

Referanse				Endring	Konsekvens for bruker
Bok	Kap	Avsn.	Side		
530	1			Oppdatert tekst i henhold til JBV's organisasjon	Ingen
530	2			Godkjenning av tekniske komponenter og systemer. Nytt avsnitt.	Tekniske kravspesifikasjoner skal følges.
530	2			Kompetanse	Oppdragsgiver skal forvise seg om at prosjekterende og utførende enheter har tilstrekkelig kompetanse.
530	2			Dokumentasjon. Setter generelle overordnede krav til dokumentasjon, og stiller konkrete krav til prosjekterende og utførende (entreprenør) med tanke på å dokumenter/garanter utført arbeid. Stiller konkrete krav til eier om å oppbevare og vedlikeholde dokumentasjon, samt at BDB skal benyttes.	Oppfølging av prosjekterende og utførende.
530	4	1	3	Presisering av maks. hastighet og aksellast for gamle malmvogner	Økning i aksellast og hastighet på Ofotbanen gjeldende fra 1999 gjelder ikke gamle malmvogner
530	5	2.3.1		Henvisning til kap. 5 [JD515] for nytt kilometermerke	Ingen
530	5	2.3.2 (gml.)		Skilting av hundremetermerker: Avsnittet utgår i sin helhet.	Gjennom arbeidet med strategidokumentet <i>Opprydding i kilometreringen</i> er hundremetersmerkene bedømt til å med fordel kunne vike for en gunstigere merking gjennom merking av <i>trasépunkter og deres km</i> , alternativt kun punkttype og i tillegg <i>eksakt km</i> for hver KL-mast. Se neste to punkt.
530	5	2.3.2 (nytt)		Ny bestemmelse om merking av alle karakteristiske trasépunkter i skinnesteg. Skisse for skilt.	Denne referansen vil forenkle gjenkjenning/posisjonering på kilometer betraktelig ved arbeider i eller i tilknytning til sporet.
530	5	2.3.2.1		Ny bestemmelse om muligheten for merking av eksakt km på KL-master dersom forenklet merke etter 2.3.2 (jf. 2.3.2 (gml.)) over benyttes. Skisse for skilt.	Merking av eksakt km er straks mer lesbart for kjørende i tillegg til gående personell, og slike merker forenkler merkene for trasépunkter slik at disse kan flyttes/gjenbrukes.
530	5	2.3.3		Henvisning til kap. 5 [JD515] for kjedebruddsskilt.	Ingen
530	5	3.2.3		Krav til minste lengde av sporavsnitt med <i>konstant krumning</i> er presisert til å gjelde på <i>fri linje</i> .	Ved stasjoner og lignende blir dette kravet for strengt og er derfor modifisert mht. byggelengde og gjennomførbarhet

Referanse				Endring	Konsekvens for bruker
Bok	Kap	Avsn.	Side		
530	5	3.2.5		<p>Avstandskravet mellom veksler og overgangskurver på 15 m er bedømt til i mange tilfeller å være for strengt. Samme krav som til rettlinje i sporsløyfer (3.2.6.1) anvendes derfor. Dette kravet innføres også for tilfellene der:</p> <ul style="list-style-type: none"> • stokkskinneskjøter for veksler med motsatt krumning møtes • sirkelkurve møter stokkskinneskjøt for veksler med motsatt kr. <p>De ulike sporarrangement understøttes av figur.</p>	<p>Det gamle 15 m-kravet kan betraktes som "særnorsk" og har et vedlikeholdsmessig aspekt. Kravet er videre urimelig mht. til byggelengde, og disp. må i de fleste tilfeller innvilges. En kortere lengde har lenge vært etterlyst av forvaltningen og understøttes av tyske normer på området.</p>
530	5	3.2.6		<p>Avsnittet er delt i underavsnittene 3.2.6.1) <i>Sporsløyfer ved dobbeltspor</i> og 3.2.6.2) <i>Avvik til kryssningsspor/forgreninger av hovedspor</i>.</p>	<p>Å betrakte disse to ulike sporarrangementene likt, er å regne for en tidligere feil i regelverket som nå er rettet opp. Kravene til sporsløyfer er uendret og langt strengere enn kravene til avvik til kryssningsspor/sporforgreninger</p>
530	5	3.2.6.1 (gml.)		<p>Avsnittet beskrev sporsløyfer i kurver. Avsnittet utgår i sin helhet.</p>	<p>Sporsløyfer i kurver skal ikke forekomme. Disse har vist seg lite egnet og vanskelige å vedlikeholde.</p>
530	5	3.2.6.2		<p>Kravene til avvik til kryssningsspor/forgreninger av hovedspor er lempet på med ny tabell utfra vekseltypen som anvendes.</p> <p>I tillegg er innført nytt krav om avstand mellom to veksler som følger hverandre, med samme retning, i hovedspor, krav oppført i ny tabell utfra vekseltypen som anvendes.</p> <p>- De ulike sporarrangement understøttes av figur.</p>	<p>- Lemping på kravet muliggjør mindre byggelengde ved prosjektering av beskrevet geometri. Gammelt krav er å betrakte som en tidligere feil i regelverket.</p> <p>- Kravet gir forbedring mht. sporføring/vedlikeholdsbehovet</p> <p>Begge krav understøttes av tyske normer på området.</p>
530	5	4.3.4		<p>Avsnittet har fått nytt navn i tråd med de foregående. Situasjonen "uten overhøyde" har fått lagt til en hastighetsformel til.</p>	<p>Formelen som muliggjør høyere hastighet fordi en rettlinje er lagt inn mellom to kontrakurver syntes å feilaktig være utelatt i tidligere "Trykk 302.1" og dermed videreført til dagens traséregelverk.</p>

Referanse				Endring	Konsekvens for bruker
Bok	Kap	Avsn.	Side		
530	5	6		Avsnittet i sin helhet har gjennomgått noen justeringer og presiseringer.	Endringene er i hovedsak utført på grunnlag av arbeidet med ny <i>Standard for stasjoner</i> . Ønskede endringer i Teknisk regelverk på området har vært antydning overfor alle hovedenheter ved Hovedkontorets gjennomgang av førsteutkastet til standarden. Endringer som ikke har blitt kommentert har blitt implementert som beskrevet i de følgende linjene.
530	5	6.1		Ved bygging av <i>ny</i> plattform skal heretter alltid <i>høy</i> (700 mm) plattform benyttes.	Høy plattform bygges for å lette adkomst til tog, samt for å oppnå mer ensartet plattformutforming i fremtiden
530	5	6.1		All plattformprosjektering skal også ta hensyn til drenering	Presisering av en byggeteknisk nødvendighet
530	5	6.2		For nærtrafikk utenom østlandsområdet kan plattformlengde reduseres fra 250 m til 100-175 m. Kravet til 350 m lang plattform på fjerntrafikkplattform gjelder for minst én av plattformene.	Presisering og til dels lemping på krav/forenkling av plattformarrangement
530	5	6.4		Krav til adkomst til plattform er skjerpet betydelig gjennom innføring av tre nivåer - kryssing i plan, - med utvidede tiltak og planfri kryssing. Nivåene beskrives gjennom en figur med tilhørende tabell.	Fra upresise krav til skjerping og kvantisering av krav for økt passasjersikkerhet under adkomst til plattformer.
530	5	6.5.1		Tilleggskrav til sikkerhetssonen: Skal alltid være hinderfri.	presisering
530	5	6.5.2		Krav til oppholdssonens bredde: for $n < 50$ passasjerer settes $n = 0$	presisering – for å unngå fordyrende avrundning ved beregning av plattformbredde
530	6.a	12	13	Spesifisering av ny sporkonstruksjon med Pandrol Fastclip på tresviller for S49/S54	Pandrol Fastclip tilgjengelig på tresviller
530	6	2.1	4	Ny sporkonstruksjon med Pandrol Fastclip på tresviller for S49/S54	Pandrol Fastclip tilgjengelig på tresviller
530	6.d	4.1	19	Figur av ny underlagsplate for Pandrol Fastclip på tresviller	Pandrol Fastclip tilgjengelig på tresviller
530	6	5.3.1	18	Pandrol e2071 presisering i tabell 6.17	ingen
530	6	5.3.3	21	Ny mellomleggsplate for Pandrol Fastclip på tresviller	Pandrol Fastclip tilgjengelig på tresviller
530	6	5.3.4	21	Ny underlagsplate for Pandrol Fastclip på tresviller	Pandrol Fastclip tilgjengelig på tresviller

Referanse				Endring	Konsekvens for bruker
Bok	Kap	Avsn.	Side		
530	11	2.3	3	Presisering av teoretisk brulengde i forbindelse med krav til ledeskinner	Kravet om ledskinner avhengig av brulengde er bedre definert