



Teknisk Meddelelse

TM 45-2 DCTC og RCTC

18.05.2020

Som konsekvens af at DCTC og RCTC fjernstyringsanlæggene skal være i drift meget længere end oprindelig planlagt er der knaphed på de tekniske kompetencer, derfor skal der ikke foretages større ændringer i disse anlæg.

Overordnet ansvar: Carsten Præst Schmidt (CPSM)
Ansvar for indhold: Peter Frank Nielsen (PFN)
Ansvar for fremstilling: Christian Kämmerer (CWKA)

Gyldig fra: 18.05.2020
Gyldig til: Indtil DCTC og RCTC fjernstyringsanlæg er udfaset.

Normniveau: BN2

Erstatter: TM 45 (14.05.2012)

Journalnummer: 2020-9410

1. Anvendelsesområde

Alle Banedanmarks strækninger hvor DCTC eller RCTC fjernstyringsanlægene er i drift.

Proces for dispensation fra tekniske regler fremgår af Banedanmarks ledelsessystem.

Hvor et infrastrukturarbejde finder sted inden for anvendelsesområdet for en eller flere TSI'er og udgør et nyanlæg, en opgradering eller en fornyelse, som defineret i Interoperabilitetsdirektivet, skal relevante TSI-krav følges.

2. Overgangsbestemmelser

Der er ingen overgangsbestemmelser i denne meddelelse.

3. Ændringer i forhold til tidligere gældende regler

Krav til DCTC er tilføjet og de gældende krav er mere tydeligt formuleret.

4. Krav til planlagte ændringer i DCTC og RCTC

4.1 DCTC

Som konsekvens af at DCTC fjernstyringsanlæggene skal være i drift frem til 2030 (når Signalprogrammet er fuld implementeret), er det meget usikkert, om det nuværende Tekniske kompetanceniveau – især indenfor nyudvikling - kan opretholdes fuldt ud. Dette skyldes, at de nuværende spidskompetancer - især hos Siemens - pensioneres i den aller nærmeste fremtid, og det er meget usandsynligt, at nye kan nå at blive oplært til det samme kompetanceniveau inden hele DCTC-systemet udfases i 2030.

Ved at foretage så lidt ombygning i DCTC anlæggene som muligt, og fortsat udføre det forebyggende vedligehold og den nødvendige fejlretning, er der en større sandsynlighed for, at DCTC kan holdes i drift med en acceptabel opetid.

Det henstilles derfor, at der ikke foretages større ændringer i DCTC systemerne.

- a) Ved projekter, hvor der skal foretages ændringer i DCTC-systemerne, kan disse kun gennemføres efter forudgående indhentning af tilladelse (dispensation) fra TSA Fjernstyring.
- b) Ved større forandringer/fornyelser hvor hele - eller dele af - en DCTC-understation eller DCTC-central tages ud af drift (feks. ved implementering af Signalprogrammet), skal indvundne komponenter overdrages til den geografiske fagspecialist til brug som reservedele.

4.2 RCTC

I konsekvens af at RCTC fjernstyringsanlæggene skal være i drift med 47 understationer frem til Signalprogrammets fulde implementering i 2028 frem for det planlagte 8 stk., skal der fokuseres på at der ikke foretages ændringer i disse.

Ved at foretage så lidt ombygning i RCTC anlæggene som muligt, men derimod udføre det forebyggende vedligehold og den nødvendige fejlretning, er der en større sandsynlighed for, at RCTC kan holdes i drift med en acceptabel opetid.

- a) Ændringer i RCTC der har indflydelse på togveje, signaler og centralbetjente sporskifter eller indflydelse på AS systemet (AMA), kan ikke gennemføres.
- b) Ændringer i RCTC der har indflydelse på andre objekter der har indflydelse på trafikstyringen, kan kun gennemføres efter forudgående tilladelse fra TSA Fjernstyring.
- c) Ændringer i RCTC der har indflydelse på andre objekter der har ingen indflydelse på trafikstyringen, kan gennemføres efter forudgående tilladelse fra TSA Fjernstyring og skal typisk gennemføres ved udtagning af de aktuelle relæskinner (feks. GTL og HTL) og helst uden yderligere ændringer i ledningsmontagen.
- d) Ved større forandringer / fornyelser hvor hele (eller dele af en) understation eller central tages ud af drift (feks. den planlagte overflytning af Kb - Hk til styring fra RFC Ro eller Signalprogrammet), skal indvundne komponenter overdrages til den geografiske fagspecialist til brug som reservedele.