



Forhold i forbindelse med sporspærringer på strækninger med ERTMS.

Søren Kirkegaard

23/11 2020

banedanmark



Forudsætninger for at tage en sporspærring

- Uddannet sporspærringsleder
En supplerende uddannelse til SR-arbejdslederuddannelsen.
- Hvis der er køretøjer i spærringen:
SR1-arbejdsleder med sporspærringslederuddannelse
samt rangerlederuddannelse.

Hvis teknisk udstyr afmonteres ...

Det kan være akseltællere og kilometerbaliser.

Det **skal** påmonteres af korrekt uddannet personale fra Banedanmark eller Thales-Strukton. Banedanmark skal kontaktes i sådan en situation.

Infrastrukturkoordinatoren i TKC-Vest i Fredericia kan være behjælpelig med tilkald og det samme kan trafiklederen for den pågældende strækning.

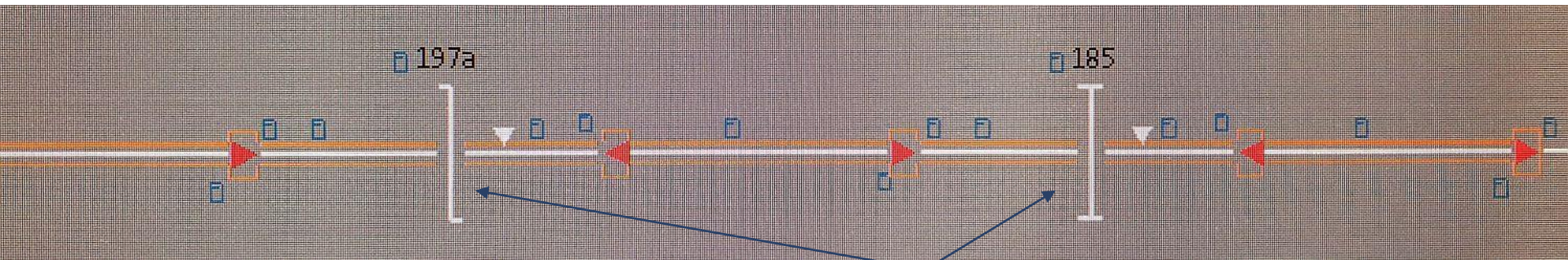
Påsætning af bane- vejkøretøjer

Brug af bane- vejkøretøjer vil altid resultere i mindst ét besat akseltællerafsnit når arbejdet er slut og køretøjet er sat af - medmindre kørslen afsluttes i et permanent rangerområde.

Akseltællerafsnittet skal køres rent (nulstilles) af et plantog og det har dermed konsekvenser for driften – punktligheden.

Påsætning af bane- vejkøretøjer

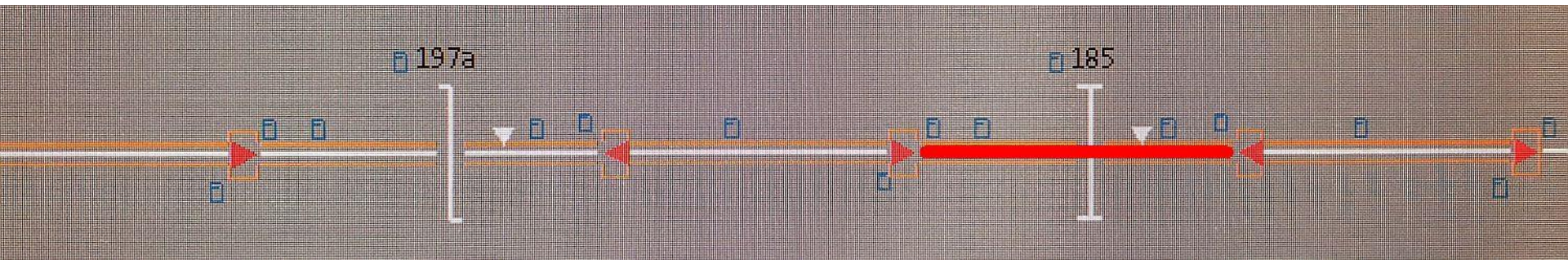
Hvis der skal sættes af et andet sted end der sættes på, kan følgende metode benyttes for at minimere påvirkningen:



Der skal sættes på i overkørsel 185 og sættes af i overkørsel 197a.

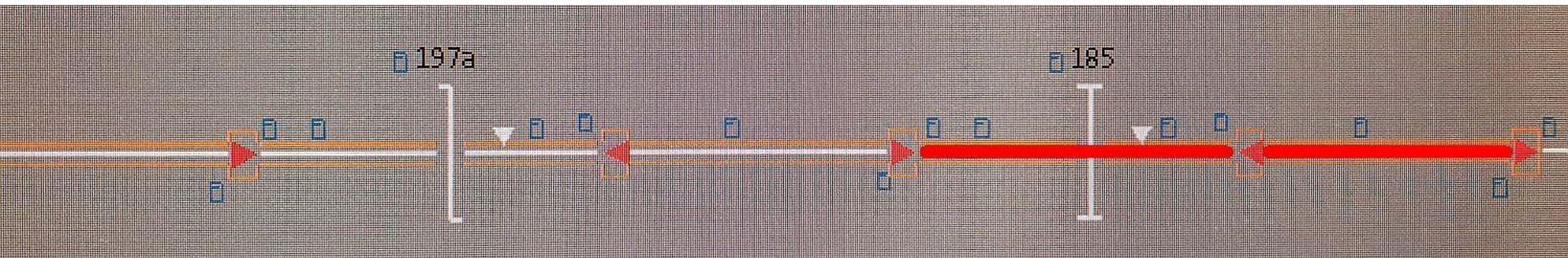
Påsætning af bane- vej køretøjer

1. Der sættes på i overkørsel 185



Påsætning af bane- vejkøretøjer

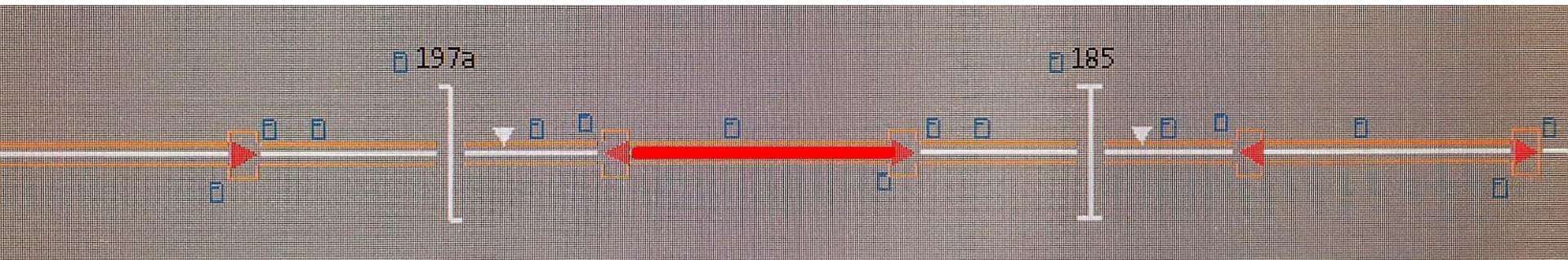
2. Der køres ind i afsnittet efter overkørsel 185



3. Trafiklederen anmodes om at nulstille akseltælleren i overkørsel 185.

Påsætning af bane- vejkøretøjer

4. Der køres tilbage mod overkørsel 185 og arbejdsstedet.

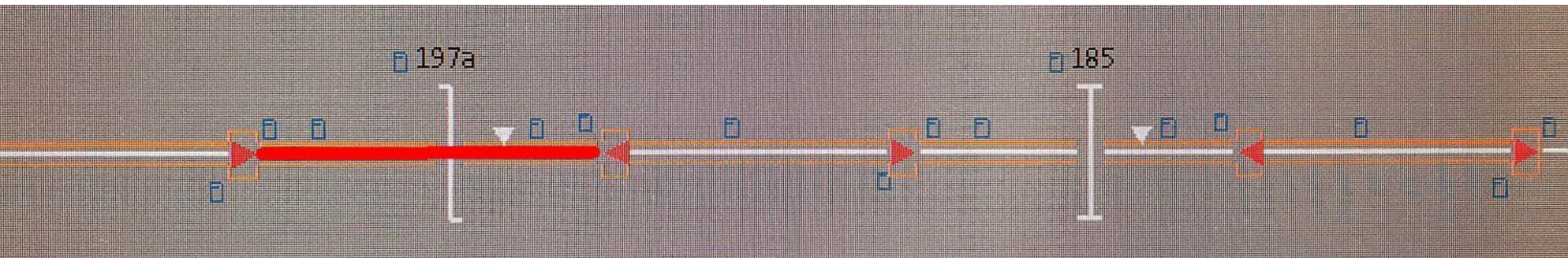


5. Afsnittene bliver frie efter passage.

6. Der arbejdes i sporspærringen som planlagt.

Påsætning af bane- vejretøjer

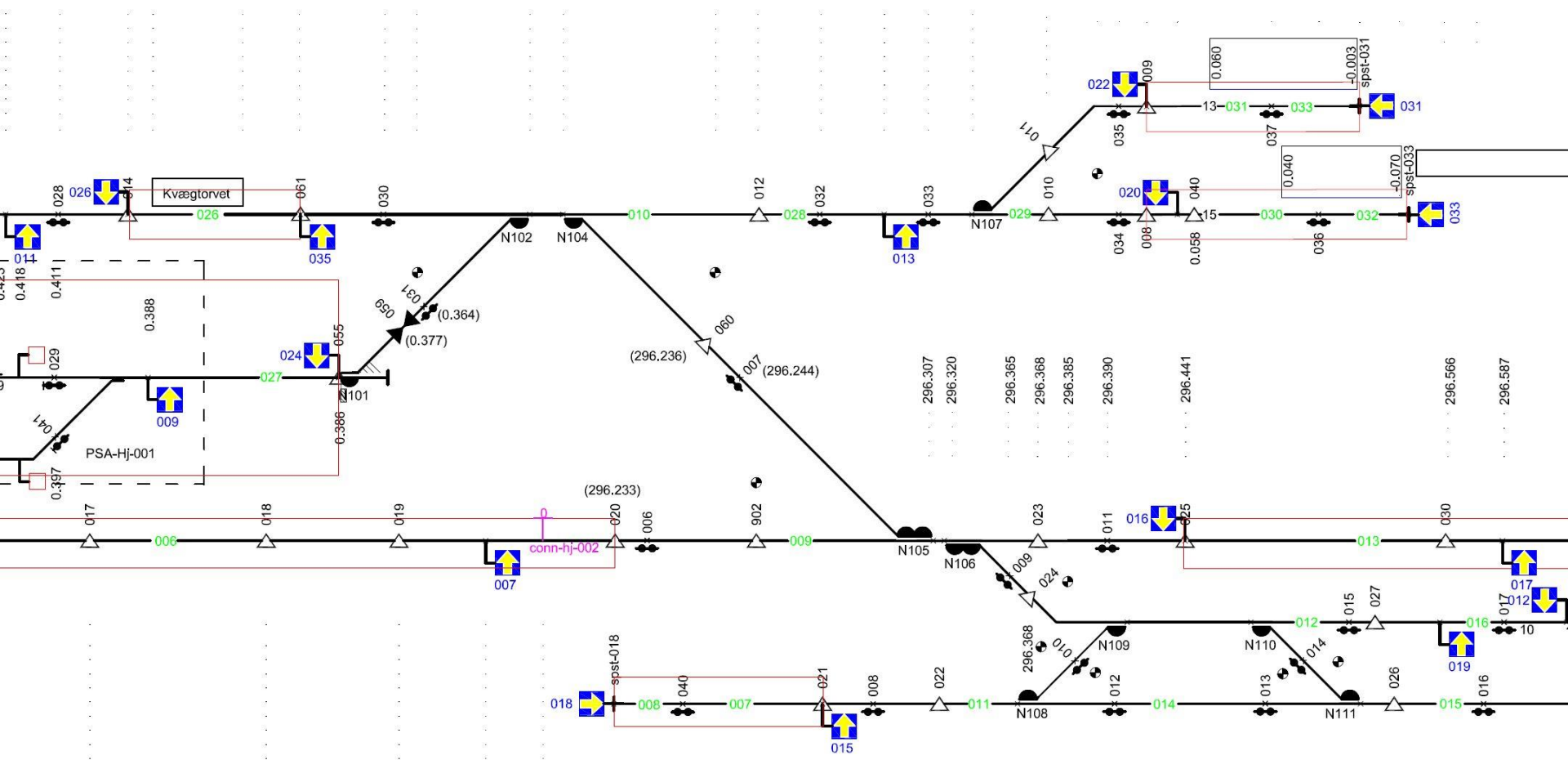
7. Arbejdet er færdigt og køretøjet er sat af.



Der er nu kun besat i overkørsel 197a.

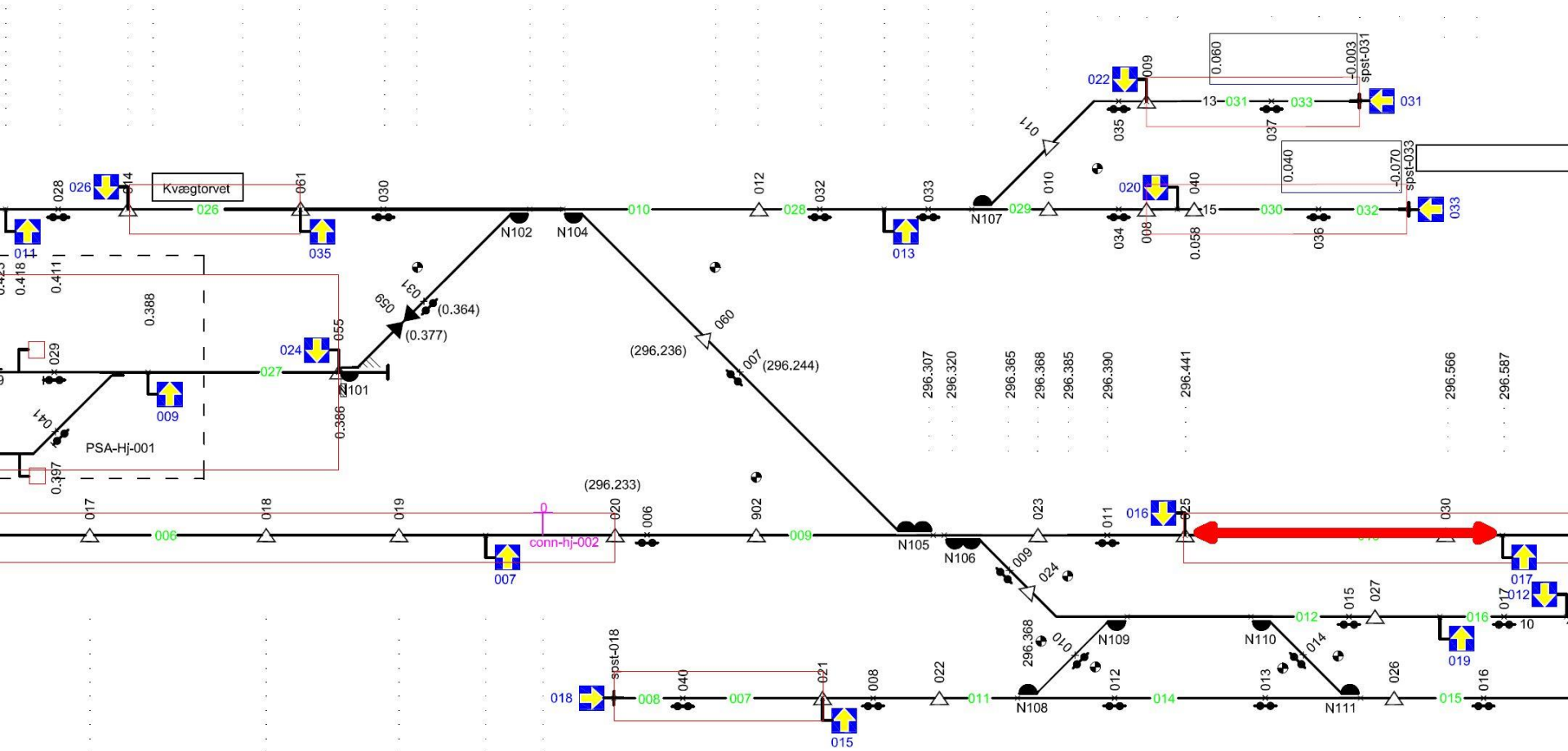
Var der ikke gjort som beskrevet, ville der også have været besat i overkørsel 185. 2 akseltællerafsnit skulle være nulstillet af plantog med større forsinkelser til følge.

Hvorfor kortere arbejdstid i visse tilfælde?



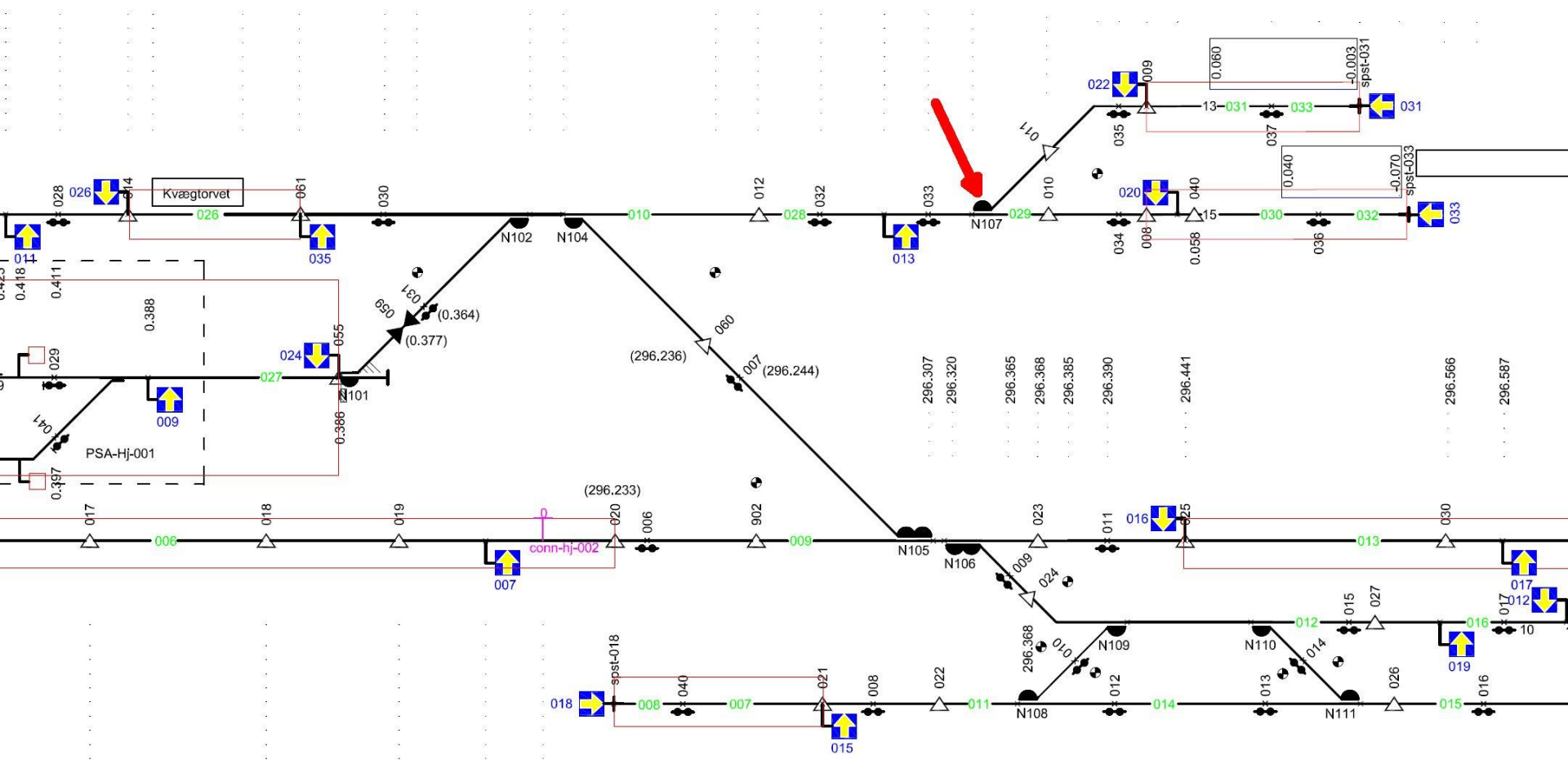
En spærring går fra forside af et ETCS-stopmærke til forside af et andet.

Hvorfor kortere arbejdstid i visse tilfælde?



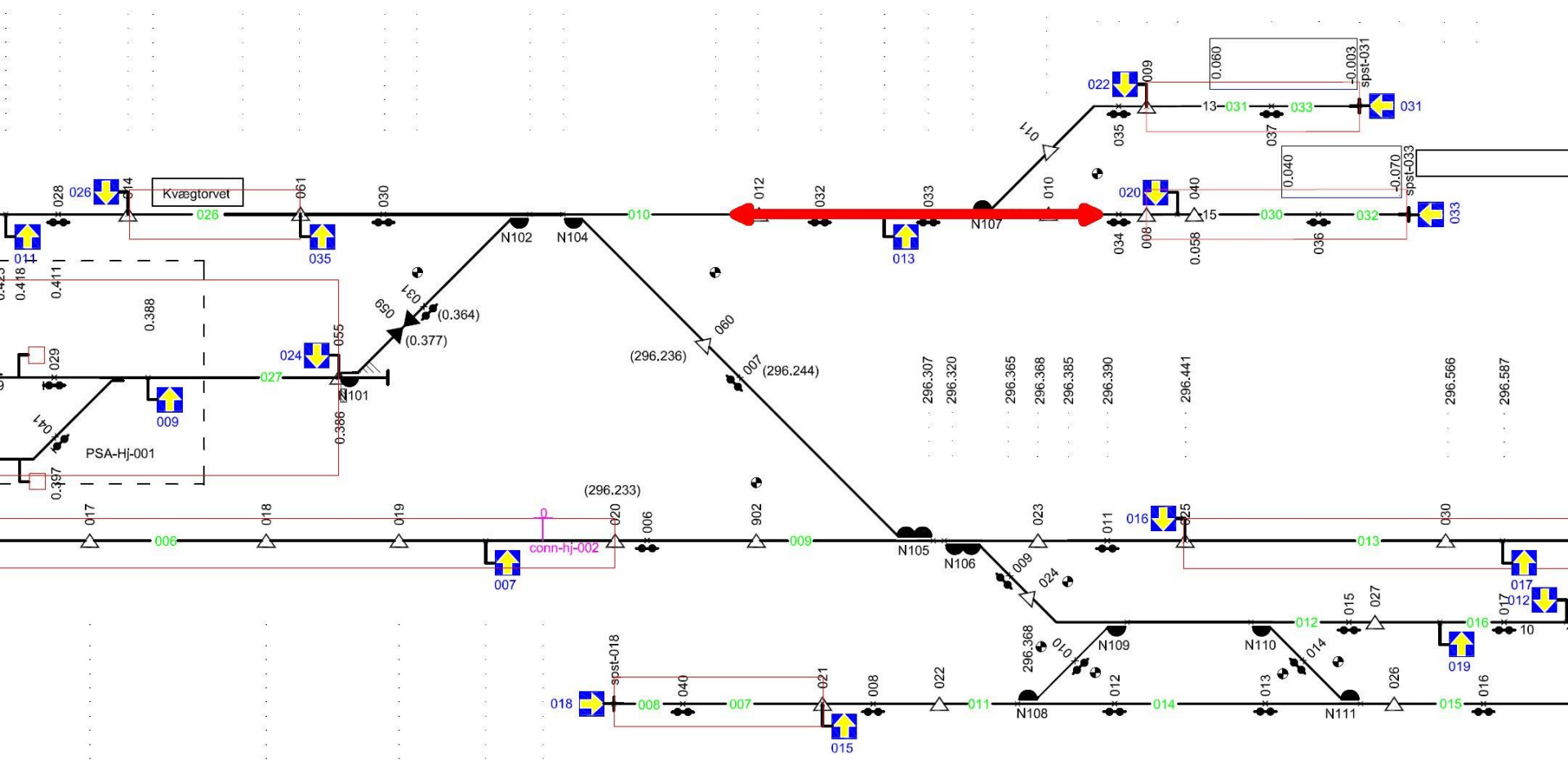
F.eks. i spor 1 fra ETCS-stopmærke HJ-016 til ETCS-stopmærke HJ-017 – intet problem.

Hvorfor kortere arbejdstid i visse tilfælde?



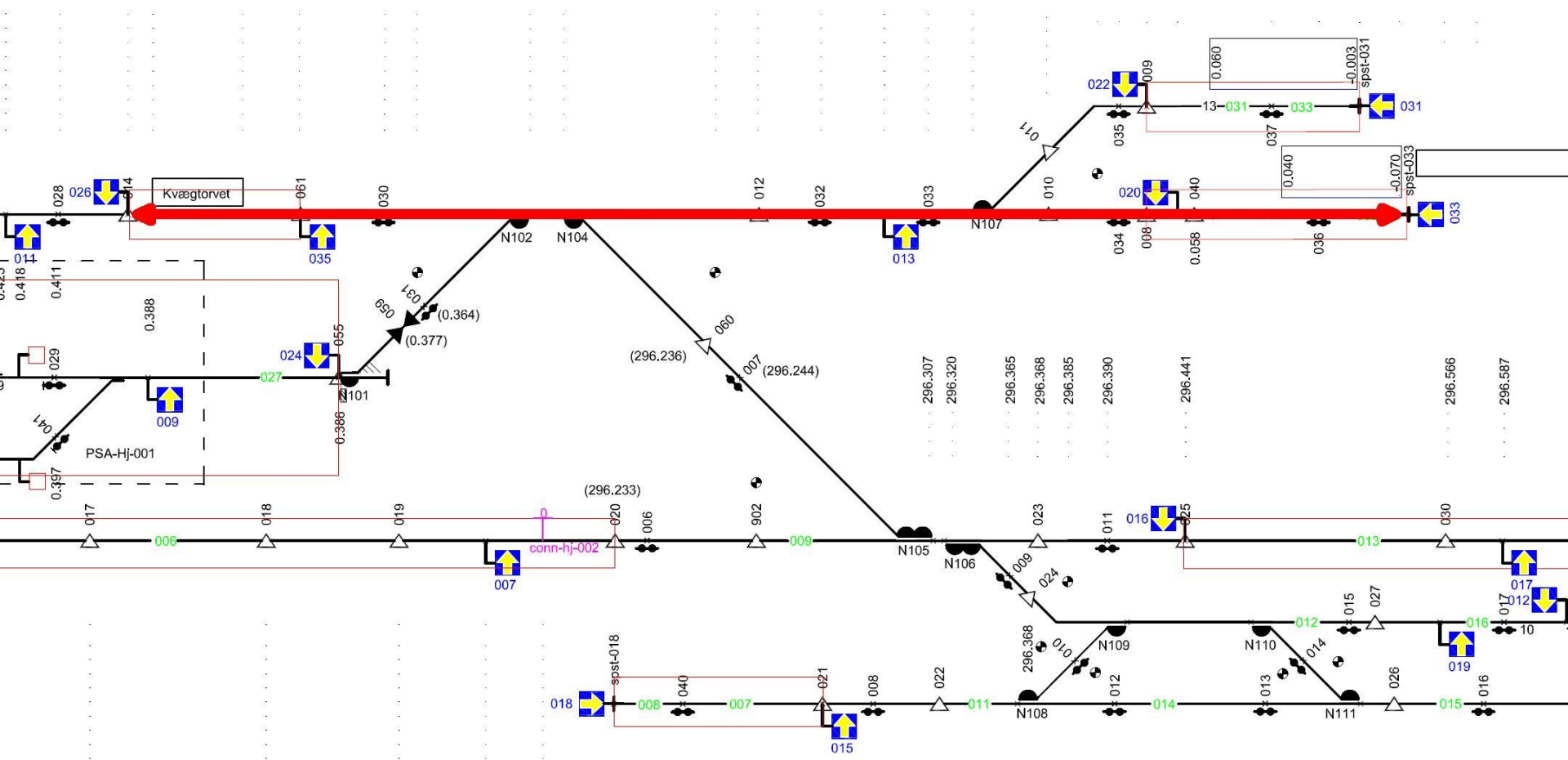
Noget andet hvis der skal arbejdes i spsk. N107 ...

Hvorfor kortere arbejdstid i visse tilfælde?



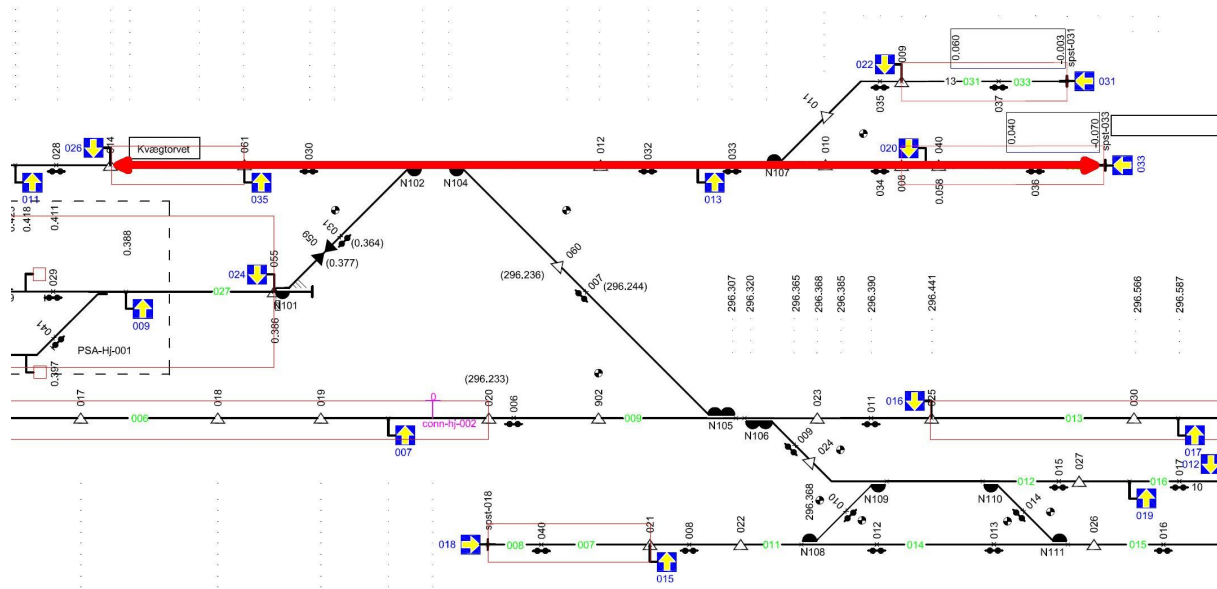
I SR er det muligt at spærre fra frisporsmærke til frisporsmærke.

Hvorfor kortere arbejdstid i visse tilfælde?



Det er ikke muligt i ERTMS og spærringen vil være mere omfangsrig.

Hvorfor kortere arbejdstid i visse tilfælde?



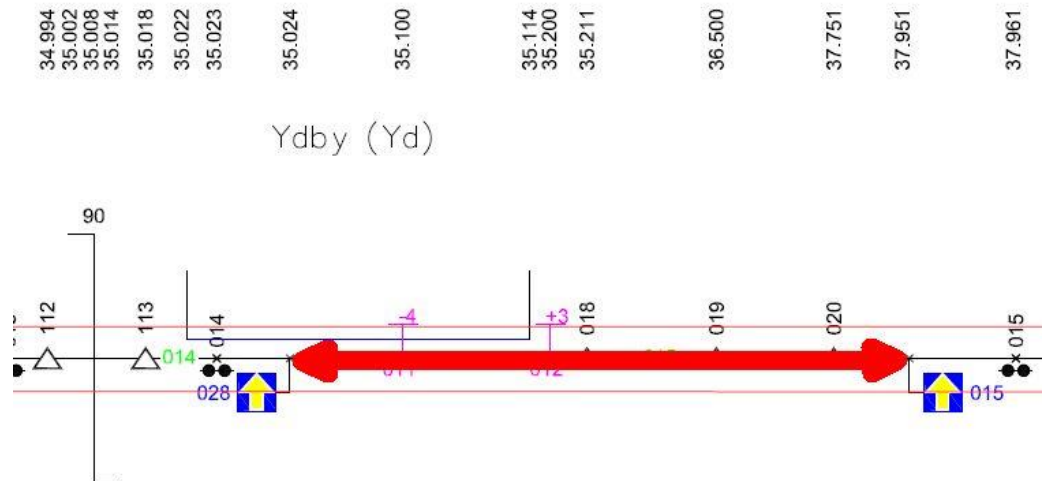
Vedligehold i sporskifte N107 i Hjørring vil påvirke al kørsel til og fra Hirtshals og al kørsel til og fra det permanente rangerområde (P-risten) i Hjørring.

I sådan en situation er det selvfølgelig kapacitetsindskrænkende og vil påvirke længden af den tilgængelige arbejdstid.

Det omvendte kan også være tilfældet 😊

Det er muligt kun at spærre en del af et banestykke.

Er der f.eks. perronarbejde i den nordlige del af Ydby. Er det kun nødvendigt at spærre mellem ETCS-stopmærke UR-028 og UR-015. Tog fra Hvidbjerg kan køre op til overkørsel 90. Det er alligevel ca. 12 km længere end i dag.



Spørgsmål?

