

Instruks for betjening av sikringsanlegg type Thales L90-5, Dovrebanen (Eidsvoll)-Strandlykkja

Innledning

- Denne instruksjonen er et tillegg til Bane NORs fjernstyringsinstruks for betjening av VICOS fjernstyringssystem, og gjelder for betjening av sikringsanlegg type Thales L90-5.
- Dokumentet beskriver særlige forhold og spesialiteter i sikringsanlegget som togleder må være oppmerksom på ved betjening av dette sikringsanlegget.
- Sikringsanlegg type Thales L90-5 er et elektronisk togveibasert sikringsanlegg satt i drift på strekningen (Eidsvoll) Strandlykkja, med Minnesund og Langset som mellomliggende stasjoner.
- Strekningen (Strandlykkja) - (Espa) er sikret med ordinær linjeblokk.
- Strekningene (Eidsvoll) - (Minnesund), (Minnesund) - (Langset) og (Langset) - (Strandlykkja) er sikret med elektronisk sentralblokk som inngår i sikringsanlegget for hele strekningen.
- Alle stasjoner er utstyrt med hovedsignaler og høye skiftesignaler.
- Sikringsanlegget styres via VICOS fjernstyringssystem fra Oslo trafikkstyringssentral.
- I det videre omtales sikringsanlegget styrt via fjernstyringssystemet som signalanlegget.
- Alle ordrer, indikeringer og funksjonalitet er beskrevet i egen operatørhåndbok for signalanlegget.

Linjeblokk og GSP

- I gitte tilfeller vil GSP ikke bli automatisk deaktivert ved kjøring ut på linjen og tilbake til avgangsstasjonen. I noen tilfeller deaktiveres heller ikke GSP før sperring av linjeblokka oppheves. Dette skyldes en midlertidig feil i sikringsanlegget.

Sentralblokk

- Når tog kjører ut på sentralblokk mellom Langset og Minnesund, og tilbake til Langset, og det samtidig er stilt innkjørtogvei på Minnesund, vil ikke ny utkjørtogvei fra Langset kunne stilles før innkjørtogveien på Minnesund er satt i stopp og tidsutløst. I tillegg må sekvensfeilen på sporavsnittet på linja tidsutløses som ordinært ved bruk av kommando NUHP.
Tilsvarende gjelder for kjøring i motsatt retning.
- Ved sekvensfeil på sporavsnitt på sentralblokk vil blokksignaler kunne stilles automatisk til kjøring dersom vedkommende blokkstrekninger er frie.
- Kommando SIS på motrettet blokksignal på linjen vil kunne sette utkjørhovedsignal fra en stasjon i «stopp».

Togveier/skifteveier

- Dersom utkjørtogvei ikke automatisk utløses ved togs utkjøring fra en stasjon, må denne utkjørtogveien ikke tidsutløses før tog har passert den første blokkstrekningen etter stasjonen. Dette fordi signalanlegget i gitte tilfeller omstiller blokksignaler fra signal «stopp» til slukket.
- Alle togveier krever flankedekning i hovedsignal, sporveksel eller sporsperre.
- Ved feil på forsignal på et hovedsignals mast vil sikringsanlegget omstille dette hovedsignalet til «stopp».

- Det er mulig å stille lange togveier internt inne på stasjonene. Det er imidlertid ikke mulig å stille lange togveier fra stasjon til en annen stasjon.
- Innkjørtogvei til spor 1 på Minnesund vil ikke automatisk tidsutløses. Dersom stasjonen skal frigis for lokal skifting etter togs ankomst til spor 1, må innkjørtogveien tidsutløses manuelt.
- Ved frigivning av lokalområder på Langset vil det i noen tilfeller ikke kunne stilles togvei fram til indre hovedsignaler på Langset. Dette skyldes en feil i sikringsanlegget.

Kommando SIS/SSS

- Kommando SIS skal ikke benyttes som sperrefunksjonalitet. I stedet benyttes andre sperrefunksjoner i sikringsanlegget som kommando SST, VXT og VLAT. Dette skyldes at kommando ASS etter inngivelse av kommando SSS i en nødsituasjon også fjerner sperring av enkeltsignaler som tidligere kunne vært satt som en ren sperrefunksjon.
- Kommando SSS indikeres ikke rød i respektive trykknappsymbol i stasjonsboksen i CTC.
- Alle togveier (også innkjørtogveier) satt i stopp ved bruk av kommando SIS/SSS, og deretter opphevet med kommando OSIS/ASS, må tidsutløses før de kan stilles på nytt.
- Dersom sikringsanlegget må restarteres av signalmontør og et eller flere signaler allerede er sperret i stopp, må kommando SSS og deretter ASS benyttes for å nøytralstille sikringsanlegget.
- Kommando SIS/SSS omstiller ikke høyt skiftesignal fra signal «skifting tillatt» til «skifting forbudt».

Automatisk gjennomgangsdrift på hovedsignaler

- Togvei fra signaler som er aktivert for automatisk gjennomgangsdrift vil ikke stilles før tog passerer forhåndsdefinert aktiveringspunkt.
- Automatisk gjennomgangsdrift er i gjeldende systemrelease ikke prosjektert og tillatt for signaler i kjøreretning på venstre hovedspor.
- Etter tidsutløsning av togvei vil AGT-markør på hovedsignalet indikere aktiv selv om funksjonen er midlertidig deaktivert. Funksjonen men må reaktiveres med ny kommando AGST eller ny togvei før funksjonen virker igjen.

Forberedende resett

- Forberedende resett vil ikke bli utført til et sporavsnitt dersom det kun er foretatt telling inn på sporavsnittet og ikke ut av sporavsnittet. Dette for teknisk å forhindre at materiell kan bli stående udetektert ved feilaktig inngivelse av kommando for forberedende resett og da ved gitte sekvenser av passering av sporavsnittet.
- Dersom forberedende resett ikke blir utført til et sporavsnitt må sporavsnittet først passeres av et tog. Deretter kan forberedende resett inngis og sporavsnittet passeres av et nytt tog før sporavsnittet blir fritt.

Sporveksler

- Dersom sporveksel ikke kommer i kontroll etter bruk av kommando VXO, må det ventes 15 sekunder før sporvekselen før ny kommando VXO inngis. Dette skyldes at sluretiden for sporvekselen må utløpes før sikringsanlegget aksepterer ny kommando for vekselomlegging.

- Dersom VXO inngis til en sporveksel som er koblet med en annen sporveksel før begge sporvekslene er fri for materiell, vil sporvekselen kunne indikeres ute av kontroll.
- Dersom en sporveksel blir oppkjørt vises dette med egen indikering for oppkjørt sporveksel. For å få vekselen tilbake til normaltstand, benyttes kommando VXOV. Denne må i et slikt tilfelle ikke benyttes før det er gitt tillatelse fra signalmontør.
- Etter at kommando VXOV er benyttet for en sporvekselsløyfe som indikeres oppkjørt, vil sporvekselsløyfa indikeres ute av kontroll. Det må da i tillegg benyttes kommando VXO for å få sporvekselsløyfa indikert i kontroll.

Sveivskap

- Sveivskapsymbol er plassert ved stasjonsboksen/ved spordiagrammet i CTC.
- Sveivskapsymbolet indikeres når sveiv er uttatt.
- Ved uttak av sveiv vil hovedsignaler ikke omstilles til stopp.

Lokalområder

- Det er ikke mulighet til å utøke eller innskrenke lokalområder. Det må i stedet benyttes egne knapper i CTC for de respektive forhåndsdefinerte lokalområdene.
- I et frigitt lokalområde kan sporavsnitt inne i området sperres med kommando SST. Dersom sporavsnittet først er sperret med SST kan lokalområdet ikke frigis.
- Det er ikke mulig å stille togvei ut fra et frigitt lokalområde. Tilsvarende er det ikke mulig å frigis et lokalområde dersom hovedsignal i grensen for området er begynnelsespunkt for togvei.
- Ved frigivning av et lokalområde på en stasjon vil sikringsanlegget ikke kontrollere at hovedsignaler i grensen for lokalområdet lyser med signalbilde «stopp». Dette betyr at signalet tillates å være slukket.
- Tog med ankomststasjon Strandlykkja skal ankomme i togspor. Deretter skal toget skiftes til buttspor ved hjelp av at stasjonen frigis for lokal skifting. Tilsvarende skal avgående tog skiftes fra buttspor til togspor på Strandlykkja ved at stasjonen frigis for lokal skifting. Deretter kan toget kjøre fra togspor på togveier.

Arbeidsområder

- Dersom to sporveksler i en koblet sporvekselsløyfe tilhører hvert sitt arbeidsområde må det arbeidsområdet som dekker hele sporvekselen frigis og sikres før sporvekselen kan lokalomlegges. Dersom de to separate arbeidsområdene frigis og sikres vil sporvekselen ikke bli frigitt for lokalomlegging.
- Det er ikke mulighet til å utøke eller innskrenke arbeidsområder. Det må i stedet benyttes egne knapper i CTC for de respektive forhåndsdefinerte arbeidsområdene.
- Dersom sikring av et arbeidsområde oppheves, må sperringen av arbeidsområdet oppheves og deretter aktiveres igjen før arbeidsområdet på nytt kan frigis.
- På grunn av feil i gjeldende systemrelease vil ikke alle sporveksler som er frigitt for lokalomlegging inne i et sikret arbeidsområde indikeres blå.
- Ved feil på nøkkelsystemet for et arbeidsområde som ikke er sperret og sikret, vil nøkkelsymbolet indikere fast eller blinkende rød.
- Det er ikke mulig å frigis både et arbeidsområde og et lokalområde i samme sporområde.

S-lås

- S-lås på Minnesund er fysisk fjernet, men er ikke fjernet som objekt i sikringsanlegget. Indikering av feil på S-lås er derfor beholdt, slik at togleder kan se hvilket sikringsanleggobjekt som eventuelt feiler.

Driftsdagbok i CTC

- I driftsdagboka vil benevnelse av arbeidsområder kunne ende med bindestrek og et siffer. Dette er en feil i systemreleasen for signalanlegget.
- Meldingstekster i driftsdagboka kan p.g.a. feil i gjeldende systemrelease være ulogiske eller lite presise.

GRE

- Kommando GRE skal ikke benyttes før det er gitt anvisning fra signalmontør.

From:

<https://orv.banenor.no/orv/> - **Regelverk**

Permanent link:

https://orv.banenor.no/orv/doku.php?id=brukerveiledninger:sikringsanlegg:eidsvoll_strandlykkja

Last update: **2020/01/10 13:41**