

SR ORS ORF

## Nye udgaver af alle tre regelsæt

Både SR, ORS og ORF er udkommet i opdaterede versioner

For SR's vedkommende udkom den seneste udgave den 23. maj 2022, og denne opdatering har været længe undervejs, da der i en periode kun er blevet lavet mindre rettelser i reglementet. Der blev dog identificeret et behov for en lidt større gennemgang, som nu er mundet ud i den største opdatering af SR i længere tid. Hvad rettelserne indebærer, kan der læses nærmere om i de røde sider, men de væsentligste ændringer er foretaget i "kørestrømsparagrafferne" samt i de paragraffer, der omhandler arbejdskøretøjer og kørsel med arbejdskøretøjer.

Seneste udgave af ORS er version 22-2, som udkom den 1. juni 2022. Af væsentlige ændringer til denne version kan nævnes, at der er udgået en rolle. Hvilken rolle det drejer sig om, og hvad der ellers er ændret, kan læses i ORS 22-2.

Seneste udgave af ORF er version 22-1, som træder i kraft den 4. juli 2022. Her kan der særligt nævnes, at reglerne er klargjort til at køre til og fra S-banen, også når regelsættet hedder ORS "på den anden side". Derudover kan det nævnes, at reglerne for håndtering af et permanent rangerområde er specificeret, særligt ift. rangerområdelederens ansvar.



## Forsigtig rangering påbudt

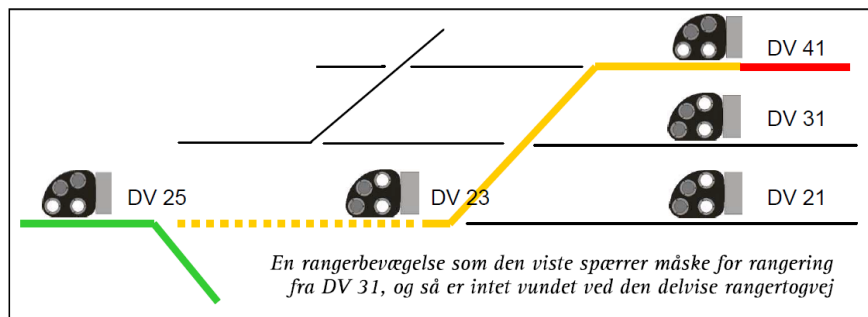
På baggrund af en række hændelser opsummeres her lidt om rangering på rangertogveje

Banedanmarks registrering af sikkerhedsmæssige hændelser viser et relativt stort antal signalforbikørsler under rangering. Faktisk handler omkring en tredjedel af alle signalforbikørsler om forbikørsel under rangering.

Det har vist sig, at mange af disse signalforbikørsler sker "midt" i en rangerbevægelse – altså når rangertogvejen ikke er fastlagt helt fra rangeringens begyndelsespunkt til dens planlagte endepunkt.

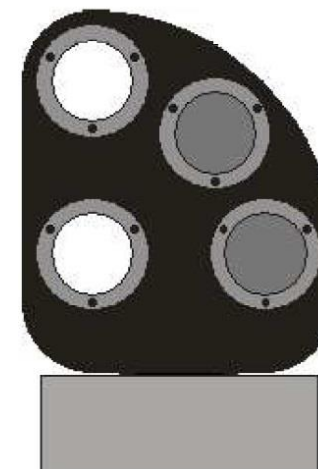
Noget tyder altså på, at rangerlederne ikke altid er tilstrækkelig opmærksomme på, at hele den planlagte rangering ikke nødvendigvis kan udføres på en gang.

Situationen er illustreret herunder: En rangerbevægelse skal fra DV 41 til DV 25 – eksempelvis fra P-rist til perron. Imidlertid spærrer en anden togvej for rangertogvejen mellem DV 23 og DV 25.



En del af vores sikringsanlæg er dog indrettet på den måde, at stationsbestyreren kan bede om at få fastlagt hele rangertogvejen på én gang, hvorefter den først kommer til udførelse, når betingelserne er til stede – eventuelt i "etaper" som vist. Dette er helt i overensstemmelse med reglerne.

Ligesom rangerlederen skal være opmærksom på, at der kan stå et signal på "Forbikørsel forbudt" midt i den planlagte rangertogvej, så er det vigtigt, at stationsbestyrerne også er opmærksomme.



Selvom en rangertogvej "i etaper" i nogle tilfælde fremmer ekspeditionen og derfor er sund fornuft, er der også situationer, hvor det ikke er tilfældet.

Hvis en rangerbevægelse kun kan køre nogle få meter og måske ovenikøbet kommer til at holde i vejen, er der ingen grund til at lave en delvis rangertogvej. I så tilfælde er der langt mere fornuft og sikkerhed i at vente til, at togvejen kan komme til udførelse i sin helhed.

Øget opmærksomhed på den enkelte situation hos både rangerleder og stationsbestyrer kan være med til forebygge nogle signalforbikørsler under rangering.

# Ny version af strækningsoversigten (detaljeret)

Strækningsoversigten udgives nu i to forskellige versioner

Strækningsoversigten indeholder flere integrerede lag, som gør det muligt for læseren at til- og fravælge bl.a. visning af sporskiftenumre og hastigheder for det enkelte sporstykke. Lagene kan dog kun aktiveres på en computer og kun med den rette software.

For at imødekomme ønsker om, at disse lag også kan ses i apps samt opnå en nemmere adgang til disse oplysninger fra en computer, udgives der nu to udgaver af strækningsoversigten for ORS: Én udgave er den "rene", som I kender i forvejen, og en anden udgave med alle lagene aktiveret (detaljeret).

Bemærk, at farvemarkeringerne der viser RFID-mærkernes placering (se herunder), nu kun er synlige i den detaljerede strækningsoversigt, som har alle lagene synlige, eller hvis man aktiverer lagene på computer:

Som udgangspunkt har alle sporstoppere og afsnitsmærker tilknyttet et RFID-mærke. Nedenstående farvemarkeringer indikerer, at placeringen af et givent RFID-mærke afviger fra standarden.

- RFID-mærket er placeret på en RFID-pæl på perron
- RFID-mærket er placeret på afsnitsmærket, men adgang og skanning kræver et trafiklederbeskyttet område
- Intet RFID-mærke

Husk, at farvemarkeringerne kun er vejledende, og sporspærringslederen altid skal foretage en konkret vurdering på arbejdsstedet, da forholdene kan have ændret sig.

Hvis I oplever noget i strækningsoversigten, som ikke stemmer overens med virkeligheden, bedes I skrive til [trafikaleregler@bane.dk](mailto:trafikaleregler@bane.dk) med oplysningerne.

## Spørgsmål og svar til de trafikale regelsæt

I Trafikal Sikkerhed modtager vi gerne spørgsmål til forståelsen eller tolkningen af vores trafikale regelsæt og supplerende bestemmelser.

Spørgsmål kan sendes til e-mailadressen: [trafikaleregler@bane.dk](mailto:trafikaleregler@bane.dk).