af denne tekniske meddelelse:

- Der skal være fuld signalafhængighed mellem indkørselssignal X og overkørselsanlægget (mærke SR 11.6 på indkørselssignalet)
- Overkørselsanlægget skal være baseret på relægrupper (EH). Principper for anvendelse på andre anlægstyper skal aftales særskilt med TSA for overkørselsanlæg i hvert enkelt tilfælde.
- Sikringsanlægget skal have separat fastlægning for ind- og udkørselstogveje. I de tilfælde hvor dette ikke er tilfældet skal tilslutningsprincip aftales særskilt med TSA for sikringsanlæg i hvert enkelt tilfælde.

Anvendelsesbetingelse

Hvis der på en station uden signaler i udkørselsenden, skal foretages ombygning af et af overkørselsanlæggene på stationen, skal den her beskrevne funktion indføres på alle de på stationen beliggende overkørselsanlæg

Trafikal argumentation

For at imødegå den hasard, hvor et tog holdende på stationen vil kunne blive lokket til at afgå på at overkørslen går i gang og overkørselssignalet skifter fra "ovk ikke sikret" til "ovk sikret", vil det på stationer uden signaler i "udkørselsenden" blive etableret en afhængighed, således, at overkørsels-signalet på stationen ikke kan vise "ovk sikret", hvis det er et tog i retning mod stationen, som har aktiveret overkørslen.

Teknisk beskrivelse

I overkørselsanlægget opsættes et sikringsrelæ FU (Fastlagt Udkørsel), der i normalstilling er frafaldet.

Relæet trækker via en underkontakt på fællesrelæet for togvejsfastlægning for udkørsel mod overkørslen i stationssikringsanlægget. (Alternativt via en parallelforbindelse af underkontakter på togvejsfastlægningsrelæerne for udkørsel fra spor 1 og spor 2 mod overkørslen.)

Arrangementet strømforsynes fra den sikring i overkørselsanlægget, som strømforsyner styrerelæet (relæ 12 i gruppe 21).

Hvis overkørslen er placeret således at udkørselstogvejene mod overkørslen opløses før toget har passeret overkørslen tilføjes et selvholde strømløb til relæ FU via en seriekobling af:

- En overkontakt på FU
- En underkontakt på relæ 05 i gruppe 21 (eller 23), eller et repetérrelæ for samme.
- En underkontakt på relæ 02 i gruppe 21, eller et repetérrelæ for samme.
- En underkontakt på det nødopløsningsrelæ i stationssikringsanlægget, der trækker, når de aktuelle udkørselstogveje nødopløses (efter udløb af nødopløsningstiden), eller et repetérrelæ for samme.

I strømløbet til overkørselssignal K2's gule lanterne indsættes en underkontakt på relæ FU parallelt med underkontakt på styrerelæ (relæ 12 i gruppe 21) og overkontakt på relæ for 1.tid (relæ 09 i gruppe 21). Dette bevirker at det gule lys i K2 kun kan slukke såfremt relæ FU er trukket.

I strømløbet til overkørselssignal K2's hvide lanterne indsættes i serie med eksisterende kontakter en overkontakt på relæ FU. Dette bevirker at det hvide lys i K2 kun kan tænde såfremt relæ FU er trukket.

I strømløbet til betjeningskasse B2's hvide kontroltableau indsættes i serie med eksisterende kontakter en overkontakt på relæ FU. Dette bevirker at der kun vises "kontrol-blink" i B2 såfremt relæ FU er trukket.

Relæ FU frafaldsovervåges med en underkontakt på relæet indsat i trække-strømløbet til fastlagningsrelæ 02 i gruppe 21. Kontakten indsættes i serie med øvrige kontakter mellem stift 17 i gruppe 22 og stift 26 i gruppe 21.

Da der kun findes ét uordenssignal til overkørselsanlægget skal strømløbet til dette indrettes sådan at de 2 gule lanterne overvåges af hver sit lampekontrolrelæ (relæ 07 og 08 i gruppe 22). Husk i den forbindelse at lamperne i K1 skal være 30 V/15 W og at fatningerne skal passe til disse.

Der etableres ikke blinkkontrol i overkørselsanlægget, da der stadig vises hvidt blink mod tog i rundt regnet 50 % af passagerne.

Strømløb

I bilag 1 er principper for etablering af den beskrevne funktion vist.

Bilag 1

