

Indhold

- ORS information i støbeskeen
- Tog opstart – starte en kørsel
- Sikker og Klar (tog)
- Kørsel med defekt materiel
- Skriftlig ordre – Fortsæt
- Kontrol af mærke for hastighedsnedsættelse
- Skift til RM-mode
- Markering af arbejdssted

ORS information i støbeskeen

Nu varer det ikke længe før vi for alvor tager CBTC i brug, og dermed også ORS. Der har været et stort ønske om mere information om baggrund, forklaring eller tolkning på spørgsmål omkring ORS.

Det har hele tiden været tanken at vi skal have en informationskanal som vi kender det fra SR.

Det endelige format er ikke på plads, men i de følgende afsnit, vil vi forsøge at svare på nogle af de spørgsmål der har været rejst omkring ORS.

Tog opstart – starte en kørsel

Spørgsmål:

Hvornår må trafiklederen anvende den mundtlige tilladelse og hvad var den tiltænkt?

Svar:

Oprindeligt var det mobile CBTC system tilsluttet togets batterier på en sådan måde, at toget mistede sin lokalisering når det blev rigget ned.

Derved var der mange tog der skulle optages i systemet på Skriftlig ordre - Fortsæt når toget igen blev rigget op.

Det ville medføre en stor arbejdsbelastning for trafiklederne, og derfor blev reglen om mundtlig tilladelse indført i ORS.

Teknikken har ændret sig siden da, og vi vil derfor ikke længere få den slags problemer efter kørestrømsafbrydelser. Samtidig har vores erfaringer fra de afholdte test weekender, vist at reglen blev anvendt i en sammenhæng og i et omfang der ikke var tiltænkt.

Reglen om brug af mundtlige tilladelser er stadig gældende men fjernes ved først kommende rettelse.

Sikker og Klar (tog)

Spørgsmål:

Hvornår skal et tog være sikker og klar?

Svar:

Et tog skal altid være sikker og klar når det sættes i drift. Det vil sige,

- når lokomotivføreren klargør førerrummet første gang (typisk om

morgenen), eller

- efter at have klargjort nyt førerbord efter vending på en endestation.

Når der skiftes lokomotivfører uden at afslutte førerbordet, er dette derimod en overlevering af et klargjort tog, der allerede er sikker og klar.

Spørgsmål:

Hvad gør man hvis togradioen ikke virker

Svar:

Er togradioen tilmeldt og der ikke er fejlmeldinger der indikerer at den er defekt, må den betragtes som værende virksom.

I disse tilfælde behøver man derfor ikke at kalde op for at sikre at radioen virker.

Spørgsmål:

Hvad gør man hvis der sker noget undervejs?

Svar:

Hvis radioen fejler undervejs, forholder man sig som ved alle andre fejl. ORS har en procedure for hvad man gør hvis det ikke er muligt at opnå forbindelse mellem lokomotivfører og trafikleder. DSB har ligeledes procedurer, for hvordan en defekt radio håndteres.

Dermed kan man fortsætte til endestationen, men man kan ikke klargøre et tog til at blive sikker og klar, hvis radioen ikke virker.

Kørsel med defekt materiel

Spørgsmål:

Må trafiklederen ændre på det trafiklederbeskyttede område, efter at et tog har fået tilladelse til at køre?

Svar:

Nej det må trafiklederen ikke. Når det trafiklederbeskyttede område først er etableret, og toget har tilladelse til at køre, må trafiklederen ikke ændre på området. Dvs. der må ikke "klippes" af området bag ved toget efterhånden som det kører.

Trafiklederen kan selvfølgelig altid aftale med lokomotivføreren at toget standses tidligere end først aftalt, men det trafiklederbeskyttede område må stadig ikke fjernes, før lokomotivføreren har meldt at kørslen afsluttet og materiellet er intakt.

Spørgsmål:

Hvor mange tog må der være i ét trafiklederbeskyttet område?

Svar:

Der må kun være ét.

Spørgsmål:

Hvordan udføres selve kørslen og med hvilken hastighed?

Svar:

Toget skal fremføres overvåget, såfremt det er muligt, efter CBTC systemets og materiellets højst tilladte hastighed.

Hastigheden for et defekt tog der ikke er overvåget er maks. 40 km/t.

Spørgsmål:

Hvad er endepunktet for kørsel med defekt materiel

Svar:

Endepunkt for kørsel med defekt materiel vil altid være et entydigt punkt som f.eks. en nærmere angivet perron.

Skriftlig ordre – Fortsæt

Spørgsmål:

Hvornår må der gives en Skriftlig ordre - Fortsæt forbi et afsnitsmærke?

Svar:

Kan lokomotivføreren se mærket men ikke nødvendigvis læse identifikationsnummeret, gives Skriftlig ordre - Fortsæt forbi mærket. Kan lokomotivføreren ikke se mærket gives Skriftlig ordre - Fortsæt til næste mærke toget møder.

Kontrol af mærke for hastighedsnedsættelse

Spørgsmål:

Hvornår må man genoptage kørslen forbi et afsnitsmærke hvor mærke for hastighedsnedsættelse er opsat?

Svar:

Mærke for hastighedsnedsættelse skal kontrolleres for den enkelte rute, inden et tog eller ICI køretøj får tilladelse til at køre.

Når kontrollen er udført med tilfredsstillende resultat, må ruten benyttes i normalt omfang.

Trafiklederen skal notere i trafiklederloggen når kontrollen er udført.

Skift til RM

Spørgsmål:

Hvornår må lokomotivføreren bekræfte et skift til RM?

Svar:

Selve skiftet til RM kræver en mundtligt tilladelse fra trafiklederen.

Dette er beskrevet i definitionen: Bekræft RM.

Har lokomotivføreren fået en Skriftlig ordre – Fortsæt, er dette samtidig en tilladelse til at bekræfte skiftet til RM.

Markering af arbejdssted

Spørgsmål:

Kan et aflåst sporskifte erstatte et dobbeltrettet stopmærke?

Svar:

Ja. Kan det sikres at ingen tog eller køretøjer kan nærme sig arbejdsstedet, f.eks ved at aflåse et sporskifte, så er det ikke nødvendig at opstille dobbeltrettede stopmærker fra den retning.

Trafikal regelansvarlig ORS

Spørgsmål:

Hvem kan tolke på hvad der står i ORS?

Svar:

Det er den trafikale regelansvarlige, der udover at have ansvaret for at udgive ORS også har eneretten til at tolke betydningen af disse bestemmelser.

Den trafikale regelansvarlige for ORS er placeret i Kvalitet og Sikkerhed – Jernbanesikkerhed.