

Referanse				Endring	Konsekvens for bruker
Bok	Kap	Avsn.	Side		
530	5	2.3.2		Skilt for kar. trasépunkt: skal være på <i>innvendig skinnesteg på høyre skinnestreg i kilometerretningen</i>	Presisering som gjør det enklere å finne igjen skiltet ute i sporet.
530	5	3.2.3.7		Jf. kap.11 – 2/3.1: Spv. tillates ikke lagt på bruer	
530	5	3.3.1		Krav til stigning/fall for spor mot plattform tatt ut til fordel for kap. 14, 2.3	
530	5	5.2		Sporavstander: For lave og/eller stømførende objekter er det henvist til bestemmelsene for kabelfritt profil i jf. JD510, som også er revidert mht. bestemmelser rundt sporavstand.	Mer helhetlige regler for å bestemme sporavstander
530	6	2.2	4	Pandrol VIPA er tilføyd i tabellen for spesielle sporkonstruksjoner	Pandrol VIPA er nå en standardisert sporkonstruksjon som kan velges ved behov for støydemning av spor på bruer uten ballast eller andre steder med spesielle behov for støydemning
530	6	2.2	4	Sporkonstruksjonen doble fjærspiker på tresviller er fjernet fra tabellen over spesiell sporkonstruksjoner – flyttet til tabell 6.3	Doble fjærspiker på tresviller er ikke lenger en aktuell sporkonstruksjon for nye spor/sporombygging
530	6	4.5	14	Ny figur er tilføyd – viser avslutning av ledeskinner ved overgang fra tresviller på bru til betongsviller utenfor bru	Beskriver løsning for avslutning av ledeskinner ved overgang fra tresviller på bru til betongsviller utenfor bru
530	6	6.5	27	Nytt avsnitt tilføyd om magnet for beskyttelse av overslag fra metallspen for isolerte skjøter	Ny komponent som kan brukes for å redusere overslag fra metallspen over isolerte skjøter er tilgjengelig
530	6	8.3	33	Nytt avsnitt tilføyd om ny sporkomponent – Oppkjørsbjelke for beskyttelse av komponenter/detektorer fra snøryddingsutstyr	Standardisert løsning for beskyttelse av detektorer og andre komponenter fra snøryddingsmaskiner er tilgjengelig
530	6.a	22-24	23-25	Nye avsnitt som viser Pandrol VIPA sporkonstruksjoner	Pandrol VIPA er nå en standardisert sporkonstruksjon som kan velges ved behov for støydemning av spor på bruer uten ballast eller andre steder med spesielle behov for støydemning
530	6.f	3	4	Nytt avsnitt som beskriver oppkjørsbjelke for beskyttelse av komponenter/detektorer fra snøryddingsutstyr	Standardisert løsning for beskyttelse av detektorer og andre komponenter fra snøryddingsmaskiner er tilgjengelig
530	10	2.3	7	Tekst endret slik at det klart går frem at profiler på hardt underlag også gjelder for konstruksjoner (bruer, kulverter og lignende)	Det går klarere frem hvilke anvendelsesområder som gjelder for profiler på hardt underlag
530	11	2.3	3	Tilføyd presisering om hensyn til baliser ved prosjektering av ledeskinner Tilføyd henvisning til vedlegg 6.f om oppkjørsbjelke for beskyttelse av ledeskinneavslutning	Det må tas hensyn til evt. baliser ved prosjektering av ledeskinner
530	11	3.4.3	11	Nytt avsnitt med henvisning til Pandrol VIPA som mulig sporkonstruksjon for bruer uten ballast med behov for ekstra støydemning	Pandrol VIPA er nå en standardisert sporkonstruksjon som kan velges ved behov for støydemning av spor på bruer uten ballast eller andre steder med spesielle behov for støydemning

Referanse				Endring	Konsekvens for bruker
Bok	Kap	Avsn.	Side		
530	11	3.5	12	Avslutning av ledeskiner i profil 49E1 beskyttes med oppkjørsbjelke – henvisning til vedlegg 6.f	Standardisert løsning for beskyttelse ledeskiner og andre komponenter fra snøryddingsmaskiner er tilgjengelig
530	11	3.7.1	14	Endringer i figur 11.9. - endret plassering av figurelementer og forklarende tekst tilføyd	Lettere å forstå figur 11.9.
530	12	3	4	Tilføyd tekst om at planoverganger kan bestå av kombinasjon av ulike elementtyper for planoverganger med liten trafikk	Planoverganger kan prosjekteres med kombinasjon av ulike elementtyper for planoverganger med liten trafikk
530	14			Figur 14.1 er tegnet på ny for å harmonere med figur 14.2/rette opp i uklårheter.	Unngår misforståelser rundt hvordan kurveutslag måles i forhold til plattformer.
530	14	2.3		Større stigning/fall for spor mot plattform en tidligere tillates.	Enklere å prosjektere spor mot plattform/plattform i fallende terreng. Ingen togdriftsmessige konsekvenser, jf. kontakt med togselskapene.
530	14	2.4		Nytt krav for "grønn sone": mekanisk stengsel	
530	14	2.5.3		Breddetillegg for "truck" på plattformer er erstattet med "servicebil" for å bedre forståelsen	Bedre forståelse av regelverket ved breddeberegning
531	6	3.4	5	Kompetansekrav for sveiseansvarlig endret slik at lang erfaring kan erstatte formelle EWT krav	Kan gjøre det enklere for entreprenører å få på plass sveiseansvarlig i bedriften
531	6	5.2.1	12	Tilføyd krav om tilsyn av midlertidig laskeforbindelser uten bruk av bolt gjennom skinne	Ved bruk av nødlaskeforbindere uten bolt gjennom skinne må visuell kontroll utføres jevnlig
531	6.n			Vedlegget er oppdatert mhp. godkjente nødlaskeforbindere	2 nye nødlaskeforbindere er tilføyd, mens 1 utgår
531	8	4.1	5	Tilføyd tekst om at sporentreprenøren skal forvise seg om at synlige trekkerør fra kabelkanal er lagt ut til korrekt sville før øvre ballastlag fylles på.	
531	10	3	5	Nytt avsnitt med krav til skinneforbindelse over skjøter i skinnestrenger som fører returstrøm – henvisning til JD 540, kap.12	Innebærer en presisering av krav til skinneforbindelse
532	4.b			Generiske arbeidsrutiner endret i henhold til RAMS-møter. Fullstendig endringslogg finner du her .	Oppdatert rutiner.
532	7	4.1	5	RMS verdier er tilføyd i tabell 7.2 –inngrepskriterier for bearbeiding av skinner	Det er lettere å sammenholde målinger fra Roger 1000 med inngrepskriteriene
532	9	3	5	Tilføyd krav til skinneforbindelse over skjøter i skinnestrenger som fører returstrøm – henvisning til JD 540, kap.12	Innebærer en presisering av krav til skinneforbindelse
532	11.e	1.4	4	Nye temperaturgrenser for påleggsveising hvor det tillates å påleggsveise manganstålkryss ned til -10°C	Påleggsveising av manganstål kan utføres ved lavere temperatur enn det som tillates i dag

Referanse				Endring	Konsekvens for bruker
Bok	Kap	Avsn.	Side		
532	11.e	4.7	18	Påføring av korrosjonshindende olje er fjernet fra etterfølgende sporarbeider	Det er ikke lenger nødvendig med påføring av olje etter påleggsveising
532	13	3.1.2 3.1.3		Utløsende krav for trangt spor har blitt skjerpet med en ny <i>umiddelbargrense</i> , mens de lavere hastighetsklassene har fått lempet på tiltaksgrensene	
532	13	3.1.4. 1		Begrenset liggetid for strekkbolter i sporet <i>er opphevet</i> .	Ingen konsekvens at strekkbolter ligger mer enn ett år. Behandlet i sentralt RAMS-møte
532	13	3.2.2		Siste revisjon (1.5.07) medførte at ordlyden myntet på vindskjevheter erstattet ordlyden myntet på høyde-/overhøydefeil. Et nytt punkt c) 2. gjenoppretter den gamle ordlyden for tiltaksgrensefeil.	Tydligere utløsende krav for ulike parametre i vertikalgeometrien
532	13	6.4.2	19	Tilføy tekst der det åpnes for å utelate hastighetsnedsettelse etter gjennomgående sporjustering med bruk av kantvibrator og ballastfordeler, og der sporet ikke løftes mer enn maksimalt 2 cm. Hastighetsnedsettelse kan utelates, dersom man med aktiv bruk av meteogrammer kan fastslå at skinnetemperaturen ikke kommer til å overstige +30 OC i tidsrommet frem til sporet er konsolidert tilsvarende 50 000 bruttotonn	Sporjustering kan gjennomføres uten hastighetsnedsettelse dersom værprognoser tillater det