

Offentliggjort: 19.01.2024

Gyldig fra: 01.02.2024

Gyldig til: Indtil videre

Uændret forlængelse af TC 2023-01

Trafikcirkulære 2024-07 SR

Storebæltsforbindelsen. Minimumskrav for opretholdelsen af toggangen

1. Indledning

Efterfølgende bilag (30 sider) indeholder Sund & Bælts instruks for opretholdelse af toggangen på Storebæltsforbindelsen i forbindelse med nedbrud og/eller uorden ved tekniske installationer.

Instruksen er et værktøj for stationsbestyreren, toglederen samt Teknisk Overvågning, Storebælt som ansvarlig for overvågning og fejlretning på forbindelsen.

Oversigt over gyldige Trafikcirkulærer kan ses på www.bane.dk.

Udgivet af:	Telefon:	E-mail:	Journalnr. / init.:
Banedanmark	+ 45 8234 0000	trafikaleregler@bane.dk	2022 – 783 / his
Carsten Niebuhrs Gade 43	Direkte:	Web:	CVR 18638876
1577 København V	+ 45 8234 0000	www.bane.dk	Side 1 (1)

Driftsinstruks	Udarb.:	CBW	Side:	1 af 29
Minimumskrav for opretholdelse af toggangen	Kontr.:	NBS	Revision:	8
Storebælt	Godk.:	BDK	Dato:	20. januar 2021

01 – Sporkonstruktioner	4
02 - Linieblokanlæg.....	4
03 – Automatisk Tog kontrol (ATC) - faste anlæg.....	4
04 – Automatisk Tog Nummer Styring (ATNS)	5
05 – GTS (udgået ifm. revision 6).....	6
06 – Vognkontroланlæg.....	7
07 – VTS-anlæg.....	8
08 – Vindpåvirkning på Vestbro	9
09 – Styring Regulering Overvågning (SRO) anlæg	10
10 – Ventilatorer.....	11
11 – Nøddøre	12
12 – Brandvandsforsyning	13
13 – Pumper i dybdepunktet.....	14
14 – Pumpe i rampebassiner for overfladevand.....	15
15 – Grundvandssænkingsanlæg.....	16
16 – Gaspaneler	17
17 – Branddetektorer i tværtunneler	18
18 – Nødtelefon	19
19 – Strækingsradio.....	20
20 – Serviceradio/beredskabsradio (SINE).....	21
21 – El-forsyning til Storebæltstunnel	22
22 – Tunnelbelysning, hovedtunnel	23
23 – Flugtvejsskilte	24
24 – Belysning i tværtunneler	25
25 – Advarselslys (rød/grøn mand) i tværtunneler	26
26 – Kørestrømsforsyning	27
27 – Kørestrømsanlæg, Storebæltstunnel.....	28
28 – Bane-Vej-Køretøj (BVK).....	29

Indledning

Denne instruks fastlægger, hvordan der skal forholdes ved udfald/nedbrud af anlæg og installationer, som har betydning for toggangen på Storebæltsforbindelsen.

Instruksen skal betragtes som et værktøj for stationsbestyrere i RFC RO Roskilde og togledelsen DcDk, og Teknisk Overvågning, Storebælt (TO) som ansvarlig for overvågning og igangsætning af fejlretning. Teknisk Overvågning, Storebælt skal altid underrette RFC RO og / eller DcDK, når betingelser for ”reduceret drift” opstår.

Instruksen medtager alle for toggangen relevante anlæg og installationer.

Instruksen kan ikke dække ethvert tænkeligt udfald/nedbrud. I sådanne situationer skal der disponeres i forhold til trafikafviklingen i samråd med togledelsen (DcDk).

Almindelige jernbanetekniske anlæg på tilstødende jernbanestrækninger er ikke medtaget i instruksen.

Definition

NORMAL	Anlægselementet er fuldt funktionsdygtigt og der er ingen restriktioner i forhold til toggangen.
MINIMUMSKRAV	Anlægselementet er fuldt funktionsdygtigt. Under denne tilstand er der ingen restriktioner i forhold til toggangen, men tilstanden kræver igangsættelse af udbedring.
REDUCERET DRIFT	Anlægselementet er ikke funktionsdygtigt, og udfaldet/nedbruddet er i en sådan grad, at toggangen er påvirket og giver anledning til ændring af toggangen. RFC RO skal altid underrettes.
TOGGANG OPRETHOLDT	Normal toggang på Storebæltsforbindelsen opretholdt
UDBEDRING PÅBEGYNDT	Den tid det maksimalt må tage inden udbedringen er påbegyndes.
VARIGHED FOR UDBEDRING	Den tid det maksimalt må tage inden udbedringen er afsluttet. Såfremt den tid overskrides skal SBFs driftsledelse og RFC RO altid underrettes. RFC RO skal underrettes, så konsekvens for trafikafviklingen kan vurderes.
VURDERES I FORHOLD TIL TRAFIKUDVIKLINGEN	RFC RO skal i samråd med togledelsen DcDk og Teknisk Overvågning vurdere, om toggangen kan fortsætte til kommende vedligeholdelsesperiode eller der snarest skal etableres

enkeltsporsdrift med henblik på hurtig udbedring af fejlen.

PÅBEGYNDES STRAKS

Anlægselementet er i en sådan tilstand, at der skal igangsættes udbedring med det samme.

01 – Sporkonstruktioner

Håndteres i henhold til gældende banenormer og Sikkerhedsreglementet (SR)

02 - Linieblokanlæg

Der forholdes som beskrevet i Sikkerhedsreglementet af 1975 (SR).

03 – Automatisk Tog kontrol (ATC) - faste anlæg

Der forholdes som beskrevet i Sikkerhedsreglementet af 1975 (SR) og gældende ATC – instruks.

04 – Automatisk Tog Nummer Styring (ATNS)

	TOGGANG OP- RETHOLDT	UDBEDRING PÅBEGYNDT
NORMAL ATNS er fuldt funktionsdygtigt	Ja	-
MINIMUMSKRAV Som NORMAL	Ja	-
REDUCERET DRIFT Fjernstyring sker uden anvendelse af ATNS Restriktionen for godstog kan ikke fungere Tidsmåling for tog i tunnelen kan ikke fungere	Ja. RFC RO skal sikre, at restriktion for godstog opretholdes	1 time

Bemærkninger: -

05 – GTS (udgået ifm. revision 6)

06 – Vognkontrolanlæg¹

	TOGGANG OPRETHOLDT	UDBEDRING PÅBEGYNDT	VARIGHED FOR UDBEDRING
NORMAL Følgende dele af anlægget er fuldt funktionsdygtigt og kan fjernovervåges fra både TO i Halsskov og RCF Ro • Temperaturmåling af hjullejer • Temperaturmåling af hjulringe	Ja	-	-
MINIMUMSKRAV Anlægget er fuldt funktionsdygtigt, men kan kun overvåges fra enten TO eller RFC Ro. Hvis RFC Ro ikke kan overvåge anlægget, skal RCF Ro aftale med TO, at TO melder til RFC Ro, såfremt der kommer trafikale alarmer på vognkontrolanlægget. Hvis TO ikke kan overvåge anlægget, aftaler TO med RFC Ro, at RCF Ro midlertidigt overvåger både tekniske og trafikale alarmer samt melder de tekniske alarmer til TO.	Ja,	Udbedring påbegyndt: Efterfølgende hverdag.	-
REDUCERET DRIFT Vognkontrolanlægget i højre eller venstre spor helt eller delvis ude af funktion eller fjernovervågning ikke mulig.	Ja, på særlige betingelser ²⁾	1 time	72 timer

Bemærkninger:

2) Hvis vognkontrolanlægget er ude af drift, kan trafikken afvikles på normal vis i op til 72 timer efter fejl i anlægget observeres.

Efter 72 timer skal al trafik (persontrafik, godskørsel og arbejdskørsel) der passerer det fejlråmte vognkontrolanlæg i retning mod tunnelen visuel efterses for varme hjul og lejer af togpersonalet/lokofører/fører af arbejdskøretøj eller andet personale med den nødvendige kompetence.

¹ Vognkontrolanlæggene på Storebælt består af et venstre- og højresporsanlæg i Forlev henholdsvis Hjulby. Der er således tale om fire anlæg. Anlæggene fungerer både i retningen mod og fra tunnelen, men det er kun for tog mod tunnelen at I-signalet i Korsør/Nyborg ved fejl på togene sættes på stop.

07 – VTS-anlæg

	TOGGANG OP- RETHOLDT	VARIGHED FOR UDBEDRING
NORMAL Det til VTS-anlægget hørende overvågningsudstyr og transmissionsudstyr er fuldt funktionsdygtigt	Ja	
MINIMUMSKRAV Som normal, dog kan transmission af alarmmeldinger via SRO være ude af funktion, da alarm kan gives via telefon Ved udfald af normale VTS-system på Korsør flådestation skal tilsvarende redundante VTS-systemer på Sprogø være virksomt	Ja	5 dage
REDUCERET DRIFT Ved udfald af såvel normale VTS-system som nødsystem på Sprogø er der ikke nogen planlagt 3. parts overvågning ²⁾ via operationsstaben i Værnsfælles Forsvarskommando.	En vurdering af toggang foretages, såfremt VTS meddeler, at skibstrafikken ikke længere kan overvåges ¹⁾	24 timer

Bemærkninger

- 1) Teknisk Overvågning informerer RFC RO, som vurderer om toggang kan opretholdes.
- 2) Skibstrafikken vil blive informeret af Lyngby radio via VHF kanal 16. VTS skal informere A/S Storebælt om, hvornår normal situation er genoprettet.

08 – Vindpåvirkning på Vestbro

	TOGGANG OP- RETHOLDT	VARIGHED FOR UDBEDRING
NORMAL Måling af vindpåvirkning af Vestbro via SRO-anlæg er funktionsdygtige i begge målepunkter	Ja, jf. uddrag fra instruks 1.4 i SIN-L	-
MINIMUMSKRAV Måling af vindpåvirkninger af Vestbro via SRO-anlæg er kun funktionsdygtige i det ene målepunkt	Ja, jf. uddrag fra instruks 1.4 i SIN-L	5 dage
REDUCERET DRIFT Måling af vindpåvirkninger af Vestbro via SRO-anlæg er ikke funktionsdygtig	Se uddrag fra instruks 1.4 i SIN-L	Vurderes i forhold til trafikafviklingen samt oplysninger fra DMI

Bemærkninger:

Teknisk Overvågning, Storebælt indhenter løbende oplysninger hos Danmarks Meteorologiske Institut (DMI) og underretter RFC RO:

Se tabel over restriktioner ved kraftig vind i afsnit 2.2 i instruks 1.4 ”Storebæltsforbindelsen Sikkerhedsbestemmelser” i SIN-L.

09 – Styring Regulering Overvågning (SRO) anlæg

	TOGGANG OP- RETHOLDT	UDBEDRING PÅBE- GYNDT
NORMAL Alle anlæg kan overvåges og betjenes fra Teknisk Overvågning, Storebælt RFC RO og Teknisk Overvågning, Storebælt kan modtage togtrafikale alarmer, samt trafikale henholdsvis tekniske handlingsforslag	Ja	-
MINIMUMSKRAV Kan overvågning og betjening ikke ske fra Teknisk Overvågning, Storebælt skal den foregå fra en af portalbygningerne eller Korsør station. Kan overvågning ikke ske fra RFC RO, skal Teknisk Overvågning, Storebælt meddele trafikale alarmer til RFC RO, som anvender papirudgaver af handlingsforslag Togtrafikale alarmer modtages, men handlingsforslag vises ikke. Papirudgave af handlingsforslag benyttes	Ja Ja Ja	- - -
REDUCERET DRIFT Overvågning og betjening ikke muligt Togtrafikale alarmer modtages ikke Uheldsprogrammet ”Uheld Bane” kan ikke anvendes. Papirudgave af handlingsforslag benyttes	Kun ét tog i pågældende tunnelrør ¹⁾	Påbegyndes straks

Bemærkninger

1) Ventilatorerne startes automatisk på niveau 3 i togets køreretning. Togtrafikken stoppes hvis der forud for udfaldet af SRO er konstateret gasforekomster.

10 – Ventilatorer

	TOGGANG OP- RETHOLDT	VARIGHED FOR UDBEDRING
NORMAL Minimum 73 ud af 80 ventilatorer pr. tunnelrør er fuldt funktionsdygtige	Ja	-
MINIMUMSKRAV 72 af ventilatorerne i ét tunnelrør er fuldt funktionsdygtige 40 – 71 af ventilatorerne i ét tunnelrør er fuldt funktionsdygtige	Ja Ja	5 dage 24 timer
REDUCERET DRIFT 20 – 39 af ventilatorerne i et af tunnelrørene er fuldt funktionsdygtige 19 eller færre af ventilatorerne i et af tunnelrørene er fuldt funktionsdygtige	Kun ét tog i pågældende tunnelrør ¹⁾ Ingen toggang	Vurderes i forhold til trafikafviklingen Påbegyndes straks

Bemærkninger

1) Alle gaspaneler skal være fuldt funktionsdygtige. Der må ikke være registreret farlige luftarter.

11 – Nøddøre

	TOGGANG OPRETHOLDT	VARIGHED FOR UDBEDRING
NORMAL Alle nøddøre indikeres lukket	Ja	-
MINIMUMSKRAV RFC RO har sikkerhed for, at nøddøre er lukket, selv om de indikeres åbne	Ja	4 uger
REDUCERET DRIFT Én nøddør kan ikke lukkes (håndtaget kan ikke løftes) To på hinanden følgende tværtunneler kan ikke benyttes som flugtveje	Pågældende nøddør må kun passeres med 40 km/t Kun ét tog i hvert tunnelrør	Vurderes i forhold til Trafikafviklingen

Bemærkninger:

I tilfælde af at en døralarm er blokeret skal Teknisk Overvågning, Storebælt sikre, at SR-arbejdsleder fysisk kontrollerer, at alarmblokeret dør er lukket ved afslutning af hver spærring og notere dette i TO -vagtjournal.

12 – Brandvandsforsyning

	TOGGANG OPRETHOLDT	VARIGHED FOR UDBEDRING
NORMAL Forsyning sker til alle 4 sektioner i hvert af de to tunnelrør Forsyning sker fra Halsskov og Sprogø	Ja	-
MINIMUMSKRAV 3 sektioner i hvert tunnelrør skal være virksomme Forsyning sker fra enten Halsskov eller Sprogø	Ja ^{1) 3)}	5 dage ²⁾
REDUCERET DRIFT 2 sektioner i hvert tunnelrør skal være virksomme	Kun ét tog i pågældende tunnelrør ^{1) 3)}	Vurderes i forhold til Trafikafviklingen

Bemærkninger:

- 1) Såfremt en uvirksom sektion i et tunnelrør ligger overfor en uvirksom sektion i det andet tunnelrør, indstilles toggangen.
- 2) Såfremt de 5 dage overskrides, skal der ageres iht. Reduceret drift.
- 3) Teknisk Overvågning, Storebælt skal informere beredskabet om sektioner ude af drift

13 – Pumper i dybdepunktet

	TOGGANG OPRETHOLDT	VARIGHED FOR UDBEDRING
NORMAL Mindst 3 pumper i hvert tunnelrør er fuldt funktionsdygtige	Ja	-
MINIMUMSKRAV 2 pumper i hvert tunnelrør er fuldt funktionsdygtige	Ja	5 dage
REDUCERET DRIFT 1 pumpe i hvert tunnelrør er fuld funktionsdygtig	Kun ét tog i pågældende tunnelrør	Vurderes i forhold til Trafikafviklingen

Bemærkninger: -

14 – Pumpe i rampebassiner for overfladevand

	TOGGANG OPRETHOLDT	VARIGHED FOR UDBEDRING
NORMAL Mindst 3 pumper i hvert rampebassin er fuldt funktionsdygtige	Ja	-
MINIMUMSKRAV 2 pumper i hvert rampebassin er fuldt funktionsdygtige	Ja	5 dage
REDUCERET DRIFT 1 pumpe i hvert rampebassin er fuld funktionsdygtig	Kun ét tog i pågældende tunnelrør ¹⁾	Vurderes i forhold til Trafikafviklingen

Bemærkninger:

1) Såfremt 3 pumper i hvert tunnelrørs dybdepunkt er fuldt funktionsdygtige kan toggangen opretholdes.

15 – Grundvandssænkingsanlæg

	TOGGANG OPRETHOLDT	VARIGHED FOR UDBEDRING
NORMAL Alle brønde på Halsskov og Sprogø ramper er fuldt funktionsdygtige og vandstande i pejle- og monitoringsboringer står minimum 0,2 meter under alarmniveauer defineret for disse pejle- og monitoringsboringer	Ja	
MINIMUMSKRAV 0,1 – 0,2 meter under alarmniveauer defineret for disse pejle- og monitoringsboringer	Ja	1 måned
REDUCERET DRIFT Niveau over alarmniveauer defineret for disse pejle- og monitoringsboringer	Nej	Påbegyndes straks

Bemærkninger

Vandstand i pejle- og monitoringsboringer må aldrig overstige kritisk niveau defineret for disse pejle- og monitoringsboringer

16 – Gaspaneler

	TOGGANG OPRETHOLDT	VARIGHED FOR UDBEDRING
NORMAL Alle gaspaneler er fuldt funktionsdygtige	Ja	-
MINIMUMSKRAV Et eller flere gaspaneler som ikke sidder umiddelbart efter hinanden er ude af drift	Ja	-
REDUCERET DRIFT To eller flere på hinanden følgende gaspaneler er ude af funktion	Ja ¹⁾	Påbegyndes straks

Bemærkninger

1) Der forholdes som beskrevet i handlingsforslaget for alarmen ”Meget høj konc. af eksplosiv gas” samt ”Meget høj koncentration af klor-gasser”, jf. ”Togtrafikale alarmer – Trafikale og tekniske handlingsforslag”.

Når det er konstateret, at der ikke er gasforekomster, kan toggangen genoptages i det berørte tunnelrør.

17 – Branddetektorer i tværtunneler

	TOGGANG OPRETHOLDT	UDBEDRING PÅBE- GYNDT
NORMAL Alle detektorer er fuldt funktionsdygtige	Ja	-
MINIMUMSKRAV 1/3 af detektorerne i én tværtunnel er fuldt funktionsdygtige	Ja	48 timer
REDUCERET DRIFT Ingen detektorer i én tværtunnel er funktionsdygtige	Ja	Vurderes i forhold til trafikafviklingen

Bemærkninger: -

18 – Nødtelefon

	TOGGANG OPRETHOLDT	VARIGHED FOR UDBEDRING
NORMAL Alle nødtelefoner er fuldt funktionsdygtige	Ja	-
MINIMUMSKRAV Hver anden nødtelefon er fuld funktionsdygtig Strækingsradioen (faste anlæg) må ikke være fejlbehæftet af betydning for kommunikationen	Ja	5 dage
REDUCERET DRIFT To på hinanden følgende nødtelefoner er ikke funktionsdygtige. Strækingsradioen (faste anlæg) er ikke fejlbehæftet af betydning for kommunikationen To på hinanden følgende nødtelefoner er ikke funktionsdygtige. Strækingsradioen er fejlbehæftet af betydning for kommunikationen	Kun ét tog i pågældende tunnelrør Alle tog kører ud af Storebæltstunnelen ¹⁾	Vurderes i forhold til trafikafviklingen Påbegyndes straks

Bemærkninger

1) Toggangen indstilles, indtil alternativ kommunikationsmulighed er tilvejebragt, fx med opkald til alle tog via mobiltlf. inden passage af tunnelen.

19 – Strækingsradio

	TOGGANG OPRETHOLDT	VARIGHED FOR UDBEDRING
NORMAL Strækingsradioens faste anlæg er fuld funktionsdygtig	Ja	-
MINIMUMSKRAV Betjening fra RFC RO skal være virksom Maksimalt én af følgende fejl må forekomme • Fejl i en portalbygning • Fejl i begge forstærkere i én tværtunnel • én fejl eller brud på det radierende antennekabel	Ja	24 timer
REDUCERET DRIFT Minimumskravene ikke opfyldt. Nødtelefoner i samme område er virksomme Minimumskravene ikke opfyldt. Nødtelefoner i samme område er IKKE virksomme	Kun ét tog i pågældende tunnelrør Alle tog kører ud af Storebæltstunnelen ¹⁾	Vurderes i forhold til trafikafviklingen Påbegyndes straks

Bemærkninger

1) Toggangen indstilles, indtil alternativ kommunikationsmulighed er tilvejebragt, fx med opkald til alle tog via mobiltlf inden passage af tunnelen..

Der er ikke fastsat minimumskrav for Vestbroen, der betragtes som almindelig fri bane.

20 – Serviceradio/beredskabsradio (SINE)

	TOGGANG OPRETHOLDT	VARIGHED FOR UDBEDRING
NORMAL Serviceradioens/beredskabsradioens faste anlæg er fuld funktionsdygtig	Ja	-
MINIMUMSKRAV - Serviceradioens/beredskabsradioens giver stadig fuld dækning, men er ikke længere redundant. Fx på grund af fejl i en portalbygning - fejl i begge forstærkere i én tværtunnel - én fejl eller ét brud på det radierende antennekabel	Ja	24 timer
REDUCERET DRIFT Minimumskravene ikke opfyldt	Kun ét tog i pågældende tunnelrør	Vurderes i forhold til trafikafviklingen

Bemærkninger:

DBK support (Dansk Beredskabs Kommunikation) sørger for at holde SINE nettet i fuld drift og informere Teknisk Overvågning og O-rummet ved fejl eller planlagte forstyrrelser i SINE nettet.

21 – El-forsyning til Storebæltstunnel

	TOGGANG OPRETHOLDT	VARIGHED FOR UDBEDRING
NORMAL Elforsyning fra Sjælland og Fyn er mulig	Ja	-
MINIMUMSKRAV Elforsyning fra enten Sjælland eller Fyn	Ja	-
REDUCERET DRIFT Ingen elforsyning	¹⁾ Togdrift stoppes	-

Bemærkninger

1) Teknisk Overvågning, Storebælt informerer RFC RO om manglende elforsyning.

22 – Tunnelbelysning, hovedtunnel

	TOGGANG OPRETHOLDT	VARIGHED FOR UDBEDRING
NORMAL El-forsyning sker fra alle tværtunneler Lys i alle armaturer	Ja	-
MINIMUMSKRAV El-forsyning kan ske fra hver anden tværtunnel Lys i hvert andet armatur på én tunnelvæg	Ja	5 dage
REDUCERET DRIFT Ingen tunnelbelysning over 500 meter	Kun ét tog i pågældende tunnelrør	Vurderes i forhold til Trafikafviklingen

Bemærkninger:

Teknisk Overvågning, Storebælt underretter RFC RO, når betingelserne for ”reduceret drift” opstår.

23 – Flugtvejsskilte

	TOGGANG OPRETHOLDT	VARIGHED FOR UDBEDRING
NORMAL Flugtvejsskilte er tændt	Ja	-
MINIMUMSKRAV Flugtvejsskilte på den ene tunnelvæg indtil 500 meter må være ude af drift	Ja	5 dage
REDUCERET DRIFT Flugtvejsskilte på mere end 250 meter er ude af drift	Kun ét tog i pågældende tunnelrør	Vurderes i forhold til trafikafviklingen

Bemærkninger: -

24 – Belysning i tværtunneler

	TOGGANG OPRETHOLDT	VARIGHED FOR UDBEDRING
NORMAL Alle armaturer i tværtunnel er fuldt funktionsdygtige	Ja	-
MINIMUMSKRAV Ét armatur pr. tværtunnel er funktionsdygtigt	Ja	5 dage
REDUCERET DRIFT Ingen armaturer kan tændes i tværtunnel	Ja. Tværtunnel skal så vidt muligt afspærres ad hensyn til beredskabet.	Vurderes i forhold til trafikafviklingen

Bemærkninger: -

25 – Advarselslys (rød/grøn mand) i tværtunneler

	TOGGANG OPRETHOLDT	VARIGHED FOR UDBEDRING
NORMAL Alle advarselslys er fuldt funktionsdygtige	Ja	-
MINIMUMSKRAV Som NORMAL	Ja	-
REDUCERET DRIFT Kan advarselslys ikke tændes på ”rød/grøn mand”, skal tværtunneldør, mod tunnel hvor toggang er opretholdt, spærres.	Ja	Vurderes i forhold til trafikafviklingen

Bemærkninger:-

26 – Kørestrømsforsyning

	TOGGANG OPRETHOLDT	VARIGHED FOR UDBEDRING
NORMAL Mulighed for forsyning fra både Sjælland og Fyn.	Ja	-
MINIMUMSKRAV Forsyning fra enten Sjælland eller Fyn	Ja	Vurderes i forhold til trafikafviklingen
REDUCERET DRIFT Ingen forsyning	Ingen toggang for El-tog ¹⁾	Vurderes i forhold til trafikafviklingen

Bemærkninger

1) Teknisk Overvågning, Storebælt underretter RFC RO om forsyningssituationen.

27 – Kørestrømsanlæg, Storebæltstunnel

	TOGGANG OPRETHOLDT	VARIGHED FOR UDBEDRING
NORMAL Alle følere for brud på bæretov og køreledninger er fuldt funktionsdygtige	Ja	-
MINIMUMSKRAV Som NORMAL	Ja	-
REDUCERET DRIFT En føler for brud på bæretov eller køreledning melder fejl eller giver alarm	Ja, på særlige betingelser (se note)	Se note

Bemærkninger

Overvågning sker fra Teknisk Overvågning, Storebælt som orienterer RFC RO- Ro/KC.

Note:

Fejl på køreledningsanlægget resulterer i driftsstop.

Hvis der er spænding på køreledningsanlægget kører førstkommende tog på sigt forbi den pågældende lokation for at se efter om bæretov og køreledning er intakt.

Ved bekræftet indikationsfejl (køreledningsanlægget intakt) må toggangen genoptages og fejlretning af føler iværksættes inden for 24 timer.

28 – Bane-Vej-Køretøj (BVK)

	TOGGANG OPRETHOLDT	VARIGHED FOR UDBEDRING
NORMAL BVK klar til udrykning eller BVK-materiel omlæstet til bærevogn, holdende på ud- rykningsspor, Korsør /Sprogø	Ja	-
MINIMUMSKRAV Som NORMAL	Ja	-
REDUCERET DRIFT Ved eftersyn eller nedbrud af BVK skal omlæsningen af BVK's redningscontainer ske straks	Ja	Påbegyndes straks

Bemærkninger:-

Teknisk Overvågning skal informere beredskabet, hvis BVK ikke er funktionsdygtig. Kommunikation noteres i TO-vagtjournal.