

Avsnitt	Side	Forandringer
<b>Kapittel 1 Forord</b>		
		Generelt er det foretatt noen omformuleringer og presiseringer.
1	2	Endret gyldighetsområde for det tekniske regelverket fra å gjelde hele jernbanen i landet, til å kun gjelde for Jernbaneverkets Infrastruktur.
1	2	Skrevet om avsnittet om elkraft.
<b>Kapittel 2 Generelle bestemmelser</b>		
		Generelt er det foretatt noen omformuleringer og presiseringer.
3	5	IEC 1508 er erstattet av IEC 61-5-08.
4.3.2	7	Presiseringer av håndtering av sikkerhetsfeil.
<b>Kapittel 3 Definisjoner, forkortelser og symboler</b>		
		Generelt er det foretatt en del omformuleringer og presiseringer.
<b>Kapittel 4 Generelle tekniske krav</b>		
		Generelt er det foretatt noen omformuleringer og presiseringer.
<b>Kapittel 5 Innvendig sikringsanlegg</b>		
		Generelt er det foretatt noen omformuleringer og presiseringer.
		Enkelte tegninger er endret slik at det er samsvar mellom tekst og figur.
<b>Kapittel 6 Utvendig sikringsanlegg</b>		
		Generelt er det foretatt noen omformuleringer og presiseringer.
		Enkelte tegninger er endret slik at det er samsvar mellom tekst og figur.
2	4	Avsnittet er omskrevet og avsnitt 2.1.1 og 2.1.2 er fjernet.
3.1.2	5	Minste siktavstand til forsignal er definert.
3.4.2.1	10	Kravet " Kryssingsstasjoner på dobbeltspor skal kunne håndtere kryssinger/forbikjøringer for begge hovedspor uavhengig av hverandre." er endret til bør.
4	19	Avsnittet er nytt og omfatter avstand fra hastighetsskilt til markeringsmerke. Dette er krav som er gitt i eget brev. Samtidig er det åpnet for at man kan skilte hastigheter inntil 160 km/h på fri linje uten at FATC benyttes, gitt at en del forutsetninger følges.
5	14	Skinnebruddsdeteksjon kreves fremdeles, men ikke nødvendigvis ved sporfelter.
5.2.3	16	Alternativet med jordinger isolert fra absolutt jord er fjernet av praktiske årsaker.
5.2.4	16	Avsnittet er rettet siden ordene fritt og belagt var byttet om.
5.2.6	16	Isolerte skjøter SKAL nå være kontrollert elektrisk. Tidligere bør.
6	23-25	Hele avsnittet er skrevet en del om. Mye av det som stod i tilsvarende avsnitt i JD 551 er overført til dette avsnittet. Avsnittet bør studeres.
6.3	23	Krav hva slags skinnetype sporsperren er utført for er fjernet.
6.3.1.2	23	Holdekraften er endret fra 4 kN til 1 kN.
7	26-29	Hele avsnittet er skrevet en del om. Mye av det som stod i tilsvarende avsnitt i JD 551 er overført til dette avsnittet hvorpå det er foretatt en del presiseringer. Avsnittet bør studeres.
7.2.2.1	28	Figurenes tekst er justert i henhold til figurene.
7.3.1	28	Det SKAL være maksimum 6 m mellom angrepspunkter i drivverket.

Avsnitt	Side	Forandringer
7.3.2.1	28	Figurenes tekst er justert i henhold til figurene.
7.4	29	Avsnittet er nytt.
8	30	Hele avsnittet er skrevet en del om. Mye av det som stod i tilsvarende avsnitt i JD 551 er overført til dette avsnittet hvorpå det er foretatt en del presiseringer. Avsnittet bør studeres.
9	31	Hele avsnittet er skrevet en del om. Mye av det som stod i tilsvarende avsnitt i JD 551 er overført til dette avsnittet hvorpå det er foretatt en del presiseringer. Avsnittet bør studeres.
9.2.2	31	Løsekraften på 10 kN er omdefinert til 7 kN for hastigheter under eller lik 130 km/h og 10 kN over 130 km/h.
<i>Vedlegg 6.0 oppdatert</i>		
<i>Vedlegg 6.a</i>		
1	3-9	Tabellene for målavstand er utvidet til også å gjelde 5 km/h inndeling og enkelte feil i forrige utgave er rettet opp.
<b>Kapittel 7 Linjeblokk</b>		
		Generelt er det foretatt noen omformuleringer og presiseringer.
3.1	6	Et "fjerde signalaspekt" er krevd som et funksjonskrav til linjeblokken. Det medfører ikke endring i optisk signalering, men medfører at linjeblokken må kunne håndtere "bortflytting" av signalbilder.
<b>Kapittel 8 Veisikringsanlegg</b>		
		Generelt er det foretatt noen omformuleringer og presiseringer.
3.2	4	Ordet forringingstid er endret til forringingstid.
3.4.1	5	Avsnittet er omstrukturert
4	10	Første linje: Skal er endret til bør.
4.6	13	Avsnittet er nytt og omfatter plassering, styring, funksjon og indikering.
<b>Kapittel 9 Andre anlegg</b>		
		Generelt er det foretatt noen omformuleringer og presiseringer.
4.3	8	Avsnittet er nytt og setter krav til indikeringen.
5	9	Det meste av det som stod under dette avsnittet er tatt bort siden dette hadde preg av stoff egnet for lærebok.
<b>Kapittel 10 ATC</b>		
		Generelt er det foretatt noen omformuleringer og presiseringer.
2	3	Hastighetsgrensen for bruk av DATC er økt fra 130 km/h til 160 km/h.
2.9	5	Avsnittet er utvidet noe.
2.10	5	For DATC skal det ikke benyttes H(G) gruppe for å gi hastighet ved BU –SU område. Overført til 3.10, FATC.
3	7	FATC kreves ikke alltid for hastigheter over 130 km/h. Grensen er økt til 160 km/h med visse forutsetninger.
3.1	7	Signalers kjørehastighet økes til 270 km/h generelt når ikke A-bortflytting skal være aktiv.
3.5	7	Frittstående forsignal lenkes til innkjørhovedsignal, fremfor forsignal for innkjørhovedsignal.
3.6	7-8	Avsnittet er endret slik at gjennomsignalering kan gjennomføres med XP-indikering, hvor X ikke er låst til 10 eller 0 som tidligere.

Avsnitt	Side	Forandringer
3.7	8	Lenking av signalthøyningsgruppe er tatt med.
3.8	9	Kravet om trappesignalering er fjernet. Samtidig er det åpnet for å kunne benytte H(k2) og overlappende kurvededsettelse A3 for lettere kunne foreta krengetog tilpassinger.
3.10	9	Den kodede hastighet for grensebaliser for grense mot DATC endres fra 130 km/h til 160 km/h.
5	12-24	Tabellene er endret i samsvar med ovennevnte endringer.
<i>Vedlegg 10.0 oppdatert</i>		
<i>Vedlegg 10.a</i>		
1	1-3	Vedlegget er nytt og gir retningslinjer ved prosjektering av N- og RO baliser.