Aas Arne

Fra: Brastad Jørn Kjetil W
Sendt: 19. januar 2018 12:50
Til: Dursun Safiye Emilie
Emne: SV: Endringsforslag til Teknisk regelverk

Hei

Jeg syns det ser greit ut bortsett fra at det er skrevet inn H i forbindelse med unntak under b). Hvis nedsettingen skal være halvutrustet så må det benyttes ERH, for å hindre at nedsettingen blir annullert ved passering av ny H balise i området med nedsatt hastighet. Det forutsetter at lokfører ikke trykker på høyningsknappen før han passerer signal 69B
Regner forøvrig med at det er flere enn meg som skal se på dette før det skal publiseres ☺

Mvh. Jørn

Fra: Dursun Safiye Emilie
Sendt: fredag 19. januar 2018 12:30
Til: Brastad Jørn Kjetil W <Jorn.Kjetil.W.Brastad@banenor.no>
Emne: SV: Endringsforslag til Teknisk regelverk

Hei igjen,

Da foreslår jeg følgende endring i regelverksteksten. Ser dette riktig ut?

Midlertidige hastighetsnedsettelser[rediger]

Generelt[rediger]

a) Bestemmelsene nedenfor skal anvendes ved alle midlertidige hastighetsnedsettelser på strekninger med utbygd ATC dersom:

1. Togframføringsforskriften krever bruk av baliser.
2. det av andre grunner (arbeid ved spor etc.) er ønskelig med ATC–overvåking.

b) Alle installasjoner skal være helutrustede (EH/SEH **eller BHT/SHT** skal benyttes).

Unntak: Der hvor dette kravet kan føre til at ATC–installasjonen forsinkes, kan installasjonen være halvutrustet (bare ERH "eller H").

Dette gjelder

1. når strekningen med midlertidig nedsatt kjørehastighet er kortere enn 400m, eller:
2. i akutte tilfeller (se avsnitt akutte tilfeller).

c) Bane NOR skal prosjektere[1], kontrollere og administrere midlertidige hastighetsnedsettelser.

[1] Ved behov kan andre prosjektere hastighetsnedsettelser.

Baliseplassering[rediger]

ERH[rediger]

a) ERH skal benyttes ved alle ATC–utrustede midlertidige hastighetsnedsettelser **hvor nedsatt hastighet er 130 km/h eller lavere**.

b) ERH skal plasseres ved signal 69A.

Signal 69A plasseres på tabellavstand + 150m til markeringsmerket, se Skilt/Plassering av skilt langs sporet/Skiltoversikt.

c) ERH skal kodes med MH lik hastigheten angitt på signal 69A.

d) ERH skal kodes med MA lik avstanden mellom signal 69A og signal 68D (markeringsmerke).

e) ERH skal ikke ha kortere avstand frem til første hovedsignal i kjøreretningen enn 150m.

EH/SEH[rediger]

a) EH/SEH skal benyttes ved alle helutrustede midlertidige hastighetsnedsettelser **hvor nedsatt hastighet er 130 km/h eller lavere**.

EH er første balise som passeres ved kjøring inn i området med midlertidig nedsatt kjørehastighet. SEH er første balise som passeres ved kjøring ut av området.

b) Dersom signal 68D og signal 69B står i samme punkt skal EH/SEH realiseres som én balisegruppe.

c) Dersom signal 68D og signal 69B ikke står i samme punkt, skal EH/SEH realiseres som 2 balisegrupper der B - balisene annulleres.

d) Dersom tog rutemessig snur i området, skal det plasseres ytterligere EH/SEH hvor SEH er annullert.

Midlertidige hastighetsnedsettelser hvor nedsatt hastighet er over 130 km/h[rediger]

a) For midlertidige hastighetsnedsettelser hvor nedsatt hastighet er over 130 km/h skal H og BHT/SHT benyttes i stedet for ERH og EH/SEH.

Hilsen Safiye

Fra: Brastad Jørn Kjetil W
Sendt: 18. januar 2018 12:05
Til: Dursun Safiye Emilie
Emne: SV: Endringsforslag til Teknisk regelverk

Hei

Det benyttes H baliser ved signalet. Hastigheten som kodes inn i H balisen går over til takhastighet ved passering av BHT, mens SHT låser opp den midlertidige hastigheten.

Mvh. Jørn

Fra: Dursun Safiye Emilie
Sendt: torsdag 18. januar 2018 11:09
Til: Brastad Jørn Kjetil W <Jorn.Kjetil.W.Brastad@banenor.no>
Emne: SV: Endringsforslag til Teknisk regelverk

Hei igjen,

Hvordan vil dette se ut i praksis. Benytter man fortsatt ERH ved signalet for å angi hastigheten det skal settes ned til, og deretter BHT i stedet for EH og SHT i stedet for SEH?
I EH kodes hastigheten. Det er ingen slik koding i BHT. Hvordan vil det påvirke løsningen?

Hilsen Safiye

Fra: Brastad Jørn Kjetil W
Sendt: 7. november 2017 12:31
Til: Dursun Safiye Emilie
Emne: SV: Endringsforslag til Teknisk regelverk

Hei

Her er et foreløpig svar på spørsmålene dine.
Jeg skal prøve å få lag noe mer og sende til deg når jeg får litt bedre tid.

Mvh. Jørn

Fra: Dursun Safiye Emilie
Sendt: mandag 6. november 2017 11:39
Til: Brastad Jørn Kjetil W <Jorn.Kjetil.W.Brastad@banenor.no>
Emne: SV: Endringsforslag til Teknisk regelverk

Hei,

Det høres ut som en fornuftig funksjon. (Vet du hva som kan være årsaken til at EH kun går til 130 km/h? ERH går jo helt opp til 270.) Koden for EH er AX 5, AY 2, og AZ 1—13 hvor AZ 13 er 130Km/h så det er begrensing i kodetabellen. AX 5, AY 3 og AZ 1-13 er koder for landegernse
For å ta det inn i trv trenger vi litt bedre dokumentasjon på hva som er gjort. Har du mulighet til å lage et underlag som forklarer:

- Hva som behovet. Det har ikke vørt noe stort behov, men det var ganske mye støy i forbindelse med Holmestrandstunellen. Kan kanskje bli et økende behov med flere FATC strekninger
- Hvorfor denne løsningen er den beste (finnes det andre baliser som kunne vært brukt? Hvorfor foretrekkes BHT/SHT?) Prøvde å se på alle muligheter i forbindelse med Holmestrand men BHT/SHT var den eneste løsningen som kunne brukes som en midlertidig løsning
- Eventuelle identifiserte farer (og eventuelle tiltak) Har ikke funnet noen farer, men det bør sikkert foretas en analyse
- Hva som er simulert, hvorfor, og resultater. Jeg testet senarioer som tilsvarte løsningen i Holmestrand. Jeg endret også en del på hastigheter for å se om de ble oppdatert innenfor BHT området, og det fungerte tilfredsstillende
- Vurdering av RAMS (Antar at dette vil være som for alle andre balisegrupper?) Ikke vurdert

Hilsen Safiye

Fra: Brastad Jørn Kjetil W
Sendt: 3. november 2017 08:58
Til: Dursun Safiye Emilie
Emne: SV: Endringsforslag til Teknisk regelverk

Hei

Det kom opp i forbindelse med at det var ønske om å sette ned hastigheten til 160Km/h gjennom Holmestrandstunellen. Dette lar seg ikke gjør med vanlig nedsetting da høyeste hastighet for å låse hastigheten er 130 km/h. Derfor så vi litt nærmer på om det var noen andre måter å løse dette på, og kom til at vi kunne prøve med BHT/SHT.
Jeg fikk kjørt en del filer på simulatoren på jernbaneskolen og det så ut til å virke fint. Vi hadde tenkt å prøve det ute, men kom aldri så langt før hastigheten var satt opp igjen.
Grunnen til at jeg foreslår dette er for å ha en mulighet til å bruke ATC ved nedsettinger over 130 Km/h hvis det blir aktuelt ved en senere anledning.

Med vennlig hilsen
Jørn Brastad

Senioringeniør

Bane Nor
Hastighetsovervåking, Signal
Mobil: 95700189
E-post: brjo@banenor.no

Fra: Dursun Safiye Emilie
Sendt: onsdag 1. november 2017 14:57
Til: Brastad Jørn Kjetil W <Jorn.Kjetil.W.Brastad@banenor.no>
Emne: Endringsforslag til Teknisk regelverk

Hei,

Jeg holder på å gå igjennom ATC-saker til møtet på fredag, og ser at du har sendt inn følgende endringsforslag til TRV:
Benytte BHT/SHT balisegrupper i forbindelse med midlertidige hastighetsnedsettelser for hastigheter over 130

Kan du utdype dette? Hva vil være fordelene med denne endringen?

Hva er konsekvensene for pålitelighet, tilgjengelighet, vedlikeholdbarhet og sikkerhet?

Med vennlig hilsen

Safiye Emilie Dursun
Senioringeniør

Bane NOR
Teknologi og regelverk, Digitalisering og teknologi
Mobil: 996 99 115
E-post: safiye.emilie.dursun@banenor.no

Besøksadresse: Stenersgata 1 D, Oslo
Postadresse: Postboks 4350, 2308 Hamar
Sentralbord: 05280 / banenor.no