

banedanmark



Røde sider til TIB (Ø) for perioden  
28.06.2009 – 17.08.1987



## Nyt om TIB (Ø) strækning 8.1, 8.2 og 8.4 gældende fra 28.06.2009

Den 28.06.2009 indføres der et lavhastighedsområde med højst tilladte hastighed på 30 km/t i området fra Vesterport T (strækning 8.4) over København H (nær) til henholdsvis Bavnehøj (strækning 8.1) og Enghave T (strækning 8.2).

Den eksakte geografiske udstrækning af området med højst tilladte hastighed på 30 km/t for køretøjer uden virksomt togkontrolanlæg, fremgår af rettelsesbladene til TIB (Ø) udsendt sammen med nærværende røde blad

Årsagen til at der nu indføres en højst tilladt hastighed på 30 km/t i det pågældende område er, at der i Banedanmarks nye SODB anlægsbestemmelser 2006 er kommet regler om, at hastigheden for tog og arbejdskøretøjer uden virksomt togkontrolanlæg, i forbindelse med nyanlæg og større ændringer, skal tilpasses signalsynligheden på de enkelte signaler.

Der udsendes følgende rettelsesblade til TIB (Ø):

Nr. 2132 - 2141.

Med venlig hilsen

Banedanmark Drift

Trafiksikkerhed

trafiksikkerhed@bane.dk




## Nyt om TIB's strækningsoversigter fra den 01.06.1997

Strækningerne 1 (Kh-Ng) og 22 (Ng-Fa/TI) sammenlægges den 01.06.1997, til en ny gennemgående strækning fra København til Fredericia/Taulov. Den nye strækning benævnes strækning 1.

Den nye gennemgående strækning 1 optages både i TIB (Ø) og TIB (V), samt i La øst og La vest.

Samtidig indføres gennemgående kilometrerung  
København - Fredericia/Taulov fra den 01.06.1997.

Det vil sige, at strækningen Nyborg - Fredericia får ny kilometrerung fra den 01.06.1997.

I forbindelse med udgivelsen er signaturen for et varslingsanlæg på strækningsoversigterne ændret fra et V til, mere logisk, en .

I TIB (V) bedes den nye strækning 1 indsat under fanebladet for strækning 22, der som bekendt udgår.

Med venlig hilsen

Trafikafdelingen



## **Nyt om TIB fra 02.06.1996**

Den 02.06.1996 ophører den dispensation, der gav tilladelse til, at lokomotiver uden indbygget ATC-anlæg måtte køre op til 130 km/t på strækninger med ATC.

Det betyder, at alle tog uden ATC, fra den 02.06.1996, højst må køre 80 km/t på strækninger med faste ATC-anlæg, hvad enten toget

- har udkoblet det mobile ATC-anlæg
- ikke har indbygget mobilt ATC-anlæg,

som det fremgår af SR § 68 og materielskemaerne i TIB (Ø/V).

Noten - tog uden indbygget ATC-anlæg 130 km/t - i TIB (Ø) henholdsvis TIB (V) ved strækningshastigheden (kolonne 10) bortfalder derfor på samtlige strækninger, hvor den er optaget.

Ligeledes bortfalder noterne i materieloversigterne i TIB (Ø/V) vedrørende samme forhold.



## **Nyt om TIB fra 25.03.1996**

### **Ny opstilling**

Det har i lang tid været et ønske at forbedre strækningsoversigterne i TIB, så de blev lettere at læse. Nogle oplysninger har ikke kunnet stå i den tabel-opstilling, TIB blev lavet i, men er blevet lavet som noter.

Især på strækninger med vekselspordrift kunne TIB være svær at overskue. Ved indførelsen af ATC blev der brug for nye og mere varierede hastighedsangivelser, som TIB heller ikke kunne rumme.

Som første forsøg på at lave en bedre TIB lagde vi sidste år strækningen Randers-Hobro ind i TIB i en ny opstilling baseret på en skematisk strækningstegning med oplysningerne på. Den strækning blev valgt, fordi den havde vekselspordrift og var ret kompliceret i TIB.

Forsøget er blevet godt modtaget. Enkelte ændringer har dog været nødvendige, og andre ting er forbedret efter forslag fra TIB's daglige brugere.

Vi går nu gradvis over til at opstille alle strækningerne efter den nye model. Vi begynder med vekselsporstrækningerne og ATC-strækningerne. De første strækningsoversigter, der nyudsendes, bliver for

- strækning 23, Fredericia - Århus H og
- en del af strækning 24, nemlig Randers - Hobro.

Derefter følger strækningerne

1. København - Korsør
22. Nyborg - Fredericia/Taulov og
29. Lunderskov - Esbjerg.

I en overgangsperiode, indtil det store arbejde med at omlægge strækningerne er færdigt, vil der stadig blive udsendt rettelser af den gamle type til de strækninger, som endnu ikke er omlagt.

## Variert hastighedsangivelse

I den nye opstilling af TIB vil der for en strækning være indtil tre forskellige hastighedsangivelser på den fri bane:

- En for tog bestående af materiel, som har lov til at køre med overhastighed, og som har virksom ATC
- En for øvrige tog med virksom ATC
- En for køretøjer uden ATC.

Denne opdeling tager hensyn til den forøgelse af strækningshastighederne, som vil komme i løbet af 1996.

TIB's angivelse af ind- og udkørselshastigheder på stationerne vil kun gælde ved kørsel uden virksomt ATC-førerrumssignal (en eventuel højere hastighed for tog med ATC vises i førerrumssignalet).

Som det fremgår af SR, vil der fremover kun blive opstillet standsignaler for hastighedsnedsættelser til en hastighed under den, der gælder for køretøjer uden ATC.

Med venlig hilsen

Trafiksikkerhed  
Service Center

**Nyt om TIB (Ø) fra 28.05.1989**

Der udsendes en række rettelsesblade til TIB (Ø):

Af større ændringer kan nævnes:

- Frederikssundsbanen ibrugtages som S-bane.

Den er derfor overflyttet til strækning 8.3.

Strækning 11 udgår.

Indtil rettelsesblade til bremsetabellerne bliver udsendt, er angivelserne i disse tabeller for strækning 11 Ba-Fs fortsat gældende.

- Strækningen Holbæk - Vipperød er ibrugtaget med vekselspor.
- Største tilladte hastighed på Køgebugtbanen er forøget.

Med venlig hilsen

Sikkerhedssektionen



## **Nyt om TIB fra 10.10.1988**

For at markere stationsgrænsen tydeligere ved kørsel ad venstre spor, vil det ved nyanlæg og ændringer kunne ses, at der opsættes I-signaler ved venstre spor, i stedet for VI-signaler.

Det er bl.a. sket i Brørup.

Markeringen i TIB sker indtil videre ved en fodnote i VI-rubrikken.

I dette sæt rettelserblade vil der være sider, hvor der ikke er nogen ændringer.

Det skyldes, at TIB nu sættes på et nyt EDB-system.

For at få afsluttet overførslen til ny teknik, er de sider der manglede hermed skrevet om og udsendt.

Med venlig hilsen  
Sikkerhedssektionen



## Nyt om TIB fra 28-29.05.1988

Ved overgangen til K 88 sommer sker flere væsentlige ændringer:

### **TIB (Ø/V) punkt 5**

De forhold, der hidtil har krævet 2 lokomotivførere i forreste førerrum Odense - Kolding/Randers ved hastigheder over 120 km/t, er nu bortfaldet.

Begrundelsen for kravet var signalsynligheden, og de aktuelle signaler er nu flyttet til en bedre placering.

Arbejdet med at ilægge uopskærlige sporskiftedrev er nu færdigt på strækningen Odense - Fredericia. Dette medfører at den generelle strækningshastighed på 140 km/t nu også kan udnyttes af lokomotivtrukne tog.

### **Nye opstillingsformer og signaturer**

På strækningen Høje Taastrup - Roskilde er alle 4 spor ibrugtaget, og der er indført vekselspordrift. Strækningen Roskilde - Køge - Næstved er ibrugtaget med signalblok.

Signalblok og vekselspordrift har medført nye signaturer i strækningsoversigten.

Det har samtidig været nødvendigt at indføre "folde-ud sider", for at få plads til de mange ind- og udkørselshastigheder vekselspordriften medfører i Høje Taastrup og Roskilde.

### **Togplan 8 bortfalder**

Som et led i forenklingen af instruktionsstoffet nedlægges togplan 8 helt pr. 29.05.88.

De oplysninger der vedrører togpersonalet, er allerede flyttet til "Togpersonalets bog".

De oplysninger der er nødvendige for lokopersonalet og stationerne, flyttes til bageste side i hver strækningsoversigt i hhv TIB (Ø) og TIB (V). Oversigt over indholdet i de nye kolonner findes på side 37.

Samtidig sker der en væsentlig ændring i oplysningerne om togenes standsningssted.

Næsten alle stationer er i dag forsynet med standsningssmærker. Det anses nu for det normale, og der vil ikke blive skrevet noget i rubrikken "Standsningssted" på disse stationer.

I denne rubrik anføres kun, hvis der er særlige forhold ved togenes standsning, f.eks. hvor enkelte tog ønskes standset afvigende i forhold til standsningsmærkerne.

De bestemmelser der vedrører betjening ved stationspasser, og overgang til lukket hhv ubetjent station, overføres til SIN og SR § 35.

På forsiden af La vil fremover blive optaget oplysning om sidst udkomne rettelsesblad til TIB (Ø) og TIB (V).

**Der udsendes følgende rettelsesblade:**

TIB (Ø/V): Nr. 84 - 87

TIB (Ø): Nr. 309 - 332

TIB (V): Nr. 465 - 482

Med venlig hilsen

Sikkerhedssektionen

## **Nyt om TIB fra 17.08.1987**

### **Her er kort omtalt de vigtigste ændringer.**

Godsforbindelsesbanen (strækning 7): Strækningsinddelingen er ændret, så strækningen Hvidovre Fjern - Vigerslev - Flintholm - Lersøen - Østerport nu er optaget som én strækning - strækning 7.2.

Strækning 7.1. Københavns Godsbanegård - Vigerslev - Flintholm - Lersøen - Hellerup er ikke ændret.

I både strækning 7.1. og 7.2. er angivet ind- og udkørselshastigheder ved kørsel til og fra Frederiksberg.

Som ny strækning 7.3. er optaget Frederiksberg - Flintholm. Ud over oplysninger om strækningen indeholder strækning 7.3. oplysninger om de spor i Flintholm, der danner forbindelse mellem Frederiksberg og Vigerslev henholdsvis mellem Frederiksberg og Lersøen. Oplysningerne om forbindelsen mellem Frederiksberg og Vanløse findes under strækning 8.7. Frederiksberg - Vanløse - Nørrebro - Hellerup.

Angivelser af faldtal er fjernet fra alle de udsendte rettelsesblade. Faldtallene er nu indregnet i bremsetabellerne. Oplysningerne i kolonne 3 bliver derfor fjernet i forbindelse med andre rettelser på siderne.

### **Der udsendes følgende rettelsesblade til TIB (Ø):**

Nr. 272 - 298

Med venlig hilsen  
Sikkerhedssektionen

