

Trafikk

GJØVIKBANEN

STREKNINGEN (ROA) – GJØVIK

ENDRINGER I STREKNINGSBESKRIVELSEN FOR

JERNBANENETTET (SJN)

PUNKT 3 SÆRBESTEMMELSER FOR TOGLEDEROMRÅDE

ØST/PUNKT 3.11 GJØVIKBANEN

Driftsformen på Gjøvikbanen mellom Roa og Gjøvik blir endret fra strekning med togmelding til strekning med ERTMS. Dato for endringen kunngjøres på eget S-sirkulære, som blir sendt ut senere.

Når endringen av driftsform har trådt i kraft, er pkt. 3.11 om Gjøvikbanen endret slik:

3.11 Gjøvikbanen

3.11.1 Roa stasjon

- a) Toglederen kan gi tillatelse forbi slutt punkt for kjøretillatelse ved utkjørstoppskilt mot strekning med ERTMS.
- b) Togekspeditøren kan gi tillatelse til å kjøre forbi innkjørhovedsignal som ikke kan vise kjørsignal fra strekning utrustet med ERTMS.
- c) Togekspeditøren kan gi tillatelse til å kjøre forbi indre hovedsignal i utkjørtogveien som ikke kan vise kjørsignal fram til utkjørstoppskilt mot strekning med ERTMS.
- d) Ved overgang til modus full overvåkning (FS-modus) eller modus på sikt (OS-modus): Melding i førerpanelet om innkjøring i FS («Entering FS») eller innkjøring i OS («Entering OS») vises ikke (jf. TJN pkt. 6.17 og 6.18). Etter overgang til modus full overvåkning (FS-modus) eller modus på sikt (OS-modus) skal ikke føreren øke hastigheten til det som vises i førerpanelet før hele toget har kjørt forbi signal E37A «Systemovergang».
- e) For trekraftkjøretøy som skal kjøre ut fra Roa stasjon og inn i et arbeidsbrudd som grenser til stasjonen, gjelder følgende:

- Togekspeditøren skal gi tillatelse til å kjøre forbi indre hovedsignal i utkjørtoveien ved å stille tilhørende dvergsignal til signal 44 «Varsom kjøring tillatt», og informere føreren om at tillatelsen for toget gjelder til utkjørstoppskiltet.
 - Føreren skal kjøre i skiftemodus (SH-modus) i nivå NTC fram til utkjørstoppskiltet.
 - Etter avklaring med hovedsikkerhetsvakten skal toglederen gi tillatelse til å kjøre forbi utkjørstoppskiltet i skiftemodus (SH-modus) i nivå NTC med formular 1 punkt 1.10, og angi i punkt x.90 (ytterligere instruksjoner) at det skal kjøres i SH-modus i nivå NTC forbi utkjørstoppskiltet.
 - Føreren skal velge skiftemodus (SH-modus) i nivå 2 når kjøretøyet har kommet inn i arbeidsbruddet.
- f) Trekkraftkjøretøy som skal kjøre ut fra et anleggsområde-jernbane inne på Roa stasjon og inn i et tilliggende arbeidsbrudd, må kjøre i skiftemodus (SH-modus) i nivå NTC inn i arbeidsbruddet.

3.11.2 Generelt for strekningen (Roa) – Gjøvik med ERTMS

- a) Ved oppstart av tog skal toglederen og føreren posisjonere toget slik at det er minst 300 m fra togets bakende til nærmeste veisikringsanlegg bak toget. Dersom det er mindre enn 300 m fra togets bakende til nærmeste veisikringsanlegg bak toget, vil trekkraftkjøretøyet få nødstoppmodus (TR-modus).
- b) For å få kjøretillatelse i modus på sikt (OS-modus) ved oppstart, må føreren påse at togets front befinner seg minst 10 meter fra stoppskiltet.
- c) Før føreren setter toget i bevegelse etter stopp foran indre stoppskilt når signal E1 "Kjøretillatelse" vises, skal føreren kontrollere i planleggingsvinduet at det er kjøretillatelse videre forbi stoppskiltet.
- d) Ved bytte av førerrom utenfor togspor løses ikke togveien automatisk ut. Før førerbordet lukkes, skal føreren kontakte toglederen og informere om at kjøretøyet har stoppet. Toglederen kan deretter løse ut togveien.
- e) Ved endt kjøring skal føreren vente 15 sekunder etter at toget har stanset før førerbordet lukkes.
- f) Ved kjøring fra et spor til et annet i modus full overvåkning (FS-modus) eller modus på sikt (OS-modus), skal føreren ved uttrekk mot stasjonsgrensen stoppe kjøretøy med hevet strømvakt ved signal 74B «Lengdeskilt», eller senest ved signal 106A «Stopp for skift».

- g) Toglederen skal ikke frigi S-låser separat. Tilhørende midlertidige skifteområde skal alltid frigis eller tilhørende arbeidsområde sperres og sikres.
- h) Ved skifting i forbindelse med drift og vedlikehold av infrastrukturen skal skiftelederen alltid ha håndholdt terminal
- i) Ved bruk av håndholdt terminal for omlegging av sporveksler og sporsperrer er det ikke tillatt å bruke manuell posisjonsvalidering (BPOS).
- j) Følgende gjelder i stedet for TJN punkt 3.32 nummer 1 dersom førerpanelet viser melding om at skiftemodus (SH-modus) er avslått eller at anmodning om skiftemodus (SH-modus) feilet:
- Føreren skal informere toglederen dersom signal E21 «Skiftemodus (SH-modus)» ikke vises i førerpanelet etter at føreren har valgt «Skifting» (TSI OPE A 6.3.6).
 - For å kunne få skiftemodus (SH-modus) i et midlertidig skifteområde, må føreren få tillatelse ved formular 7 til å passere en balisegruppe innenfor det frigitte midlertidige skifteområdet i kjøring med modus særlig ansvar (SR-modus) for å få kjent posisjon. Dersom det er nødvendig eller hensiktsmessig å passere et stoppskilt med tilhørende balisegruppe må føreren ved formular 7 også få tillatelse til dette. Deretter kan trekraftkjøretøyet gå over i skiftemodus (SH-modus).
 - I et midlertidig skifteområde skal toglederen gi tillatelse ved bruk av formular 7 punkt 7.10 og ved behov gi føreren ytterligere instruksjoner om hvilket stoppskilt som eventuelt skal passeres ved bruk av formular 7 punkt x.90 (fra 8. desember 2024 punktene x.95 og x.96).
 - For å kunne få skiftemodus (SH-modus) i et permanent skifteområde sikret med sporsperre i pålagt stilling, kan toglederen gi føreren i skiftet tillatelse til isolasjonsmodus (IS-modus) og modus kjøring med særlig ansvar (SR-modus) uten bruk av formular for å få kjent posisjon. Toglederen skal forvisse seg om at skifteområdet er sikret med sporsperre i pålagt stilling før tillatelse gis. Når kjøringen er ferdig, skal føreren informere toglederen og oppgi posisjon.
 - Dersom skiftemodus (SH-modus) fortsatt ikke oppnås i et permanent skifteområde, kan toglederen gi tillatelse med formular 7 etter bestemmelsene for midlertidig skifteområde over.
 - Føreren skal slå av isolasjonsmodus (IS-modus) i henhold til interne regler i jernbaneforetaket. Bestemmelsene i punkt 7.1 nummer 2 og 3 om feil ved toget gjelder.
- k) Når skifting skal avsluttes i togspor, skal føreren avslutte skiftemodus (SH-modus) i ombordutrustningen og registrere togdata og tognummer før toglederen kontaktes. Deretter

skal toglederen verifisere mot radioblokksentralen at toget har gått ut av skiftemodus før frigivingen av det midlertidige skifteområdet tas tilbake.

3.11.3 Jaren stasjon

- a) Ved behov for frigiving av midlertidig skifteområde skal toglederen frigi hele stasjonen.
- b) Det er ikke satt opp sporsperresignaler med signal 53 «Sporet sperret» eller signal 54 «Sporet fritt» ved sporsperrene 2 og 4 i spor 8 og 9. Sporsperrene pulses til avlagt stilling når skifteområdet frigis, men kontrolleres ikke i avlagt stilling. Det kan allikevel bli gitt skiftemodus (SH-modus) i systemet.

(Unntak fra kravet om sporsperresignaler gjelder inntil 8. oktober 2029, jf. sak. 2019 14191-103.)

3.11.4 Eina stasjon

Sporområde Valdresbanen fram til km. 106 (Røste) er skifteområde på Eina stasjon. Sporområdet er midlertidig stengt fra sporsperre 1.

3.11.5 Reinsvoll stasjon

Ved skifting utenfor sporveksel 1 og 2 på Reinsvoll stasjon ved endebytte må føreren benytte funksjonen «Fortsett skifting» i ombordutrustningen.

3.11.6 Gjøvik stasjon

Det er ikke satt opp sporsperresignaler med signal 53 «Sporet sperret» eller signal 54 «Sporet fritt» ved sporsperrene 2 og 4 i spor 3 og 4. Sporsperrene pulses til avlagt stilling når skifteområdet frigis, men kontrolleres ikke i avlagt stilling. Det kan allikevel bli gitt skiftemodus (SH-modus) i systemet.

(Unntak fra kravet om sporsperresignaler gjelder inntil 8. oktober 2029, jf. sak. 2019 14191-103.)

3.11.7 Arbeid i spor på strekning med ERTMS (Roa) – Gjøvik

- a) Det er kun tillatt å bruke én håndholdt terminal for hvert arbeidsbrudd.
- b) Det er ikke tillatt å bruke lokal sikkerhetsvakt i et arbeidsbrudd.
- c) Det er kun tillatt med ett arbeidsbrudd på en stasjon og på strekningen mellom to nabostasjoner.
- d) Det er ikke tillatt med to arbeidsbrudd inntil hverandre.

- e) Det er ikke tillatt med arbeidsbrudd inntil et frigitt midlertidig skifteområde på linjen.
- f) Alt arbeid skal kunngjøres med driftsoperativ kunngjøring.
- g) Det er ikke tillatt å oppheve sikringen av et arbeidsområde med manuell posisjonsvalidering (BPOS).
- h) Når det brukes trekkraftkjøretøy i et arbeidsbrudd og skiftemodus (SH-modus) skal avsluttes i togspor, skal føreren foreta ny oppstart og registrere togdata på nytt etter at skiftemodus (SH-modus) er avsluttet for at kjøretøyet skal bli registrert i radioblokksentralen. Hovedsikkerhetsvakten skal kontrollere med førerne at skiftemodus (SH-modus) er avsluttet, at ny oppstart er foretatt og togdata er registrert før sikringen av arbeidsbruddet oppheves. Hovedsikkerhetsvakten skal melde til toglederen hvor mange av disse trekkraftkjøretøyene som eventuelt gjenstår i togspor.
- i) Dersom det skal brukes trekkraftkjøretøy i et arbeidsbrudd som avgrenses ved et utkjørstoppskilt eller blokkstoppskilt, skal tilstøtende blokkstrekning sperres.
- j) Dersom det skal brukes trekkraftkjøretøy i et arbeidsbrudd på en stasjon, og hastigheten ikke kan begrenses teknisk til høyst 10 km/t i kjøretøyet, skal arbeidsbruddet avgrenses med arbeidsområde med dekning i avledende sporveksler eller sporsperrer eller ved at arbeidsområdet for hele stasjonen inngår i arbeidsbruddet.
- k) Hovedsikkerhetsvakten kan ved behov gi tillatelse til oppstart i modus særlig ansvar (SR-modus) inne i et arbeidsbrudd.

Årsak for de fleste særbestemmelsene er manglende funksjonalitet inntil videre i sikringsanlegg og fjernstyring.

Jørgen Langhelle Pedersen
Trafikkdirrektør