


Rev:	Description:	Written:	Checked:	Approved:	Date:
					
Document number:				Rev:	

Øresundsbro Konsortiet Jernbaneafdelingen

Sikkerhedsledelsesystemet

Procedure 03 05-04 La-forhold og Sth-nedsættninger på strækningen
Københavns Lufthavn Kastrup – Lernacken

Processen för kvalitetssäkring och godkännande framgår av bifogade handlingar och följer sålunda icke Øresundsbrokonsortiets procedur.

0.00 0.00 0.00 0.00 0.00 0.00 0.00 0.00 0.00 0.00

Revisionsoversigt på faneblade		
Faneblad	Titel	Version
2	Bestemmelser for La/Sth - nedsættninger på Øresundsbro Konsortiets jernbane	04
3	Skema til anmeldelse af La / Sth	01
4	Generelle forhold, La/Sth - nedsættninger	02
5	Sektion 1 Fra Danmark mod Sverige La/Sth - nedsættninger	03
6	Sektion 2 Fra Danmark mod Sverige La/Sth - nedsættninger	03
7	Sektion 1 - 2 Fra Danmark mod Sverige La/Sth - nedsættninger	03
8	Sektion 3 Fra Danmark mod Sverige La/Sth - nedsættninger	03
9	Sektion 2 - 3 Fra Danmark mod Sverige La/Sth - nedsættninger	04
10	Sektion 4 Fra Danmark mod Sverige La/Sth - nedsættninger	03
11	Sektion 3 - 4 Fra Danmark mod Sverige La/Sth - nedsættninger	03
12	Sektion 5 Fra Danmark mod Sverige La/Sth - nedsættninger	03
13	Sektion 6 Fra Danmark mod Sverige La/Sth - nedsættninger	03
14	Sektion 7 Fra Danmark mod Sverige La/Sth - nedsættninger	03
15	Sektion 1 Fra Sverige mod Danmark La/Sth - nedsættninger	04
16	Sektion 2 Fra Sverige mod Danmark La/Sth - nedsættninger	04
17	Sektion 2 - 1 Fra Sverige mod Danmark La/Sth - nedsættninger	04
18	Sektion 3 Fra Sverige mod Danmark La/Sth - nedsættninger	03
19	Sektion 3 - 2 Fra Sverige mod Danmark La/Sth - nedsættninger	04
20	Sektion 4 Fra Sverige mod Danmark La/Sth - nedsættninger	03
21	Sektion 4 - 3 Fra Sverige mod Danmark La/Sth - nedsættninger	03
22	Sektion 5 Fra Sverige mod Danmark La/Sth - nedsættninger	03
23	Sektion 6 Fra Sverige mod Danmark La/Sth - nedsættninger	03
24	Sektion 7 Fra Sverige mod Danmark La/Sth - nedsættninger	03

							
04		02.07.2014	JAK	Dato	21.03.2001	Fordelingsliste og revisionsoversigt for dokumentationen til La/Sth-nedsættninger på strækningen Københavns Lufthavn Kastrup – Lernacken	
03		15.09.2005	BOJ	Bearb.	ALX		
02		14.08.2003	ECP	Kontr.	KPe		
01		08.05.2001	ECP	Godk.	RSU		
Vers.	Ændringer	Dato	Bearb.	Atkins Danmark Rådgivning Sikring A Pilestræde 58, 1112 Kbh.		Side 1/2	
P:\01973_La_Sth Kastrup- Lernacken\07 Resultat\SP 3 04 ver0\Fane 01\Faneblad 01_ver02.doc						Faneblad 1	

Eksemplar no.	Modtager	Bemærkninger
1	ØSB Arkivet Lernacken (LOC, Norra sidan) SE - 203 14 Malmö SVERIGE	
2	Strukton Rail AB Etablering Lernacken (LOC, Norra sidan) SVERIGE	
3	ØSB Järnvägsmaterialförrådet Peberholm portalbyggnad DANMARK Att: Andreas Jälmarstål	
X	Digital udgåva finns på ØSB Webbsida järnväg	

Udover ovenstående nummererede eksemplarer, vil der findes en række uregistrerede eksemplarer, som ikke opdateres af Øresundsbro Konsortiets jernbane.

For at sikre modtagelse af rettelsesblade, bedes alle adresseændringer meddelt Øresundsbro Konsortiets jernbane skriftligt.

Tegningsnavn	Version	Tegningsnr.	Side
Danske bestemmelser for La / Sth-nedsætninger på Øresundsbro Konsortiets jernbane	03	15.09.2005	1-16
Svenska bestämmelser och förutsättningar för La / Sth-nedsætninger på Öresundsbron	E	05.01.2021	0-27
ATC-kodtabeller for La / Sth-nedsætninger på Öresundsbron	D	05.01.2021	0-70
ATC-kodtabeller for La / Sth-nedsætninger på Öresundsbron, Bemærk!	02	02.07.2014	1/1

							
05		05.01.2021	TJn	Dato	02.04.2001		
04		02.07.2014	JAK	Dato	02.04.2001		
03		15.09.2005	BOJ	Bearb.	ECP	Bestemmelser for La/Sth - nedsætninger på Øresundsbro Konsortiets jernbane	Side 1/1
02		01.08.2003	ECP	Kontr.	KPe		
01		20.03.2001	ALX	Godk.	RSy		
Vers.	Ændringer	Dato	Bearb.	Atkins Danmark, Sikring A Pilestræde 58, 1112 Kbh.			
						Faneblad 2	

Danske bestemmelser for La / Sth-nedsættninger på Øresundsbro Konsortiets jernbane

Version 03 af 15.09.2005	Initialer	Dato
Udarbejdet af	HV + ECP	30.03.2001
Ændret af	BOJ	15.09.2005
Kontrolleret af	<i>MWN</i>	
Godkendt af	<i>MWN</i>	

Indholdsfortegnelse:

1.	Indledning	3
1.1	Generelt	3
1.2	Kun La 40 og La 80 km/t.....	3
1.3	Opdeling i sektioner.....	3
1.4	Kilometrering.....	3
1.5	Begrænsninger	3
1.6	ATC systemskiftet.....	4
2.	Sektioner med både dansk og svensk ATC.....	4
2.1	Generelt	4
2.2	Sektionsoversigt	5
2.3	Kombination af flere La sektioner.....	5
2.4	La omkring Peberholm	6
2.5	Opstilling af standsignaler og tavlor.....	6
2.6	Kontrol af baliser og balisekodning.....	6
3.	La i sektion 1	6
3.1	ATC i retning Danmark → Sverige.....	6
3.2	Standsignaler i retning Danmark → Sverige.....	7
3.3	ATC i retning Sverige → Danmark.....	7
3.4	Standsignaler i retning Sverige → Danmark	8
4.	La i sektion 2.....	8
4.1	ATC i retning Danmark → Sverige.....	8
4.2	Standsignaler i retning Danmark → Sverige.....	9
4.3	ATC i retning Sverige → Danmark.....	9
4.4	Standsignaler i retning Sverige → Danmark	9
5.	La i sektion 3.....	10
5.1	ATC i retning Danmark → Sverige.....	10
5.2	Standsignaler i retning Danmark → Sverige.....	10
5.3	ATC i retning Sverige → Danmark.....	10
5.4	Standsignaler i retning Sverige → Danmark	11
6.	La i sektion 4.....	11
6.1	ATC i retning Danmark → Sverige.....	11
6.2	Standsignaler i retning Danmark → Sverige.....	11
7.	La - ophæv baliser	12
8.	La scenario på Københavns Lufthavn Kastrup Station	12
8.1	Indledning.....	12
8.2	La-område starter ved østlige I-signaler i Københavns Lufthavn Kastrup	13
8.3	La-område starter ved første sporskifte på Københavns Lufthavn Kastrup	14
8.4	Skiltning af La fri af tunnel	15
8.5	Baliser fri af tunnel.....	16

1. Indledning

1.1 Generelt

Når det gælder midlertidige hastighedsnedsættelser i Danmark (La), er der udarbejdet bestemmelser for hvordan disse ATC mæssigt skal projekteres og udlægges. Der er ligeledes regler for opstilling af hastighedstavler, som skal advare lokomotivføreren om den etablerede hastighedsnedsættelse.

I Sverige er der på tilsvarende måde regler for ATC og tavler.

For Øresundsbro Konsortiets jernbane er der det specielle forhold, at der på grund af ATC systemskiftet nødvendigvis må være en koordinering af dansk La og svensk Sth-nedsætning (Sth ≈ Største tilladte hastighed). Denne koordinering er beskrevet i 2 dokumenter, ét dansk (nærværende) samt ét svensk. Disse 2 dokumenter danner grundlaget for projektering af La / Sth-nedsætninger på Øresundsbro Konsortiets jernbane.

Dette dokument er udarbejdet på basis af SR og ATC Anlægsbestemmelserne, i gældende udgaver.

1.2 Kun La 40 og La 80 km/t

Der vil kun blive brugt to hastigheder til La: 40 og 80 km/t. Disse to La-hastigheder vil kunne dække hovedparten af ønskede hastighedsnedsættelser samt reducere muligheden for fejl ved udlægning.

1.3 Opdeling i sektioner

For at udlægning af La på Øresundsbro Konsortiets jernbane skal blive så simpelt som muligt, har Øresundsbro Konsortiets Jernbaneafdeling inddelt strækningen Københavns Lufthavn Kastrup (Cph) — Lemacken (Lnk), i 7 sektioner. La kan således kun udlægges i én eller flere hele sektioner.

Oversigt over sektionerne findes under faneblad 4.

1.4 Kilometrering

Alle kilometreringer i dette dokument er "vejledende", hvilket vil sige, at de præcise værdier fremgår af de altid ajourførte tegninger (faneblad 5 - 22). Kilometreringerne i dette dokument er derfor afrundet til antal hele hundrede meter.

1.5 Begrænsninger

Til grund for nærværende dokument ligger en beslutning om, at begrænse mulighederne for etablering af midlertidige hastighedsnedsættelser (La).

Der er følgende begrænsninger / forenklinger:

- at der kun vil blive brugt to hastigheder til La: 40 og 80 km/t.
Da der kun arbejdes med 2 forskellige La-hastigheder – 40 og 80 km/t – vil det være naturligt at vælge en fælles placering af La-baliser til varsling, idet dette vil reducere muligheden for

fejl ved udlægning.

Ønskes andre hastigheder end 40 og 80 km/t skal disse projekteres, valideres og godkendes særskilt af Trafikstyrelsen i hvert enkelt tilfælde, jævnfør SP 6-03.

- at der på strækningen fra Københavns Lufthavn Kastrup til Lernacken kun kan etableres La, så det dækker én eller flere hele sektioner. På den danske del betyder det, at standsignaler vil skulle placeres på/ved signaler eller afstandsmærker (1200 meter før signal) hvor dansk signalkoncept er anvendt.

På strækningen mellem Peberholm (eksklusive) og Lernacken dækker de fast definerede afsnit en længde på ca. 2 km, svarende til afstanden mellem nødtrapperne mellem tog- og motorvejsdækkene på højbroen.

Ønskes andre La-områder end de prædefinerede sektioner skal disse projekteres, valideres og godkendes særskilt af Trafikstyrelsen i hvert enkelt tilfælde, jævnfør SP 6-03.

- at der anvendes samme kilometrerings i begge spor på fri bane, uanset at der reelt burde være få meter reel difference mellem de korrekte placeringer – forenklingerne skal dog altid være til den sikre side.
- at der ud over de generelle regler for afstand mellem danske baliser gælder samme afstands-krav til afstanden mellem danske og svenske baliser
- at følgende områder skal friholdes fra La-baliser:
Danmark → Sverige: km 17.580 - 18.400.
Sverige → Danmark: km 18.360 - 17.860.

1.6 ATC systemskiftet

ATC systemskiftet Danmark → Sverige sker i km 18.235 + en toglængde.

ATC systemskiftet Sverige → Danmark sker i km 18.066.

2. Sektioner med både dansk og svensk ATC

2.1 Generelt

Strækningen mellem Københavns Lufthavn Kastrup og Peberholm opdeles La-mæssigt i 2 sektioner (sektion 1 og 2), svarende til de forhåndenværende blokafsnit. På strækningen fra Københavns Lufthavn Kastrup til Peberholm vil La således være forskellig i udstrækning afhængig af køreretning, idet La starter og slutter i forbindelse med signaler.

Peberholm betragtes som én La sektion (sektion 3).

Første La sektion øst for Peberholm (sektion 4) starter ved Ufartssignalerne U42 og N72.

Grænse mod Banedanmark er principielt ved U-/I-signalerne i Københavns Lufthavn Kastrup. Reelt rykkes grænsen lidt ind på Københavns Lufthavn Kastrup på grund af tunnelen hvor munden først findes et stykke inde på Københavns Lufthavn Kastrup. Der er derfor medtaget regler/scenarier for La-sikring på Københavns Lufthavn Kastrup sidst i nærværende dokument. På Peberholm vil La i retning mod Sverige begynde 40 meter efter de vestlige Infartssignaler, ligesom La i retning mod Danmark vil slutte i samme position, 40 meter før Infartssignalernes bagside – og ikke ved Ufartssignalerne, som er normalt for dansk ATC i øvrigt. Dette skyldes, at der skal være overensstemmelse med La / Sth i svensk ATC, hvor La / Sth-områder for de to køreretninger starter og slutter i samme position.

2.2 Sektionsoversigt

I et område omkring systemskiftet skal der anvendes dels danske og dels svenske baliser til varsling af La. Af følgende oversigt fremgår det, hvilke sektioner, som skal sikres med både danske og svenske baliser, samt hvilke der kan sikres med dansk ATC alene.

Sektion	I retning Danmark → Sverige	I retning Sverige → Danmark
1	Kun dansk ATC	Både dansk og svensk ATC
2	Kun dansk ATC	Både dansk og svensk ATC
3	Både dansk og svensk ATC	Både dansk og svensk ATC
4	Både dansk og svensk ATC	Kun svensk ATC

2.3 Kombination af flere La sektioner

Flere afsnit kan kombineres, hvis en La strækker sig over flere afsnit, men altid kun hele afsnit. Alle La vil være standardprojekteret og ikke kræve La-ophæv baliser. Der er dog følgende undtagelser til denne hovedregel:

- Sektion 3 + 2
La på Peberholm (3) og første sektion efter Peberholm i retning mod Københavns Lufthavn Kastrup (2).
Her skal der kun etableres La-sikring af sektionen efter Peberholm, sektion 2.
- Sektion 3 + 1
La på Peberholm (3) og anden sektion efter Peberholm (1) i retning mod Københavns Lufthavn Kastrup.
Her skal der etableres La-sikring af både Peberholm (sektion 3) og anden sektion efter Peberholm (sektion 1) – men i samme sæt varslingsbaliser.
- Sektion 3 + 2 + 1
La på Peberholm (3) og begge sektioner efter Peberholm (1 og 2) i retning mod Københavns Lufthavn Kastrup.
Her skal der kun ske La-sikring af de to blokafsnit (sektion 1 og 2). Dette skal ske i samme sæt varslingsbaliser.
- Sektion 2 + 1
La i begge sektioner efter Peberholm (1 og 2) i retning mod Københavns Lufthavn Kastrup.
Her skal der etableres La-sikring af de to sektioner (sektion 1 og 2). Dette skal ske i samme sæt varslingsbaliser.

Bemærk, at La ikke vil have samme udstrækning for de to køreretninger.

Standssignalerne skal etableres efter gældende regler i øvrigt. Det vil sige, at dansk signalkoncept medfører danske standssignaler og svensk signalkoncept medfører svenske standssignaler.

2.4 La omkring Peberholm

Hastighedsnedsættelser på Peberholm skal i visse tilfælde varsles i begge spor, på grund af sporskifterne på Peberholm og fordi La-varslingen ikke er afhængig af signalgivningen. Følgende gælder kun for udlægning af danske baliser:

Retning Danmark → Sverige

For La i sektion 3 og 4 skal der etableres La-baliser i begge spor.

Retning Sverige → Danmark

Ingen baliser i nabospor, da danske La-baliser normalt udlægges efter transversalerne i retning mod Københavns Lufthavn Kastrup.

Der etableres kun svenske La-ophæv baliser i forbindelse med sporskifterne på Peberholm, hvor dette kan optimere trafikken.

Der etableres ikke danske La-ophæv baliser i retning Danmark → Sverige, efter ATC systemskiftet i km 18.235. Svensk ATC har her taget over, og danske baliser vil ikke have nogen praktisk betydning for kørslen. Såfremt svensk ATC ikke tager over, kommer toget blot til at køre lidt længere med den projekterede La-hastighed, end det er nødvendigt.

2.5 Opstilling af standsignaler og tavlor

På den danske side af ATC systemgrænsen opstilles altid danske standsignaler. På den svenske side af ATC systemgrænsen opstilles altid svenske tavlor. Hastighedsnedsættelser, der slutter ved ATC systemgrænsen, afsluttes med tavlor eller standsignal fra det lands system, som man kører væk fra. Ved fortsat hastighedsnedsættelse over systemgrænsen, opsættes supplerende tavlor / standsignal fra det lands system, som man kører ind i.

2.6 Kontrol af baliser og balisekodning

Danske ATC baliser kodes, kontrolleres samt udlægges i henhold til gældende regler for dansk ATC udrustning. Svenske baliser kodes, kontrolleres samt udlægges i henhold til gældende regler for svensk ATC udrustning. Dette gælder uanset hvor på Øresundsbro Konsortiets jernbane baliserne skal udlægges.

3. La i sektion 1

3.1 ATC i retning Danmark → Sverige

La sikres i retning mod Sverige, ved etablering af La-baliser foran U-signalerne 1143 og 2143. Anbefalet baliseplacering af La-baliser:

- Spor 1 og 2 i km 12.2
- Spor 12 i km 11.2

Argumentation

Ved at vælge baliseplacering som angivet, skal der i spor 12 regnes med en varslingsafstand fra 100 km/t til 40 km/t hhv. 80 km/t, og for spor 1 og 2 skal der regnes med en varslingsafstand fra 90 km/t til 40 km/t hhv. 80 km/t.

Største fald foran U-signalerne 1143 og 2143 er 15,4 ‰ for spor 1, 2 og 12, mens det er 15,6 ‰ i spor 11, hvilket medfører varslingsafstande som angivet herunder.

Normal varslingsafstand for La-40:

- 2150 m for spor 1
- 2150 m for spor 2
- 2700 m for spor 11
- 2700 m for spor 12

Normal varslingsafstand for La-80:

- 650 m for spor 1
- 650 m for spor 2
- 1250 m for spor 11
- 1250 m for spor 12

Da varslingsafstandene er minimumsafstande, anvendes varslingsafstandene for La-40, der er de største, og af hensyn til sporgeometrien og øvrige systemmæssige forhold, forøges de – for spor 11 og 12 til 3000 m og for spor 1 og 2 til 2200 m.

Denne baliseplacering vil også tage højde for tog, der måtte rigge op på Københavns Lufthavn Kastrup station. For spor der forgrener væk fra sporet med La-dækning, suppleres der med La-ophæv baliser.

Anbefalet placering af La-baliser for sektion 1:

- i km 12.2 for spor 1 og 2
- i km 11.2 for spor 12, der med denne placering også dækker spor 11.

Etablering af La-baliser skal i øvrigt ske jævnfør gældende regler.

3. 2 Standsignaler i retning Danmark → Sverige

Som angivet i indledningen vil La-områder, startende ved et signal medføre, at standsignaler for "hastighedsnedsættelse følger" og "hastighedsnedsættelse begynder" vil kunne etableres på/ved signalerne henholdsvis ved afstandsmærker 1200 meter foran signalerne.

Standsignaler "hastighedsnedsættelse ophører" eller eventuelt standsignal "kør hurtigere" kan etableres jævnfør gældende regler i øvrigt, dog skal hastighedsnedsættelsen have en længde svarende til et eller flere hele blokafsnit (sektioner), således at skiltningen kan etableres ved et efterfølgende signal.

3. 3 ATC i retning Sverige → Danmark

La-område starter ved AM-signaler mellem Peberholm og Københavns Lufthavn Kastrup. Anbefalet baliseplacering af La-baliser i km 18.4.

Argumentation

I dette tilfælde skal La-området sikres med både danske og svenske baliser. Da sikring med svenske baliser er beskrevet andet steds, vil nærværende beskrivelse alene omfatte de danske baliser. Da La-området starter ved AM-signal 1164 henholdsvis ved AM-signal 2164, skal forvarslingen med La-

baliser foretages inden ATC systemskiftet. Ved La i sektion 1 er der det særlige forhold, at den danske ATC overvågning skal afløse den svenske på et tidspunkt, hvor der fortsat bremses ned til hastighedsnedsættelsen. Dette skal sikres ved, at den svenske overvågning peger på et punkt før den reelle hastighedsnedsættelse, hvorimod den danske overvågning skal pege på det reelle målpunkt ved AM-signalet. Der er ingen særlige krav til hvor de danske baliser skal udlægges. Dette skyldes, at det svenske ATC system vil sikre nedbremsning til en lavere hastighed end den danske ATC system vil overvåge med, når det overtager overvågningen, uanset om hastighedsnedsættelsen er til 40 km/t eller 80 km/t. De danske baliser skal således udlægges for at give en melding til dansk ATC om La, som kan erstatte en mere restriktiv information fra det svenske ATC system. En placering foran radiobalisen ved systemskiftet anbefales, det vil sige i km 18.4 uanset hastighed i hastighedsnedsættelsen, jævnfør ATC anlægsbestemmelserne i gældende version.

3. 4 Standsignaler i retning Sverige → Danmark

Som angivet i indledningen vil La-områder startende ved et signal medføre, at standsignaler for "hastighedsnedsættelse følger" og "hastighedsnedsættelse begynder" vil kunne etableres på/ved signalerne henholdsvis ved afstandsmærker 1200 meter foran signalerne.

Standsignaler "hastighedsnedsættelse ophører" eller eventuelt standsignaler "kør hurtigere" kan etableres jævnfør gældende regler i øvrigt, dog skal hastighedsnedsættelsen have en længde på et eller flere blokafsnit (sektioner) således, at skiltningen kan etableres ved et efterfølgende signal. Dette gælder dog ikke hvis hastighedsnedsættelsen er så lang, at den først stopper inde på Københavns Lufthavn Kastrup station, fri af tunnel og rampe med betonvægge – i dette tilfælde kan standsignalerne placeres frit jævnfør gældende regler i øvrigt.

4. La i sektion 2

4. 1 ATC i retning Danmark → Sverige

Mod Malmø er grænsen for sikring af La med kun dansk ATC, Infartssignalerne på Peberholm (ca. 40 meter efter Infartssignal på grund af sammenhæng med svensk ATC), det vil sige at La-området i sektion 2 slutter i km 18.3 for begge hovedspor. De to blokafsnit (1. og 2. hovedspor i sektion 2) mellem Københavns Lufthavn Kastrup og Peberholm La-sikres i retning mod Sverige, ved etablering af La-baliser foran AM-signalerne 1162 og 2162.

Baliseplacering af La-baliser i km 13.4, som angivet under argumentation, er af systemtekniske årsager ikke mulig. Den anbefalede baliseplacering er derfor km. 12.248 som angivet på planerne.

Argumentation

Normal baliseplacering for La-40:

- i km 13.4 for 1. og 2. hovedspor (upp- og nedspår)

Da største fald foran AM-signalerne 1162 og 2162 er 15,4 ‰ skal La-sikring ske 2700 meter foran AM-signalerne.

Ved en hastighedsnedsættelse fra 180 km/t til 40 km/t:

- i km 13.5 for 1. og 2. hovedspor (upp- og nedspår)

Ved en hastighedsnedsættelse fra 180 km/t til 80 km/t, udlægges La-baliserne 2400 meter foran AM-signalerne, det vil sige:

- i km 13.8 for 1. og 2. hovedspor (upp- og nedspår)

Denne placering i km 13.8 giver dog problemer, idet der her findes en linieleder for U-signalerne 1143 og 2143. Det vil derfor være mere hensigtsmæssigt at vælge samme placering som ved hastighedsnedsættelse fra 180 km/t til 40 km/t, dog skal de 2700 meter øges af systemmæssige årsager (ATC) til 2800 meter.

Anbefalet placering af La-balise for sektion 2:

- i km 13.4 for 1. og 2. hovedspor (upp- og nedspår)

4.2 Standsignaler i retning Danmark → Sverige

Som angivet i indledningen vil La-områder, startende ved et signal medføre, at standsignaler for "hastighedsnedsættelse følger" og "hastighedsnedsættelse begynder" vil kunne etableres på/ved signalerne henholdsvis ved afstandsmærker 1200 meter foran signalerne.

Standsignaler "hastighedsnedsættelse ophører" kan etableres jævnfør gældende regler i øvrigt, dog skal hastighedsnedsættelsen have en længde svarende til et eller flere hele blokafsnit (sektioner), således at skiltningen kan etableres ved et efterfølgende signal.

4.3 ATC i retning Sverige → Danmark

La-område starter i km 18.3 mellem vestlige Infarts- og Udfartssignaler på Peberholm. Anbefalet baliseplacering af La-baliser i km 18.4.

Argumentation

I dette tilfælde skal La-området sikres med både danske og svenske baliser. Da sikring med svenske baliser er beskrevet andet steds, vil nærværende beskrivelse alene omfatte sikring med danske baliser. Da La-området starter i km 18.3 mellem vestlige Infarts- og Udfartssignaler på Peberholm, hvor systemgrænsen endnu ikke er nået, er der ingen særlige krav til hvor de danske baliser skal udlægges. Dette skyldes, at det svenske ATC system vil sikre nedbremsningen til 40 km/t henholdsvis 80 km/t ved Udfartssignalerne. De danske baliser skal således alene udlægges for at give en melding til dansk ATC om La, som kan erstatte informationen fra det svenske ATC system, når dansk ATC overtager overvågningen. Dette skift vil ske mens overvågningshastigheden er konstant og maksimalt 40 km/t henholdsvis 80 km/t. En placering foran radiobalisen ved systemskiftet anbefales, det vil sige i km 18.4 uanset hastighed i hastighedsnedsættelsen.

4.4 Standsignaler i retning Sverige → Danmark

Standsignaler i forbindelse med varsling af La af denne type vil være svenske standsignaler. Disse beskrives andet steds.

Standsignaler for "hastighedsnedsættelse begynder" vil kunne etableres i km 18.3 jævnfør gældende danske regler i øvrigt.

Standsignaler "hastighedsnedsættelse ophører" eller eventuelt standsignaler "kør hurtigere" kan etableres jævnfør gældende danske regler i øvrigt, dog skal hastighedsnedsættelsen have en længde på et eller flere blokafsnit således, at skiltningen kan etableres ved et efterfølgende signal. Dette gælder dog ikke hvis hastighedsnedsættelsen er så lang, at den først stopper på Københavns Lufthavn Kastrup station, fri af tunnel og rampe med betonvægge – i dette tilfælde kan standsignalerne placeres frit jævnfør gældende danske regler i øvrigt.

5. La i sektion 3

5.1 ATC i retning Danmark → Sverige

La-området starter i km 18.3 mellem vestlige Infarts- og Utfartssignaler på Peberholm. Anbefalet baliseplacering af La-baliser i km 15.0.

Argumentation

I dette tilfælde skal La-området sikres med både danske og svenske baliser. Da sikring med svenske baliser er beskrevet andet steds, vil nærværende beskrivelse alene omfatte de danske baliser. Da La-området starter ved Infartssignal I52 henholdsvis ved Infartssignal I22 (i km 18.3) hvor systemskiftet netop overskrides en toglængde senere, skal etablering af baliser til varsling følge de sædvanlige regler. Dermed sikrer det danske ATC-system nedbremsning til 40 km/t henholdsvis 80 km/t ved Infartssignalerne, og når det svenske ATC system tager over et sted på Peberholm station (toglængdeafhængigt) vil overvågningen være med konstant hastighed 40 km/t eller 80 km/t. Foran Infartssignalerne er der ikke noget fald før i km 15.4 for både 1. og 2. hovedspor. Dermed kan balisernes etableres med minimalt varsel foran Infartssignalerne, det vil sige 2250 meter henholdsvis 2000 meter ved hastighedsnedsættelse til 40 km/t henholdsvis 80 km/t. En placering 2250 meter foran Infartssignalet giver problemer, idet der her ligger en linieleder hørende til det foranstående AM-signal. Hvis man skal fri af denne linieleder skal man ud i en afstand på 3200 meter foran Infartssignalet. På samme måde er en placering 2000 meter foran Infartssignalet et problem da La-balisen følger for tæt efter balisen ved foranstående AM-signal. Hvis dette problem skal omgås, skal La-balisen placeres foran balisen ved det foranstående AM-signal, hvorved der bliver problemer med den ved AM-signalet etablerede linieleder. Som før vil La-balisen nu ende i en placering 3200 meter foran Infartssignalet.

Dermed bliver baliseplaceringerne for La-sikring foran Infartssignalerne:

- km 15.0 for 1. og 2. hovedspor (upp- og nedspår) ved en hastighedsnedsættelse fra 180 km/t til 80 eller 40 km/t.

5.2 Standsignaler i retning Danmark → Sverige

Som angivet i indledningen vil La-områder startende ved et signal medføre, at standsignaler for "hastighedsnedsættelse følger" vil kunne etableres ved afstandsmærker 1200 meter foran signalerne.

Standsignaler for "hastighedsnedsættelse begynder" og "ophør af hastighedsnedsættelse" vil være placeret på et område med svensk signalsystem, og vil være beskrevet andet steds.

5.3 ATC i retning Sverige → Danmark

La-område slutter i km 18.3 mellem vestlige Infarts- og Utfartssignaler på Peberholm. Anbefalet baliseplacering af La-baliser i km 18.4.

Argumentation

I dette tilfælde skal La-området sikres med både danske og svenske baliser. Da sikring med svenske baliser er beskrevet andet steds, vil nærværende beskrivelse alene omfatte sikring med danske baliser. Etablering af danske La-baliser skal sikre, at La-området forlades korrekt, uanset togets længde, det vil sige uafhængigt af, om systemskiftet sker før eller efter at bagenden af toget har forladt La-området. Da La-området slutter i km 18.3, det vil sige før systemskiftet er nået, er der ingen særlige krav til hvor de danske baliser skal udlægges. Det skyldes, at det svenske ATC system vil sikre nedbremsningen til 40 km/t henholdsvis 80 km/t inden km 18.3 (allerede ved La-start i km 20.1). De dan-

ske baliser skal således alene udlægges, for at give en melding til dansk ATC om La, som kan erstatte informationen fra det svenske ATC system, når dansk ATC overtager overvågningen¹.
ATC-systemskiftet vil ske, mens overvågningshastigheden er konstant og maksimalt 40 km/t henholdsvis 80 km/t. En placering foran radiobalisen ved systemskiftet anbefales, det vil sige i km 18.4, uanset hastighed i hastighedsnedsættelsen.

5.4 Standsignaler i retning Sverige → Danmark

Standsignaler i forbindelse med varsling og markering af start af La af denne type vil være svenske standsignaler. Disse beskrives andet steds.

Standsignaler "hastighedsnedsættelse ophører" eller eventuelt standsignaler "kør hurtigere" kan etableres jævnfør gældende regler i øvrigt.

6. La i sektion 4

6.1 ATC i retning Danmark → Sverige

La-området starter ved de østlige Udfartssignaler Peberholm. Anbefalet baliseplacering af La-baliser i km 17.5.

Argumentation

I dette tilfælde skal La-området sikres med både danske og svenske baliser. Da sikring med svenske baliser er beskrevet andet steds, vil nærværende beskrivelse alene omfatte de danske baliser. Da La-området starter ved Udfartssignal N72 henholdsvis ved Udfartssignal U42, hvor systemgrænsen er passeret, er der det særlige forhold, at den danske ATC overvågning skal afløses af den svenske på et tidspunkt, hvor der fortsat bremses ned til hastighedsnedsættelsen. Dette skal sikres ved at den danske overvågning peger på et punkt før den reelle hastighedsnedsættelse, hvorimod den svenske overvågning skal pege på det reelle målpunkt ved Udfartssignalerne. Målpunktet for den danske hastighedsnedsættelse bør være 300-400 meter før det reelle målpunkt ved Udfartssignalerne, det vil sige:

- Dansk La start i km 19.8 i spor 1 og 2 på Peberholm (upp- og nedspår)

Da der ikke er noget fald frem mod Udfartssignalerne på Peberholm er kravet til varsling, at baliserne kan etableres med minimalt varsel, det vil sige 2250 meter henholdsvis 2000 meter ved hastighedsnedsættelse til 40 km/t henholdsvis 80 km/t. Da der ønskes en fælles placering af La varslingsbaliserne, uanset La-hastighed, fås en placering 2250 meter foran dansk La-start i km 19.8. Hermed kommer man også fri af linielederen hørende til det foranstående Infartssignal.

Dermed bliver baliseplaceringerne for La-sikring foran Infartssignalerne:

- km 17.5 i spor 1 og 2 på Peberholm (upp- og nedspår)
uanset om hastighedsnedsættelsen er fra 180 km/t til 80 eller 40 km/t.

6.2 Standsignaler i retning Danmark → Sverige

Da La-området ligger næsten 2 km inde på området med svensk signalsystem, vil alle standsignaler/tavlor være af svensk type og derfor beskrevet andet steds.

¹ La i sektion 3 slutter i km 18.3, hvilket vil sige før dansk ATC tager over i km 18.1. For tog længder under 200 meter får La-baliserne ingen betydning, men for længere tog fastholder dansk ATC nu hastighedsnedsættelsen til hele toget er kommet ud af sektion 3.

7. La - ophæv baliser

Af hensyn til transversalerne på Peberholm station, er det nødvendigt at varsle La / Sth-nedsætninger i begge hovedspor. Efter transversalerne, kan der så udlægges La - ophæv baliser i det spor, som ikke har La.

Det er imidlertid besluttet, at der ikke etableres danske La-ophæv baliser på Peberholm, da der i det generelle La-koncept for Øresundsbro Konsortiets jernbane, sektion 3 og 4, kun indgår La-ophæv baliser i forbindelse med det svenske ATC system.

I retning Danmark → Sverige er årsagen, at svensk ATC tager over i km 18.235 + toglængden, og danske baliser vil ikke have nogen praktisk betydning for kørslen, da de tidligst kan lægges efter første sporskifte (km 19.0). Såfremt svensk ATC ikke tager over, kommer toget blot til at køre hele sektion 3 med den projekterede La-hastighed. Efter sektion 3 vil toget blive bragt til standsning, jævnfør normal procedure for kørsel over ATC systemskiftet uden aktivt svensk mobil ATC anlæg.

I retning Sverige → Danmark er årsagen, at danske La-baliser altid udlægges efter transversalerne i retning mod Københavns Lufthavn Kastrup, og derfor kun vil dække det aktuelle spor.

I Københavns Lufthavn Kastrup-enden, det vil sige inde på Københavns Lufthavn Kastrup station, vil La-ophæv baliser kunne etableres jævnfør gældende regler fra Banedanmark.

8. La scenario på Københavns Lufthavn Kastrup Station

8.1 Indledning

Ud over muligheden for etablering af La på Københavns Lufthavn Kastrup station, med begyndelse ved I-signalet, er der et ønske om yderligere muligheder for etablering af La med begyndelse ved første sporskifte eller med begyndelse således, at skiltning (1200 meter før La-området) henholdsvis etablering af baliser, kan ske uden for tunnelen. Disse tilfælde er behandlet nedenfor.

Etablering af La40 på Kastrup station skal foretages efter gældende danske regler, da stationen er Banedanmarks område. Det kan derfor kun foretages i forbindelse med samtidig nedkobling af et eller begge I-signaler og/eller SI-signaler, da disse signalers visning og hastighedsviser skal stemme overens med hastigheden bag signalet. Etablering af La40 må derfor kun udføres efter de danske regler. La80 kan etableres uden nedkobling af signalerne, da dette ikke medfører ændringer i signalets visning i forhold til den normale drift.

La i østenden af Københavns Lufthavn Kastrup station kan godt være lidt vanskelig at projektere, da varslingsbaliserne skal udlægges i Øresundstunnelen. Dette La scenario er derfor kun interessant i køreretning Sverige → Danmark.

Dette afsnit indeholder følgende La-områder:

- La-område starter ved det østlige I-signal i Københavns Lufthavn Kastrup
- La-område starter ved det østlige I-signal og dækker hele Kastrup station.
- La ved det første sporskifte på Københavns Lufthavn Kastrup Station
- Skiltning af La fri af tunnel
- Baliser fri af tunnel

NB! Ingen af disse La-områder er omhandlet af Øresundsbro Konsortiets sektionsinddeling.

For håndtering af ATC-baliser på de 2 sider af ejerskabsgrensen i km. 12.854, henvises til aftale om "Samarbejde ved grænseoverskridende fejlretning og vedligehold" mellem Øresundsbro Konsortiet og Banedanmark.

8. 2 La-område starter ved østlige I-signaler i Københavns Lufthavn Kastrup

8. 2.1 ATC

Anbefalet placering af La-baliser i km 17.5 eller 17.7.

Argumentation

Fra I-signalerne i Københavns Lufthavn Kastrup (km 14.5) i retning mod København (det vil sige ind på Københavns Lufthavn Kastrup station, som ligger uden for Øresundsbro Konsortiets definerede sektioner). Fra km 16.9 og frem til I-signalerne er største fald 3‰ (afrundes i ATC systemet til 4‰). Dermed er kravet til varsling af en La 2300 meter ved en nedsættelse fra 180 km/t til 40 km/t henholdsvis 2050 ved nedsættelse fra 180 km/t til 80 km/t. Tillægges der 2300 henholdsvis 2050 meter til I-signalerne placering, fremkommer et interval for placering af La baliser.

Ved nedsættelse fra 180 km/t til 40 km/t gælder følgende interval:

- km 16.8 til km 16.9 for 1. og 2. hovedspor (upp- og nedspår)

Ved nedsættelse fra 180 km/t til 80 km/t gælder følgende interval:

- km 16.5 til km 16.9 for 1. og 2. hovedspor (upp- og nedspår)

Er der problemer med denne placering, kan baliserne placeres længere fra I-signalerne, men så stiger det maksimale fald til $15,4\text{‰}$ (afrundes i ATC systemet til 16‰). Dermed er kravet til varsling af en La 2700 meter ved en nedsættelse fra 180 km/t til 40 km/t henholdsvis 2400 meter ved en nedsættelse fra 180 km/t til 80 km/t. Km 17.8 må dog ikke overstiges, idet baliserne til varsling af La da ellers kommer for tæt på den fremskudte balise i km 18.0 (BFS1181v og BFS2181v). Tillægges der 2700 henholdsvis 2400 meter til I-signalerne placering, fremkommer et interval for placering af La baliser:

Ved nedsættelse fra 180 km/t til 40 km/t gælder følgende interval:

- km 17.2 til km 17.8 for 1. og 2. hovedspor (upp- og nedspår)

Ved nedsættelse fra 180 km/t til 80 km/t gælder følgende interval:

- km 16.9 til km 17.8 for 1. og 2. hovedspor (upp- og nedspår)

Baliserne kan ATC systemmæssigt projekteres med en varsling foran La-området jævntfor gældende danske regler.

For nedsættelse fra 180 km/t til 40 km/t vil varsling kunne ske i:

- km 16.9 for 1. og 2. hovedspor (upp- og nedspår)

For nedsættelse fra 180 km/t til 80 km/t vil varsling kunne ske i:

- km 16.6, 16.7, 16.9, 17.1, 17.3, 17.5 eller 17.7 for 1. og 2. hovedspor (upp- og nedspår)

Umiddelbart vil en placering i km 16.9 kunne anvendes generelt, da der ikke er nogen begrænsninger i placering af baliser i tunnelen. En ulempe ved disse placeringer er, at der i dag ligger en linieleder på stedet. De to ledere i disse linieledere vil skulle lægges tæt sammen og gøres inaktive over en længde på 121 meter, hvis der skal etableres La-baliser.

Anbefalet placering af La-baliser i

- km 17.5 eller 17.7 for 1. og 2. hovedspor (upp- og nedspår)
- vil derfor være mere perfekt, idet dette ikke kræver ændringer i allerede etableret udstyr.

8. 2.1.1 La-området dækker hele Kastrup station fra I- til U-signaler.

Hvis La-området skal dække hele Kastrup station fra I-signalerne i stationens østende til U-signalerne i stationens vestende, anvendes baliseplaceringen som nævnt ovenfor under 8.2.1. Da stationen er længere end 4000 m (ca. 4220 m), der er den maksimale længde, som La-baliserne kan indeholde, vil det være nødvendigt at supplere med et ekstra sæt La-baliser placeret 300 m før begge U-signaler i vestenden. Disse skal dække det sidste stykke til U-signalerne. Placeringen 300 m før U-signalerne, er inde det La-dækkede område fra de foregående La-baliser, og behøver derfor ingen varslingsafstand.

8. 2.2 Standsignaler

Som angivet i indledningen, vil La-områder, startende ved et signal, medføre at standsignaler for "hastighedsnedsættelse følger" og "hastighedsnedsættelse begynder" vil kunne etableres på/ved signalerne henholdsvis ved afstandsmærker 1200 meter foran signalerne.

Standsignaler "hastighedsnedsættelse ophører" eller eventuelle standsignaler "kør hurtigere" kan etableres jævnt før gældende regler i øvrigt, dog skal hastighedsnedsættelsen mindst have en længde på 1100 meter således, at skiltningen kommer fri af tunnel og rampe med betonvægge.

8. 3 La-område starter ved første sporskifte på Københavns Lufthavn Kastrup

8. 3.1 ATC

Anbefalet placering af La-baliser i km 16.0.

Argumentation

Sikring af La-område, begyndende ved første sporskifte i Københavns Lufthavn Kastrups østlige ende (tungespids i 13b i km 13.7), vil i 1. hovedspor skulle ske i km 16.0 ved nedsættelse fra 180 km/t til 40 km/t henholdsvis i km 15.8 ved nedsættelse fra 180 km/t til 80 km/t. Placeringen i km 16.0 bør vælges i begge tilfælde. Tallene er beregnet ud fra det største fald på 3 ‰ (afrundes i ATC systemet til 4 ‰, og dermed et krav om varslingsafstand på 2300 meter). Hastighedsnedsættelsen skal ikke varsles i 2. hovedspor, da der ikke er sporforbindelse herfra til området med hastighedsnedsættelse.

I 2. hovedspor vil sikring af La-område, begyndende ved første sporskifte i Københavns Lufthavn Kastrups østlige ende (frispormærke i 13a i km 13.7), skulle ske i km 16.0 ved nedsættelse fra 180 km/t til 40 km/t henholdsvis i km 15.7 ved nedsættelse fra 180 km/t til 80 km/t. Hastighedsnedsættelsen skal ikke varsles i 1. hovedspor hvis der er tale om en nedsættelse til 80 km/t, idet indkørselshastigheden er maksimalt 60 km/t gennem sporskifte 13a/b. Ved en hastighedsnedsættelse til 40 km/t skal der ske varslings i 1. hovedspor i km 16.0.

8. 3.2 Standsignaler

Standsignaler for "hastighedsnedsættelse følger" vil skulle placeres i km 14.9 for 1. hovedspor (nedspår) og 2. hovedspor (uppspår). Standsignal for "hastighedsnedsættelse begynder" vil skulle

placeres ved sporskiftetunge 13b i km 13.7 i 1. hovedspor (nedspår) henholdsvis ved frispormærke 13a i km 13.7 i 2. hovedspor (uppspår).

Standssignaler "hastighedsnedsættelse ophører" eller eventuelle standssignaler "kør hurtigere" kan etableres jævnfør gældende regler i øvrigt, dog skal hastighedsnedsættelsen mindst have en længde på 350 meter således, at skiltningen kommer fri af tunnel og rampe med betonvægge.

8.4 Skiltning af La fri af tunnel

8.4.1 ATC

Anbefalet placering af La-baliser i km 16.2 i både 1. og 2. hovedspor for La i spor 1, 2, 11 og 12 på Københavns Lufthavn Kastrup station.

Argumentation

Sikring af La-område, hvor skiltning vil kunne komme fri af tunnel og rampe med betonvægge (ca. km 13.4), medfører, at La-området tidligst må forekomme i km 12.2 i samtlige 4 spor (1, 2, 11 og 12).

Dette svarer til Københavns Lufthavn Kastrup station:

- spor 1, ca. midt mellem DV-D16 og sporskifte 08 (tungespids)
- spor 2, ca. midt mellem DV-D29 og SI22
- spor 11, ca. 190 meter vest for PU-P111
- spor 12, ca. 150 meter vest for PU-P121

Umiddelbart vurderes ingen af disse lokaliteter problematiske.

De til denne skiltning hørende baliser skal placeres som angivet nedenfor.

La-område i spor 1 på Københavns Lufthavn Kastrup station (største fald 20 ‰, afrundes til 21 ‰):

For nedsættelse fra 180 km/t til 40 km/t:

- km 16.2 i 1. hovedspor (nedspår) på fri bane
 - km 16.2 i 2. hovedspor (uppspår) på fri bane
- idet kravet til varslingsafstand er 3950 meter.

For nedsættelse fra 180 km/t til 80 km/t:

- km 14.9 i 1. hovedspor (nedspår) på fri bane
 - km 14.9 i 2. hovedspor (uppspår) på fri bane
- idet kravet til varslingsafstand er 2650 meter.

Etablering af baliser i km 16.2 giver ingen problemer – heller ikke med linieledere, hvorimod en placering i km 14.9 reelt giver problemer. Det anbefales derfor at baliserne placeres ude ved km 16.2 uanset om der er tale om nedsættelse til 40 eller 80 km/t.

ATC systemet kan ikke varsle en La i en afstand på 3950 meter, og derfor er det nødvendigt at etablere La-baliserne i km 16.2 i både 1. og 2. hovedspor på fri bane, og dermed øge varslingsafstanden til 4000 meter. For La i de andre spor (det vil sige spor 2, 11 og 12) er faldet mindre, og kravet til varslingsafstand derfor også reduceret. Det vil dog ikke give mening at indføre yderligere 3 positioner for placering af La-baliser. Det anbefales derfor at placeringen i km 16.2 (maksimal varslingsafstand) anvendes generelt for alle 4 spor.

Anbefalet placering af La-baliser i km 16.2 i både 1. og 2. hovedspor for La i spor 1, 2, 11 og 12 på Københavns Lufthavn Kastrup station.

8.4.2 Standssignaler


Standssignaler opsættes jævnfør gældende regler.

8.5 Baliser fri af tunnel

La på Københavns Lufthavn Kastrup station, hvor La-baliserne er trukket fri af tunnelen i km 13.4, kan på ingen måde have betydning for Øresundsbro Konsortiets strækning.

La projekteres efter gældende danske regler for Banedanmark.

Svenska bestämmelser och förutsättningar för La / Sth-nedsättningar på Öresundsbron

REV E		Komplettering efter införande av ERTMS	2021-01-05	AFRY/TJn	<i>AFRY</i>	
REV D		Komplettering efter byggnation av Citytunneln	2014-07-02	ÅFJAK	ÅFRUB	<i>ÅEB/RSY</i>
REV C		Ändring efter granskning	2001-04-10	BVIBRSBE-SW	JG	CMP
BET	ANT	ÄNDRINGEN AVSER	DATUM	SIGN	GRANSKAD	GÖDKÄND
		Svenska bestämmelser och förutsättningar för La / Sth-nedsättningar på Öresundsbron			STATUS	
					GÖDKÄND BVIBRSBE-CMP	
					DATUM 2001-04-04	
UPPDRAG	KONSTR BVIBRSBE-SW	GRANSKAD BVIBRSBE-JG	NUMMER		BLAD	BET

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

0	Tillfälliga hastighetsnedsättningar Öresundsbron.....	3
0.1	Förutsättningar	3
0.1.1	Viktiga undantag.....	3
0.2	Utförande.....	3
0.2.1	Beteckningar	3
0.2.2	Tavlor	3
0.2.3	Indelning.....	3
0.2.4	Placering av balisgrupper	4
0.2.5	Förklaring till "Optiskt besked, Avstånd m.m." i kodtabeller.....	5
0.2.6	Referenser.....	6
1	Sektion 7, SE1 km 29+119 (281+134)	7
SE1N	och SE1U	7
1.1	Nedsättningar endast på sektion 7	7
1.2	Nedsättningar över flera sammanhängande sektioner	7
1.2.1	Sektion 7 som längst till och med sektion 4.....	7
1.2.2	Sektion 7 till och med sektion 3.....	7
1.2.3	Sektion 7 till och med sektion 2 eller längre	8
2	Sektion 3, SE2 km 18+269.....	9
SE2N	och SE2U	9
2.1	Nedsättning endast på sektion 3	9
2.2	Nedsättningar över flera sammanhängande sektioner	9
2.2.1	Sektion 3 som längst till och med sektion 6.....	9
2.2.2	Sektion 3 till och med sektion 7	9
2.2.3	Sektion 3 till och med sektion Lernacken	10
3	Sektion 6, SE3, km 26+650.....	11
SE3N	och SE3U	11
3.1	Nedsättningar endast på sektion 6	11
3.2	Nedsättningar över flera sammanhängande sektioner	11
3.2.1	Sektion 6 som längst till och med sektion 4.....	11
3.2.2	Sektion 6 till och med sektion 3.....	11
3.2.3	Sektion 6 till och med sektion 2 eller längre	12
4	Sektion 4, SE4, km 20+104.....	13
SE4N	och SE4U	13
4.1	Nedsättning endast på sektion 4	13
4.2	Nedsättningar över flera sammanhängande sektioner	13
4.2.1	Sektion 4 som längst till och med sektion 6.....	13
4.2.2	Sektion 4 till och med sektion 7	14
4.2.3	Sektion 4 till och med sektion Lernacken	14
5	Sektion 5, SE5 km 24+290.....	15
SE5N	och SE5U	15
5.1	Nedsättningar endast på sektion 6	15
5.2	Nedsättningar över flera sammanhängande sektioner	15
5.2.1	Sektion 5 som längst till och med sektion 4.....	15
5.2.2	Sektion 5 till och med sektion 3.....	15
5.2.3	Sektion 5 till och med sektion 2 eller längre	16
6	Sektion 5, SE6, km 22+286.....	17
SE6N	och SE6U	17

6.1	Nedsättning endast på sektion 5	17
6.2	Nedsättningar över flera sammanhängande sektioner	17
6.2.1	Sektion 5 som längst till och med sektion 6	17
6.2.2	Sektion 5 till och med sektion 7	17
6.2.3	Sektion 5 till och med sektion Lernacken	18
7	Sektion 4, SE7, km 22+286	19
	SE7N och SE7U	19
7.1	Nedsättningar endast på sektion 4	19
7.2	Nedsättningar över flera sammanhängande sektioner	19
7.2.1	Sektion 4 till och med sektion 3	19
7.2.2	Sektion 4 till och med sektion 2 eller längre	20
8	Sektion 6, SE8, km 24+290	21
	SE8N och SE8U	21
8.1	Nedsättning endast på sektion 6	21
8.2	Nedsättningar över flera sammanhängande sektioner	21
8.2.1	Sektion 6 till och med sektion 7	21
8.2.2	Sektion 6 till och med sektion Lernacken	22
9	Sektion 3, SE9, km 20+104	23
	SE9N och SE9U	23
9.1	Nedsättningar endast på sektion 3	23
9.2	Nedsättningar över sammanhängande sektioner	23
9.2.1	Sektion 3 till och med sektion 2 eller längre	23
10	Sektion 7, SE10, km 26+650	24
	SE10N och SE10U	24
10.1	Nedsättning endast på sektion 7	24
10.2	Nedsättningar över flera sammanhängande sektioner	24
10.2.1	Sektion 7 till och med sektion Lernacken	24
11	Sektion 2, SE11, km 18+281	25
	SE11N och SE11U	25
11.1	Nedsättningar på sektion 2 eller längre	25
12	Sektion Lernacken, SE12, km 29+119 (281+134)	26
12.1	SE12N och SE12U	26
12.2	Nedsättning sektion Lernacken	26
13	Sektion 1, DK13, km 16+397	27
13.1	DK13N och DK13U	27
13.2	Nedsättningar på sektion 1 eller längre	27

0 Tillfälliga hastighetsnedsättningar Öresundsbron

0.1 Förutsättningar

Nedsättningsystemet bygger på sektioner som skall hastighetsnedsättas. I normalfallen använder man sig endast av börjanpunkter med tillhörande förvarningar. Börjanpunkterna har samtidigt funktionen att avsluta en nedsättning i motsatt riktning. Det betyder att man även vid nedsättningar som omfattar mer än en sektion i princip endast lägger ut en börjanpunkt med tillhörande förvarningar.

0.1.1 Viktiga undantag

Det finns dock två viktiga undantag. Det ena är om nedsättningen går över teknikgränsen. I ett sådant fall skall alltid extra hastighetstavlor och extra uppdateringsbalisgrupper för det andra landets ATC läggas vid teknikgränsen. Det andra undantaget är när den ena av flera angränsande nedsättningar omfattar en sektion med växlar som vid Peberholm och Lernacken. Sektioner som omfattar Peberholm och Lernacken måste då utrustas på angränsande spår.

0.2 Utförande

Alla nedsättningar gäller en hastighetssänkning på mer än 40 km/h vilket innebär att alla förvarningar skall dubbleras.

Signalstyrda förvarningar skall inte användas på Öresundsbrokonsortiets spår. Växlarna på Peberholm och Lernacken gör att nedsättningarna där och angränsande sektioner kan slå igenom på båda spåren och därför måste förvarning ske på båda spåren. De förvarningar gällande endast ett spår som läggs vid Lernacken i riktning mot Danmark på Banverkets spår utrustas med signalstyrning.

0.2.1 Beteckningar

I riktning från Sverige till Danmark går tåg med udda nummer som möter signaler med udda nummer.

Börjanpunkterna på nedsättningarna numreras enligt samma princip med udda nummer mot DK och jämna mot SE. Alla börjanpunkter på svenskt ATC benämns SE följt av ett nummer enligt ovan samt U och/eller N beroende på om det gäller upp- och/eller nedspår.

0.2.2 Tavlor

Hastighetsnedsättningarna förses med tavlor enligt BVF 544.94002 "Tillfälliga hastighetsnedsättningar".

Eventuella permanenta hastighetstavlor och tillhörande orienteringstavlor som visar högre hastighet än den tillfälliga nedsättningen skall täckas över.

Balisgrupperna behöver inte ändras eftersom en tillfällig ET-nedsättning endast kan avslutas av ATC-beskedet SET (Slut på ET-nedsättning).

I kodtabeller finns angivet vilka tavlor som skall placeras ut respektive övertäckas för börjanpunkterna.

0.2.3 Indelning

Peberholm görs till en sektion med gränsen i väster vid km 18.269 och i öster vid km 20.104.

Gräns mot Banverket läggs vid landfästet i Sverige vid km 29.119

Avståndet mellan Peberholm och Lernacken är ca 9km. Detta delas i 4 delar som blir ca 2,2km vardera.



Upplägget blir då enligt följande:



Km-tal	Sektion	Börjanpunkt DK -> SE Nedspår	Börjanpunkt SE -> DK Nedspår	Börjanpunkt DK -> SE Uppspår	Börjanpunkt SE -> DK Uppspår
18.269		SE2N	SE11N	SE2U	SE11U
↓	3				
20.104		SE4N	SE9N	SE4U	SE9U
↓	4				
22.286		SE6N	SE7N	SE6U	SE7U
↓	5				
24.290		SE8N	SE5N	SE8U	SE5U
↓	6				
26.650		SE10N	SE3N	SE10U	SE3U
↓	7				
29.119 (281.134)		SE12N	SE1N	SE12U	SE1U



0.2.4 Placering av balisgrupper




I den mån det varit möjligt har balisgrupperna anpassas till placeringen av trapporna mellan bil och järnvägsdäck på bron.




0.2.5 Förklaring till "Optiskt besked, Avstånd m.m." i kodtabeller.

	HT40		HT80
---	------	---	------

	<		>
---	---	---	---

	OT40		OT80
--	------	--	------

	OT40 + N-spår		OT40 + U-spår		OT80 + N-spår
---	---------------------	---	---------------------	---	---------------------

	OT80 + U-spår		OT40 + 1100m		OT80 + 1100m
---	---------------------	---	--------------------	---	--------------------

	FT		OT + <
---	----	---	--------

0.2.6 Referenser

Följande dokument har använts som underlag för utformningen av denna skrift:

BVS 544.94002 Ver 3	ATC/ETCS Hantering av ATC/ETCS för hastighetsnedsättningar
BVH 544.3	ATC-handboken
BVS 544.98007 Ver 3	Förbeskedsavstånd Grundläggande signaleringskrav
BVF 646.1	Linjeboken
Svedab TS 3347-001	Öresundsbanan, planritning
ÖSK 01-H.0007-100001 Rev 0	Oversigtstegning
ÖSK 01-R.0063-358001 Rev 2	Signal system layout
ÖSK 01-R.0063-358002 Rev 1	Signal plan
Inventeringsprotokoll från Rolf Larsson BV Produktion	

1 Sektion 7, SE1 km 29+119 (281+134)

SE1N och SE1U

Förvarningssträckan till dessa börjanpunkter ligger på Trafikverkets område i 10 % nerförslut vilket innebär att lutningen kodas 10 %.

Hastighetsnedsättningen förvarnas med dubblerade balisgrupper som ej är signalstyrda.

Om sektion 7, SE1N eller SE1U skall hastighetsnedsättas förvarnas nedsättningen för båda spåren. Nedsättningen går att trycka bort för det spår som den ej gäller för när förvarningssträckan har löpt ut, dvs lampan tänds.

1.1 Nedsättningar endast på sektion 7

Tavlor

Övertäckning av tavlor gällande riktning SE-DK på sektion 7 utföres enligt kodtabeller för börjanpunkter SE1.

Utrustning

Följande utrustning enligt kodtabeller skall placeras ut vid hastighetsnedsättning för börjanpunkter SE1:

Sektion 7, N- och U-spår.

Kodtabell: SE1N/U xx km/h.

Sektion 7, N-spår.

Kodtabell: SE1N xx km/h.

Sektion 7, U-spår.

Kodtabell: SE1U xx km/h.

1.2 Nedsättningar över flera sammanhängande sektioner

1.2.1 Sektion 7 som längst till och med sektion 4

Tavlor

Övertäckning av tavlor gällande riktning SE-DK på sektion 7 utföres enligt kodtabeller för börjanpunkter SE1.

Utrustning

Följande utrustning enligt kodtabeller skall placeras ut vid hastighetsnedsättning för börjanpunkter SE1:

Sektion 7, N- och U-spår som längst till och med sektion 4, N- och U-spår.

Kodtabell: SE1N/U xx km/h.

Sektion 7, N-spår som längst till och med sektion 4, N-spår.

Kodtabell: SE1N xx km/h.

Sektion 7, U-spår som längst till och med sektion 4, U-spår.

Kodtabell: SE1U xx km/h.

1.2.2 Sektion 7 till och med sektion 3

Tavlor

Övertäckning av tavlor gällande riktning SE-DK på sektion 7 utföres enligt kodtabeller för börjanpunkter SE1.

Övertäckning av taylor gällande riktning SE-DK på sektion 3 vid nedsättning på N- och U-spår utföres enligt kodtabeller för övertäckning vid sammansatta sektioner.

Utrustning

Observera att, om en nedsättning med börjanpunkt SE1, sträcker sig över flera sammanhängande sektioner och slutar efter börjanpunkt SE9, sektion 3 och endast gäller det ena spåret, skall SE9 utrustas fullt på det andra spåret.

Följande utrustning enligt kodtabeller skall placeras ut vid hastighetsnedsättning för börjanpunkter SE1:

Sektion 7, N- och U-spår till och med sektion 3, N- och U-spår.

Kodtabell: SE1N/U xx km/h.

Kodtabell: Sektion 3, taylor att övertäcka i riktning SE-DK.

Sektion 7, N-spår till och med sektion 3, N- och U-spår.

Kodtabell: SE1N xx km/h.

Kodtabell: SE9U xx km/h vid sammansatta sektioner.

Sektion 7, U-spår till och med sektion 3, N- och U-spår.

Kodtabell: SE1U xx km/h.

Kodtabell: SE9N xx km/h vid sammansatta sektioner.

1.2.3 Sektion 7 till och med sektion 2 eller längre

Taylor

Övertäckning av taylor gällande riktning SE-DK på sektion 7 utföres enligt kodtabeller för börjanpunkter SE1.

Övertäckning av taylor gällande riktning SE-DK på sektion 3 vid nedsättning på N- och U-spår utföres enligt kodtabeller för övertäckning vid sammansatta sektioner.

Utrustning

Observera att, om en nedsättning med börjanpunkt SE1, sträcker sig över flera sammanhängande sektioner och slutar efter börjanpunkt SE9, sektion 3 och endast gäller det ena spåret, skall SE9 utrustas fullt på det andra spåret.

Följande utrustning enligt kodtabeller skall placeras ut vid hastighetsnedsättning för börjanpunkter SE1:

Sektion 7, N- och U-spår till och med sektion 2, N- och U-spår eller längre.

Kodtabell: SE1N/U xx km/h.

Kodtabell: SE2/SE11 xx km/h, N- och U-spår vid sammansatta sektioner.

Kodtabell: Sektion 3, taylor att övertäcka i riktning SE-DK.

Sektion 7, N-spår till och med sektion 3, N- och U-spår in på sektion 2, N-spår eller längre.

Kodtabell: SE1N xx km/h.

Kodtabell: SE9U xx km/h vid sammansatta sektioner.

Kodtabell: SE2/SE11 xx km/h, N-spår vid sammansatta sektioner.

Sektion 7, U-spår till och med sektion 3, N- och U-spår in på sektion 2, U-spår eller längre.

Kodtabell: SE1U xx km/h.

Kodtabell: SE9N xx km/h vid sammansatta sektioner.

Kodtabell: SE2/SE11 xx km/h, U-spår vid sammansatta sektioner.

2 Sektion 3, SE2 km 18+269

SE2N och SE2U

Dessa nedsättningar gäller avsnittet sektion 3 som omfattar Peberholm station och förvarnas helt i dansk ATC.

Börjanpunkterna för sektion 3 i riktning DK-SE placeras strax efter signal Phm 22 resp. Phm 52. Börjanpunkterna läses in i svensk ATC för att denna skall övervaka den nedsatta hastigheten efter att svensk ATC tagit över. Om svensk ATC inte startar/tar över fortsätter dansk ATC att övervaka 40. På grund av växlarna på Peberholm måste förvarning i dansk ATC ske på båda spåren.

2.1 Nedsättning endast på sektion 3

Tavlor

Övertäckning av tavlor gällande riktning DK-SE på sektion 3 utföres enligt kodtabeller för börjanpunkter SE2.

Utrustning

Följande utrustning enligt kodtabeller skall placeras ut vid hastighetsnedsättning för börjanpunkter SE2:

Sektion 3, N- och U-spår.

I Danmark förvarningar enligt dansk dokumentation.

Kodtabell: SE2N/U xx km/h.

2.2 Nedsättningar över flera sammanhängande sektioner

2.2.1 Sektion 3 som längst till och med sektion 6

Tavlor

Övertäckning av tavlor gällande riktning DK-SE på sektion 3 utföres enligt kodtabeller för börjanpunkter SE2.

Utrustning

Följande utrustning enligt kodtabeller skall placeras ut vid hastighetsnedsättning för börjanpunkter SE2:

Sektion 3, N- och U-spår som längst till och med sektion 6.

I Danmark förvarningar enligt dansk dokumentation.

Kodtabell: SE2N/U xx km/h.

2.2.2 Sektion 3 till och med sektion 7

Tavlor

Övertäckning av tavlor gällande riktning DK-SE på sektion 3 utföres enligt kodtabeller för börjanpunkter SE2.

Övertäckning av tavlor gällande riktning DK-SE på sektion 7 utföres enligt kodtabeller för övertäckning vid sammansatta sektioner.

Utrustning

Följande utrustning enligt kodtabeller skall placeras ut vid hastighetsnedsättning för börjanpunkter SE2:

Sektion 3, N- och U-spår till och med sektion 7, N- och U-spår.

I Danmark förvarningar enligt dansk dokumentation.

Kodtabell: SE2N/U xx km/h.

Kodtabell: Sektion 7, N- och U-spår taylor att övertäcka i riktning DK-SE.

Sektion 3, N- och U-spår in på sektion 4, N-spår till och med sektion 7, N-spår.

I Danmark förvarningar enligt dansk dokumentation.

Kodtabell: SE2N/U xx km/h.

Kodtabell: Sektion 7, N-spår taylor att övertäcka i riktning DK-SE.

Sektion 3, N- och U-spår in på sektion 4, U-spår till och med sektion 7, U-spår.

I Danmark förvarningar enligt dansk dokumentation.

Kodtabell: SE2N/U xx km/h.

Kodtabell: Sektion 7, U-spår taylor att övertäcka i riktning DK-SE.

2.2.3 Sektion 3 till och med sektion Lernacken

Taylor

Övertäckning av taylor gällande riktning DK-SE på sektion 3 utföres enligt kodtabeller för börjanpunkter SE2.

Övertäckning av taylor gällande riktning DK-SE på sektion 7 utföres enligt kodtabeller för övertäckning vid sammansatta sektioner.

Utrustning

Observera att, om en nedsättning med börjanpunkt SE2 sträcker sig över flera sammanhängande sektioner och slutar efter börjanpunkt SE12, sektion Lernacken och endast gällt det ena spåret, skall SE12 utrustas fullt på det andra spåret

Följande utrustning enligt kodtabeller skall placeras ut vid hastighetsnedsättning för börjanpunkter SE2:

Sektion 3, N- och U-spår till och med sektion Lernacken, N- och U-spår.

I Danmark förvarningar enligt dansk dokumentation.

Kodtabell: SE2N/U xx km/h.

Kodtabell: Sektion 7, N- och U-spår taylor att övertäcka i riktning DK-SE.

Sektion 3, N- och U-spår in på sektion 4, N-spår till och med sektion Lernacken, N- och U-spår.

I Danmark förvarningar enligt dansk dokumentation.

Kodtabell: SE2N/U xx km/h.

Kodtabell: SE12U xx km/h.

Kodtabell: Sektion 7, N-spår taylor att övertäcka i riktning DK-SE.

Sektion 3, N- och U-spår in på sektion 4, U-spår till och med sektion Lernacken, N- och U-spår.

I Danmark förvarningar enligt dansk dokumentation.

Kodtabell: SE2N/U xx km/h.

Kodtabell: SE12N xx km/h.

Kodtabell: Sektion 7, U-spår taylor att övertäcka i riktning DK-SE.

3 Sektion 6, SE3, km 26+650

SE3N och SE3U

Förvarningssträckan till dessa börjanpunkter ligger i uppförslut och kodas 0 %. Förvarningarna skall då ligga minst 2500m före börjanpunkterna.

3.1 Nedsättningar endast på sektion 6

Utrustning

Följande utrustning enligt kodtabeller skall placeras ut vid hastighetsnedsättning för börjanpunkter SE3:

Sektion 6, N- och U-spår.

Kodtabell: SE3N xx km/h.

Kodtabell: SE3U xx km/h.

Sektion 6, N-spår.

Kodtabell: SE3N xx km/h.

Sektion 6, U-spår.

Kodtabell: SE3U xx km/h.

3.2 Nedsättningar över flera sammanhängande sektioner

3.2.1 Sektion 6 som längst till och med sektion 4

Utrustning

Följande utrustning enligt kodtabeller skall placeras ut vid hastighetsnedsättning för börjanpunkter SE3:

Sektion 6, N- och U-spår som längst till och med sektion 4, N- och U-spår.

Kodtabell: SE3N xx km/h.

Kodtabell: SE3U xx km/h.

Sektion 6, N-spår som längst till och med sektion 4, N-spår.

Kodtabell: SE3N xx km/h.

Sektion 6, U-spår som längst till och med sektion 4, U-spår.

Kodtabell: SE3U xx km/h.

3.2.2 Sektion 6 till och med sektion 3

Tavlor

Övertäckning av tavlor gällande riktning SE-DK på sektion 3 vid nedsättning på N- och U-spår utföres enligt kodtabeller för övertäckning vid sammansatta sektioner.

Utrustning

Observera att, om en nedsättning med börjanpunkt SE3 sträcker sig över flera sammanhängande sektioner och slutar efter börjanpunkt SE9, sektion 3 och endast gällt det ena spåret, skall SE9 utrustas fullt på det andra spåret.

Följande utrustning enligt kodtabeller skall placeras ut vid hastighetsnedsättning för börjanpunkter SE3:

Sektion 6, N- och U-spår till och med sektion 3, N- och U-spår.

Kodtabell: SE3N xx km/h.

Kodtabell: SE3U xx km/h.

Kodtabell: Sektion 3, tavlor att övertäcka i riktning SE-DK.

Sektion 6, N-spår till och med sektion 3, N- och U-spår.

Kodtabell: SE3N xx km/h.

Kodtabell: SE9U xx km/h vid sammansatta sektioner.

Sektion 6, U-spår till och med sektion 3, N- och U-spår.

Kodtabell: SE3U xx km/h.

Kodtabell: SE9N xx km/h vid sammansatta sektioner.

3.2.3 Sektion 6 till och med sektion 2 eller längre

Tavlor

Övertäckning av tavlor gällande riktning SE-DK på sektion 3 vid nedsättning på N- och U-spår utföres enligt kodtabeller för övertäckning vid sammansatta sektioner.

Utrustning

Observera att, om en nedsättning med börjanpunkt SE3, sträcker sig över flera sammanhängande sektioner och slutar efter börjanpunkt SE9, sektion 3 och endast gällt det ena spåret, skall SE9 utrustas fullt på det andra spåret.

Följande utrustning enligt kodtabeller skall placeras ut vid hastighetsnedsättning för börjanpunkter SE3:

Sektion 6, N- och U-spår till och med sektion 2, N- och U-spår eller längre.

Kodtabell: SE3N xx km/h.

Kodtabell: SE3U xx km/h.

Kodtabell: SE2/SE11 xx km/h, N- och U-spår vid sammansatta sektioner.

Kodtabell: Sektion 3, tavlor att övertäcka i riktning SE-DK.

Sektion 6, N-spår till och med sektion 3, N- och U-spår in på sektion 2, N-spår eller längre.

Kodtabell: SE3N xx km/h.

Kodtabell: SE9U xx km/h vid sammansatta sektioner.

Kodtabell: SE2/SE11 xx km/h, N-spår vid sammansatta sektioner.

Sektion 6, U-spår till och med sektion 3, N- och U-spår in på sektion 2, U-spår eller längre.

Kodtabell: SE3U xx km/h.

Kodtabell: SE9N xx km/h vid sammansatta sektioner.

Kodtabell: SE2/SE11 xx km/h, U-spår vid sammansatta sektioner.

4 Sektion 4, SE4, km 20+104

SE4N och SE4U

Börjanpunkterna placeras 100m före signalerna Phm U42 resp. Phm N72. Denna nedsättning förvarnas från början i dansk ATC som ser till att hastigheten är tillräckligt låg vid passage in i svensk ATC. Svenska förvarningar läggs vid teknikgränsen och förses med tavla. Om svensk ATC inte tar över fortsätter dansk ATC att övervaka ner till 40. På grund av växlarna på Peberholm måste förvarning i både dansk och svensk ATC ske på båda spåren. För att upphäva en nedsättning på sektion 4 för det spår den inte gäller för läggs, dels en grupp med beskedet HTET40 och efter ca 50m en grupp med beskedet SET. Båda dessa grupper skall vara annullerade i motsatt riktning. Vid dessa grupper skall det vara tavlor med "40" respektive "pil upp".

4.1 Nedsättning endast på sektion 4

Utrustning

Följande utrustning enligt kodtabeller skall placeras ut vid hastighetsnedsättning för börjanpunkter SE4:

Sektion 4, N- och U-spår.

I Danmark förvarningar enligt dansk dokumentation.

Kodtabell: SE4N/U xx km/h.

Sektion 4, N-spår.

I Danmark förvarningar enligt dansk dokumentation.

Kodtabell: SE4N xx km/h.

Sektion 4, U-spår.

I Danmark förvarningar enligt dansk dokumentation.

Kodtabell: SE4U xx km/h.

4.2 Nedsättningar över flera sammanhängande sektioner

4.2.1 Sektion 4 som längst till och med sektion 6

Utrustning

Följande utrustning enligt kodtabeller skall placeras ut vid hastighetsnedsättning för börjanpunkter SE4:

Sektion 4, N- och U-spår som längst till och med sektion 6, N- och U-spår.

I Danmark förvarningar enligt dansk dokumentation.

Kodtabell: SE4N/U xx km/h.

Sektion 4, N-spår som längst till och med sektion 6, N-spår.

I Danmark förvarningar enligt dansk dokumentation.

Kodtabell: SE4N xx km/h.

Sektion 4, U-spår som längst till och med sektion 6, U-spår.

I Danmark förvarningar enligt dansk dokumentation.

Kodtabell: SE4U xx km/h.

4.2.2 Sektion 4 till och med sektion 7

Tavlor

Övertäckning av tavlor gällande riktning DK-SE på sektion 7 utföres enligt kodtabeller för övertäckning vid sammansatta sektioner.

Utrustning

Följande utrustning enligt kodtabeller skall placeras ut vid hastighetsnedsättning för börjanpunkter SE4:

Sektion 4, N- och U-spår till och med sektion 7, N- och U-spår.

I Danmark förvarningar enligt dansk dokumentation.

Kodtabell: SE4N/U xx km/h.

Kodtabell: Sektion 7, N- och U-spår tavlor att övertäcka i riktning DK-SE.

Sektion 4, N-spår till och med sektion 7, N-spår.

I Danmark förvarningar enligt dansk dokumentation.

Kodtabell: SE4N xx km/h.

Kodtabell: Sektion 7, N-spår tavlor att övertäcka i riktning DK-SE.

Sektion 4, U-spår till och med sektion 7, U-spår.

I Danmark förvarningar enligt dansk dokumentation.

Kodtabell: SE4U xx km/h.

Kodtabell: Sektion 7, U-spår tavlor att övertäcka i riktning DK-SE.

4.2.3 Sektion 4 till och med sektion Lernacken

Tavlor

Övertäckning av tavlor gällande riktning DK-SE på sektion 7 utföres enligt kodtabeller för övertäckning vid sammansatta sektioner.

Urustning

Observera att, om en nedsättning med börjanpunkt SE4 sträcker sig över flera sammanhängande sektioner och slutar efter börjanpunkt SE12, sektion Lernacken och endast gällt det ena spåret, skall SE12 utrustas fullt på det andra spåret.

Följande utrustning enligt kodtabeller skall placeras ut vid hastighetsnedsättning för börjanpunkter SE4:

Sektion 4, N- och U-spår till och med sektion Lernacken, N- och U-spår.

I Danmark förvarningar enligt dansk dokumentation.

Kodtabell: SE4N/U xx km/h.

Kodtabell: Sektion 7, N- och U-spår tavlor att övertäcka i riktning DK-SE.

Sektion 4, N-spår till och med sektion Lernacken, N- och U-spår.

I Danmark förvarningar enligt dansk dokumentation.

Kodtabell: SE4N xx km/h.

Kodtabell: SE12U xx km/h.

Kodtabell: Sektion 7, N-spår tavlor att övertäcka i riktning DK-SE.

Sektion 4, U-spår till och med sektion Lernacken, N- och U-spår.

I Danmark förvarningar enligt dansk dokumentation.

Kodtabell: SE4U xx km/h.

Kodtabell: SE12N xx km/h.

Kodtabell: Sektion 7, U-spår tavlor att övertäcka i riktning DK-SE.

5 Sektion 5, SE5 km 24+290

SE5N och SE5U

Förvarningssträckan till dessa börjanpunkter ligger i nerförslut på 4,3 % på mer än 300m vilket innebär att lutningen kodas 5 %. Förvarningarna skall då ligga minst 2600m före börjanpunkten. Detta avrundas till närmsta trappa vid 27+350. Detta kolliderar dock med en Rfsi-grupp så avrundning sker vidare till nästa trappa vid 27+900.

5.1 Nedsättningar endast på sektion 6

Utrustning

Följande utrustning enligt kodtabeller skall placeras ut vid hastighetsnedsättning för börjanpunkter SE5:

Sektion 5, N- och U-spår.

Kodtabell: SE5N xx km/h.

Kodtabell: SE5U xx km/h.

Sektion 5, N-spår.

Kodtabell: SE5N xx km/h.

Sektion 5, U-spår.

Kodtabell: SE5U xx km/h.

5.2 Nedsättningar över flera sammanhängande sektioner

5.2.1 Sektion 5 som längst till och med sektion 4

Utrustning

Följande utrustning enligt kodtabeller skall placeras ut vid hastighetsnedsättning för börjanpunkter SE5:

Sektion 5, N- och U-spår som längst till och med sektion 4, N- och U-spår.

Kodtabell: SE5N xx km/h.

Kodtabell: SE5U xx km/h.

Sektion 5, N-spår som längst till och med sektion 4, N-spår.

Kodtabell: SE5N xx km/h.

Sektion 5, U-spår som längst till och med sektion 4, U-spår.

Kodtabell: SE5U xx km/h.

5.2.2 Sektion 5 till och med sektion 3

Tavlor

Övertäckning av tavlor gällande riktning SE-DK på sektion 3 vid nedsättning på N- och U-spår utföres enligt kodtabeller för övertäckning vid sammansatta sektioner.

Utrustning

Observera att, om en nedsättning med börjanpunkt SE5 sträcker sig över flera sammanhängande sektioner och slutar efter börjanpunkt SE9, sektion 3 och endast gällt det ena spåret, skall SE9 utrustas fullt på det andra spåret.

Följande utrustning enligt kodtabeller skall placeras ut vid hastighetsnedsättning för börjanpunkter SE5:

Sektion 5, N- och U-spår till och med sektion 3, N- och U-spår.

Kodtabell: SE5N xx km/h.

Kodtabell: SE5U xx km/h.

Kodtabell: Sektion 3, tavlor att övertäcka i riktning SE-DK.

Sektion 5, N-spår till och med sektion 3, N- och U-spår.

Kodtabell: SE5N xx km/h.

Kodtabell: SE9U xx km/h vid sammansatta sektioner.

Sektion 5, U-spår till och med sektion 3, N- och U-spår.

Kodtabell: SE5U xx km/h.

Kodtabell: SE9U xx km/h vid sammansatta sektioner.

5.2.3 Sektion 5 till och med sektion 2 eller längre

Tavlor

Övertäckning av tavlor gällande riktning SE-DK på sektion 3 vid nedsättning på N- och U-spår utföres enligt kodtabeller för övertäckning vid sammansatta sektioner.

Utrustning

Observera att, om en nedsättning med börjanpunkt SE5, sträcker sig över flera sammanhängande sektioner och slutar efter börjanpunkt SE9, sektion 3 och endast gäller det ena spåret, skall SE9 utrustas fullt på det andra spåret.

Följande utrustning enligt kodtabeller skall placeras ut vid hastighetsnedsättning för börjanpunkter SE5:

Sektion 5, N- och U-spår till och med sektion 2, N- och U-spår eller längre.

Kodtabell: SE5N xx km/h.

Kodtabell: SE5U xx km/h.

Kodtabell: SE2/SE11 xx km/h, N- och U-spår vid sammansatta sektioner.

Kodtabell: Sektion 3, tavlor att övertäcka i riktning SE-DK.

Sektion 5, N-spår till och med sektion 3, N- och U-spår in på sektion 2, N-spår eller längre.

Kodtabell: SE5N xx km/h.

Kodtabell: SE9U xx km/h vid sammansatta sektioner.

Kodtabell: SE2/SE11 xx km/h, N-spår vid sammansatta sektioner.

Sektion 5, U-spår till och med sektion 3, N- och U-spår in på sektion 2, U-spår eller längre.

Kodtabell: SE5U xx km/h.

Kodtabell: SE9N xx km/h vid sammansatta sektioner.

Kodtabell: SE2/SE11 xx km/h, U-spår vid sammansatta sektioner.

6 Sektion 5, SE6, km 22+286

SE6N och SE6U

Förvarningssträckan till dessa börjanpunkter ligger i motlut vilket innebär att lutningen kodas 0 %. Förvarningarna skall då ligga minst 2500m före börjanpunkterna. Avrundning sker till närmsta trappa.

6.1 Nedsättning endast på sektion 5

Utrustning

Följande utrustning enligt kodtabeller skall placeras ut vid hastighetsnedsättning för börjanpunkter SE6:

Sektion 5, N- och U-spår.

Kodtabell: SE6N xx km/h.

Kodtabell: SE6U xx km/h.

Sektion 5, N-spår.

Kodtabell: SE6N xx km/h.

Sektion 5, U-spår.

Kodtabell: SE6U xx km/h.

6.2 Nedsättningar över flera sammanhängande sektioner

6.2.1 Sektion 5 som längst till och med sektion 6

Utrustning

Följande utrustning enligt kodtabeller skall placeras ut vid hastighetsnedsättning för börjanpunkter SE6:

Sektion 5, N- och U-spår som längst till och med sektion 6, N- och U-spår.

Kodtabell: SE6N xx km/h.

Kodtabell: SE6U xx km/h.

Sektion 5, N-spår som längst till och med sektion 6, N-spår.

Kodtabell: SE6N xx km/h.

Sektion 5, U-spår som längst till och med sektion 6, U-spår.

Kodtabell: SE6U xx km/h.

6.2.2 Sektion 5 till och med sektion 7

Tavlor

Övertäckning av tavlor gällande riktning DK-SE på sektion 7 utföres enligt kodtabeller för övertäckning vid sammansatta sektioner.

Utrustning

Följande utrustning enligt kodtabeller skall placeras ut vid hastighetsnedsättning för börjanpunkter SE6:

Sektion 5, N- och U-spår till och med sektion 7, N- och U-spår.

Kodtabell: SE6N xx km/h.

Kodtabell: SE6U xx km/h.

Kodtabell: Sektion 7, N- och U-spår tavlor att övertäcka i riktning DK-SE.

Sektion 5, N-spår till och med sektion 7, N-spår.

Kodtabell: SE6N xx km/h.

Kodtabell: Sektion 7, N-spår tavlor att övertäcka i riktning DK-SE.

Sektion 5, U-spår till och med sektion 7, U-spår.

Kodtabell: SE6U xx km/h.

Kodtabell: Sektion 7, U-spår tavlor att övertäcka i riktning DK-SE.

6.2.3 Sektion 5 till och med sektion Lernacken

Tavlor

Övertäckning av tavlor gällande riktning DK-SE på sektion 7 utföres enligt kodtabeller för övertäckning vid sammansatta sektioner.

Utrustning

Observera att, om en nedsättning med börjanpunkt SE6 sträcker sig över flera sammanhängande sektioner och slutar efter börjanpunkt SE12, sektion Lernacken och endast gällt det ena spåret, skall SE12 utrustas fullt på det andra spåret.

Följande utrustning enligt kodtabeller skall placeras ut vid hastighetsnedsättning för börjanpunkter SE6:

Sektion 5, N- och U-spår till och med sektion Lernacken, N- och U-spår.

Kodtabell: SE6N xx km/h.

Kodtabell: SE6U xx km/h.

Kodtabell: Sektion 7, N- och U-spår tavlor att övertäcka i riktning DK-SE.

Sektion 5, N-spår till och med sektion Lernacken, N- och U-spår.

Kodtabell: SE6N xx km/h.

Kodtabell: SE12U xx km/h.

Kodtabell: Sektion 7, N-spår tavlor att övertäcka i riktning DK-SE.

Sektion 5, U-spår till och med sektion Lernacken, N- och U-spår.

Kodtabell: SE6U xx km/h.

Kodtabell: SE12N xx km/h.

Kodtabell: Sektion 7, U-spår tavlor att övertäcka i riktning DK-SE.

7 Sektion 4, SE7, km 22+286

SE7N och SE7U

Förvarningssträckan till dessa börjanpunkter ligger i nerförslut på 15 % på mer än 300m vilket innebär att lutningen kodas 15 %. Förvarningarna skall då ligga minst 3000m före börjanpunkten. Avrundning sker till närmsta trappa.

7.1 Nedsättningar endast på sektion 4

Utrustning

Följande utrustning enligt kodtabeller skall placeras ut vid hastighetsnedsättning för börjanpunkter SE7:

Sektion 4, N- och U-spår.

Kodtabell: SE7N xx km/h.

Kodtabell: SE7U xx km/h.

Sektion 4, N-spår.

Kodtabell: SE7N xx km/h.

Sektion 4, U-spår.

Kodtabell: SE7U xx km/h.

7.2 Nedsättningar över flera sammanhängande sektioner

7.2.1 Sektion 4 till och med sektion 3

Tavlor

Övertäckning av tavlor gällande riktning SE-DK på sektion 3 vid nedsättning på N- och U-spår utföres enligt kodtabeller för övertäckning vid sammansatta sektioner.

Utrustning

Observera att, om en nedsättning med börjanpunkt SE7 sträcker sig över flera sammanhängande sektioner och slutar efter börjanpunkt SE9, sektion 3 och endast gällt det ena spåret, skall SE9 utrustas fullt på det andra spåret.

Följande utrustning enligt kodtabeller skall placeras ut vid hastighetsnedsättning för börjanpunkter SE7:

Sektion 4, N- och U-spår till och med sektion 3, N- och U-spår.

Kodtabell: SE7N xx km/h.

Kodtabell: SE7U xx km/h.

Kodtabell: Sektion 3, tavlor att övertäcka i riktning SE-DK.

Sektion 4, N-spår till och med sektion 3, N- och U-spår.

Kodtabell: SE7N xx km/h.

Kodtabell: SE9U xx km/h vid sammansatta sektioner.

Sektion 4, U-spår till och med sektion 3, N- och U-spår.

Kodtabell: SE7U xx km/h.

Kodtabell: SE9N xx km/h vid sammansatta sektioner.

7.2.2 Sektion 4 till och med sektion 2 eller längre

Tavlor

Övertäckning av tavlor gällande riktning SE-DK på sektion 3 vid nedsättning på N- och U-spår utföres enligt kodtabeller för övertäckning vid sammansatta sektioner.

Utrustning

Observera att, om en nedsättning med börjanpunkt SE7, sträcker sig över flera sammanhängande sektioner och slutar efter börjanpunkt SE9, sektion 3 och endast gäller det ena spåret, skall SE9 utrustas fullt på det andra spåret.

Följande utrustning enligt kodtabeller skall placeras ut vid hastighetsnedsättning för börjanpunkter SE7:

Sektion 4, N- och U-spår till och med sektion 2, N- och U-spår eller längre.

Kodtabell: SE7N xx km/h.

Kodtabell: SE7U xx km/h.

Kodtabell: SE2/SE11 xx km/h, N- och U-spår vid sammansatta sektioner.

Kodtabell: Sektion 3, tavlor att övertäcka i riktning SE-DK.

Sektion 4, N-spår till och med sektion 3, N- och U-spår in på sektion 2, N-spår eller längre.

Kodtabell: SE7N xx km/h.

Kodtabell: SE9U xx km/h vid sammansatta sektioner.

Kodtabell: SE2/SE11 xx km/h, N-spår vid sammansatta sektioner.

Sektion 4, U-spår till och med sektion 3, N- och U-spår in på sektion 2, U-spår eller längre.

Kodtabell: SE7U xx km/h.

Kodtabell: SE9N xx km/h vid sammansatta sektioner.

Kodtabell: SE2/SE11 xx km/h, U-spår vid sammansatta sektioner.

8 Sektion 6, SE8, km 24+290

SE8N och SE8U

Förvarningssträckan till dessa börjanpunkter ligger i motlut vilket innebär att lutningen kodas 0 %. Förvarningarna skall då ligga minst 2500m före börjanpunkterna. Avrundning sker till närmsta trappa.

8.1 Nedsättning endast på sektion 6

Utrustning

Följande utrustning enligt kodtabeller skall placeras ut vid hastighetsnedsättning för börjanpunkter SE8:

Sektion 6, N- och U-spår.

Kodtabell: SE8N xx km/h.

Kodtabell: SE8U xx km/h.

Sektion 6, N-spår.

Kodtabell: SE8N xx km/h.

Sektion 6, U-spår.

Kodtabell: SE8U xx km/h.

8.2 Nedsättningar över flera sammanhängande sektioner

8.2.1 Sektion 6 till och med sektion 7

Tavlor

Övertäckning av tavlor gällande riktning DK-SE på sektion 7 utföres enligt kodtabeller för övertäckning vid sammansatta sektioner.

Utrustning

Följande utrustning enligt kodtabeller skall placeras ut vid hastighetsnedsättning för börjanpunkter SE8:

Sektion 6, N- och U-spår till och med sektion 7, N- och U-spår.

Kodtabell: SE8N xx km/h.

Kodtabell: SE8U xx km/h.

Kodtabell: Sektion 7, N- och U-spår tavlor att övertäcka i riktning DK-SE.

Sektion 6, N-spår till och med sektion 7, N-spår.

Kodtabell: SE8N xx km/h.

Kodtabell: Sektion 7, N-spår tavlor att övertäcka i riktning DK-SE.

Sektion 6, U-spår till och med sektion 7, U-spår.

Kodtabell: SE8U xx km/h.

Kodtabell: Sektion 7, U-spår tavlor att övertäcka i riktning DK-SE.

8.2.2 Sektion 6 till och med sektion Lernacken

Tavlor

Övertäckning av tavlor gällande riktning DK-SE på sektion 7 utföres enligt kodtabeller för övertäckning vid sammansatta sektioner.

Utrustning

Observera att, om en nedsättning med börjanpunkt SE8 sträcker sig över flera sammanhängande sektioner och slutar efter börjanpunkt SE12, sektion Lernacken och endast gällt det ena spåret, skall SE12 utrustas fullt på det andra spåret.

Följande utrustning enligt kodtabeller skall placeras ut vid hastighetsnedsättning för börjanpunkter SE8:

Sektion 6, N- och U-spår till och med sektion Lernacken, N- och U-spår.

Kodtabell: SE8N xx km/h.

Kodtabell: SE8U xx km/h.

Kodtabell: Sektion 7, N- och U-spår tavlor att övertäcka i riktning DK-SE.

Sektion 6, N-spår till och med sektion Lernacken, N- och U-spår.

Kodtabell: SE8N xx km/h.

Kodtabell: SE12U xx km/h.

Kodtabell: Sektion 7, N-spår tavlor att övertäcka i riktning DK-SE.

Sektion 6, U-spår till och med sektion Lernacken, N- och U-spår.

Kodtabell: SE8U xx km/h.

Kodtabell: SE12N xx km/h.

Kodtabell: Sektion 7, U-spår tavlor att övertäcka i riktning DK-SE.

9 Sektion 3, SE9, km 20+104

SE9N och SE9U

Dessa nedsättningar gäller hela eller delar av avsnittet sektion 3 som omfattar Peberholm station. Förvarningssträckan till börjanpunkterna för sektion 3 ligger i nerförslut på 15 ‰ på mer än 300m vilket innebär att lutningen kodas 15 ‰. Förvarningarna skall då ligga minst 3000m före börjanpunkterna. Denna placering passar också bra med en trappa. På grund av växlarna på Peberholm måste alltid nedsättningarna läggas på båda spåren oavsett vilket spår som är orsak till nedsättningen.

9.1 Nedsättningar endast på sektion 3

Tavlor

Övertäckning av tavlor gällande riktning SE-DK på sektion 3 utföres enligt kodtabeller för börjanpunkter SE9.

Utrustning

Följande utrustning enligt kodtabeller skall placeras ut vid hastighetsnedsättning för börjanpunkter SE9:

Sektion 3, N- och U-spår.

Kodtabell: SE9N/U xx km/h.

9.2 Nedsättningar över sammanhängande sektioner

9.2.1 Sektion 3 till och med sektion 2 eller längre

Tavlor

Övertäckning av tavlor gällande riktning SE-DK på sektion 3 utföres enligt kodtabeller för börjanpunkter SE9.

Urustning

Följande utrustning enligt kodtabeller skall placeras ut vid hastighetsnedsättning för börjanpunkter SE9:

Sektion 3, N- och U-spår till och med sektion 2, N- och U-spår eller längre.

Kodtabell: SE9N/U xx km/h.

Kodtabell: SE2/SE11 xx km/h, N- och U-spår vid sammansatta sektioner.

Sektion 3, N- och U-spår till och med sektion 2, N-spår eller längre.

Kodtabell: SE9N/U xx km/h.

Kodtabell: SE2/SE11 xx km/h, N-spår vid sammansatta sektioner.

Sektion 3, N- och U-spår till och med sektion 2, U-spår eller längre.

Kodtabell: SE9N/U xx km/h.

Kodtabell: SE2/SE11 xx km/h, U-spår vid sammansatta sektioner.

10 Sektion 7, SE10, km 26+650

SE10N och SE10U

Förvarningssträckan till dessa börjanpunkter ligger i 12,4 ‰ nerförslut vilket innebär att lutningen kodas 10 ‰. Förvarningarna skall då ligga minst 2700m före börjanpunkterna. Avrundning sker till närmsta trappa.

10.1 Nedsättning endast på sektion 7

Tavlor

Övertäckning av tavlor gällande riktning DK-SE på sektion 7 utföres enligt kodtabeller för börjanpunkter SE10.

Utrustning

Följande utrustning enligt kodtabeller skall placeras ut vid hastighetsnedsättning för börjanpunkter SE10:

Sektion 7, N- och U-spår.

Kodtabell: SE10N xx km/h.

Kodtabell: SE10U xx km/h.

Sektion 7, N-spår.

Kodtabell: SE10N xx km/h.

Sektion 7, U-spår.

Kodtabell: SE10U xx km/h.

10.2 Nedsättningar över flera sammanhängande sektioner

10.2.1 Sektion 7 till och med sektion Lernacken

Tavlor

Övertäckning av tavlor gällande riktning DK-SE på sektion 7 utföres enligt kodtabeller för börjanpunkter SE10.

Urustning

Observera att, om en nedsättning med börjanpunkt SE10 sträcker sig över flera sammanhängande sektioner och slutar efter börjanpunkt SE12, sektion Lernacken och endast gällt det ena spåret, skall SE12 utrustas fullt på det andra spåret.

Följande utrustning enligt kodtabeller skall placeras ut vid hastighetsnedsättning för börjanpunkter SE10:

Sektion 7, N- och U-spår till och med sektion Lernacken, N- och U-spår.

Kodtabell: SE10N xx km/h.

Kodtabell: SE10U xx km/h.

Sektion 7, N-spår till och med sektion Lernacken, N- och U-spår.

Kodtabell: SE10N xx km/h.

Kodtabell: SE12U xx km/h.

Sektion 7, U-spår till och med sektion Lernacken, N- och U-spår.

Kodtabell: SE10U xx km/h.

Kodtabell: SE12N xx km/h.

11 Sektion 2, SE11, km 18+281

SE11N och SE11U

Detta är den första nedsättningssträckan på dansksignalerat område. Förvarningssträckan till dessa börjanpunkter ligger på plan mark vilket innebär att lutningen kodas 0 %. Förvarningarna skall då ligga minst 2500m före börjanpunkterna. Balisgrupperna vid börjanpunkterna skall vara annullerade för körning mot Sverige. Nedsättningen förses med svensk tavla mot Danmark. Strax efter börjanpunkten i riktning mot Danmark skall ligga en dansk ATC 40/80. På grund av växlarna på Peberholm måste förvarning ske på båda spåren. Någon avslutning av nedsättningen i svensk ATC på "fel" spår behövs inte eftersom dansk ATC tar över och ger en högre hastighet.

11.1 Nedsättningar på sektion 2 eller längre

Tavlor

Observera att, eventuell övertäckning av tavlor framgår av dansk dokumentation.

Utrustning

Följande utrustning enligt kodtabeller skall placeras ut vid hastighetsnedsättning för börjanpunkter SE11:

Sektion 2, N- och/eller U-spår.
Kodtabell: SE11N/U xx km/h.

12 Sektion Lernacken, SE12, km 29+119 (281+134)

12.1 SE12N och SE12U

Förvarningssträckan till dessa börjanpunkter ligger i 12,4 ‰ nerförslut vilket innebär att lutningen kodas 10 ‰. Förvarningarna skall då ligga minst 2700m före börjanpunkterna. Avrundning sker till närmsta trappa.

12.2 Nedsättning sektion Lernacken

Urustning

Följande utrustning enligt kodtabeller skall placeras ut vid hastighetsnedsättning för börjanpunkter SE12:

Sektion Lernacken, N- och U-spår.

Kodtabell: SE12N/U xx km/h.

13 Sektion 1, DK13, km 16+397

13.1 DK13N och DK13U

Dessa nedsättningar gäller sektion 1 som förvarnas från början i svensk ATC som ser till att hastigheten är tillräckligt låg vid passage in i dansk ATC. Förvarningssträckan till dessa börjanpunkter ligger i nerförslut på 15 ‰ på mer än 300m vilket innebär att lutningen kodas 15 ‰. Förvarningarna skall då ligga minst 3000m före börjanpunkterna. För att kunna peka restriktivare än den reella målpunkten och på så sätt kompensera för den danska ATC:ns annorlunda bromskurveberäkning läggs baliserna på 3500m. På grund av växlarna på Peberholm måste förvarning ske på båda spåren.

13.2 Nedsättningar på sektion 1 eller längre

Tavlor

Observera att, eventuell övertäckning av tavlor framgår av dansk dokumentation.

Utrustning

Följande utrustning enligt kodtabeller skall placeras ut vid hastighetsnedsättning för börjanpunkter DK13:

Sektion 1, N- och/eller U-spår.

I Danmark uppdaterande förvarning enligt dansk dokumentation.

Kodtabell: DK3N/U xx km/h.

ATC-kodtabeller för La/Sth-nedsättningar på Öresundsbron

REV D		Komplettering efter införande av ERTMS	2021-01-05	AFRY/Tjn	<i>AFY</i>	
REV C		Komplettering efter byggnation av Citytunneln	2014-07-02	ÄRIJAK	ÄRIHub	OSB/Rsu
REV B		Ändring efter granskning	2001-04-10	BVIBRSBE-SW	BVIBRSBE-JG	CMP
BET	ANT	ÄNDRINGEN AVSER	DATUM	SIGN	GRANSKAD	GODKÄND
		ATC-kodtabeller för La / Sth-nedsättningar på Öresundsbron			STATUS	
					GODKÄND BVIBRSBE-CMP	
					DATUM 2001-04-04	
UPPDRAG	KONSTR	GRANSKAD	NUMMER	BLAD	BET	
	BVIBRSBE-SW	BVIBRSBE-JG				

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1	Sektion 7, SE1, km 29+119 (281+134).....	4
1.1	SE1N 40 km/h.....	4
1.2	SE1U 40 km/h.....	6
1.3	SE1N 80 km/h.....	8
1.4	SE1U 80 km/h.....	10
1.5	SE1N/U 40 km/h.....	12
1.6	SE1N/U 80 km/h.....	14
2	Sektion 3, SE2, km 18+269	16
2.1	SE2N/U 40 km/h.....	16
2.2	SE2N/U 80 km/h.....	17
2.3	SE2/SE11 40 km/h, N- och U-spår vid sammansatta sektioner.....	18
2.4	SE2/SE11 40 km/h, N-spår vid sammansatta sektioner	19
2.5	SE2/SE11 40 km/h, U-spår vid sammansatta sektioner	20
2.6	SE2/SE11 80 km/h, N- och U-spår vid sammansatta sektioner.....	21
2.7	SE2/SE11 80 km/h, N-spår vid sammansatta sektioner	22
2.8	SE2/SE11 80 km/h, U-spår vid sammansatta sektioner	23
3	Sektion 6, SE3, km 26+650	24
3.1	SE3N 40 km/h.....	24
3.2	SE3U 40 km/h.....	25
3.3	SE3N 80 km/h.....	26
3.4	SE3U 80 km/h.....	27
4	Sektion 4, SE4, km 20+104	28
4.1	SE4N/U 40 km/h.....	28
4.2	SE4N/U 80 km/h.....	29
4.3	SE4N 40 km/h.....	30
4.4	SE4U 40 km/h.....	31
4.5	SE4N 80 km/h.....	32

HANDL BV/BRSE-SW	GRANSKAD JG	GODKÄND CMP
---------------------	----------------	----------------

GRANSKAD:	REV A JG	REV B JG	REV C AF/HUB	REV D <i>AF/HUB</i>	INNEHÅLLSFÖRTECKNING
-----------	-------------	-------------	-----------------	------------------------	----------------------

4.6	SE4U 80 km/h.....	33
5	Sektion 5, SE5 km 24+290	34
5.1	SE5N 40 km/h.....	34
5.2	SE5U 40 km/h.....	35
5.3	SE5N 80 km/h.....	36
5.4	SE5U 80 km/h.....	37
6	Sektion 5, SE6, km 22+286	38
6.1	SE6N 40 km/h.....	38
6.2	SE6U 40 km/h.....	39
6.3	SE6N 80 km/h.....	40
6.4	SE6U 80 km/h.....	41
7	Sektion 4, SE7, km 22+286	42
7.1	SE7N 40 km/h.....	42
7.2	SE7U 40 km/h.....	43
7.3	SE7N 80 km/h.....	44
7.4	SE7U 80 km/h.....	45
8	Sektion 6, SE8, km 24+290	46
8.1	SE8N 40 km/h.....	46
8.2	SE8U 40 km/h.....	47
8.3	SE8N 80 km/h.....	48
8.4	SE8U 80 km/h.....	49
9	Sektion 3, SE9, km 20+104	50
9.1	SE9N/U 40 km/h.....	50
9.2	SE9N 40 km/h vid sammansatta sektioner	51
9.3	SE9U 40 km/h vid sammansatta sektioner	52
9.4	SE9N/U 80 km/h.....	53
9.5	SE9N 80 km/h vid sammansatta sektioner	54
9.6	SE9U 80 km/h vid sammansatta sektioner	55
10	Sektion 7, SE10, km 26+650	56
10.1	SE10N 40 km/h.....	56
10.2	SE10U 40 km/h.....	57
10.3	SE10N 80 km/h.....	58


HANDL BV/BRSE-SW	GRANSKAD JG	GODKÄND CMP
---------------------	----------------	----------------

GRANSKAD:	REV A JG	REV B JG	REV C AF/HUB	REV D <i>AF/HUB</i>
-----------	-------------	-------------	-----------------	------------------------

INNEHALLSFORTECKNING

10.4	SE10U 80 km/h.....	59
11	Sektion 2, SE11, km 18+269	60
11.1	SE11N/U 40 km/h.....	60
11.2	SE11N/U 80 km/h.....	61
12	Sektion Lernacken, SE12, km 29+119 (281+134)	62
12.1	SE12N/U 40 km/h.....	62
12.2	SE12N/U 80 km/h.....	63
13	Sektion 1, DK13, km 16+397	64
13.1	DK13N/U 40 km/h.....	64
13.2	DK13N/U 80 km/h.....	65
14	Övertäckning av tavlor vid sammansatta sektioner.....	66
14.1	Sektion 3, tavlor att övertäcka i riktning DK-SE.....	66
14.2	Sektion 3, tavlor att övertäcka i riktning SE-DK.....	67
14.3	Sektion 7, N- och U-spår tavlor att övertäcka i riktning DK-SE.....	68
14.4	Sektion 7, N-spår tavlor att övertäcka i riktning DK-SE.....	69
14.5	Sektion 7, U-spår tavlor att övertäcka i riktning DK-SE.....	70

HANDL BV/BRSE-SW	GRANSKAD JG	GODKÄND CMP
---------------------	----------------	----------------

GRANSKAD:	REV A JG	REV B JG	REV C AF/HUB	REV D 	INNEHÅLLSFÖRTECKNING
-----------	-------------	-------------	-----------------	--	----------------------

ATC-kodtabeler för La/Sth-nedsättningar på Öresundsbron

Bemærk!

Siderne 4 til og med 70 i ovenstående dokument, er registreret og indsat under de respektive faneblade 8-24.

Tegningsnavn	Version	Tegningsnr.	Side
Anmølan av sth-nedsætning på strækkan Peberholm – (Lernacken) till TLC Malmö	-	-	1/1



				Dato	20.03.2001	Skema til anmeldelse af La/Sth	Side 1/1
				Bearb.	ALX		
				Kontr.	KPe		
01		20.03.2001	ALX	Godk.	<i>BBV</i>		
Vers.	Ændringer	Dato	Bearb.	Banestyrelsen, Rådgivning Sikring A Pilestræde 58, 1112 Kbh.			
P:\01917 La_Sth_Kaarup- Lernacken\07 Resultat\Rapport\Faneblad 03_Skema til anmeldelse af Sth_ver01.doc						Faneblad 3	

Anmälan av sth-nedsättning på sträckan Peberholm – (Lernacken) till TLC Malmö

Uppgifterna sänds med e-mail eller fax till Tågledaren, Malmö

Stationen Peberholm

På stationen Peberholm skall sth vara ____ km/h

Gäller från och med ____ - ____ - ____ och tills vidare

till och med ____ - ____ - ____

Nedsättningen fortsätter på dansk systemdel

För TLC: Kontrollkörning: Fr Cph sp 1 ____ Fr Cph sp 2 ____

Linjen (Phm) – (Lnk)

På nedspåret På uppspåret

På både upp- och nedspår

Mellan km

km 20.104 – 22.286 ("block 1") (ØSB: sth sektion 4)

km 22.286 – 24.290 ("block 2") (ØSB: sth sektion 5)

km 24.290 – 26.650 ("block 3") (ØSB: sth sektion 6)

km 26.650 – 29.119 ("block 4") (ØSB: sth sektion 7)

Annat besked _____

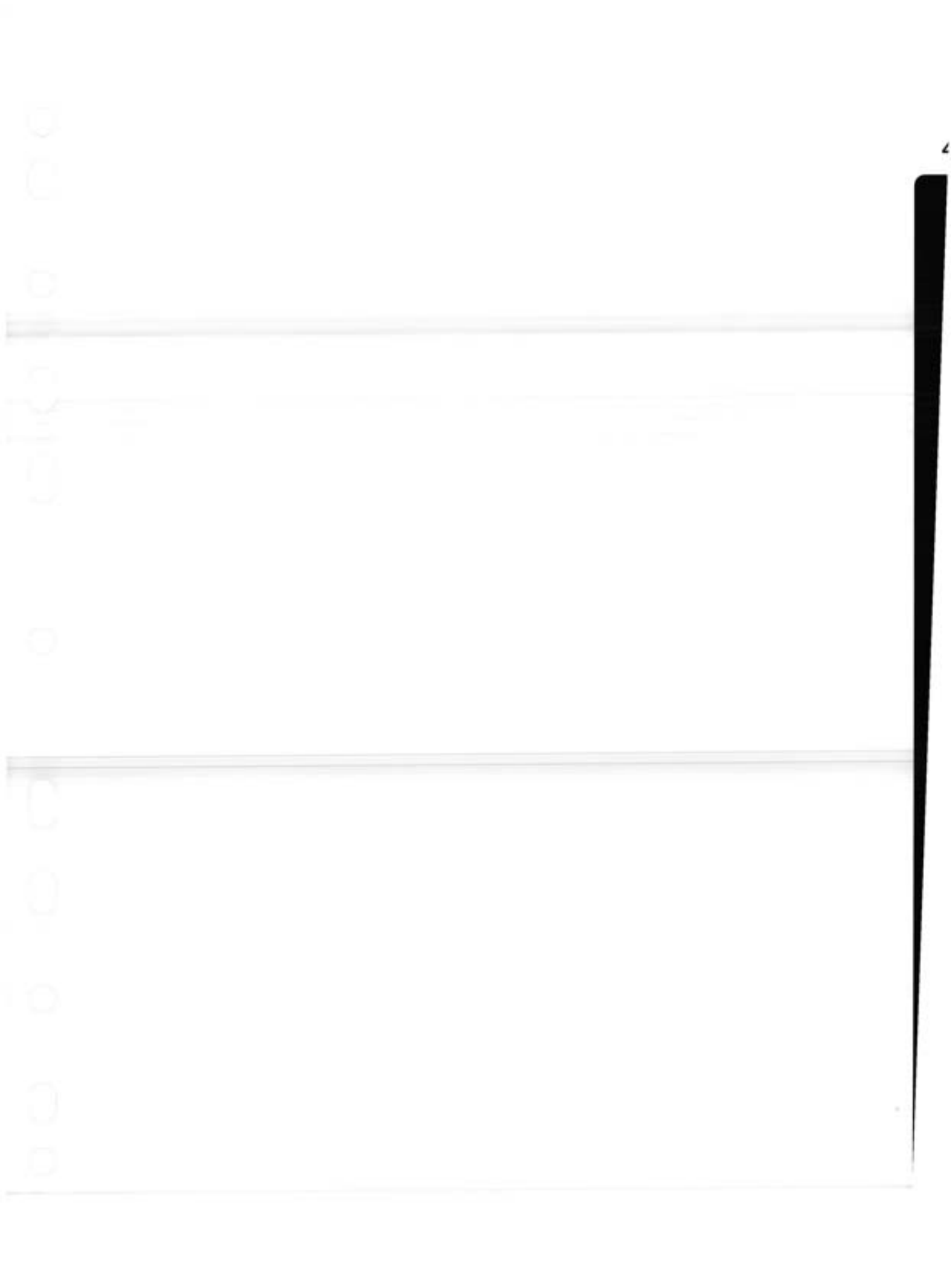
Skall sth vara ____ km/h.

Gäller från och med ____ - ____ - ____ och tills vidare

till och med ____ - ____ - ____

För TLC: Kontrollkörning: Fr Phm sp 1 ____ Fr Phm sp 2 ____

Uppgiftslämnare: Namn: _____
Tjänsteställe: _____
Telefon: _____

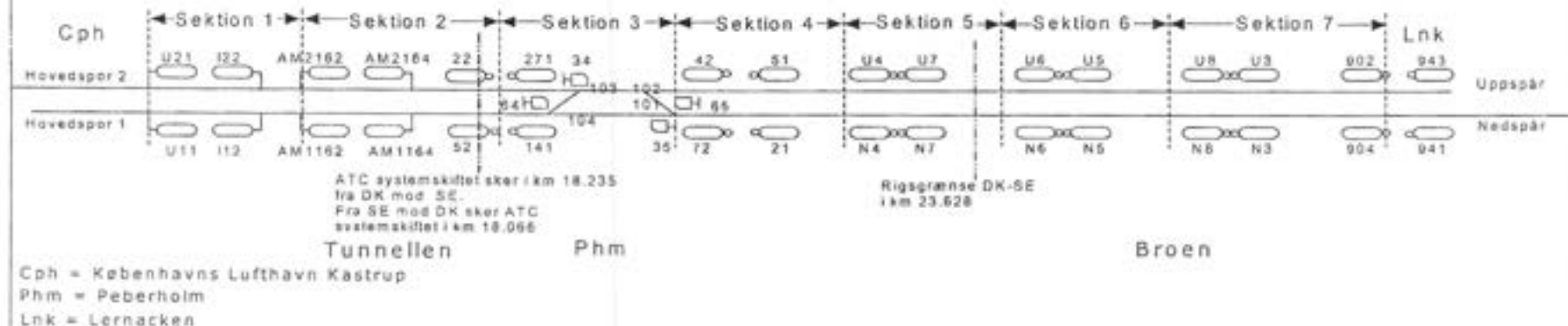


Tegningsnavn	Version	Tegningsnr.	Side
Øresundsbro Konsortiets jernbane, inddelt i faste sektioner for La/Sth- nedsætninger	02	-	1/1
Generel beskrivelse for anvendelse af La/Sth- nedsætninger	02	-	1-2



						Generelle forhold La/Sth-nedsætninger		Side 1/1		
				Dato	12.03.2001					
				Bearb.	ALX					
02		01.08.2003	ECP	Kontr.	KPe					
01		20.03.2001	ALX	Godk.	BBY					
Vers.	Ændringer	Dato	Bearb.	Atkins Danmark Sikring A Pilestræde 58, 1112 Kbh.						
<small>P:\01923 La_Sth Kastrup- Lsmacken\07 Resultat\SP 3 04 ver0\Fase 04\Faneblad 04_Generelle forhold_ver02.doc</small>						Faneblad 4				

Skematisk oversigtsplan på ØSBs strækning



Fra Danmark mod Sverige	Sektion 1 Fra km - til km	Sektion 2 Fra km - til km	Sektion 3 Fra km - til km	Sektion 4 Fra km - til km	Sektion 5 Fra km - til km	Sektion 6 Fra km - til km	Sektion 7 Fra km - til km	Lernacken Fra BV grænse - Til km
Hovedspor 2 "Uppspår"	14.350 - 16.245	16.245 - 18.275	18.275 - 20.104	20.104 - 22.286	22.286 - 24.290	24.290 - 26.650	26.650 - 29.119	BV grænse - 29.137
Hovedspor 1 "Nedspår"	14.350 - 16.247	16.247 - 18.275	18.275 - 20.104	20.104 - 22.286	22.286 - 24.290	24.290 - 26.650	26.650 - 29.119	BV grænse - 29.137
Fra Sverige mod Danmark								
Hovedspor 2 "Uppspår"	16.395 - 14.505	18.275 - 16.395	20.104 - 18.275	22.286 - 20.104	24.290 - 22.286	26.650 - 24.290	29.119 - 26.650	BV grænse - 29.137
Hovedspor 1 "Nedspår"	16.397 - 14.505	18.275 - 16.397	20.104 - 18.275	22.286 - 20.104	24.290 - 22.286	26.650 - 24.290	29.119 - 26.650	BV grænse - 29.137

ØRESUNDSBRON

				Dato	21.03.2001	Øresundsbro Konsortiets jernbane, inddelt i faste sektioner for La/Sth- nedsættninger	Side 1/1
				Bearb.	ALX		
02		01.08.2003	ECP	Kontr.	KPe		
01		21.03.2001	ALX	Godk.	BBY		
Vers.	Ændringer	Dato	Bearb.	Atkins Danmark Sikring A Pilestræde 58, 1112 Kbh.			
P:\01913 La_Sth Kastrop - Lernacken\07 Resultat\GP 5 04 ver0\Fane 04\Faneblad 04_Sektionsoversigt_ver02.doc						Faneblad 4	

Generelt

Nærværende beskrivelse omhandler generelle forhold ved anvendelse af La/Sth-nedsætninger på Øresundsbro Konsortiets jernbane mellem Københavns Lufthavn Kastrup - Lernacken og omvendt.

Etablering af La/Sth-nedsætninger på strækningen Københavns Lufthavn Kastrup – Lernacken sker i 7 faste sektioner, hver af en længde på ca. 2000 meter. Flere sektioner kan kombineres, hvis der er behov for det, men altid kun i hele sektioner.

Grundlagsmateriale

Nærværende procedure er udarbejdet på baggrund af følgende grundlæggende dokumenter:

- Øresundsbro Konsortiet, Anlægsbestemmelser for Kombineret Dansk Svensk ATC, version 2 af 22.05.2000
- Øresundsbro Konsortiet, Bilag 3 til Anlægsbestemmelser for Kombineret Dansk Svensk ATC af 22.05.2000
- Banverket, Planering och genomförande av tillfälliga hastighetsnedsætninger, Föreskrift BVF 544.94002 utgåva 1 av 15-04-1997
- ØSB, Application Design Rules, Interface between Danish and Swedish ATC. Stationary ATC installations 95-R.0064-AC0289, rev. 0 af 17.06.1999

Anlægsdokumentation

Dokumentationen for de enkelte sektioner er opbygget med følgende indhold:

- Et faneblad, med oplysninger om gældende dokumentation og beskrivelse af eventuelt specielle forhold for sektionen
- Tegninger, der beskriver La/Sth-nedsætninger med tilhørende baliser
- ATC kodeskemaer
- Kodetabeller for svenske baliser

Danske ATC balisers placering

Et sæt La - baliser kan bestå af to eller tre baliser. Der anvendes altid to La - start baliser, hvorimod en La – ophørs balise kan udelades forudsat, at den præcise La – længde (LLa) er indeholdt i telegramkodebægerens informationer.

La - start baliser udlægges altid i par med en indbyrdes afstand på 21 m.

La - ophør balisen udlægges, hvis anvendes, umiddelbart efter La - områdets afslutning.

							
				Dato	06.04.2001	Generel beskrivelse for anvendelse af La/Sth - nedsætninger	Side 1 / 2
				Bearb.	ALX / ECP		
02		01.08.2003	ECP	Kontr.	KPe		
01		09.04.2001	ALX	Godk.	BBY		
Vers.	Ændringer	Dato	Bearb.	A&Sins Danmark Sikring A Pilestræde 58, 1112 Kbh.			
P:\01973 La_Sth Kastrup- Lernacken\07 Resultat\SP 5 04 ver0\Fane 04\Faneblad 04_Generel_beskrivelse_ver02.doc					Faneblad 4		

På stationer må La - baliser aldrig ligge nærmere end 50 m til andre baliser eller linieledere i samme spor og retning. På den fri strækning må La - baliser aldrig ligge nærmere end 50 m til andre baliser og 60 m til enden af linieledere, i samme spor og retning. I modsat fald vil det mobile ATC-anlæg i de forbipasserende tog melde fejl.

For at minimere antallet af kombinationer ved udlægningen af La - start baliser, er der valgt en forvarslingsafstand, baseret på 40 km/t i La - området. Denne forvarslingsafstand anvendes også ved 80 km/t.

La - baliserne placeres som beskrevet på tegningerne i den viste kilometrerings.

Sikkerhed ved ATC systemskiftet

Ved passage af ATC systemskiftet er der en risiko for, at det andet ATC system ikke overtager overvågningen. Generelt er både dansk og svensk ATC konstrueret således, at toget altid vil blive overvåget efter den mest restriktive strækningsinformation. I det følgende beskrives hvorfor et manglende ATC skift aldrig vil kunne føre til en farlig situation.

Kørsel Danmark → Sverige:

Infrastrukturen ved ATC systemskiftet sikrer, at såfremt mobilt svensk ATC ikke overtager overvågningen, vil det mobile danske ATC udløse en nødbremning ved passage af Peberholms udfartssignal, 2000 m efter ATC systemskiftet. Lokomotivføreren kan herefter kvittere for Y-kørsel med 40 km/t. Dette sikrer, at hastigheden aldrig kan overstige 40 km/t i sektionerne 4 til 7.

Sektion 3 er omfattet af danske La - baliser.

Sektion 1 og 2 ligger på dansk område og dermed omfattet af dansk La.

Dansk ATC vil således overvåge, at hastigheden aldrig vil kunne overstige en La/Sth - nedsætning i sektionerne 1 til 7, uanset svensk ATC ikke overtager overvågningen.

Kørsel Sverige → Danmark:

Infrastrukturen ved ATC systemskiftet sikrer, at såfremt mobilt dansk ATC ikke overtager overvågningen, vil det mobile svenske ATC, straks efter ATC systemskiftet, få forvarslet en fast hastighed på 40 km/t. Mellem AM-signalet i Øresunds-tunnelen og I-signalet til Cph, er der udlagt en fast hastighedstavle (GMD) på 40 km/t. Dette sikrer, at hastigheden aldrig kan overstige 40 km/t i sektion 1, 900 m efter AM-signalet i Øresunds-tunnelen. Lokomotivføreren kan herefter fortsætte ind i Danmark med max. 40 km/t.

Sektion 1 forvarsles i det svenske ATC system. Toget bremses ned til den varslede hastighed, men hastighedstavlen, som skulle ligge ved AM-signalet, mangler. Det er hvad svenskerne kalder en "halvudrustet hastighedsnedsætning". Når startpunktet for hastighedsnedsætningen er passeret, uden at der er læst en hastighedstavle, tilbydes lokomotivføreren at kvittere bort den varslede hastighedsnedsætning. Efter gældende svenske regler, må dette først ske, når tavlen med "ophør" er passeret. Såfremt lokomotivføreren, stik imod alle regler, kvitterer bort hastighedsnedsættelsen, springer hastighedsovervågningen, en toglængde senere, op til bremsekurven for den faste hastighedsnedsættelse på 40 km/t, som ligger 900 m efter AM-signalet.

Sektion 2 er omfattet af svensk forvarslings samt hastighedstavle. En sth - nedsætning overvåges derfor af svensk ATC.

Svensk ATC vil således overvåge, at hastigheden aldrig vil kunne overstige en La/Sth - nedsætning i sektionerne 2 til 7 samt en svensk "halv" udrustning i sektion 1, uanset dansk ATC ikke overtager overvågningen.

Dokumentation

Nedenfor oplyste tegninger anvendes ved udlægning af La - baliser i sektion 1
Bemærk! Kun gældende versioner af nedenstående dokumentation må anvendes.

Tegningsnavn	Udgave	Tegningsnr.	Side
Københavns Lufthavn Kastrup del 1 Fra Danmark mod Sverige Sektion 1 Hovedspor 1 "Nedspår"	03.01 15.09.2005	DK-SE 01.01	1 af 3
Københavns Lufthavn Kastrup del 2 Fra Danmark mod Sverige Sektion 1 Hovedspor 1 "Nedspår"	03.01 15.09.2005	DK-SE 01.01	2 af 3
Københavns Lufthavn Kastrup - Peberholm Fra Danmark mod Sverige Sektion 1 Hovedspor 1 "Nedspår"	03.01 15.09.2005	DK-SE 01.01	3 af 3
Københavns Lufthavn Kastrup del 1 Fra Danmark mod Sverige Sektion 1 Hovedspor 2 "Uppspår"	03.01 15.09.2005	DK-SE 01.02	1 af 3
Københavns Lufthavn Kastrup del 2 Fra Danmark mod Sverige Sektion 1 Hovedspor 2 "Uppspår"	03.01 15.09.2005	DK-SE 01.02	2 af 3
Københavns Lufthavn Kastrup - Peberholm Fra Danmark mod Sverige Sektion 1 Hovedspor 2 "Uppspår"	03.01 15.09.2005	DK-SE 01.02	3 af 3

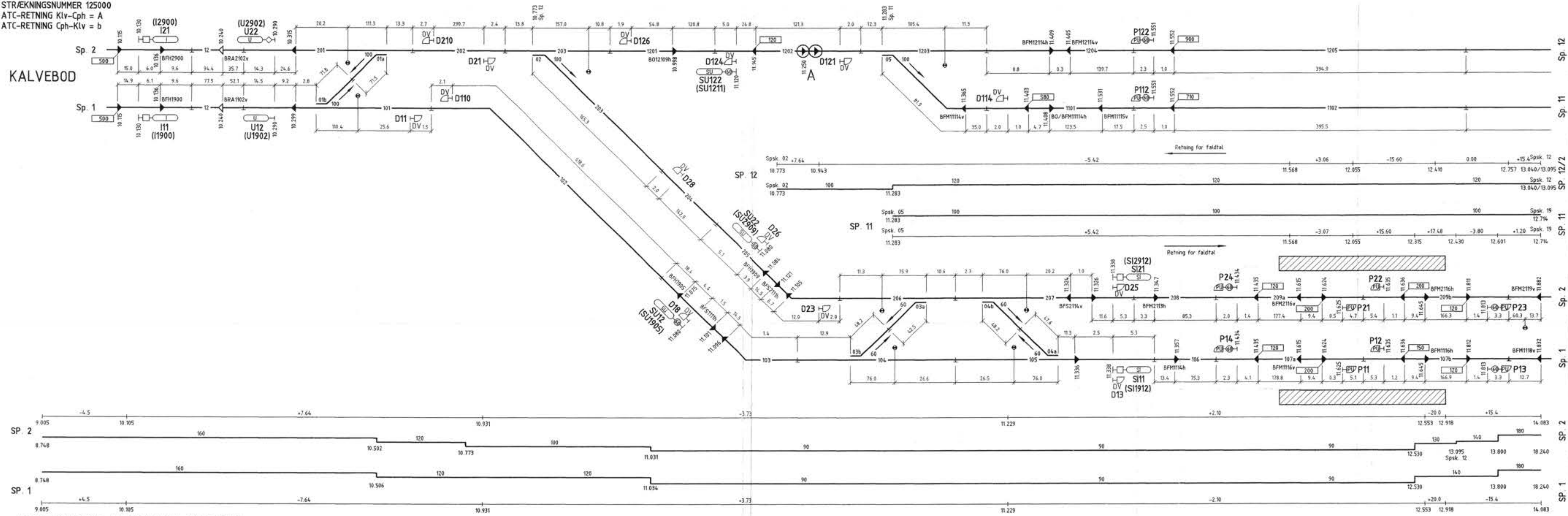
Tegningsnavn	Signal ID	Filnavn	Dato	Del	Version
ATC kodeskemaer, Banestyrelsen LA Øresund	LA40_sek1-A	02WR01UF.18A	18-10-2005	1-2	0
ATC kodeskemaer, Banestyrelsen LA Øresund	LA40_sek1-B	024R01UF.18A	18-10-2005	1-2	0
ATC kodeskemaer, Banestyrelsen LA Øresund	LA80_sek1-A	02WR01UF.2GA	18-10-2005	1-2	0
ATC kodeskemaer, Banestyrelsen LA Øresund	LA80_sek1-B	024R01UF.2GA	18-10-2005	1-2	0
ATC kodeskemaer, Banestyrelsen LA Øresund	OPHÆV	00000000.18A	20-1-1994	1-2	0
ATC kodeskemaer, Banestyrelsen LA Øresund	OPHÆV	00000000.2GA	21-1-1994	1-2	0

					
			Dato	21.03.2001	
03		15.09.2005	BOJ	Bearb.	ALX
02		01.08.2003	ECP	Kontr.	KPe/ECP
01		08.05.2001	ALX	Godk.	<i>MWN</i>
Vers.	Ændringer	Dato	Bearb.	Atkins Danmark, Sikring A Arne Jacobsens Alle 17 2300 København S.	
				Sektion 1	
				Fra Danmark mod Sverige	
				La/Sth-nedsætninger	
				Side 1/1	
P:\02508 SR ombygning Øresund06 Gennemførelse\ATC\SP 5.04\SP5-04 ver.03\Fane 05\Faneblad 05_Sektion 1_ver03.doc				Faneblad 5	

STATIONSNUMMER 858
 STRÆKNINGSNUMMER 125000
 ATC-RETNING Klv-Cph = A
 ATC-RETNING Cph-Klv = b

KALVEBOD

KØBENHAVNS LUFTHAVN KASTRUP



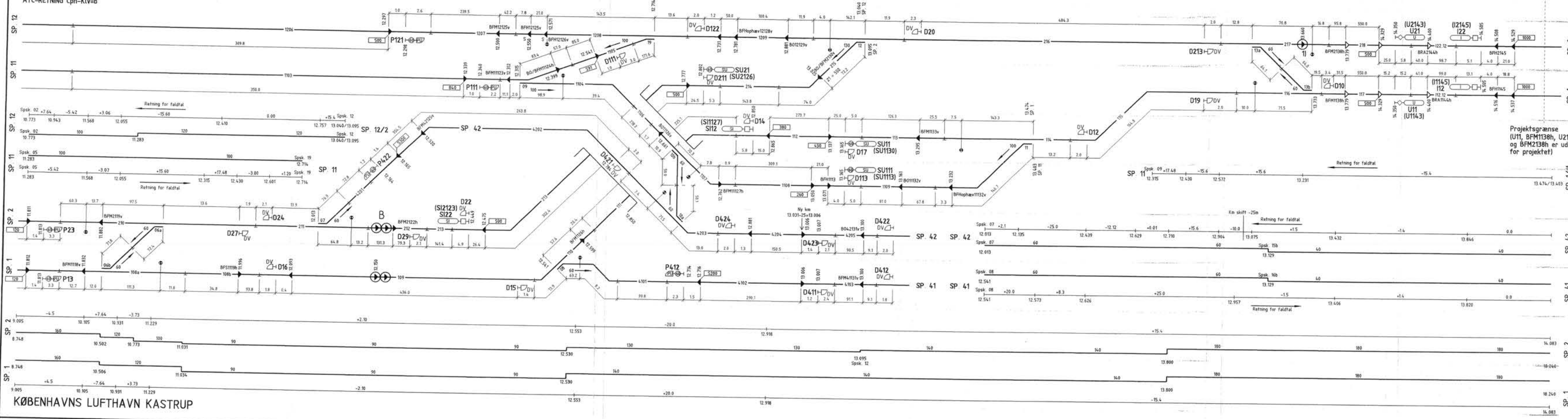
NOTE:
 Kun de angivne kilofretninger ved La-baliserne må anvendes, øvrige kilofretninger er vejledende.

BEMÆRK:
 Denne tegning er lavet på baggrund af tegning 47 nr. 5414.

- SIGNATURFORKLARING:
- La-Sektion.
 - La-Balise med kilometering.
 - Hastighedsnedsættelse følger.
 - Hastighedsnedsættelse begynder.
 - Hastighedsnedsættelse ophører.

	Verificeret PEA Afleveret 20 nr. 0552 Godkendt af Banedanmark <i>Michael W. Nielsen</i>	Adresse Banedanmark Amerika Plads 15 2100 København Ø	Projektering Atkins Danmark A/S Arne Jacobsens Allé 17 2300 København S
	Klasse: 1. udgave Dato og initialer: 21.11.2000 MKR	Seneste udgave Dato og initialer: 15.09.2006 MKR	Mål: Enhed
Udarbejdet: 11.01.2000 TKL Godkendt: 12.01.2000 MWN	07.11.05 BOV 07.11.05 MWN	Udgave: 03.01 15.09.2006	Tegningsnr.: DK-SE 01.01 Side/af sider: 1 af 3

STATIONNUMMER 858
STRÆKNINGSNUMMER 125000
ATC-RETNING Klv-Cph=A
ATC-RETNING Cph-Klv=b



NOTE:

Kun de angivne kilometreringer ved La-baliserne må anvendes, øvrige kilometreringer er vejledende.

BEMÆRK:

Denne tegning er lavet på baggrund af tegning 47 nr. 5414.

1) Ved frispormærke

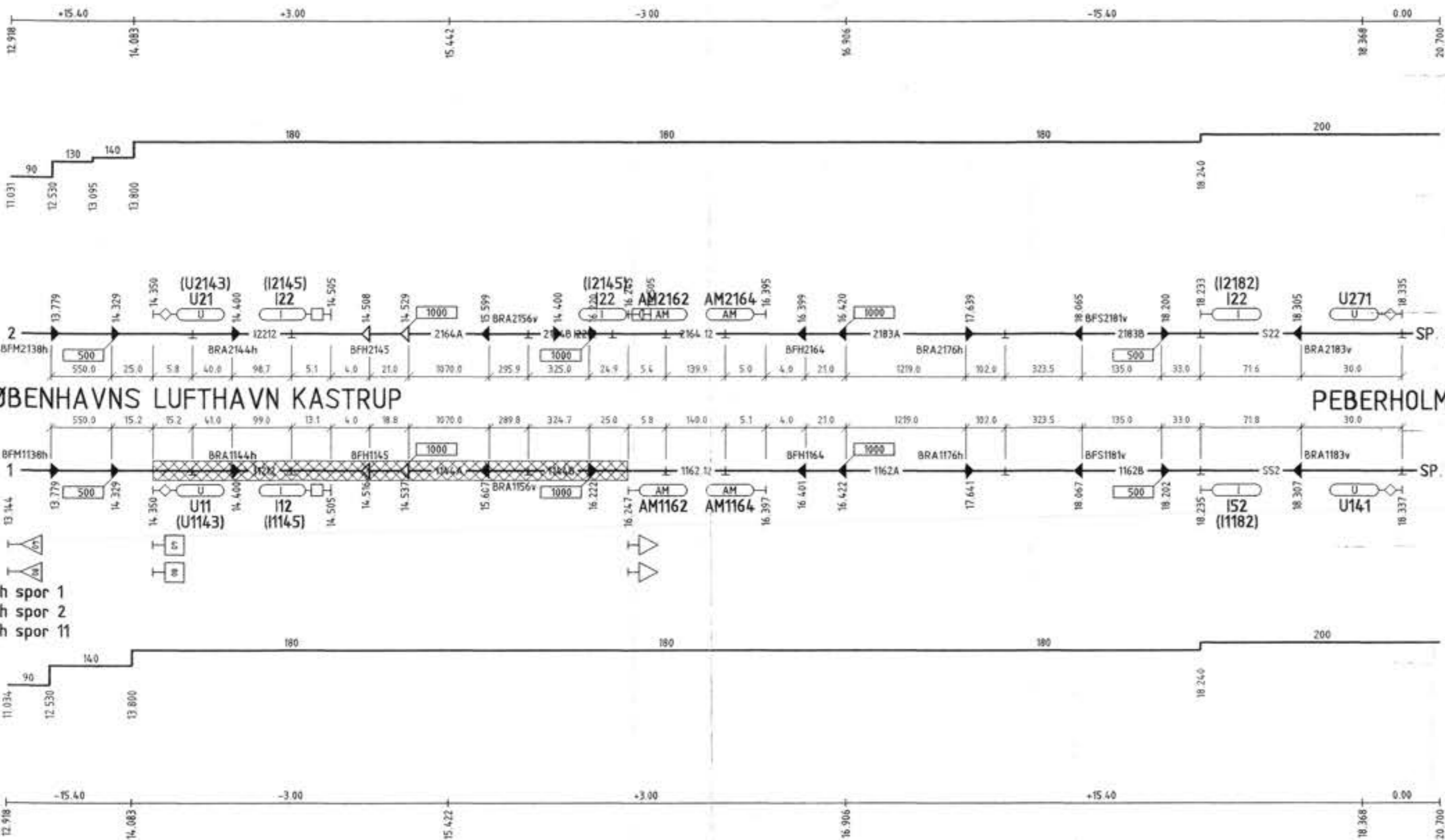
SIGNATURFORKLARING:

- La-Sektion.
- La-Balise med kilometring.
- Hastighedsnedsættelse følger.
- Hastighedsnedsættelse begynder.
- Hastighedsnedsættelse ophører.

KØBENHAVNS LUFTHAVN KASTRUP

		Verificeret PEA Afløser 20 nr. 0552 Godkendt af Banedanmark <i>Michael W. Nielsen</i>	Adresse Banedanmark Amerike Plads 15 2100 København Ø	Projektør Adina Danmark A/S Arne Jacobsens Allé 17 2300 København S
Klasse: 1. udgave Dato og initialer	1. udgave Dato og initialer 21.11.2000 MKR	Seneste udgave Dato og initialer 15.09.2005 MKR	Mål: Enhed	Tegningens navn Københavns Lufthavn Kastrup del 2 Fra Danmark mod Sverige Sektion 1 Hovedspor 1 "Nedspår"
Udarbejdet Kontrolleret Godkendt	21.11.2000 MKR 11.01.2000 TKL 12.01.2000 MIVN	15.09.2005 MKR 07.11.05 BJB 07.11.05 MIVN	Tegningens nr. DK-SE 01.01	Side/af sider 2 af 3
© Copyright Banedanmark	Sprog Udgave 03.01 15.09.2005	Udgave 03.01 15.09.2005	Tegningens nr. DK-SE 01.01	Side/af sider 2 af 3

STRÆKNINGSNUMMER 126016
 ATC-RETNING Cph-Phm=A
 ATC-RETNING Phm-Cph=b



KØBENHAVNS LUFTHAVN KASTRUP

PEBERHOLM

Cph spor 1
 Cph spor 2
 Cph spor 11

KØBENHAVNS LUFTHAVN KASTRUP - PEBERHOLM

NOTE:

Kun de angivne kilometrerings ved La-baliserne må anvendes, øvrige kilometrerings er vejledende.

BEMÆRK:

Denne tegning er lavet på baggrund af tegning 47 nr. 5417.

SIGNATURFORKLARING:

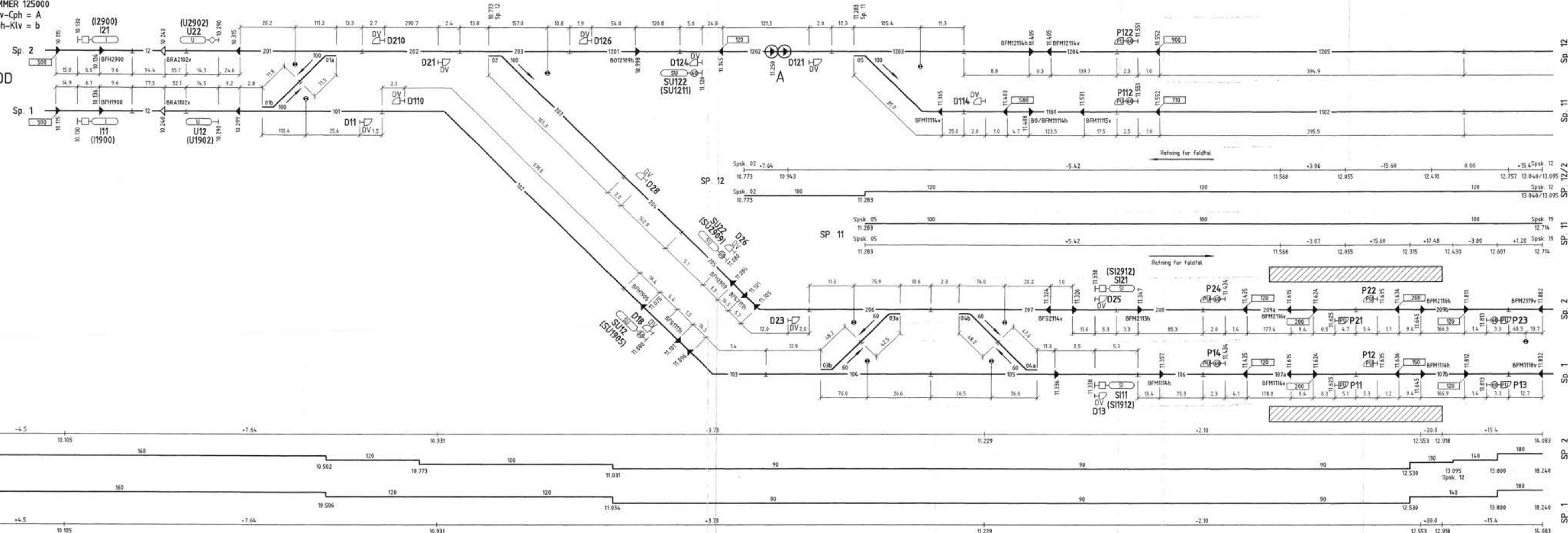
- La-Sektion.
- La-Balise med kilometrering.
- Hastighedsnedsættelse følger.
- Hastighedsnedsættelse begynder.
- Hastighedsnedsættelse ophører.

	Verificeret 22.03.01 ALX	Adresse Banedanmark Amerika Plads 15 2100 København Ø	Projektering Atkins Danmark A/S Arne Jacobsens Allé 17 2300 København S
	Afleverer Godkendt af Banedanmark <i>Michael W. Nielsen</i>		
Klasse: 1. udgave Dato og initialer	Seneste udgave Dato og initialer	Mål	Tegningsnavn
Udarbejdet 15.01.2001 MKR	15.09.2005 MKR	Enhed	Københavns Lufthavn Kastrup - Peberholm Fra Danmark mod Sverige Sektion 1 Hovedspor 1 "Nedspår"
Kontrolleret 31.01.2001 BBY	07.11.05 BBY		
Godkendt	07.11.2005 MWN		
© Copyright Banedanmark	Sprog	Udgave 03.01 15.09.2005	Tegningen: DK-SE 01.01
			Side/af sider 3 af 3

STATIONSNUMMER 058
 STRÆKNINGSNUMMER 125000
 ATC-RETNING Klv-Cph = A
 ATC-RETNING Cph-Klv = b

KALVEBOD

KØBENHAVNS LUFTHAVN KASTRUP



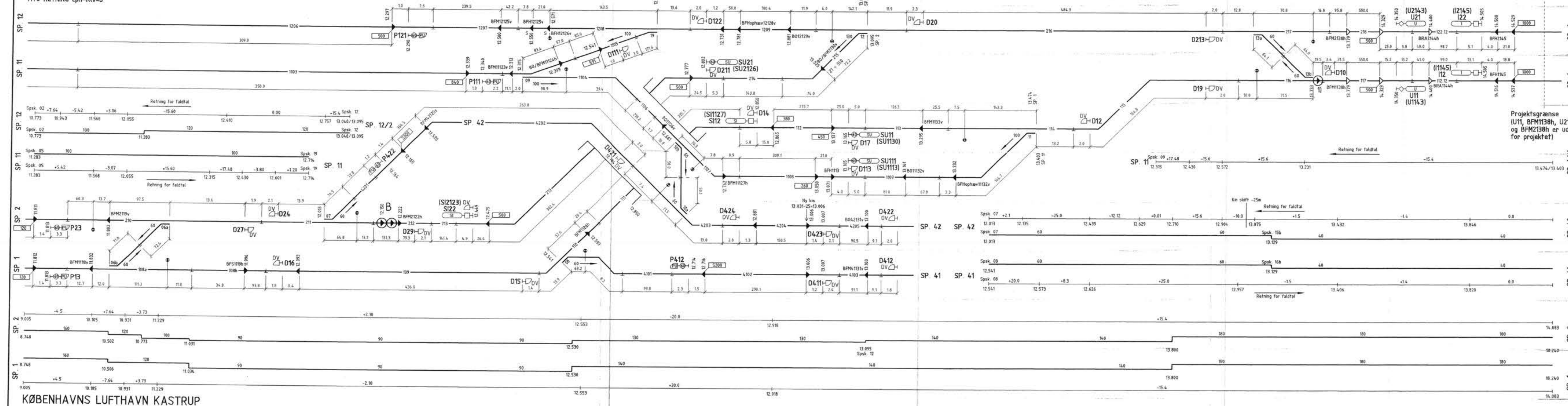
NOTE:
 Kun de angivne kilometreringer ved La-baliserne må anvendes, øvrige kilometreringer er vejledende.

BEMÆRK:
 Denne tegning er lavet på baggrund af tegning 47 nr. 5414.

- SIGNATURFORKLARING:
- La-Sektion.
 - La-Balise med kilometrering.
 - Hastighedsnedsættelse følger.
 - Hastighedsnedsættelse begynder.
 - Hastighedsnedsættelse ophører.

	Verificeret	PEA	Adresse Banedanmark Amerika Plads 15 2100 København Ø	Projektør Absine Danmark A/S Arne Jacobsens Allé 17 2300 København S
	Aflever	20 nr. 0552		
Godkendt af Banedanmark <i>Michael W. Nielsen</i>			Tegningens navn København Lufthavn Kastrup del 1 Fra Danmark mod Sverige Sektion 1 Hovedspor 2 "Uppspår"	
Klasse:	1. udgave	Seneste udgave	Mål	Tegningens nr. DK-SE 01.02
Udarbejdet	21.11.2000 MKR	15.09.2005 MKR	Enhed	
Kontrolleret	11.01.2000 TYL	07.11.05 BBY		
Godkendt	12.01.2000 MVN	07.11.2005 MWL		
© Copyright Banedanmark	Sprog	Udgave	03.01 15.09.2005	Side/af sider 1 af 3

STATIONNUMMER 058
 STRÆKNINGSNUMMER 125000
 ATC-RETNING Klv-Cph=A
 ATC-RETNING Cph-Klv=B



NOTE:
 Kun de angivne kilometreringer ved La-baliserne må anvendes, øvrige kilometreringer er vejledende.

BEMÆRK:
 Denne tegning er lavet på baggrund af tegning 47 nr. 5414.
 1) 3 m. efter tungesplids.

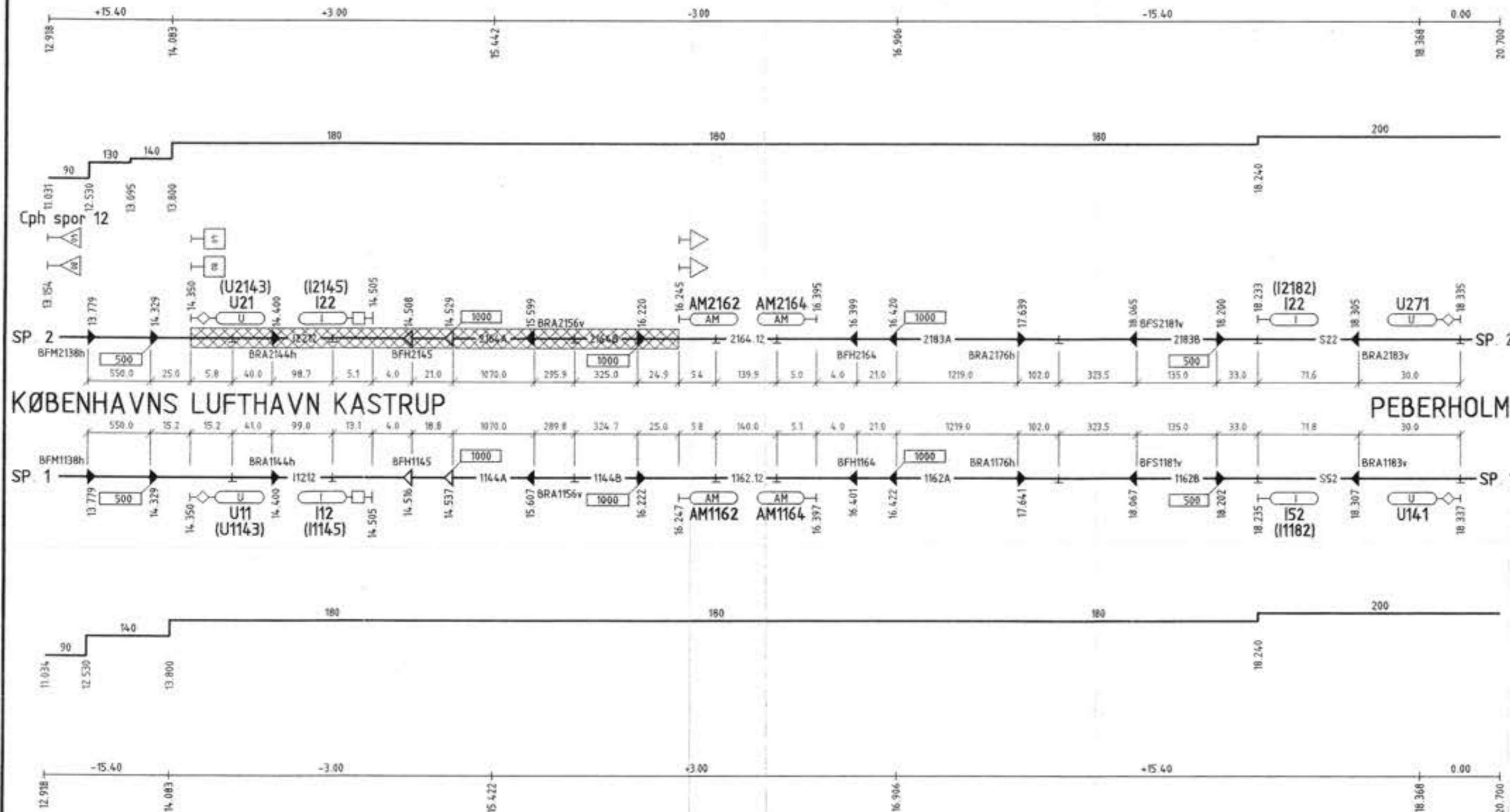
SIGNATURFORKLARING:

 La-Sektion.
 La-Balise med kilometrering.
 Hastighedsnedsættelse følger.
 Hastighedsnedsættelse begynder.
 Hastighedsnedsættelse ophører.

		Verificeret PEA Afleveret 20.09.2005 Godkendt af Banedanmark <i>Michael W. Nielsen</i>	Adresse Banedanmark Amerika Plads 15 2100 København Ø	Projektering Atkins Danmark A/S Arne Jacobsens Allé 17 2300 København S
Klasse: 1. udgave Udarbejdet 21.11.2000 MKR Godkendt 12.01.2000 MIVN	Seneste udgave 15.09.2005 MKR Dato og Initialer 07.11.05 BJB Godkendt 07.11.2005 MIVN	Tegningsnavn Københavns Lufthavn Kastrup del 2 Fra Danmark mod Sverige Sektion 1 Hovedspor 2 "Uppspår"	Tegningsnr. DK-SE 01.02	Side/af sider 2 af 3

KØBENHAVNS LUFTHAVN KASTRUP

STRÆKNINGSNUMMER 126016
 ATC-RETNING Cph-Phm=A
 ATC-RETNING Phm-Cph=b



NOTE:

Kun de angivne kilometreringer ved La-baliserne må anvendes, øvrige kilometreringer er vejledende.

BEMÆRK:

Denne tegning er lavet på baggrund af tegning 47 nr. 5417.

SIGNATURFORKLARING:

- La-Sektion.
- La-Balise med kilometrering.
- Hastighedsnedsættelse følger.
- Hastighedsnedsættelse begynder.
- Hastighedsnedsættelse ophører.

KØBENHAVNS LUFTHAVN KASTRUP - PEBERHOLM

	Verificeret 22.03.01 ALX Afleverer	Adresse Banedanmark Amerika Plads 15 2100 København Ø	Projektering Atkins Danmark A/S Arne Jacobsens Allé 17 2300 København S
	Godkendt af Banedanmark <i>Michael W. Nielsen</i>		
Klasse: 1. udgave Udarbejdet: 15.01.2001 MKR Kontrolleret: 31.01.2001 BBY Godkendt:	Seneste udgave Dato og Initialer: 15.09.2005 MKR <i>07.11.05 BBY</i> <i>07.11.2005 MWN</i>	Mål:	Tegningsnavn: Københavns Lufthavn Kastrup - Peberholm Fra Danmark mod Sverige Sektion 1 Hovedspor 2 "Uppspor"
© Copyright Banedanmark	Sprog:	Udgave: 03.01 15.09.2005	Tegningsnr.: DK-SE 01.02
			Side/af sider: 3 af 3

artotek
n
m
i
k
i
h
g
Retlle
f
e
d
c
b
a
Konstr. / 2005
Sia
Kontr. 07.11.05
Rev. eft. udførelsen
105
1748
Bjby

Strækning	Kilometrering	Spor	Retning	Version	Dato	Del
3000	1903	40	A	0	18-10-2005	1/2

Balisetype La Ekstra balise Signal ID LA40_sek1-A
 Forsignalering SBE
 Linielider SNR Filnavn 02WR01UF.18A

Telegram:	0	1	2	3	4	5	6	7
ZLa1T								
ZLa1I	3000	0	0	0	0	0	0	0
LLa1T								
LLa1I	1903	0	0	0	0	0	0	0
NG1T								
ZLa2T								
ZLa2I	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa2T								
LLa2I	0	0	0	0	0	0	0	0
NG2T								
ZLa3T								
ZLa3I	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa3T								
LLa3I	0	0	0	0	0	0	0	0
NG3T								
GK	3	0	0	0	0	0	0	0
AGKS	3	3	3	3	3	3	3	3
TLa1	2	8	8	8	8	8	8	8
VLa1	40	0	0	0	0	0	0	0
VDLa1	0	0	0	0	0	0	0	0
ZLa1	3000	0	0	0	0	0	0	0
LLa1	2000	0	0	0	0	0	0	0
NG1	-16	0	0	0	0	0	0	0
TLa2	8	8	8	8	8	8	8	8
VLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
VDLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
ZLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
NG2	0	0	0	0	0	0	0	0
TLa3	8	8	8	8	8	8	8	8
VLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
VDLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
ZLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
NG3	0	0	0	0	0	0	0	0

ATC Kodeskemaer

Banedanmark	LA Øresund (ATC)	nr.	Aflever:
-------------	------------------	-----	----------

Konstr. 2005	gn. 10.05	Kontr. 07.11.05	Rev. eff. udførelsen
Sla	BBY		
a	b	c	d
e	f	Ret	
g	h	i	k
l	m	n	artotek

Strækning	Kilometrering	Spor	Retning	Version	Dato	Del
3000	1903	40	A	0	18-10-2005	2/2

Signal ID LA40_sek1-A
 Filnavn 02WR01UF.18A

Telegram:	8	9	10	11	12	13	14	15
ZLa1T								
ZLa1I	0		0	0	0	0	0	0
LLa1T								
LLa1I	0	0	0	0	0	0	0	0
NG1T								
ZLa2T								
ZLa2I	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa2T								
LLa2I	0	0	0	0	0	0	0	0
NG2T								
ZLa3T								
ZLa3I	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa3T								
LLa3I	0	0	0	0	0	0	0	0
NG3T								
GK	0	0	0	0	0	0	0	0
AGKS	3	3	3	3	3	3	3	3
TLa1	8	8	8	8	8	8	8	8
VLa1	0	0	0	0	0	0	0	0
VDLa1	0	0	0	0	0	0	0	0
ZLa1	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa1	0	0	0	0	0	0	0	0
NG1	0	0	0	0	0	0	0	0
TLa2	8	8	8	8	8	8	8	8
VLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
VDLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
ZLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
NG2	0	0	0	0	0	0	0	0
TLa3	8	8	8	8	8	8	8	8
VLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
VDLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
ZLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
NG3	0	0	0	0	0	0	0	0

ATC Kodeskemaer

Banedanmark	LA Øresund (ATC)	nr.	Afløser:
-------------	------------------	-----	----------

Konstr. 2005
 gn. 10.05
 Kontr. 07.11.05
 Rev. eft. udførelsen
 artotek
 n
 m
 i
 k
 i
 h
 g
 Rett
 f
 e
 d
 c
 b
 a
 Sia
 1100/05
 BBY

Strækning	Kilometrering	Spor	Retning	Version	Dato	Del
2200	1903	40	A	0	18-10-2005	1/2

Balisetype	La	Ekstra balise	Signal ID	LA40_sek1-B
Forsignalering		SBE		
Linieleder		SNR	Filnavn	024R01UF.18A

Telegram:	0	1	2	3	4	5	6	7
ZLa1T								
ZLa1I	2200	0	0	0	0	0	0	0
LLa1T								
LLa1I	1903	0	0	0	0	0	0	0
NG1T								
ZLa2T								
ZLa2I	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa2T								
LLa2I	0	0	0	0	0	0	0	0
NG2T								
ZLa3T								
ZLa3I	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa3T								
LLa3I	0	0	0	0	0	0	0	0
NG3T								
GK	3	0	0	0	0	0	0	0
AGKS	3	3	3	3	3	3	3	3
TLa1	2	8	8	8	8	8	8	8
VLa1	40	0	0	0	0	0	0	0
VDLa1	0	0	0	0	0	0	0	0
ZLa1	2200	0	0	0	0	0	0	0
LLa1	2000	0	0	0	0	0	0	0
NG1	-16	0	0	0	0	0	0	0
TLa2	8	8	8	8	8	8	8	8
VLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
VDLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
ZLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
NG2	0	0	0	0	0	0	0	0
TLa3	8	8	8	8	8	8	8	8
VLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
VDLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
ZLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
NG3	0	0	0	0	0	0	0	0

ATC Kodeskemaer

Banedanmark	LA Øresund (ATC)	nr.	Aflæser :
-------------	------------------	-----	-----------

Konstr. 2005
 gnr. 105
 Kontr. 07.11.05
 Rev. eft. udførelsen
 SIA
 B.B.Y.
 Retik
 g h i k l m n
 jartolek

Strækning	Kilometrering	Spor	Retning	Version	Dato	Del
2200	1903	40	A	0	18-10-2005	2/2

Signal ID LA40_sek1-B
 Filnavn 024R01UF.18A

Telegram:	8	9	10	11	12	13	14	15
ZLa1T								
ZLa1I	0		0	0	0	0	0	0
LLa1T								
LLa1I	0	0	0	0	0	0	0	0
NG1T								
ZLa2T								
ZLa2I	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa2T								
LLa2I	0	0	0	0	0	0	0	0
NG2T								
ZLa3T								
ZLa3I	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa3T								
LLa3I	0	0	0	0	0	0	0	0
NG3T								
GK	0	0	0	0	0	0	0	0
AGKS	3	3	3	3	3	3	3	3
TLa1	8	8	8	8	8	8	8	8
VLa1	0	0	0	0	0	0	0	0
VDLa1	0	0	0	0	0	0	0	0
ZLa1	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa1	0	0	0	0	0	0	0	0
NG1	0	0	0	0	0	0	0	0
TLa2	8	8	8	8	8	8	8	8
VLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
VDLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
ZLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
NG2	0	0	0	0	0	0	0	0
TLa3	8	8	8	8	8	8	8	8
VLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
VDLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
ZLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
NG3	0	0	0	0	0	0	0	0

ATC Kodeskemaer

Banedanmark	LA Øresund (ATC)	nr.	Aflaser :
-------------	------------------	-----	-----------

Strækning	Kilometrering	Spor	Retning	Version	Dato	Del
3000	1903	80	A	0	18-10-2005	1/2

Balisetypen La Ekstra balise Signal ID LA80_sek1-A
 Forsignalering SBE
 Linieleder SNR Filnavn 02WR01UF.2GA

Telegram:	0	1	2	3	4	5	6	7
ZLa1T								
ZLa1I	3000	0	0	0	0	0	0	0
LLa1T								
LLa1I	1903	0	0	0	0	0	0	0
NG1T								
ZLa2T								
ZLa2I	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa2T								
LLa2I	0	0	0	0	0	0	0	0
NG2T								
ZLa3T								
ZLa3I	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa3T								
LLa3I	0	0	0	0	0	0	0	0
NG3T								
GK	3	0	0	0	0	0	0	0
AGKS	3	3	3	3	3	3	3	3
TLa1	1	8	8	8	8	8	8	8
VLa1	80	0	0	0	0	0	0	0
VDLa1	0	0	0	0	0	0	0	0
ZLa1	3000	0	0	0	0	0	0	0
LLa1	2000	0	0	0	0	0	0	0
NG1	-16	0	0	0	0	0	0	0
TLa2	8	8	8	8	8	8	8	8
VLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
VDLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
ZLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
NG2	0	0	0	0	0	0	0	0
TLa3	8	8	8	8	8	8	8	8
VLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
VDLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
ZLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
NG3	0	0	0	0	0	0	0	0

ATC Kodeskemaer

artotek
 n
 m
 i
 k
 i
 h
 g
 Retik
 f
 e
 d
 c
 b
 a
 Rev. eft. udførelsen
 Konstr. 2005
 gnr. 1605
 Kontr. 07.11.05
 Sia
 BBY

Banedanmark	LA Øresund (ATC)	nr.	Atteser :
-------------	------------------	-----	-----------

Konstr. 2005
 ygn. 605
 Kontr. 07.11.05
 Rev. eft. udførelsen
 a b c d e f Retik g h i k l m n artotek

Strækning	Kilometrering	Spor	Retning	Version	Dato	Del
3000	1903	80	A	0	18-10-2005	2/2

Signal ID LA80_sekl-A
 Filnavn 02WR01UF.2GA

Telegram:	8	9	10	11	12	13	14	15
ZLa1T								
ZLa1I	0		0	0	0	0	0	0
LLa1T								
LLa1I	0	0	0	0	0	0	0	0
NG1T								
ZLa2T								
ZLa2I	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa2T								
LLa2I	0	0	0	0	0	0	0	0
NG2T								
ZLa3T								
ZLa3I	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa3T								
LLa3I	0	0	0	0	0	0	0	0
NG3T								
GK	0	0	0	0	0	0	0	0
AGKS	3	3	3	3	3	3	3	3
TLa1	8	8	8	8	8	8	8	8
VLa1	0	0	0	0	0	0	0	0
VDLa1	0	0	0	0	0	0	0	0
ZLa1	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa1	0	0	0	0	0	0	0	0
NG1	0	0	0	0	0	0	0	0
TLa2	8	8	8	8	8	8	8	8
VLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
VDLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
ZLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
NG2	0	0	0	0	0	0	0	0
TLa3	8	8	8	8	8	8	8	8
VLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
VDLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
ZLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
NG3	0	0	0	0	0	0	0	0

ATC Kodeskemaer

Banedanmark	LA Øresund (ATC)	nr.	Afløser:
-------------	------------------	-----	----------

Konstr. 2005
 gign. 10.05
 Kontr. 07.11.05
 Rev. eft. udførelsen
 Sia
 a b c d e f Rett g h i k l m n 'artotek

Strækning	Kilometrering	Spor	Retning	Version	Dato	Del
2200	1903	80	A	0	18-10-2005	1/2

Balisetype La Ekstra balise Signal ID LA80_sek1-B
 Forsignalering SBE
 Linieløder SNR Filnavn 024R01UF.2GA

Telegram:	0	1	2	3	4	5	6	7
ZLa1T								
ZLa1I	2200	0	0	0	0	0	0	0
LLa1T								
LLa1I	1903	0	0	0	0	0	0	0
NG1T								
ZLa2T								
ZLa2I	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa2T								
LLa2I	0	0	0	0	0	0	0	0
NG2T								
ZLa3T								
ZLa3I	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa3T								
LLa3I	0	0	0	0	0	0	0	0
NG3T								
GK	3	0	0	0	0	0	0	0
AGKS	3	3	3	3	3	3	3	3
TLa1	1	8	8	8	8	8	8	8
VLa1	80	0	0	0	0	0	0	0
VDLa1	0	0	0	0	0	0	0	0
ZLa1	2200	0	0	0	0	0	0	0
LLa1	2000	0	0	0	0	0	0	0
NG1	-16	0	0	0	0	0	0	0
TLa2	8	8	8	8	8	8	8	8
VLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
VDLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
ZLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
NG2	0	0	0	0	0	0	0	0
TLa3	8	8	8	8	8	8	8	8
VLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
VDLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
ZLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
NG3	0	0	0	0	0	0	0	0

ATC Kodeskemaer

Banedanmark	LA Øresund (ATC)	nr.	Aflæser:
-------------	------------------	-----	----------

Konstr. 2005
 Siga
 vgn. 02.11.05
 Kontr. 02.11.05
 Rev. eft. udførelsen
 a b c d e f g h i k l m n
 Retf
 Kartotek

Strækning	Kilometrering	Spor	Retning	Version	Dato	Del
2200	1903	80	A	0	18-10-2005	2/2

Signal ID LA80_sek1-B
 Filnavn 024R01UF.2GA

Telegram:	8	9	10	11	12	13	14	15
ZLa1T								
ZLa1I	0		0	0	0	0	0	0
LLa1T								
LLa1I	0	0	0	0	0	0	0	0
NG1T								
ZLa2T								
ZLa2I	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa2T								
LLa2I	0	0	0	0	0	0	0	0
NG2T								
ZLa3T								
ZLa3I	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa3T								
LLa3I	0	0	0	0	0	0	0	0
NG3T								
GK	0	0	0	0	0	0	0	0
AGKS	3	3	3	3	3	3	3	3
TLa1	8	8	8	8	8	8	8	8
VLa1	0	0	0	0	0	0	0	0
VDLa1	0	0	0	0	0	0	0	0
ZLa1	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa1	0	0	0	0	0	0	0	0
NG1	0	0	0	0	0	0	0	0
TLa2	8	8	8	8	8	8	8	8
VLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
VDLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
ZLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
NG2	0	0	0	0	0	0	0	0
TLa3	8	8	8	8	8	8	8	8
VLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
VDLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
ZLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
NG3	0	0	0	0	0	0	0	0

ATC Kodeskemaer

Banedanmark	LA Øresund (ATC)	nr.	Aflæser:
-------------	------------------	-----	----------

Instnr	Tegn.	Kontr.	Rev. eft. udførelse
2000	Z34, al	ZS, ol, ol	
Sia	MW	BBY	

Strækning	Kilometrering	Spor	Retning	Version	Dato	Del
0	0	40	A	0	20-1-1994	1/2

Balisetype	La	Ekstra Balise	Signal ID	OPHEV
Forsignalering		SBE	Filnavn	00000000.18A
Linieleder		SNR		

Telegram:	0	1	2	3	4	5	6	7
ZLa1T								
ZLa1I	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa1T								
LLa1I	0	0	0	0	0	0	0	0
NG1T								
ZLa2T								
ZLa2I	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa2T								
LLa2I	0	0	0	0	0	0	0	0
NG2T								
ZLa3T								
ZLa3I	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa3T								
LLa3I	0	0	0	0	0	0	0	0
NG3T								
GK	3	0	0	0	0	0	0	0
AGKS	1	1	1	1	1	1	1	1
TLa1	7	8	8	8	8	8	8	8
VLa1	40	0	0	0	0	0	0	0
VDLa1	0	0	0	0	0	0	0	0
ZLa1	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa1	0	0	0	0	0	0	0	0
NG1	0	0	0	0	0	0	0	0
TLa2	8	8	8	8	8	8	8	8
VLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
VDLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
ZLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
NG2	0	0	0	0	0	0	0	0
TLa3	8	8	8	8	8	8	8	8
VLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
VDLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
ZLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
NG3	0	0	0	0	0	0	0	0

ATC Kodeskemaer

Banestyrelsen	LA Øresund	nr.	Atbaser
---------------	------------	-----	---------

2000	Tegn.	Kontr.	Rev. aft. udferelse
Sia	23.01.01	2501.01	
	Mus	BBY	

Strækning	Kilometrering	Spor	Retning	Version	Dato	Del
0	0	40	A	0	20-1-1994	2/2

Signal ID OPHEV
 Filnavn 00000000.18A

Telegram:	8	9	10	11	12	13	14	15
ZLa1T								
ZLa1I	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa1T								
LLa1I	0	0	0	0	0	0	0	0
NG1T								
ZLa2T								
ZLa2I	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa2T								
LLa2I	0	0	0	0	0	0	0	0
NG2T								
ZLa3T								
ZLa3I	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa3T								
LLa3I	0	0	0	0	0	0	0	0
NG3T								
GK	0	0	0	0	0	0	0	0
AGKS	1	1	1	1	1	1	1	1
TLa1	8	8	8	8	8	8	8	8
VLa1	0	0	0	0	0	0	0	0
VDLa1	0	0	0	0	0	0	0	0
ZLa1	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa1	0	0	0	0	0	0	0	0
NG1	0	0	0	0	0	0	0	0
TLa2	8	8	8	8	8	8	8	8
VLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
VDLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
ZLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
NG2	0	0	0	0	0	0	0	0
TLa3	8	8	8	8	8	8	8	8
VLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
VDLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
ZLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
NG3	0	0	0	0	0	0	0	0

ATC Kodeskemaer

Banestyrelsen	LA Øresund	nr.	Aflever
---------------	------------	-----	---------

onstr.	Tegn.	Kontr.	Rev. eft. udførelse
2000	Z301.01	25.01.01	
Sia	Mus	BBY	

Strækning	Kilometrering	Spor	Retning	Version	Dato	Del
0	0	80	A	0	21-1-1994	1/2

Balisetype	La	Ekstra Balise	Signal ID	OPHEV
Forsignalering		SBE		
Linieleder		SNR	Filnavn	0000000.ZGA

Telegram:	0	1	2	3	4	5	6	7
ZLa1T								
ZLa1I	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa1T								
LLa1I	0	0	0	0	0	0	0	0
NG1T								
ZLa2T								
ZLa2I	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa2T								
LLa2I	0	0	0	0	0	0	0	0
NG2T								
ZLa3T								
ZLa3I	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa3T								
LLa3I	0	0	0	0	0	0	0	0
NG3T								
GK	3	0	0	0	0	0	0	0
AGKS	1	1	1	1	1	1	1	1
TLa1	7	8	8	8	8	8	8	8
VLa1	80	0	0	0	0	0	0	0
VDLa1	0	0	0	0	0	0	0	0
ZLa1	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa1	0	0	0	0	0	0	0	0
NG1	0	0	0	0	0	0	0	0
TLa2	8	8	8	8	8	8	8	8
VLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
VDLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
ZLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
NG2	0	0	0	0	0	0	0	0
TLa3	8	8	8	8	8	8	8	8
VLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
VDLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
ZLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
NG3	0	0	0	0	0	0	0	0

ATC Kodeskemaer

Banestyrelsen	LA Øresund	nr.	Afløser
---------------	------------	-----	---------

instr	Tegn.	Kontr.	Skov	eft	udførelse
2000	23.01.01	25.01.01			
Sia	MAR	ffe			BBY

Strækning	Kilometrering	Spor	Retning	Version	Dato	Del
0	0	80	A	0	21-1-1994	2/2

Signal ID: OPHRV
 Filnavn: 00000000.2GA

Telegram:	8	9	10	11	12	13	14	15
ZLa1T								
ZLa1I	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa1T								
LLa1I	0	0	0	0	0	0	0	0
NG1T								
ZLa2T								
ZLa2I	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa2T								
LLa2I	0	0	0	0	0	0	0	0
NG2T								
ZLa3T								
ZLa3I	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa3T								
LLa3I	0	0	0	0	0	0	0	0
NG3T								
GK	0	0	0	0	0	0	0	0
AGKS	1	1	1	1	1	1	1	1
TLa1	8	8	8	8	8	8	8	8
VLa1	0	0	0	0	0	0	0	0
VDLa1	0	0	0	0	0	0	0	0
ZLa1	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa1	0	0	0	0	0	0	0	0
NG1	0	0	0	0	0	0	0	0
TLa2	8	8	8	8	8	8	8	8
VLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
VDLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
ZLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
NG2	0	0	0	0	0	0	0	0
TLa3	8	8	8	8	8	8	8	8
VLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
VDLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
ZLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
NG3	0	0	0	0	0	0	0	0

ATC Kodeskemaer

Banestyrelsen	LA Øresund	nr.	Alleiser
---------------	------------	-----	----------

Dokumentation

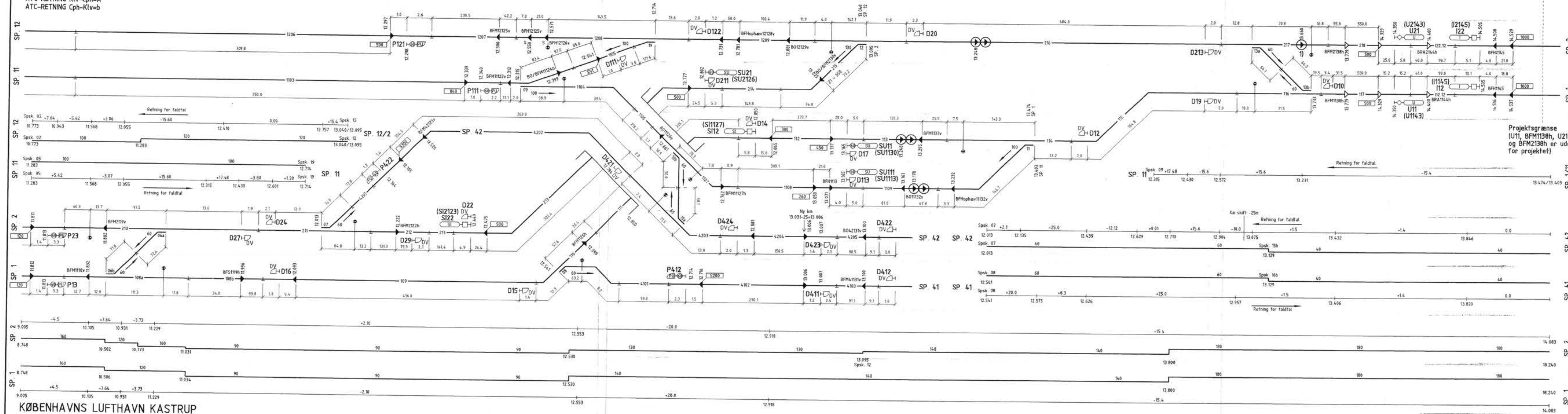
Nedenfor oplyste tegninger anvendes ved udlægning af La - baliser i sektion 2
Bemærk! Kun gældende versioner af nedenstående dokumentation må anvendes.

Tegningsnavn	Udgave	Tegningsnr.	Side
Københavns Lufthavn Kastrup del 2 Fra Danmark mod Sverige Sektion 2 Hovedspor 1 "Nedspår"	03.01 15.09.2005	DK-SE 02.01	1 af 2
Københavns Lufthavn Kastrup - Peberholm Fra Danmark mod Sverige Sektion 2 Hovedspor 1 "Nedspår"	03.01 15.09.2005	DK-SE 02.01	2 af 2
Københavns Lufthavn Kastrup del 2 Fra Danmark mod Sverige Sektion 2 Hovedspor 2 "Uppspår"	03.01 15.09.2005	DK-SE 02.02	1 af 2
Københavns Lufthavn Kastrup - Peberholm Fra Danmark mod Sverige Sektion 2 Hovedspor 2 "Uppspår"	03.01 15.09.2005	DK-SE 02.02	2 af 2

Tegningsnavn	Signal ID	Filnavn	Dato	Del	Version
ATC kodeskemaer, Banestyrelsen LA Øresund	LA40_AM1/2162	02WR01YC.18A	23-1-2001	1-2	0
ATC kodeskemaer, Banestyrelsen LA Øresund	LA80_AM1/2162	02WR01YC.2GA	23-1-2001	1-2	0
ATC kodeskemaer, Banestyrelsen LA Øresund	OPHÆV	00000000.18A	20-1-1994	1-2	0
ATC kodeskemaer, Banestyrelsen LA Øresund	OPHÆV	00000000.2GA	21-1-1994	1-2	0

							
			Dato	21.03.2001	<h1>Sektion 2</h1> <h2>Fra Danmark mod Sverige</h2> <p>La/Sth-nedsætninger</p>	Side 1/1	
03		15.09.2005	BOJ	Bearb.			ALX
02		01.08.2003	ECP	Kontr.			KPe/ECP
01		08.05.2001	ALX	Godk.			<i>MWN</i>
Vers.	Ændringer	Dato	Bearb.	Atkins Danmark, Sikring A Arne Jacobsens Allé 17 2300 København S			
P:\02509 SR ombygning Øresund\06 Gennemførelse\ATC\SP 5.04\SP5-04 ver 03\Fane 06\Faneblad 06_Sektion 2_ver03.doc				Faneblad 6			

STATIONNUMMER 858
STRÆKNINGSNUMMER 125000
ATC-RETNING Klv-Cph=A
ATC-RETNING Cph-Klv=b



KØBENHAVNS LUFTHAVN KASTRUP

NOTE:

Kun de angivne kilometreringer ved La-baliserne må anvendes, øvrige kilometreringer er vejledende.

BEMÆRK:

Denne tegning er lavet på baggrund af tegning 47 nr. 5414.

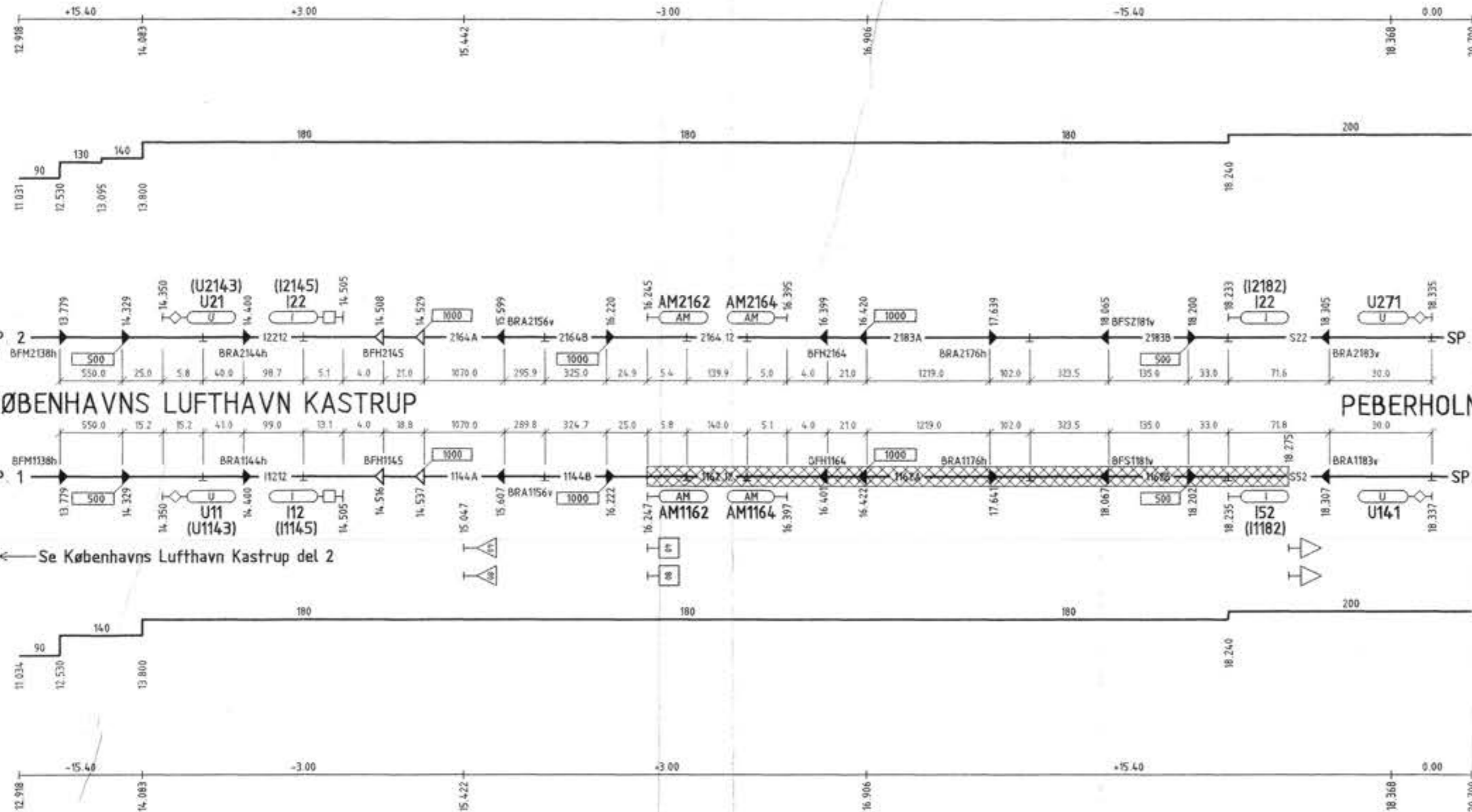
1) Ved frispormærke.

SIGNATURFORKLARING:

- La-Sektion
- La-Balise med kilometrerings
- Hastighedsnedsættelse følger
- Hastighedsnedsættelse begynder
- Hastighedsnedsættelse ophører

banedanmark		Verificeret PEA	Adresse Banedanmark Amerika Plads 15 2100 København Ø		Projektering Atkins Danmark A/S Arne Jacobsens Allé 17 2300 København S
Klasse: 1. udgave Dato og initialer		Seneste udgave 15.08.2005 MKR Enhed		Tegningsnavn Københavns Lufthavn Kastrup del 2 Fra Danmark mod Sverige Sektion 2 Hovedspor 1 "Nødspor"	
Udarbejdet 21.11.2000 MKR		Kontrolleret 11.01.2000 TKL		Godkendt af Banedanmark <i>Michael W. Nielsen</i>	
Godkendt 12.01.2000 MVA		Sprog Udgave 03.01 15.08.2005		Tegningsnr. DK-SE 02.01	
© Copyright Banedanmark		Sprog Udgave 03.01 15.08.2005		Side/af sider 1 af 2	

STRÆKNINGSNUMMER 126016
 ATC-RETNING Cph-Phm=A
 ATC-RETNING Phm-Cph=b



KØBENHAVNS LUFTHAVN KASTRUP - PEBERHOLM

NOTE:

Kun de angivne kilometreringer ved La-baliserne må anvendes, øvrige kilometreringer er vejledende.

BEMÆRK:

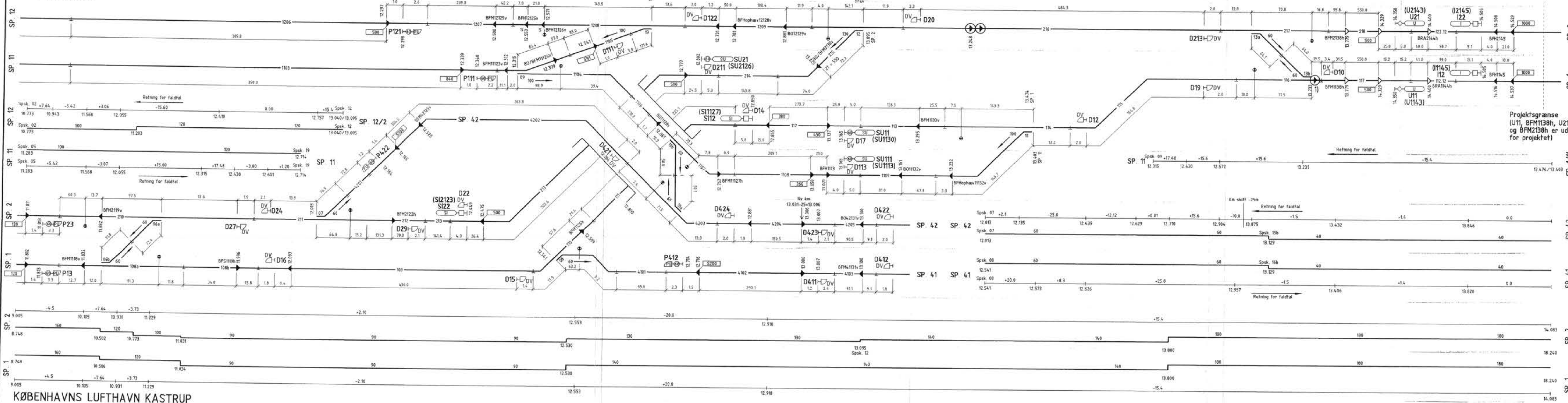
Denne tegning er lavet på baggrund af tegning 47 nr. 5417.

SIGNATURFORKLARING:

- La-Sektion
- La-Balise med kilometrering
- Hastighedsnedsættelse følger
- Hastighedsnedsættelse begynder
- Hastighedsnedsættelse ophører

	Verificeret 22.03.01 ALX	Adresse Banedanmark Amerika Plads 15 2100 København Ø	Projektering Atkins Danmark A/S Arne Jacobsens Allé 17 2300 København S
	Aflever		
Godkendt af Banedanmark <i>Michael W. Nielsen</i>			
Klasse:	1. udgave Dato og initialer	Seneste udgave Dato og initialer	MM
Udarbejdet	15.01.2001 MKR	15.09.2005 MKR	Enhed
Kontrolleret	31.01.2001 BBY	07.11.05 BBY	
Godkendt		07.11.2005 MKR	
© Copyright Banedanmark	Sprog	Udgave 03.01 15.09.2005	Tegningsnr. DK-SE 02.01
			Side/af sider 2 af 2

STATIONNUMMER 858
 STRÆKNINGSNUMMER 125000
 ATC-RETNING Klv-Cph=A
 ATC-RETNING Cph-Klv=B



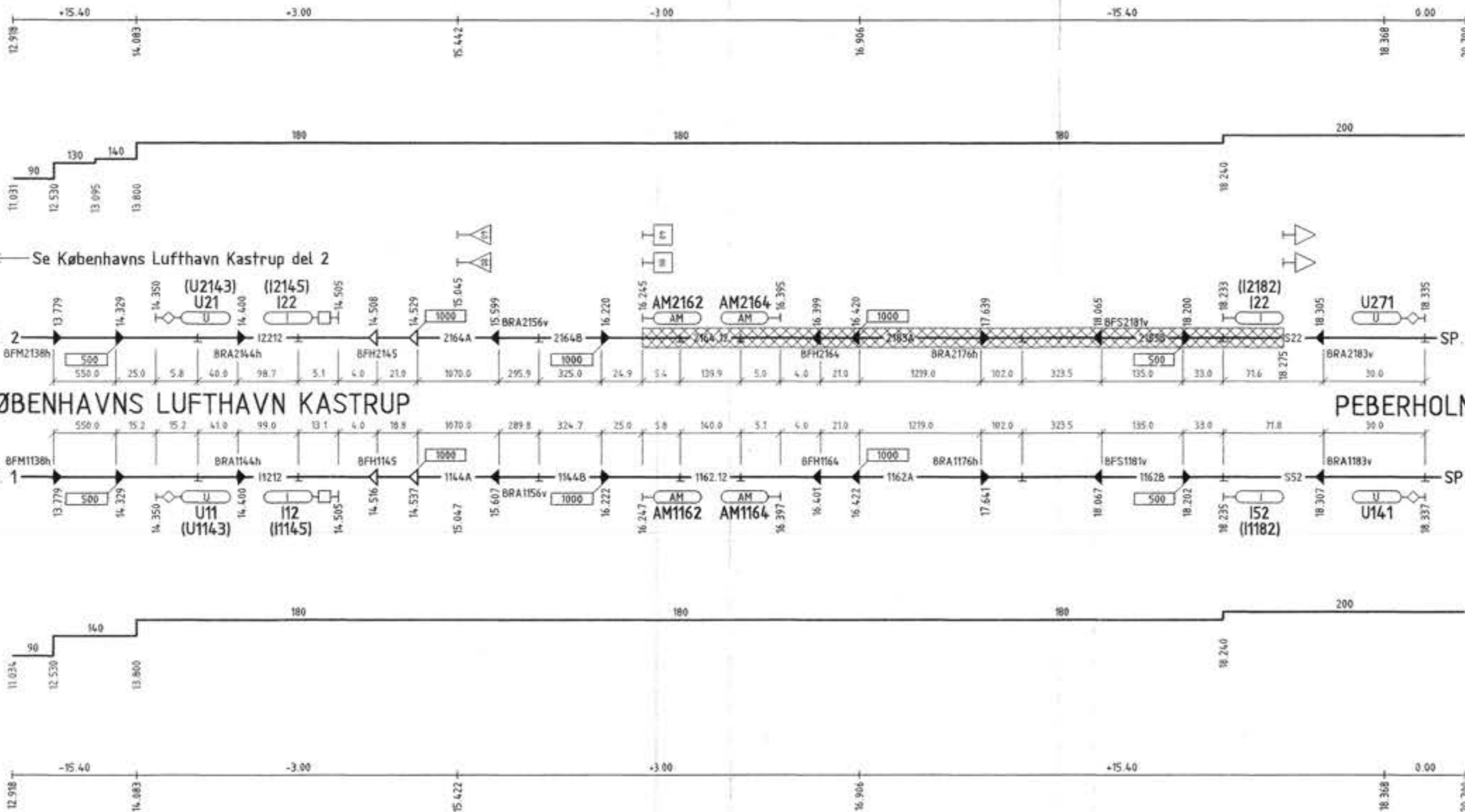
NOTE:
 Kun de angivne kilometrerings ved La-baliserne må anvendes, øvrige kilometrerings er vejledende.

BEMÆRK:
 Denne tegning er lavet på baggrund af tegning 47 nr. 5414.
 1) 3 m. efter tungespid.

- SIGNATURFORKLARING:
- La-Sektion.
 - La-Balise med kilometrerings.
 - Hastighedsnedsættelse følger.
 - Hastighedsnedsættelse begynder.
 - Hastighedsnedsættelse ophører.

banedanmark		Verificeret PEA	Adresse Banedanmark Amerikale Plads 15 2100 København Ø	Projektering Atkins Danmark A/S Arne Jacobsens Allé 17 2300 København S
Klasse: 1. udgave Dato og Initialer		Seneste udgave 15.09.2005 MKR	Tegningens navn Københavns Lufthavn Kastrup del 2 Fra Danmark mod Sverige Sektion 2 Hovedspor 2 "Uppspår"	
Udarbejdet 21.11.2000 MKR		Godkendt af Banedanmark <i>Michael W. Nielsen</i>	Tegningens nr. DK-SE 02.02	
Kontroleret 11.01.2000 TKL		Mål Enhed	Side/af sider 1 af 2	
Godkendt 12.01.2000 MVN		Udgave 03.01 15.09.2005		
© Copyright Banedanmark		Sprog		

STRÆKNINGSNUMMER 126016
 ATC-RETNING Cph-Phm=A
 ATC-RETNING Phm-Cph=b



NOTE:

Kun de angivne kilometrerings ved La-baliserne må anvendes, øvrige kilometrerings er vejledende.

BEMÆRK:

Denne tegning er lavet på baggrund af tegning 47 nr. 5417.

SIGNATURFORKLARING:

- La-Sektion.
- La-Balise med kilometrering.
- Hastighedsnedsættelse følger.
- Hastighedsnedsættelse begynder.
- Hastighedsnedsættelse ophører.

KØBENHAVNS LUFTHAVN KASTRUP - PEBERHOLM

	Verificeret 22.03.01 ALX	Adresse Banedanmark Amerika Plads 15 2100 København Ø	Projektering Atkins Danmark A/S Arne Jacobsens Allé 17 2300 København S
	Affører	Godkendt af Banedanmark <i>Michael W. Nielsen</i>	
Klasse:	1. udgave	Seneste udgave	Mål
Udarbejdet	Dato og initialer	Dato og initialer	Enhed
Kontrolleret	31.01.2001 BBY	07.11.05 BBY	
Godkendt		07.11.2005 APVH	
© Copyright Banedanmark	Sprog	Udgave 03.01 15.09.2005	Tegningsnr. DK-SE 02.02
Tegningsnavn Københavns Lufthavn Kastrup - Peberholm Fra Danmark mod Sverige Sektion 2 Hovedspor 2 "Uppspår"			Side/af sider 2 af 2

konstr. Teg. Kontr. Mv. etc. udførelse

2000 23.01.01 25.01.01

Sid. MW ER BBJ

Strækning	Kilometrering	Spor	Retning	Version	Dato	Del		
3000	2028	40	A	0	23-1-2001	1/2		
Balisetype	La	Ekstra Balise		Signal ID	LA40_AM1/2162			
Forsignalering		SSE		Filnavn	O2WR01YC.18A			
Linieleder		SNR						
Telegram:	0	1	2	3	4	5	6	7
ZLa1T								
ZLa1I	3000	0	0	0	0	0	0	0
LLa1T								
LLa1I	2028	0	0	0	0	0	0	0
NG1T								
ZLa2T								
ZLa2I	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa2T								
LLa2I	0	0	0	0	0	0	0	0
NG2T								
ZLa3T								
ZLa3I	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa3T								
LLa3I	0	0	0	0	0	0	0	0
NG3T								
GK	3	0	0	0	0	0	0	0
AGKS	3	3	3	3	3	3	3	3
Tla1	2	8	8	8	8	8	8	8
Vla1	40	0	0	0	0	0	0	0
VDLa1	0	0	0	0	0	0	0	0
ZLa1	3000	0	0	0	0	0	0	0
LLa1	2100	0	0	0	0	0	0	0
NG1	-16	0	0	0	0	0	0	0
Tla2	8	8	8	8	8	8	8	8
VLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
VDLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
ZLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
NG2	0	0	0	0	0	0	0	0
TLa3	8	8	8	8	8	8	8	8
VLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
VDLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
ZLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
NG3	0	0	0	0	0	0	0	0

ATC Kodeskemaer

Banestyrelsen	LA Øresund	nr.	01.1000
---------------	------------	-----	---------

2000
 Sio
 Tegnr. 23.01.01
 Kontnr. 25.01.01
 Prox. nr. 2301
 UGB-reise: BBV
 2000
 Sio
 23.01.01
 25.01.01
 2301
 BBV

Strækning	Kilometerering	Spor	Retning	Version	Dato	Del
3000	2028	40	A	0	23-1-2001	2/2

Signal ID LA40 AM1/2162
 Filnavn 02WB01YC.18A

Telegram:	8	9	10	11	12	13	14	15
ZLa1T								
ZLa1I	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa1T								
LLa1I	0	0	0	0	0	0	0	0
NC1T								
ZLa2T								
ZLa2I	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa2T								
LLa2I	0	0	0	0	0	0	0	0
NC2T								
ZLa3T								
ZLa3I	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa3T								
LLa3I	0	0	0	0	0	0	0	0
NC3T								
GK	0	0	0	0	0	0	0	0
ACKS	3	3	3	3	3	3	3	3
TLa1	8	8	8	8	8	8	8	8
VLa1	0	0	0	0	0	0	0	0
VDLa1	0	0	0	0	0	0	0	0
ZLa1	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa1	0	0	0	0	0	0	0	0
NC1	0	0	0	0	0	0	0	0
TLa2	8	8	8	8	8	8	8	8
VLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
VDLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
ZLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
NC2	0	0	0	0	0	0	0	0
TLa3	8	8	8	8	8	8	8	8
VLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
VDLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
ZLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
NC3	0	0	0	0	0	0	0	0

ATC Kodeskemaer

Banestyrelsen	LA Øresund	nr.	Attaler
---------------	------------	-----	---------

unstr	2000	23.01.01	Kontr.	25.01.01	rev. ett. udtelesen	
Sio						

Strækning	Kilometrering	Spor	Retning	Version	Dato	Del
3000	2028	80	A	0	23-1-2001	1/2

Balisetype	La	Ekstra Balise	Signal ID	LABO AM1/2162
Forsignalering		SBE	Filnavn	02WR01YC.2GA
Linieleder		SNR		

Telegram:	0	1	2	3	4	5	6	7
ZLa1T								
ZLa1I	3000	0	0	0	0	0	0	0
LLa1T								
LLa1I	2028	0	0	0	0	0	0	0
NG1T								
ZLa2T								
ZLa2I	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa2T								
LLa2I	0	0	0	0	0	0	0	0
NG2T								
ZLa3T								
ZLa3I	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa3T								
LLa3I	0	0	0	0	0	0	0	0
NG3T								
GK	3	0	0	0	0	0	0	0
AGKS	3	3	3	3	3	3	3	3
TLa1	2	8	8	8	8	8	8	8
VLa1	80	0	0	0	0	0	0	0
VDLa1	0	0	0	0	0	0	0	0
ZLa1	3000	0	0	0	0	0	0	0
LLa1	2100	0	0	0	0	0	0	0
NG1	-16	0	0	0	0	0	0	0
TLa2	8	8	8	8	8	8	8	8
VLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
VDLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
ZLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
NG2	0	0	0	0	0	0	0	0
TLa3	8	8	8	8	8	8	8	8
VLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
VDLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
ZLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
NG3	0	0	0	0	0	0	0	0

ATC Kodeskemaer

Banestyrelsen	LA Øresund	nr.	Afslæst
---------------	------------	-----	---------

nstr Tegnr Kontnr Rev. nr. udførelsen
 2000 23.01.25.01.01
 Sigs ~~MW~~ ~~KP~~ ~~BBY~~

Strekning 3000 Kilometrering 2028 Spor 80 Retning A Version 0 Dato 23-1-2001 Del 2/2

Signal ID LA80_AMI/2162
 Filnavn 02WR01YC.2GA

Telegram:	8	9	10	11	12	13	14	15
ZLa1T								
ZLa1I	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa1T								
LLa1I	0	0	0	0	0	0	0	0
NG1T								
ZLa2T								
ZLa2I	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa2T								
LLa2I	0	0	0	0	0	0	0	0
NG2T								
ZLa3T								
ZLa3I	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa3T								
LLa3I	0	0	0	0	0	0	0	0
NG3T								
GN	0	0	0	0	0	0	0	0
AGNS	3	3	3	3	3	3	3	3
TLa1	8	8	8	8	8	8	8	8
VLa1	0	0	0	0	0	0	0	0
VDLa1	0	0	0	0	0	0	0	0
ZLa1	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa1	0	0	0	0	0	0	0	0
NG1	0	0	0	0	0	0	0	0
TLa2	8	8	8	8	8	8	8	8
VLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
VDLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
ZLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
NG2	0	0	0	0	0	0	0	0
TLa3	8	8	8	8	8	8	8	8
VLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
VDLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
ZLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
NG3	0	0	0	0	0	0	0	0

ATC Kodeskemaer

Banestyrelsen	LA Øresund	nr.	Afløser
---------------	------------	-----	---------

instr. Tegn. Kontr. Rev. aft. udførelse: .aftølek

2000 23.01.01 25.01.01

Sid *MW* *BBY*

a b c d e f g h i k l m n

Strækning	Kilometrering	Spor	Retning	Version	Dato	Del
0	0	40	A	0	20-1-1994	1/2

Balisetype La Ekstra Balise Signal ID OPRÆV
 Forsignalering SBE
 Linieleder SNR Filnavn 00000000.18A

Telegram:	0	1	2	3	4	5	6	7
ZLa1T								
ZLa1I	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa1T								
LLa1I	0	0	0	0	0	0	0	0
NG1T								
ZLa2T								
ZLa2I	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa2T								
LLa2I	0	0	0	0	0	0	0	0
NG2T								
ZLa3T								
ZLa3I	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa3T								
LLa3I	0	0	0	0	0	0	0	0
NG3T								
GK	3	0	0	0	0	0	0	0
AGKS	1	1	1	1	1	1	1	1
TLa1	7	8	8	8	8	8	8	8
VLa1	40	0	0	0	0	0	0	0
VDLa1	0	0	0	0	0	0	0	0
ZLa1	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa1	0	0	0	0	0	0	0	0
NG1	0	0	0	0	0	0	0	0
TLa2	8	8	8	8	8	8	8	8
VLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
VDLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
ZLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
NG2	0	0	0	0	0	0	0	0
TLa3	8	8	8	8	8	8	8	8
VLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
VDLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
ZLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
NG3	0	0	0	0	0	0	0	0

ATC Kodeskemaer

Banestyrelsen	LA Øresund	nr.	Afhæst
---------------	------------	-----	--------

instr. Tegnr. Kontr. Rev. art. udførelser
 2000 23.01.01 25ol.01
 Sio MWC BBY

Strækning 0 Kilometrer 0 Spor 40 Retning A Version 0 Dato 20-1-1994 Del 2/2

Signal ID OPHEV
 Filnavn 0000000.18A

Telegram:	8	9	10	11	12	13	14	15
ZLa1T								
ZLa1I	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa1T								
LLa1I	0	0	0	0	0	0	0	0
NG1T								
ZLa2T								
ZLa2I	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa2T								
LLa2I	0	0	0	0	0	0	0	0
NG2T								
ZLa3T								
ZLa3I	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa3T								
LLa3I	0	0	0	0	0	0	0	0
NG3T								
GK	0	0	0	0	0	0	0	0
AGKS	1	1	1	1	1	1	1	1
TLa1	8	8	8	8	8	8	8	8
VLa1	0	0	0	0	0	0	0	0
VDLa1	0	0	0	0	0	0	0	0
ZLa1	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa1	0	0	0	0	0	0	0	0
NG1	0	0	0	0	0	0	0	0
TLa2	8	8	8	8	8	8	8	8
VLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
VDLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
ZLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
NG2	0	0	0	0	0	0	0	0
TLa3	8	8	8	8	8	8	8	8
VLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
VDLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
ZLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
NG3	0	0	0	0	0	0	0	0

ATC Kodeskemaer

Banestyrelsen	LA Øresund	nr.	Atlasen
---------------	------------	-----	---------

instr	2000	Tegn	23.01.01	Konstr.	25.01.01	Rev. aft. udførelse:
Sic	MW	FF	BDY			

Strækning	Kilometrering	Spor	Retning	Version	Dato	Del
0	0	80	A	0	21-1-1994	1/2

Balissetype	La	Ekstra Balise	Signal ID	OPHEV
Forsignalering		SBE		
Linieleder		SNR	Filnavn	00000000.2GA

Telegram:	0	1	2	3	4	5	6	7
ZLa1T								
ZLa1I	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa1T								
LLa1I	0	0	0	0	0	0	0	0
NG1T								
ZLa2T								
ZLa2I	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa2T								
LLa2I	0	0	0	0	0	0	0	0
NG2T								
ZLa3T								
ZLa3I	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa3T								
LLa3I	0	0	0	0	0	0	0	0
NG3T								
GK	3	0	0	0	0	0	0	0
AGKS	1	1	1	1	1	1	1	1
TLa1	7	8	8	8	8	8	8	8
VLa1	80	0	0	0	0	0	0	0
VDLa1	0	0	0	0	0	0	0	0
ZLa1	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa1	0	0	0	0	0	0	0	0
NG1	0	0	0	0	0	0	0	0
TLa2	8	8	8	8	8	8	8	8
VLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
VDLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
ZLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
NG2	0	0	0	0	0	0	0	0
TLa3	8	8	8	8	8	8	8	8
VLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
VDLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
ZLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
NG3	0	0	0	0	0	0	0	0

ATC Kodeskemaer

Banestyrelsen	LA Øresund	nr.	Afløser:
---------------	------------	-----	----------

konstr	Tegn	Konstr	Rev. rett. udførelsen	a	b	c	d	e	f	g	h	i	k	l	m	n	Kartstok
2000	23.01.01	25.01.01															
Sia	MSB	SSC	ZBY														

Strækning	Kilometering	Spor	Retning	Version	Dato	Del
0	0	80	A	0	21-1-1994	2/2

Signal ID OPHRV
 Filnavn 00000000.ZGA

Telegram:	8	9	10	11	12	13	14	15
2La1T								
2La1	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa1T								
LLa1	0	0	0	0	0	0	0	0
NG1T								
2La2T								
2La2	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa2T								
LLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
NG2T								
2La3T								
2La3	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa3T								
LLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
NG3T								
GK	0	0	0	0	0	0	0	0
EGKS	1	1	1	1	1	1	1	1
TLa1	8	8	8	8	8	8	8	8
VLa1	0	0	0	0	0	0	0	0
VDLa1	0	0	0	0	0	0	0	0
2La1	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa1	0	0	0	0	0	0	0	0
NG1	0	0	0	0	0	0	0	0
TLa2	8	8	8	8	8	8	8	8
VLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
VDLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
2La2	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
NG2	0	0	0	0	0	0	0	0
TLa3	8	8	8	8	8	8	8	8
VLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
VDLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
2La3	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
NG3	0	0	0	0	0	0	0	0

ATC Kodeskemaer

Banestyrelsen	LA Øresund	nr.	Attasert
---------------	------------	-----	----------

Dokumentation

Nedenfor oplyste tegninger anvendes ved udlægning af La - baliser i sektion 1 og 2
Bemærk! Kun gældende versioner af nedenstående dokumentation må anvendes.

Tegningsnavn	Udgave	Tegningsnr.	Side
Københavns Lufthavn Kastrup del 1 Fra Danmark mod Sverige Sektion 1 og Sektion 2 Hovedspor 1 "Nedspår"	03.01 15.09.2005	DK-SE 01-02.01	1 af 3
Københavns Lufthavn Kastrup del 2 Fra Danmark mod Sverige Sektion 1 og Sektion 2 Hovedspor 1 "Nedspår"	03.01 15.09.2005	DK-SE 01-02.01	2 af 3
Københavns Lufthavn Kastrup – Peberholm Fra Danmark mod Sverige Sektion 1 og Sektion 2 Hovedspor 1 "Nedspår"	03.01 15.09.2005	DK-SE 01-02.01	3 af 3
Københavns Lufthavn Kastrup del 1 Fra Danmark mod Sverige Sektion 1 og Sektion 2 Hovedspor 2 "Uppspår"	03.01 15.09.2005	DK-SE 01-02.02	1 af 3
Københavns Lufthavn Kastrup del 2 Fra Danmark mod Sverige Sektion 1 og Sektion 2 Hovedspor 2 "Uppspår"	03.01 15.09.2005	DK-SE 01-02.02	2 af 3
Københavns Lufthavn Kastrup – Peberholm Fra Danmark mod Sverige Sektion 1 og Sektion 2 Hovedspor 2 "Uppspår"	03.01 15.09.2005	DK-SE 01-02.02	3 af 3

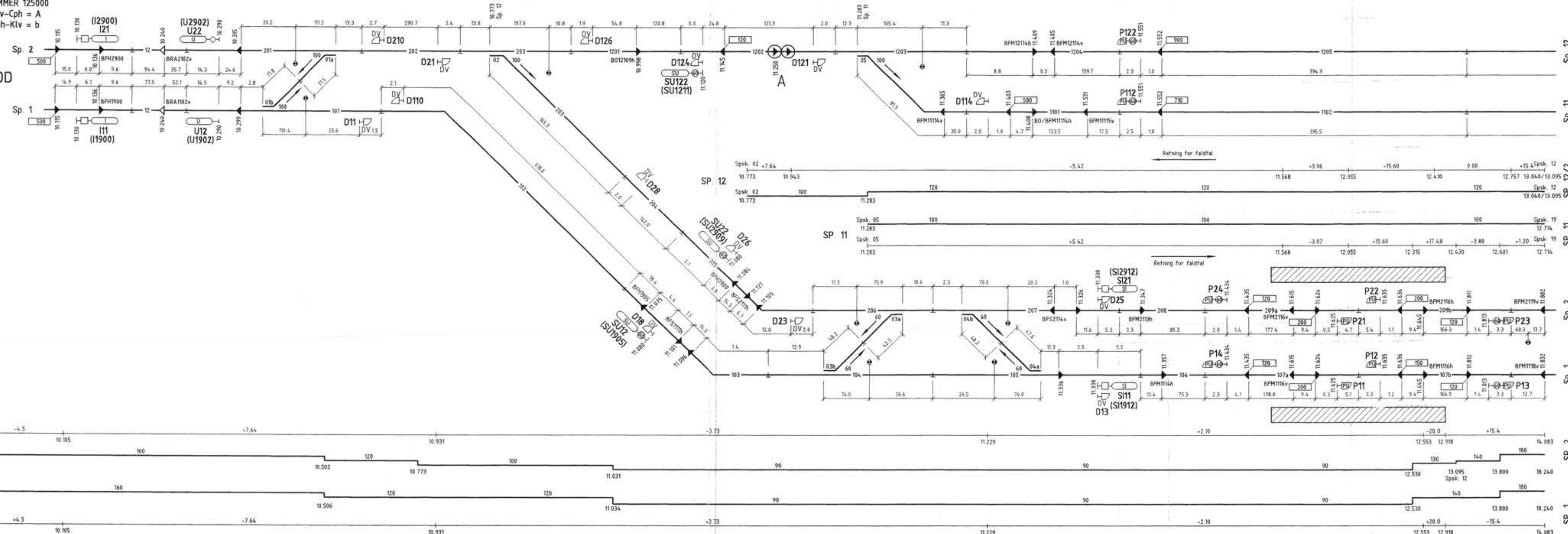
Tegningsnavn	Signal ID	Filnavn	Dato	Del	Version
ATC kodeskemaer, Banestyrelsen LA Øresund	LA40_sek1+2-A	02WR03TN.18A	18-10-2005	1-2	0
ATC kodeskemaer, Banestyrelsen LA Øresund	LA40_sek1+2-B	024R03TN.18A	18-10-2005	1-2	0
ATC kodeskemaer, Banestyrelsen LA Øresund	LA80_sek1+2-A	02WR03TN.2GA	18-10-2005	1-2	0
ATC kodeskemaer, Banestyrelsen LA Øresund	LA80_sek1+2-B	024R03TN.2GA	3-11-2005	1-2	0
ATC kodeskemaer, Banestyrelsen LA Øresund	OPHÆV	00000000.18A	20-1-1994	1-2	0
ATC kodeskemaer, Banestyrelsen LA Øresund	OPHÆV	00000000.2GA	20-1-1994	1-2	0

								
			Dato	21.03.2001	<h1>Sektion 1 - 2</h1> <h2>Fra Danmark mod Sverige</h2> <p>La/Sth-nedsætninger</p>	Side 1/1		
03		15.09.2005	BOJ	Bearb.			ALX	
02		01.08.2003	ECP	Kontr.			KPe/ECP	
01		08.05.2001	ALX	Godk.			MWN	
Vers.	Ændringer	Dato	Bearb.	Atkins Danmark, Sikring A Arne Jacobsens Allé 17 2300 København S				
<small>P:\02509 SR ombygning Øresund06 Gennemførelse\ATC\SP 3.04\SPS-04 ver.03\Fane 07\Faneblad 07_Sektion 1 og 2_ver03.doc</small>						Faneblad 7		

STATIONSNUMMER 858
 STRÆKNINGSNUMMER 125000
 ATC-RETNING Klv-Cph = A
 ATC-RETNING Cph-Klv = b

KALVEBOD

KØBENHAVNS LUFTHAVN KASTRUP



NOTE:
 Kun de angivne kilometreringer ved La-baliserne må anvendes, øvrige kilometreringer er vejledende.

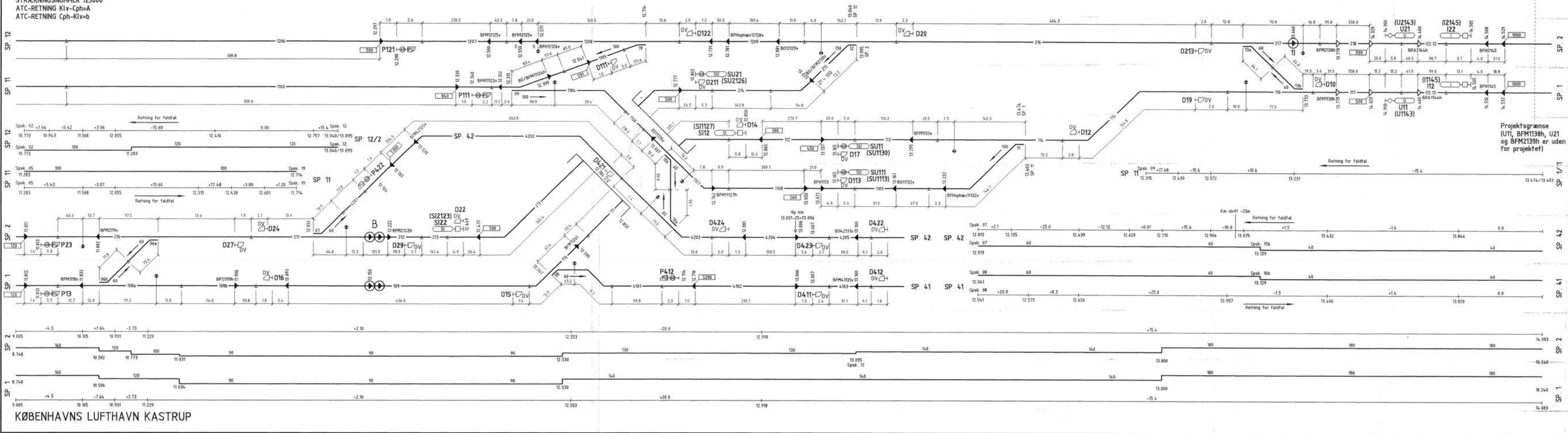
BEMÆRK:
 Denne tegning er lavet på baggrund af tegning 47 nr. 5414.

SIGNATURFORKLARING:

- La-Sektion.
- La-Balise med kilometring.
- Hastighedsnedsættelse følger.
- Hastighedsnedsættelse begynder.
- Hastighedsnedsættelse ophører.

		Verifiseret PEA Afleveret 20. nr. 0552 Godkendt af Bandedanmark <i>Michael W. Nielsen</i>	Adresse Bandedanmark Amerika Plads 15 2100 København Ø	Projektering Atkins Danmark A/S Arne Jacobsens Allé 17 2300 København S
Klasse: 1. udgave Dato og initialer	Seneste udgave Dato og initialer	Mål	Tegningens navn Københavns Lufthavn Kastrup del 1 Fra Danmark mod Sverige Sektion 1 og sektion 2 Hovedspor 1 "Nedspår"	
Udarbejdet 21.11.2000 MKR	15.09.2005 MKR	Enhed	Tegningens nr. DK-SE 01-02.01	
Godkendt 12.01.2000 MWN	07.11.05 BSV	Udgave 03.01 15.09.2005	Side/af sider 1 af 3	

STATIONSNUMMER 858
 STRÆKNINGSNUMMER 125000
 ATC-RETNING Klv-Cph=A
 ATC-RETNING Cph-Klv=b



NOTE:
 Kun de angivne kilometreringer ved La-baliseringerne må anvendes, øvrige kilometreringer er vejledende.

BEMÆRK:
 Denne tegning er lavet på baggrund af tegning 47 nr 5414.
 1) Ved frispormærke.

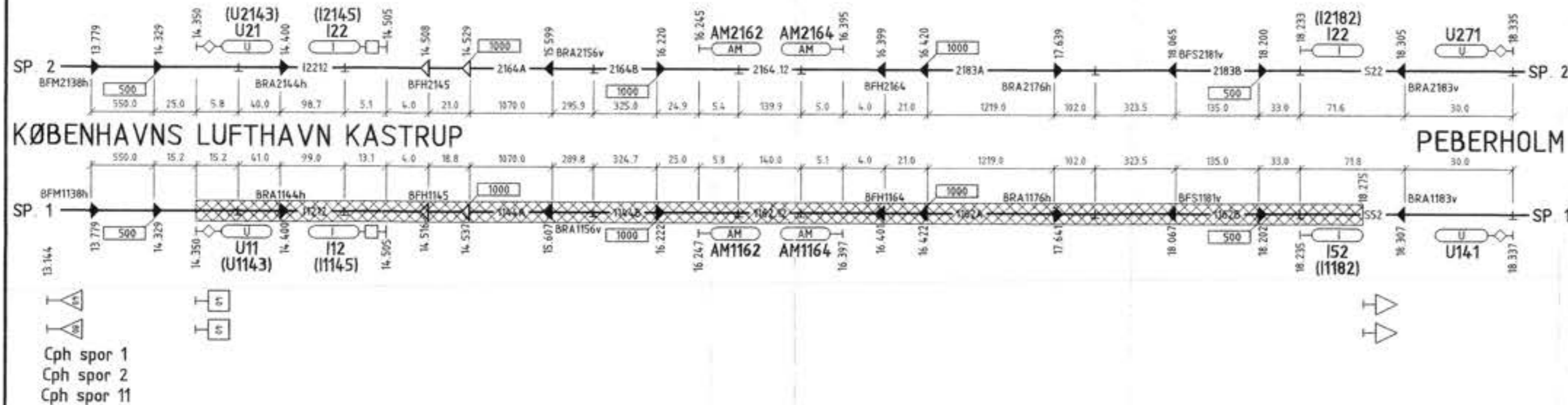
- SIGNATURFORKLARING:
- La-Sektion.
 - La-Balise med kilometrer.
 - Hastighedsnedsættelse følger.
 - Hastighedsnedsættelse begynder.
 - Hastighedsnedsættelse ophører.

Projektsgrænse
 (U11, BFM1138h, U21
 og BFM2139h er uden
 for projektet)

KØBENHAVNS LUFTHAVN KASTRUP

	Verificeret PEA	Adresse Banedanmark Amerika Plads 15 2100 København Ø	Projektering Atkins Danmark A/S Arne Jacobsens Allé 17 2300 København S
	Aflever 20 nr. 0552	Godkendt af Banedanmark <i>Michael W. Nielsen</i>	Tegningsnavn Københavns Lufthavn Kastrup del 2 Fra Danmark mod Sverige Sektion 1 og Sektion 2 Hovedspor 1 "Nedspår"
Klasse: 1. udgave	Seneste udgave Dato og initialer 15.09.2005 MKR	Mål Enhed	Tegningsnr. DK-SE 01-02.01
Udarbejdet 21.11.2000 MKR	Kontrolleret 11.01.2000 TKL <i>GT.H.105.BDV</i>	Udgave 03.01 15.09.2005	Sidelaf sider 2 af 3
Godkendt 12.01.2000 MVN <i>GT.H.105.MVN</i>	Udgave		

STRÆKNINGSNUMMER 126016
 ATC-RETNING Cph-Phm=A
 ATC-RETNING Phm-Cph=b



KØBENHAVNS LUFTHAVN KASTRUP - PEBERHOLM

NOTE:

Kun de angivne kilometreringer ved La-baliserne må anvendes, øvrige kilometreringer er vejledende.

BEMÆRK:

Denne tegning er lavet på baggrund af tegning 47 nr. 5417.

SIGNATURFORKLARING:

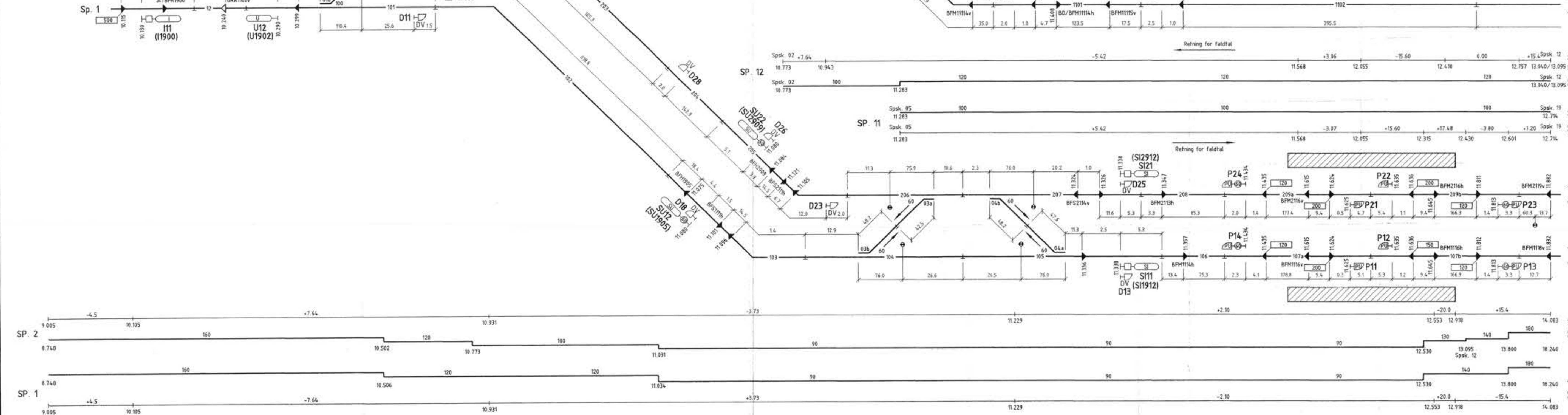
- La-Sektion.
- La-Balise med kilometrering.
- Hastighedsnedsættelse følger.
- Hastighedsnedsættelse begynder.
- Hastighedsnedsættelse ophører.

	Verificeret 22.03.01 ALX	Adresse Banedanmark Amerika Plads 15 2100 København Ø	Projektering A&S Danmark A/S Arne Jacobsens Allé 17 2300 København S
	Afleverer	Godkendt af Banedanmark <i>Michael W. Nielsen</i>	
Klasse: 1. udgave Dato og initialer	Seneste udgave Dato og initialer 15.09.2005 MKR	Mål Enhed	Tegningsnavn Københavns Lufthavn Kastrup - Peberholm Fra Danmark mod Sverige Sektion 1 og Sektion 2 Hovedspor 1 "Nedspår"
Udarbejdet 15.01.2001 MKR	Kontrolleret 31.01.2001 BBY	Godkendt 07.11.05 BBY 07.11.2005 MWN	Tegningsnr. DK-SE 01-02.01
© Copyright Banedanmark	Sprog Udgave 03.01 15.09.2005		Side/af sider 3 af 3

STATIONSNUMMER 858
 STRÆKNINGSNUMMER 125000
 ATC-RETNING Klv-Cph = A
 ATC-RETNING Cph-Klv = b

KALVEBOD

Sp. 2
 Sp. 1



KØBENHAVNS LUFTHAVN KASTRUP

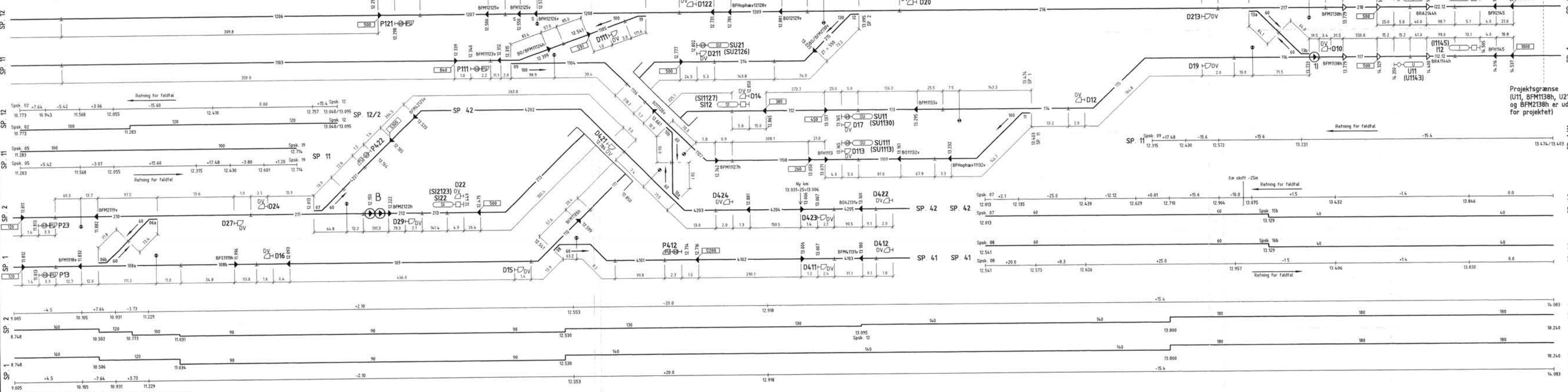
NOTE:
 Kun de angivne kilometrerings ved La-baliserne må anvendes, øvrige kilometrerings er vejledende.

BEMÆRK:
 Denne tegning er lavet på baggrund af tegning 47 nr. 5414.

- SIGNATURFORKLARING:
- La-Sektion
 - La-Balise med kilometrering
 - Hastighedsnedsættelse følger
 - Hastighedsnedsættelse begynder
 - Hastighedsnedsættelse ophører

	Verificeret PEA	Adresse Banedanmark Arenas Plads 15 2100 København Ø	Projektering Atkins Danmark A/S Arne Jacobsens Allé 17 2300 København S
	Aflever 20 nr. 0952	Godkendt af Banedanmark <i>Michael W. Nielsen</i>	
Klasse: 1. udgave	Seneste udgave Dato og Initialer	Mål	Tegningsnavn
Udarbejdet 21.11.2000 MKR	15.09.2005 MKR	Enhed	Københavns Lufthavn Kastrup del 1 Fra Danmark mod Sverige Sektion 1 og sektion 2 Hovedspor 2 "Uppspår"
Kontrolleret 11.01.2000 TKL	07.11.05 BBJ		
Godkendt 12.01.2000 MVN	07.11.05 ooSAMM		
© Copyright Banedanmark	Sprog Udgave	03.01 15.09.2006	Tegningsnr. DK-SE 01-02.02
			Side/af sider 1 af 3

STATIONSNUMMER 858
 STRÆKNINGSNUMMER 125000
 ATC-RETNING Klv-Cph=A
 ATC-RETNING Cph-Klv=B



KØBENHAVNS LUFTHAVN KASTRUP

NOTE:

Kun de angivne kilometreringer ved La-baliserne må anvendes, øvrige kilometreringer er vejledende.

BEMÆRK:

Denne tegning er lavet på baggrund af tegning 47 nr 5414.

1) 3 m. efter tungespid.

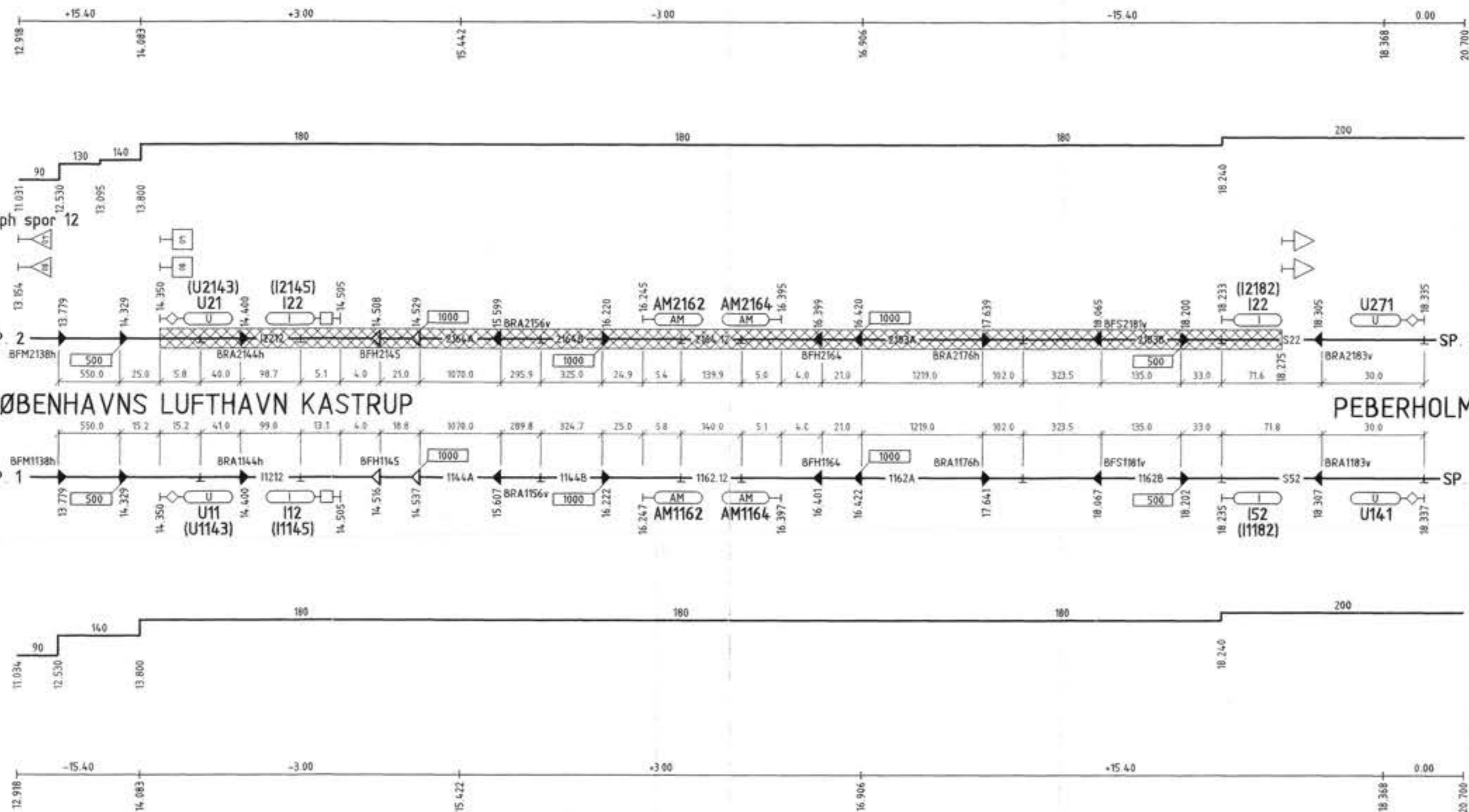
SIGNATURFORKLARING:

- La-Sektion.
- La-Balise med kilometrering.
- Hastighedsnedsættelse følger.
- Hastighedsnedsættelse begynder.
- Hastighedsnedsættelse ophører.

Projektsgrænse
 (U11, BFM138h, U21
 og BFM2138h er uden
 for projektet)

	Verificeret PEA	Adresse Banedanmark Amerika Plads 15 2100 København Ø	Projektering Aldis Danmark A/S Arne Jacobsens Allé 17 2300 København S
	Afleveret 20 nr. 0952		
Klasse: 1. udgave Dato og initialer	Godkendt af Banedanmark <i>Michael W. Nielsen</i>	Tegningsnavn Københavns Lufthavn Kastrup del 2 Fra Danmark mod Sverige Sektion 1 og Sektion 2 Hovedspor 2 "Uppspår"	Udarbejdet 21.11.2000 MKR
Godkendt 12.01.2000 MWV	Seneste udgave Dato og initialer 15.09.2005 MKR	Tegningsnr. DK-SE 01-02.02	Godkendt 11.01.2000 TKL
© Copyright Banedanmark	Udgave 03.01 15.09.2005	Side/af sider 2 af 3	Godkendt 12.01.2000 MWV

STRÆKNINGSNUMMER 126016
 ATC-RETNING Cph-Phm=A
 ATC-RETNING Phm-Cph=b



KØBENHAVNS LUFTHAVN KASTRUP - PEBERHOLM

NOTE:

Kun de angivne kilometreringer ved La-baliserne må anvendes, øvrige kilometreringer er vejledende.

BEMÆRK:

Denne tegning er lavet på baggrund af tegning 47 nr. 5417.

SIGNATURFORKLARING:

- La-Sektion.
- La-Balise med kilometrering.
- Hastighedsnedsættelse følger
- Hastighedsnedsættelse begynder
- Hastighedsnedsættelse ophører

	Verificeret 22.03.01 ALX	Adresse Banedanmark Amerika Plads 15 2100 København Ø	Projektering Atkins Danmark A/S Arne Jacobsens Allé 17 2300 København S
	Aflever		
Godkendt af Banedanmark <i>Michael W. Nielsen</i>			
Klasse:	1. udgave Dato og initialer	Seneste udgave Dato og initialer	Mål
Udarbejdet	15.01.2001 MKR	15.09.2005 MKR	Enhed
Kontrolleret	31.01.2001 BBY	07.11.05 BBY	
Godkendt		07.11.05 MWN	
© Copyright Banedanmark	Sprog	Udgave 03.01 15.09.2005	Tegningens DK-SE 01-02.02
			Side/af sider 3 af 3

Kartotek
r
m
i
k
i
h
g
Retr
f
e
d
c
b
a
Konstr. 200
egn. 10.05
Kontr. 07.11.05
Rev. eft. udførelsen
Sia
144
BBY

Strækning	Kilometrering	Spor	Retning	Version	Dato	Del
3000	3925	40	A	0	18-10-2005	1/2

Balisetype La Ekstra balise Signal ID LA40_sek1+2-A
 Forsignalering SBE
 Linieløder SNR Filnavn 02WR03TN.18A

Telegram:	0	1	2	3	4	5	6	7
ZLa1T								
ZLa1I	3000	0	0	0	0	0	0	0
LLa1T								
LLa1I	3925	0	0	0	0	0	0	0
NG1T								
ZLa2T								
ZLa2I	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa2T								
LLa2I	0	0	0	0	0	0	0	0
NG2T								
ZLa3T								
ZLa3I	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa3T								
LLa3I	0	0	0	0	0	0	0	0
NG3T								
GK	3	0	0	0	0	0	0	0
AGKS	3	3	3	3	3	3	3	3
TLa1	2	8	8	8	8	8	8	8
VLa1	40	0	0	0	0	0	0	0
VDLa1	0	0	0	0	0	0	0	0
ZLa1	3000	0	0	0	0	0	0	0
LLa1	4000	0	0	0	0	0	0	0
NG1	-16	0	0	0	0	0	0	0
TLa2	8	8	8	8	8	8	8	8
VLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
VDLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
ZLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
NG2	0	0	0	0	0	0	0	0
TLa3	8	8	8	8	8	8	8	8
VLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
VDLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
ZLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
NG3	0	0	0	0	0	0	0	0

ATC Kodeskemaer

Banedanmark	LA Øresund (ATC)	nr.	Afleser:
-------------	------------------	-----	----------

Cartotek
n
m
i
k
i
h
g
Retf.
f
e
d
c
b
a
Konstr. 2005
Sia
sgn. 10.05 07.11.05
Kontr. BBY

Strækning 3000 Kilometrering 3925 Spor 40 Retning A Version 0 Dato 18-10-2005 Del 2/2

Signal ID LA40_sek1+2-A
Filnavn 02WR03TN.18A

Telegram:	8	9	10	11	12	13	14	15
ZLa1T								
ZLa1I	0		0	0	0	0	0	0
LLa1T								
LLa1I	0	0	0	0	0	0	0	0
NG1T								
ZLa2T								
ZLa2I	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa2T								
LLa2I	0	0	0	0	0	0	0	0
NG2T								
ZLa3T								
ZLa3I	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa3T								
LLa3I	0	0	0	0	0	0	0	0
NG3T								
GK	0	0	0	0	0	0	0	0
AGKS	3	3	3	3	3	3	3	3
TLa1	8	8	8	8	8	8	8	8
VLa1	0	0	0	0	0	0	0	0
VDLa1	0	0	0	0	0	0	0	0
ZLa1	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa1	0	0	0	0	0	0	0	0
NG1	0	0	0	0	0	0	0	0
TLa2	8	8	8	8	8	8	8	8
VLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
VDLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
ZLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
NG2	0	0	0	0	0	0	0	0
TLa3	8	8	8	8	8	8	8	8
VLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
VDLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
ZLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
NG3	0	0	0	0	0	0	0	0

ATC Kodeskemaer

Banedanmark LA Øresund (ATC) nr. Afløser:

Cartotek

n

m

i

k

i

h

g

Retf

f

e

d

c

b

a

Konstr. 200E

Sia

ign. 10.05

Kontr. 07.11.05

Rev. eft. udførelsen

BBY

Strækning	Kilometrering	Spor	Retning	Version	Dato	Del
2200	3925	40	A	0	18-10-2005	1/2

Balisetype La Ekstra balise Signal ID LA40_sek1+2-B
 Forsignalering SBE
 Linieleder SNR Filnavn 024R03TN.10A

Telegram:	0	1	2	3	4	5	6	7
ZLa1T								
ZLa1I	2200	0	0	0	0	0	0	0
LLa1T								
LLa1I	3925	0	0	0	0	0	0	0
NG1T								
ZLa2T								
ZLa2I	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa2T								
LLa2I	0	0	0	0	0	0	0	0
NG2T								
ZLa3T								
ZLa3I	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa3T								
LLa3I	0	0	0	0	0	0	0	0
NG3T								
GK	3	0	0	0	0	0	0	0
AGKS	3	3	3	3	3	3	3	3
TLa1	1	8	8	8	8	8	8	8
VLa1	40	0	0	0	0	0	0	0
VDLa1	0	0	0	0	0	0	0	0
ZLa1	2200	0	0	0	0	0	0	0
LLa1	4000	0	0	0	0	0	0	0
NG1	-16	0	0	0	0	0	0	0
TLa2	8	8	8	8	8	8	8	8
VLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
VDLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
ZLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
NG2	0	0	0	0	0	0	0	0
TLa3	8	8	8	8	8	8	8	8
VLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
VDLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
ZLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
NG3	0	0	0	0	0	0	0	0

ATC Kodeskemaer

Banedanmark	LA Øresund (ATC)	nr.	Afløser:
-------------	------------------	-----	----------

Konstr. 200E	sgn. 16 05	Kontr. 07.11.05	Rev. eft. udførelsen
Sia	<i>[Signature]</i>	<i>[Signature]</i>	

Ref:	f	e	d	c	b	a
------	---	---	---	---	---	---

Kartotek	p	m	i	k	i	g
----------	---	---	---	---	---	---

Strækning	Kilometrering	Spor	Retning	Version	Dato	Del
2200	3925	40	A	0	18-10-2005	2/2

Signal ID LA40_sek1+2-B
 Filnavn 024R03TN.18A

Telegram:	8	9	10	11	12	13	14	15
ZLa1T								
ZLa1I	0		0	0	0	0	0	0
LLa1T								
LLa1I	0	0	0	0	0	0	0	0
NG1T								
ZLa2T								
ZLa2I	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa2T								
LLa2I	0	0	0	0	0	0	0	0
NG2T								
ZLa3T								
ZLa3I	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa3T								
LLa3I	0	0	0	0	0	0	0	0
NG3T								
GK	0	0	0	0	0	0	0	0
AGKS	3	3	3	3	3	3	3	3
TLa1	8	8	8	8	8	8	8	8
VLa1	0	0	0	0	0	0	0	0
VDLa1	0	0	0	0	0	0	0	0
ZLa1	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa1	0	0	0	0	0	0	0	0
NG1	0	0	0	0	0	0	0	0
TLa2	8	8	8	8	8	8	8	8
VLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
VDLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
ZLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
NG2	0	0	0	0	0	0	0	0
TLa3	8	8	8	8	8	8	8	8
VLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
VDLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
ZLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
NG3	0	0	0	0	0	0	0	0

ATC Kodeskemaer

Banedanmark	LA Øresund (ATC)	nr.	Alfaser :
-------------	------------------	-----	-----------

Strækning	Kilometrering	Spor	Retning	Version	Dato	Del
3000	3925	80	A	0	18-10-2005	1/2

Balisetype	La	Ekstra balise	Signal ID	LA80_sek1+2-A
Forsignalering		SBE		
Linieleder		SNR	Filnavn	02WR03TN.2GA

Telegram:	0	1	2	3	4	5	6	7
ZLa1T								
ZLa1I	3000	0	0	0	0	0	0	0
LLa1T								
LLa1I	3925	0	0	0	0	0	0	0
NG1T								
ZLa2T								
ZLa2I	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa2T								
LLa2I	0	0	0	0	0	0	0	0
NG2T								
ZLa3T								
ZLa3I	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa3T								
LLa3I	0	0	0	0	0	0	0	0
NG3T								
GK	3	0	0	0	0	0	0	0
AGKS	3	3	3	3	3	3	3	3
TLa1	2	8	8	8	8	8	8	8
VLa1	80	0	0	0	0	0	0	0
VDLa1	0	0	0	0	0	0	0	0
ZLa1	3000	0	0	0	0	0	0	0
LLa1	4000	0	0	0	0	0	0	0
NG1	-16	0	0	0	0	0	0	0
TLa2	8	8	8	8	8	8	8	8
VLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
VDLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
ZLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
NG2	0	0	0	0	0	0	0	0
TLa3	8	8	8	8	8	8	8	8
VLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
VDLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
ZLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
NG3	0	0	0	0	0	0	0	0

ATC Kodeskemaer

Kartotek

n

m

i

k

i

h

g

Retl

f

e

d

c

b

a

Konstr. 2005

egn. 10.05

Kontr. 07.11.05

Rev. eft. udførelsen

Sia

Hand

RJS

Banedanmark	LA Øresund (ATC)	nr.	Afløser:
-------------	------------------	-----	----------

Konstr. nr.	2005	gn.	0.05	Kontr.	07.11.05	Rev. eff. udførelsen	
Sia					BRY		

Cartotek	
n	
m	
i	
k	
i	
h	
g	
Retf.	
f	
e	
d	
c	
b	
a	

Strækning	Kilometrering	Spor	Retning	Version	Dato	Del
3000	3925	80	A	0	18-10-2005	2/2

Signal ID LA80_sek1+2-A

Filnavn 02WR03TN.2GA

Telegram:	8	9	10	11	12	13	14	15
ZLa1T								
ZLa1I	0		0	0	0	0	0	0
LLa1T								
LLa1I	0	0	0	0	0	0	0	0
NG1T								
ZLa2T								
ZLa2I	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa2T								
LLa2I	0	0	0	0	0	0	0	0
NG2T								
ZLa3T								
ZLa3I	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa3T								
LLa3I	0	0	0	0	0	0	0	0
NG3T								
GK	0	0	0	0	0	0	0	0
AGKS	3	3	3	3	3	3	3	3
TLa1	8	8	8	8	8	8	8	8
VLa1	0	0	0	0	0	0	0	0
VDLa1	0	0	0	0	0	0	0	0
ZLa1	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa1	0	0	0	0	0	0	0	0
NG1	0	0	0	0	0	0	0	0
TLa2	8	8	8	8	8	8	8	8
VLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
VDLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
ZLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
NG2	0	0	0	0	0	0	0	0
TLa3	8	8	8	8	8	8	8	8
VLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
VDLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
ZLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
NG3	0	0	0	0	0	0	0	0

ATC Kodeskemaer

Banedanmark	LA Øresund (ATC)	nr.	Afløser:
-------------	------------------	-----	----------

artotek
n
m
i
k
i
h
g
Retik
f
e
d
c
b
a
Konstr. 2005
gn. 1105
Kontr. 07/11 05
Rev. eft. udførelsen
Sia MKB
BBY

Strækning	Kilometrering	Spor	Retning	Version	Dato	Del
2200	3925	80	A	0	3-11-2005	1/2

Balisetype	La	Ekstra balise	Signal ID	LA80_sek1+2-B
Forsignalering		SBE		
Linieleder		SNR	Filnavn	024R03TN.2GA

Telegram:	0	1	2	3	4	5	6	7
ZLa1T								
ZLa1I	2200	0	0	0	0	0	0	0
LLa1T								
LLa1I	3925	0	0	0	0	0	0	0
NG1T								
ZLa2T								
ZLa2I	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa2T								
LLa2I	0	0	0	0	0	0	0	0
NG2T								
ZLa3T								
ZLa3I	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa3T								
LLa3I	0	0	0	0	0	0	0	0
NG3T								
GK	3	0	0	0	0	0	0	0
AGKS	3	3	3	3	3	3	3	3
TLa1	2	8	8	8	8	8	8	8
VLa1	80	0	0	0	0	0	0	0
VDLa1	0	0	0	0	0	0	0	0
ZLa1	2200	0	0	0	0	0	0	0
LLa1	4000	0	0	0	0	0	0	0
NG1	-16	0	0	0	0	0	0	0
TLa2	8	8	8	8	8	8	8	8
VLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
VDLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
ZLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
NG2	0	0	0	0	0	0	0	0
TLa3	8	8	8	8	8	8	8	8
VLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
VDLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
ZLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
NG3	0	0	0	0	0	0	0	0

ATC Kodeskemaer

Banedanmark	LA Øresund (ATC)	nr.	Afløser:
-------------	------------------	-----	----------

Konstr. nr.	2005	gn.	11.05	Kontr.	07.11.05	Rev. aft. udførelsen	
Sia							

Retit.	
--------	--

g	
h	
i	
k	
l	
m	
n	

artotek	
---------	--

Strækning	Kilometrering	Spor	Retning	Version	Dato	Del
2200	3925	80	A	0	3-11-2005	2/2

Signal ID LAB0_sek1+2-B
 Filnavn 024R03TN.2GA

Telegram:	8	9	10	11	12	13	14	15
ZLa1T								
ZLa1I	0		0	0	0	0	0	0
LLa1T								
LLa1I	0	0	0	0	0	0	0	0
NG1T								
ZLa2T								
ZLa2I	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa2T								
LLa2I	0	0	0	0	0	0	0	0
NG2T								
ZLa3T								
ZLa3I	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa3T								
LLa3I	0	0	0	0	0	0	0	0
NG3T								
GK	0	0	0	0	0	0	0	0
AGKS	3	3	3	3	3	3	3	3
TLa1	8	8	8	8	8	8	8	8
VLa1	0	0	0	0	0	0	0	0
VDLa1	0	0	0	0	0	0	0	0
ZLa1	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa1	0	0	0	0	0	0	0	0
NG1	0	0	0	0	0	0	0	0
TLa2	8	8	8	8	8	8	8	8
VLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
VDLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
ZLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
NG2	0	0	0	0	0	0	0	0
TLa3	8	8	8	8	8	8	8	8
VLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
VDLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
ZLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
NG3	0	0	0	0	0	0	0	0

ATC Kodeskemaer

Banedanmark	LA Øresund (ATC)	nr.	Afæser :
-------------	------------------	-----	----------

onstr. Teg. Kontr. Rev. eft. udførelse
 2000 23.01.01 25.01.01
 Sia ~~MUR~~ BBY

a b c d e f t e l s e r g h i k l m n

Strækning	Kilometrering	Spor	Retning	Version	Dato	Del
0	0	40	A	0	20-1-1994	1/2

Balisetype La Ekstra Balise Signal ID OPKEV
 Forsignalering SBE
 Linieleder SWR Filnavn 0000000.18A

Telegram:	0	1	2	3	4	5	6	7
ZLa1T								
ZLa1I	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa1T								
LLa1I	0	0	0	0	0	0	0	0
NG1T								
ZLa2T								
ZLa2I	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa2T								
LLa2I	0	0	0	0	0	0	0	0
NG2T								
ZLa3T								
ZLa3I	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa3T								
LLa3I	0	0	0	0	0	0	0	0
NG3T								
GK	3	0	0	0	0	0	0	0
AGKS	1	1	1	1	1	1	1	1
TLa1	7	8	8	8	8	8	8	8
VLa1	40	0	0	0	0	0	0	0
VDLa1	0	0	0	0	0	0	0	0
ZLa1	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa1	0	0	0	0	0	0	0	0
NG1	0	0	0	0	0	0	0	0
TLa2	8	8	8	8	8	8	8	8
VLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
VDLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
ZLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
NG2	0	0	0	0	0	0	0	0
TLa3	8	8	8	8	8	8	8	8
VLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
VDLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
ZLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
NG3	0	0	0	0	0	0	0	0

ATC Kodeskemaer

Banestyrelsen	LA Øresund	nr.	Alfaser
---------------	------------	-----	---------

nr. 2000 Teg. Kontr. Rev. aft. udtørelse
 23.01.01 2501.01
 SIA MUC *BBY*

Strækning 0 Kilometrering 0 Spor 40 Retning A Version 0 Dato 20-1-1994 Del 2/2

Signal ID OPHEV
 Filnavn 00000000.18A

Telegram:	8	9	10	11	12	13	14	15
LLa1T								
LLa1I	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa1T								
LLa1I	0	0	0	0	0	0	0	0
NG1T								
LLa2T								
LLa2I	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa2T								
LLa2I	0	0	0	0	0	0	0	0
NG2T								
LLa3T								
LLa3I	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa3T								
LLa3I	0	0	0	0	0	0	0	0
NG3T								
GK	0	0	0	0	0	0	0	0
AGKS	1	1	1	1	1	1	1	1
TLa1	8	8	8	8	8	8	8	8
VLa1	0	0	0	0	0	0	0	0
VDLa1	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa1	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa1	0	0	0	0	0	0	0	0
NG1	0	0	0	0	0	0	0	0
TLa2	8	8	8	8	8	8	8	8
VLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
VDLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
NG2	0	0	0	0	0	0	0	0
TLa3	8	8	8	8	8	8	8	8
VLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
VDLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
NG3	0	0	0	0	0	0	0	0

ATC Kodeskemaer

Banestyrelsen	LA Øresund	nr.	Aflaser
---------------	------------	-----	---------

nr.	Tegn.	Kontr.	Rev. aft. udførelse
2000	23.01.01	25.01.01	
Sia	Mus	BBY	

Strækning	Kilometrering	Spor	Retning	Version	Dato	Del
0	0	80	A	0	21-1-1994	1/2

Balisetype La Ekstra Balise Signal ID OPHÆV
 Forsignalering SBE Filmavn 00000000.2GA
 Linieleder SNR

Telegram:	0	1	2	3	4	5	6	7
ZLa1T								
ZLa1I	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa1T								
LLa1I	0	0	0	0	0	0	0	0
NG1T								
ZLa2T								
ZLa2I	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa2T								
LLa2I	0	0	0	0	0	0	0	0
NG2T								
ZLa3T								
ZLa3I	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa3T								
LLa3I	0	0	0	0	0	0	0	0
NG3T								
GK	3	0	0	0	0	0	0	0
AGKS	1	1	1	1	1	1	1	1
TLa1	7	8	8	8	8	8	8	8
VLa1	80	0	0	0	0	0	0	0
VDLa1	0	0	0	0	0	0	0	0
ZLa1	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa1	0	0	0	0	0	0	0	0
NG1	0	0	0	0	0	0	0	0
TLa2	8	8	8	8	8	8	8	8
VLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
VDLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
ZLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
NG2	0	0	0	0	0	0	0	0
TLa3	8	8	8	8	8	8	8	8
VLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
VDLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
ZLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
NG3	0	0	0	0	0	0	0	0

ATC Kodeskemaer

Banestyrelsen	LA Øresund	nr.	Affasen
---------------	------------	-----	---------

onstr.	Tegn.	Kontr.	Rev. aft. udførelse
2000	23.01.01	25.01.0	
Sia	MAR	ffe	23BY

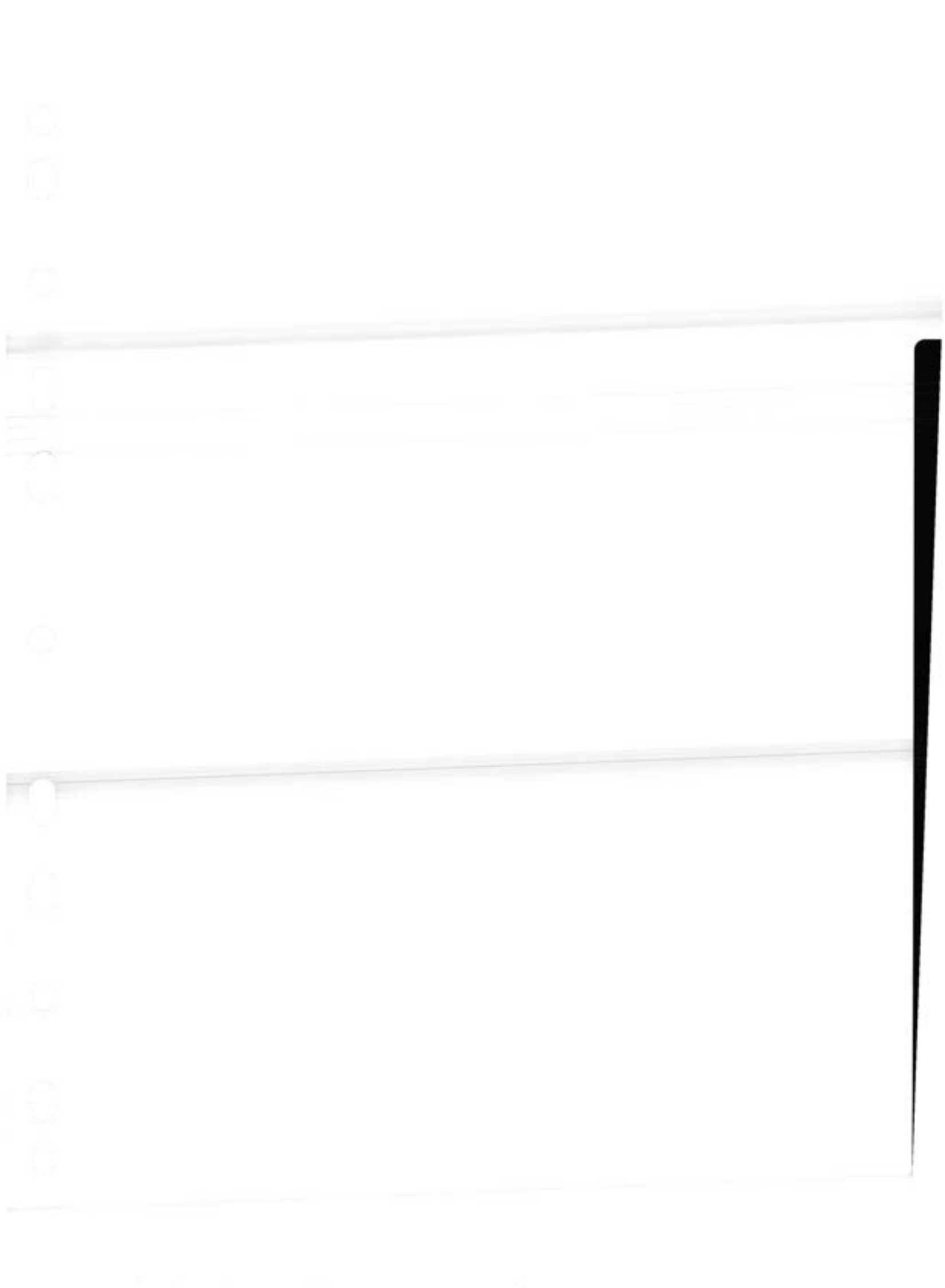
Strækning	Kilometrering	Spor	Retning	Version	Dato	Del
0	0	80	A	0	21-1-1994	2/2

Signal ID OPHRV
 Filnavn 00000000.2GA

Telegram:	8	9	10	11	12	13	14	15
ELa1T								
ELa1I	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa1T								
LLa1I	0	0	0	0	0	0	0	0
NG1T								
ELa2T								
ELa2I	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa2T								
LLa2I	0	0	0	0	0	0	0	0
NG2T								
ELa3T								
ELa3I	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa3T								
LLa3I	0	0	0	0	0	0	0	0
NG3T								
GK	0	0	0	0	0	0	0	0
AGNS	1	1	1	1	1	1	1	1
TLa1	8	8	8	8	8	8	8	8
VLa1	0	0	0	0	0	0	0	0
VDLa1	0	0	0	0	0	0	0	0
ELa1	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa1	0	0	0	0	0	0	0	0
NG1	0	0	0	0	0	0	0	0
TLa2	8	8	8	8	8	8	8	8
VLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
VDLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
ELa2	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
NG2	0	0	0	0	0	0	0	0
TLa3	8	8	8	8	8	8	8	8
VLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
VDLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
ELa3	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
NG3	0	0	0	0	0	0	0	0

ATC Kodeskemaer

Banestyrelsen	LA Øresund	nr.	Affaser
---------------	------------	-----	---------



Dokumentation

Nedenfor oplyste tegninger anvendes ved udlægning af danske La - baliser og kodning af svenske baliser i sektion 3

Bemærk! Kun gældende versioner af nedenstående dokumentation må anvendes.

Tegningsnavn	Udgave	Tegningsnr.	Side
Peberholm Fra Danmark mod Sverige Sektion 3 Hovedspor 1 "Nødspår"	03.00 01.08.2003	DK-SE 03.01	1 af 1
Peberholm Fra Danmark mod Sverige Sektion 3 Hovedspor 2 "Uppspår"	03.00 01.08.2003	DK-SE 03.02	1 af 1

Tegningsnavn	Signal ID	Filnavn	Dato	Del	Version
ATC kodeskemaer, Banestyrelsen LA Øresund	LA40_I5/22	034001S5.18A	10-1-2001	1-2	0
ATC kodeskemaer, Banestyrelsen LA Øresund	LA80_I5/22	034001S5.2GA	10-1-2001	1-2	0

Tegningsnavn	Udgave	Tegningsnr.	Side
Signalplan Interlocking and ATC system CH 18+202 – 18+302 SE2	Rev. 0	00-A.0063-350120	1/2
Signalplan Interlocking and ATC system CH 18+402 – 18+502 SE2	Rev. 0	00-A.0063-350120	2/2
Tilfældige hastighedsnedsættninger Øresundsbron	Rev. D 2014-07-02		3 (27)
Tilfældige hastighedsnedsættninger Øresundsbron	Rev. D 2014-07-02		4 (27)
Tilfældige hastighedsnedsættninger Øresundsbron	Rev. D 2014-07-02		5 (27)
Tilfældige hastighedsnedsættninger Øresundsbron	Rev. D 2014-07-02		9 (27)
Tilfældige hastighedsnedsættninger Øresundsbron	Rev. D 2014-07-02		10 (27)
Tilfældige hastighedsnedsættninger Øresundsbron, 2 Sektion 3, SE2, km 18+275 2.1 SE2N/U 40 km/h.	Rev. C	-	16/70
Tilfældige hastighedsnedsættninger Øresundsbron, 2.2 SE2N/U 80 km/h.	Rev. C	-	17/70

					
				Dato	21.03.2001
03		02.07.2014	JAK	Bearb.	ALX
02		01.08.2003	ECP	Kontr.	KPe / ECP
01		11.04.2001	ALX	Godk.	<i>RSN</i>
Vers.	Ændringer	Dato	Bearb.	Atkins Danmark, Rådgivning Sikring A Pilestræde 5B, 1112 Kbh.	
Sektion 3 Fra Danmark mod Sverige La/Sth-nedsættninger					
Side 1/1					
Faneblad 8					

Dokumentation

Nedenfor oplyste tegninger anvendes ved udlægning af danske La - baliser og kodning af svenske baliser i sektion 3

Bemærk! Kun gældende versioner af nedenstående dokumentation må anvendes.

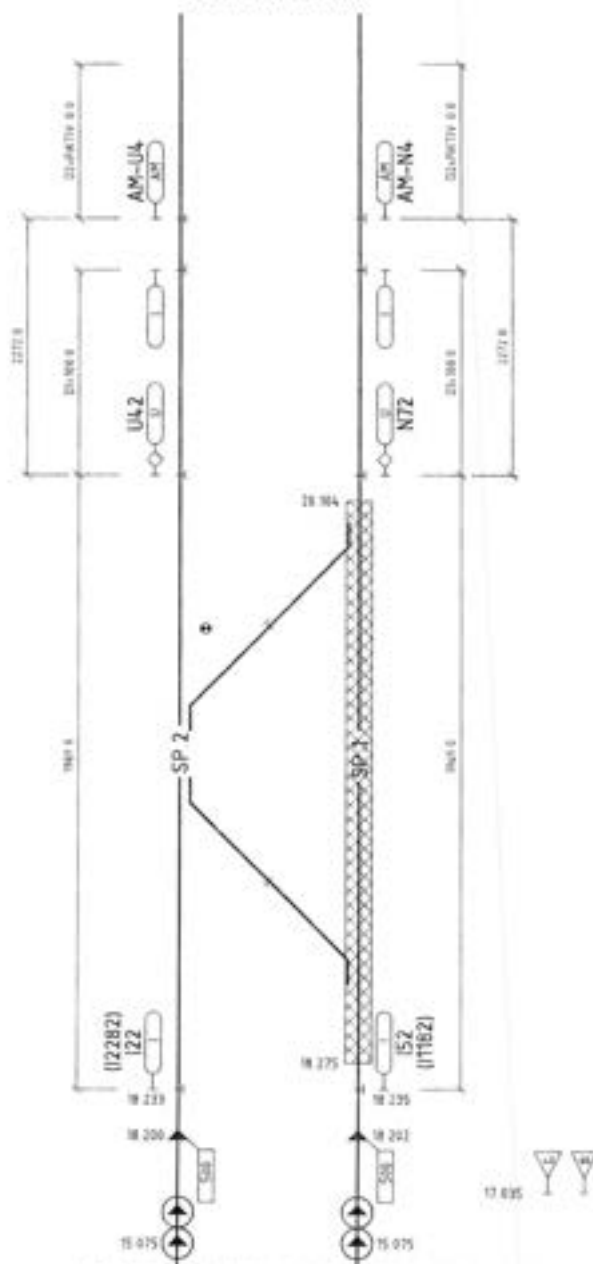
Tegningsnavn	Udgave	Tegningsnr.	Side
Peberholm Fra Danmark mod Sverige Sektion 3 Hovedspor 1 "Nedspår"	03.00 01.08.2003	DK-SE 03.01	1 af 1
Peberholm Fra Danmark mod Sverige Sektion 3 Hovedspor 2 "Uppspår"	03.00 01.08.2003	DK-SE 03.02	1 af 1

Tegningsnavn	Signal ID	Filnavn	Dato	Del	Version
ATC kodeskemaer, Banestyrelsen LA Øresund	LA40_I5/22	034001S5.18A	10-1-2001	1-2	0
ATC kodeskemaer, Banestyrelsen LA Øresund	LA80_I5/22	034001S5.2GA	10-1-2001	1-2	0

Tegningsnavn	Udgave	Tegningsnr.	Side
Signalplan Interlocking and ATC system CH 18+202 - 18+302 SE2	Rev. X	00-A.0063-350120	1/2
Signalplan Interlocking and ATC system CH 18+402 - 18+502 SE2	Rev. 0	00-A.0063-350120	2/2
Tilfældige hastighetsnedsættninger Øresundsbron	Rev. E 2021-01-05		3 (27)
Tilfældige hastighetsnedsættninger Øresundsbron	Rev. E 2021-01-05		4 (27)
Tilfældige hastighetsnedsættninger Øresundsbron	Rev. E 2021-01-05		5 (27)
Tilfældige hastighetsnedsættninger Øresundsbron	Rev. E 2021-01-05		9 (27)
Tilfældige hastighetsnedsættninger Øresundsbron	Rev. E 2021-01-05		10 (27)
Tilfældige hastighetsnedsættninger Øresundsbron, 2 Sektion 3, SE2, km 18+269 2.1 SE2N/U 40 km/h.	Rev. D	-	16/70
Tilfældige hastighetsnedsættninger Øresundsbron, 2.2 SE2N/U 80 km/h.	Rev. D	-	17/70

							
04		05.01.2021	TJn	Dato	21.03.2001	<h1>Sektion 3</h1> <p>Fra Danmark mod Sverige La/Sth-nedsættninger</p>	Side 1/1
03		02.07.2014	JAK	Bearb.	ALX		
02		01.08.2003	ECP	Kontr.	KPe / ECP		
01		11.04.2001	ALX	Godk.	<i>RS</i>		
Vers.	Ændringer	Dato	Bearb.	Atkins Danmark, Rådgivning Sikring A Pilestræde 58, 1112 Kbh.			
						Faneblad 8	

LERNACKEN



NOTE.

Kun de angivne kilometreringer ved La-baliserne må anvendes, øvrige kilometreringer er vejledende

BEMÆRK:

Denne tegning er lavet på baggrund af tegning 47 nr. 5418

SIGNATURFORKLARING:

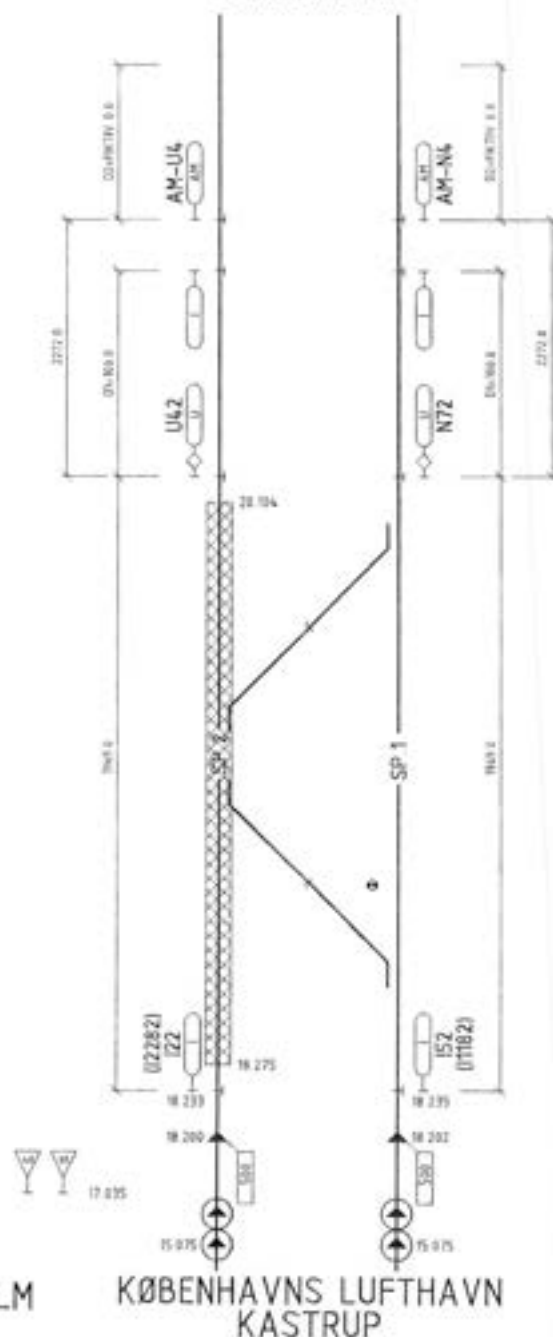
-  La-Sektion
-  La-Balise med kilometrering
-  Hastighedsnedsættelse følger
-  Hastighedsnedsættelse begynder
-  Hastighedsnedsættelse ophører

PEBERHOLM

KØBENHAVNS LUFTHAVN
KASTRUP

	Identifikationsnummer 22.03.01 ALX		Adresse Banestyrelsen Påhøvet 10 2100 København Ø	Projektering Atkins Danmark Pilestræde 58 1112 København K
	Afleveret Dokument af Banestyrelsen			
Tegning: 1. udgave Date og initialer	Seneste udgave Date og initialer	MB	Tegningsnavn: Peberholm Fra Danmark mod Sverige Sektion 3 Hovedspor 1 "Nedspar"	
Kontrolant: 14.01.2001 MNR	01.08.2003 MNR	Ertes		
Kontrolant: 31.01.2001 BRY	02.08.2003 (111)			
Godkendt	Sprag	Udgave: 03.00 01.08.2003	Tegningsnr.: DK-SE 03.01	Sideaf side: 1 af 1

LERNACKEN





Kun de angivne kilometreringer ved La-baliserne må anvendes, øvrige kilometreringer er vejledende.

BEMÆRK:

Denne tegning er lavet på baggrund af tegning 47 nr. 5418.

SIGNATURFORKLARING

-  La-Sektion
-  La-Balise med kilometrering
-  Hastighedsnedsættelse følger
-  Hastighedsnedsættelse begynder
-  Hastighedsnedsættelse ophører

	Verificeret 22.03.01 ALK	Adresse Banestyrelsen Parkvej 10 2100 København Ø	Projektering Atkins Danmark Pilestræde 38 1112 København K
	Aflever	Godkendt af Banestyrelsen	
Tegning: 1. udgave Dato og initialer	Seneste udgave Dato og initialer	Mål	Tegningsnavn Peberholm Fra Danmark mod Sverige Sektion 3 Hovedspor 2 "Uggsplår"
Kontrollet 16.01.2001 MBR	01.08.2003 MBR	Enhed E	
Korrigeret 31.01.2001 RBY	07.08.2003 RBY		
Godkendt	Signatør Banestyrelsen	Udgave 03.00 01.08.2003	Tegningsnr. DK-SE 03.02
			Side/af sider 1 af 1

2000	23.01.01	25.01.01	25.01.01
Sia	MB	FR	BBY

Strækning	Kilometrering	Spor	Retning	Version	Dato	Del
3200	1829	40	A	0	10-1-2001	1/2
Balisetype	La	Ekstra Balise	Signal ID	LM40	15/22	
Forsignalering		SSE	Filnavn	034001S5.18A		
Linieleder		SNR				

Telegram:	0	1	2	3	4	5	6	7
ZLa1T								
ZLa1i	3200	0	0	0	0	0	0	0
LLa1T								
LLa1i	1829	0	0	0	0	0	0	0
NG1T								
ZLa2T	0	0	0	0	0	0	0	0
ZLa2i	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa2T								
LLa2i	0	0	0	0	0	0	0	0
NG2T								
ZLa3T	0	0	0	0	0	0	0	0
ZLa3i	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa3T								
LLa3i	0	0	0	0	0	0	0	0
NG3T								
GK	3	0	0	0	0	0	0	0
AGKS	3	3	3	3	3	3	3	3
TLa1	2	8	8	8	8	8	8	8
VLa1	40	0	0	0	0	0	0	0
VDLa1	0	0	0	0	0	0	0	0
ZLa1	3200	0	0	0	0	0	0	0
LLa1	1900	0	0	0	0	0	0	0
NG1	-4	0	0	0	0	0	0	0
TLa2	8	8	8	8	8	8	8	8
VLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
VDLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
ZLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
NG2	0	0	0	0	0	0	0	0
TLa3	8	8	8	8	8	8	8	8
VLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
VDLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
ZLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
NG3	0	0	0	0	0	0	0	0

ATC Kodeskemaer

Banestyrelsen	LA Øresund	nr.	Atteser
---------------	------------	-----	---------

Konstr	Tegn	Kontr	Rev. aft. udtørelsen	a	b	c	d	e	f	g	h	i	k	l	m	n	Kulturbk
2000	23.01.01	25.01.01															
Sig	Mux	FR	BBY														

Strekning	Kilometrering	Spor	Retning	Version	Dato	Del
3200	1829	40	A	0	10-1-2001	2/2

Signal ID LA40 15/22

Filnavn 034001S5.18A

Telegram:	8	9	10	11	12	13	14	15
ZLa1T								
ZLa1I	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa1T								
LLa1I	0	0	0	0	0	0	0	0
NG1T								
ZLa2T								
ZLa2I	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa2T								
LLa2I	0	0	0	0	0	0	0	0
NG2T								
ZLa3T								
ZLa3I	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa3T								
LLa3I	0	0	0	0	0	0	0	0
NG3T								
GK	0	0	0	0	0	0	0	0
AGKS	3	3	3	3	3	3	3	3
TLa1	8	8	8	8	8	8	8	8
VLa1	0	0	0	0	0	0	0	0
VOLa1	0	0	0	0	0	0	0	0
ZLa1	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa1	0	0	0	0	0	0	0	0
NG1	0	0	0	0	0	0	0	0
TLa2	8	8	8	8	8	8	8	8
VLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
VOLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
ZLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
NG2	0	0	0	0	0	0	0	0
TLa3	8	8	8	8	8	8	8	8
VLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
VOLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
ZLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
NG3	0	0	0	0	0	0	0	0

ATC Kodeskemaer

Banestyrelsen	LA Øresund	nr.	Affaser
---------------	------------	-----	---------

a b c d e f g h i k l m n o p q r s t u v w x y z
 Rettelser
 2000 20101 25.01.01
 Sio Hus 222 BBY

Strækning	Kilometrering	Spor	Retning	Version	Dato	Del
3200	1829	80	A	0	10-1-2001	1/2

Balisetype La Ekstra Balise Signal ID LA80_15/22
 Forsignalering S8E
 Linieleder SNR Filnavn 034001s5.20A

Telegram:	0	1	2	3	4	5	6	7
LLa1T								
LLa1I	3200	0	0	0	0	0	0	0
LLa1T								
LLa1I	1829	0	0	0	0	0	0	0
NG1T								
LLa2T								
LLa2I	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa2T								
LLa2I	0	0	0	0	0	0	0	0
NG2T								
LLa3T								
LLa3I	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa3T								
LLa3I	0	0	0	0	0	0	0	0
NG3T								
CK	3	0	0	0	0	0	0	0
AGNS	3	3	3	3	3	3	3	3
TLa1	2	8	8	8	8	8	8	8
VLa1	80	0	0	0	0	0	0	0
VDLa1	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa1	3200	0	0	0	0	0	0	0
LLa1	1900	0	0	0	0	0	0	0
NG1	-4	0	0	0	0	0	0	0
TLa2	8	8	8	8	8	8	8	8
VLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
VDLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
NG2	0	0	0	0	0	0	0	0
TLa3	8	8	8	8	8	8	8	8
VLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
VDLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
NG3	0	0	0	0	0	0	0	0

ATC Kodeskemaer

Banestyrelsen	LA Øresund	nr.	Affaser
---------------	------------	-----	---------

Konstr	Tegn	Kontnr	Rev. att. udførelsen	a	b	c	d	e	f	g	h	i	j	k	l	m	n	Notat nr.
2000	230101	2501.01																
Sia	1408	FFB	BBY															

Strækning	Kilometrering	Spor	Retning	Version	Dato	Del
3200	1829	80	A	0	10-1-2001	2/2

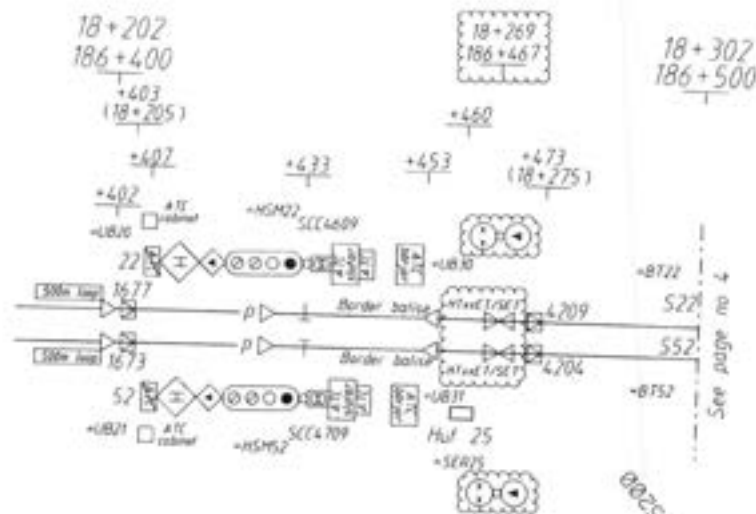
Signal ID LA80_15/22
 Filnavn 034001S5.2GA

Telegram:	8	9	10	11	12	13	14	15
L1a1T	0	0	0	0	0	0	0	0
L1a1I	0	0	0	0	0	0	0	0
L1a1T	0	0	0	0	0	0	0	0
L1a1I	0	0	0	0	0	0	0	0
NG1T	0	0	0	0	0	0	0	0
L1a2T	0	0	0	0	0	0	0	0
L1a2I	0	0	0	0	0	0	0	0
L1a2T	0	0	0	0	0	0	0	0
L1a2I	0	0	0	0	0	0	0	0
NG2T	0	0	0	0	0	0	0	0
L1a3T	0	0	0	0	0	0	0	0
L1a3I	0	0	0	0	0	0	0	0
L1a3T	0	0	0	0	0	0	0	0
L1a3I	0	0	0	0	0	0	0	0
NG3T	0	0	0	0	0	0	0	0
GK	0	0	0	0	0	0	0	0
AGNS	3	3	3	3	3	3	3	3
T1a1	8	8	8	8	8	8	8	8
V1a1	0	0	0	0	0	0	0	0
VD1a1	0	0	0	0	0	0	0	0
L1a1	0	0	0	0	0	0	0	0
L1a1	0	0	0	0	0	0	0	0
NG1	0	0	0	0	0	0	0	0
T1a2	8	8	8	8	8	8	8	8
V1a2	0	0	0	0	0	0	0	0
VD1a2	0	0	0	0	0	0	0	0
L1a2	0	0	0	0	0	0	0	0
L1a2	0	0	0	0	0	0	0	0
NG2	0	0	0	0	0	0	0	0
T1a3	8	8	8	8	8	8	8	8
V1a3	0	0	0	0	0	0	0	0
VD1a3	0	0	0	0	0	0	0	0
L1a3	0	0	0	0	0	0	0	0
L1a3	0	0	0	0	0	0	0	0
L1a3	0	0	0	0	0	0	0	0
NG3	0	0	0	0	0	0	0	0

ATC Kodeskemaer

Banestyrelsen	LA Øresund	nr.	ATC 1501
---------------	------------	-----	----------

This drawing is based on original drawing No. 01-R.0063-358002, page 3

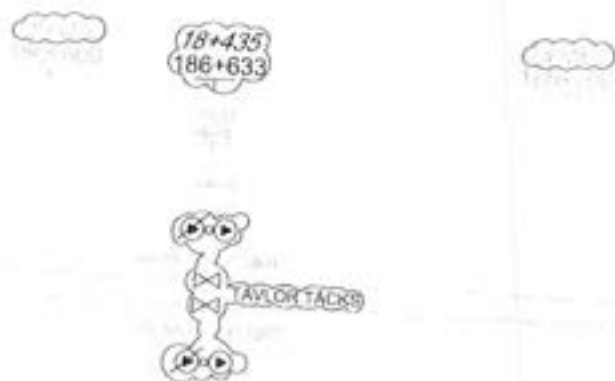


Notes

1. CAD system: MicroStation
2. Filename: 350120
3. Scale: 1:1000
4. All measurements according to chainage along reference line
5. Complete item designation for catenary pole not shown. Please refer to Catenary system.doc
6. Complete item designation for insulation joints and points not shown. Please refer to Track system.doc
7. Chainage in *italics* refer to kilometrage system

002511 - E
N : 26/9/2020

 		<table border="1"> <thead> <tr> <th>No.</th> <th>Date</th> <th>Revised</th> <th>Checked</th> <th>Approved</th> <th>Doc.</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td> <td>18/01/20</td> <td>18/01/20</td> <td>ATP</td> <td>18/01/20</td> <td>18/01/20</td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>18/01/20</td> <td>18/01/20</td> <td>ATP</td> <td>18/01/20</td> <td>18/01/20</td> </tr> </tbody> </table>	No.	Date	Revised	Checked	Approved	Doc.	1	18/01/20	18/01/20	ATP	18/01/20	18/01/20	2	18/01/20	18/01/20	ATP	18/01/20	18/01/20
No.	Date	Revised	Checked	Approved	Doc.															
1	18/01/20	18/01/20	ATP	18/01/20	18/01/20															
2	18/01/20	18/01/20	ATP	18/01/20	18/01/20															
		<p>SIGNALPLAN INTERLOCKING AND ATC SYSTEM CH 18+202 - 18+302 SE2</p>																		



Notes

1. CAD system: MicroStation
2. Filename: 350120
3. Scale: 1:1000
4. All measurements according to chainage along referenceline
5. Complete item designation for catenary pole not shown. Please refer to Catenary system doc
6. Complete item designation for insulation joints and points not shown. Please refer to Track system doc
7. Chainage in italics refer to kilometrage system

	No.	186	Design	Model	Subst.	186
	P.	174	Author	Checked	Approved	186
SONAPLAN INTERLOCKING AND ATC SYSTEM CH 18+402 - 18+502 002						
2/2		00-A-0063-350120				0

0 Tillfälliga hastighetsnedsättningar Öresundsbron

0.1 Förutsättningar

Nedsättningsystemet bygger på sektioner som skall hastighetsnedsättas. I normalfallen använder man sig endast av börjanpunkter med tillhörande förvarningar. Börjanpunkterna har samtidigt funktionen att avsluta en nedsättning i motsatt riktning. Det betyder att man även vid nedsättningar som omfattar mer än en sektion i princip endast lägger ut en börjanpunkt med tillhörande förvarningar.

0.1.1 Viktiga undantag

Det finns dock två viktiga undantag. Det ena är om nedsättningen går över teknikgränsen. I ett sådant fall skall alltid extra hastighetstavlor och extra uppdateringsbalisgrupper för det andra landets ATC läggas vid teknikgränsen. Det andra undantaget är när den ena av flera angränsande nedsättningar omfattar en sektion med växlar som vid Peberholm och Lernacken. Sektioner som omfattar Peberholm och Lernacken måste då utrustas på angränsande spår.

0.2 Utförande

Alla nedsättningar gäller en hastighetssänkning på mer än 40 km/h vilket innebär att alla förvarningar skall dubbleras.

Signalstyrda förvarningar skall inte användas på Öresundsbrokonsortiets spår. Växlarna på Peberholm och Lernacken gör att nedsättningarna där och angränsande sektioner kan slå igenom på båda spåren och därför måste förvarning ske på båda spåren. De förvarningar gällande endast ett spår som läggs vid Lernacken i riktning mot Danmark på Banverkets spår utrustas med signalstyrning.

0.2.1 Beteckningar

I riktning från Sverige till Danmark går tåg med udda nummer som möter signaler med udda nummer.

Börjanpunkterna på nedsättningarna numreras enligt samma princip med udda nummer mot DK och jämna mot SE. Alla börjanpunkter på svenskt ATC benämns SE följt av ett nummer enligt ovan samt U och/eller N beroende på om det gäller upp- och/eller nedspår.

0.2.2 Tavlor

Hastighetsnedsättningarna förses med tavlor enligt BVF 544.94002 "Tillfälliga hastighetsnedsättningar".

Eventuella permanenta hastighetstavlor och tillhörande orienteringstavlor som visar högre hastighet än den tillfälliga nedsättningen skall täckas över.

Balisgrupperna behöver inte ändras eftersom en tillfällig ET-nedsättning endast kan avslutas av ATC-beskedet SET (Slut på ET-nedsättning).

I kodtabeller finns angivet vilka tavlor som skall placeras ut respektive övertäckas för börjanpunkterna.

0.2.3 Indelning

Peberholm görs till en sektion med gränsen i väster vid km 18.269 och i öster vid km 20.104.

Gräns mot Banverket läggs vid landfästet i Sverige vid km 29.119

Avståndet mellan Peberholm och Lernacken är ca 9km. Detta delas i 4 delar som blir ca 2,2km vardera.



Upplägget blir då enligt följande:



Km-tal	Sektion	Börjanpunkt DK -> SE Nedspår	Börjanpunkt SE -> DK Nedspår	Börjanpunkt DK -> SE Uppspår	Börjanpunkt SE -> DK Uppspår
18.269		SE2N	SE11N	SE2U	SE11U
↓	3				
20.104		SE4N	SE9N	SE4U	SE9U
↓	4				
22.286		SE6N	SE7N	SE6U	SE7U
↓	5				
24.290		SE8N	SE5N	SE8U	SE5U
↓	6				
26.650		SE10N	SE3N	SE10U	SE3U
↓	7				
29.119 (281.134)		SE12N	SE1N	SE12U	SE1U



0.2.4 Placering av balisgrupper




I den mån det varit möjligt har balisgrupperna anpassas till placeringen av trapporna mellan bil och järnvägsdäck på bron.



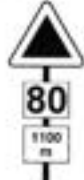
0.2.5 Förklaring till "Optiskt besked, Avstånd m.m." i kodtabeller.



	HT40		HT80
---	------	---	------

	<		>
---	---	---	---

	OT40		OT80
---	------	---	------

	OT40 + N-spår		OT40 + U-spår		OT80 + N-spår
---	---------------------	---	---------------------	---	---------------------

	OT80 + U-spår		OT40 + 1100m		OT80 + 1100m
---	---------------------	---	--------------------	---	--------------------

	FT		OT + <
---	----	---	--------

2 Sektion 3, SE2 km 18+269

SE2N och SE2U

Dessa nedsättningar gäller avsnittet sektion 3 som omfattar Peberholm station och förvarnas helt i dansk ATC.

Börjanpunkterna för sektion 3 i riktning DK-SE placeras strax efter signal Phm 22 resp. Phm 52. Börjanpunkterna läses in i svensk ATC för att denna skall övervaka den nedsatta hastigheten efter att svensk ATC tagit över. Om svensk ATC inte startar/tar över fortsätter dansk ATC att övervaka 40.

På grund av växlarna på Peberholm måste förvarning i dansk ATC ske på båda spåren.

2.1 Nedsättning endast på sektion 3

Tavlor

Övertäckning av tavlor gällande riktning DK-SE på sektion 3 utföres enligt kodtabeller för börjanpunkter SE2.

Utrustning

Följande utrustning enligt kodtabeller skall placeras ut vid hastighetsnedsättning för börjanpunkter SE2:

Sektion 3, N- och U-spår.

I Danmark förvarningar enligt dansk dokumentation.

Kodtabell: SE2N/U xx km/h.

2.2 Nedsättningar över flera sammanhängande sektioner

2.2.1 Sektion 3 som längst till och med sektion 6

Tavlor

Övertäckning av tavlor gällande riktning DK-SE på sektion 3 utföres enligt kodtabeller för börjanpunkter SE2.

Utrustning

Följande utrustning enligt kodtabeller skall placeras ut vid hastighetsnedsättning för börjanpunkter SE2:

Sektion 3, N- och U-spår som längst till och med sektion 6.

I Danmark förvarningar enligt dansk dokumentation.

Kodtabell: SE2N/U xx km/h.

2.2.2 Sektion 3 till och med sektion 7

Tavlor

Övertäckning av tavlor gällande riktning DK-SE på sektion 3 utföres enligt kodtabeller för börjanpunkter SE2.

Övertäckning av tavlor gällande riktning DK-SE på sektion 7 utföres enligt kodtabeller för övertäckning vid sammansatta sektioner.

Utrustning

Följande utrustning enligt kodtabeller skall placeras ut vid hastighetsnedsättning för börjanpunkter SE2:

Sektion 3, N- och U-spår till och med sektion 7, N- och U-spår.

I Danmark förvarningar enligt dansk dokumentation.

Kodtabell: SE2N/U xx km/h.

Kodtabell: Sektion 7, N- och U-spår taylor att övertäcka i riktning DK-SE.

Sektion 3, N- och U-spår in på sektion 4, N-spår till och med sektion 7, N-spår.

I Danmark förvarningar enligt dansk dokumentation.

Kodtabell: SE2N/U xx km/h.

Kodtabell: Sektion 7, N-spår taylor att övertäcka i riktning DK-SE.

Sektion 3, N- och U-spår in på sektion 4, U-spår till och med sektion 7, U-spår.

I Danmark förvarningar enligt dansk dokumentation.

Kodtabell: SE2N/U xx km/h.

Kodtabell: Sektion 7, U-spår taylor att övertäcka i riktning DK-SE.

2.2.3 Sektion 3 till och med sektion Lernacken

Taylor

Övertäckning av taylor gällande riktning DK-SE på sektion 3 utföres enligt kodtabeller för börjanpunkter SE2.

Övertäckning av taylor gällande riktning DK-SE på sektion 7 utföres enligt kodtabeller för övertäckning vid sammansatta sektioner.

Utrustning

Observera att, om en nedsättning med börjanpunkt SE2 sträcker sig över flera sammanhängande sektioner och slutar efter börjanpunkt SE12, sektion Lernacken och endast gällt det ena spåret, skall SE12 utrustas fullt på det andra spåret

Följande utrustning enligt kodtabeller skall placeras ut vid hastighetsnedsättning för börjanpunkter SE2:

Sektion 3, N- och U-spår till och med sektion Lernacken, N- och U-spår.

I Danmark förvarningar enligt dansk dokumentation.

Kodtabell: SE2N/U xx km/h.

Kodtabell: Sektion 7, N- och U-spår taylor att övertäcka i riktning DK-SE.

Sektion 3, N- och U-spår in på sektion 4, N-spår till och med sektion Lernacken, N- och U-spår.

I Danmark förvarningar enligt dansk dokumentation.

Kodtabell: SE2N/U xx km/h.

Kodtabell: SE12U xx km/h.

Kodtabell: Sektion 7, N-spår taylor att övertäcka i riktning DK-SE.

Sektion 3, N- och U-spår in på sektion 4, U-spår till och med sektion Lernacken, N- och U-spår.

I Danmark förvarningar enligt dansk dokumentation.

Kodtabell: SE2N/U xx km/h.

Kodtabell: SE12N xx km/h.

Kodtabell: Sektion 7, U-spår taylor att övertäcka i riktning DK-SE.

2 Sektion 3, SE2, km 18+269

2.1 SE2N/U 40 km/h.

KM-TAL Km*in	SPÄR nr	TAVLA (P)		BALIS P%	Typ	KODPROFFPAR			ATC-besked	Optiskt besked, Avstånd m. m.	Närmaste trappa	Anmärkningar
		Rikt	Typ			X	Y	Z				
18+269	N	DK	HT	AB	F	5	2	4	HT10ET	HT40		
		SE		BA	F	5	5	10	SET			
18+269	U	DK	HT	AB	F	5	2	4	HT10ET	HT40		
		SE		BA	F	5	5	10	SET			
18+435	N			>		Tavla övertäckes						
18+435	U			>		Tavla övertäckes						

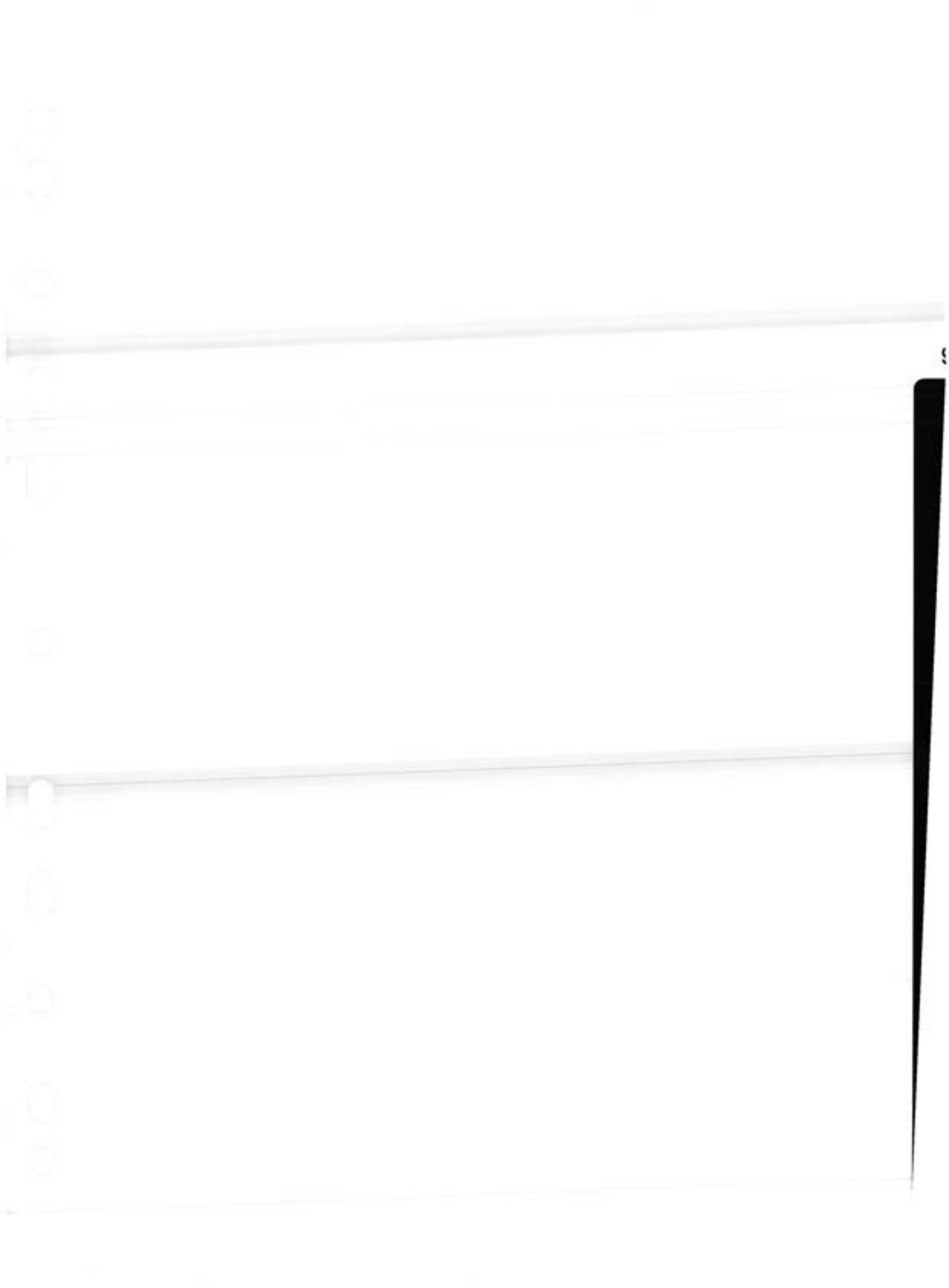
HANDL
BV/BR/SE-SWGRANSKAD
JGGODKÄND
CMPGRANSKAD:
JGREV A
JGREV B
JGREV C
AF/HUBREV D
AF/HUB

2.2 SE2N/U 80 km/h.

KM/TAL Km+m	SPÄR om nr	TAVLA (P) Rikt Typ		BALIS Plc Typ		KODPROPPAR X Y Z			ATC-besked	Optiskt besked, Avstånd m.m.	Närmaste trappa	Anmärkingar		
		DK ↓ SE	HT	AB F	BA F	5	2	8					5	5
18+269	N	DK ↓ SE	HT	AB F	BA F	5	2	8	HT80ET SET	HT80 >				
18+269	U	DK ↓ SE	HT	AB F	BA F	5	2	8	HT80ET SET	HT80 >				
18+435	N	DK ↓ SE		> Tavla övertäckes										
18+435	U	DK ↓ SE		> Tavla övertäckes										

HANDL BV/BRSE-SW	GRANSKAD JG	GODKÄND CMP
---------------------	----------------	----------------

GRANSKAD:	REV A JG	REV B JG	REV C AF/HUB	REV D <i>[Signature]</i>
-----------	-------------	-------------	-----------------	-----------------------------



Dokumentation

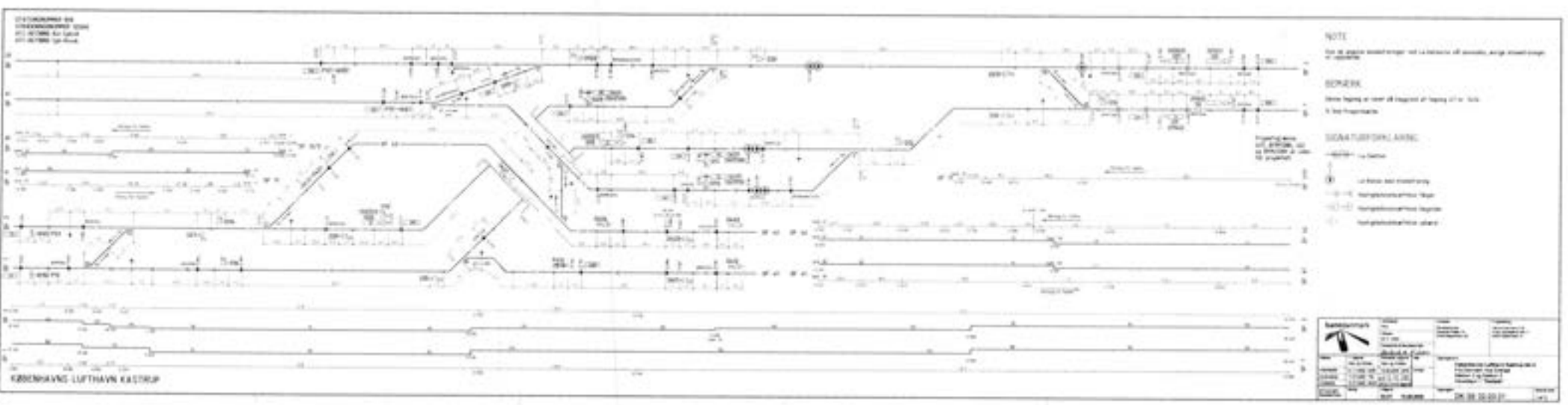
Nedenfor oplyste tegninger anvendes ved udlægning af La - baliser i sektion 2 og 3
Bemærk! Kun gældende versioner af nedenstående dokumentation må anvendes.

Tegningsnavn	Udgave	Tegningsnr.	Side
Københavns Lufthavn Kastrup del 2 Fra Danmark mod Sverige Sektion 2 og Sektion 3 Hovedspor 1 "Nedspår"	03.01 15.09.2005	DK-SE 02-03.01	1 af 3
Københavns Lufthavn Kastrup – Peberholm Fra Danmark mod Sverige Sektion 2 og Sektion 3 Hovedspor 1 "Nedspår"	03.01 15.09.2005	DK-SE 02-03.01	2 af 3
Peberholm Fra Danmark mod Sverige Sektion 2 og Sektion 3 Hovedspor 1 "Nedspår"	03.00 01.08.2003	DK-SE 02-03.01	3 af 3
Københavns Lufthavn Kastrup del 2 Fra Danmark mod Sverige Sektion 2 og Sektion 3 Hovedspor 2 "Uppspår"	03.01 15.09.2005	DK-SE 02-03.02	1 af 3
Københavns Lufthavn Kastrup – Peberholm Fra Danmark mod Sverige Sektion 2 og Sektion 3 Hovedspor 2 "Uppspår"	03.01 15.09.2005	DK-SE 02-03.02	2 af 3
Peberholm Fra Danmark mod Sverige Sektion 2 og Sektion 3 Hovedspor 2 "Uppspår"	03.00 01.08.2003	DK-SE 02-03.02	3 af 3

Tegningsnavn	Signal ID	Filnavn	Dato	Del	Version
ATC kodeskemaer, Banestyrelsen LA Øresund	LA40_sek2+3	02WR03RJ.18A	6-4-2001	1-2	0
ATC kodeskemaer, Banestyrelsen LA Øresund	LA80_sek2+3	02WR03RJ.2GA	6-4-2001	1-2	0
ATC kodeskemaer, Banestyrelsen LA Øresund	LA40_I5/22	034001S5.18A	10-1-2001	1-2	0
ATC kodeskemaer, Banestyrelsen LA Øresund	LA80_I5/22	034001S5.2GA	10-1-2001	1-2	0
ATC kodeskemaer, Banestyrelsen LA Øresund	OPHÆV	00000000.18A	20-1-1994	1-2	0
ATC kodeskemaer, Banestyrelsen LA Øresund	OPHÆV	00000000.2GA	21-1-1994	1-2	0

								
05		05.01.2021	TJn			Sektion 2 - 3 Fra Danmark mod Sverige La/Sth-nedsætninger		Side 1/2
04		02.07.2014	JAK	Dato	21.03.2001			
03		15.09.2005	BOJ	Bearb.	ALX			
02		01.08.2003	ECP	Kontr.	KPe/ECP			
01		29.05.2001	ALX	Godk.	RSY			
Vers.	Ændringer	Dato	Bearb.	Atkins Danmark Rådgivning Sikring A Pilestræde 58, 1112 Kbh.				
						Faneblad 9		

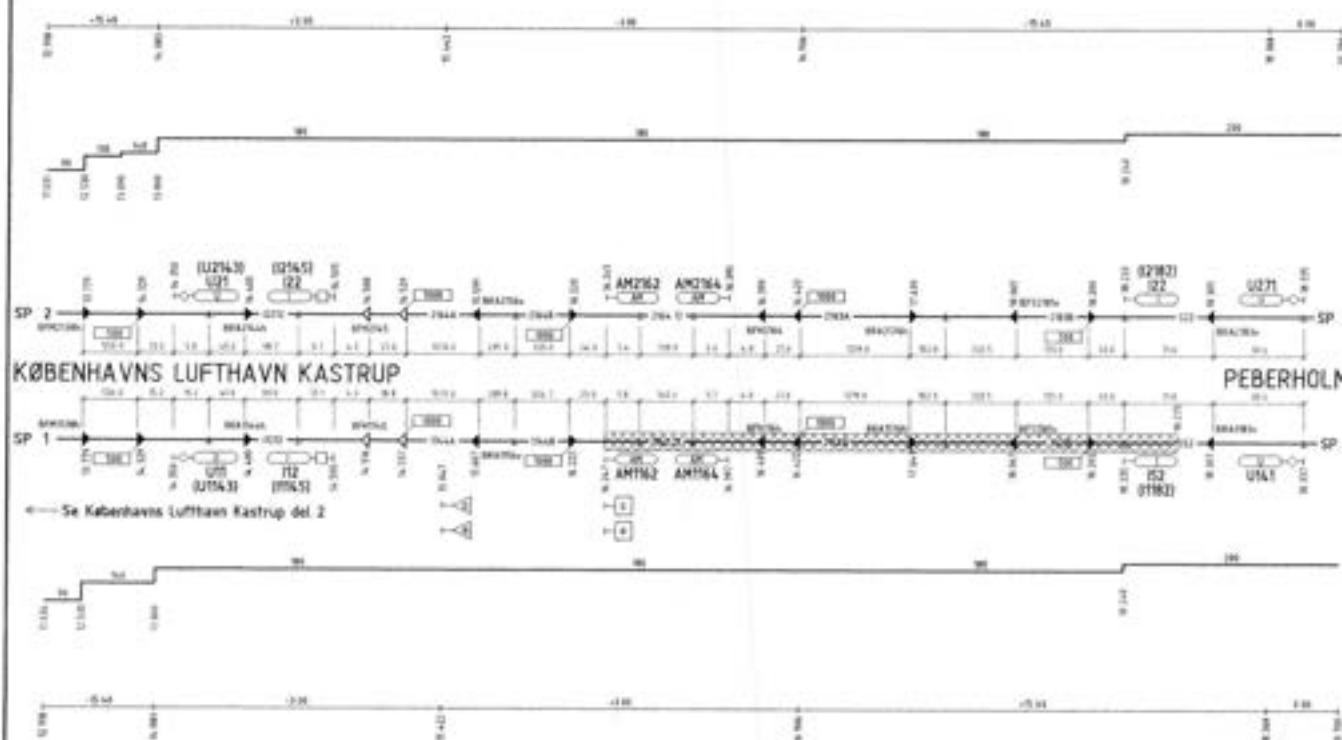
Tegningsnavn	Udgave	Tegningsnr.	Side
Signalplan Interlocking and ATC system CH 18+202 – 18+302 SE2	Rev. X	00-A.0063-350120	1/2
Signalplan Interlocking and ATC system CH 18+402 – 18+502 SE2	Rev. 0	00-A.0063-350120	2/2
Tillfälliga hastighetsnedsättningar Öresundsbron	Rev. E 2021-01-05		3 (27)
Tillfälliga hastighetsnedsättningar Öresundsbron	Rev. E 2021-01-05		4 (27)
Tillfälliga hastighetsnedsättningar Öresundsbron	Rev. E 2021-01-05		5 (27)
Tillfälliga hastighetsnedsättningar Öresundsbron	Rev. E 2021-01-05		9 (27)
Tillfälliga hastighetsnedsättningar Öresundsbron	Rev. E 2021-01-05		10 (27)
Tillfälliga hastighetsnedsättningar Öresundsbron, 2.3 SE2/SE11 40 km/h, N- och U-spår vid sammansatta sektioner	Rev. D	-	18/70
Tillfälliga hastighetsnedsättningar Öresundsbron, 2.4 SE2/SE11 40 km/h, N-spår vid sammansatta sektioner	Rev. D	-	19/70
Tillfälliga hastighetsnedsättningar Öresundsbron, 2.5 SE2/SE11 40 km/h, U-spår vid sammansatta sektioner	Rev. D	-	20/70
Tillfälliga hastighetsnedsättningar Öresundsbron, 2.6 SE2/SE11 80 km/h, N- och U-spår vid sammansatta sektioner	Rev. D	-	21/70
Tillfälliga hastighetsnedsättningar Öresundsbron, 2.7 SE2/SE11 80 km/h, N-spår vid sammansatta sektioner	Rev. D	-	22/70
Tillfälliga hastighetsnedsättningar Öresundsbron, 2.8 SE2/SE11 80 km/h, U-spår vid sammansatta sektioner	Rev. D	-	23/70
Tillfälliga hastighetsnedsättningar Öresundsbron, 14 Övertäckning av tavor vid sammansatta sektioner, 14.1 Sektion 3, tavor att övertäcka i riktning DK-SE.	Rev. D	-	66/70



KØBENHAVNS LUFTHAVN KÆDETRUP

	BYGGEREGULERINGEN Københavns Lufthavn Kædetrup 1:1000 1968
--	--

STRÆKNINGSNUMMER 126016
 ATC-RETNING Cph-Phe-A
 ATC-RETNING Phe-Cph-b



KØBENHAVNS LUFTHAVN KASTRUP - PEBERHOLM

NOTE:

Kun de angivne kløsetrængere ved La-balserne må anvendes, øvrige kløsetrængere er vejledende

BEMÆRK:

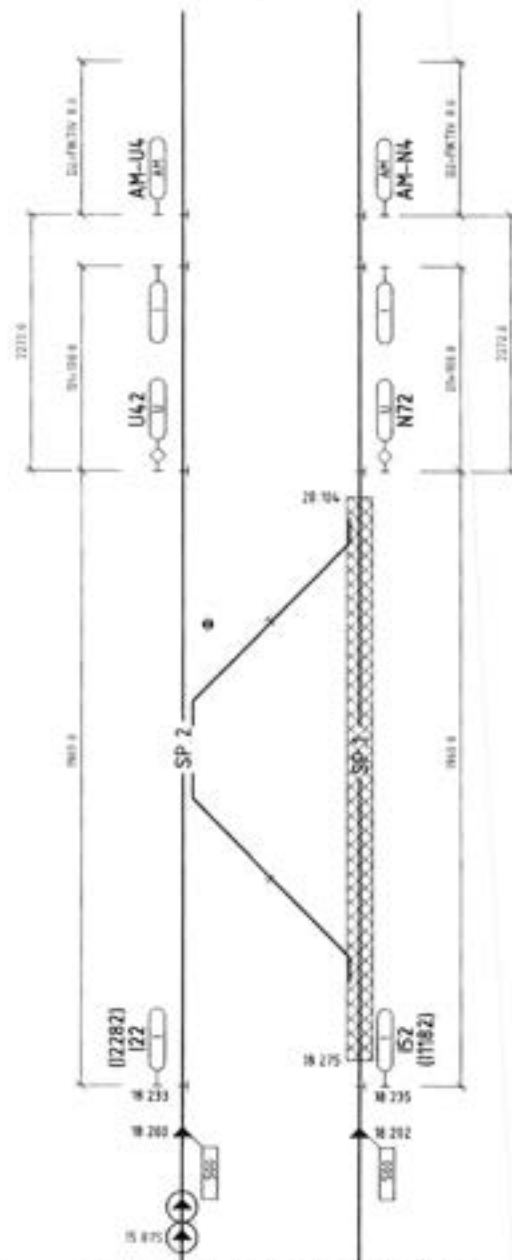
Denne tegning er lavet på baggrund af tegning 47 nr. 5417

SIGNATURFORKLARING

- La-Sektion
- La-Balse med kløsetrænging
- Hastighedsbegrænsning følger
- Hastighedsbegrænsning begynder
- Hastighedsbegrænsning ophører

		Version: 02.03.01 A17 Årsplan	Projekt: Københavns Lufthavn Kastrup - Peberholm 2100 Københavns Ø	Projektleder: Mikael W. Nielsen 2202 Københavns Ø
Titel: 1. udgave Dato og udgave	Revideret udgave: Dato og udgave	Side: 2 af 3	Tegningens titel: Københavns Lufthavn Kastrup - Peberholm Fra Danmark mod Sverige Sektion 2 og Sektion 3 Hovedspor 1 "Næstgår"	
Udarbejdet: 15.01.2001 4601	16.08.2006 4601	Ertel: 27.12.2007		
Godkendt: 01.01.2007 4601	18.08.2008			
© Copyright Banedanmark	Skema: 03.01	Udgave: 18.08.2008	Tegningen: DK-SE 02-03.01	Side af ark: 2 af 3

LERNACKEN



PEBERHOLM

KØBENHAVNS LUFTHAVN
KASTRUP

NOTE

Kun de angivne kilometreringer ved La-baliserne må anvendes, øvrige kilometreringer er vejledende.

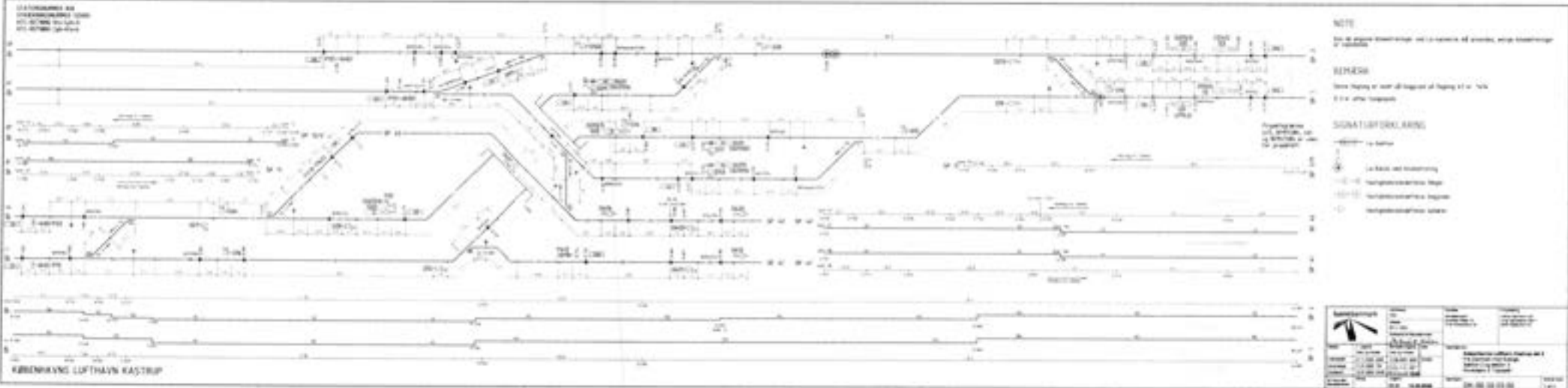
BEMÆRK:

Denne tegning er lavet på baggrund af tegning 47 nr. 5418

SIGNATURFORKLARING:

-  La-Sektion
-  La-Balise med kilometrering
-  Hastighedsnedsættelse følger
-  Hastighedsnedsættelse begynder
-  Hastighedsnedsættelse ophører

	Verifieret 21.03.01 ALX Aflever		Adresse Banestyrelsen Pøstvej 10 2100 København Ø	Projektering Adria Danmark Pilestræde 18 1112 København K.
	Godkendt af Banestyrelsen			
Tegning:	1. udgave Dato og initialet	Seneste udgave Dato og initialet	MØ	Tegningsnavn Peberholm Fra Danmark mod Sverige Sektion 2 og Sektion 3 Hovedspor 1 "Nedsår"
Konstrueret	16.01.2001 MKR	01.08.2003 MKR	Evt. Evt.	
Kontroleret	31.01.2001 MBT	07.08.2003	03.00	
Godkendt	Sprog	Udgave 03.00	01.08.2003	Tegningsnr. DK-SE 02-03.01
© Copyright Banestyrelsen	Sprog	Udgave 03.00	01.08.2003	Sideaf side 3 af 3



STATSBANEN
 OVERSICHTSPLAN
 KØBENHAVNS LUFTHAVN
 KASTRUP

NOTE
 See signal location and location of signals, stop location
 of signals

REMARKS
 See signal location and location of signals, stop location
 of signals

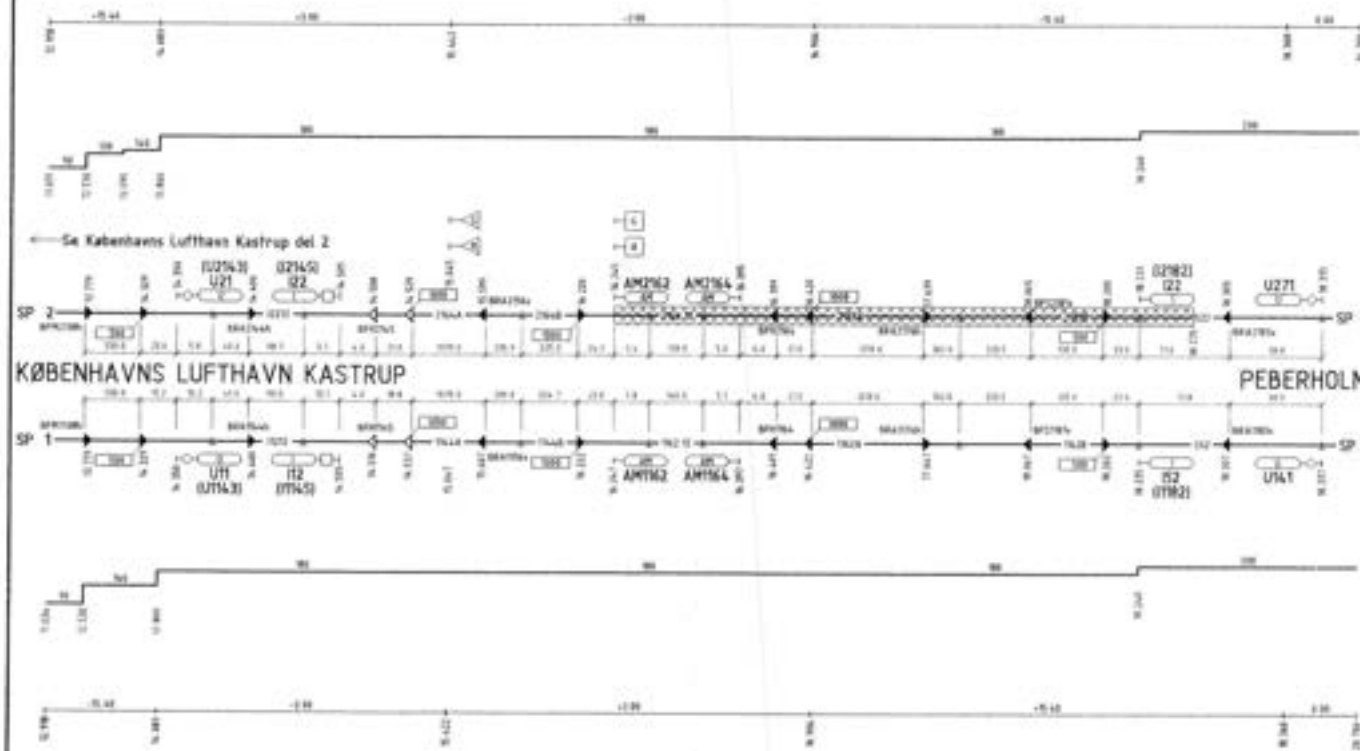
SIGNAL LOCATION

- Signal location
- Signal location
- Signal location
- ◇— Signal location

KØBENHAVNS LUFTHAVN KASTRUP		TECHNICAL SPECIFICATIONS	
Scale:	1:1000	Sheet:	1/1
Date:	1998	Author:	...
Project:	...	Checked:	...
Client:	...	Approved:	...

KØBENHAVNS LUFTHAVN KASTRUP

STRÆKNINGSNUMMER 1260M
 ATC-RETNING Cph-PbmA
 ATC-RETNING Pbm-Cph



KØBENHAVNS LUFTHAVN KASTRUP - PEBERHOLM

NOTE:

Kun de angivne kilometringer ved La-balisering må anvendes, øvrige kilometringer er vejledende.

BEMÆRK:

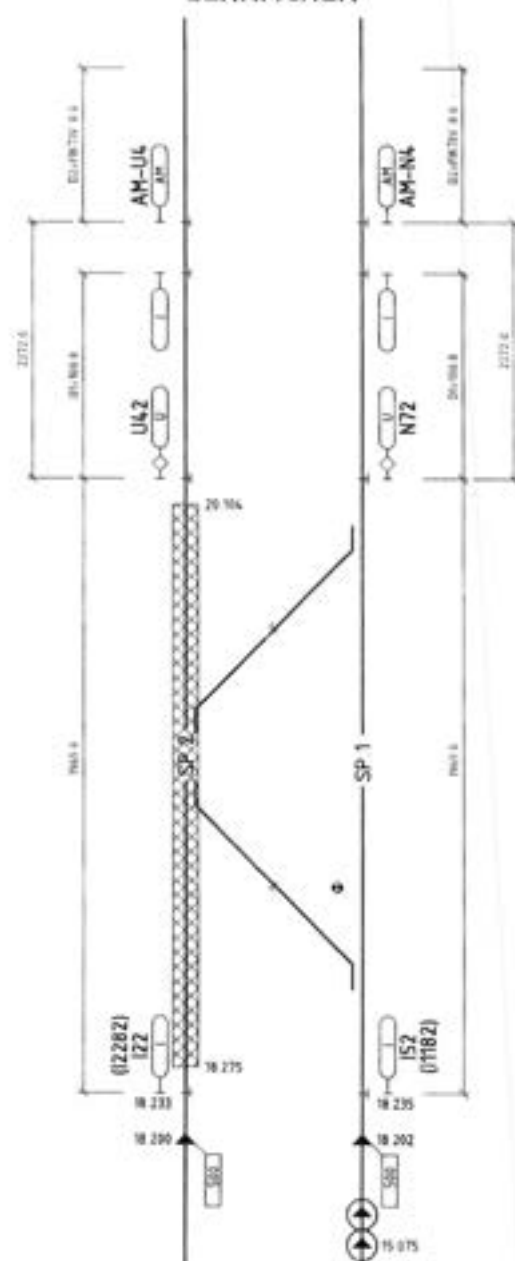
Denne tegning er lavet på baggrund af tegning 47 nr. 5417

SIGNATURFORKLARING

- La-Sektion
- La-Balise med kilometring
- Hastighedsnedsettelse følger
- Hastighedsnedsettelse begynder
- Hastighedsnedsettelse ophører

	Version: 02.03.01 ALA Alene	Adresse: Banedanmark Arnieks Plads 10 2100 København Ø	Projekt: Arnieks Plads A/S Arnie Jessens Allé 11 2000 København S
	Godkendt af Banedanmark: <i>Richard W. Nielsen</i>		
Årsag: 1 udgave Dato og udgave: 14.01.2001 0001	Den nye udgave: Dato og udgave: 14.04.2008 0004	Tegningsnr.: Københavns Lufthavn Kastrup - Peberholm Fra Danmark mod Sverige Sektion 2 og Sektion 3 Hovedspor 2 "Uppåbår"	
Godkendt: 01.01.2001 0001	Godkendt: 03.01.2008 0001	Tegning: DK-SE 02-03.02	
4 Georgs Banedanmark	Serie: 02.01	Udgivet: 14.04.2008	Side nr. af side: 2 af 3

LERNACKEN



PEBERHOLM

KØBENHAVNS LUFTHAVN
KASTRUP





NOTE

Kun de angivne kilometreringer ved La-baliserne må anvendes, øvrige kilometreringer er vejledende

BEMÆRK:

Denne tegning er lavet på baggrund af tegning 47 nr. 5418

SIGNATURFORKLARING:

-  La-Sektion
-  La-Balise med kilometrering
-  Hastighedsnedsættelse følger
-  Hastighedsnedsættelse begynder
-  Hastighedsnedsættelse ophører

	Verificeret 22.03.01 ALA	Adresse Banestyrelsen Pilestræde 10 2100 København Ø	Projektering Actina Danmark Pilestræde 58 1512 København K
	Afleveret Godkendt af Banestyrelsen		
Tegning: 1. udgave Dato og initialet	Seneste udgave: Dato og initialet	Mål: 1:0:00	Tegningsnavn Peberholm Fra Danmark mod Sverige Sektion 2 og Sektion 3 Hovedspor 2 "Uppsårl"
Konstrueret: 15.01.2001 MKB	01.08.2003 MKB	Enhed	
Kontrolleret: 31.01.2001 BBT	02.08.2003 BBT		
Godkendt			
©-Copyright Banestyrelsen	Spring	Udgave 03.00 01.08.2003	Tegningsnr. DK-SE 02-03.02
			Side/nr 3 af 3

Konstr	Tegn	Konstr	Rev. aft. udførelsen	a	b	c	d	e	f	Mætninger	g	h	i	k	l	m	n	artotek
2001	06.01.02	23.05.01																
Sia	Mus	FR	SMS															

Strækning	Kilometrering	Spor	Retning	Version	Dato	Del
3000	3858	40	A	0	6-4-2001	1/2

Balisetype	La	Ekstra Balise	Signal ID	LA40_ek2+3
Forsignalering		SBE	Filnavn	02WR03RJ.18A
Linieleder		SNR		

Telegram:	0	1	2	3	4	5	6	7
ZLa1T								
ZLa1I	3000	0	0	0	0	0	0	0
LLa1T								
LLa1I	3858	0	0	0	0	0	0	0
NG1T								
ZLa2T								
ZLa2I	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa2T								
LLa2I	0	0	0	0	0	0	0	0
NG2T								
ZLa3T								
ZLa3I	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa3T								
LLa3I	0	0	0	0	0	0	0	0
NG3T								
GK	3	0	0	0	0	0	0	0
AGKS	3	3	3	3	3	3	3	3
TLa1	2	8	8	8	8	8	8	8
VLa1	40	0	0	0	0	0	0	0
VDLa1	0	0	0	0	0	0	0	0
ZLa1	3000	0	0	0	0	0	0	0
LLa1	4000	0	0	0	0	0	0	0
NG1	-16	0	0	0	0	0	0	0
TLa2	8	8	8	8	8	8	8	8
VLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
VDLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
ZLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
NG2	0	0	0	0	0	0	0	0
TLa3	8	8	8	8	8	8	8	8
VLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
VDLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
ZLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
NG3	0	0	0	0	0	0	0	0

ATC Kodeskemaer

Banestyrelsen	LA Øresund	nr.	Aflever
---------------	------------	-----	---------

Konstr	Tegn.	Kontr.	Rev. eft. udførelsen	Cartotek
2001	06.01.01	06.05.01		
Sia	MW	SP	SHS	

Strækning	Kilometrering	Spor	Retning	Version	Dato	Del
3000	3858	40	A	0	6-4-2001	2/2

Signal ID LA40_sek2+3
 Filnavn 024R03RJ.18A

Telegram:	8	9	10	11	12	13	14	15
ZLa17								
ZLa1	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa17								
LLa1	0	0	0	0	0	0	0	0
NG17								
ZLa27								
ZLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa27								
LLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
NG27								
ZLa37								
ZLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa37								
LLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
NG37								
GK	0	0	0	0	0	0	0	0
AGKS	3	3	3	3	3	3	3	3
TLa1	8	8	8	8	8	8	8	8
VLa1	0	0	0	0	0	0	0	0
VDLa1	0	0	0	0	0	0	0	0
ZLa1	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa1	0	0	0	0	0	0	0	0
NG1	0	0	0	0	0	0	0	0
TLa2	8	8	8	8	8	8	8	8
VLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
VDLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
ZLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
NG2	0	0	0	0	0	0	0	0
TLa3	8	8	8	8	8	8	8	8
VLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
VDLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
ZLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
NG3	0	0	0	0	0	0	0	0

ATC Kodeskemaer

Banestyrelsen	LA Øresund	nr.	Afløser
---------------	------------	-----	---------

Konstr	Tegn	Kontr	Rev. aft. udførelsen	a	b	c	d	e	f	g	h	i	m	n	artotek	
																2001
Sia																

Strækning	Kilometrering	Spor	Retning	Version	Dato	Del
3000	3858	80	A	0	6-4-2001	1/2
Balisetype	La	Ekstra Balise	Signal ID	LAB0_sek2+3		
Forsignalering		SBE	Filnavn	02WR03RJ.2GA		
Linieleder		SNR				

Telegram:	0	1	2	3	4	5	6	7
ZLa1T								
ZLa1I	3000	0	0	0	0	0	0	0
LLa1T								
LLa1I	3858	0	0	0	0	0	0	0
NG1T								
ZLa2T								
ZLa2I	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa2T								
LLa2I	0	0	0	0	0	0	0	0
NG2T								
ZLa3T								
ZLa3I	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa3T								
LLa3I	0	0	0	0	0	0	0	0
NG3T								
GK	3	0	0	0	0	0	0	0
AGNS	3	3	3	3	3	3	3	3
TLa1	2	8	8	8	8	8	8	8
VLa1	80	0	0	0	0	0	0	0
VDLa1	0	0	0	0	0	0	0	0
ZLa1	3000	0	0	0	0	0	0	0
LLa1	4000	0	0	0	0	0	0	0
NG1	-16	0	0	0	0	0	0	0
TLa2	8	8	8	8	8	8	8	8
VLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
VDLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
ZLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
NG2	0	0	0	0	0	0	0	0
TLa3	8	8	8	8	8	8	8	8
VLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
VDLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
ZLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
NG3	0	0	0	0	0	0	0	0

ATC Kodeskemaer

Banestyrelsen	LA Øresund	nr.	Aflaser
---------------	------------	-----	---------

Konstr.	Tegn.	Kontr.	Rev. aft. udførelsen	a	b	c	d	e	f	g	h	i	k	l	m	n	artotek
2001	06.04.01	23.05.01															
Sia	MKS	EP	545														

Strækning	Kilometrering	Spor	Retning	Version	Dato	Del
3000	3858	80	A	0	6-4-2001	2/2

Signal ID LA80_ sek2+3

Filnavn 02WR03RJ.2CR

Telegram:	8	9	10	11	12	13	14	15
LLa1T								
LLa1I	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa1T								
LLa1I	0	0	0	0	0	0	0	0
NG1T								
LLa2T								
LLa2I	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa2T								
LLa2I	0	0	0	0	0	0	0	0
NG2T								
LLa3T								
LLa3I	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa3T								
LLa3I	0	0	0	0	0	0	0	0
NG3T								
GK	0	0	0	0	0	0	0	0
AGNS	3	3	3	3	3	3	3	3
TLa1	8	8	8	8	8	8	8	8
VLa1	0	0	0	0	0	0	0	0
VDLa1	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa1	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa1	0	0	0	0	0	0	0	0
NG1	0	0	0	0	0	0	0	0
TLa2	8	8	8	8	8	8	8	8
VLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
VDLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
NG2	0	0	0	0	0	0	0	0
TLa3	8	8	8	8	8	8	8	8
VLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
VDLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
NG3	0	0	0	0	0	0	0	0

ATC Kodeskemaer

Banestyrelsen

LA Øresund

nr.

Aftøser

a b c d e f g h i k l m n o p q r s t u v w x y z
 Retteser
 2000 23.01.01 25.01.01
 Sio 146 ETC BBY
 KURS D Teg. Antal
 2000 23.01.01 25.01.01
 Sio 146 ETC BBY

Strækning	Kilometrering	Spor	Retning	Version	Dato	Del
3200	1829	40	A	0	10-1-2001	1/2

Balissetype	La	Ekstra Balise	Signal ID	LA40_15/22
Forsignalering		SBE	Filnavn	034001S5.18A
Linieleder		SNR		

Telegram:	0	1	2	3	4	5	6	7
ZLa1T								
ZLa1I	3200	0	0	0	0	0	0	0
LLa1T								
LLa1I	1829	0	0	0	0	0	0	0
NG1T								
ZLa2T								
ZLa2I	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa2T								
LLa2I	0	0	0	0	0	0	0	0
NG2T								
ZLa3T								
ZLa3I	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa3T								
LLa3I	0	0	0	0	0	0	0	0
NG3T								
GK	3	0	0	0	0	0	0	0
MGKS	3	3	3	3	3	3	3	3
TLa1	2	8	8	8	8	8	8	8
VLa1	40	0	0	0	0	0	0	0
VDLa1	0	0	0	0	0	0	0	0
ZLa1	3200	0	0	0	0	0	0	0
LLa1	1900	0	0	0	0	0	0	0
NG1	-4	0	0	0	0	0	0	0
TLa2	8	8	8	8	8	8	8	8
VLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
VDLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
ZLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
NG2	0	0	0	0	0	0	0	0
TLa3	8	8	8	8	8	8	8	8
VLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
VDLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
ZLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
NG3	0	0	0	0	0	0	0	0

ATC Kodeskemaer

Banestyrelsen	LA Øresund	nr.	Afløser
---------------	------------	-----	---------

Konstr	Tegn.	Kontr.	Rev. aft. udførelsen	Rettelser	g	h	i	k	l	m	n	o	p	q	r	s	t	u	v	w	x	y	z	
2000	23.01.01	ZSof.ej																						
Sic																								

Strækning	Kilometrering	Spor	Retning	Version	Dato	Del
3200	1829	40	A	0	10-1-2001	2/2

Signal ID LA40 15/22

Filnavn 034001s5.18a

Telegram:	8	9	10	11	12	13	14	15
ZLa1T								
ZLa1I	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa1T								
LLa1I	0	0	0	0	0	0	0	0
NG1T								
ZLa2T								
ZLa2I	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa2T								
LLa2I	0	0	0	0	0	0	0	0
NG2T								
ZLa3T								
ZLa3I	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa3T								
LLa3I	0	0	0	0	0	0	0	0
NG3T								
GK	0	0	0	0	0	0	0	0
ACKS	3	3	3	3	3	3	3	3
TLa1	8	8	8	8	8	8	8	8
VLa1	0	0	0	0	0	0	0	0
VDLa1	0	0	0	0	0	0	0	0
ZLa1	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa1	0	0	0	0	0	0	0	0
NG1	0	0	0	0	0	0	0	0
TLa2	8	8	8	8	8	8	8	8
VLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
VDLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
ZLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
NG2	0	0	0	0	0	0	0	0
TLa3	8	8	8	8	8	8	8	8
VLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
VDLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
ZLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
NG3	0	0	0	0	0	0	0	0

ATC Kodeskemaer

Banestyrelsen

LA Øresund

nr.

Attæse-

Kunstr. Tegnr. 2000 Bolol 25.01.01
 S.no. 1408/2pe BBY
 Rev. øst. udferølsen
 Rettelser
 a b c d e f g h i k l m n

Strækning	Kilometrering	Spor	Retning	Version	Dato	Del
3200	1829	80	A	0	10-1-2001	1/2

Balisetype	La	Ekstra Balise	Signal ID	LA80_15/22
Forsignalering		SBE	Filnavn	034001S5.2GA
Linieleder		SNR		

Telegram:	0	1	2	3	4	5	6	7
TL1T								
TL1I	3200	0	0	0	0	0	0	0
LL1T								
LL1I	1829	0	0	0	0	0	0	0
NG1T								
TL2T								
TL2I	0	0	0	0	0	0	0	0
LL2T								
LL2I	0	0	0	0	0	0	0	0
NG2T								
TL3T								
TL3I	0	0	0	0	0	0	0	0
LL3T								
LL3I	0	0	0	0	0	0	0	0
NG3T								
GK	3	0	0	0	0	0	0	0
AGKS	3	3	3	3	3	3	3	3
TL1	2	8	8	8	8	8	8	8
VL1	80	0	0	0	0	0	0	0
VDL1	0	0	0	0	0	0	0	0
TL1	3200	0	0	0	0	0	0	0
LL1	1900	0	0	0	0	0	0	0
NG1	-4	0	0	0	0	0	0	0
TL2	8	8	8	8	8	8	8	8
VL2	0	0	0	0	0	0	0	0
VDL2	0	0	0	0	0	0	0	0
TL2	0	0	0	0	0	0	0	0
LL2	0	0	0	0	0	0	0	0
NG2	0	0	0	0	0	0	0	0
TL3	8	8	8	8	8	8	8	8
VL3	0	0	0	0	0	0	0	0
VDL3	0	0	0	0	0	0	0	0
TL3	0	0	0	0	0	0	0	0
LL3	0	0	0	0	0	0	0	0
NG3	0	0	0	0	0	0	0	0

ATC Kodeskemaer

Banestyrelsen	LA Øresund	nr.	Atlaser
---------------	------------	-----	---------

Konstr. Teg. Kontr. Rev. ett. udførelsen
 2000 250101 2501.01
 Sia ~~HWB~~ BBY

a b c d e f Rettelser g h i k l m n o p q r s t u v w x y z aa

Strækning	Kilometrering	Spor	Retning	Version	Dato	Del
3200	1829	80	A	0	10-1-2001	2/2

Signal ID LA80 15/22
 Filnavn 03400165.20A

Telegram:	8	9	10	11	12	13	14	15
ZLa1T								
ZLa1I	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa1T								
LLa1I	0	0	0	0	0	0	0	0
NG1T								
ZLa2T								
ZLa2I	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa2T								
LLa2I	0	0	0	0	0	0	0	0
NG2T								
ZLa3T								
ZLa3I	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa3T								
LLa3I	0	0	0	0	0	0	0	0
NG3T								
CK	0	0	0	0	0	0	0	0
ACKS	3	3	3	3	3	3	3	3
TLa1	8	8	8	8	8	8	8	8
VLa1	0	0	0	0	0	0	0	0
VDLa1	0	0	0	0	0	0	0	0
ZLa1	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa1	0	0	0	0	0	0	0	0
NG1	0	0	0	0	0	0	0	0
TLa2	8	8	8	8	8	8	8	8
VLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
VDLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
ZLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
NG2	0	0	0	0	0	0	0	0
TLa3	8	8	8	8	8	8	8	8
VLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
VDLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
ZLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
NG3	0	0	0	0	0	0	0	0

ATC Kodeskemaer

Banestyrelsen	LA Øresund	nr.	Attasert
---------------	------------	-----	----------

Konstr	Tegn	Konstr.	Rev. ett. udførelsen	a	b	c	d	e	f	g	h	i	k	l	m	n	Artikler
2000	23.01.01	25.01.01															
Sia	MUS	BBY															

Strækning	Kilometrering	Spor	Retning	Version	Dato	Del
0	0	40	A	0	20-1-1994	1/2

Balisetype	La	Ekstra Balise	Signal ID	OPHEV
Forsignalering		SBE	Filnavn	0000000.18A
Linieleder		SNR		

Telegram:	0	1	2	3	4	5	6	7
SLa1T								
SLa1I	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa1T								
LLa1I	0	0	0	0	0	0	0	0
NG1T								
SLa2T								
SLa2I	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa2T								
LLa2I	0	0	0	0	0	0	0	0
NG2T								
SLa3T								
SLa3I	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa3T								
LLa3I	0	0	0	0	0	0	0	0
NG3T								
GK	3	0	0	0	0	0	0	0
AGKS	1	1	1	1	1	1	1	1
TLa1	7	8	8	8	8	8	8	8
VLa1	40	0	0	0	0	0	0	0
VDLa1	0	0	0	0	0	0	0	0
SLa1	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa1	0	0	0	0	0	0	0	0
NG1	0	0	0	0	0	0	0	0
TLa2	8	8	8	8	8	8	8	8
VLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
VDLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
SLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
NG2	0	0	0	0	0	0	0	0
TLa3	8	8	8	8	8	8	8	8
VLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
VDLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
SLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
NG3	0	0	0	0	0	0	0	0

ATC Kodeskemaer

Banestyrelsen	LA Øresund	nr.	Attest
---------------	------------	-----	--------

Konstr. Tegn. Kontnr. Rev. ett. udgørelsen
 2000 23.01.01 (25.01.01)
 Sja Muc ~~BBY~~ BBY
 a b c d e f g h i k l m n

Strækning	Kilometrering	Spor	Retning	Version	Dato	Del
0	0	40	A	0	20-1-1994	2/2

Signal ID OPHEV
 Filnavn 00000000.18A

Telegram:	8	9	10	11	12	13	14	15
2La1T								
2La1I	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa1T								
LLa1I	0	0	0	0	0	0	0	0
NG1T								
2La2T								
2La2I	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa2T								
LLa2I	0	0	0	0	0	0	0	0
NG2T								
2La3T								
2La3I	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa3T								
LLa3I	0	0	0	0	0	0	0	0
NG3T								
GK	0	0	0	0	0	0	0	0
AGKS	1	1	1	1	1	1	1	1
TLa1	8	8	8	8	8	8	8	8
VLa1	0	0	0	0	0	0	0	0
VDLa1	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa1	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa1	0	0	0	0	0	0	0	0
NG1	0	0	0	0	0	0	0	0
TLa2	8	8	8	8	8	8	8	8
VLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
VDLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
NG2	0	0	0	0	0	0	0	0
TLa3	8	8	8	8	8	8	8	8
VLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
VDLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
2La3	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
NG3	0	0	0	0	0	0	0	0

ATC Kodeskemaer

Banestyrelsen	LA Øresund	nr.	Attaler
---------------	------------	-----	---------

Konstr.	Tegn.	Kontr.	Rev. eft. udførelsen	a	b	c	d	e	f	g	h	i	k	l	m	n	Antallet
2000	Z301.01	ZS.01.01															
Sia	<i>Mus</i>	<i>PR</i>	<i>BBY</i>														

Strækning	Kilometrering	Spor	Retning	Version	Dato	Del
0	0	80	A	0	21-1-1994	1/2

Balisetype La Ekstra Balise Signal ID OFHEV
 Forsignalering SBE Filnavn 00000000.2GA
 Linieleder SNR

Telegram:	0	1	2	3	4	5	6	7
ZLa1T								
ZLa1I	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa1T								
LLa1I	0	0	0	0	0	0	0	0
NG1T								
ZLa2T								
ZLa2I	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa2T								
LLa2I	0	0	0	0	0	0	0	0
NG2T								
ZLa3T								
ZLa3I	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa3T								
LLa3I	0	0	0	0	0	0	0	0
NG3T								
GK	3	0	0	0	0	0	0	0
AGKS	1	1	1	1	1	1	1	1
TLa1	7	8	8	8	8	8	8	8
VLa1	80	0	0	0	0	0	0	0
VOLA1	0	0	0	0	0	0	0	0
ZLa1	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa1	0	0	0	0	0	0	0	0
NG1	0	0	0	0	0	0	0	0
TLa2	8	8	8	8	8	8	8	8
VLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
VOLA2	0	0	0	0	0	0	0	0
ZLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
NG2	0	0	0	0	0	0	0	0
TLa3	8	8	8	8	8	8	8	8
VLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
VOLA3	0	0	0	0	0	0	0	0
ZLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
NG3	0	0	0	0	0	0	0	0

ATC Kodeskemaer

Banestyrelsen

LA Øresund

nr.

Attester

Konst	Tegn	Kont	Rev. ett. udtelesen	a	b	c	d	e	f	g	h	i	k	l	m	n	navn
2000	B. 41.01	25.01.0															
Sia	MSE	BBY															

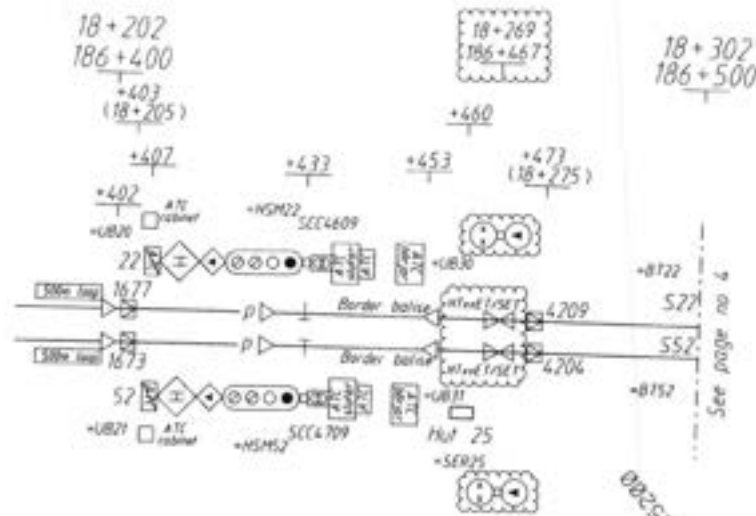
Strækning	Kilometrering	Spor	Retning	Version	Dato	Del
0	0	80	A	0	21-1-1994	2/2

Signal ID: OPREV
 Filnavn: 00000000.2GA

Telegram:	8	9	10	11	12	13	14	15
3La1T								
3La1I	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa1T								
LLa1I	0	0	0	0	0	0	0	0
NG1T								
3La2T								
3La2I	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa2T								
LLa2I	0	0	0	0	0	0	0	0
NG2T								
3La3T								
3La3I	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa3T								
LLa3I	0	0	0	0	0	0	0	0
NG3T								
GK	0	0	0	0	0	0	0	0
AGKS	1	1	1	1	1	1	1	1
TLa1	8	8	8	8	8	8	8	8
VLa1	0	0	0	0	0	0	0	0
VDLa1	0	0	0	0	0	0	0	0
3La1	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa1	0	0	0	0	0	0	0	0
NG1	0	0	0	0	0	0	0	0
TLa2	8	8	8	8	8	8	8	8
VLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
VDLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
3La2	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
NG2	0	0	0	0	0	0	0	0
TLa3	8	8	8	8	8	8	8	8
VLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
VDLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
3La3	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
NG3	0	0	0	0	0	0	0	0

ATC Kodeskemaer

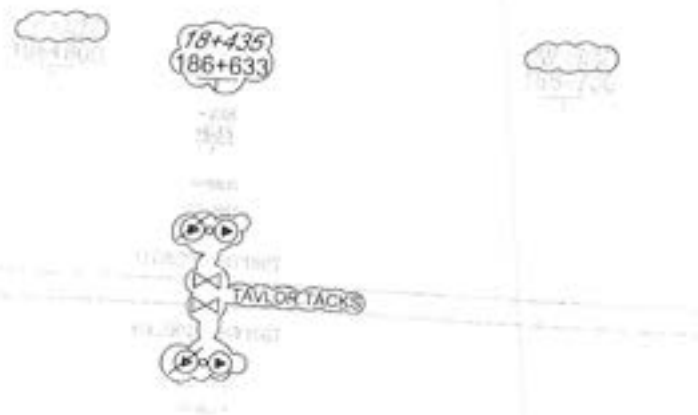
Banestyrelsen	LA Øresund	nr.	Alloer
---------------	------------	-----	--------



1. CAD system: MicroStation
2. Filename: 350120
3. Scale: 1:1000
4. All measurements according to chainage along referenceline
5. Complete item designation for catenary pole not shown. Please refer to Catenary system.doc
6. Complete item designation for insulation joints and points not shown. Please refer to Track system.doc
7. Chainage in italics refer to kilometrage system

E = 115200
N = 2698000

		<table border="1"> <thead> <tr> <th>Rev</th> <th>Drawn</th> <th>Designed</th> <th>Checked</th> <th>Approved</th> <th>Date</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td> <td>ATC</td> <td>ATC</td> <td>ATC</td> <td>ATC</td> <td>18.02.02</td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>ATC</td> <td>ATC</td> <td>ATC</td> <td>ATC</td> <td>18.02.02</td> </tr> </tbody> </table>	Rev	Drawn	Designed	Checked	Approved	Date	1	ATC	ATC	ATC	ATC	18.02.02	2	ATC	ATC	ATC	ATC	18.02.02
Rev	Drawn	Designed	Checked	Approved	Date															
1	ATC	ATC	ATC	ATC	18.02.02															
2	ATC	ATC	ATC	ATC	18.02.02															
		<p>SIGNALPLAN INTERLOCKING AND ATC SYSTEM CH 18+202 - 18+302 SIC2</p>																		
		<p>Project: Øresund Link Drawing: SIC2</p>																		



Notes

1. CAD system: MicroStation
2. Filename: 350120
3. Scale: 1:1000
4. All measurements according to chainage along referenceline
5. Complete item designation for catenary pole not shown. Please refer to Catenary system.doc
6. Complete item designation for insulation joints and points not shown. Please refer to Track system.doc
7. Chainage in italics refer to kilometrage system

		Rev	Station	Designer	Checked	Approved	Date
0	174	ØRESUNDSTRØM	ØRESUNDSTRØM	ØRESUNDSTRØM	ØRESUNDSTRØM	ØRESUNDSTRØM	02/09/11
SIGNALPLAN INTERLOCKING AND ATC SYSTEM CH. 18+402 - 18+502 SE2							
Number	Version	Drawing		File			
2/2		00-A-0063-350120					

0 Tillfälliga hastighetsnedsättningar Öresundsbron

0.1 Förutsättningar

Nedsättningsystemet bygger på sektioner som skall hastighetsnedsättas. I normalfallen använder man sig endast av börjanpunkter med tillhörande förvarningar. Börjanpunkterna har samtidigt funktionen att avsluta en nedsättning i motsatt riktning. Det betyder att man även vid nedsättningar som omfattar mer än en sektion i princip endast lägger ut en börjanpunkt med tillhörande förvarningar.

0.1.1 Viktiga undantag

Det finns dock två viktiga undantag. Det ena är om nedsättningen går över teknikgränsen. I ett sådant fall skall alltid extra hastighetstavlor och extra uppdateringsbalisgrupper för det andra landets ATC läggas vid teknikgränsen. Det andra undantaget är när den ena av flera angränsande nedsättningar omfattar en sektion med växlar som vid Peberholm och Lernacken. Sektioner som omfattar Peberholm och Lernacken måste då utrustas på angränsande spår.

0.2 Utförande

Alla nedsättningar gäller en hastighetssänkning på mer än 40 km/h vilket innebär att alla förvarningar skall dubbleras.

Signalstyrda förvarningar skall inte användas på Öresundsbrokonsortiets spår. Växlarna på Peberholm och Lernacken gör att nedsättningarna där och angränsande sektioner kan slå igenom på båda spåren och därför måste förvarning ske på båda spåren. De förvarningar gällande endast ett spår som läggs vid Lernacken i riktning mot Danmark på Banverkets spår utrustas med signalstyrning.

0.2.1 Beteckningar

I riktning från Sverige till Danmark går tåg med udda nummer som möter signaler med udda nummer.

Börjanpunkterna på nedsättningarna numreras enligt samma princip med udda nummer mot DK och jämna mot SE. Alla börjanpunkter på svenskt ATC benämns SE följt av ett nummer enligt ovan samt U och/eller N beroende på om det gäller upp- och/eller nedspår.

0.2.2 Tavlor

Hastighetsnedsättningarna förses med tavlor enligt BVF 544.94002 "Tillfälliga hastighetsnedsättningar".

Eventuella permanenta hastighetstavlor och tillhörande orienteringstavlor som visar högre hastighet än den tillfälliga nedsättningen skall täckas över.

Balisgrupperna behöver inte ändras eftersom en tillfällig ET-nedsättning endast kan avslutas av ATC-beskedet SET (Slut på ET-nedsättning).

I kodtabeller finns angivet vilka tavlor som skall placeras ut respektive övertäckas för börjanpunkterna.

0.2.3 Indelning

Peberholm görs till en sektion med gränsen i väster vid km 18.269 och i öster vid km 20.104.

Gräns mot Banverket läggs vid landfästet i Sverige vid km 29.119

Avståndet mellan Peberholm och Lernacken är ca 9km. Detta delas i 4 delar som blir ca 2,2km vardera.



Upplägget blir då enligt följande:



Km-tal	Sektion	Börjanpunkt DK -> SE Nedspår	Börjanpunkt SE -> DK Nedspår	Börjanpunkt DK -> SE Uppspår	Börjanpunkt SE -> DK Uppspår
18.269		SE2N	SE11N	SE2U	SE11U
↓	3				
20.104		SE4N	SE9N	SE4U	SE9U
↓	4				
22.286		SE6N	SE7N	SE6U	SE7U
↓	5				
24.290		SE8N	SE5N	SE8U	SE5U
↓	6				
26.650		SE10N	SE3N	SE10U	SE3U
↓	7				
29.119 (281.134)		SE12N	SE1N	SE12U	SE1U

0.2.4 Placering av balisgrupper




I den mån det varit möjligt har balisgrupperna anpassas till placeringen av trapporna mellan bil och järnvägsdäck på bron.




0.2.5 Förklaring till "Optiskt besked, Avstånd m.m." i kodtabeller.


	HT40		HT80
---	------	---	------

	<		>
---	---	---	---

	OT40		OT80
--	------	--	------

	OT40 + N-spår		OT40 + U-spår		OT80 + N-spår
---	---------------------	---	---------------------	---	---------------------

	OT80 + U-spår		OT40 + 1100m		OT80 + 1100m
---	---------------------	---	--------------------	---	--------------------

	FT		OT + <
---	----	---	--------

2 Sektion 3, SE2 km 18+269

SE2N och SE2U

Dessa nedsättningar gäller avsnittet sektion 3 som omfattar Peberholm station och förvarnas helt i dansk ATC.

Börjanpunkterna för sektion 3 i riktning DK-SE placeras strax efter signal Phm 22 resp. Phm 52. Börjanpunkterna läses in i svensk ATC för att denna skall övervaka den nedsatta hastigheten efter att svensk ATC tagit över. Om svensk ATC inte startar/tar över fortsätter dansk ATC att övervaka 40. På grund av växlarna på Peberholm måste förvarning i dansk ATC ske på båda spåren.

2.1 Nedsättning endast på sektion 3

Tavlor

Övertäckning av tavlor gällande riktning DK-SE på sektion 3 utföres enligt kodtabeller för börjanpunkter SE2.

Utrustning

Följande utrustning enligt kodtabeller skall placeras ut vid hastighetsnedsättning för börjanpunkter SE2:

Sektion 3, N- och U-spår.

I Danmark förvarningar enligt dansk dokumentation.

Kodtabell: SE2N/U xx km/h.

2.2 Nedsättningar över flera sammanhängande sektioner

2.2.1 Sektion 3 som längst till och med sektion 6

Tavlor

Övertäckning av tavlor gällande riktning DK-SE på sektion 3 utföres enligt kodtabeller för börjanpunkter SE2.

Utrustning

Följande utrustning enligt kodtabeller skall placeras ut vid hastighetsnedsättning för börjanpunkter SE2:

Sektion 3, N- och U-spår som längst till och med sektion 6.

I Danmark förvarningar enligt dansk dokumentation.

Kodtabell: SE2N/U xx km/h.

2.2.2 Sektion 3 till och med sektion 7

Tavlor

Övertäckning av tavlor gällande riktning DK-SE på sektion 3 utföres enligt kodtabeller för börjanpunkter SE2.

Övertäckning av tavlor gällande riktning DK-SE på sektion 7 utföres enligt kodtabeller för övertäckning vid sammansatta sektioner.

Utrustning

Följande utrustning enligt kodtabeller skall placeras ut vid hastighetsnedsättning för börjanpunkter SE2:

Sektion 3, N- och U-spår till och med sektion 7, N- och U-spår.

I Danmark förvarningar enligt dansk dokumentation.

Kodtabell: SE2N/U xx km/h.

Kodtabell: Sektion 7, N- och U-spår taylor att övertäcka i riktning DK-SE.

Sektion 3, N- och U-spår in på sektion 4, N-spår till och med sektion 7, N-spår.

I Danmark förvarningar enligt dansk dokumentation.

Kodtabell: SE2N/U xx km/h.

Kodtabell: Sektion 7, N-spår taylor att övertäcka i riktning DK-SE.

Sektion 3, N- och U-spår in på sektion 4, U-spår till och med sektion 7, U-spår.

I Danmark förvarningar enligt dansk dokumentation.

Kodtabell: SE2N/U xx km/h.

Kodtabell: Sektion 7, U-spår taylor att övertäcka i riktning DK-SE.

2.2.3 Sektion 3 till och med sektion Lernacken

Taylor

Övertäckning av taylor gällande riktning DK-SE på sektion 3 utföres enligt kodtabeller för börjanpunkter SE2.

Övertäckning av taylor gällande riktning DK-SE på sektion 7 utföres enligt kodtabeller för övertäckning vid sammansatta sektioner.

Utrustning

Observera att, om en nedsättning med börjanpunkt SE2 sträcker sig över flera sammanhängande sektioner och slutar efter börjanpunkt SE12, sektion Lernacken och endast gällt det ena spåret, skall SE12 utrustas fullt på det andra spåret

Följande utrustning enligt kodtabeller skall placeras ut vid hastighetsnedsättning för börjanpunkter SE2:

Sektion 3, N- och U-spår till och med sektion Lernacken, N- och U-spår.

I Danmark förvarningar enligt dansk dokumentation.

Kodtabell: SE2N/U xx km/h.

Kodtabell: Sektion 7, N- och U-spår taylor att övertäcka i riktning DK-SE.

Sektion 3, N- och U-spår in på sektion 4, N-spår till och med sektion Lernacken, N- och U-spår.

I Danmark förvarningar enligt dansk dokumentation.

Kodtabell: SE2N/U xx km/h.

Kodtabell: SE12U xx km/h.

Kodtabell: Sektion 7, N-spår taylor att övertäcka i riktning DK-SE.

Sektion 3, N- och U-spår in på sektion 4, U-spår till och med sektion Lernacken, N- och U-spår.

I Danmark förvarningar enligt dansk dokumentation.

Kodtabell: SE2N/U xx km/h.

Kodtabell: SE12N xx km/h.

Kodtabell: Sektion 7, U-spår taylor att övertäcka i riktning DK-SE.

2.3 SE2/SE11 40 km/h, N- och U-spår vid sammansatta sektioner

KM-TAL Km+m	SPÅR one or	TAVLA (H) Rikt Typ		BALES Plc Typ		KODPROFFLAR X Y Z			ATC-besked	Optiskt besked, Avstånd m.m.	Närmaste trappa	Anmärkingar
		DK ↓ SE	HT	AB F	BA F	5	2	4				
18+269	N	DK ↓ SE	HT	AB F	BA F	5	2	4	HT40ET HT40ET	HT40 HT40		
18+269	U	DK ↓ SE	HT	AB F	BA F	5	2	4	HT40ET HT40ET	HT40 HT40		
18+435	N	DK ↓ SE		> Tavla övertäcks								
18+435	U	DK ↓ SE		> Tavla övertäcks								

HANDL BV/BRSE-SW	GRANSKAD JG	GODKÄND CMP
---------------------	----------------	----------------

GRANSKAD:	REV A JG	REV B JG	REV C AF/HUB	REV D <i>[Signature]</i>
-----------	-------------	-------------	-----------------	-----------------------------

2.4 SE2/SE11 40 km/h, N-spår vid sammansatta sektioner

KM-TAL Km+m	SPÅR smb nr	TAVLA (IP)		BALIS		KODPROPPAR			ATC-besked	Optiskt besked, Avstånd m.m.	Närmaste trappa	Anmärkningar
		Rikt	Typ	P/c	Typ	X	Y	Z				
18+269	N	DK	HT	AB	F	5	2	4	HT40ET	HT40		
		SE		BA	F	5	2	4	HT40ET	HT40		
18+269	U	DK	HT	AB	F	5	2	4	HT40ET	HT40		
		SE		BA	F	5	5	10	SET	>		
18+435	N	DK		> Tavla övertäcket								
		SE										
18+435	U	DK		> Tavla övertäcket								
		SE										

HANDL BV/BR5BE-SW	GRANSKAD JG	GODKÄND CMP
----------------------	----------------	----------------

GRANSKAD:	REV A JG	REV B JG	REV C AF/HUB	REV D <i>[Signature]</i>
-----------	-------------	-------------	-----------------	-----------------------------

2.5 SE2/SE11 40 km/h, U-spår vid sammansatta sektioner

KM-TAL. Km+m	SPÅR nr	TAVLA (P)		BALIS		KODPROPPAR			ATC-besked	Optiskt besked, Avstånd m.m.	Närmaste trappa	Anmärkningar
		Rikt	Typ	P/c	Typ	X	Y	Z				
18+269	N	DK	HT	AB	F	5	2	4	HT40ET	HT40		
		↓		BA	F	5	5	10	SET	>		
18+269	U	DK	HT	AB	F	5	2	4	HT40ET	HT40		
		↓		BA	F	5	2	4	HT40ET	HT40		
18+435	N	DK		> Tavla övertäcket								
		↓										
		SE										
18+435	U	DK		> Tavla övertäcket								
		↓										
		SE										

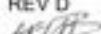
HANDL BV/BRSE-SW	GRANSKAD JG	GODKÄND CMP
---------------------	----------------	----------------

GRANSKAD:	REV A JG	REV B JG	REV C AF/HUB	REV D AF/HUB
-----------	-------------	-------------	-----------------	-----------------

2.6 SE2/SE11 80 km/h, N- och U-spår vid sammansatta sektioner

KM/TAL Km+m	SPÅR unc nr	TAVLA (H) Rikt Typ		BALIS Plc Typ		KODPROPPAR X Y Z			ATC-besked	Optiskt besked, Avstånd m.m.	Närmaste trappa	Anmärkningar	
		DK ↓ SE	HT	AB F	BA F	5	2	8					
18+269	N	DK ↓ SE	HT	AB F	BA F	5	2	8	HT80ET	HT80			
18+269	U	DK ↓ SE	HT	AB F	BA F	5	2	8	HT80ET	HT80			
18+435	N	DK ↓ SE		> Tavla övertäcket									
18+435	U	DK ↓ SE		> Tavla övertäcket									

HANDL BV/BRSE-SW	GRANSKAD JG	GOCKÄND CMP
---------------------	----------------	----------------

GRANSKAD:	REV A JG	REV B JG	REV C AF/HUB	REV D 
-----------	-------------	-------------	-----------------	--

2.7 SE2/SE11 80 km/h, N-spår vid sammansatta sektioner

KM-TAL Km+m	SPÅR unc nr	TAVLA (P) Rikt Typ		BALIS P/c Typ		KODPROPPAR X Y Z			ATC-besked	Optiskt besked, Avstånd m.m.	Närmaste trappa	Anmärkningar
		DK ↓ SE	HT	AB P	BA F							
18+269	N	DK ↓ SE	HT	AB P	BA F	5	2	8	HT80ET	HT80		
18+269	U	DK ↓ SE	HT	AB P	BA F	5	2	8	HT80ET	HT80		
18+435	N	DK ↓ SE		> Tavla övertäckes								
18+435	U	DK ↓ SE		> Tavla övertäckes								

HANDL BV/BRSBE-SW	GRANSKAD JG	GOCKÄND CMP
----------------------	----------------	----------------

GRANSKAD:	REV A JG	REV B JG	REV C AF/HUB	REV D <i>[Signature]</i>
-----------	-------------	-------------	-----------------	-----------------------------

2.8 SE2/SE11 80 km/h, U-spår vid sammansatta sektioner

KM-TAL. Km+m	SPÅR unc nr	TAVLA (P) Rikt Typ		BALIS Plc Typ		KODPROPPAR X Y Z			ATC-besked	Optiskt besked, Avstånd m.m.	Närmaste trappa	Anmärkningar	
		DK ↓ SE	HT	AB P	BA P	5	2	8					
18+269	N	DK ↓ SE	HT	AB P	BA P	5	2	8	HT80ET SET	HT80 >			
18+269	U	DK ↓ SE	HT	AB P	BA P	5	2	8	HT80ET HT80ET	HT80 HT80			
18+435	N	DK ↓ SE		> Tavla övertäcket									
18+435	U	DK ↓ SE		> Tavla övertäcket									

HANDL BV/BRSE-SW	GRANSKAD JG	GODKÄND CMP
---------------------	----------------	----------------

GRANSKAD:	REV A JG	REV B JG	REV C AF/HUB	REV D <i>AF/HUB</i>
-----------	-------------	-------------	-----------------	------------------------

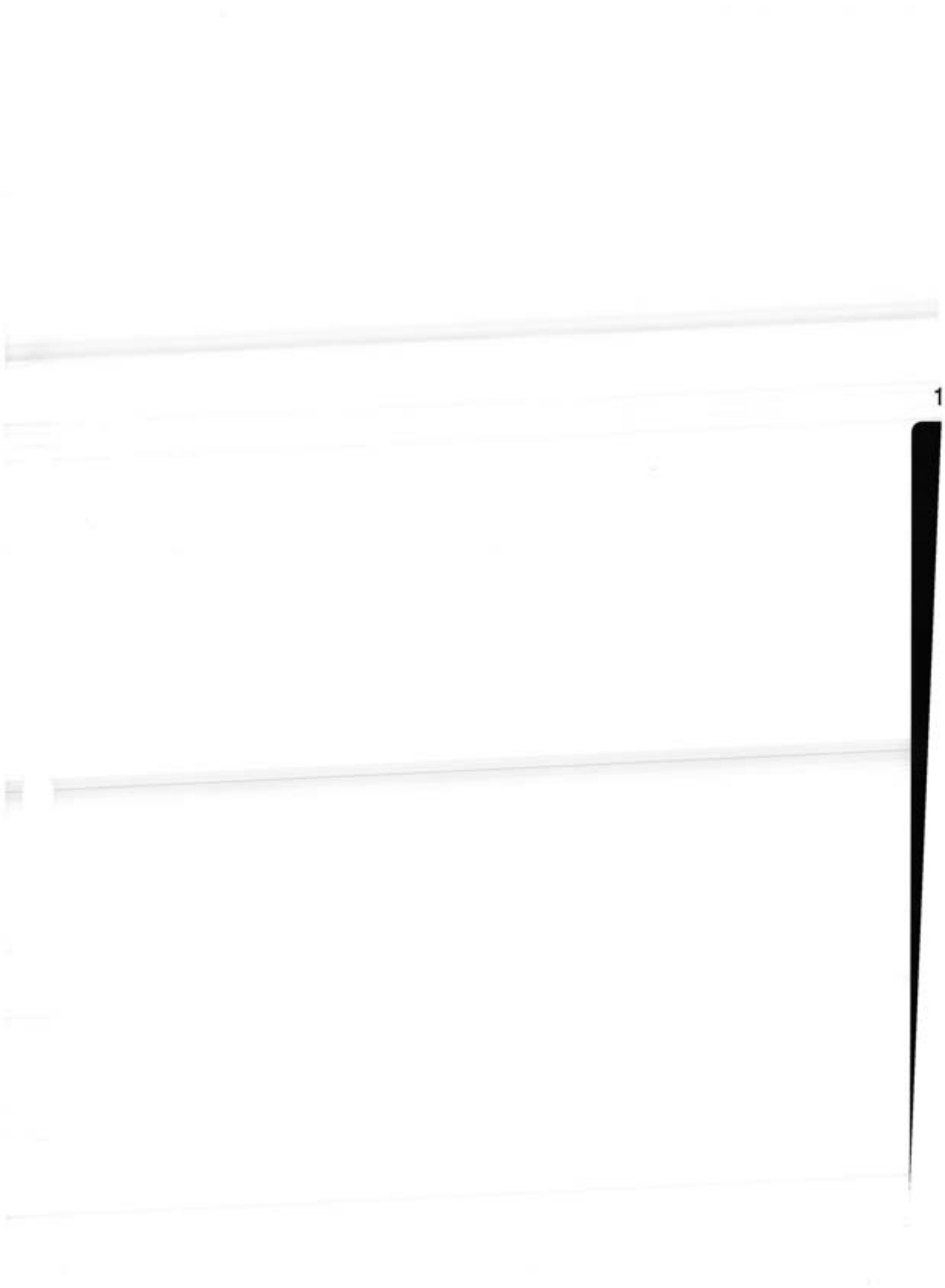
14 Övertäckning av tavlor vid sammansatta sektioner

14.1 Sektion 3, tavlor att övertäcka i riktning DK-SE.

KM-TAL Km+m	SPÄR une nr	TAVLA (P)		BALIS		KODPROPPAR			ATC-besked	Optiskt besked, Avstånd m.m.	Närmaste trappa	Anmärkningar
		Rikt	Typ	Plc	Typ	X	Y	Z				
18+435	N	DK ↓ SE		>		Tavla övertäcker						Se ritning SE2 blad 2
18+435	U	DK ↓ SE		>		Tavla övertäcker						Se ritning SE2 blad 2

HANDL BV/BRSE-SW	GRANSKAD JG	GODKÄND CMP
---------------------	----------------	----------------

GRANSKAD:	REV A JG	REV B JG	REV C AF/HUB	REV D 
-----------	-------------	-------------	-----------------	--



Dokumentation

Nedenfor oplyste tegninger anvendes ved udlægning af danske La - baliser og svenske baliser i sektion 4

Bemærk! Kun gældende versioner af nedenstående dokumentation må anvendes.

Tegningsnavn	Udgave	Tegningsnr.	Side
Peberholm Fra Danmark mod Sverige Sektion 4 Hovedspor 1 "Nødspår"	03.00 01.08.2003	DK-SE 04.01	1 af 1
Peberholm Fra Danmark mod Sverige Sektion 4 Hovedspor 2 "Uppspår"	03.00 01.08.2003	DK-SE 04.02	1 af 1

Tegningsnavn	Signal ID	Filnavn	Dato	Del	Version
ATC kodeskemaer, Banestyrelsen LA Øresund	LA40_UN7/42	02H80243.18A	10-1-2001	1-2	0
ATC kodeskemaer, Banestyrelsen LA Øresund	LA80_UN7/42	02H80243.2GA	10-1-2001	1-2	0

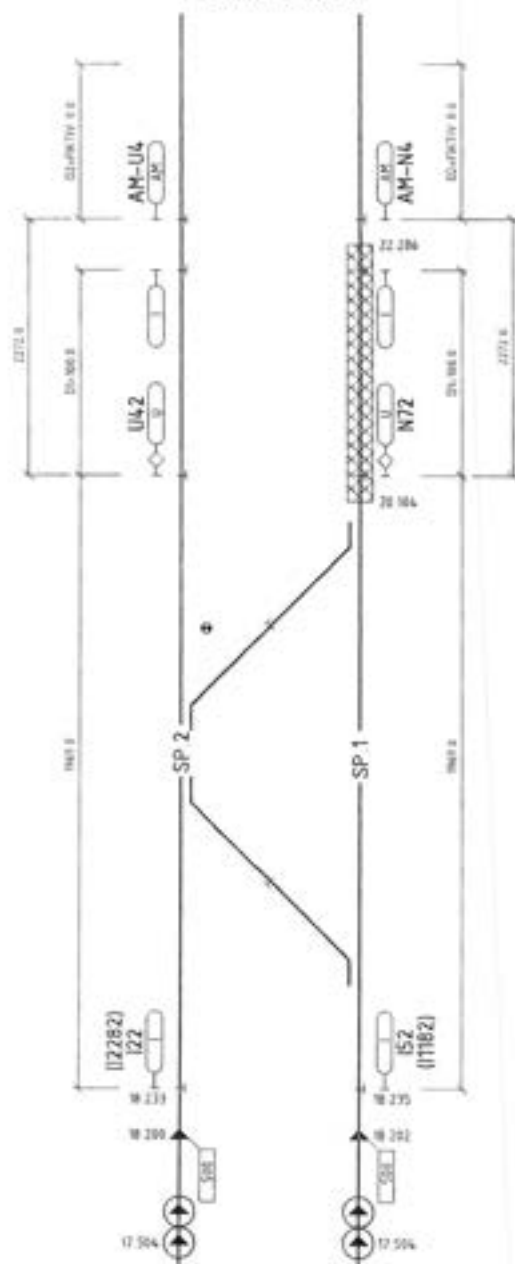
Tegningsnavn	Udgave	Tegningsnr.	Side
Signalplan, Interlocking and ATC system CH. 18+202 – 20+202, SE4U oversigt	02-04-2001 Rev. 0	00-A.0063-350141	0/4
Signalplan, Interlocking and ATC system CH. 18+202 – 18+302, SE4U	05-01-2021 Rev. X	00-A.0063-350141	1/4
Signalplan, Interlocking and ATC system CH. 18+302 – 18+402, SE4U	05-01-2021 Rev. X	00-A.0063-350141	2/4
Signalplan, Interlocking and ATC system CH. 19+102 – 19+202, SE4U	02-04-2001 Rev. 0	00-A.0063-350141	3/4
Signalplan, Interlocking and ATC system CH. 20+104 – 20+202, SE4U	02-04-2001 Rev. 0	00-A.0063-350141	4/4
Signalplan, Interlocking and ATC system CH. 18+202 – 20+202, SE4N oversigt	02-04-2001 Rev. 0	00-A.0063-350142	0/4
Signalplan, Interlocking and ATC system CH. 18+202 – 18+302, SE4N	05-01-2021 Rev. X	00-A.0063-350142	1/4
Signalplan, Interlocking and ATC system CH. 18+302 – 18+402, SE4N	05-01-2021 Rev. X	00-A.0063-350142	2/4
Signalplan, Interlocking and ATC system CH. 19+102 – 19+202, SE4N	02-04-2001 Rev. 0	00-A.0063-350142	3/4
Signalplan, Interlocking and ATC system CH. 20+102 – 20+202, SE4N	02-04-2001 Rev. 0	00-A.0063-350142	4/4
Tillfälliga hastighetsnedsättningar Öresundsbron	Rev. E 2021-01-05		3 (27)
Tillfälliga hastighetsnedsättningar Öresundsbron	Rev. E 2021-01-05		4 (27)
Tillfälliga hastighetsnedsättningar Öresundsbron	Rev. E 2021-01-05		5 (27)
Tillfälliga hastighetsnedsättningar Öresundsbron	Rev. E 2021-01-05		13 (27)
Tillfälliga hastighetsnedsättningar Öresundsbron	Rev. E 2021-01-05		14 (27)
Tillfälliga hastighetsnedsättningar Öresundsbron, 4 Sektion 4, SE4, km 20+104, 4.1 SE4N/U 40 km/h.	Rev. D	-	28/70
Tillfälliga hastighetsnedsättningar Öresundsbron, 4.2 SE4N/U 80 km/h.	Rev. D	-	29/70



04	05.01.2021	TJn	Dato	21.03.2001	Sektion 4 Fra Danmark mod Sverige La/Sth-nedsättningar	Side 1/2
03	02.07.2014	JAK	Bearb.	ALX		
02	01.08.2003	ECP	Kontr.	KPe / ECP		
01	08.05.2001	ALX	Godk.	ALX		
Vers.	Ændringer	Dato	Bearb.	Atkins Danmark, Rådgivning Sikring A Pilestræde 58, 1112 Kbh.		
Faneblad 10						

Tilfälliga hastighetsnedsättningar Öresundsbron, 4.3 SE4N 40 km/h.	Rev. D	-	30/70
Tilfälliga hastighetsnedsättningar Öresundsbron, 4.4 SE4U 40 km/h.	Rev. D	-	31/70
Tilfälliga hastighetsnedsättningar Öresundsbron, 4.5 SE4N 80 km/h.	Rev. D	-	32/70
Tilfälliga hastighetsnedsättningar Öresundsbron, 4.6 SE4U 80 km/h.	Rev. D	-	33/70

LERNACKEN








NOTE:

Kun de angivne kilometreringer ved La-baliserne må anvendes, øvrige kilometreringer er vejledende.

BEMÆRK:

Denne tegning er lavet på baggrund af tegning 47 nr. 5418.

SIGNATURFORKLARING:

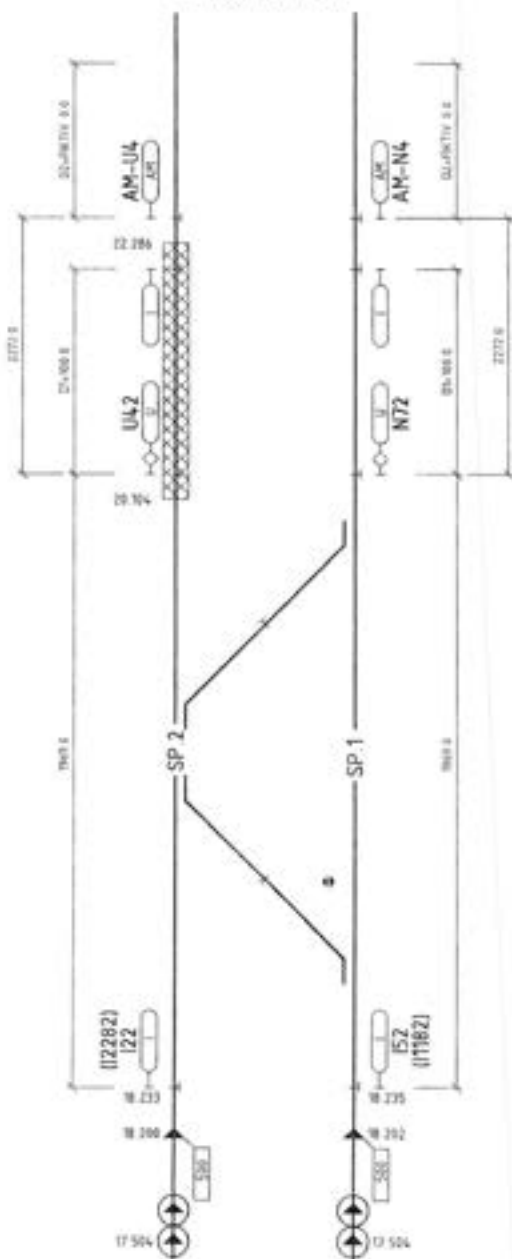
-  La-Sektion
-  La-Balise med kilometrering
-  Hastighedsnedsættelse følger
-  Hastighedsnedsættelse begynder
-  Hastighedsnedsættelse ophører

PEBERHOLM

KØBENHAVNS LUFTHAVN
KASTRUP

	Verificeret 22.03.01 ALX		Adresse Banestyrelsen Pakhusvej 10 2100 København Ø		Projektør Ankis Danmark Pilestrøde 68 1112 København K	
	Aflever		Godkendt af Banestyrelsen			
Tegning:	1. udgave Date og initialer	Seneste udgave Date og initialer	Mål	Tegningsnavn Peberholm Fra Danmark mod Sverige Sektion 4 Hovedspor 1 "Nedspår"		
Konstrueret	19.01.2001 MAB	01.08.2003 MAB	Endet			
Kontrolleret	31.01.2001 BBT	07.08.2003 JBJ				
Godkendt © Copyright Banestyrelsen	Sprag	Udgave 03.00 01.08.2003	Tegningsnr. DK-SE 04.01		Side/af side 1 af 1	

LERNACKEN



PEBERHOLM

KØBENHAVNS LUFTHAVN
KASTRUP






NOTE

Kun de angivne kilometreringer ved La-baliserne må anvendes, øvrige kilometreringer er vejledende.

BEMÆRK:

Denne tegning er lavet på baggrund af tegning 47 nr. 5418.

SIGNATURFORKLARING:

-  La-Sektion.
-  La-Balise med kilometrering
-  Hastighedsnedsættelse følger
-  Hastighedsnedsættelse begynder
-  Hastighedsnedsættelse ophører

	Verifikat: 22.03.01 ALX Aflever Godkendt af Banestyrelsen	Adresse: Banestyrelsen Faksevej 10 2100 København Ø	Projektning: Aktus Danmark Flestrøde 58 1112 København K	
	Tegning: 1. udgave Data og Initialer	Seneste udgave: Data og Initialer	Tegningens navn: Peberholm Fra Danmark mod Sverige Sektion 4 Hovedspor 2 "Uppspår"	
	Konstrueret: 18.01.2001 MKR	01.08.2003 MKR	Tegningsnr.: DK-SE 04.02	
Godkendt: © Copyright Banestyrelsen	Sprøjt 03.00	Udgivet: 01.08.2003	Side/af sider: 1 af 1	

Konstr.	Tegn	Kontr.	Rev. ett. udgørelsen
2000	23.01.01	25.01.01	
Sia	MUR	EP	23Y

Strækning	Kilometrering	Spor	Retning	Version	Dato	Del
2600	2179	40	A	0	10-1-2001	1/2
Balisetype	La	Ekstra Balise	Signal ID	LA40_UN7/42		
Forsignalering		SSE	Filnavn	02H80243.18A		
Linieleder		SNR				

Telegram:	0	1	2	3	4	5	6	7
ZLa1T								
ZLa1i	2600	0	0	0	0	0	0	0
LLa1T								
LLa1i	2179	0	0	0	0	0	0	0
NG1T								
ZLa2T								
ZLa2i	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa2T								
LLa2i	0	0	0	0	0	0	0	0
NG2T								
ZLa3T								
ZLa3i	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa3T								
LLa3i	0	0	0	0	0	0	0	0
NG3T								
GK	3	0	0	0	0	0	0	0
MGKS	3	3	3	3	3	3	3	3
TLa1	2	8	8	8	8	8	8	8
VLa1	40	0	0	0	0	0	0	0
VDLa1	0	0	0	0	0	0	0	0
ZLa1	2600	0	0	0	0	0	0	0
LLa1	2200	0	0	0	0	0	0	0
NG1	0	0	0	0	0	0	0	0
TLa2	8	8	8	8	8	8	8	8
VLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
VDLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
ZLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
NG2	0	0	0	0	0	0	0	0
TLa3	8	8	8	8	8	8	8	8
VLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
VDLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
ZLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
NG3	0	0	0	0	0	0	0	0

ATC Kodeskemaer

Banestyrelsen	LA Øresund	nr.	Affasen
---------------	------------	-----	---------

År	2000	Sign	23.01.01	Rev. rett. udterelsen	
Sig	148	Rev.	BBY		
a		b		c	
d		e		f	
g		h		i	
k		l		m	
n					
o					
p					
q					
r					
s					
t					
u					
v					
w					
x					
y					
z					

Strækning	Kilometrering	Spør	Retning	Version	Dato	Del		
2600	2179	40	A	0	10-1-2001	2/2		
					Signal ID	LA40_UW7/42		
					Filnavn	02680243.18A		
Telegram:	8	9	10	11	12	13	14	15
2La1T								
2La1I	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa1T								
LLa1I	0	0	0	0	0	0	0	0
NG1T								
2La2T								
2La2I	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa2T								
LLa2I	0	0	0	0	0	0	0	0
NG2T								
2La3T								
2La3I	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa3T								
LLa3I	0	0	0	0	0	0	0	0
NG3T								
GK	0	0	0	0	0	0	0	0
AGKS	3	3	3	3	3	3	3	3
TLa1	8	8	8	8	8	8	8	8
VLa1	0	0	0	0	0	0	0	0
VDLa1	0	0	0	0	0	0	0	0
2La1	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa1	0	0	0	0	0	0	0	0
NG1	0	0	0	0	0	0	0	0
TLa2	8	8	8	8	8	8	8	8
VLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
VDLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
2La2	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
NG2	0	0	0	0	0	0	0	0
TLa3	8	8	8	8	8	8	8	8
VLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
VDLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
2La3	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
NG3	0	0	0	0	0	0	0	0

ATC Kodeskemaer

Banestyrelsen	LA Øresund	nr.	Affaser
---------------	------------	-----	---------

Konstr	Tegn.	Kontr.	Hov. aft. udførelsen	a	b	c	d	e	f	g	h	i	k	l	m	n	Nettype
2000	23.01.01	25.01.01															
Sig																	

Strækning	Kilometrering	Spor	Retning	Version	Dato	Del
2600	2179	80	A	0	10-1-2001	1/2
Balissetype	La	Ekstra Balise	Signal ID	LA80 UN7/42		
Forsignalering		SSE	Filnavn	02H80243.2GA		
Linieleder		SNR				

Telegram:	0	1	2	3	4	5	6	7
ZLa1T								
ZLa1I	2600	0	0	0	0	0	0	0
LLa1T								
LLa1I	2179	0	0	0	0	0	0	0
NG1T								
ZLa2T								
ZLa2I	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa2T								
LLa2I	0	0	0	0	0	0	0	0
NG2T								
ZLa3T								
ZLa3I	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa3T								
LLa3I	0	0	0	0	0	0	0	0
NG3T								
GK	3	0	0	0	0	0	0	0
AGKS	3	3	3	3	3	3	3	3
TLal	2	8	8	8	8	8	8	8
VLal	80	0	0	0	0	0	0	0
VDla1	0	0	0	0	0	0	0	0
ZLa1	2600	0	0	0	0	0	0	0
LLa1	2200	0	0	0	0	0	0	0
NG1	0	0	0	0	0	0	0	0
TLa2	8	8	8	8	8	8	8	8
VLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
VDLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
ZLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
NG2	0	0	0	0	0	0	0	0
TLa3	8	8	8	8	8	8	8	8
VLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
VDLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
ZLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
NG3	0	0	0	0	0	0	0	0

ATC Kodeskemaer

Banestyrelsen	LA Øresund	nr.	Afføse
---------------	------------	-----	--------

2000 *BUL v/ zS. af 04*
 Side *140 af 175*
 Side *BBY*

2000 2001 2002 2003 2004 2005 2006 2007 2008 2009 2010 2011 2012 2013 2014 2015 2016 2017 2018 2019 2020

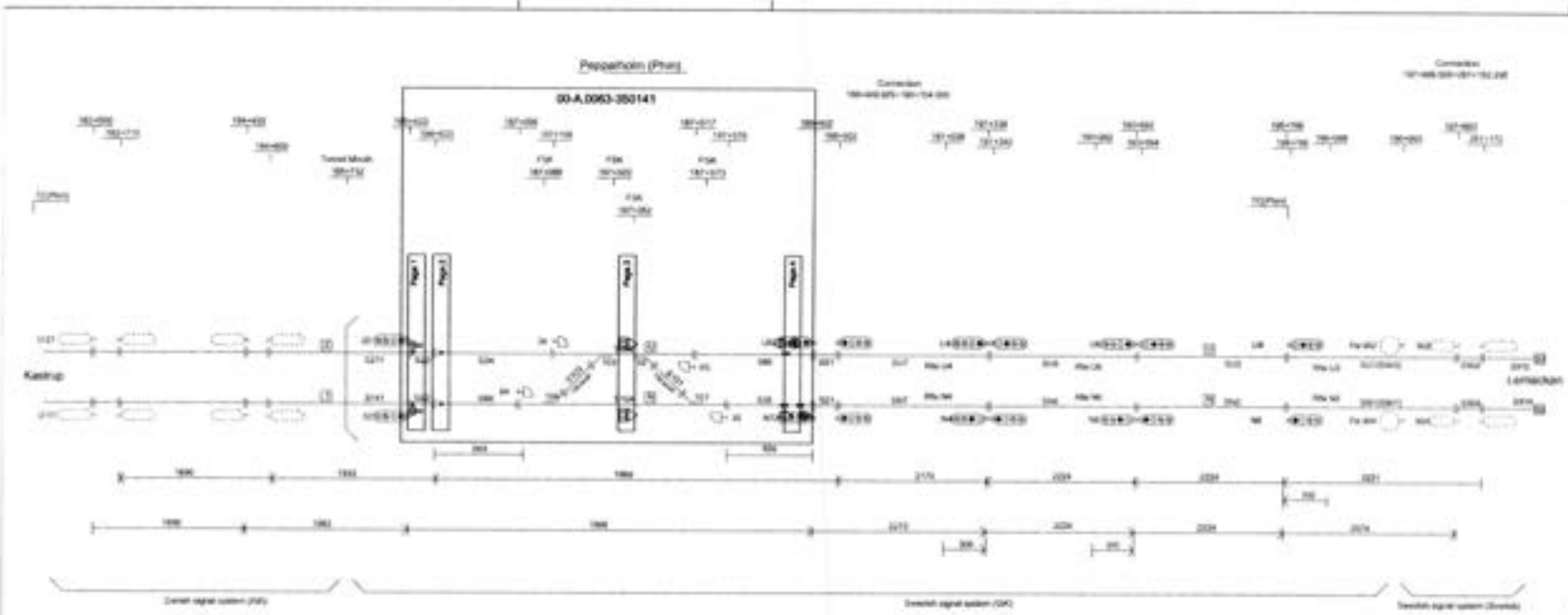
a b c d e f g h i j k l m n o

Rettelser

Strækning	Kilometerering	Spor	Retning	Version	Dato	Del		
2600	2179	80	A	0	10-1-2001	2/2		
					Signal ID	LA80 UW7/42		
					Filnavn	02880243.2GR		
Telegram:	8	9	10	11	12	13	14	15
ZLa1T								
ZLa1l	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa1T								
LLa1l	0	0	0	0	0	0	0	0
NC1T								
ZLa2T								
ZLa2l	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa2T								
LLa2l	0	0	0	0	0	0	0	0
NC2T								
ZLa3T								
ZLa3l	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa3T								
LLa3l	0	0	0	0	0	0	0	0
NC3T								
GK	0	0	0	0	0	0	0	0
AGKS	3	3	3	3	3	3	3	3
TLa1	8	8	8	8	8	8	8	8
VLa1	0	0	0	0	0	0	0	0
VDLa1	0	0	0	0	0	0	0	0
ZLa1	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa1	0	0	0	0	0	0	0	0
NG1	0	0	0	0	0	0	0	0
TLa2	8	8	8	8	8	8	8	8
VLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
VDLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
ZLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
NC2	0	0	0	0	0	0	0	0
TLa3	8	8	8	8	8	8	8	8
VLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
VDLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
ZLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
NC3	0	0	0	0	0	0	0	0

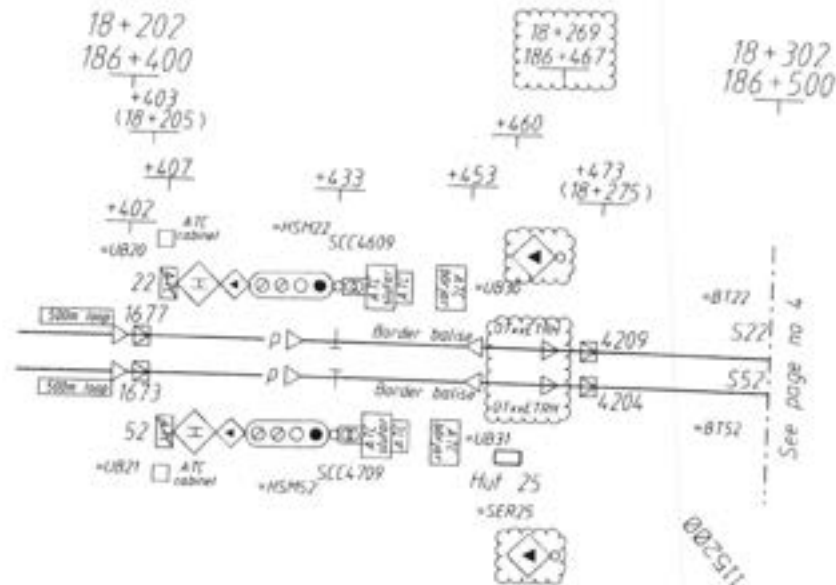
ATC Kodeskemaer

Banestyrelsen	LA Øresund	nr.	Atløser
---------------	------------	-----	---------



	00-A.0063-20141			
	00-A.0063-20141			
	00-A.0063-20141			

This drawing is based on original drawing No. 01-R.0063-358002, page 3



Notes

1. CAD system: MicroStation
2. Filename: 350141
3. Scale: 1:1000
4. All measurements according to chainage along reference line
5. Complete item designation for catenary pole not shown. Please refer to Catenary system.doc
6. Complete item designation for insulation joints and points not shown. Please refer to Track system.doc
7. Chainage in italics refer to kilometrage system

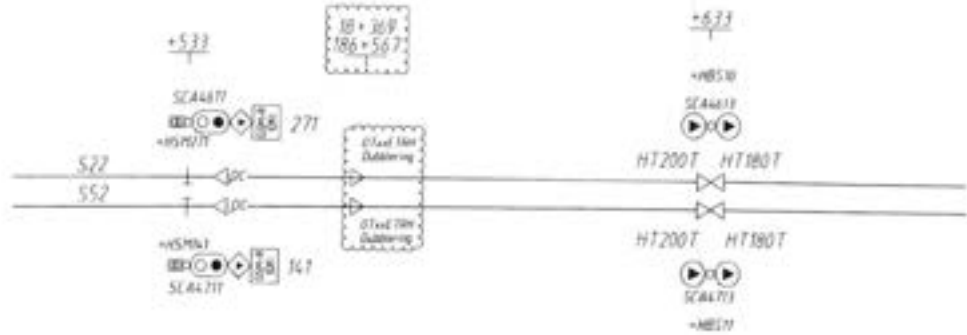
The Øresund Link					
Rev	Drawn	Checked	Client	Approved	Date
1	ATC	...	18-01-01
2	18-01-01

SIGNAL PLAN
INTERLOCKING AND ATC SYSTEM
CH. 18+202 - 18+502
SE4U

This drawing is based on original drawing No. 01-R.0063-358002, page 4

18+302
186+500

18+402
186+600



Notes

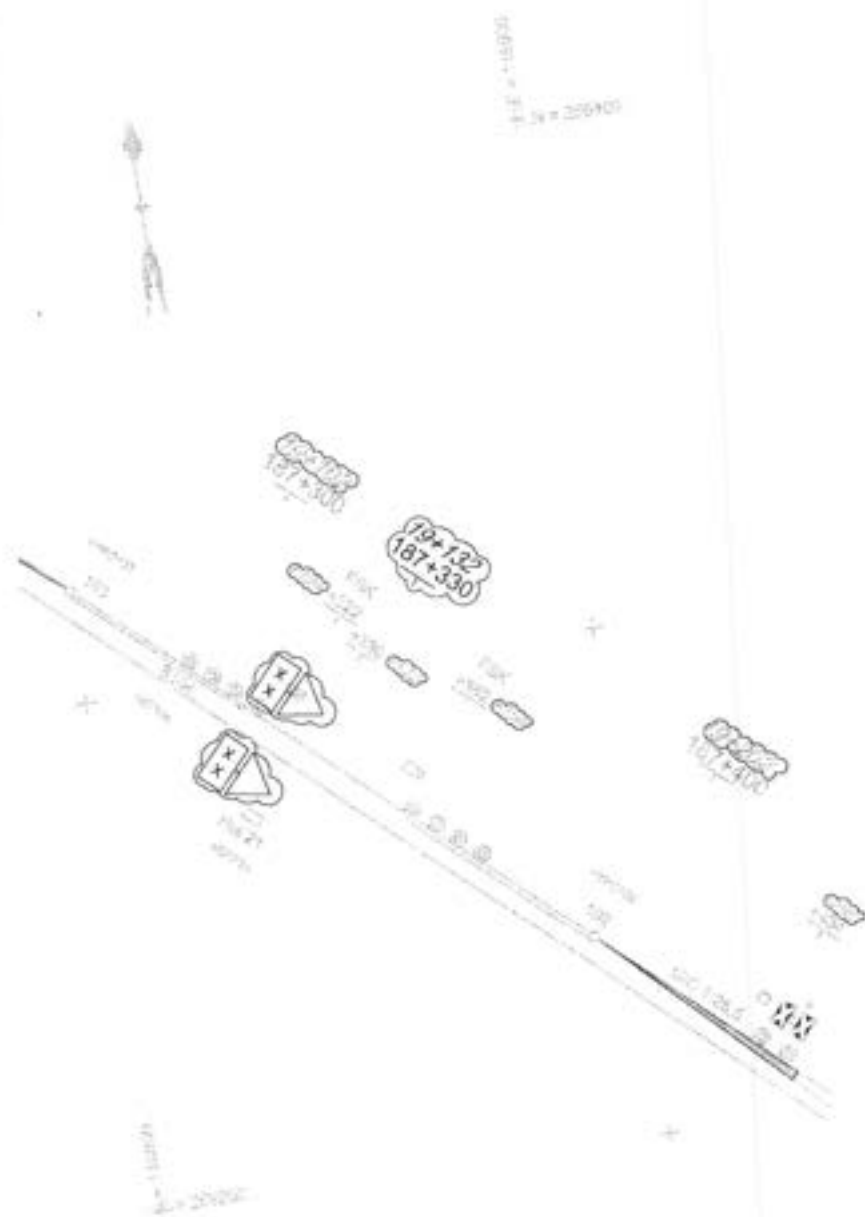
1. CAD system: MicroStation
2. Filename: 350141
3. Scale: 1:1000
4. All measurements according to chainage along referenceline
5. Complete item designation for catenary pole not shown. Please refer to Catenary system.doc
6. Complete item designation for insulation joints and points not shown. Please refer to Track system.doc
7. Chainage in Italics refer to kilometrage system

The Øresund Line		Rev.	Date	Designed	Checked	Reviewed	Drawn
		1	2003-01-15	ATP	ATP	ATP	ATP
		2	2003-01-15	ATP	ATP	ATP	ATP
SIGNAL PLAN INTERLOCKING AND ATC SYSTEM CH. 18+302 - 18+402 SE4U							

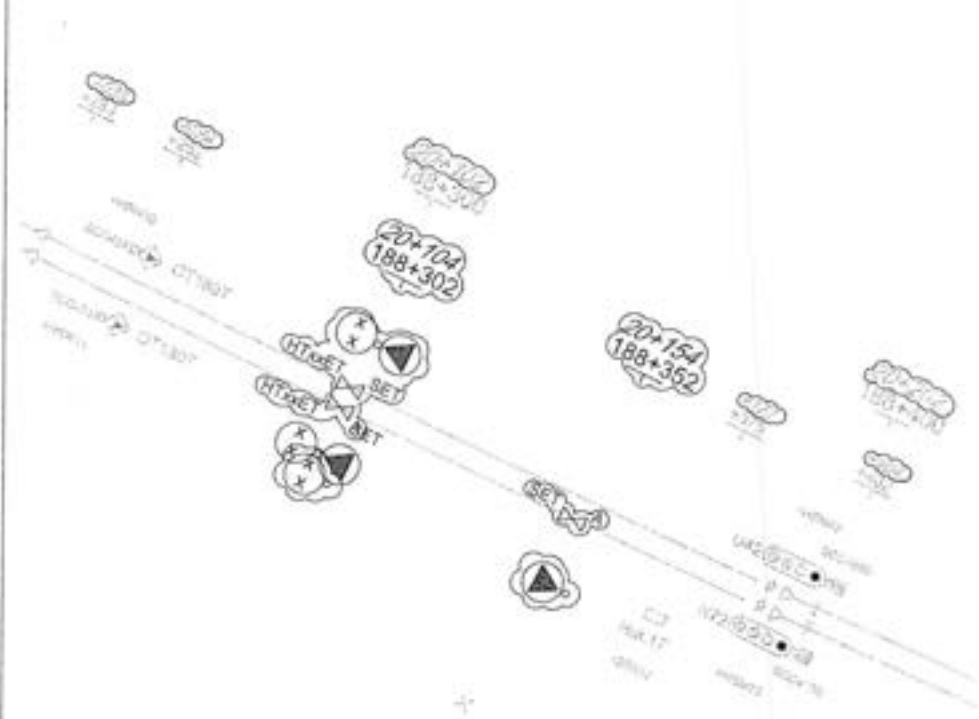
This drawing is based on original drawing No. 01-R.0063-358002, page 5

Notes

1. CAD system: MicroStation
2. Filename: 350141
3. Scale: 1:1000
4. All measurements according to chainage along referenceline
5. Complete item designation for catenary pole not shown. Please refer to Catenary system.doc
6. Complete item designation for insulation joints and points not shown. Please refer to Track system.doc
7. Chainage in italics refer to kilometrage system



The Ground Link		No.	Rev.	Issued	Checked	Approved	Date	
		02		02/01/2011			02/01/2011	
		SIGNAL PLAN INTERLOCKING AND ATC SYSTEM CH. 19+102 - 19+202 SE4U						
		3/4		05-A 0063-350141			11	



Notes

1. CAD system: MicroStation
2. Filename: 350141
3. Scale: 1:1000
4. All measurements according to chainage along referenceline
5. Complete item designation for catenary pole not shown. Please refer to Catenary system.doc
6. Complete item designation for insulation joints and points not shown. Please refer to Track system.doc
7. Chainage in *italics* refer to kilometrage system

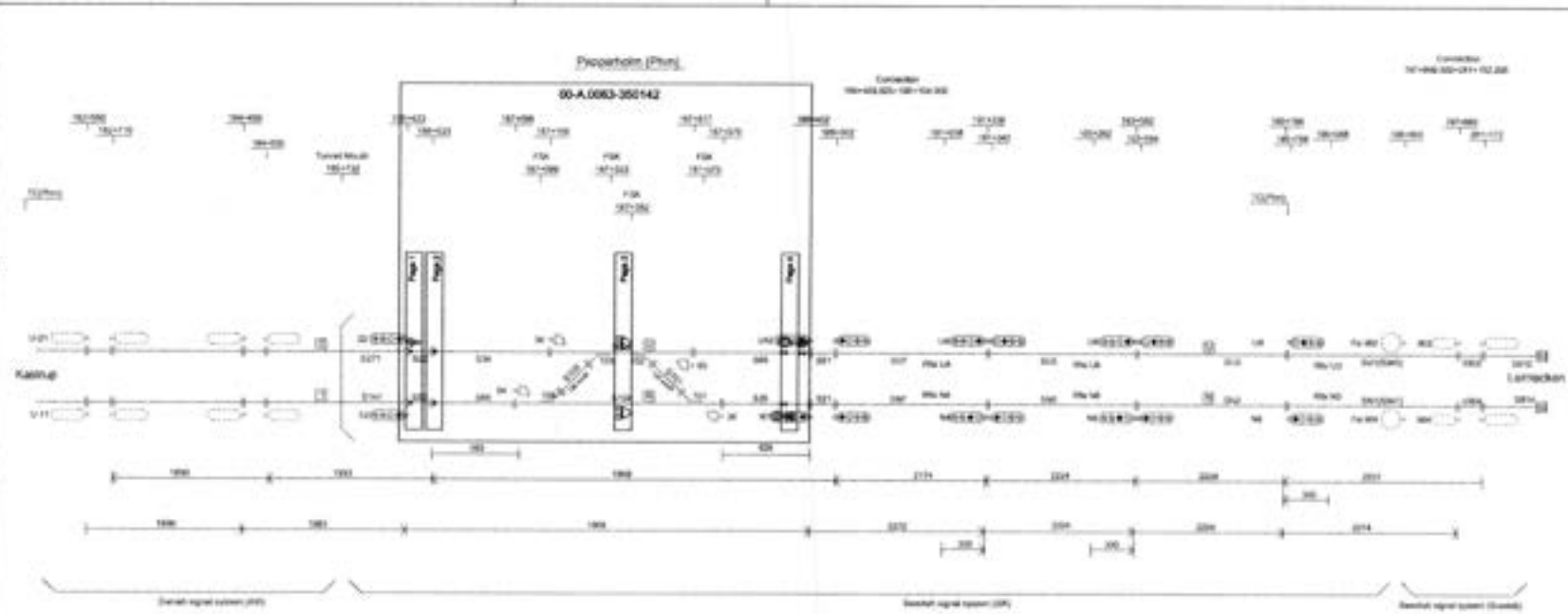
The Swedish Way		Rev	Item	Design	Checked	Approved	Date
		1	SE LWS	Sebastian Sjöberg SE	Sebastian Sjöberg SE	Sebastian Sjöberg SE	201808
		SIGNALPLAN INTERLOCKING AND ATC SYSTEM CH 20+104 - 20+202 SE4U					
		Page No.	Drawing				Rev
		1 / 1					1

Division (Plan)

00-A-0003-000142

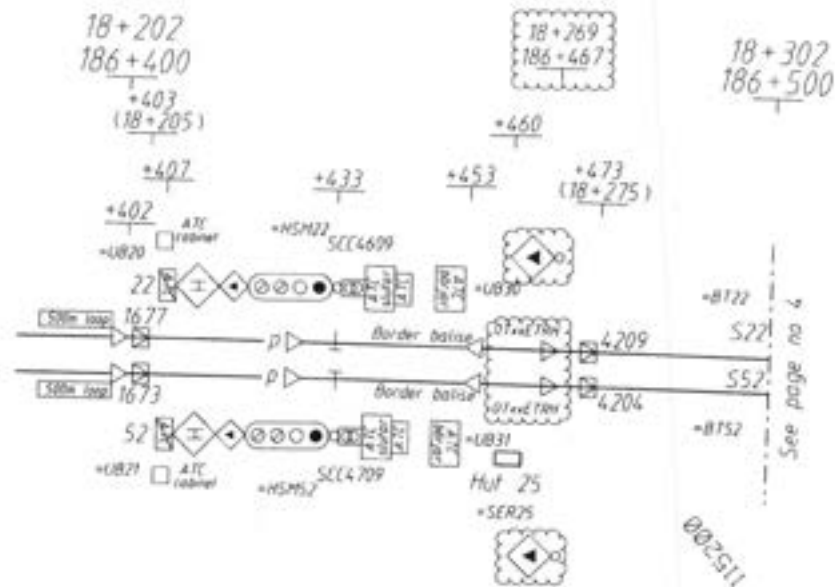
Contractor
MWH-USA, LLC - 100-100-000

Contract No. 100-100-000-102.000



	No. 100-100-000-102.000 100-100-000-102.000 100-100-000-102.000 100-100-000-102.000
	100-100-000-102.000 100-100-000-102.000 100-100-000-102.000 100-100-000-102.000

This drawing is based on original drawing No. 01-R.0063-358002, page 3



Notes

1. CAD system: MicroStation
2. Filename: 350141
3. Scale: 1:1000
4. All measurements according to chainage along referenceline
5. Complete item designation for catenary pole not shown. Please refer to Catenary system.doc
6. Complete item designation for insulation joints and points not shown. Please refer to Track system.doc
7. Chainage in italics refer to kilometrage system

E = 115700
N = 250900

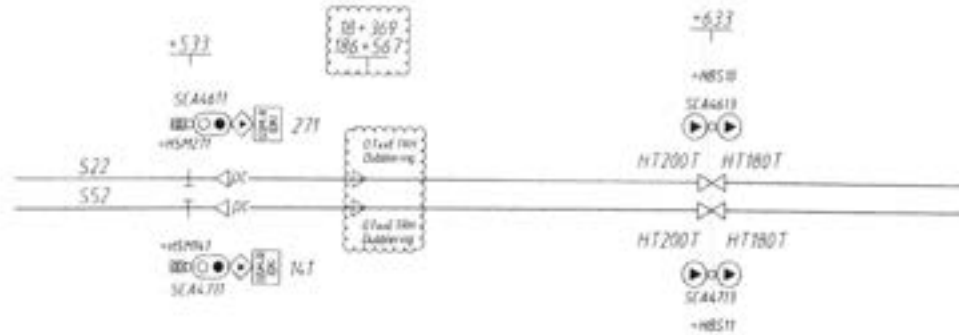
The Swedish Way					
Rev	Drawn	Checked	Client	Approved	Date
1	01/10/11	01/10/11	ATC	[Signature]	01/10/11
2	01/10/11	01/10/11	ATC	[Signature]	01/10/11

SIGNALPLAN
INTERLOCKING AND ATC SYSTEM
CH. 18+202 - 18+302
S241

This drawing is based on original drawing No. 01-R.0063-358002, page 4

18+302
186+500

18+402
186+600



Notes

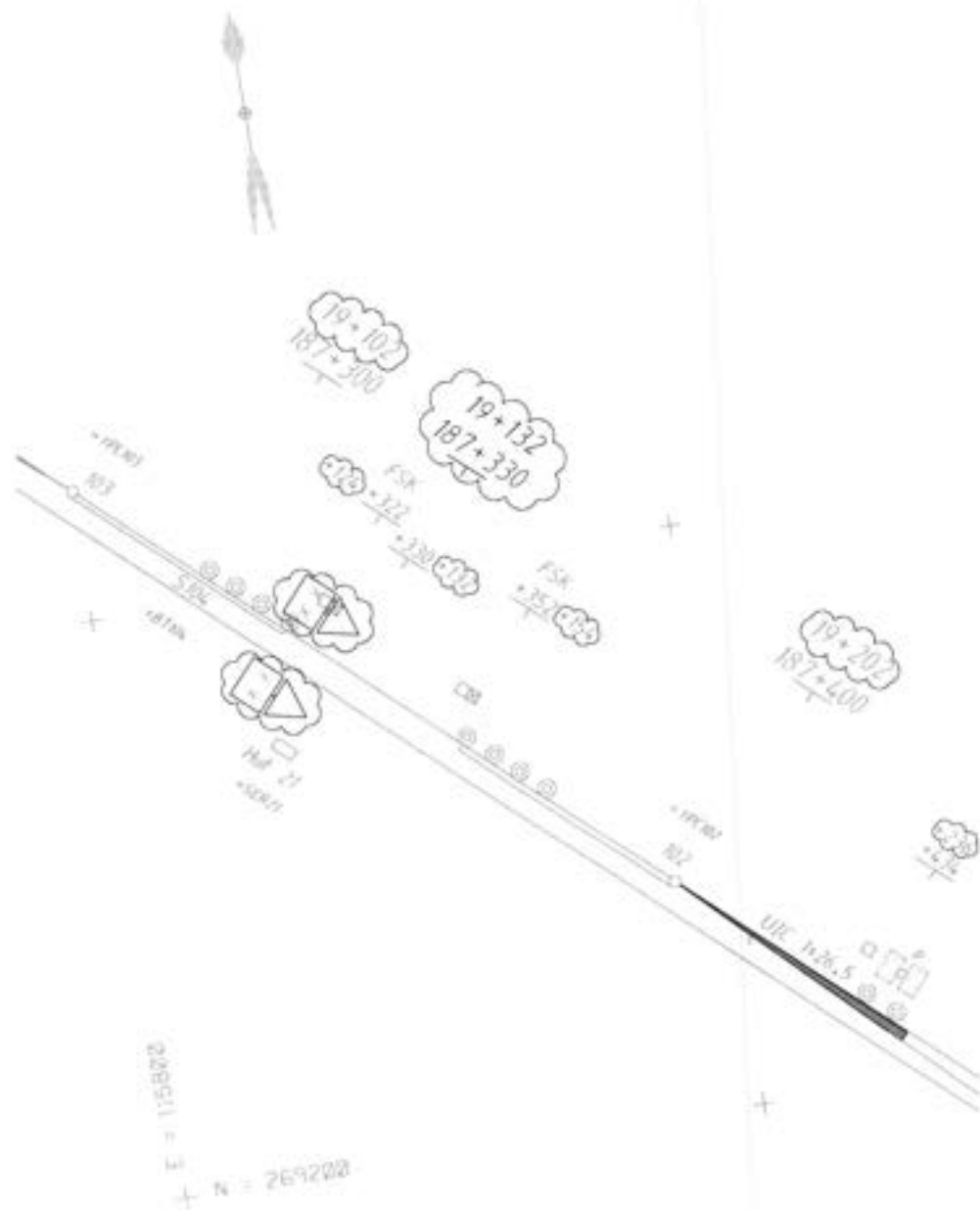
1. CAD system: MicroStation
2. Filename: 350141
3. Scale: 1:1000
4. All measurements according to chainage along reference line
5. Complete item designation for catenary pole not shown. Please refer to Catenary system.doc
6. Complete item designation for insulation joints and points not shown. Please refer to Track system.doc
7. Chainage in italics refer to kilometrage system

No.	Date	Design	Checked	Reviewed	Size
1	2011-11-11	Design	ATP	Review	100x150
2	2011-11-11	Design	ATP	Review	100x150

SIGNAL PLAN
INTERLOCKING AND ATC SYSTEM
CH. 18+302 - 18+402
SE4J

Notes

1. CAD system: Microstation
2. Filename: 350142
3. Scale: 1:1000
4. All measurements according to change along reference line
5. Complete item designation for catenary pole not shown. Please refer to Catenary system.doc
6. Complete item designation for insulation joints and points not shown. Please refer to Track system.doc
7. Change in italics refer to kilometrage system



Rev	Description	By	Checked	Approved	Date

THE ØRESUND LINK

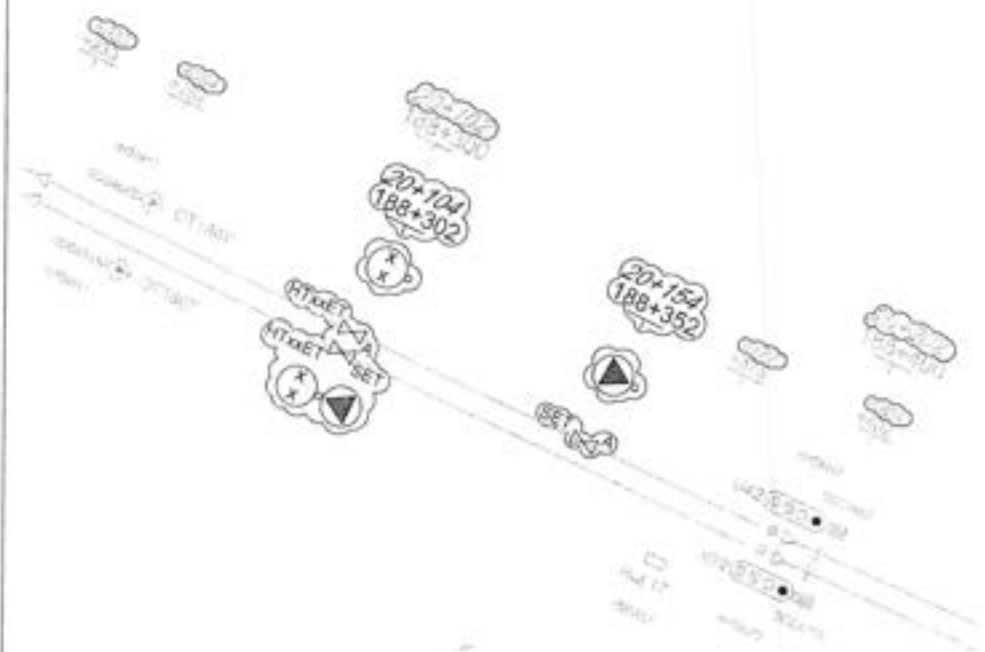


Title
 SIGNALPLAN
 INTERLOCKING AND ATC SYSTEM
 CH 19+102-19+202
 SE4U

Drawn ISC/LPS	Designed Borverket/jg	Checked Borverket/SW	Approved Borverket/CMP
------------------	--------------------------	-------------------------	---------------------------

Date: 02-04-01 Drawing No: 00-A.0063-350142 page 3/4 Rev: 0

This drawing is based on original drawing No. 01-R.0063-358002, page 7



Notes

1. CAD system: MicroStation
2. Filename: 350142
3. Scale: 1:1000
4. All measurements according to chainage along referenceline
5. Complete item designation for catenary pole not shown. Please refer to Catenary system.doc
6. Complete item designation for insulation joints and points not shown. Please refer to Track system.doc
7. Chainage in italics refer to kilometrage system

The Swedish Way		Rev	Drawn	Checked	Approved	Date
		1	2014	2014	2014	2014
		SIGNALPLAN INTERLOCKING AND ATC SYSTEM CH 20+102 - 20+202 SE4N				
Page No	2 / 2	Drawn by	S.P.		Rev	0

0 Tillfälliga hastighetsnedsättningar Öresundsbron

0.1 Förutsättningar

Nedsättningssystemet bygger på sektioner som skall hastighetsnedsättas. I normalfallen använder man sig endast av börjanpunkter med tillhörande förvarningar. Börjanpunkterna har samtidigt funktionen att avsluta en nedsättning i motsatt riktning. Det betyder att man även vid nedsättningar som omfattar mer än en sektion i princip endast lägger ut en börjanpunkt med tillhörande förvarningar.

0.1.1 Viktiga undantag

Det finns dock två viktiga undantag. Det ena är om nedsättningen går över teknikgränsen. I ett sådant fall skall alltid extra hastighetstavlor och extra uppdateringsbalisgrupper för det andra landets ATC läggas vid teknikgränsen. Det andra undantaget är när den ena av flera angränsande nedsättningar omfattar en sektion med växlar som vid Peberholm och Lernacken. Sektioner som omfattar Peberholm och Lernacken måste då utrustas på angränsande spår.

0.2 Utförande

Alla nedsättningar gäller en hastighetssänkning på mer än 40 km/h vilket innebär att alla förvarningar skall dubbleras.

Signalstyrda förvarningar skall inte användas på Öresundsbrokonsortiets spår. Växlarna på Peberholm och Lernacken gör att nedsättningarna där och angränsande sektioner kan slå igenom på båda spåren och därför måste förvarning ske på båda spåren. De förvarningar gällande endast ett spår som läggs vid Lernacken i riktning mot Danmark på Banverkets spår utrustas med signalstyrning.

0.2.1 Beteckningar

I riktning från Sverige till Danmark går tåg med udda nummer som möter signaler med udda nummer.

Börjanpunkterna på nedsättningarna numreras enligt samma princip med udda nummer mot DK och jämna mot SE. Alla börjanpunkter på svenskt ATC benämns SE följt av ett nummer enligt ovan samt U och/eller N beroende på om det gäller upp- och/eller nedspår.

0.2.2 Tavlor

Hastighetsnedsättningarna förses med tavlor enligt BVF 544.94002 "Tillfälliga hastighetsnedsättningar".

Eventuella permanenta hastighetstavlor och tillhörande orienteringstavlor som visar högre hastighet än den tillfälliga nedsättningen skall täckas över.

Balisgrupperna behöver inte ändras eftersom en tillfällig ET-nedsättning endast kan avslutas av ATC-beskedet SET (Slut på ET-nedsättning).

I kodtabeller finns angivet vilka tavlor som skall placeras ut respektive övertäckas för börjanpunkterna.

0.2.3 Indelning

Peberholm görs till en sektion med gränsen i väster vid km 18.269 och i öster vid km 20.104.

Gräns mot Banverket läggs vid landfästet i Sverige vid km 29.119

Avståndet mellan Peberholm och Lernacken är ca 9km. Detta delas i 4 delar som blir ca 2,2km vardera.



Upplägget blir då enligt följande:



Km-tal	Sektion	Börjanpunkt DK -> SE Nedspår	Börjanpunkt SE -> DK Nedspår	Börjanpunkt DK -> SE Uppspår	Börjanpunkt SE -> DK Uppspår
18.269		SE2N	SE11N	SE2U	SE11U
↓	3				
20.104		SE4N	SE9N	SE4U	SE9U
↓	4				
22.286		SE6N	SE7N	SE6U	SE7U
↓	5				
24.290		SE8N	SE5N	SE8U	SE5U
↓	6				
26.650		SE10N	SE3N	SE10U	SE3U
↓	7				
29.119 (281.134)		SE12N	SE1N	SE12U	SE1U



0.2.4 Placering av balisgrupper




I den mån det varit möjligt har balisgrupperna anpassas till placeringen av trapporna mellan bil och järnvägsdäck på bron.




0.2.5 Förklaring till "Optiskt besked, Avstånd m.m." i kodtabeller.



	HT40		HT80
---	------	---	------

	<		>
---	---	---	---

	OT40		OT80
--	------	--	------

	OT40 + N-spår		OT40 + U-spår		OT80 + N-spår
---	---------------------	---	---------------------	---	---------------------

	OT80 + U-spår		OT40 + 1100m		OT80 + 1100m
---	---------------------	---	--------------------	---	--------------------

	FT		OT + <
---	----	---	--------

4 Sektion 4, SE4, km 20+104

SE4N och SE4U

Börjanpunkterna placeras 100m före signalerna Phm U42 resp. Phm N72. Denna nedsättning förvarnas från början i dansk ATC som ser till att hastigheten är tillräckligt låg vid passage in i svensk ATC. Svenska förvarningar läggs vid teknikgränsen och förses med tavla. Om svensk ATC inte tar över fortsätter dansk ATC att övervaka ner till 40. På grund av växlarna på Peberholm måste förvarning i både dansk och svensk ATC ske på båda spåren. För att upphäva en nedsättning på sektion 4 för det spår den inte gäller för läggs, dels en grupp med beskedet HTET40 och efter ca 50m en grupp med beskedet SET. Båda dessa grupper skall vara annullerade i motsatt riktning. Vid dessa grupper skall det vara tavlor med "40" respektive "pil upp".

4.1 Nedsättning endast på sektion 4

Utrustning

Följande utrustning enligt kodtabeller skall placeras ut vid hastighetsnedsättning för börjanpunkter SE4:

Sektion 4, N- och U-spår.

I Danmark förvarningar enligt dansk dokumentation.

Kodtabell: SE4N/U xx km/h.

Sektion 4, N-spår.

I Danmark förvarningar enligt dansk dokumentation.

Kodtabell: SE4N xx km/h.

Sektion 4, U-spår.

I Danmark förvarningar enligt dansk dokumentation.

Kodtabell: SE4U xx km/h.

4.2 Nedsättningar över flera sammanhängande sektioner

4.2.1 Sektion 4 som längst till och med sektion 6

Utrustning

Följande utrustning enligt kodtabeller skall placeras ut vid hastighetsnedsättning för börjanpunkter SE4:

Sektion 4, N- och U-spår som längst till och med sektion 6, N- och U-spår.

I Danmark förvarningar enligt dansk dokumentation.

Kodtabell: SE4N/U xx km/h.

Sektion 4, N-spår som längst till och med sektion 6, N-spår.

I Danmark förvarningar enligt dansk dokumentation.

Kodtabell: SE4N xx km/h.

Sektion 4, U-spår som längst till och med sektion 6, U-spår.

I Danmark förvarningar enligt dansk dokumentation.

Kodtabell: SE4U xx km/h.

4.2.2 Sektion 4 till och med sektion 7

Tavlor

Övertäckning av tavlor gällande riktning DK-SE på sektion 7 utföres enligt kodtabeller för övertäckning vid sammansatta sektioner.

Utrustning

Följande utrustning enligt kodtabeller skall placeras ut vid hastighetsnedsättning för börjanpunkter SE4:

Sektion 4, N- och U-spår till och med sektion 7, N- och U-spår.

I Danmark förvarningar enligt dansk dokumentation.

Kodtabell: SE4N/U xx km/h.

Kodtabell: Sektion 7, N- och U-spår tavlor att övertäcka i riktning DK-SE.

Sektion 4, N-spår till och med sektion 7, N-spår.

I Danmark förvarningar enligt dansk dokumentation.

Kodtabell: SE4N xx km/h.

Kodtabell: Sektion 7, N-spår tavlor att övertäcka i riktning DK-SE.

Sektion 4, U-spår till och med sektion 7, U-spår.

I Danmark förvarningar enligt dansk dokumentation.

Kodtabell: SE4U xx km/h.

Kodtabell: Sektion 7, U-spår tavlor att övertäcka i riktning DK-SE.

4.2.3 Sektion 4 till och med sektion Lernacken

Tavlor

Övertäckning av tavlor gällande riktning DK-SE på sektion 7 utföres enligt kodtabeller för övertäckning vid sammansatta sektioner.

Utrustning

Observera att, om en nedsättning med börjanpunkt SE4 sträcker sig över flera sammanhängande sektioner och slutar efter börjanpunkt SE12, sektion Lernacken och endast gällt det ena spåret, skall SE12 utrustas fullt på det andra spåret.

Följande utrustning enligt kodtabeller skall placeras ut vid hastighetsnedsättning för börjanpunkter SE4:

Sektion 4, N- och U-spår till och med sektion Lernacken, N- och U-spår.

I Danmark förvarningar enligt dansk dokumentation.

Kodtabell: SE4N/U xx km/h.

Kodtabell: Sektion 7, N- och U-spår tavlor att övertäcka i riktning DK-SE.

Sektion 4, N-spår till och med sektion Lernacken, N- och U-spår.

I Danmark förvarningar enligt dansk dokumentation.

Kodtabell: SE4N xx km/h.

Kodtabell: SE12U xx km/h.

Kodtabell: Sektion 7, N-spår tavlor att övertäcka i riktning DK-SE.

Sektion 4, U-spår till och med sektion Lernacken, N- och U-spår.

I Danmark förvarningar enligt dansk dokumentation.

Kodtabell: SE4U xx km/h.

Kodtabell: SE12N xx km/h.

Kodtabell: Sektion 7, U-spår tavlor att övertäcka i riktning DK-SE.

4 Sektion 4, SE4, km 20+104

4.1 SE4N/U 40 km/h.

KM-TAL Km+m	SPÅR nr	TAVLA (P) Rikt Typ		BALIS Plc Typ		KODPROPPAR X Y Z			ATC-besked	Optiskt besked, Avstånd m.m.	Närmaste Trappa	Anmärkningar
		DK ↓ SE	OT	A B	F F	5 9	2 6	4 8	OT40ETRH 1800	FT 1823m		
18+269	N	DK ↓ SE	OT	A B	F F	5 9	2 6	4 8	OT40ETRH 1800	FT 1823m		
18+269	U	DK ↓ SE	OT	A B	F F	5 9	2 6	4 8	OT40ETRH 1800	FT 1823m		
18+369	N	DK ↓ SE	OTU	A B	F F	5 9	2 6	4 6	OT40ETRH 1700	1723m		"dubblering"
18+369	U	DK ↓ SE	OTU	A B	F F	5 9	2 6	4 6	OT40ETRH 1700	1723m		"dubblering"
19+132	N	DK ↓ SE		OT40								
19+132	U	DK ↓ SE		OT40								
20+104	N	DK ↓ SE	HT	AB BA	F F	5 5	2 5	4 10	HT40ET SET	HT40 >		
20+104	U	DK ↓ SE	HT	AB BA	F F	5 5	2 5	4 10	HT40ET SET	HT40 >		

HANDL BV/BRSE-SW	GRANSKAD JG	GODKÄND CMP
---------------------	----------------	----------------

GRANSKAD:	REV A JG	REV B JG	REV C AF/HUB	REV D <i>AF/HUB</i>
-----------	-------------	-------------	-----------------	------------------------

4.2 SE4N/U 80 km/h.

KM-TAL Km+m	SPÅR size	ur	TAVLA (IP)		BALIS		KODPROPPAR			ATC-besked	Optiskt besked, Avstånd m.m.	Närmaste trappa	Anmärkningar
			Rikt	Typ	Plc	Typ	X	Y	Z				
18+269	N		DK ↓ SE	OT	A B	F F	5 9	12 6	8 8	OT80ETRH 1800	FT 1823m		
18+269	U		DK ↓ SE	OT	A B	F F	5 9	12 6	8 8	OT80ETRH 1800	FT 1823m		
18+369	N		DK ↓ SE	OT0	A B	F F	5 9	12 6	8 6	OT80ETRH 1700	1723m		"dubbling"
18+369	U		DK ↓ SE	OT0	A B	F F	5 9	12 6	8 6	OT80ETRH 1700	1723m		"dubbling"
19+132	N		DK ↓ SE										
19+132	U		DK ↓ SE										
20+104	N		DK ↓ SE	HT	AB BA	F F	5 5	2 5	8 10	HT80CT SET	HT80 >		
20+104	U		DK ↓ SE	HT	AB BA	F F	5 5	2 5	8 10	HT80CT SET	HT80 >		

HANDL BV/BRSE-SW	GRANSKAD JG	GODKÄND CMP
---------------------	----------------	----------------

GRANSKAD	REV A JG	REV B JG	REV C AF/HUB	REV D <i>[Signature]</i>
----------	-------------	-------------	-----------------	-----------------------------

4.3 SE4N 40 km/h.

KM-TAL Km+m	SPÅR unc nr	TAVLA (P) Rikt Typ		BALES Plc Typ		KODPROPPAR X Y Z			ATC-besked	Optiskt besked, Avstånd m.m.	Närmaste Trappa	Anmärkingar
		DK	SE	A	F	5	12	4				
18+269	N	DK ↓ SE	OT	A B	F F	5 9	12 6	4 8	OT40ETRH 1800	PT 1823m		
18+269	U	DK ↓ SE	OT	A B	F F	5 9	12 6	4 8	OT40ETRH 1800	PT 1823m		
18+369	N	DK ↓ SE	OT0	A B	F F	5 9	12 6	4 6	OT40ETRH 1700	1723m		"dubbling"
18+369	U	DK ↓ SE	OT0	A B	F F	5 9	12 6	4 6	OT40ETRH 1700	1723m		"dubbling"
19+132	N	DK ↓ SE		OT40								
19+132	U	DK ↓ SE		OT40								
20+104	N	DK ↓ SE	HT	AB BA	F F	5 5	2 5	4 10	HT40ET SET	HT40 >		
20+104	U	DK ↓ SE	HT	AB BA	F F	5 5	2 2	4 14	HT40ET A	HT40		
20+154	U	DK ↓ SE	HT	AB BA	F F	5 5	5 2	10 14	SET A	>		

HANDL BV/BRSE-SW	GRANSKAD JG	GODKÄND CMP
---------------------	----------------	----------------

GRANSKAD:	REV A JG	REV B JG	REV C AF/HUB	REV D <i>[Signature]</i>
-----------	-------------	-------------	-----------------	-----------------------------

4.4 SE4U 40 km/h.

KM-TAL Km+m	SPÄR unc ur	TAVLA (P) Rikt Typ		BALIS Plc Typ		KODPROPPAR X Y Z			ATC-besked	Optiskt besked, Avstånd m.m.	Närmaste trappa	Anmärkningar
		DK ↓ SE	OT	A F	B F	5	12	4				
18+269	N	DK ↓ SE	OT	A F	B F	5	12	4	OT40ETRH 1800	PT 1823m		
18+269	U	DK ↓ SE	OT	A F	B F	5	12	4	OT40ETRH 1800	PT 1823m		
18+369	N	DK ↓ SE	OT0	A F	B F	5	12	4	OT40ETRH 1700	1723m		"dubbling"
18+369	U	DK ↓ SE	OT0	A F	B F	5	12	4	OT40ETRH 1700	1723m		"dubbling"
19+132	N	DK ↓ SE										
19+132	U	DK ↓ SE										
20+104	N	DK ↓ SE	HT	AB F	BA F	5	2	4	HT40ET A	HT40		
20+104	U	DK ↓ SE	HT	AB F	BA F	5	2	4	HT40ET SET	HT40 >		
20+154	N	DK ↓ SE	HT	AB F	BA F	5	5	10	SET A	>		

HANDL BV/BRSE-SW	GRANSKAD JG	GODKAND CMP
---------------------	----------------	----------------

GRANSKAD:	REV A JG	REV B JG	REV C AF#HUB	REV D AM/A
-----------	-------------	-------------	-----------------	---------------

4.5 SE4N 80 km/h.

KM-TAL Km+m	SPÅR unc nr	TAVLA (P)		RALIS		KODPROPPAR			ATC-besked	Optiskt besked, Avstånd m.m.	Närmaste trappa	Anmärkningar
		Rikt	Typ	Plc	Typ	X	Y	Z				
18+269	N	DK ↓ SE	OT	A B	F F	5 9	12 6	8 8	OT80ETRH 1800	PT 1823m		
18+269	U	DK ↓ SE	OT	A B	F F	5 9	12 6	8 8	OT80ETRH 1800	PT 1823m		
18+369	N	DK ↓ SE	OTO	A B	F F	5 9	12 6	8 6	OT80ETRH 1700	1723m		"dubbling"
18+369	U	DK ↓ SE	OTO	A B	F F	5 9	12 6	8 6	OT80ETRH 1700	1723m		"dubbling"
19+132	N	DK ↓ SE		OT80								
19+132	U	DK ↓ SE		OT80								
20+104	N	DK ↓ SE	HT	AB BA	F F	5 5	2 5	8 10	HT80ET SET	HT80 >		
20+104	U	DK ↓ SE	HT	AB BA	F F	5 5	2 2	8 14	HT80ET A	HT80		
20+151	U	DK ↓ SE	HT	AB BA	F F	5 5	5 2	10 14	SET A	>		

HANDL BV/BRSE-SW	GRANSKAD JG	GODKÄND CMP
---------------------	----------------	----------------

GRANSKAD:	REV A JG	REV B JG	REV C AF/HUB	REV D <i>[Signature]</i>
-----------	-------------	-------------	-----------------	-----------------------------

4.6 SE4U 80 km/h.

KM-TAL Km+m	SÄR snc nr	TAVLA (P)		BALIS		KODPROPPAR			ATC-besked	Optiskt besked, Avstånd m.m.	Närmaste trappa	Anmärkningar
		Rikt	Typ	P/c	Typ	X	Y	Z				
18+269	N	DK ↓ SE	OT	A F B F	F	5 9	12 6	8 8	OT80ETRH 1800	PT 1823m		
18+269	U	DK ↓ SE	OT	A F B F	F	5 9	12 6	8 8	OT80ETRH 1800	PT 1823m		
18+369	N	DK ↓ SE	OTO	A F B F	F	5 9	12 6	8 6	OT80ETRH 1700	1723m		"dubbling"
18+369	U	DK ↓ SE	OTO	A F B F	F	5 9	12 6	8 6	OT80ETRH 1700	1723m		"dubbling"
19+132	N	DK ↓ SE		OT80								
19+132	U	DK ↓ SE		OT80								
20+104	N	DK ↓ SE	HT	AB BA	F F	5 5	2 2	8 14	HT80ET A	HT80		
20+104	U	DK ↓ SE	HT	AB BA	F F	5 5	2 5	8 10	HT80ET SET	HT80 >		
20+154	N	DK ↓ SE	HT	AB BA	F F	5 5	5 2	10 14	SET A	>		

HANDL BV/BRSBE-SW	GRANSKAD JG	GODKÄND CMP
----------------------	----------------	----------------

GRANSKAD:	REV A JG	REV B JG	REV C AF/HUB	REV D <i>[Signature]</i>
-----------	-------------	-------------	-----------------	-----------------------------



Dokumentation

Nedenfor oplyste tegninger anvendes ved udlægning af La - baliser i sektion 3 og 4
Bemærk! Kun gældende versioner af nedenstående dokumentation må anvendes.

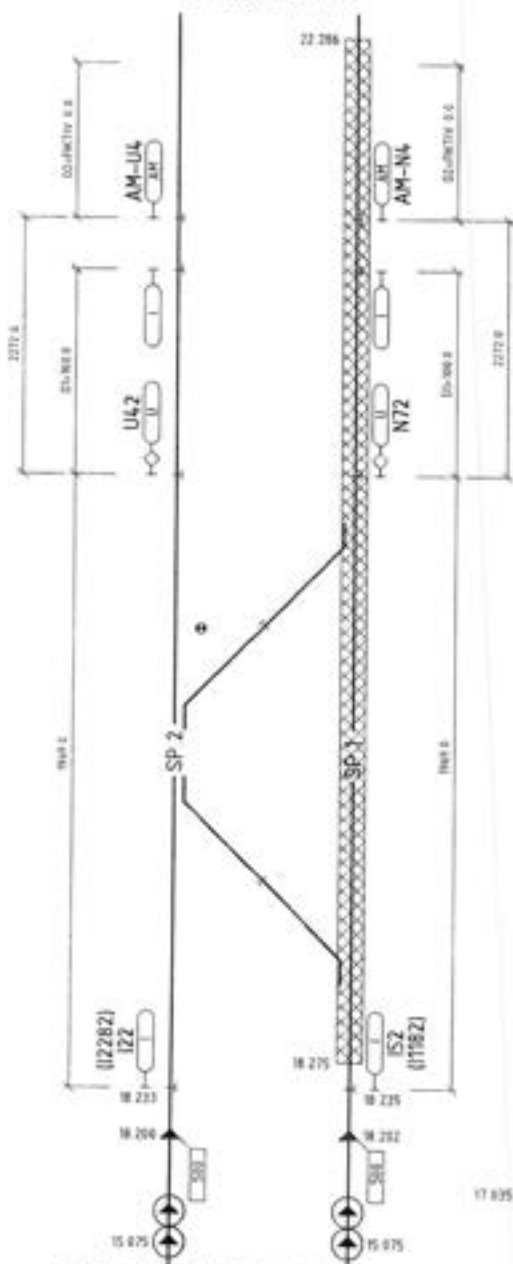
Tegningsnavn	Udgave	Tegningsnr.	Side
Peberholm Fra Danmark mod Sverige Sektion 3 og 4 Hovedspor 1 "Nedspår"	03.00 01.08.2003	DK-SE 03-04.01	1 af 1
Peberholm Fra Danmark mod Sverige Sektion 3 og 4 Hovedspor 2 "Uppspår"	03.00 01.08.2003	DK-SE 03-04.02	1 af 1

Tegningsnavn	Signal ID	Filnavn	Dato	Del	Version
ATC kodeskemaer, Banestyrelsen LA Øresund	LA40_sek3+4	034003W8.18A	6-4-2001	1-2	0
ATC kodeskemaer, Banestyrelsen LA Øresund	LA80_sek3+4	034003W8.2GA	6-4-2001	1-2	0

Tegningsnavn	Udgave	Tegningsnr.	Side
Signalplan Interlocking and ATC system CH 18+202 - 18+302 SE2	Rev. X	00-A.0063-350120	1/2
Signalplan Interlocking and ATC system CH 18+402 - 18+502 SE2	Rev. 0	00-A.0063-350120	2/2
Tillfälliga hastighetsnedsättningar Öresundsbron	Rev. E 2021-01-05		3 (27)
Tillfälliga hastighetsnedsättningar Öresundsbron	Rev. E 2021-01-05		4 (27)
Tillfälliga hastighetsnedsättningar Öresundsbron	Rev. E 2021-01-05		5 (27)
Tillfälliga hastighetsnedsättningar Öresundsbron	Rev. E 2021-01-05		9 (27)
Tillfälliga hastighetsnedsättningar Öresundsbron	Rev. E 2021-01-05		10 (27)
Tillfälliga hastighetsnedsättningar Öresundsbron, 2 Sektion 3, SE2, km 18+269 2.1 SE2N/U 40 km/h.	Rev. D	-	16/70
Tillfälliga hastighetsnedsättningar Öresundsbron, 2.2 SE2N/U 80 km/h.	Rev. D	-	17/70

								
04		05.01.2021	TJn	Dato	21.03.2001	Sektion 3 - 4 Fra Danmark mod Sverige La/Sth-nedsättningar		Side 1/1
03		02.07.2014	JAk	Bearb.	ALX			
02		01.08.2003	ECP	Kontr.	KPe			
01		21.03.2001	ALX	Godk.	RSU			
Vers.	Ændringer	Dato	Bearb.	Atkins Danmark, Rådgivning Sikring A Pilestræde 58, 1112 Kbh.				
						Faneblad 11		

LERNACKEN



PEBERHOLM

KØBENHAVNS LUFTHAVN
KASTRUP


NOTE

Kun de angivne kilometreringer ved La-baliserne må anvendes, øvrige kilometreringer er vejledende

BEMÆRK:

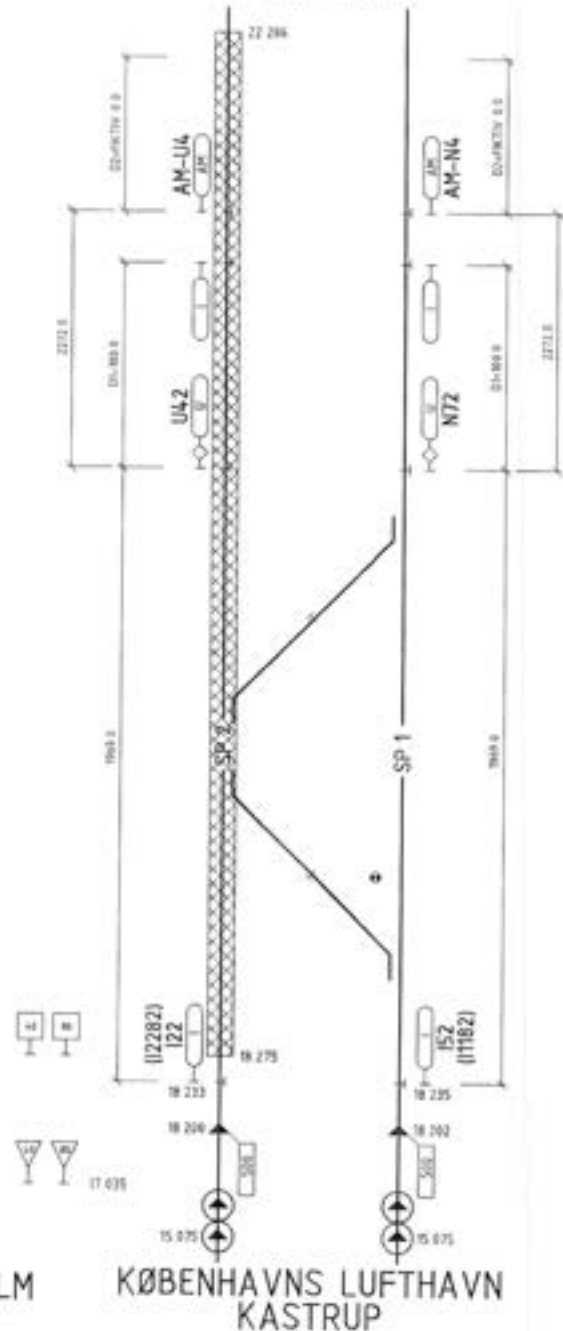
Denne tegning er lavet på baggrund af tegning 47 nr. 5418

SIGNATURFORKLARING:

-  La-Sektion
-  La-Balise med kilometrering
-  Hastighedsnedsættelse følger
-  Hastighedsnedsættelse begynder
-  Hastighedsnedsættelse ophører

	Verificeret 22.05.01 ALK	Adresse Banestyrelsen Pakhusvej 10 2100 København Ø	Fuglekøbing Arkiv Danmark Riesgade 5B 1112 København K
	Aflever Godkendt af Banestyrelsen		
Tegning: 1. udgave Dato og initialet	Seneste udgave Dato og initialet	Tegningens navn Peberholm Fra Danmark mod Sverige Sektion 3 og Sektion 4 Hovedspor 1 "Nedspår"	
Kildevernet 15.01.2001 MKS	01.08.2003 MKS	Tegningens DK-SE 03-04.01	
Kontroleret 31.01.2001 BBT	02.08.2003 ALK	Side/af sider 1 af 1	
Godkendt © Copyright Banestyrelsen	Sprag Udgave 03.00 01.08.2003		

LERNACKEN



PEBERHOLM

KØBENHAVNS LUFTHAVN
KASTRUP

NOTE

Kun de angivne kilometreringer ved La-baluserne må anvendes, øvrige kilometreringer er vejledende

BEMÆRK:

Denne tegning er lavet på baggrund af tegning 47 nr. 5418

SIGNATURFORKLARING:

-  La-Sektion
-  La-Balise med kilometrering
-  Hastighedsnedsættelse følger
-  Hastighedsnedsættelse begynder
-  Hastighedsnedsættelse ophører

	Verifiseret 22.03.01 ALX	Adresse Banestyrelsen Fælledvej 10 2100 København Ø	Projektning Årving Damgaard Fleistræde 5B 1112 København K
	Aflever	Godkendt af Banestyrelsen	
	Tegningens navn Peberholm Fra Danmark mod Sverige Sektion 3 og Sektion 4 Hovedspor 2 "Uppilår"		
Tegning: 1. udgave Dato og Initialer	Seneste udgave Dato og Initialer	Måst. Enhed	Tegningens nr. DK-SE 03-04.02
Konstrueret 15.01.2001 MKR	01.08.2003 MKR	02.08.2003 MKR	Side af side 1 af 1
Kontrolleret 31.01.2001 BRP	Udgave 03.00 01.08.2003		
Godkendt Banestyrelsen	Serop		

Numstr	2001	Sia	Tegn.	Kontr.	Rev. eft. udførelsen	a	b	c	d	e	f	Reviser	g	h	i	k	l	m	n	.totek
			06.04.01	18.07.01																

Strækning	Kilometrering	Spor	Retning	Version	Dato	Del
3200	4008	40	A	0	6-4-2001	1/2

Balisetype La Ekstra Balise Signal ID LA40_ek3+4
 Forsignalering SBE
 Linieleder SNR Filnavn 034003W9.18A

Telegram:	0	1	2	3	4	5	6	7
ZLa1T								
ZLa1I	3200	0	0	0	0	0	0	0
LLa1T								
LLa1I	4008	0	0	0	0	0	0	0
NG1T								
ZLa2T								
ZLa2I	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa2T								
LLa2I	0	0	0	0	0	0	0	0
NG2T								
ZLa3T								
ZLa3I	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa3T								
LLa3I	0	0	0	0	0	0	0	0
NG3T								
GK	3	0	0	0	0	0	0	0
AGKS	3	3	3	3	3	3	3	3
TLa1	2	8	8	8	8	8	8	8
VLa1	40	0	0	0	0	0	0	0
VOLa1	0	0	0	0	0	0	0	0
ZLa1	3200	0	0	0	0	0	0	0
LLa1	4000	0	0	0	0	0	0	0
NG1	-4	0	0	0	0	0	0	0
TLa2	8	8	8	8	8	8	8	8
VLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
VOLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
ZLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
NG2	0	0	0	0	0	0	0	0
TLa3	8	8	8	8	8	8	8	8
VLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
VOLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
ZLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
NG3	0	0	0	0	0	0	0	0

ATC Kodeskemaer

Banestyrelsen

LA Øresund

nr.

Aflæser

Konstr	Tegn.	Konstr.	Rev. eft. udførelsen	a	b	c	d	e	f	Rettelser	B	h	i	k	l	m	n	navntek
2001	06.01.01	18.01.01																
Sio	Mus	Fe	RBY															

Strækning	Kilometrering	Spor	Retning	Version	Dato	Del
3200	4008	40	A	0	6-4-2001	2/2

Signal ID LA40_sek3+4
 Filnavn 034003w8.18a

Telegram:	8	9	10	11	12	13	14	15
ZLa1T								
ZLa1I	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa1T								
LLa1I	0	0	0	0	0	0	0	0
NG1T								
ZLa2T								
ZLa2I	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa2T								
LLa2I	0	0	0	0	0	0	0	0
NG2T								
ZLa3T								
ZLa3I	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa3T								
LLa3I	0	0	0	0	0	0	0	0
NG3T								
GK	0	0	0	0	0	0	0	0
AGKS	3	3	3	3	3	3	3	3
TLa1	8	8	8	8	8	8	8	8
VLa1	0	0	0	0	0	0	0	0
VDLa1	0	0	0	0	0	0	0	0
ZLa1	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa1	0	0	0	0	0	0	0	0
NG1	0	0	0	0	0	0	0	0
TLa2	8	8	8	8	8	8	8	8
VLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
VDLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
ZLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
NG2	0	0	0	0	0	0	0	0
TLa3	8	8	8	8	8	8	8	8
VLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
VDLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
ZLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
NG3	0	0	0	0	0	0	0	0

ATC Kodeskemaer

Banestyrelsen	LA Øresund	nr.	Afløser
---------------	------------	-----	---------

Konstr	Tegn.	Kontr.	Rev. eft. udførelsen	a	b	c	d	e	f	Reviser	g	h	i	k	l	m	n	...totek
2001	06.04.01/18.01.01																	
Sid																		

Strækning	Kilometrering	Spor	Retning	Version	Dato	Del
3200	4008	80	A	0	6-4-2001	1/2

Balisetype	La	Ekstra Balise	Signal ID	LA80_ sek3+4
Forsignalering		SBE	Filnavn	034003WB.2CA
Linieleder		SNR		

Telegram:	0	1	2	3	4	5	6	7
ZLa1T								
ZLa1I	3200	0	0	0	0	0	0	0
LLa1T								
LLa1I	4008	0	0	0	0	0	0	0
NG1T								
ZLa2T								
ZLa2I	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa2T								
LLa2I	0	0	0	0	0	0	0	0
NG2T								
ZLa3T								
ZLa3I	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa3T								
LLa3I	0	0	0	0	0	0	0	0
NG3T								
GK	3	0	0	0	0	0	0	0
AGKS	3	3	3	3	3	3	3	3
TLa1	2	8	8	8	8	8	8	8
VLa1	80	0	0	0	0	0	0	0
VDLa1	0	0	0	0	0	0	0	0
ZLa1	3200	0	0	0	0	0	0	0
LLa1	4000	0	0	0	0	0	0	0
NG1	-4	0	0	0	0	0	0	0
TLa2	8	8	8	8	8	8	8	8
VLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
VDLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
ZLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
NG2	0	0	0	0	0	0	0	0
TLa3	8	8	8	8	8	8	8	8
VLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
VDLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
ZLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
NG3	0	0	0	0	0	0	0	0

ATC Kodeskemaer

Banestyrelsen	LA Øresund	nr.	Atleser
---------------	------------	-----	---------

Konstr	Tegn	Konstr.	Rev. aft. udførelsen	a	b	c	d	e	f	Rettelser	g	h	i	k	l	m	n	...rtotek
2001	06.04.01	18.04.01																
Sia	MKS	Fe	BBY															

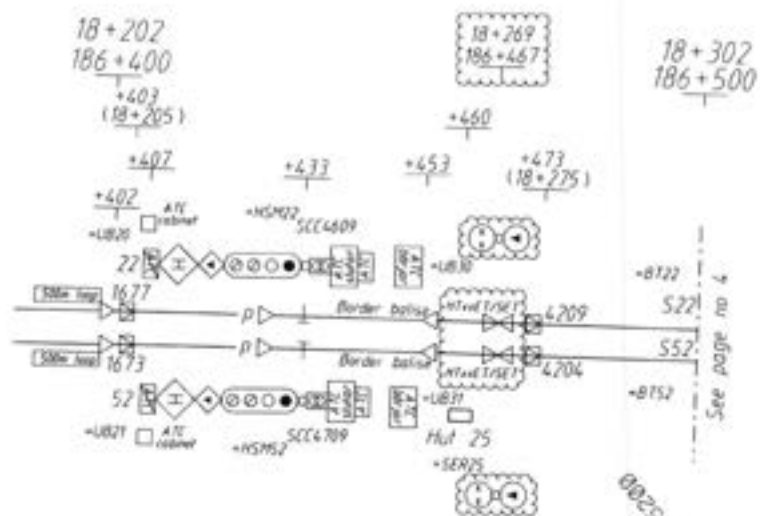
Strækning	Kilometrering	Spor	Retning	Version	Dato	Del
3200	4008	80	A	0	6-4-2001	2/2

Signal ID LAB0_sek3+4
 Filnavn 034003W8.2GA

Telegram:	8	9	10	11	12	13	14	15
ZLa1T								
ZLa1I	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa1T								
LLa1I	0	0	0	0	0	0	0	0
NG1T								
ZLa2T								
ZLa2I	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa2T								
LLa2I	0	0	0	0	0	0	0	0
NG2T								
ZLa3T								
ZLa3I	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa3T								
LLa3I	0	0	0	0	0	0	0	0
NG3T								
GK	0	0	0	0	0	0	0	0
AGWS	3	3	3	3	3	3	3	3
TLa1	8	8	8	8	8	8	8	8
VLa1	0	0	0	0	0	0	0	0
VDLa1	0	0	0	0	0	0	0	0
ZLa1	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa1	0	0	0	0	0	0	0	0
NG1	0	0	0	0	0	0	0	0
TLa2	8	8	8	8	8	8	8	8
VLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
VDLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
ZLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
NG2	0	0	0	0	0	0	0	0
TLa3	8	8	8	8	8	8	8	8
VLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
VDLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
ZLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
NG3	0	0	0	0	0	0	0	0

ATC Kodeskemaer

Banestyrelsen	LA Øresund	nr.	Alleiser
---------------	------------	-----	----------



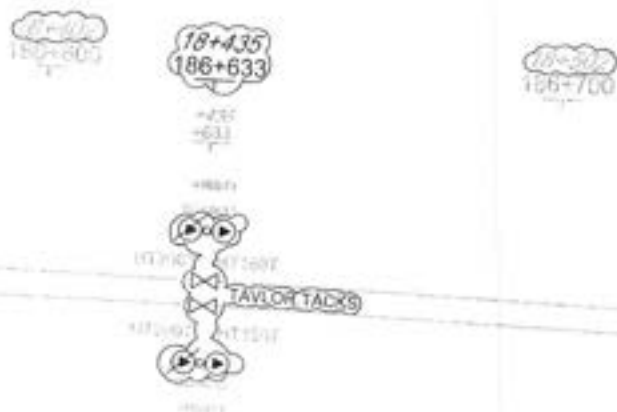
Notes

1. CAD system: MicroStation
2. Filename: 350120
3. Scale: 1:1000
4. All measurements according to chainage along referenceline
5. Complete item designation for catenary pole not shown. Please refer to Catenary system.doc
6. Complete item designation for insulation joints and points not shown. Please refer to Track system.doc
7. Chainage in italics refer to kilometrage system

E = 115200
N = 269800




		<table border="1"> <thead> <tr> <th>Rev</th> <th>Date</th> <th>Design</th> <th>Checked</th> <th>Approved</th> <th>Doc</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td> <td>11/11/10</td> <td>ATC</td> <td>ATC</td> <td>ATC</td> <td>11/11/10</td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>1/12/10</td> <td>ATC</td> <td>ATC</td> <td>ATC</td> <td>1/12/10</td> </tr> </tbody> </table>	Rev	Date	Design	Checked	Approved	Doc	1	11/11/10	ATC	ATC	ATC	11/11/10	2	1/12/10	ATC	ATC	ATC	1/12/10
Rev	Date	Design	Checked	Approved	Doc															
1	11/11/10	ATC	ATC	ATC	11/11/10															
2	1/12/10	ATC	ATC	ATC	1/12/10															
		SIGNAL PLAN INTERLOCKING AND ATC SYSTEM CH 18+202 - 18+302 S12																		

This drawing is based on original drawing No. 01-R.0063-358002, page 4



Notes

1. CAD system: MicroStation
2. Filename: 350120
3. Scale: 1:1000
4. All measurements according to chainage along referenceline
5. Complete item designation for catenary pole not shown. Please refer to Catenary system.doc
6. Complete item designation for insulation joints and points not shown. Please refer to Track system.doc
7. Chainage in italics refer to kilometrage system

 		<table border="1"> <thead> <tr> <th>Rev</th> <th>Drawn</th> <th>Designed</th> <th>Checked</th> <th>Approved</th> <th>Date</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td> <td>SE</td> <td>SE</td> <td>SE</td> <td>SE</td> <td>22.04.01</td> </tr> </tbody> </table>	Rev	Drawn	Designed	Checked	Approved	Date	1	SE	SE	SE	SE	22.04.01
Rev	Drawn	Designed	Checked	Approved	Date									
1	SE	SE	SE	SE	22.04.01									
		<p>SIGNAL PLAN INTERLOCKING AND ATC SYSTEM OK 18+402 - 18+502 SE2</p>												
Page:	2 / 2	Revision:	00-A.0063-350120	File:	3									

0 Tillfälliga hastighetsnedsättningar Öresundsbron

0.1 Förutsättningar

Nedsättningsystemet bygger på sektioner som skall hastighetsnedsättas. I normalfallen använder man sig endast av börjanpunkter med tillhörande förvarningar. Börjanpunkterna har samtidigt funktionen att avsluta en nedsättning i motsatt riktning. Det betyder att man även vid nedsättningar som omfattar mer än en sektion i princip endast lägger ut en börjanpunkt med tillhörande förvarningar.

0.1.1 Viktiga undantag

Det finns dock två viktiga undantag. Det ena är om nedsättningen går över teknikgränsen. I ett sådant fall skall alltid extra hastighetstavlor och extra uppdateringsbalisgrupper för det andra landets ATC läggas vid teknikgränsen. Det andra undantaget är när den ena av flera angränsande nedsättningar omfattar en sektion med växlar som vid Peberholm och Lernacken. Sektioner som omfattar Peberholm och Lernacken måste då utrustas på angränsande spår.

0.2 Utförande

Alla nedsättningar gäller en hastighetssänkning på mer än 40 km/h vilket innebär att alla förvarningar skall dubbleras.

Signalstyrda förvarningar skall inte användas på Öresundsbrokonsortiets spår. Växlarna på Peberholm och Lernacken gör att nedsättningarna där och angränsande sektioner kan slå igenom på båda spåren och därför måste förvarning ske på båda spåren. De förvarningar gällande endast ett spår som läggs vid Lernacken i riktning mot Danmark på Banverkets spår utrustas med signalstyrning.

0.2.1 Beteckningar

I riktning från Sverige till Danmark går tåg med udda nummer som möter signaler med udda nummer.

Börjanpunkterna på nedsättningarna numreras enligt samma princip med udda nummer mot DK och jämna mot SE. Alla börjanpunkter på svenskt ATC benämns SE följt av ett nummer enligt ovan samt U och/eller N beroende på om det gäller upp- och/eller nedspår.

0.2.2 Tavlor

Hastighetsnedsättningarna förses med tavlor enligt BVF 544.94002 "Tillfälliga hastighetsnedsättningar".

Eventuella permanenta hastighetstavlor och tillhörande orienteringstavlor som visar högre hastighet än den tillfälliga nedsättningen skall täckas över.

Balisgrupperna behöver inte ändras eftersom en tillfällig ET-nedsättning endast kan avslutas av ATC-beskedet SET (Slut på ET-nedsättning).

I kodtabeller finns angivet vilka tavlor som skall placeras ut respektive övertäckas för börjanpunkterna.

0.2.3 Indelning

Peberholm görs till en sektion med gränsen i väster vid km 18.269 och i öster vid km 20.104.

Gräns mot Banverket läggs vid landfästet i Sverige vid km 29.119

Avståndet mellan Peberholm och Lernacken är ca 9km. Detta delas i 4 delar som blir ca 2,2km vardera.



Upplägget blir då enligt följande:



Km-tal	Sektion	Börjanpunkt DK -> SE Nedspår SE2N	Börjanpunkt SE -> DK Nedspår SE11N	Börjanpunkt DK -> SE Uppspår SE2U	Börjanpunkt SE -> DK Uppspår SE11U
18.269					
↓	3				
20.104		SE4N	SE9N	SE4U	SE9U
↓	4				
22.286		SE6N	SE7N	SE6U	SE7U
↓	5				
24.290		SE8N	SE5N	SE8U	SE5U
↓	6				
26.650		SE10N	SE3N	SE10U	SE3U
↓	7				
29.119 (281.134)		SE12N	SE1N	SE12U	SE1U



0.2.4 Placering av balisgrupper




I den mån det varit möjligt har balisgrupperna anpassas till placeringen av trapporna mellan bil och järnvägsdäck på bron.




0.2.5 Förklaring till "Optiskt besked, Avstånd m.m." i kodtabeller.



	HT40		HT80
---	------	---	------

	<		>
---	---	---	---

	OT40		OT80
--	------	--	------

	OT40 + N-spår		OT40 + U-spår		OT80 + N-spår
---	---------------------	---	---------------------	---	---------------------

	OT80 + U-spår		OT40 + 1100m		OT80 + 1100m
---	---------------------	---	--------------------	---	--------------------

	FT		OT + <
---	----	---	--------

2 Sektion 3, SE2 km 18+269

SE2N och SE2U

Dessa nedsättningar gäller avsnittet sektion 3 som omfattar Peberholm station och förvarnas helt i dansk ATC.

Börjanpunkterna för sektion 3 i riktning DK-SE placeras strax efter signal Phm 22 resp. Phm 52. Börjanpunkterna läses in i svensk ATC för att denna skall övervaka den nedsatta hastigheten efter att svensk ATC tagit över. Om svensk ATC inte startar/tar över fortsätter dansk ATC att övervaka 40.

På grund av växlarna på Peberholm måste förvarning i dansk ATC ske på båda spåren.

2.1 Nedsättning endast på sektion 3

Tavlor

Övertäckning av tavlor gällande riktning DK-SE på sektion 3 utföres enligt kodtabeller för börjanpunkter SE2.

Utrustning

Följande utrustning enligt kodtabeller skall placeras ut vid hastighetsnedsättning för börjanpunkter SE2:

Sektion 3, N- och U-spår.

I Danmark förvarningar enligt dansk dokumentation.

Kodtabell: SE2N/U xx km/h.

2.2 Nedsättningar över flera sammanhängande sektioner

2.2.1 Sektion 3 som längst till och med sektion 6

Tavlor

Övertäckning av tavlor gällande riktning DK-SE på sektion 3 utföres enligt kodtabeller för börjanpunkter SE2.

Utrustning

Följande utrustning enligt kodtabeller skall placeras ut vid hastighetsnedsättning för börjanpunkter SE2:

Sektion 3, N- och U-spår som längst till och med sektion 6.

I Danmark förvarningar enligt dansk dokumentation.

Kodtabell: SE2N/U xx km/h.

2.2.2 Sektion 3 till och med sektion 7

Tavlor

Övertäckning av tavlor gällande riktning DK-SE på sektion 3 utföres enligt kodtabeller för börjanpunkter SE2.

Övertäckning av tavlor gällande riktning DK-SE på sektion 7 utföres enligt kodtabeller för övertäckning vid sammansatta sektioner.

Utrustning

Följande utrustning enligt kodtabeller skall placeras ut vid hastighetsnedsättning för börjanpunkter SE2:

Sektion 3, N- och U-spår till och med sektion 7, N- och U-spår.

I Danmark förvarningar enligt dansk dokumentation.

Kodtabell: SE2N/U xx km/h.

Kodtabell: Sektion 7, N- och U-spår taylor att övertäcka i riktning DK-SE.

Sektion 3, N- och U-spår in på sektion 4, N-spår till och med sektion 7, N-spår.

I Danmark förvarningar enligt dansk dokumentation.

Kodtabell: SE2N/U xx km/h.

Kodtabell: Sektion 7, N-spår taylor att övertäcka i riktning DK-SE.

Sektion 3, N- och U-spår in på sektion 4, U-spår till och med sektion 7, U-spår.

I Danmark förvarningar enligt dansk dokumentation.

Kodtabell: SE2N/U xx km/h.

Kodtabell: Sektion 7, U-spår taylor att övertäcka i riktning DK-SE.

2.2.3 Sektion 3 till och med sektion Lernacken

Taylor

Övertäckning av taylor gällande riktning DK-SE på sektion 3 utföres enligt kodtabeller för börjanpunkter SE2.

Övertäckning av taylor gällande riktning DK-SE på sektion 7 utföres enligt kodtabeller för övertäckning vid sammansatta sektioner.

Utrustning

Observera att, om en nedsättning med börjanpunkt SE2 sträcker sig över flera sammanhängande sektioner och slutar efter börjanpunkt SE12, sektion Lernacken och endast gällt det ena spåret, skall SE12 utrustas fullt på det andra spåret

Följande utrustning enligt kodtabeller skall placeras ut vid hastighetsnedsättning för börjanpunkter SE2:

Sektion 3, N- och U-spår till och med sektion Lernacken, N- och U-spår.

I Danmark förvarningar enligt dansk dokumentation.

Kodtabell: SE2N/U xx km/h.

Kodtabell: Sektion 7, N- och U-spår taylor att övertäcka i riktning DK-SE.

Sektion 3, N- och U-spår in på sektion 4, N-spår till och med sektion Lernacken, N- och U-spår.

I Danmark förvarningar enligt dansk dokumentation.

Kodtabell: SE2N/U xx km/h.

Kodtabell: SE12U xx km/h.

Kodtabell: Sektion 7, N-spår taylor att övertäcka i riktning DK-SE.

Sektion 3, N- och U-spår in på sektion 4, U-spår till och med sektion Lernacken, N- och U-spår.

I Danmark förvarningar enligt dansk dokumentation.

Kodtabell: SE2N/U xx km/h.

Kodtabell: SE12N xx km/h.

Kodtabell: Sektion 7, U-spår taylor att övertäcka i riktning DK-SE.

2 Sektion 3, SE2, km 18+269

2.1 SE2N/U 40 km/h.

KM-TAL Km+tm	SPÅR ane ur	TAVLA (IP)		BALIS		KODPROPPAR			ATC-besked	Optiskt besked, Avstånd m.m.	Närmaste trappa	Anmärkningar
		Rikt	Typ	Plc	Typ	X	Y	Z				
18+269	N	DK ↓ SE	HT	AB BA	F F	5 5	2 5	4 10	HT10ET SET	HT10 >		
18+269	U	DK ↓ SE	HT	AB BA	F F	5 5	2 5	4 10	HT10ET SET	HT10 >		
18+435	N	DK ↓ SE		> Tavla övertäckes								
18+435	U	DK ↓ SE		> Tavla övertäckes								

HANDL BV/BRSBE-SW	GRANSKAD JG	GODKÄND CMP
----------------------	----------------	----------------

GRANSKAD:	REV A JG	REV B JG	REV C AF/HUB	REV D <i>AF/HUB</i>
-----------	-------------	-------------	-----------------	------------------------

2.2 SE2N/U 80 km/h.

KM-TAL Km+m	SPÅR unc nr	TAVLA (IP)		BALIS		KODPROPPAR			ATC-besked	Optiskt besked, Avstånd m.m.	Närmaste trappa	Anmärkingar
		Rikt	Typ	Plc	Typ	X	Y	Z				
18+269	N	DK	HT	AB	F	5	2	8	HT80ET	HT80		
		↓		BA	F	5	5	10	SET	>		
18+269	U	DK	HT	AB	F	5	2	8	HT80ET	HT80		
		↓		BA	F	5	5	10	SET	>		
18+435	N	DK		> Tavla övertäckes								
		↓										
		SE										
18+435	U	DK		> Tavla övertäckes								
		↓										
		SE										

HANDL BV/BRSBE-SW	GRANSKAD JG	GODKÄND CMP
----------------------	----------------	----------------

GRANSKAD:	REV A JG	REV B JG	REV C AF/HUB	REV D <i>AF/HUB</i>
-----------	-------------	-------------	-----------------	------------------------

Dokumentation

Nedenfor oplyste tegninger anvendes ved udlægning af danske La - baliser og svenske baliser i sektion 5

Bemærk! Kun gældende versioner af nedenstående dokumentation må anvendes.

Tegningsnavn	Udgave	Tegningsnr.	Side
Signalplan, Interlocking and ATC system CH. 19+686 - 22+338, SE6U, oversigt	02-04-2001 Rev. 0	00-A.0063-350161	0/3
Signalplan, Interlocking and ATC system CH. 19+686 - 19+802, SE6U	02-04-2001 Rev. 0	00-A.0063-350161	1/3
Signalplan, Interlocking and ATC system CH. 21+102 - 21+252, SE6U	02-04-2001 Rev. 0	00-A.0063-350161	2/3
Signalplan, Interlocking and ATC system CH. 22+238 - 22+338, SE6U	02-04-2001 Rev. 0	00-A.0063-350161	3/3
Signalplan, Interlocking and ATC system CH. 19+686 - 22+338, SE6N, oversigt	02-04-2001 Rev. 0	00-A.0063-350162	0/3
Signalplan, Interlocking and ATC system CH. 19+680 - 19+802, SE6N	02-04-2001 Rev. 0	00-A.0063-350162	1/3
Signalplan, Interlocking and ATC system CH. 21+202 - 21+338, SE6N	02-04-2001 Rev. 0	00-A.0063-350162	2/3
Signalplan, Interlocking and ATC system CH. 22+238 - 22+338, SE6N	02-04-2001 Rev. 0	00-A.0063-350162	3/3
Tillfälliga hastighetsnedsättningar Öresundsbron	Rev. D 2014-07-02		3 (27)
Tillfälliga hastighetsnedsättningar Öresundsbron	Rev. D 2014-07-02		4 (27)
Tillfälliga hastighetsnedsättningar Öresundsbron	Rev. D 2014-07-02		5 (27)
Tillfälliga hastighetsnedsättningar Öresundsbron	Rev. D 2014-07-02		17 (27)
Tillfälliga hastighetsnedsättningar Öresundsbron	Rev. D 2014-07-02		18 (27)
Tillfälliga hastighetsnedsättningar Öresundsbron, 6 Sektion 5, SE6, km 22+286, 6.1 SE6N 40 km/h	Rev. C	-	38/70
Tillfälliga hastighetsnedsättningar Öresundsbron, 6.2 SE6U 40 km/h	Rev. C	-	39/70
Tillfälliga hastighetsnedsättningar Öresundsbron, 6.3 SE6N 80 km/h	Rev. C	-	40/70
Tillfälliga hastighetsnedsättningar Öresundsbron, 6.4 SE6U 80 km/h	Rev. C	-	41/70

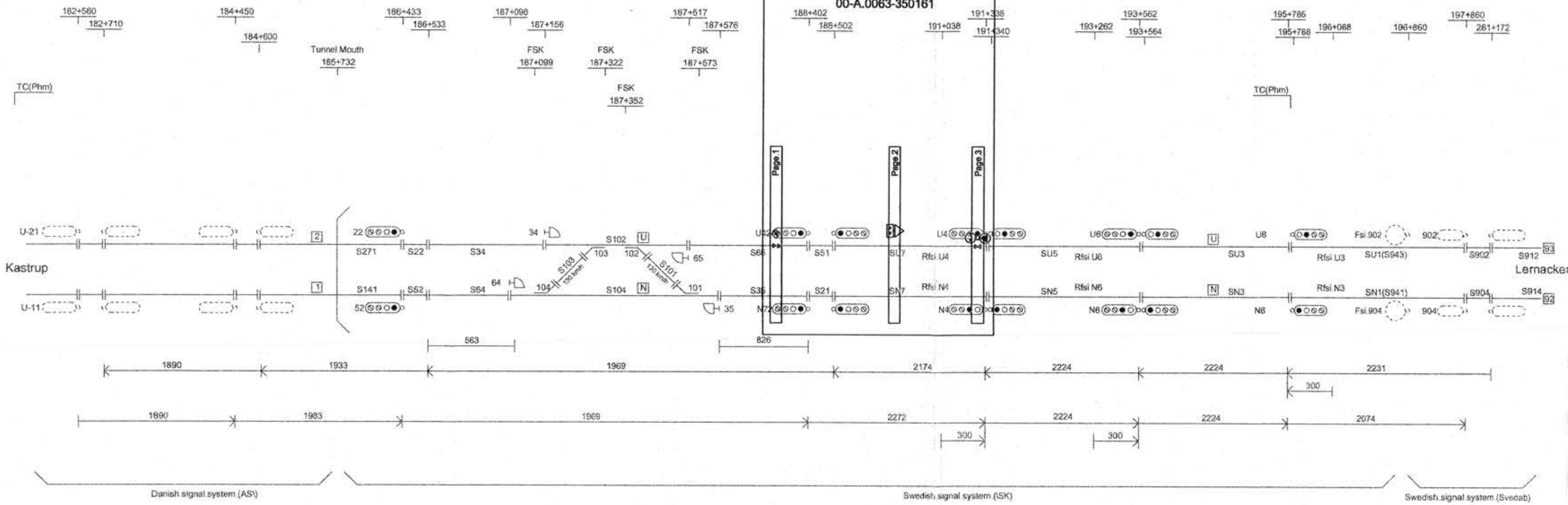
							
				Dato	21.03.2001	Sektion 5 Fra Danmark mod Sverige La/Sth-nedsättningar	Side 1/1
03		02.07.2014	JAK	Bearb.	ALX		
02		01.08.2003	ECP	Kontr.	KPe / ECP		
01		08.05.2001	ALX	Godk.	<i>Raj</i>		
Vers.	Ændringer	Dato	Bearb.	Atkins Danmark, Rådgivning Sikring A Pilestræde 58, 1112 Kbh.			
						Faneblad 12	

Pepparholm (Phm)

Connection
189+489,925=190+154,000

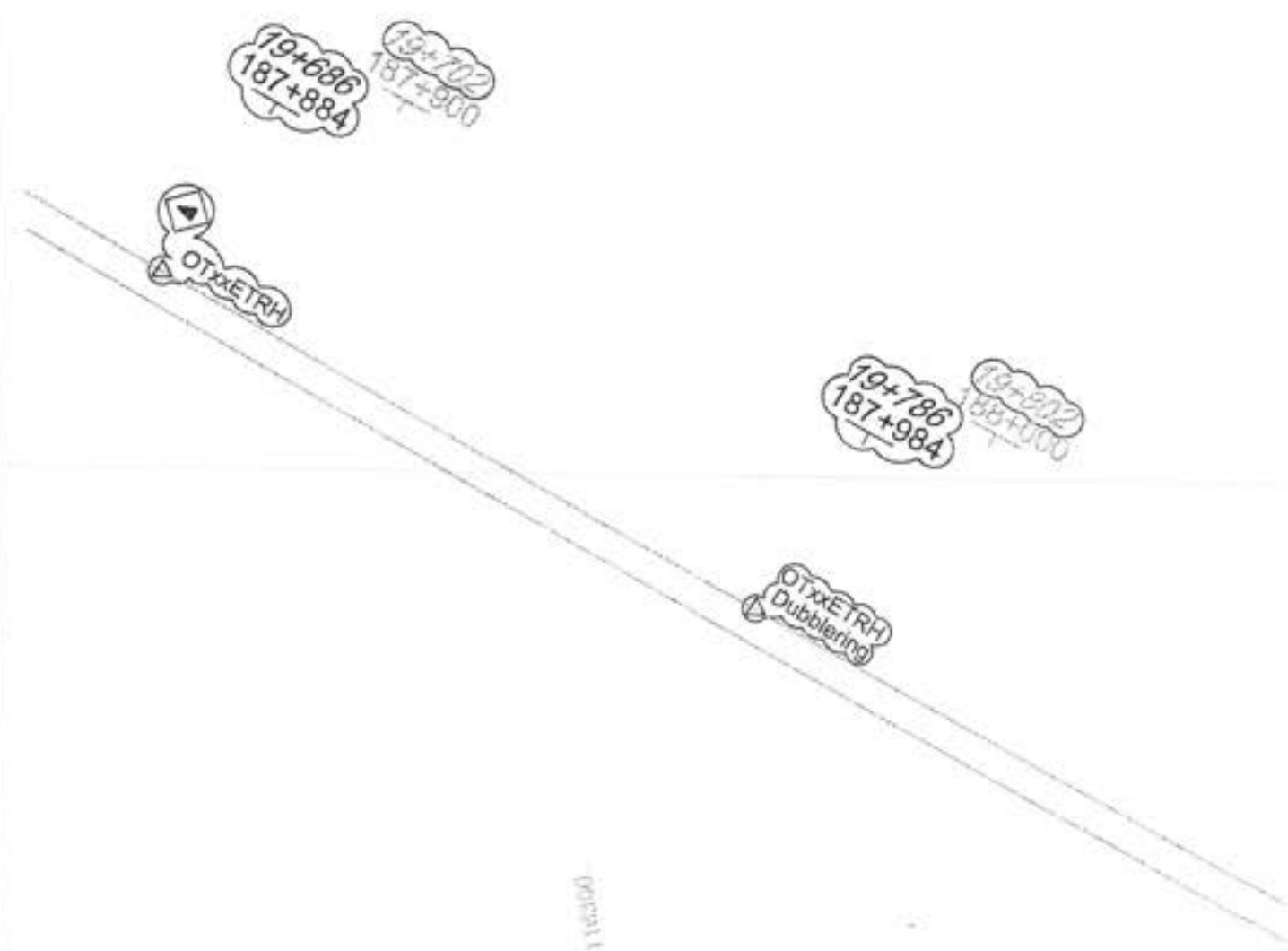
Connection
197+999,500=281+152,295

00-A.0063-350161





		Rev.	Drawn	Designed	Checked	Approved	Date
		0	ISC	Benjamin	Benjamin	Benjamin	Benjamin
		SIGNAL PLAN INTERLOCKING AND ATC SYSTEM CH.19+686 - 22+338 SEGU, OVERSIGT					
		Page no.	Drawing no.		Rev.		
0/3		00-A.0063-350161		0			

E = 116300
N = 269000



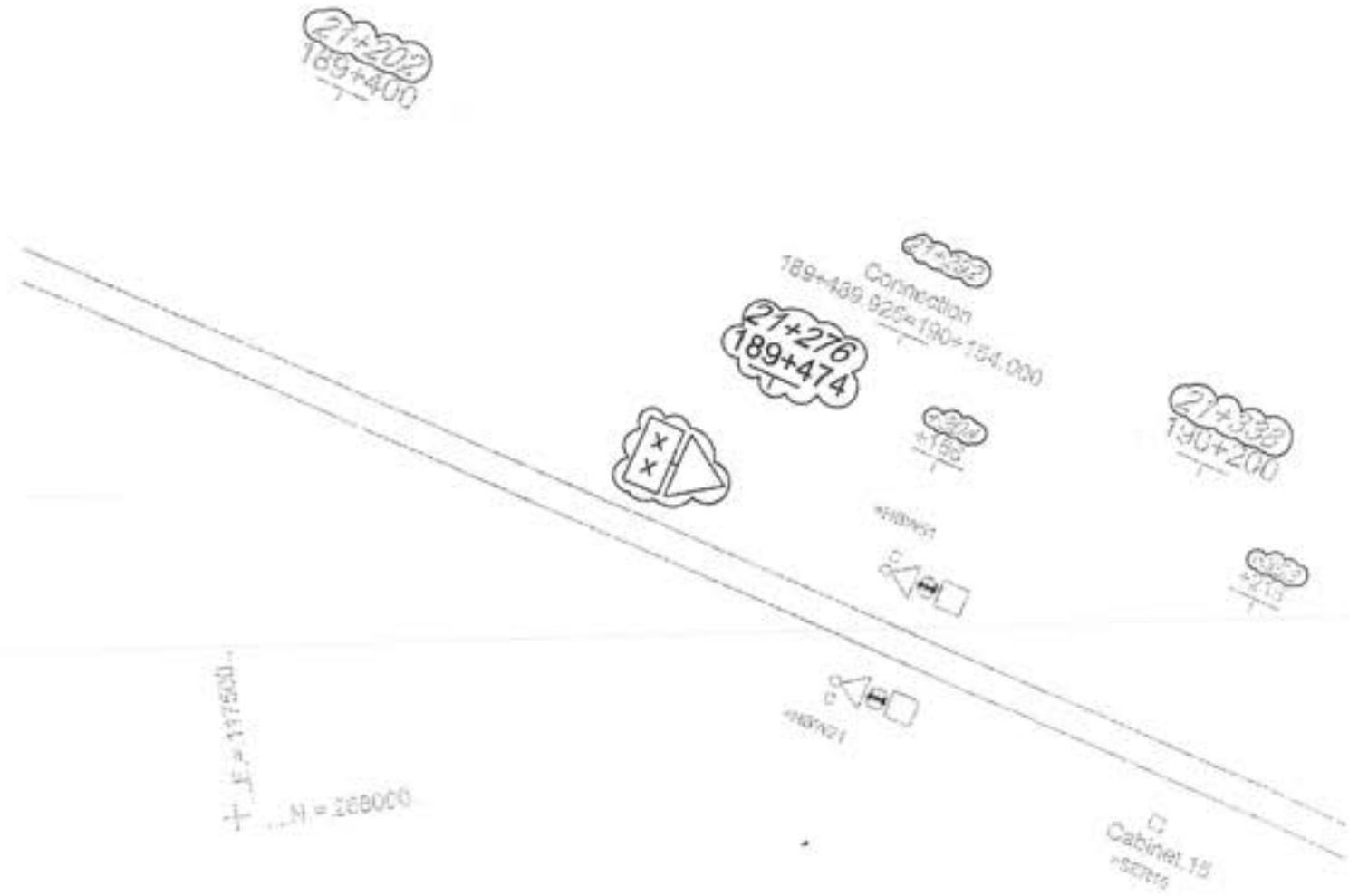
Notes

1. CAD system: MicroStation
2. Filename: 350161
3. Scale: 1:1000
4. All measurements according to chainage along referenceline
5. Complete item designation for catenary pole not shown. Please refer to Catenary system.doc
6. Complete item designation for insulation joints and points not shown. Please refer to Track system.doc
7. Chainage in italics refer to kilometrage system

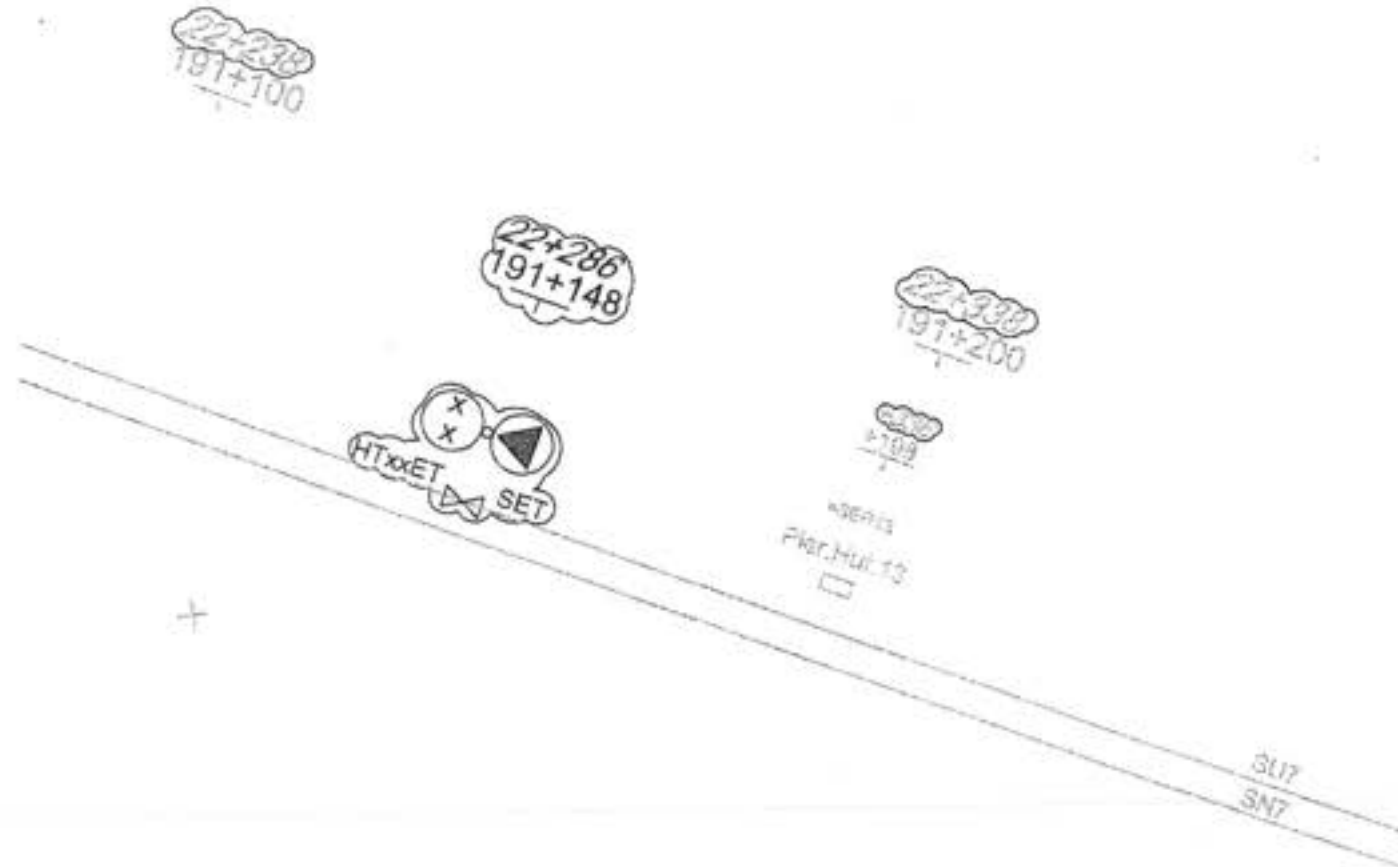
The Øresund Link					
					
					
Rev.	Drawn	Designed	Checked	Approved	Date
0	ISO LPS	Reviewed MORSE JD	Reviewed BRIDGE JW	Reviewed BRIDGE JPP	03-04-01
SIGNALPLAN INTERLOCKING AND ATC SYSTEM CH. 19+686 - 19+802 SE6U					
Page no.	Drawing no.				Rev.
1/3	00-A.0063-350161				0

Notes

1. CAD system: MicroStation
2. Filename: 350161
3. Scale: 1:1000
4. All measurements according to chainage along referenceline
5. Complete item designation for catenary pole not shown. Please refer to Catenary system.doc
6. Complete item designation for insulation joints and points not shown. Please refer to Track system.doc
7. Chainage in italics refer to kilometrage system



The Øresund Link		Rev	Drawn	Designed	Checked	Approved	Date
		1	HC LPS	Reviewed S1088 JS	Reviewed S1088 SW	Reviewed S1088 GP	02-04-01
		SIGNALPLAN INTERLOCKING AND ATC SYSTEM CH. 21+102 - 21+252 SEBU					
Page No.	2/3	Drawing No.	00-A.0063-350161			Rev.	0



Notes

1. CAD system: MicroStation
2. Filename: 350161
3. Scale: 1:1000
4. All measurements according to chainage along referenceline
5. Complete item designation for catenary pole not shown. Please refer to Catenary system.doc
6. Complete item designation for insulation joints and points not shown. Please refer to Track system.doc
7. Chainage in italics refer to kilometrage system

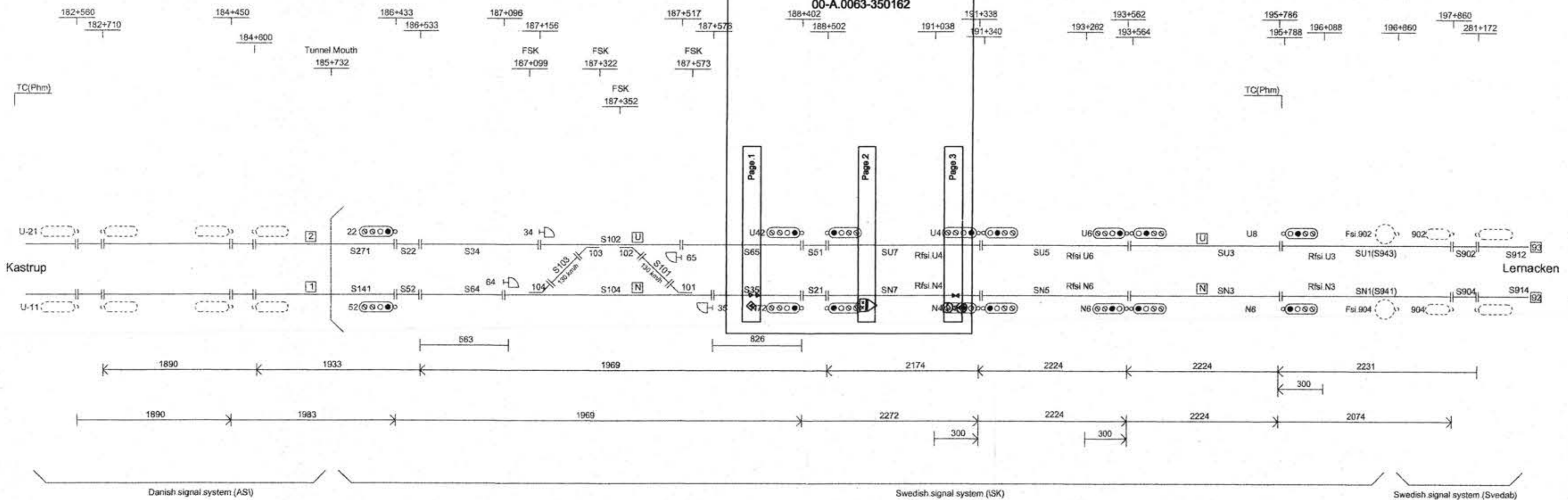
The Øresund Link		Rev	Drawn	Designed	Checked	Approved	Date
		0	BC LPS	Boverke 0130E JC	Boverke 0130E SW	Boverke 0130E GJP	02-04-01
		SIGNALPLAN INTERLOCKING AND ATC SYSTEM CH. 22+238 - 22+338 SE6U					
		Pages	Drawing no.			Rev.	
		3/3	00-A.0063-350161			0	

Pepparholm (Phm)

Connection
189+489,925=190+154,000

Connection
197+999,500=281+152,295

00-A.0063-350162



The Øresund Link		Rev.	Drawn	Designed	Checked	Approved	Dr.
		0	LPH	JG	SW	gpp	01-01
		SIGNALPLAN INTERLOCKING AND ATC SYSTEM CH.19+686 - 22+338 SE6N, OVERSIGT					
Page no.	03	Drawn by	00-A.0063-350162			Rev.	0

E = 110350
N = 286000

Notes

1. CAD system: MicroStation
2. Filename: 350162
3. Scale: 1:1000
4. All measurements according to chainage along referenceline
5. Complete item designation for catenary pole not shown. Please refer to Catenary system.doc
6. Complete item designation for insulation joints and points not shown. Please refer to Track system.doc
7. Chainage in italics refer to kilometrage system

19+686
187+884

19+702
187+900



OTxETRH

19+786
187+984

19+802
188+000

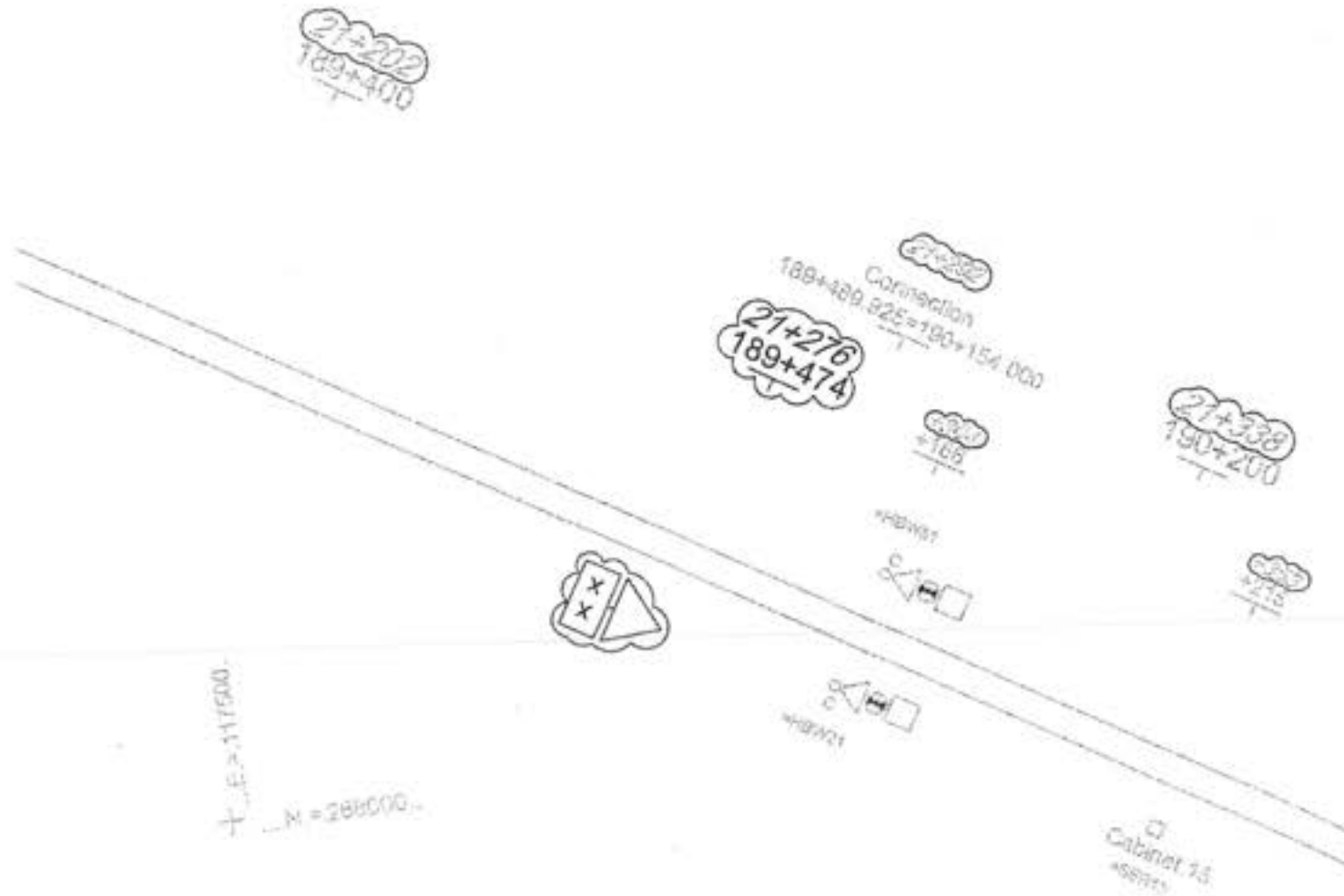
Dubblning
OTxETRH

E = 110350
N = 286000

The Øresund Link					
					
					
Rev	Drawn	Designed	Checked	Approved	Date
6	LPS	JO	3W		10/04/01
SIGNAL PLAN INTERLOCKING AND ATC SYSTEM CH. 19+680 - 19+802 SE6N					
Page no	Drawing no				Rev
1/3	01-R.0063-350162				0

Notes

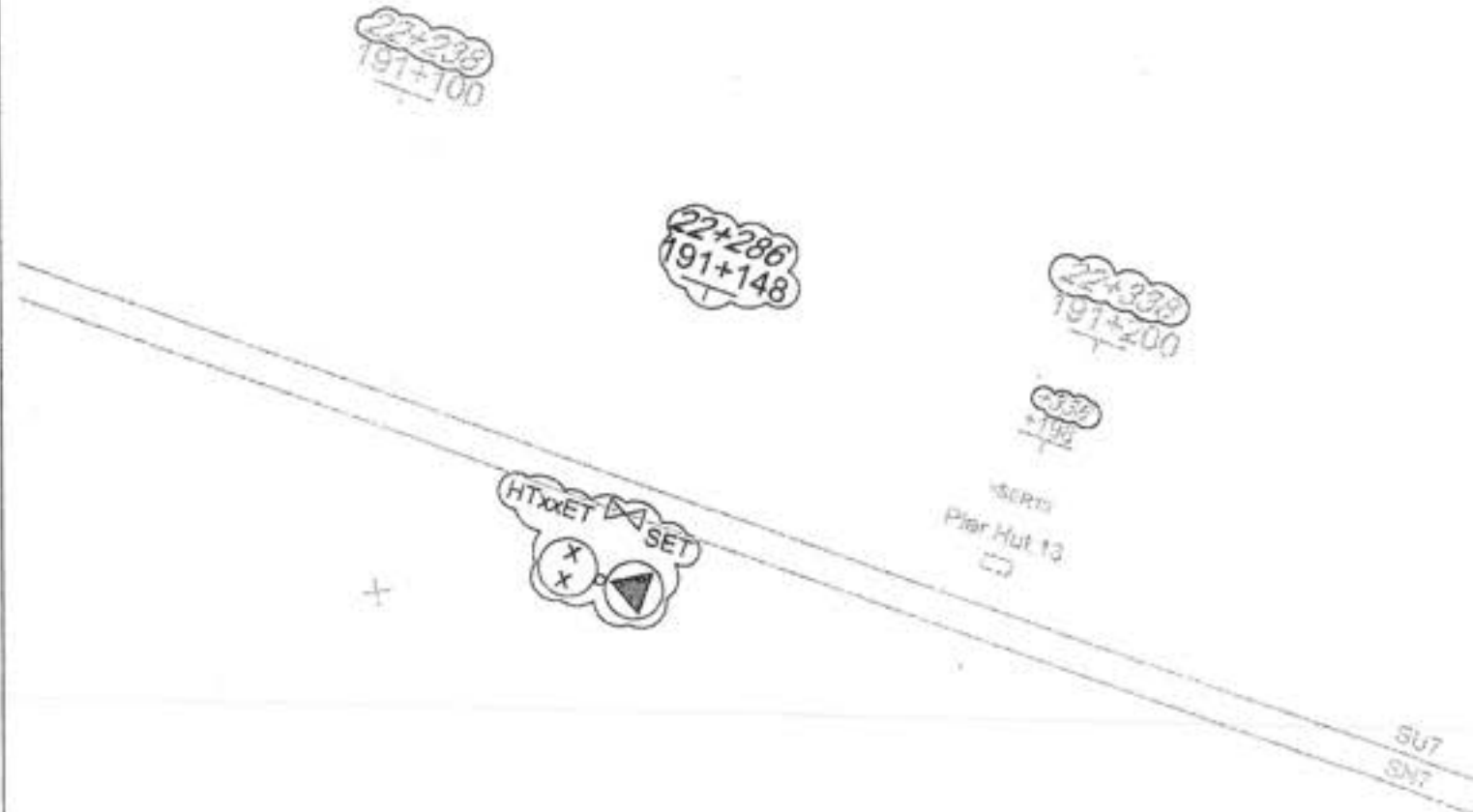
1. CAD system: MicroStation
2. Filename: 350162
3. Scale: 1:1000
4. All measurements according to chainage along referenceline
5. Complete item designation for catenary pole not shown. Please refer to Catenary system.doc
6. Complete item designation for insulation joints and points not shown. Please refer to Track system.doc
7. Chainage in italics refer to kilometrage system





The Øresund Link		Rev	Drawn	Designed	Checked	Approved	Date
		0	ISC LPS	Baronius JS	Baronius JS	Baronius JS	02-04-07
		SIGNALPLAN INTERLOCKING AND ATC SYSTEM CH.21+202 - 21+338 SE6N					
Page No	Drawing No.		Rev.				
2/3	00-A 0063-350162		0				

Notes

1. CAD system: MicroStation
2. Filename: 350162
3. Scale: 1:1000
4. All measurements according to chainage along referenceline
5. Complete item designation for catenary pole not shown. Please refer to Catenary system.doc
6. Complete item designation for insulation joints and points not shown. Please refer to Track system.doc
7. Chainage in italics refer to kilometrage system



The Øresund Link		Rev.	Drawn	Designed	Checked	Approved	Date
		1	LPS	IC	SW	GP	22-04-01
		SIGNALPLAN INTERLOCKING AND ATC SYSTEM CH. 22+238 - 22+338 SE6N					
Page no.	Drawing	Rev.					
3 / 3	00-A.0063-350162	0					

0 Tillfälliga hastighetsnedsättningar Öresundsbron

0.1 Förutsättningar

Nedsättningssystemet bygger på sektioner som skall hastighetsnedsättas. I normalfallen använder man sig endast av börjanpunkter med tillhörande förvarningar. Börjanpunkterna har samtidigt funktionen att avsluta en nedsättning i motsatt riktning. Det betyder att man även vid nedsättningar som omfattar mer än en sektion i princip endast lägger ut en börjanpunkt med tillhörande förvarningar.

0.1.1 Viktiga undantag

Det finns dock två viktiga undantag. Det ena är om nedsättningen går över teknikgränsen. I ett sådant fall skall alltid extra hastighetstavlor och extra uppdateringsbalisgrupper för det andra landets ATC läggas vid teknikgränsen. Det andra undantaget är när den ena av flera angränsande nedsättningar omfattar en sektion med växlar som vid Peberholm och Lernacken. Sektioner som omfattar Peberholm och Lernacken måste då utrustas på angränsande spår.

0.2 Utförande

Alla nedsättningar gäller en hastighetssänkning på mer än 40 km/h vilket innebär att alla förvarningar skall dubbleras.

Signalstyrda förvarningar skall inte användas på Öresundsbrokonsortiets spår. Växlarna på Peberholm och Lernacken gör att nedsättningarna där och angränsande sektioner kan slå igenom på båda spåren och därför måste förvarning ske på båda spåren. De förvarningar gällande endast ett spår som läggs vid Lernacken i riktning mot Danmark på Banverkets spår utrustas med signalstyrning.

0.2.1 Beteckningar

I riktning från Sverige till Danmark går tåg med udda nummer som möter signaler med udda nummer.

Börjanpunkterna på nedsättningarna numreras enligt samma princip med udda nummer mot DK och jämna mot SE. Alla börjanpunkter på svenskt ATC benämns SE följt av ett nummer enligt ovan samt U och/eller N beroende på om det gäller upp- och/eller nedspår.

0.2.2 Tavlor

Hastighetsnedsättningarna förses med tavlor enligt BVF 544.94002 "Tillfälliga hastighetsnedsättningar".

Eventuella permanenta hastighetstavlor och tillhörande orienteringstavlor som visar högre hastighet än den tillfälliga nedsättningen skall täckas över.

Balisgrupperna behöver inte ändras eftersom en tillfällig ET-nedsättning endast kan avslutas av ATC-beskedet SET (Slut på ET-nedsättning).

I kodtabeller finns angivet vilka tavlor som skall placeras ut respektive övertäckas för börjanpunkterna.

0.2.3 Indelning

Peberholm görs till en sektion med gränsen i väster vid km 18.275 och i öster vid km 20.104.

Gräns mot Banverket läggs vid landfästet i Sverige vid km 29.119

Avståndet mellan Peberholm och Lernacken är ca 9km. Detta delas i 4 delar som blir ca 2,2km vardera.



Upplägget blir då enligt följande:


Km-tal	Sektion	Börjanpunkt DK -> SE Nedspår	Börjanpunkt SE -> DK Nedspår	Börjanpunkt DK -> SE Uppspår	Börjanpunkt SE -> DK Uppspår
18.275		SE2N	SE11N	SE2U	SE11U
↓	3				
20.104		SE4N	SE9N	SE4U	SE9U
↓	4				
22.286		SE6N	SE7N	SE6U	SE7U
↓	5				
24.290		SE8N	SE5N	SE8U	SE5U
↓	6				
26.650		SE10N	SE3N	SE10U	SE3U
↓	7				
29.119 (281.134)		SE12N	SE1N	SE12U	SE1U



0.2.4 Placering av balisgrupper




I den mån det varit möjligt har balisgrupperna anpassas till placeringen av trapporna mellan bil och järnvägsdäck på bron.




0.2.5 Förklaring till "Optiskt besked, Avstånd m.m." i kodtabeller.

	HT40		HT80
---	------	---	------

	<		>
---	---	---	---

	OT40		OT80
---	------	---	------

	OT40 + N-spår		OT40 + U-spår		OT80 + N-spår
---	---------------------	---	---------------------	---	---------------------

	OT80 + U-spår		OT40 + 1100m		OT80 + 1100m
---	---------------------	---	--------------------	---	--------------------

	FT		OT + <
---	----	---	--------

6 Sektion 5, SE6, km 22+286

SE6N och SE6U

Förvarningssträckan till dessa börjanpunkter ligger i motlut vilket innebär att lutningen kodas 0 %. Förvarningarna skall då ligga minst 2500m före börjanpunkterna. Avrundning sker till närmsta trappa.

6.1 Nedsättning endast på sektion 5

Utrustning

Följande utrustning enligt kodtabeller skall placeras ut vid hastighetsnedsättning för börjanpunkter SE6:

Sektion 5, N- och U-spår.

Kodtabell: SE6N xx km/h.

Kodtabell: SE6U xx km/h.

Sektion 5, N-spår.

Kodtabell: SE6N xx km/h.

Sektion 5, U-spår.

Kodtabell: SE6U xx km/h.

6.2 Nedsättningar över flera sammanhängande sektioner

6.2.1 Sektion 5 som längst till och med sektion 6

Utrustning

Följande utrustning enligt kodtabeller skall placeras ut vid hastighetsnedsättning för börjanpunkter SE6:

Sektion 5, N- och U-spår som längst till och med sektion 6, N- och U-spår.

Kodtabell: SE6N xx km/h.

Kodtabell: SE6U xx km/h.

Sektion 5, N-spår som längst till och med sektion 6, N-spår.

Kodtabell: SE6N xx km/h.

Sektion 5, U-spår som längst till och med sektion 6, U-spår.

Kodtabell: SE6U xx km/h.

6.2.2 Sektion 5 till och med sektion 7

Tavlor

Övertäckning av tavlor gällande riktning DK-SE på sektion 7 utföres enligt kodtabeller för övertäckning vid sammansatta sektioner.

Utrustning

Följande utrustning enligt kodtabeller skall placeras ut vid hastighetsnedsättning för börjanpunkter SE6:

Sektion 5, N- och U-spår till och med sektion 7, N- och U-spår.

Kodtabell: SE6N xx km/h.

Kodtabell: SE6U xx km/h.

Kodtabell: Sektion 7, N- och U-spår tavlor att övertäcka i riktning DK-SE.

Sektion 5, N-spår till och med sektion 7, N-spår.

Kodtabell: SE6N xx km/h.

Kodtabell: Sektion 7, N-spår tavlor att övertäcka i riktning DK-SE.

Sektion 5, U-spår till och med sektion 7, U-spår.

Kodtabell: SE6U xx km/h.

Kodtabell: Sektion 7, U-spår tavlor att övertäcka i riktning DK-SE.

6.2.3 Sektion 5 till och med sektion Lernacken

Tavlor

Övertäckning av tavlor gällande riktning DK-SE på sektion 7 utföres enligt kodtabeller för övertäckning vid sammansatta sektioner.

Utrustning

Observera att, om en nedsättning med börjanpunkt SE6 sträcker sig över flera sammanhängande sektioner och slutar efter börjanpunkt SE12, sektion Lernacken och endast gällt det ena spåret, skall SE12 utrustas fullt på det andra spåret.

Följande utrustning enligt kodtabeller skall placeras ut vid hastighetsnedsättning för börjanpunkter SE6:

Sektion 5, N- och U-spår till och med sektion Lernacken, N- och U-spår.

Kodtabell: SE6N xx km/h.

Kodtabell: SE6U xx km/h.

Kodtabell: Sektion 7, N- och U-spår tavlor att övertäcka i riktning DK-SE.

Sektion 5, N-spår till och med sektion Lernacken, N- och U-spår.

Kodtabell: SE6N xx km/h.

Kodtabell: SE12U xx km/h.

Kodtabell: Sektion 7, N-spår tavlor att övertäcka i riktning DK-SE.

Sektion 5, U-spår till och med sektion Lernacken, N- och U-spår.

Kodtabell: SE6U xx km/h.

Kodtabell: SE12N xx km/h.

Kodtabell: Sektion 7, U-spår tavlor att övertäcka i riktning DK-SE.

6 Sektion 5, SE6, km 22+286

6.1 SE6N 40 km/h.

KM-TAL Km+m	SPÅR uoe nr	TAVLA (IP)		BALIS		KODPROPPAR			ATC-besked	Optiskt besked, Avstånd m.m.	Närmaste trappa	Anmärkningar	
		Rikt	Typ	Pic	Typ	X	Y	Z					
19+686	N	DK ↓ SE	OT	A B	F F	5 9	12 7	4 5	OT40ETRH 2600	FT			
19+786	N	DK ↓ SE	OT0	A B	F F	5 9	12 7	4 4	OT40ETRH 2500			"dubbling"	
21+276	N	DK ↓ SE		OT40									
22+286	N	DK ↓ SE	HT	AB BA	F F	5 5	2 5	4 10	HT40ET SET	HT40 >	102B		

HANDL Bv/BRSBE-SW	GRANSKAD JG	GODKÄND CMP
----------------------	----------------	----------------

GRANSKAD:	REV A JG	REV B JG	REV C AF/HUB	ÄF/JAK
-----------	-------------	-------------	-----------------	--------

6.2 SE6U 40 km/h.

KM-TAL Km+m	SPÅR sne nr	TAVLA (IP)		BALIS		KODPROPPAR			ATC-besked	Optiskt besked, Avstånd m.m.	Närmaste trappa	Anmärkningar
		Rikt	Typ	Ptc	Typ	X	Y	Z				
19+686	U	DK ↓ SE	OT	A B	F F	5 9	12 7	4 5	OT40ETRH 2600	FT		
19+786	U	DK ↓ SE	OT0	A B	F F	5 9	12 7	4 4	OT40ETRH 2500			"dubbling"
21+276	U	DK ↓ SE		OT40								
22+286	U	DK ↓ SE	HT	AB BA	F F	5 5	2 5	4 10	HT40ET SET	HT40 >	102A	

HANDL BV/BRSE-SW	GRANSKAD JG	GODKÄND CMP
---------------------	----------------	----------------

GRANSKAD:	REV A JG	REV B JG	REV C AF/HUB	ÄF/JAH
-----------	-------------	-------------	-----------------	--------

6.3 SE6N 80 km/h.

KM-TAL Km+m	SPÅR unc nr	TAVLA (IP)		BALIS		KODPROPPAR			ATC-besked	Optiskt besked, Avstånd m. m.	Närmaste trappa	Anmärkningar
		Rikt	Typ	Ple	Typ	X	Y	Z				
19+686	N	DK ↓ SE	OT	A B	F F	5 9	12 7	8 5	OT80ETRH 2000	PT		
19+786	N	DK ↓ SE	OT0	A B	F F	5 9	12 7	8 4	OT80ETRH 2500			"dubbling"
21+276	N	DK ↓ SE		OT80								
22+286	N	DK ↓↑ SE	HT	AB BA	F F	5 5	2 5	8 10	HT80ET SET	HT80 >	102B	

HANDL BV/BRSBE-SW	GRANSKAD JG	GODKÄND CMP
----------------------	----------------	----------------

GRANSKAD:	REV A JG	REV B JG	REV C AF/HUB	ÅF/JAH
-----------	-------------	-------------	-----------------	--------

6.4 SE6U 80 km/h.

KM-TAL Km+m	SPÅR unc nr	TAVLA (IP)		BALIS		KODPROPPAR			ATC-besked	Optiskt besked, Avstånd m.m.	Närmaste trappa	Anmärkingar
		Rikt	Typ	Plc	Typ	X	Y	Z				
19+686	U	DK ↓ SE	OT	A F B F	5 12 8 9 7 5	OT80ETRH 2600						
19+786	U	DK ↓ SE	OT0	A F B F	5 12 8 9 7 4	OT80ETRH 2500						"dubblering"
21+276	U	DK ↓ SE		OT80								
22+286	U	DK ↓ SE	HT	AB F BA F	5 2 8 5 5 10	HT80ET SET	HT80 >			102A		

HANDL BV/GRSBE-SW	GRANSKAD JG	GODKÄND CMP
----------------------	----------------	----------------

GRANSKAD:	REV A JG	REV B JG	REV C AF/HUB	ÄF/JAK
-----------	-------------	-------------	-----------------	--------

Dokumentation

Nedenfor oplyste tegninger anvendes ved udlægning af danske La - baliser og svenske baliser i sektion 6

Bemærk! Kun gældende versioner af nedenstående dokumentation må anvendes.

Tegningsnavn	Udgave	Tegningsnr.	Side
Signalplan, Interlocking and ATC system CH. 21+238 – 24+338, SE8U, oversigt	02-04-2001 Rev. 0	00-A.0063-350181	0/3
Signalplan, Interlocking and ATC system CH. 21+538 – 21+700, SE8U	02-04-2001 Rev. 0	00-A.0063-350181	1/3
Signalplan, Interlocking and ATC system CH. 23+238 – 23+338, SE8U	02-04-2001 Rev. 0	00-A.0063-350181	2/3
Signalplan, Interlocking and ATC system CH. 24+238 – 24+338, SE8U	02-04-2001 Rev. 0	00-A.0063-350181	3/3
Signalplan, Interlocking and ATC system CH. 21+600 – 24+338, SE8N, oversigt	02-04-2001 Rev. 0	00-A.0063-350182	0/3
Signalplan, Interlocking and ATC system CH. 21+600 – 21+798, SE8N	02-04-2001 Rev. 0	00-A.0063-350182	1/3
Signalplan, Interlocking and ATC system CH. 23+238 – 23+338, SE8N	02-04-2001 Rev. 0	00-A.0063-350182	2/3
Signalplan, Interlocking and ATC system CH. 24+238 – 24+338, SE8N	02-04-2001 Rev. 0	00-A.0063-350182	3/3
Tillfälliga hastighetsnedsättningar Öresundsbron	Rev. D 2014-07-02		3 (27)
Tillfälliga hastighetsnedsättningar Öresundsbron	Rev. D 2014-07-02		4 (27)
Tillfälliga hastighetsnedsättningar Öresundsbron	Rev. D 2014-07-02		5 (27)
Tillfälliga hastighetsnedsättningar Öresundsbron	Rev. D 2014-07-02		21 (27)
Tillfälliga hastighetsnedsättningar Öresundsbron	Rev. D 2014-07-02		22 (27)
Tillfälliga hastighetsnedsättningar Öresundsbron, 8 Sektion 6, SE8, km 24+290, 8.1 SE8N 40 km/h	Rev. C	-	46/70
Tillfälliga hastighetsnedsättningar Öresundsbron, 8.2 SE8U 40 km/h	Rev. C	-	47/70
Tillfälliga hastighetsnedsättningar Öresundsbron, 8.3 SE8N 80 km/h	Rev. C	-	48/70
Tillfälliga hastighetsnedsättningar Öresundsbron, 8.4 SE8U 80 km/h	Rev. C	-	49/70



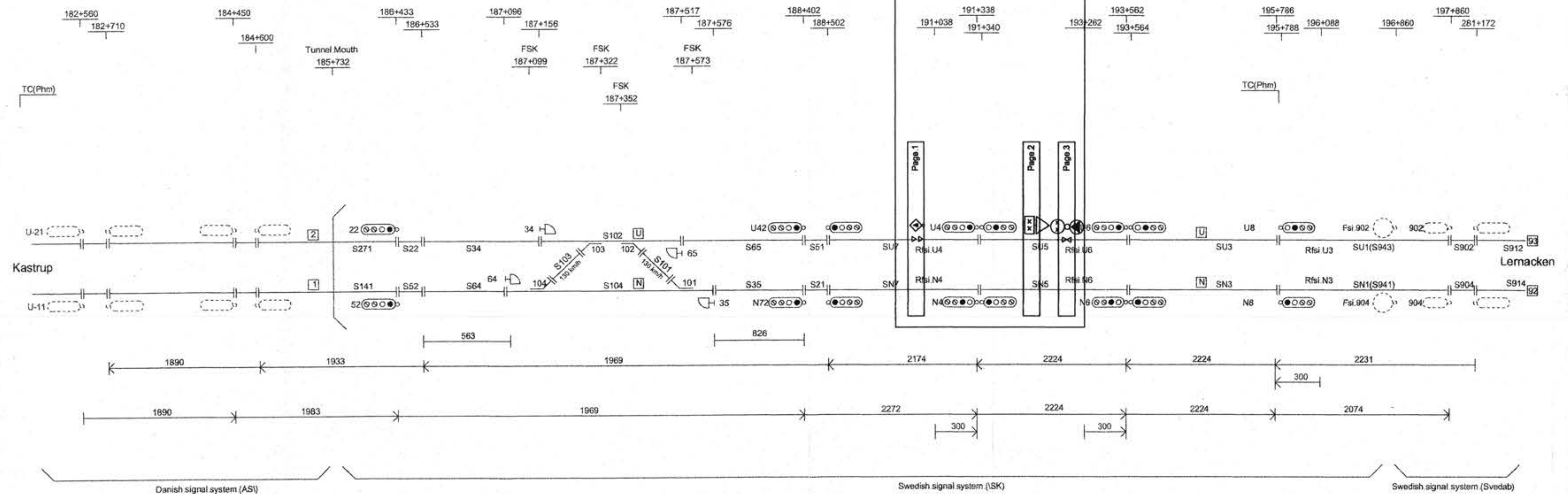
				Dato	21.03.2001	Sektion 6 Fra Danmark mod Sverige La/Sth-nedsättningar	Side 1/1
03		02.07.2014	JAK	Bearb.	ALX		
02		01.08.2003	ECP	Kontr.	KPe / ECP		
01		11.04.2001	ALX	Godk.	<i>ALX</i>		
Vers.	Ændringer	Dato	Bearb.	Atkins Danmark, Rådgivning Sikring A Pilestræde 58, 1112 Kbh.			
						Faneblad 13	

Pepparholm (Phm)

Connection
197+999,500=281+152,295

Connection
189+489,925=190+154,000

00-A.0063-350181



TC(Phm)

TC(Phm)



Kastrup

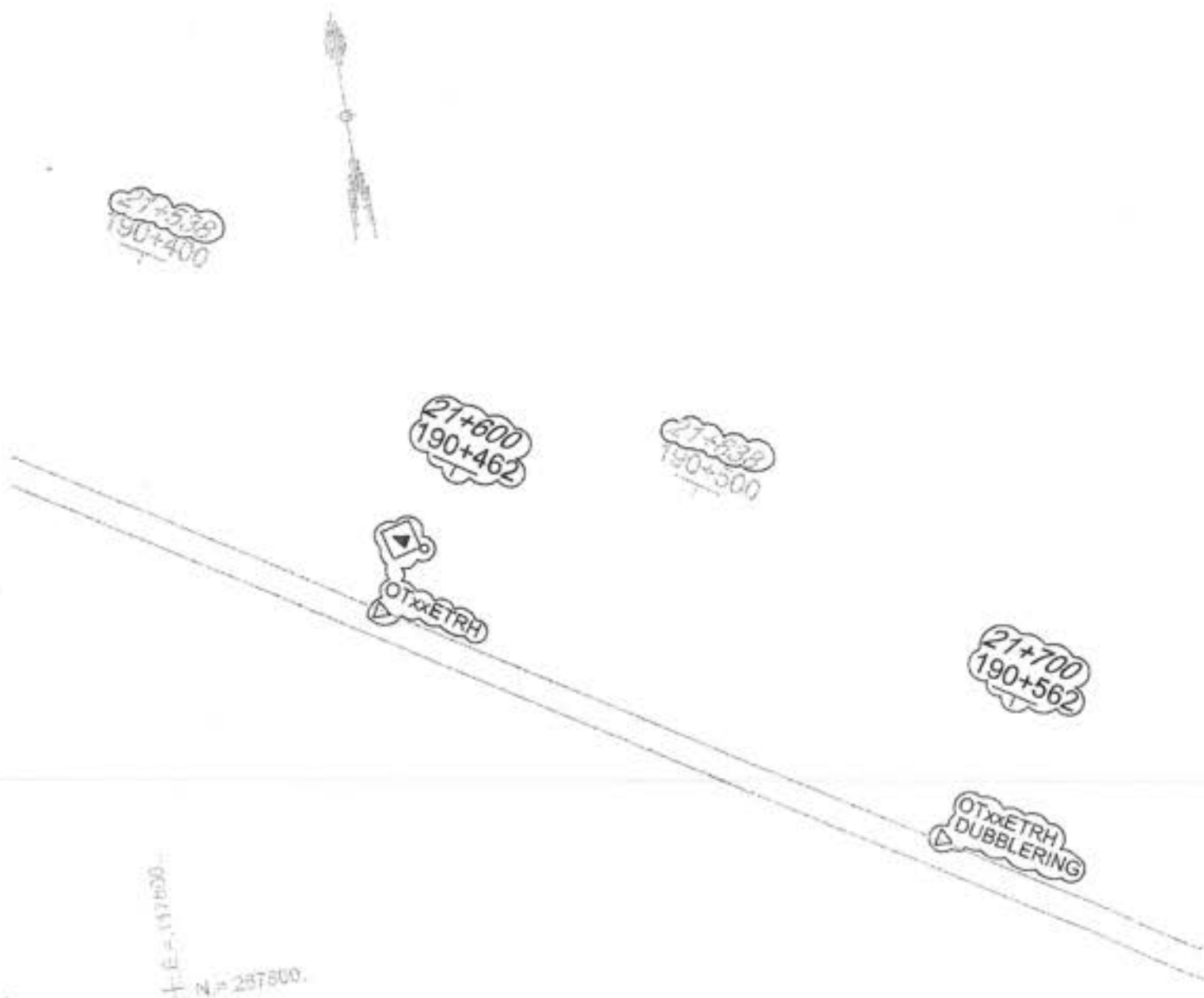
Lemacken

Danish signal system (ASI)

Swedish signal system (ISK)

Swedish signal system (Svedab)



The Øresund Link		No.	Date	Design	Checked	Approved	Date
 		1	1998	SEB/ST	SEB/ST	SEB/ST	1998
		SIGNALPLAN INTERLOCKING AND ATC SYSTEM CH.21+238 - 24+338 SEBU, OVERSIGT					
Page No.		Drawing		Rev.			
0/3		00-A.0063-350181				0	

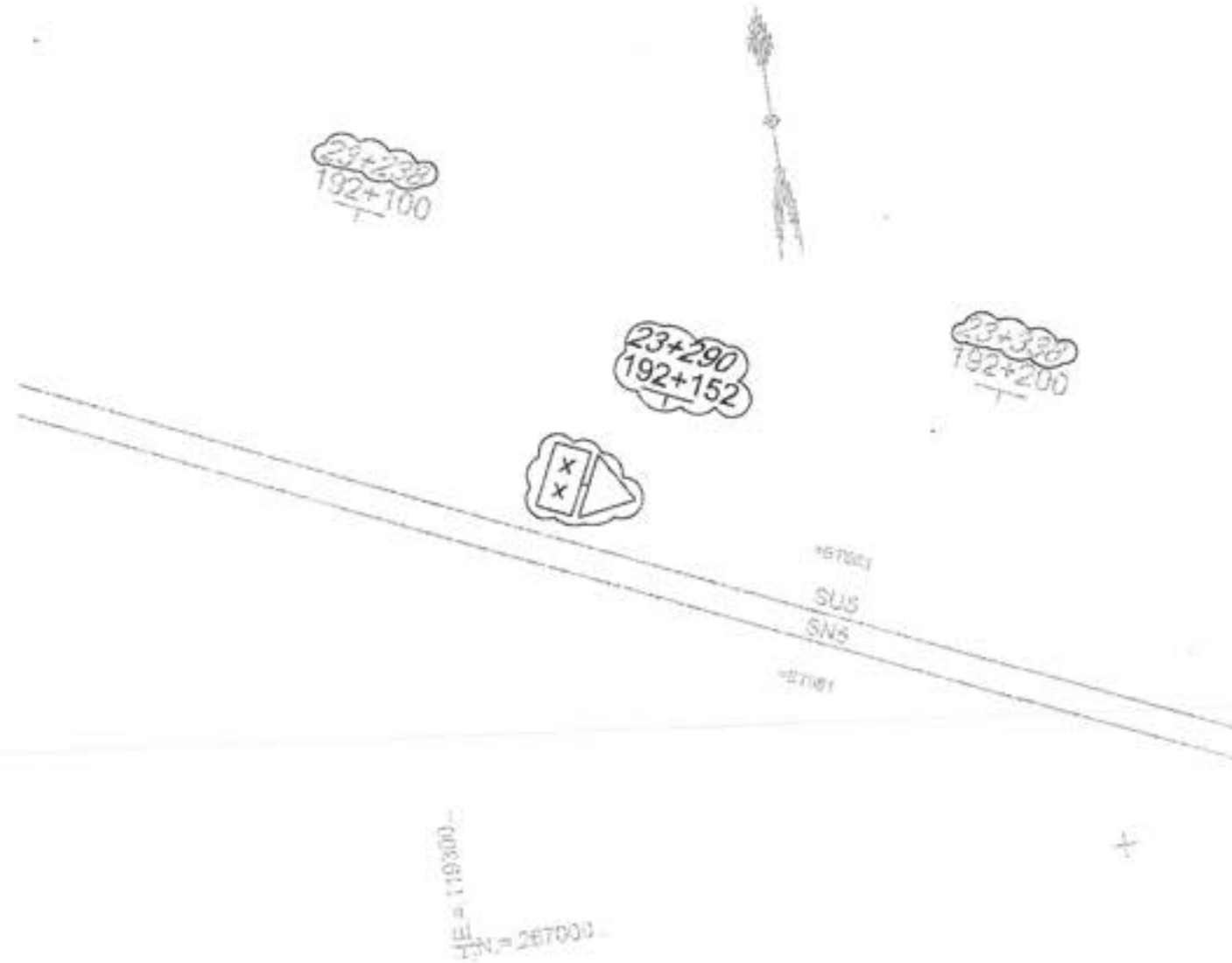


Notes

1. CAD system: MicroStation
2. Filename: 350181
3. Scale: 1:1000
4. All measurements according to chainage along referenceline
5. Complete item designation for catenary pole not shown. Please refer to Catenary system.doc
6. Complete item designation for insulation joints and points not shown. Please refer to Track system.doc
7. Chainage in italics refer to kilometrage system

E = 117000
N = 287500

The Øresund Link		Rev	Drawn	Designed	Checked	Approved	Date
		1	ISC LPS	Benweht BRON JL	Benweht BRON JL	Benweht BRON JL	12-24-01
		SIGNALPLAN INTERLOCKING AND ATC SYSTEM CH.21+538.-21+700 SEBU					
Page no.	1/2	Drawing no.	AD A 0002 350181			Rev.	1



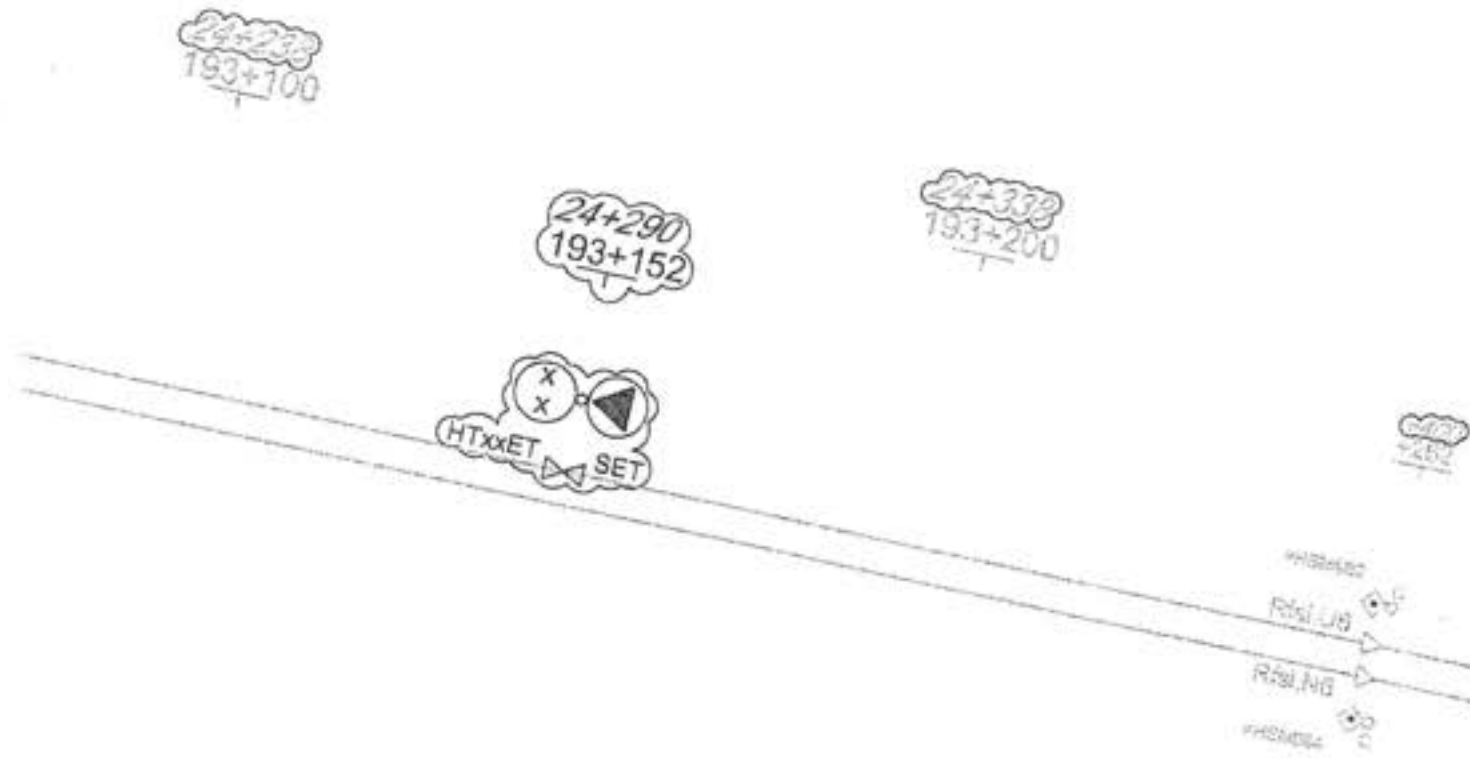
Notes



1. CAD system: MicroStation
2. Filename: 350181
3. Scale: 1:1000
4. All measurements according to chainage along referenceline
5. Complete item designation for catenary pole not shown. Please refer to Catenary system.doc
6. Complete item designation for insulation joints and points not shown. Please refer to Track system.doc
7. Chainage in italics refer to kilometrage system

The Öresund Link		Rev.	Drawn	Designed	Checked	Approved	Date
 ÖRESUNDBRON		0	ISC LPS	Skrevet SUSSE JC	Skrevet SUSSE JC	Skrevet SUSSE JC	08-04-01
 Sjunde Åkeri		SIGNALPLAN INTERLOCKING AND ATC SYSTEM CH. 23+238 - 23+338 SE8U					
Page no.	2 / 3	Drawing no.	00-A.0063-350181			Rev.	0

Notes

1. CAD system: MicroStation
2. Filename: 350181
3. Scale: 1:1000
4. All measurements according to chainage along referenceline
5. Complete item designation for catenary pole not shown. Please refer to Catenary system.doc
6. Complete item designation for insulation joints and points not shown. Please refer to Track system.doc
7. Chainage in italics refer to kilometrage system

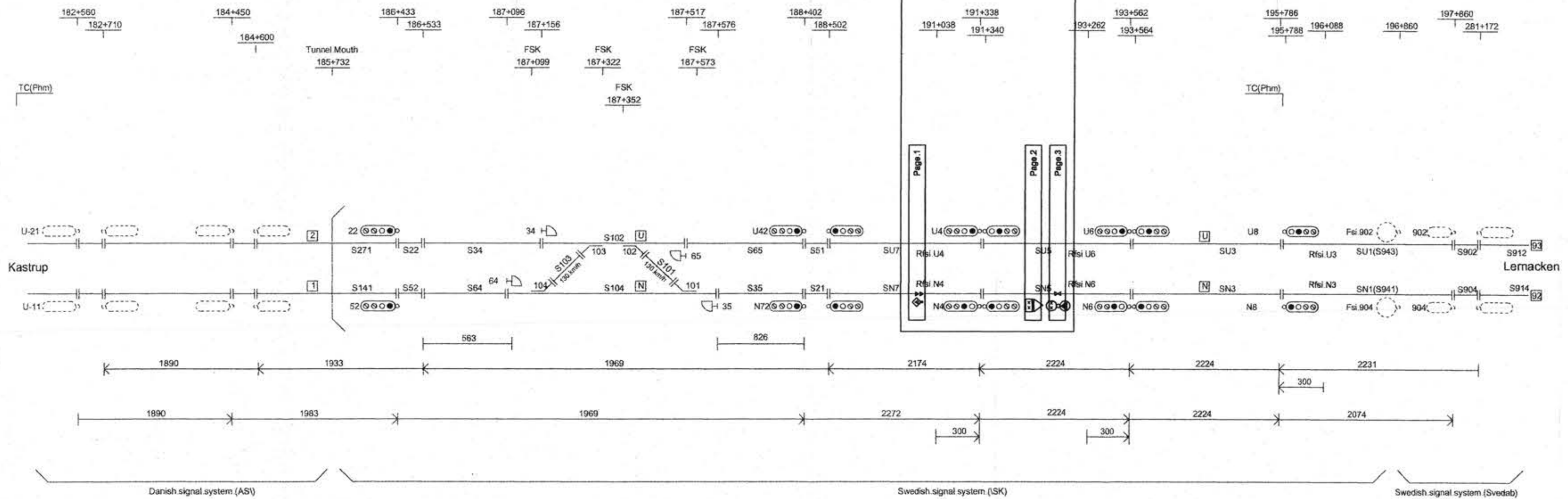




The Øresund Link		Rev.	Drawn	Designed	Checked	Approved	Date
		1	DC LPS	Samuel BRØD JO	Samuel BRØD SW	Samuel BRØD SW	02.04.01
		SIGNALPLAN INTERLOCKING AND ATC SYSTEM CH.24+238 - 24+338 SE8U					
Page No.	Design No.	Rev.					
3/3	00-A.0063-350181	0					

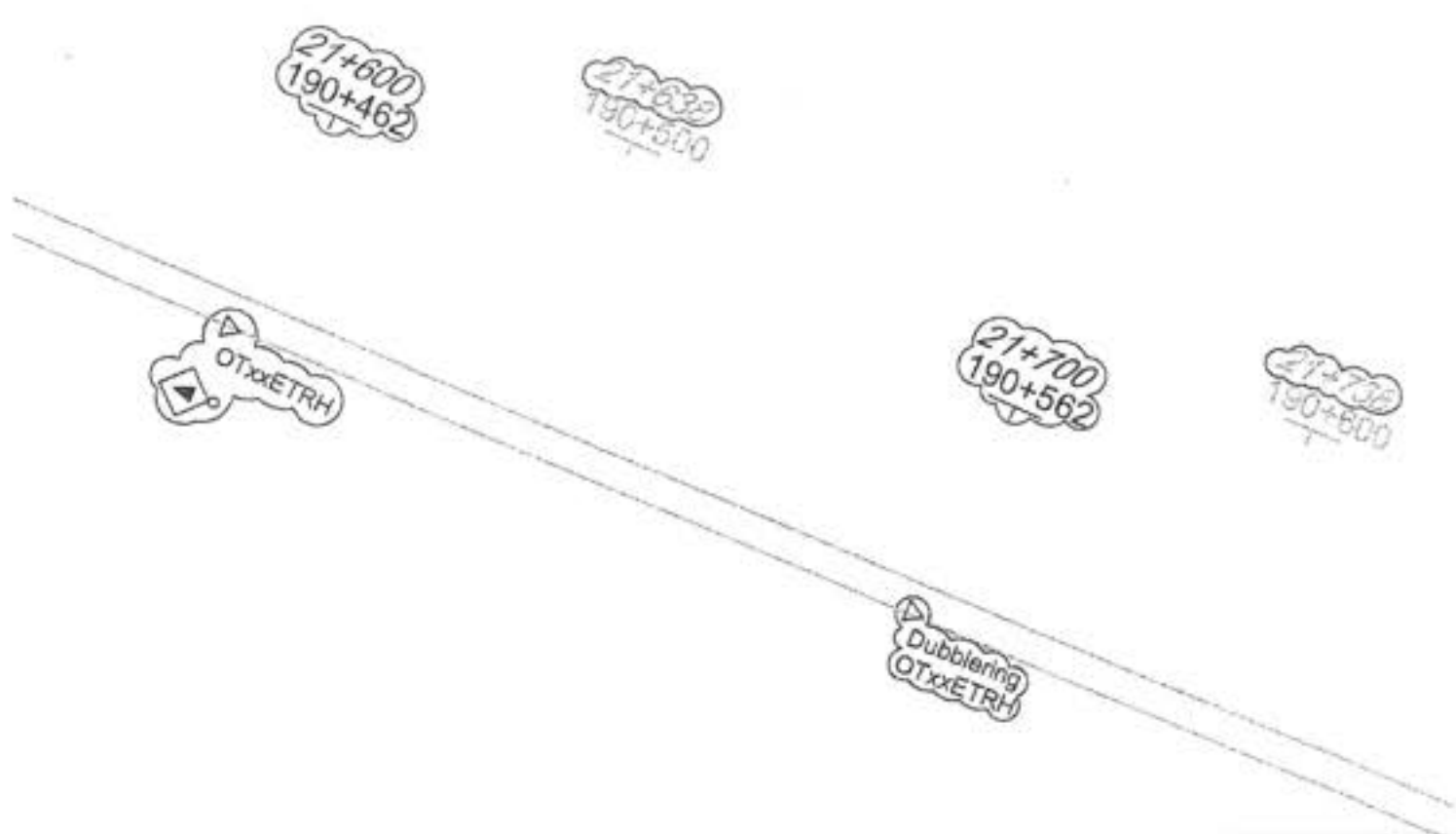
Pepparholm (Phm)

Connection
189+489,525=191+154,000
00-A.0063-350182

Connection
197+999,500=281+152,295





The Øresund Link		Rev.	Drawn	Designed	Checked	Approved	Date
 		0	UJ	UJ	UJ	UJ	02-04-01
SIGNALPLAN INTERLOCKING AND ATC SYSTEM CH.21+600 - 24+338 SE8N, OVERSIGT							
Page no.	Drawing no.	Rev.					
0/3	00-A.0063-350182	0					



Notes

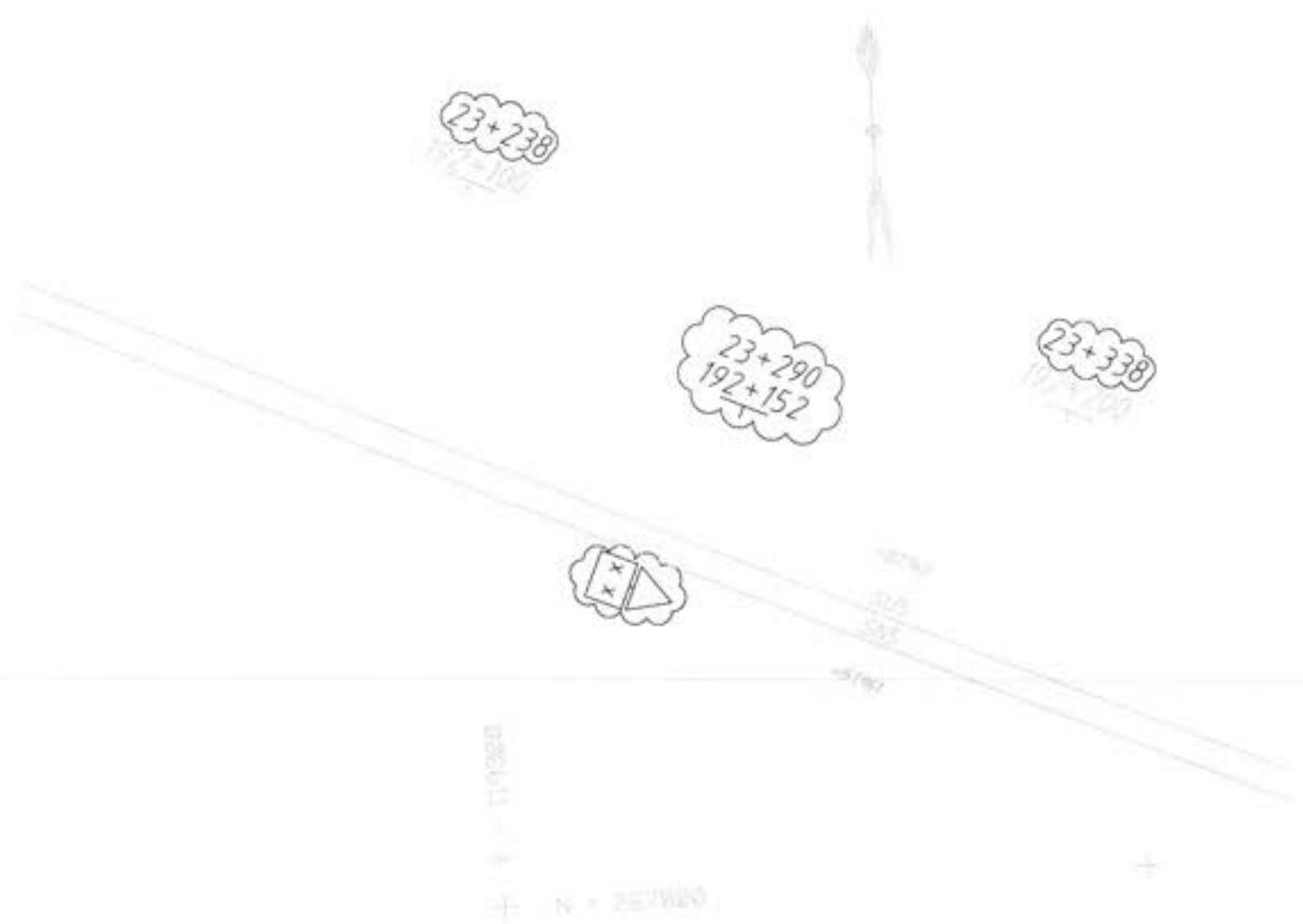
1. CAD system: MicroStation
2. Filename: 350182
3. Scale: 1:1000
4. All measurements according to chainage along referenceline
5. Complete item designation for catenary pole not shown. Please refer to Catenary system.doc
6. Complete item designation for insulation joints and points not shown. Please refer to Track system.doc
7. Chainage in italics refer to kilometrage system

K = 175100
 L = 187700

The Øresund Link					
					
					
Rev.	Drawn	Design	Checked	Approved	Date
1	HC LPS	Sørensen SP/BE JD	Banerjee SP/BE SW	Banerjee SP/BE JP	03-01
SIGNALPLAN INTERLOCKING AND ATC SYSTEM CH.21+600 - 21+798 SE8N					
Page no	Drawing			Rev.	
1/1	00 A 0063 358002			1	

Notes

1. CAD system: Microstation
2. Filename: 350182
3. Scale: 1:1000
4. All measurements according to chainage along referenceline
5. Complete item designation for catenary pole not shown. Please refer to Catenary system.doc
6. Complete item designation for insulation joints and points not shown. Please refer to Track system.doc
7. Chainage in italics refer to kilometrage system



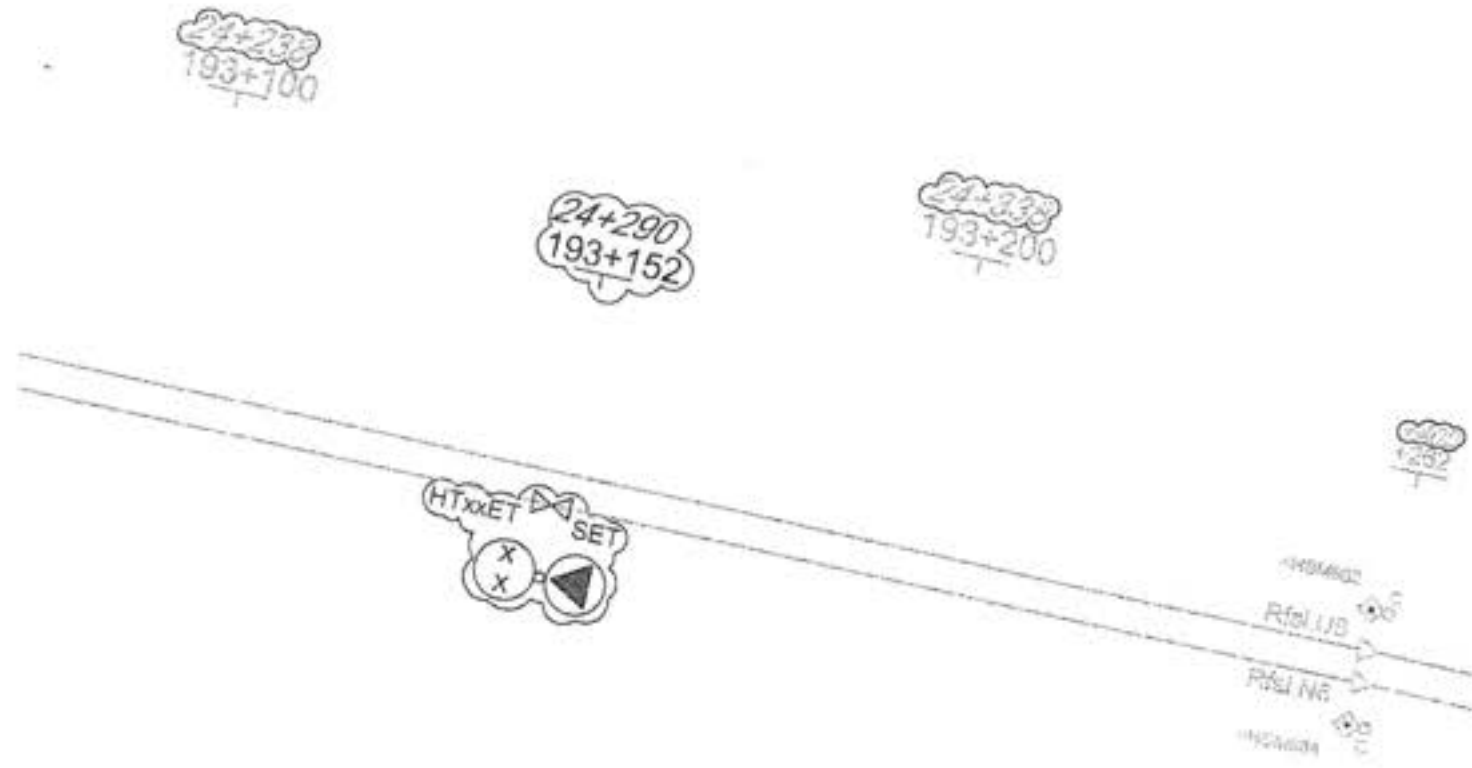
Rev.	Description	By	Checked	Approved	Date

THE ØRESUND LINK



Title
 SIGNALPLAN
 INTERLOCKING AND ATC SYSTEM
 CH 23+238-23+338
 SE8N



Drawn ISC/LPS	Designed Banverket/jg	Checked Banverket/SW	Approved Banverket/CMP
Date 02-04-01	Drawing No. 00-A.0063-350182 page 2/3		Rev. 0



Notes

1. CAD system: MicroStation
2. Filename: 350182
3. Scale: 1:1000
4. All measurements according to chainage along referenceline
5. Complete item designation for catenary pole, not shown. Please refer to Catenary system.doc
6. Complete item designation for insulation joints and points, not shown. Please refer to Track system.doc
7. Chainage in italics refer to kilometrage system

±E = 1202000
±N = 265800

The Øresund Link					
					
					
Rev.	Drawn	Designed	Checked	Approved	Date
1	EC LPS	Reviewed/ ØRISSE JG	Reviewed/ ØRISSE JG	Reviewed/ ØRISSE JG	02-04-01
SIGNALPLAN INTERLOCKING AND ATC SYSTEM CH.24+238 - 24+338 SEBN					
Page no.	Drawing no.				Rev.
3/3	00-A.0063-350182				0

0 Tillfälliga hastighetsnedsättningar Öresundsbron

0.1 Förutsättningar

Nedsättningssystemet bygger på sektioner som skall hastighetsnedsättas. I normalfallen använder man sig endast av börjanpunkter med tillhörande förvarningar. Börjanpunkterna har samtidigt funktionen att avsluta en nedsättning i motsatt riktning. Det betyder att man även vid nedsättningar som omfattar mer än en sektion i princip endast lägger ut en börjanpunkt med tillhörande förvarningar.

0.1.1 Viktiga undantag

Det finns dock två viktiga undantag. Det ena är om nedsättningen går över teknikgränsen. I ett sådant fall skall alltid extra hastighetstavlor och extra uppdateringsbalisgrupper för det andra landets ATC läggas vid teknikgränsen. Det andra undantaget är när den ena av flera angränsande nedsättningar omfattar en sektion med växlar som vid Peberholm och Lernacken. Sektioner som omfattar Peberholm och Lernacken måste då utrustas på angränsande spår.

0.2 Utförande

Alla nedsättningar gäller en hastighetssänkning på mer än 40 km/h vilket innebär att alla förvarningar skall dubbleras.

Signalstyrda förvarningar skall inte användas på Öresundsbrokonsortiets spår. Växlarna på Peberholm och Lernacken gör att nedsättningarna där och angränsande sektioner kan slå igenom på båda spåren och därför måste förvarning ske på båda spåren. De förvarningar gällande endast ett spår som läggs vid Lernacken i riktning mot Danmark på Banverkets spår utrustas med signalstyrning.

0.2.1 Beteckningar

I riktning från Sverige till Danmark går tåg med udda nummer som möter signaler med udda nummer.

Börjanpunkterna på nedsättningarna numreras enligt samma princip med udda nummer mot DK och jämna mot SE. Alla börjanpunkter på svenskt ATC benämns SE följt av ett nummer enligt ovan samt U och/eller N beroende på om det gäller upp- och/eller nedspår.

0.2.2 Tavlor

Hastighetsnedsättningarna förses med tavlor enligt BVF 544.94002 "Tillfälliga hastighetsnedsättningar".

Eventuella permanenta hastighetstavlor och tillhörande orienteringstavlor som visar högre hastighet än den tillfälliga nedsättningen skall täckas över.

Balisgrupperna behöver inte ändras eftersom en tillfällig ET-nedsättning endast kan avslutas av ATC-beskedet SET (Slut på ET-nedsättning).

I kodtabeller finns angivet vilka tavlor som skall placeras ut respektive övertäckas för börjanpunkterna.

0.2.3 Indelning

Peberholm görs till en sektion med gränsen i väster vid km 18.275 och i öster vid km 20.104.

Gräns mot Banverket läggs vid landfästet i Sverige vid km 29.119

Avståndet mellan Peberholm och Lernacken är ca 9km. Detta delas i 4 delar som blir ca 2,2km vardera.



Upplägget blir då enligt följande:

Km-tal	Sektion	Börjanpunkt DK -> SE Nedspår	Börjanpunkt SE -> DK Nedspår	Börjanpunkt DK -> SE Uppspår	Börjanpunkt SE -> DK Uppspår
18.275		SE2N	SE11N	SE2U	SE11U
↓	3	SE4N	SE9N	SE4U	SE9U
↓	4	SE6N	SE7N	SE6U	SE7U
↓	5	SE8N	SE5N	SE8U	SE5U
↓	6	SE10N	SE3N	SE10U	SE3U
↓	7	SE12N	SE1N	SE12U	SE1U
29.119 (281.134)					



0.2.4 Placering av balisgrupper




I den mån det varit möjligt har balisgrupperna anpassas till placeringen av trapporna mellan bil och järnvägsdäck på bron.




0.2.5 Förklaring till "Optiskt besked, Avstånd m.m." i kodtabeller.



	HT40		HT80
---	------	---	------

	<		>
---	---	---	---

	OT40		OT80
---	------	---	------

	OT40 + N-spår		OT40 + U-spår		OT80 + N-spår
---	---------------------	---	---------------------	---	---------------------

	OT80 + U-spår		OT40 + 1100m		OT80 + 1100m
---	---------------------	---	--------------------	---	--------------------

	FT		OT + <
---	----	---	--------

8 Sektion 6, SE8, km 24+290

SE8N och SE8U

Förvarningssträckan till dessa börjanpunkter ligger i motlut vilket innebär att lutningen kodas 0 ‰. Förvarningarna skall då ligga minst 2500m före börjanpunkterna. Avrundning sker till närmsta trappa.

8.1 Nedsättning endast på sektion 6

Utrustning

Följande utrustning enligt kodtabeller skall placeras ut vid hastighetsnedsättning för börjanpunkter SE8:

Sektion 6, N- och U-spår.

Kodtabell: SE8N xx km/h.

Kodtabell: SE8U xx km/h.

Sektion 6, N-spår.

Kodtabell: SE8N xx km/h.

Sektion 6, U-spår.

Kodtabell: SE8U xx km/h.

8.2 Nedsättningar över flera sammanhängande sektioner

8.2.1 Sektion 6 till och med sektion 7

Tavlor

Övertäckning av tavlor gällande riktning DK-SE på sektion 7 utföres enligt kodtabeller för övertäckning vid sammansatta sektioner.

Utrustning

Följande utrustning enligt kodtabeller skall placeras ut vid hastighetsnedsättning för börjanpunkter SE8:

Sektion 6, N- och U-spår till och med sektion 7, N- och U-spår.

Kodtabell: SE8N xx km/h.

Kodtabell: SE8U xx km/h.

Kodtabell: Sektion 7, N- och U-spår tavlor att övertäcka i riktning DK-SE.

Sektion 6, N-spår till och med sektion 7, N-spår.

Kodtabell: SE8N xx km/h.

Kodtabell: Sektion 7, N-spår tavlor att övertäcka i riktning DK-SE.

Sektion 6, U-spår till och med sektion 7, U-spår.

Kodtabell: SE8U xx km/h.

Kodtabell: Sektion 7, U-spår tavlor att övertäcka i riktning DK-SE.

8.2.2 Sektion 6 till och med sektion Lernacken

Tavlor

Övertäckning av tavlor gällande riktning DK-SE på sektion 7 utföres enligt kodtabeller för övertäckning vid sammansatta sektioner.

Utrustning

Observera att, om en nedsättning med börjanpunkt SE8 sträcker sig över flera sammanhängande sektioner och slutar efter börjanpunkt SE12, sektion Lernacken och endast gällt det ena spåret, skall SE12 utrustas fullt på det andra spåret.

Följande utrustning enligt kodtabeller skall placeras ut vid hastighetsnedsättning för börjanpunkter SE8:

Sektion 6, N- och U-spår till och med sektion Lernacken, N- och U-spår.

Kodtabell: SE8N xx km/h.

Kodtabell: SE8U xx km/h.

Kodtabell: Sektion 7, N- och U-spår tavlor att övertäcka i riktning DK-SE.

Sektion 6, N-spår till och med sektion Lernacken, N- och U-spår.

Kodtabell: SE8N xx km/h.

Kodtabell: SE12U xx km/h.

Kodtabell: Sektion 7, N-spår tavlor att övertäcka i riktning DK-SE.

Sektion 6, U-spår till och med sektion Lernacken, N- och U-spår.

Kodtabell: SE8U xx km/h.

Kodtabell: SE12N xx km/h.

Kodtabell: Sektion 7, U-spår tavlor att övertäcka i riktning DK-SE.

8 Sektion 6, SE8, km 24+290

8.1 SE8N 40 km/h.

KM-TAL Km+m	SPÄR use ar	TAVLA (IP) Rikt Typ		BALIS Plc Typ		KODPROPPAR X Y Z			ATC-besked	Optiskt besked, Avstånd m.m.	Närmaste trappa	Anmärkningar
		DK	OT	A	F	5	12	4				
21+600	N	DK ↓ SE	OT	A B	F F	5 9	12 7	4 5	OT40ETRH 2600	PT 2690m	101B	
21+700	N	DK ↓ SE	OT0	A B	F F	5 9	12 7	4 4	OT40ETRH 2500	2590m	101B	"dubbling"
23+290	N	DK ↓ SE		OT40							103B	
24+290	N	DK ↓ SE	HT	AB BA	F F	5 5	2 5	4 10	HT40ET SET	HT40 >	105B	

HANDL
BV/BRSBE-SW

GRANSKAD
JG

GODKÄND
CMP

GRANSKAD: REV A JG REV B JG REV C AF/HUB *ÄF/JAK*

8.2 SE8U 40 km/h.

KM-TAL Km+m	SPÅR une ar	TAVLA (IP)		BALIS		KODPROPPAR			ATC-besked	Optiskt besked, Avstånd m.m.	Närmaste trappa	Anmärkningar	
		Rikt	Typ	Ple	Typ	X	Y	Z					
21+600	U	DK ↓ SE	OT	A B	F F	5 9	12 7	4 5	OT40ETRH 2600	PT 2690m	101A		
21+700	U	DK ↓ SE	OT0	A B	F F	5 9	12 7	4 4	OT40ETRH 2500	2590m	101A	"dubbling"	
23+290	U	DK ↓ SE	OT40									103A	
24+290	U	DK ↓↑ SE	HT	AB BA	F F	5 5	2 5	4 10	HT40ET SET	HT40 >	105A		

HANDL BV/BRSBE-SW	GRANSKAD JG	GODKÄND CMP
----------------------	----------------	----------------

GRANSKAD:	REV A JG	REV B JG	REV C AF/HUB	ÅF/LJK
-----------	-------------	-------------	-----------------	--------

8.3 SE8N 80 km/h.

KM-TAL Km+m	SPÅR nr	TAVLA (IP)		BALIS		KODPROPPAR			ATC-besked	Optiskt besked, Avstånd m.m.	Närmaste trappa	Anmärkningar
		Rikt	Typ	Plc	Typ	X	Y	Z				
21+600	N	DK ↓ SE	OT	A B	F F	5 9	12 7	8 5	OT80ETRH 2600	FT 2690m	101B	
21+700	N	DK ↓ SE	OT0	A B	F F	5 9	12 7	8 4	OT80ETRH 2500	2590m	101B	"dubbling"
23+290	N	DK ↓ SE		OT80							103B	
24+290	N	DK ↓ SE	HT	AB BA	F F	5 5	2 5	8 10	HT80ET SET	HT80 >	105B	

HANDL BV/BRSBE-SW	GRANSKAD JG	GODKÄND CMP
----------------------	----------------	----------------

GRANSKAD:	REV A JG	REV B JG	REV C AF/HUB	AF/JAL
-----------	-------------	-------------	-----------------	--------

8.4 SE8U 80 km/h.

KM-TAL Km+m	SPÅR unc nr	TAVLA (IP) Rikt Typ		BALIS Plc Typ		KODPROPPAR X Y Z			ATC-besked	Optiskt besked, Avstånd m.m.	Närmaste trappa	Anmärkningar
		DK	OT	A	F	5	12	8				
21+600	U	DK ↓ SE	OT	A B	F F	5 9	12 7	8 5	OT80ETRH 2800	PT 2690m	101A	
21+700	U	DK ↓ SE	OT0	A B	F F	5 9	12 7	8 4	OT80ETRH 2500	2590m	101A	"dubbling"
23+290	U	DK ↓ SE		OT80							103A	
24+290	U	DK ↓ SE	HT	AB BA	F F	5 5	2 5	8 10	HT80ET SET	HT80 >	105A	

HANDL BV/BRSBE-SW	GRANSKAD JG	GODKÄND CMP
----------------------	----------------	----------------

GRANSKAD:	REV A JG	REV B JG	REV C AF/HUB	ÅF/JAK
-----------	-------------	-------------	-----------------	--------

Dokumentation

Nedenfor oplyste tegninger anvendes ved udlægning af danske La - baliser og svenske baliser i sektion 7 samt videre ind på Lernacken (efter kulørt blandside).
Bemærk! Kun gældende versioner af nedenstående dokumentation må anvendes.

Tegningsnavn	Udgave	Tegningsnr.	Side
Signalplan, Interlocking and ATC system CH. 23+738 - 27+738, SE10U oversigt	02-04-2001, Rev. 0	00-A.0063-350201	0/5
Signalplan, Interlocking and ATC system CH. 23+738 - 23+850, SE10U	02-04-2001, Rev. 0	00-A.0063-350201	1/5
Signalplan, Interlocking and ATC system CH. 25+638 - 25+738, SE10U	02-04-2001, Rev. 0	00-A.0063-350201	2/5
Signalplan, Interlocking and ATC system CH. 26+638 - 26+738, SE10U	02-04-2001, Rev. 0	00-A.0063-350201	3/5
Signalplan, Interlocking and ATC system CH. 27+637 - 27+738, SE10U	02-04-2001, Rev. 0	00-A.0063-350201	4/5
Signalplan, Interlocking and ATC system CH. 28+585 - 28+686, SE10U	02-04-2001, Rev. 0	00-A.0063-350201	5/5
Signalplan, Interlocking and ATC system CH. 23+738 - 28+686, SE10N oversigt	02-04-2001, Rev. 0	00-A.0063-350202	0/5
Signalplan, Interlocking and ATC system CH. 23+738 - 23+850, SE10N	02-04-2001, Rev. 0	00-A.0063-350202	1/5
Signalplan, Interlocking and ATC system CH. 25+638 - 25+738, SE10N	02-04-2001, Rev. 0	00-A.0063-350202	2/5
Signalplan, Interlocking and ATC system CH. 26+638 - 26+738, SE10N	02-04-2001, Rev. 0	00-A.0063-350202	3/5
Signalplan, Interlocking and ATC system CH. 27+637 - 27+738, SE10N	02-04-2001, Rev. 0	00-A.0063-350202	4/5
Signalplan, Interlocking and ATC system CH. 28+038 - 28+686, SE10N	02-04-2001, Rev. 0	00-A.0063-350202	5/5
Tillfälliga hastighetsnedsättningar Öresundsbron	Rev. D 2014-07-02		3 (27)
Tillfälliga hastighetsnedsättningar Öresundsbron	Rev. D 2014-07-02		4 (27)
Tillfälliga hastighetsnedsättningar Öresundsbron	Rev. D 2014-07-02		5 (27)
Tillfälliga hastighetsnedsättningar Öresundsbron	Rev. D 2014-07-02		24 (27)
Tillfälliga hastighetsnedsättningar Öresundsbron, 10 Sektion 7, SE10, km 26+650, 10.1 SE10N 40 km/h	Rev. C	-	56/70
Tillfälliga hastighetsnedsättningar Öresundsbron, 10.2 SE10U 40 km/h	Rev. C	-	57/70
Tillfälliga hastighetsnedsättningar Öresundsbron, 10.3 SE10N 80 km/h	Rev. C	-	58/70
Tillfälliga hastighetsnedsättningar Öresundsbron, 10.4 SE10U 80 km/h	Rev. C	-	59/70
Signalplan, Interlocking and ATC system CH. 26+419 - 281+200, SE12, oversigt	02-04-2001, Rev. 0	00-A.0063-350220	0/3
Signalplan, Interlocking and ATC system CH. 26+419 - 26+538, SE12	02-04-2001, Rev. 0	00-A.0063-350220	1/3
Signalplan, Interlocking and ATC system CH. 28+038 - 28+138, SE12	02-04-2001, Rev. 0	00-A.0063-350220	2/3
Signalplan, Interlocking and ATC system CH. 281+100 - 281+200, SE12	02-04-2001, Rev. 0	00-A.0063-350220	3/3



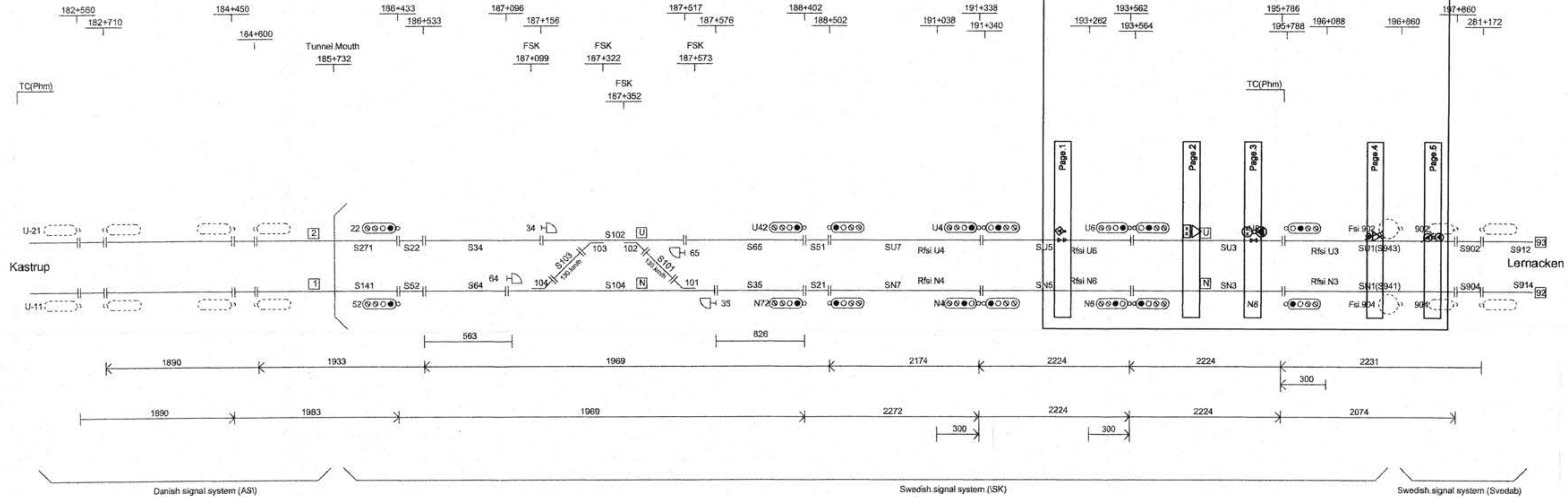
				Dato		21.03.2001		<h1>Sektion 7</h1> <h2>Fra Danmark mod Sverige</h2> <p>La/Sth-nedsättningar</p>	Side 1/2
03		02.07.2014	JAK	Bearb.	ALX				
02		01.08.2003	ECP	Kontr.	KPe / ECP				
01		08.05.2001	ALX	Godk.	ALX				
Vers.	Ændringer	Dato	Bearb.	Atkins Danmark, Rådgivning Sikring A Pilestræde 58, 1112 Kbh.					
								Faneblad 14	

Tillfälliga hastighetsnedsättningar Öresundsbron	Rev. D 2014-07-02		3 (27)
Tillfälliga hastighetsnedsättningar Öresundsbron	Rev. D 2014-07-02		4 (27)
Tillfälliga hastighetsnedsättningar Öresundsbron	Rev. D 2014-07-02		5 (27)
Tillfälliga hastighetsnedsättningar Öresundsbron	Rev. D 2014-07-02		26 (27)
Tillfälliga hastighetsnedsättningar Öresundsbron, 12 Sektion Lemacken, SE 12, km 29+119 (281+134) 12.1 SE12N/U 40 km/h	Rev. C	-	62/70
Tillfälliga hastighetsnedsättningar Öresundsbron, 12.2 SE12N/U 80 km/h	Rev. C	-	63/70
Tillfälliga hastighetsnedsättningar Öresundsbron, 14.3 Sektion 7, N- och U-spår taylor att övertäcka i riktning DK-SE	Rev. C	-	68/70
Tillfälliga hastighetsnedsättningar Öresundsbron, 14.4 Sektion 7, N-spår taylor att övertäcka i riktning DK-SE	Rev. C	-	69/70
Tillfälliga hastighetsnedsättningar Öresundsbron, 14.5 Sektion 7, U-spår taylor att övertäcka i riktning DK-SE	Rev. C	-	70/70

Pepparholm (Phm)

Connection
189+489,925=190+154,000

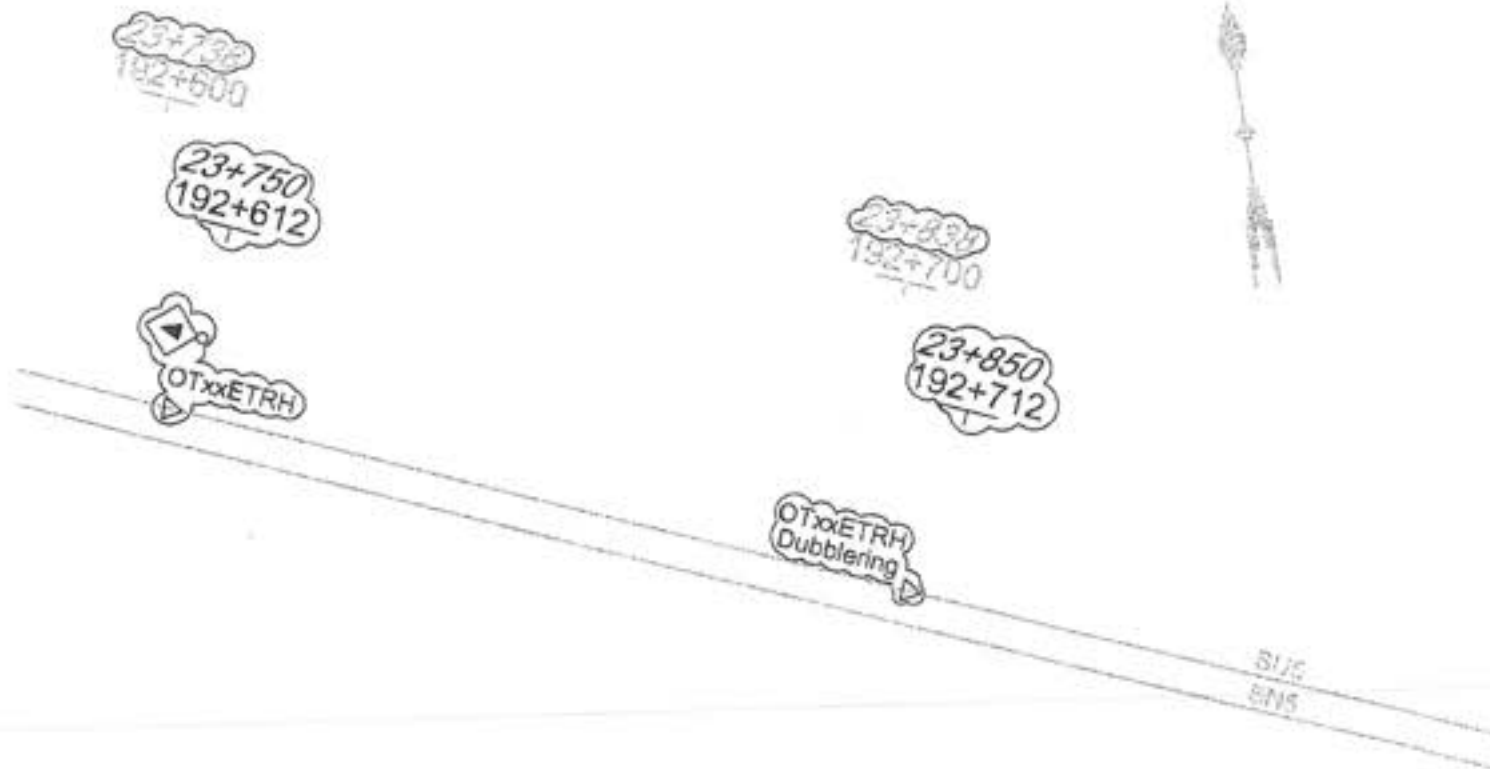
Connection
197+999,500=281+152,295





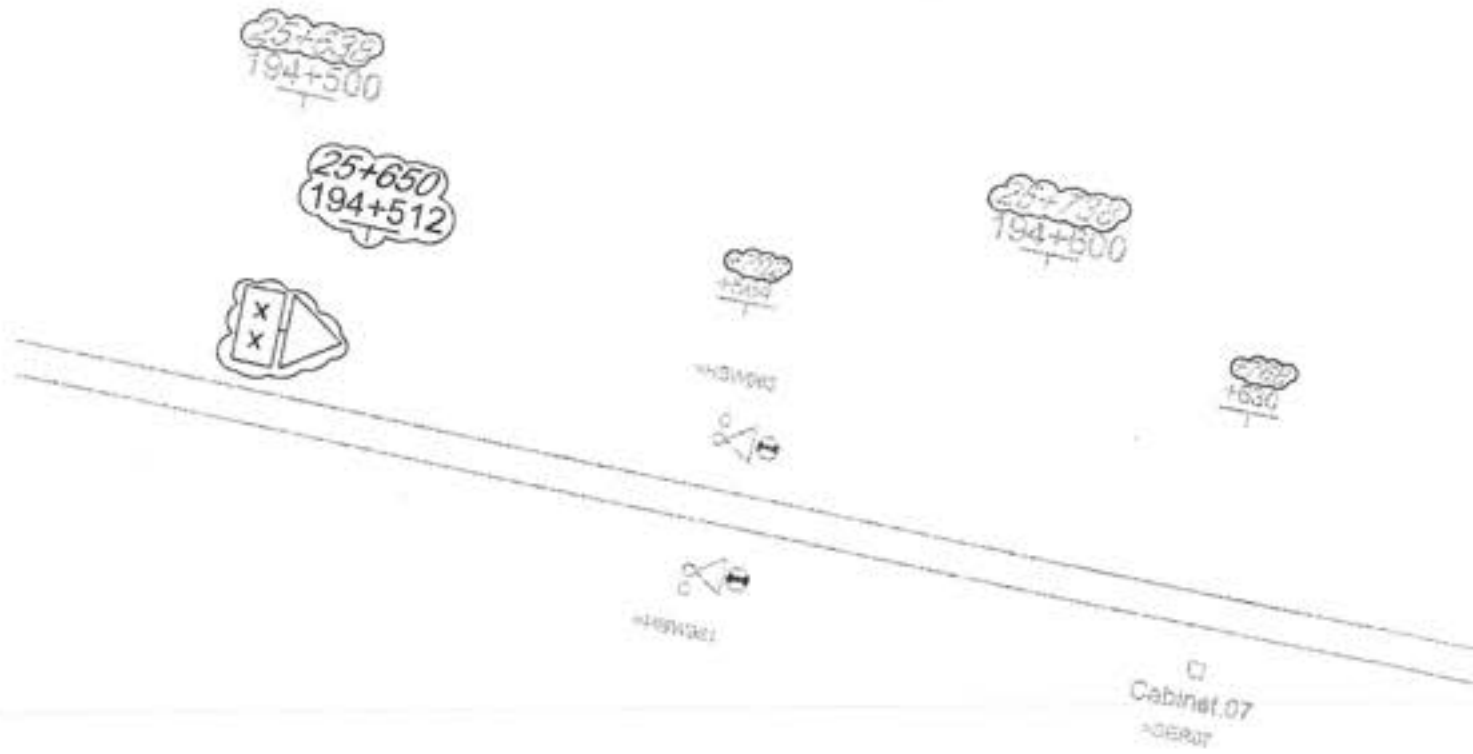
	Rev.	Drawn	Designed	Checked	Approved	Date
	0	Lin	Swedish signal system AS	Swedish signal system Svedab	Swedish signal system ISK	
	SIGNAL PLAN INTERLOCKING AND ATC SYSTEM CH.23+738 - 27+738 SE10U, OVERSIGHT					
	Page no.	Drawing no.				Rev.
0 / 5	00-A.0063-350201				0	

Notes

1. CAD system: MicroStation
2. Filename: 350201
3. Scale: 1:1000
4. All measurements according to chainage along reference line
5. Complete item designation for catenary pole not shown. Please refer to Catenary system.doc
6. Complete item designation for insulation joints and points not shown. Please refer to Track system.doc
7. Chainage in italics refer to kilometrage system



The Øresund Link		Rev.	Drawn	Designed	Checked	Approved	Date
		0	ISC LPS	Revised BRDC JD	Reviewed BRDC SW	Reviewed BRDC SW	02-04-01
		SIGNALPLAN INTERLOCKING AND ATC SYSTEM CH.23+738.-.23+850 SE10U					
Page No		Drawing No		Rev.			
1 / 5		01.A 01/R3.350201		0			



Notes

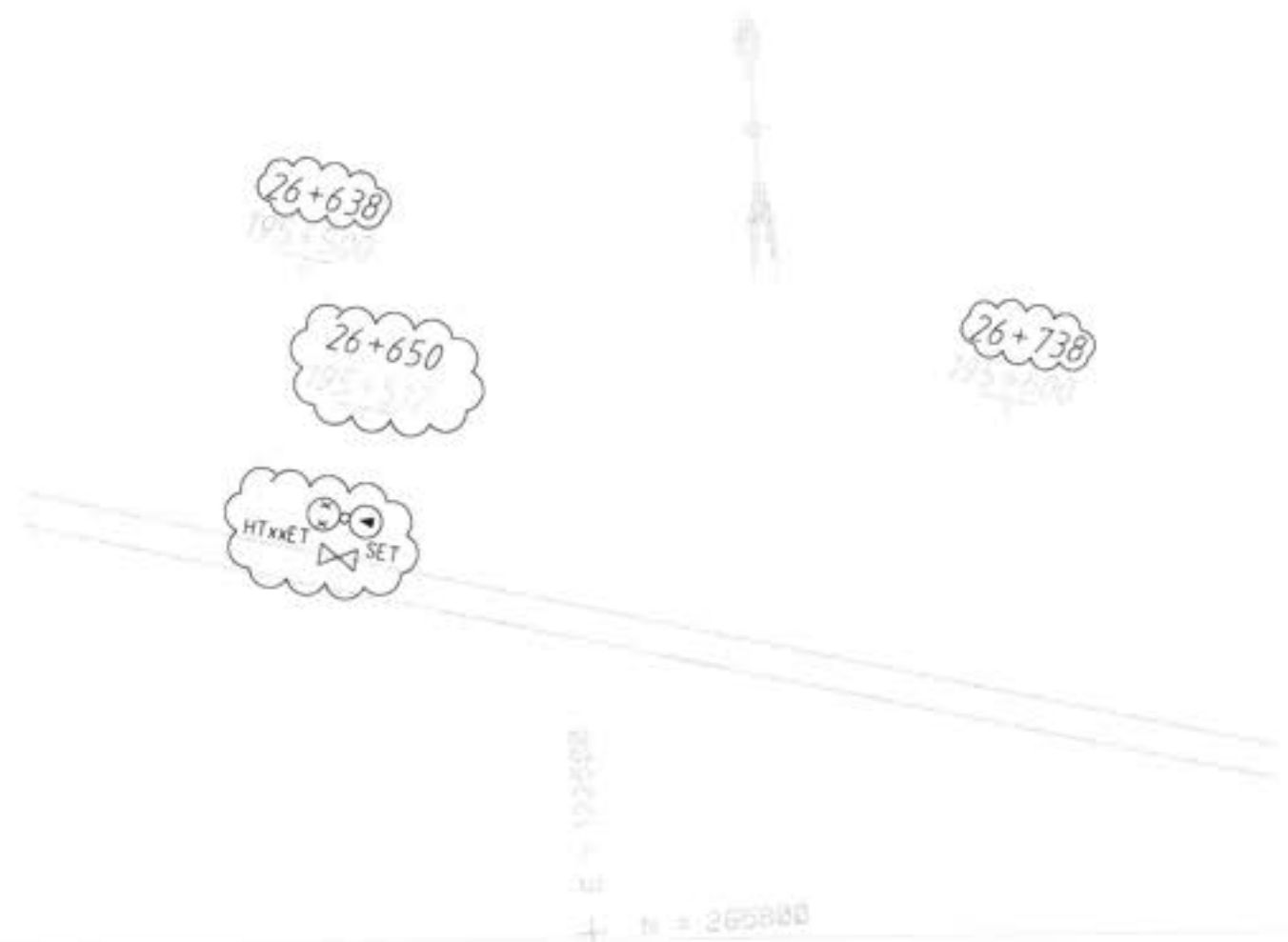
1. CAD system: MicroStation
2. Filename: 350201
3. Scale: 1:1000
4. All measurements according to chainage along referenceline
5. Complete item designation for catenary pole not shown. Please refer to Catenary system.doc
6. Complete item designation for insulation joints and points not shown. Please refer to Track system.doc
7. Chainage in italics refer to kilometrage system

194+500
25+330

The Øresund Link					
					
					
Rev.	Drawn	Designed	Checked	Approved	Date
0	ESC LPS	Parvankat BR190 JG	Parvankat BR190 JG 3/11	Parvankat BR190 JG 4/11	02-04-21
SIGNALPLAN INTERLOCKING AND ATC SYSTEM CH.25+638 - 25+738 SE10U					
Page no.	Drawing no.		Rev.		

Notes

1. CAD system: Microstation
2. Filename: 350201
3. Scale: 1:1000
4. All measurements according to chainage along referenceline
5. Complete item designation for catenary pole not shown. Please refer to Catenery system.doc
6. Complete item designation for insulation joints and points not shown. Please refer to Track system.doc
7. Chainage in italics refer to kilometrage system



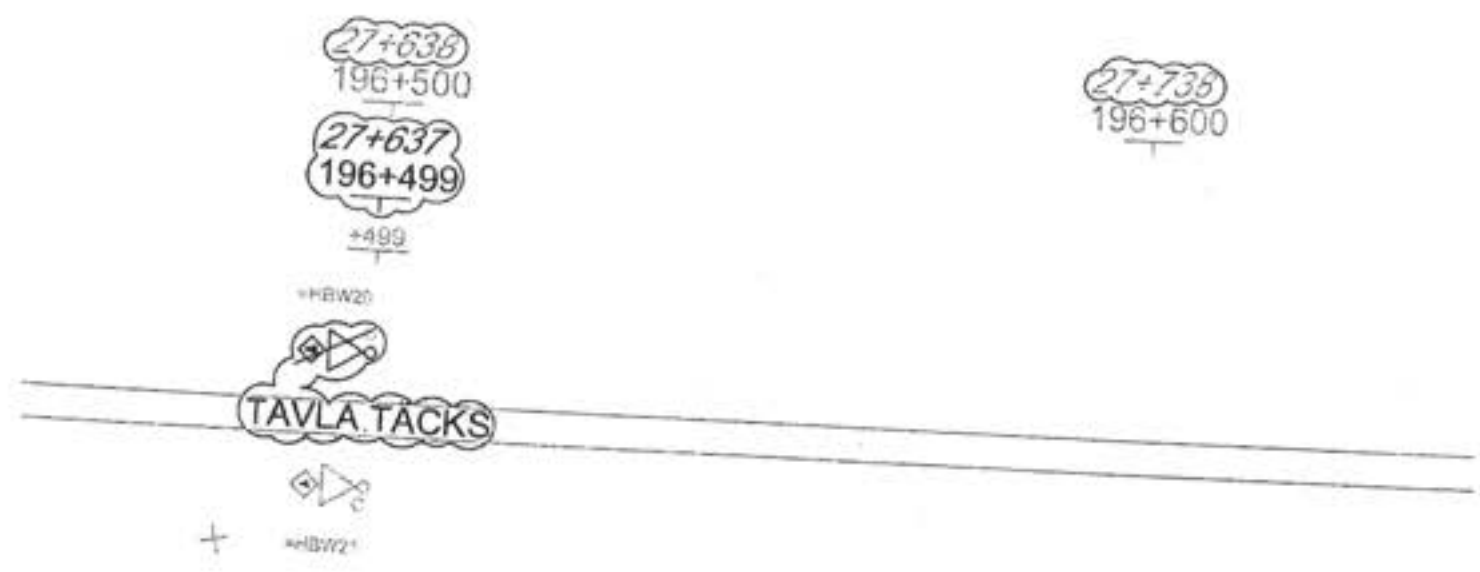
Rev.	Description	By	Checked	Approved	Date

THE ØRESUND LINK



Title
 SIGNALPLAN
 INTERLOCKING AND ATC SYSTEM
 CH 26+638-26+738
 SE10U



Drawn ISC/LPS	Designed Banverket/jg	Checked Banverket/SW	Approved Banverket/CMP
Date 02-04-01	Drawing No. 00-A.0063-350201 page 3/5		Rev. 0



Notes

1. CAD system: MicroStation
2. Filename: 350201
3. Scale: 1:1000
4. All measurements according to chainage along referenceline
5. Complete item designation for catenary pole not shown. Please refer to Catenary system.doc
6. Complete item designation for insulation joints and points not shown. Please refer to Track system.doc
7. Chainage in italics refer to kilometrage system

E = 123500
N = 268500

The Øresund Link		Rev	Drawn	Designed	Checked	Approved	Date
		0	EC LPS	Banverket S100E JO	Banverket S100E JO	Banverket S100E JO	02.04.01
		SIGNALPLAN INTERLOCKING AND ATC SYSTEM CH.27+637.-27+738 SE10U					
		Page/nr	Drawing/nr		Rev		
		4 / 5	00-A.0063-350201		0		



+499

+652

TAVLA TÄCKS

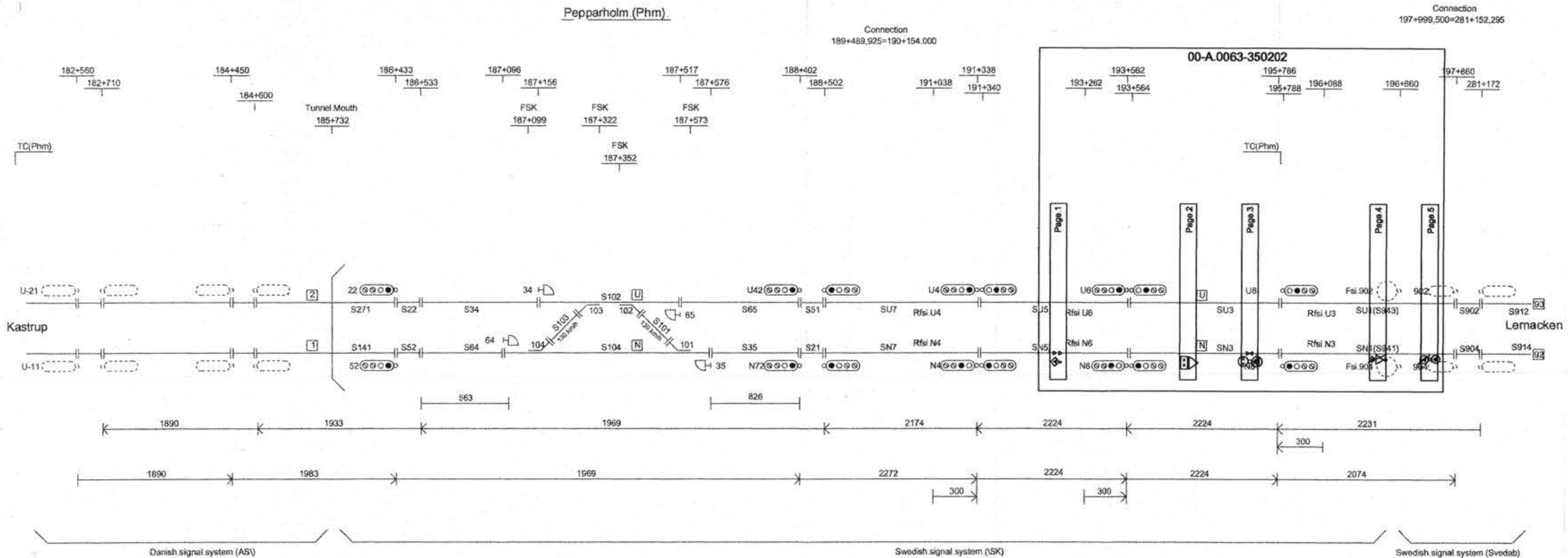


1:650
HT200T

Notes

1. CAD system: MicroStation
2. Filename: 350201
3. Scale: 1:1000
4. All measurements according to chainage along referenceline
5. Complete item designation for catenary pole not shown. Please refer to Catenary system.doc
6. Complete item designation for insulation joints and points not shown. Please refer to Track system.doc
7. Chainage in italics refer to kilometrage system

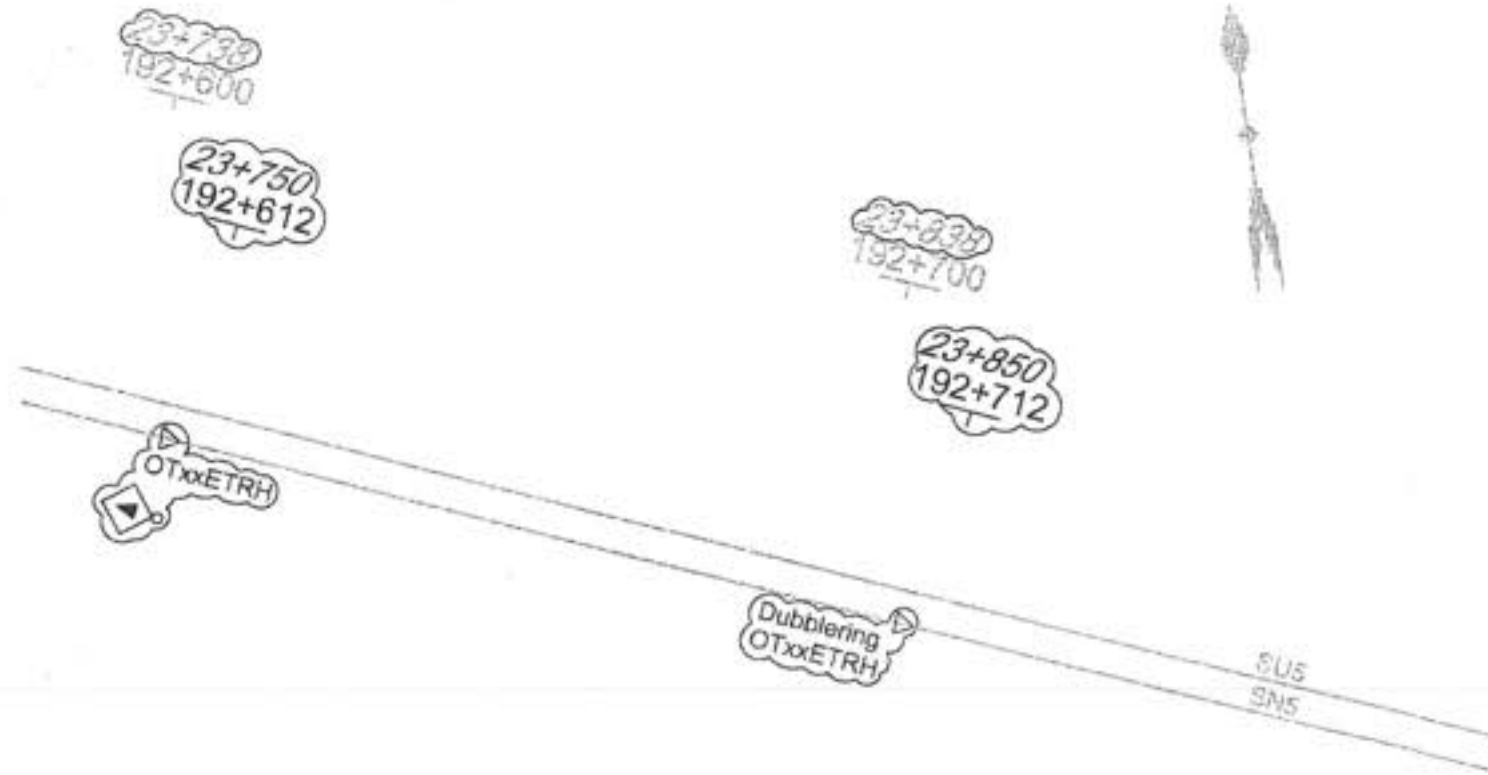
The Öresund Link		Rev	Drawn	Designed	Checked	Approved	Date
		0	ISC LPS	Samuel SILBEC A	Samuel SILBEC Sil	Samuel SILBEC Sil	12-04-01
		SIGNALPLAN INTERLOCKING AND ATC SYSTEM CH.28+585 - 28+686 SE10U					
		Page No.	Drawing No.		Rev.		



The Øresund Link		Rev.	Drawn	Designed	Checked	Approved	Date
		0	Line	Sebastian BRAND 20	Sebastian BRAND 20	Sebastian BRAND 20	02/04/09
		SIGNAL PLAN INTERLOCKING AND ATC SYSTEM CH.23+738 - 28+886 SE10N, OVERSIGHT					
Page No.	0/5	Design No.	00-A.0063-350202				Rev.
							0

Notes

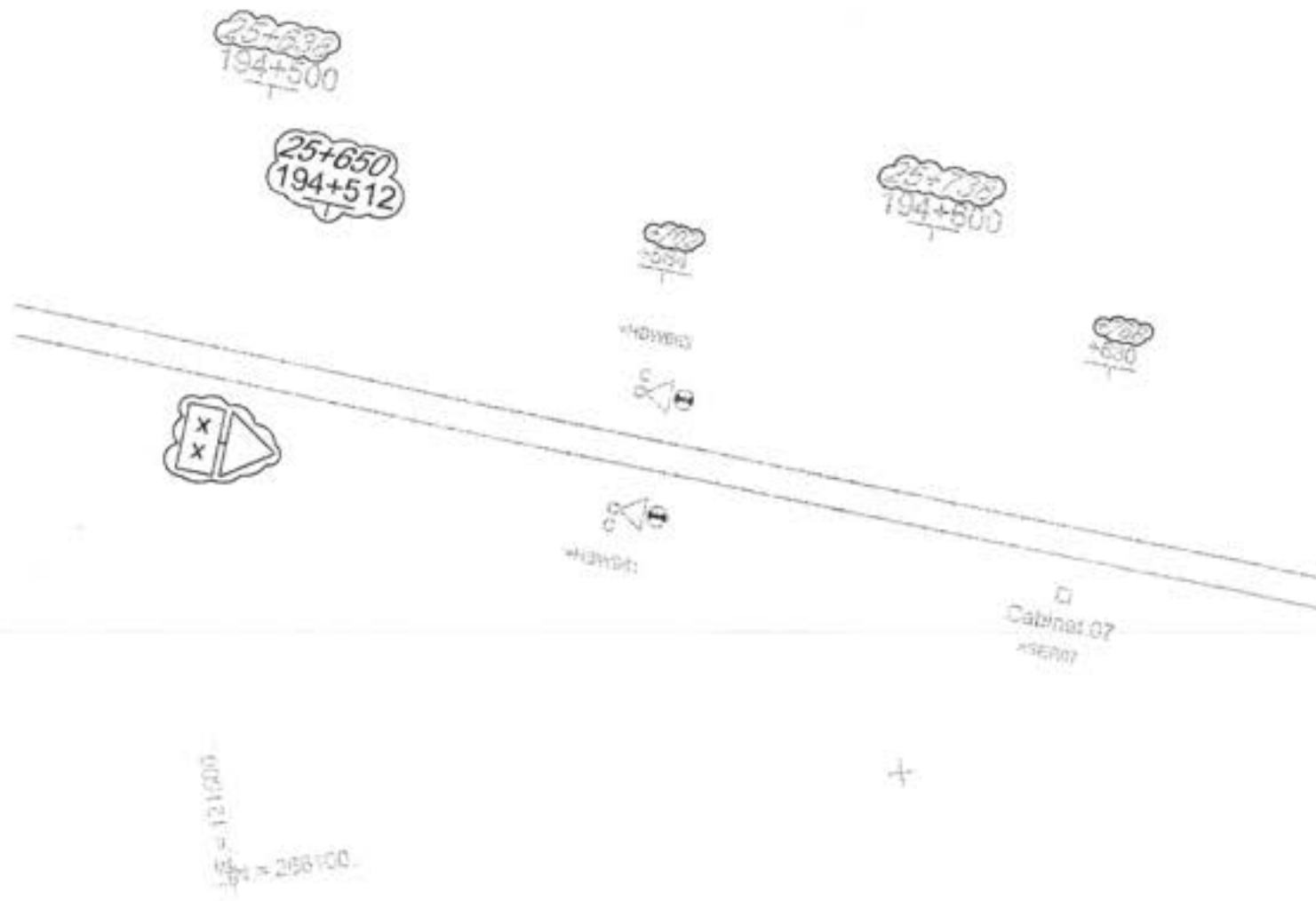
1. CAD system: MicroStation
2. Filename: 350202
3. Scale: 1:1000
4. All measurements according to chainage along referenceline
5. Complete item designation for catenary pole not shown. Please refer to Catenary system.doc
6. Complete item designation for insulation joints and points not shown. Please refer to Track system.doc
7. Chainage in italics refer to kilometrage system





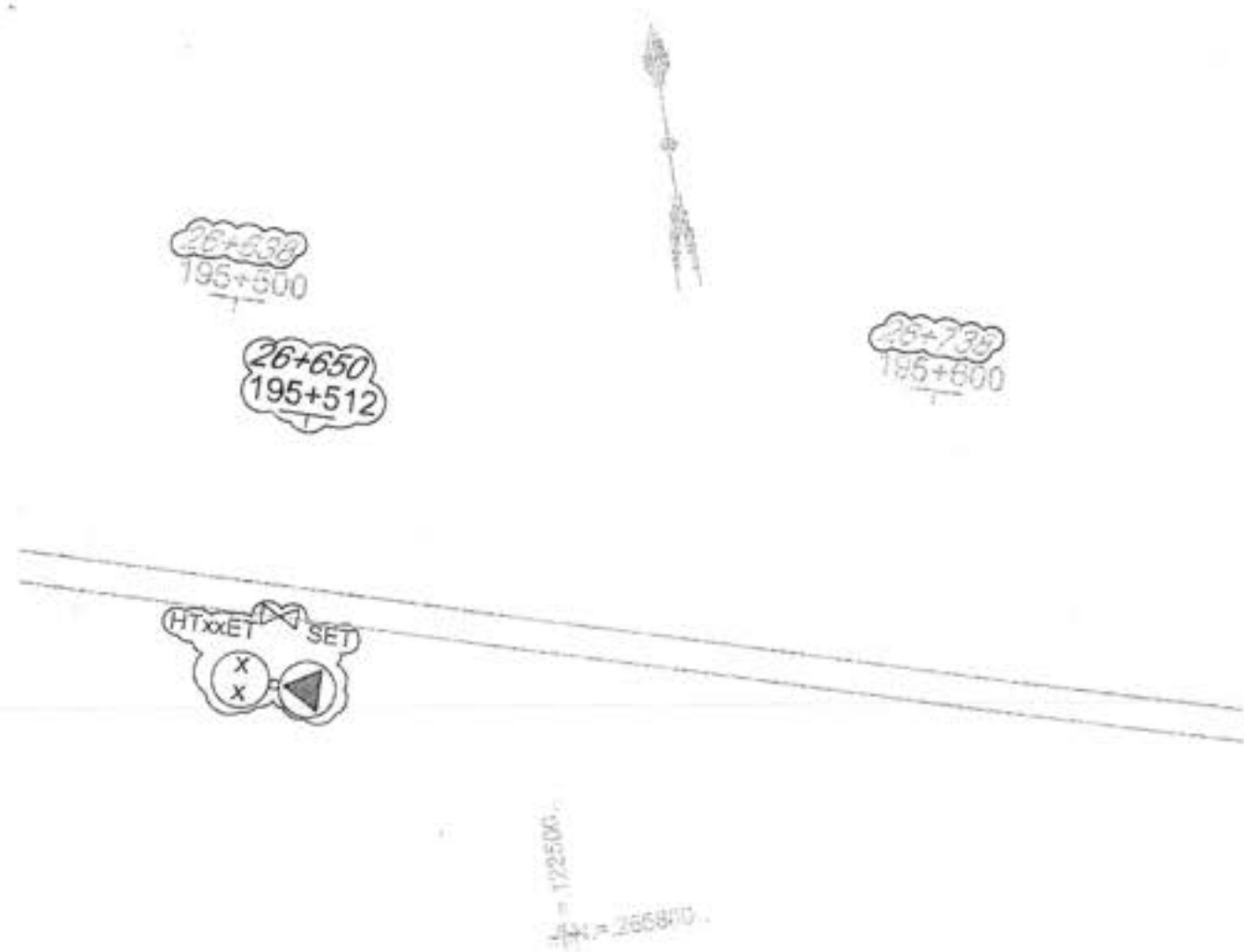
The Øresund Link		Rev	Drawn	Grouped	Checked	Approved	Date
		1	ISC	Revised	Revised	Revised	02-04-01
		1	LPS	JO	PN	Yep	
SIGNALPLAN INTERLOCKING AND ATC SYSTEM CH. 23+738 - 23+850 SE10N							
Page no.	Drawing					Rev.	

Notes

1. CAD system: MicroStation
2. Filename: 350202
3. Scale: 1:1000
4. All measurements according to chainage along referenceline
5. Complete item designation for catenary pole not shown. Please refer to Catenary system.doc
6. Complete item designation for insulation joints and points not shown. Please refer to Track system.doc
7. Chainage in italics refer to kilometrage system



The Øresund Link					
					
					
Rev.	Drawn	Design	Checked	Approved	Date
0	IC LPS	Boverket KASBE JO	Boverket EROSC JO	Boverket EROSC GJP	02-04-01
SIGNALPLAN INTERLOCKING AND ATC SYSTEM CH. 25+638 - 25+738 SE10N					
Scale:	Drawing:				Rev:
1:1000	1:1000				1



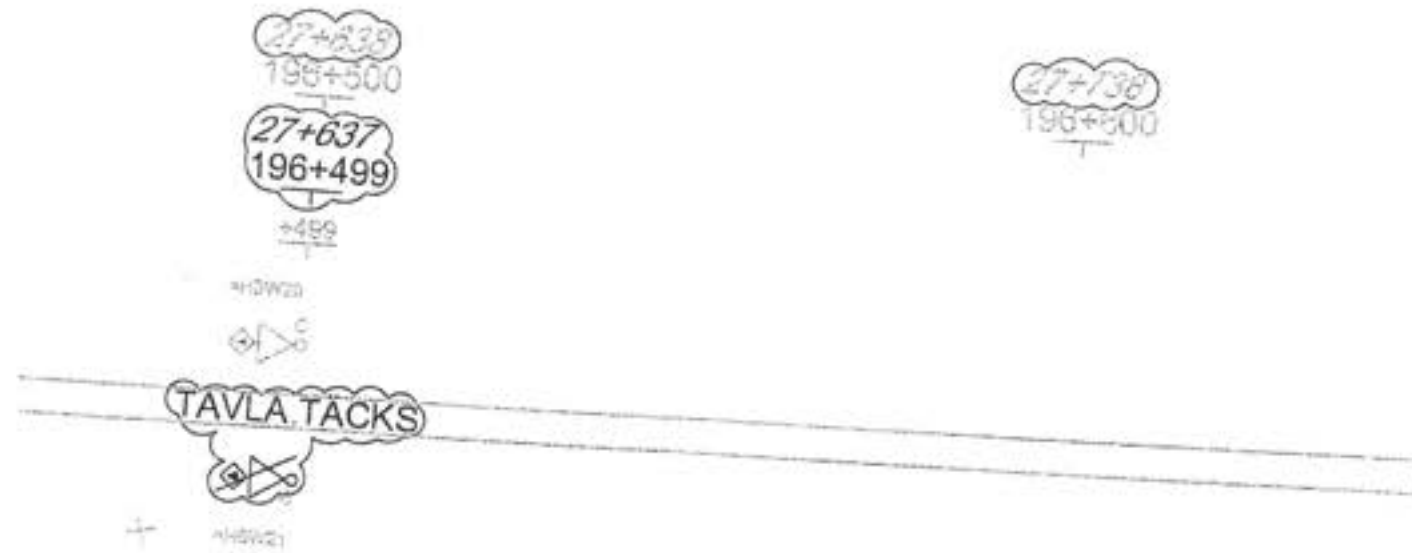
Notes

1. CAD system: MicroStation
2. Filename: 350202
3. Scale: 1:1000
4. All measurements according to chainage along reference line
5. Complete item designation for catenary pole not shown. Please refer to Catenary system.doc
6. Complete item designation for insulation joints and points not shown. Please refer to Track system.doc
7. Chainage in italics refer to kilometrage system

The Øresund Link		Rev.	Date	Design	Checked	Approved	Date
		0		Sørensen SØREN JS	Sørensen SØREN JS	Sørensen SØREN JS	22.04.01
		SIGNAL PLAN INTERLOCKING AND ATC SYSTEM CH. 26+638 - 26+738 SE 10N					
Figure		Drawing		Rev.			

Notes

1. CAD system: MicroStation
2. Filename: 350202
3. Scale: 1:1000
4. All measurements according to chainage along referenceline
5. Complete item designation for catenary pole not shown. Please refer to Catenary system.doc
6. Complete item designation for insulation joints and points not shown. Please refer to Track system.doc
7. Chainage in italics refer to kilometrage system

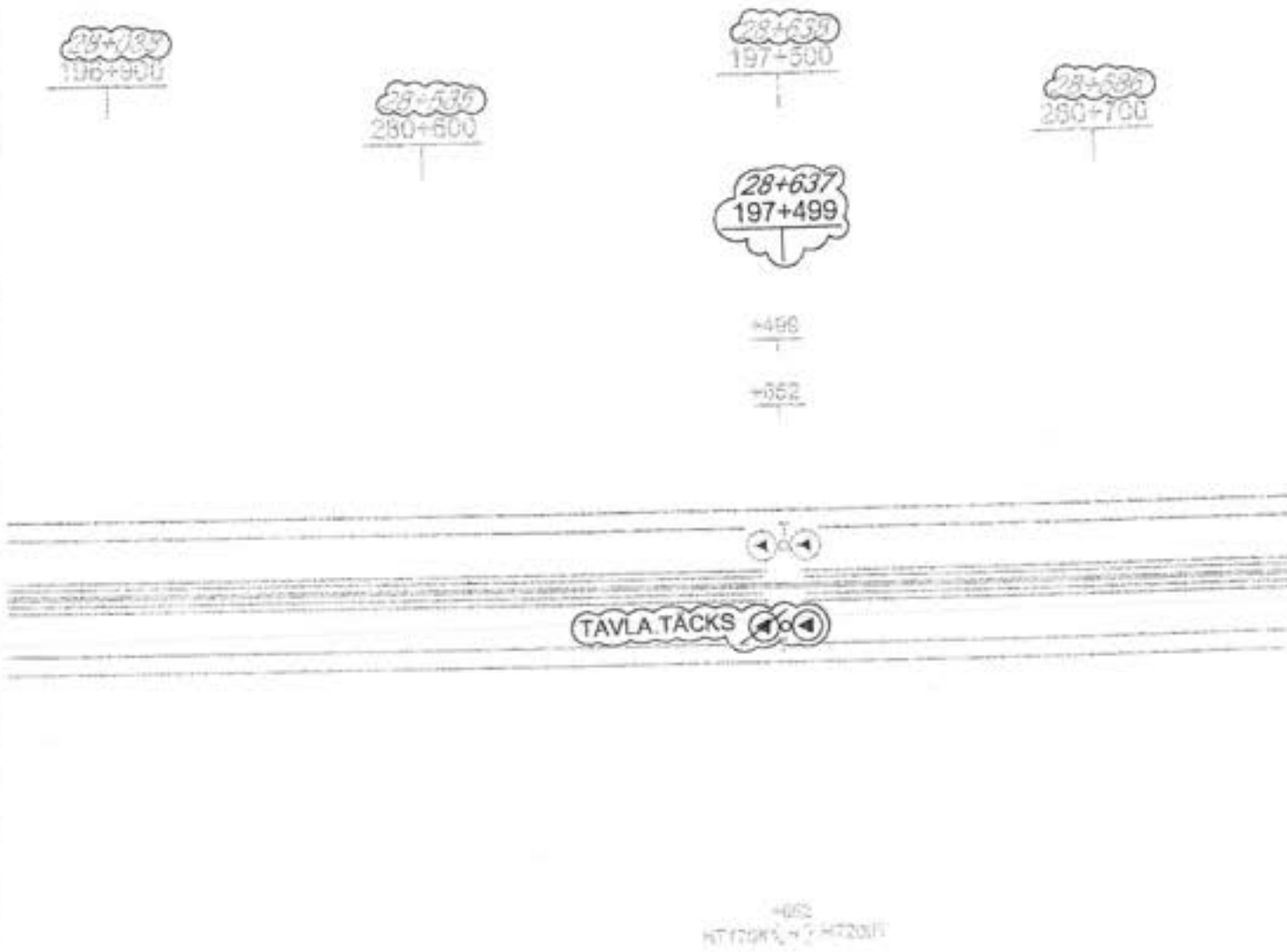


FILE = 125500
 DRAW = 125500

The Öresund Link		Rev.	Drawn	Designed	Checked	Approved	Date
		0	BC LPH	BRUNN BRUNN JD	BRUNN BRUNN JD	BRUNN BRUNN JD	01/04/01
		SIGNALPLAN INTERLOCKING AND ATC SYSTEM CH.27+637 - 27+738 SE10N					
Figure		Drawing No.				Rev.	

Notes

1. CAD system: MicroStation
2. Filename: 350202
3. Scale: 1:1000
4. All measurements according to chainage along referenceline
5. Complete item designation for catenary pole not shown. Please refer to Catenary system.doc
6. Complete item designation for insulation joints and points not shown. Please refer to Track system.doc
7. Chainage in italics refer to kilometrage system



		Rev.	Drawn	Designed	Checked	Approved	Date
		1	OC LPS	Essential signal	Essential signal <i>SW</i>	Essential signal <i>SW</i>	02-04-01
		SIGNALPLAN INTERLOCKING AND ATC SYSTEM CH.28+038 - 28+686 SE10N					
		Fig./No. C / 0	Drawing IN A 1000 350202				Rev. 0

0 Tillfälliga hastighetsnedsättningar Öresundsbron

0.1 Förutsättningar

Nedsättningssystemet bygger på sektioner som skall hastighetsnedsättas. I normalfallen använder man sig endast av börjanpunkter med tillhörande förvarningar. Börjanpunkterna har samtidigt funktionen att avsluta en nedsättning i motsatt riktning. Det betyder att man även vid nedsättningar som omfattar mer än en sektion i princip endast lägger ut en börjanpunkt med tillhörande förvarningar.

0.1.1 Viktiga undantag

Det finns dock två viktiga undantag. Det ena är om nedsättningen går över teknikgränsen. I ett sådant fall skall alltid extra hastighetstavlor och extra uppdateringsbalisgrupper för det andra landets ATC läggas vid teknikgränsen. Det andra undantaget är när den ena av flera angränsande nedsättningar omfattar en sektion med växlar som vid Peberholm och Lernacken. Sektioner som omfattar Peberholm och Lernacken måste då utrustas på angränsande spår.

0.2 Utförande

Alla nedsättningar gäller en hastighetssänkning på mer än 40 km/h vilket innebär att alla förvarningar skall dubbleras.

Signalstyrda förvarningar skall inte användas på Öresundsbrokonsortiets spår. Växlarna på Peberholm och Lernacken gör att nedsättningarna där och angränsande sektioner kan slå igenom på båda spåren och därför måste förvarning ske på båda spåren. De förvarningar gällande endast ett spår som läggs vid Lernacken i riktning mot Danmark på Banverkets spår utrustas med signalstyrning.

0.2.1 Beteckningar

I riktning från Sverige till Danmark går tåg med udda nummer som möter signaler med udda nummer.

Börjanpunkterna på nedsättningarna numreras enligt samma princip med udda nummer mot DK och jämna mot SE. Alla börjanpunkter på svenskt ATC benämns SE följt av ett nummer enligt ovan samt U och/eller N beroende på om det gäller upp- och/eller nedspår.

0.2.2 Tavlor

Hastighetsnedsättningarna förses med tavlor enligt BVF 544.94002 "Tillfälliga hastighetsnedsättningar".

Eventuella permanenta hastighetstavlor och tillhörande orienteringstavlor som visar högre hastighet än den tillfälliga nedsättningen skall täckas över.

Balisgrupperna behöver inte ändras eftersom en tillfällig ET-nedsättning endast kan avslutas av ATC-beskedet SET (Slut på ET-nedsättning).

I kodtabeller finns angivet vilka tavlor som skall placeras ut respektive övertäckas för börjanpunkterna.

0.2.3 Indelning

Peberholm görs till en sektion med gränsen i väster vid km 18.275 och i öster vid km 20.104.

Gräns mot Banverket läggs vid landfästet i Sverige vid km 29.119

Avståndet mellan Peberholm och Lernacken är ca 9km. Detta delas i 4 delar som blir ca 2,2km vardera.



Upplägget blir då enligt följande:



Km-tal	Sektion	Börjanpunkt DK -> SE Nedspår	Börjanpunkt SE -> DK Nedspår	Börjanpunkt DK -> SE Uppspår	Börjanpunkt SE -> DK Uppspår
18.275		SE2N	SE11N	SE2U	SE11U
↓	3				
20.104		SE4N	SE9N	SE4U	SE9U
↓	4				
22.286		SE6N	SE7N	SE6U	SE7U
↓	5				
24.290		SE8N	SE5N	SE8U	SE5U
↓	6				
26.650		SE10N	SE3N	SE10U	SE3U
↓	7				
29.119 (281.134)		SE12N	SE1N	SE12U	SE1U



0.2.4 Placering av balisgrupper




I den mån det varit möjligt har balisgrupperna anpassas till placeringen av trapporna mellan bil och järnvägsdäck på bron.




0.2.5 Förklaring till "Optiskt besked, Avstånd m.m." i kodtabeller.



	HT40		HT80
---	------	---	------

	<		>
---	---	---	---

	OT40		OT80
--	------	--	------

	OT40 + N-spår		OT40 + U-spår		OT80 + N-spår
---	---------------------	---	---------------------	---	---------------------

	OT80 + U-spår		OT40 + 1100m		OT80 + 1100m
---	---------------------	---	--------------------	---	--------------------

	FT		OT + <
---	----	---	--------

10 Sektion 7, SE10, km 26+650

SE10N och SE10U

Förvarningssträckan till dessa börjanpunkter ligger i 12,4 % nerförslut vilket innebär att lutningen kodas 10 %. Förvarningarna skall då ligga minst 2700m före börjanpunkterna. Avrundning sker till närmsta trappa.

10.1 Nedsättning endast på sektion 7

Tavlor

Övertäckning av tavlor gällande riktning DK-SE på sektion 7 utföres enligt kodtabeller för börjanpunkter SE10.

Utrustning

Följande utrustning enligt kodtabeller skall placeras ut vid hastighetsnedsättning för börjanpunkter SE10:

Sektion 7, N- och U-spår.

Kodtabell: SE10N xx km/h.

Kodtabell: SE10U xx km/h.

Sektion 7, N-spår.

Kodtabell: SE10N xx km/h.

Sektion 7, U-spår.

Kodtabell: SE10U xx km/h.

10.2 Nedsättningar över flera sammanhängande sektioner

10.2.1 Sektion 7 till och med sektion Lernacken

Tavlor

Övertäckning av tavlor gällande riktning DK-SE på sektion 7 utföres enligt kodtabeller för börjanpunkter SE10.

Urustning

Observera att, om en nedsättning med börjanpunkt SE10 sträcker sig över flera sammanhängande sektioner och slutar efter börjanpunkt SE12, sektion Lernacken och endast gällt det ena spåret, skall SE12 utrustas fullt på det andra spåret.

Följande utrustning enligt kodtabeller skall placeras ut vid hastighetsnedsättning för börjanpunkter SE10:

Sektion 7, N- och U-spår till och med sektion Lernacken, N- och U-spår.

Kodtabell: SE10N xx km/h.

Kodtabell: SE10U xx km/h.

Sektion 7, N-spår till och med sektion Lernacken, N- och U-spår.

Kodtabell: SE10N xx km/h.

Kodtabell: SE12U xx km/h.

Sektion 7, U-spår till och med sektion Lernacken, N- och U-spår.

Kodtabell: SE10U xx km/h.

Kodtabell: SE12N xx km/h.

10 Sektion 7, SE10, km 26+650

10.1 SE10N 40 km/h.

KM-TAL Km+m	SPÄR une nr	TAVLA (IP)		BALIS		KODPROPPAR			ATC-besked	Optiskt besked, Avstånd m.m.	Närmaste trappa	Anmärkningar	
		Rikt	Typ	Plc	Typ	X	Y	Z					
23+750	N	DK ↓ SE	OT	A B C	F F F	5 9 14	12 7 8	4 0 6	OT+0ETRH 2800 -10%	ET	104B		
23+850	N	DK ↓ SE	OT()	A B C	F F F	5 9 14	12 7 7	4 0 6	OT+0ETRH 2800 -10%		104B	"dubblering"	
25+650	N	DK ↓ SE		OT40							108B		
26+650	N	DK ↓ SE	HT	AB BA	F F	5 5	2 5	4 10	HT40ET SKT	HT40 >	110B		
27+637	N	DK ↓ SE		OT + < Tavla övertäckes								111B	
28+637	N	DK ↓ SE		< Tavla övertäckes								113B	

HANDL
BV/BRSBE-SW

GRANSKAD
JG

GODKÄND
CMP

GRANSKAD: REV A JG REV B JG REV C AF/HUB ÅF124k

10.2 SE10U 40 km/h.

KM-TAL Km+m	SPÄR une nr	TAVLA (IP)		BALIS		KODPROPPAR			ATC-besked	Optiskt besked, Avstånd m.m.	Närmaste trappa	Anmärkningar
		Rikt	Typ	P/c	Typ	X	Y	Z				
23+750	U	DK ↓ SE	OT	A B C	F F F	5 9 14	12 7 8	4 0 6	OT40ETRH 2900 -10%	PT	104A	
23+850	U	DK ↓ SE	OT0	A B C	F F F	5 9 14	12 7 7	4 0 6	OT40ETRH 2800 -10%		104A	"dubbling"
25+650	U	DK ↓ SE		OT40							108A	
26+650	U	DK ↓ SE	HT	AB BA	F F	5 5	2 5	4 10	HT40ET SET	HT40 >	110A	
27+637	U	DK ↓ SE		OT + < Tavlor övertäckes							111A	
28+637	U	DK ↓ SE		< Tavla övertäckes							113A	

HANDL
BV/BRSBE-SW

GRANSKAD
JG

GODKÄND
CMP

GRANSKAD: REV A JG REV B JG REV C AF/HUB AF/JAK

10.3 SE10N 80 km/h.

KM-TAL. Km+m	SPAR une nr	TAVLA (IP)		BALIS		KODPROPPAR			ATC-besked	Optiskt besked, Avstånd m.m.	Närmaste trappa	Anmärkningar
		Rikt	Typ	Ple	Typ	X	Y	Z				
23+750	N	DK ↓ SE	OT	A B C	F F F	5 9 14	12 7 8	8 0 6	OT80ETRH 2900 -10%	PT	104B	
23+850	N	DK ↓ SE	OT0	A B C	F F F	5 9 14	12 7 7	8 0 6	OT80ETRH 2800 -10%		104B	"dubbling"
25+050	N	DK ↓ SE		OT80							108B	
26+050	N	DK 17 SE	HT	AB BA	F F	5 5	2 5	8 10	HT80ET SET	HT80 >	110B	
27+637	N	DK ↓ SE		OT + < Tavlor övertäckes							111B	
28+637	N	DK ↓ SE		< Tavla övertäckes							113B	

HANDL BV/BRSBE-SW	GRANSKAD JG	GODKÄND CMP
----------------------	----------------	----------------

GRANSKAD:	REV A JG	REV B JG	REV C AF/HUB	ÄF/JAK
-----------	-------------	-------------	-----------------	--------

10.4 SE10U 80 km/h.

KM-TAL Km+m	SPÄR uno nr	TAVLA (IP)		BALIS		KODPROPPAR			ATC-besked	Optiskt besked, Avstånd m.m.	Närmaste trappa	Anmärkningar
		Rikt	Typ	Pic	Typ	X	Y	Z				
23+750	U	DK ↓ SE	OT	A B C	F F F	5 9 14	12 7 8	8 0 6	OT80ETRH 2900 -10%	PT	104A	
23+850	U	DK ↓ SE	OT)	A B C	F F F	5 9 14	12 7 7	8 0 6	OT80ETRH 2800 -10%		104A	"dubblering"
25+650	U	DK ↓ SE		OT80							108A	
26+650	U	DK ↓ SE	HT	AB BA	F F	5 5	2 5	8 10	HT80ET SET	HT80 >	110A	
27+637	U	DK ↓ SE		OT + < Tavlor övertäckes							111A	
28+637	U	DK ↓ SE		< Tavla övertäckes							113A	

HANDL BV/BRSBE-SW	GRANSKAD JG	GODKÄND CMP
----------------------	----------------	----------------

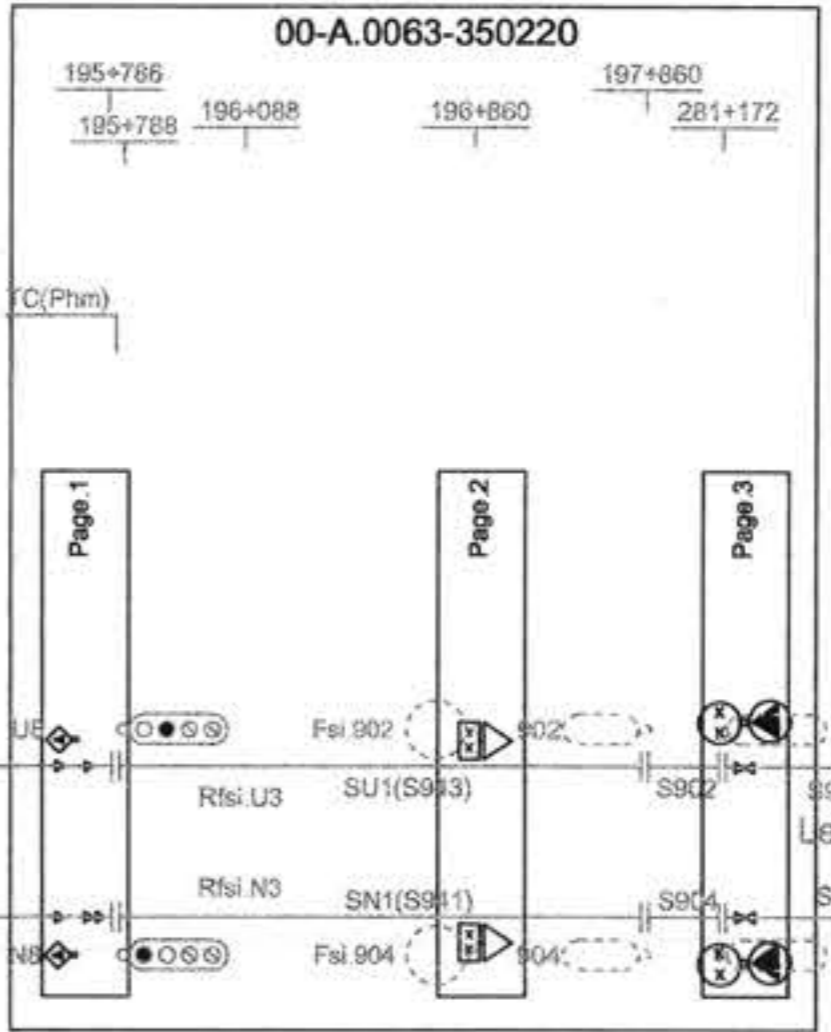
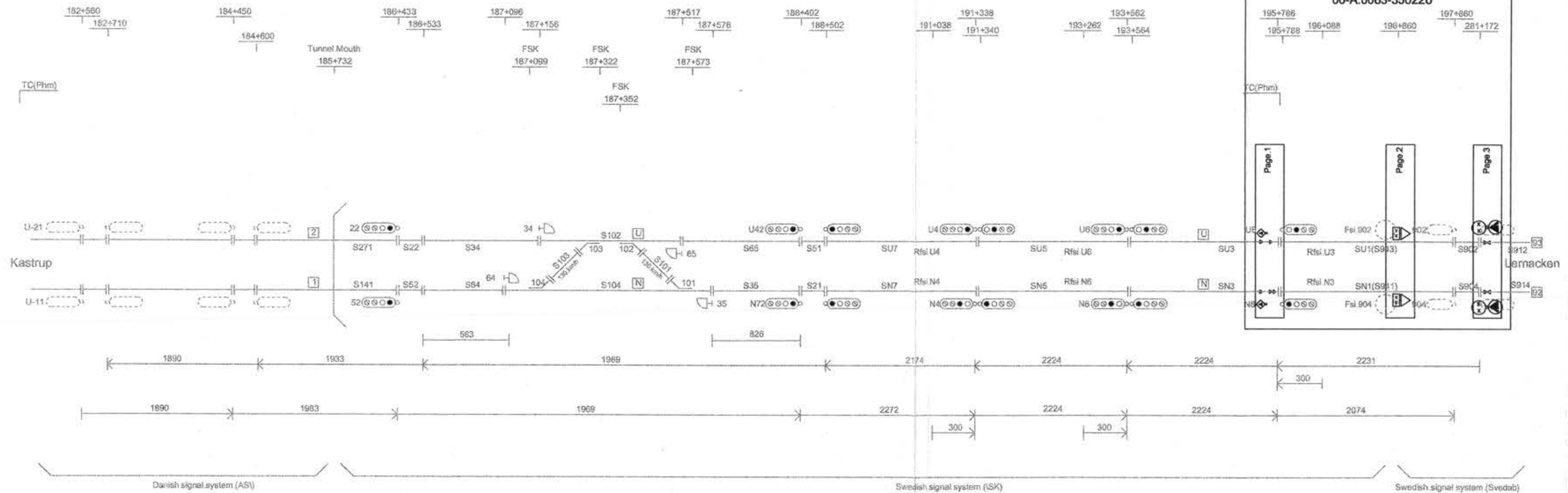
GRANSKAD:	REV A JG	REV B JG	REV C AF/HUB	ÅF/JAK
-----------	-------------	-------------	-----------------	--------

Pepparholm (Phm)

Connection
189+489,925=190+154,000

Connection
197+999,500=281+152,295

00-A.0063-350220



The Øresund Link



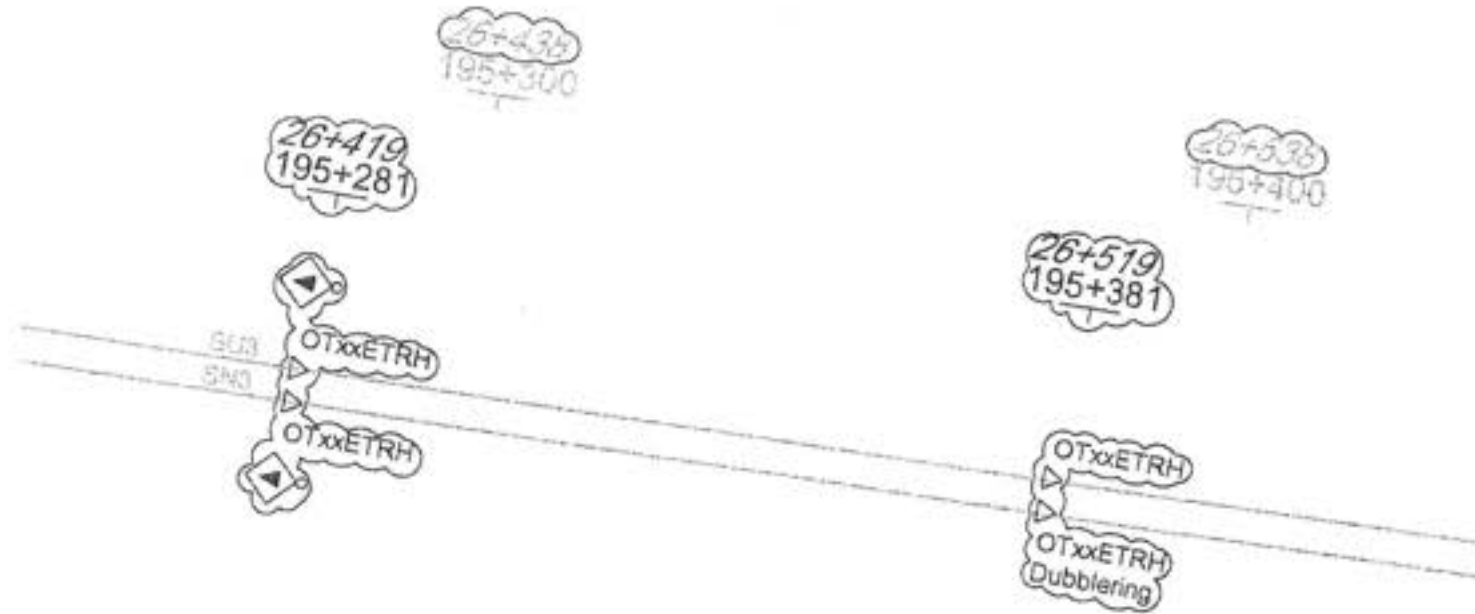
Rev.	Drawn	Designed	Checked	Approved	Date
0	LPS	Banverket JW	Banverket JW	Banverket JW	02-04-01

SIGNALPLAN
INTERLOCKING AND ATC SYSTEM
CH.26+119 - 281+200
SE12, OVERSIGT

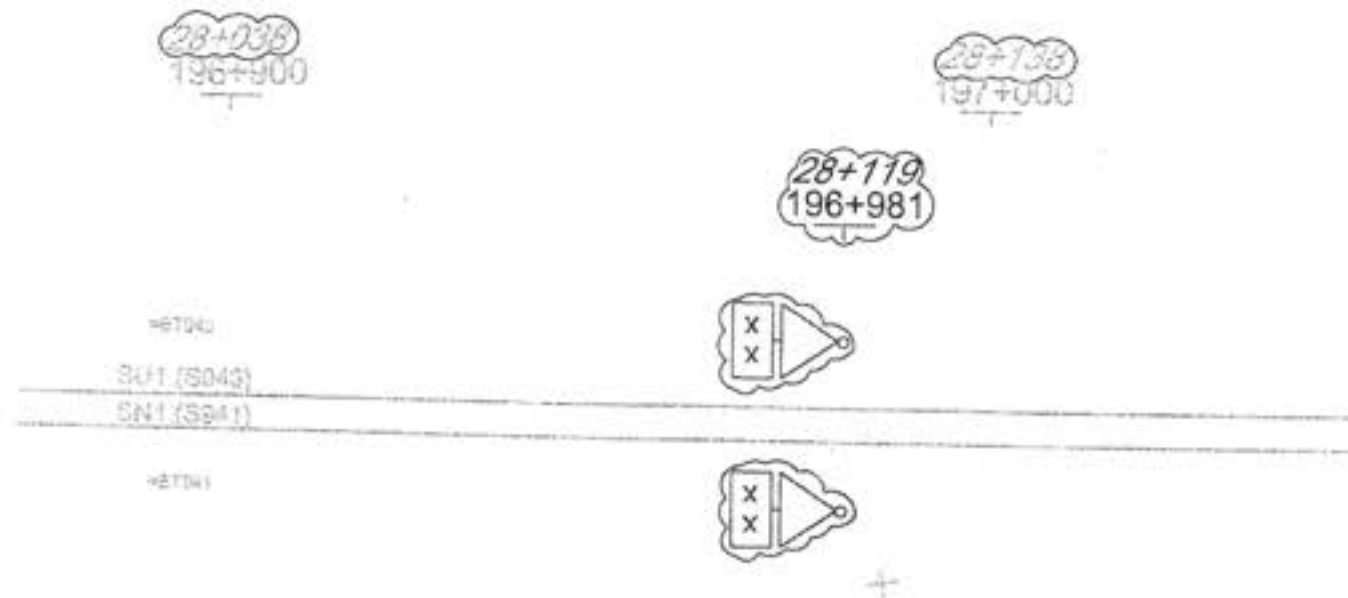
Page no.	Drawing no.	Rev.
0 / 3	00-A.0063-350220	0

Notes

1. CAD system: MicroStation
2. Filename: 350220
3. Scale: 1:1000
4. All measurements according to chainage along referenceline
5. Complete item designation for catenary pole not shown. Please refer to Catenary system.doc
6. Complete item designation for insulation joints and points not shown. Please refer to Track system.doc
7. Chainage in italics refer to kilometrage system




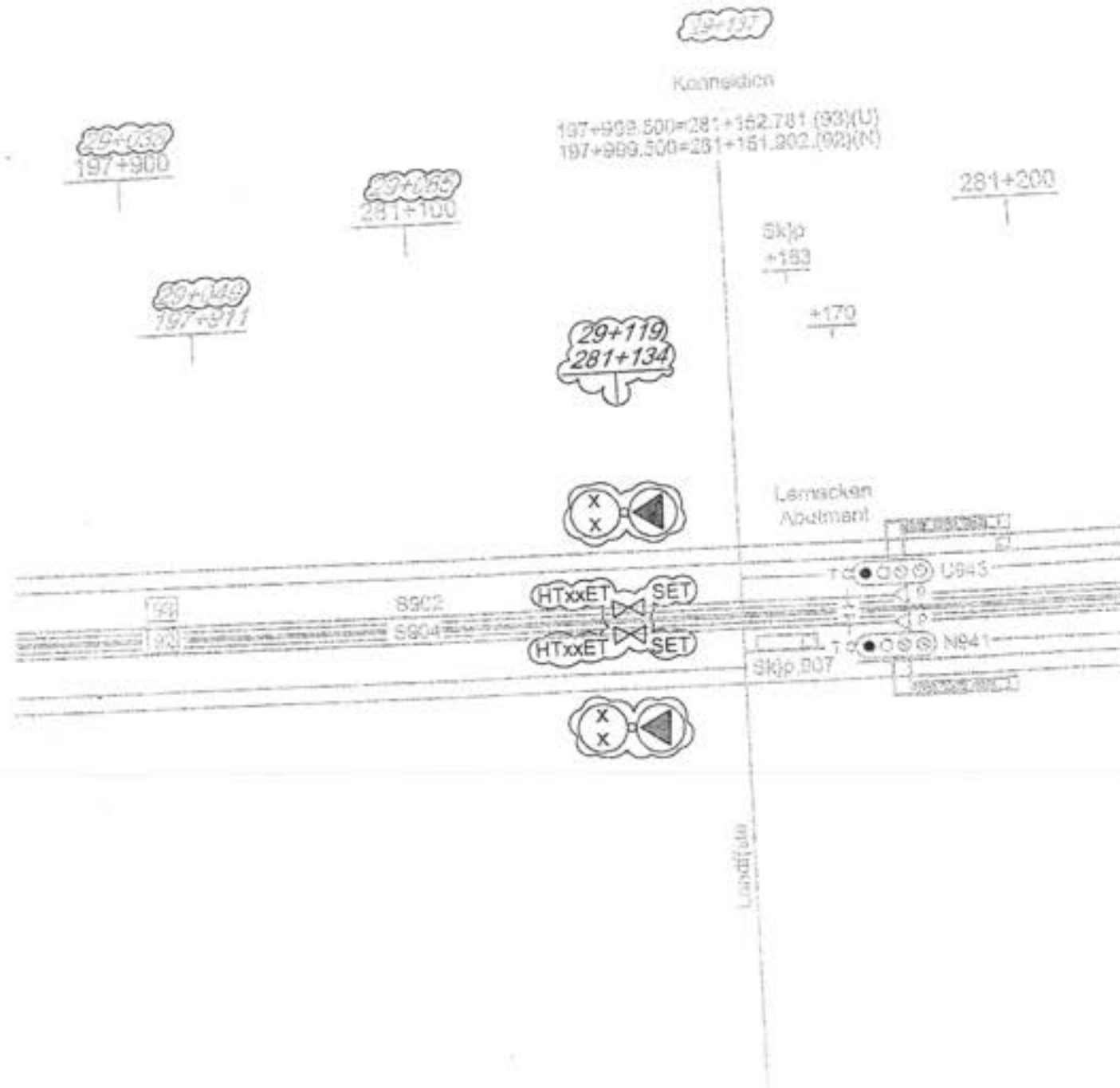
The Øresund Link		Rev	Open	Designed	Checked	Approved	Date
		1	ISC LFS	Designed SUSSE JS	Checked SUSSE JS	Approved SUSSE JS	02-04-01
		SIGNALPLAN INTERLOCKING AND ATC SYSTEM CH.26+419-26+538 SE12					
Page No.	Drawing No.		Rev.				



Notes

1. CAD system: MicroStation
2. Filename: 350220
3. Scale: 1:1000
4. All measurements according to chainage along referenceline
5. Complete item designation for catenary pole not shown. Please refer to Catenary system.doc
6. Complete item designation for insulation joints and points not shown. Please refer to Track system.doc
7. Chainage in italics refer to kilometrage system

The Öresund Link		Rev.	Drawn	Designed	Checked	Approved	Date
 ÖRESUNDSBRON		0	BO LPS	Boverket BR10C JC	Boverket BR10C JW	Boverket BR10C JW	03-04-01
		SIGNALPLAN INTERLOCKING AND ATC SYSTEM CH.28+038 - 28+138 SE12					
Page no.		Drawing no.		Rev.			
1 / 2		03 & 0003 350220		0			



Notes

1. CAD system: MicroStation
2. Filename: 350220
3. Scale: 1:1000
4. All measurements according to chainage along referenceline
5. Complete item designation for catenary pole not shown. Please refer to Catenary system.doc
6. Complete item designation for insulation joints and points not shown. Please refer to Track system.doc
7. Chainage in italics refer to kilometrage system

The Øresund Link					
					
					
Rev.	Drawn	Designed	Checked	Approved	Date
0	GC LPS	Ernst BROSE JC	Ernst BROSE JC	Ernst BROSE JC	02.04.01
SIGNALPLAN INTERLOCKING AND ATC SYSTEM CH.281+100.-.281+200 SE12					
Fig. No.		Drawing No.		Rev.	
1 / 2		TS 3347-001		1	

0 Tillfälliga hastighetsnedsättningar Öresundsbron

0.1 Förutsättningar

Nedsättningsystemet bygger på sektioner som skall hastighetsnedsättas. I normalfallen använder man sig endast av börjanpunkter med tillhörande förvarningar. Börjanpunkterna har samtidigt funktionen att avsluta en nedsättning i motsatt riktning. Det betyder att man även vid nedsättningar som omfattar mer än en sektion i princip endast lägger ut en börjanpunkt med tillhörande förvarningar.

0.1.1 Viktiga undantag

Det finns dock två viktiga undantag. Det ena är om nedsättningen går över teknikgränsen. I ett sådant fall skall alltid extra hastighetstavlor och extra uppdateringsbalisgrupper för det andra landets ATC läggas vid teknikgränsen. Det andra undantaget är när den ena av flera angränsande nedsättningar omfattar en sektion med växlar som vid Peberholm och Lernacken. Sektioner som omfattar Peberholm och Lernacken måste då utrustas på angränsande spår.

0.2 Utförande

Alla nedsättningar gäller en hastighetssänkning på mer än 40 km/h vilket innebär att alla förvarningar skall dubbleras.

Signalstyrda förvarningar skall inte användas på Öresundsbrokonsortiets spår. Växlarna på Peberholm och Lernacken gör att nedsättningarna där och angränsande sektioner kan slå igenom på båda spåren och därför måste förvarning ske på båda spåren. De förvarningar gällande endast ett spår som läggs vid Lernacken i riktning mot Danmark på Banverkets spår utrustas med signalstyrning.

0.2.1 Beteckningar

I riktning från Sverige till Danmark går tåg med udda nummer som möter signaler med udda nummer.

Börjanpunkterna på nedsättningarna numreras enligt samma princip med udda nummer mot DK och jämna mot SE. Alla börjanpunkter på svenskt ATC benämns SE följt av ett nummer enligt ovan samt U och/eller N beroende på om det gäller upp- och/eller nedspår.

0.2.2 Tavlor

Hastighetsnedsättningarna förses med tavlor enligt BVF 544.94002 "Tillfälliga hastighetsnedsättningar".

Eventuella permanenta hastighetstavlor och tillhörande orienteringstavlor som visar högre hastighet än den tillfälliga nedsättningen skall täckas över.

Balisgrupperna behöver inte ändras eftersom en tillfällig ET-nedsättning endast kan avslutas av ATC-beskedet SET (Slut på ET-nedsättning).

I kodtabeller finns angivet vilka tavlor som skall placeras ut respektive övertäckas för börjanpunkterna.

0.2.3 Indelning

Peberholm görs till en sektion med gränsen i väster vid km 18.275 och i öster vid km 20.104.

Gräns mot Banverket läggs vid landfästet i Sverige vid km 29.119

Avståndet mellan Peberholm och Lärnacken är ca 9km. Detta delas i 4 delar som blir ca 2,2km vardera.



Upplägget blir då enligt följande:


Km-tal	Sektion	Börjanpunkt DK -> SE Nedspår	Börjanpunkt SE -> DK Nedspår	Börjanpunkt DK -> SE Uppspår	Börjanpunkt SE -> DK Uppspår
18.275		SE2N	SE11N	SE2U	SE11U
↓	3				
20.104		SE4N	SE9N	SE4U	SE9U
↓	4				
22.286		SE6N	SE7N	SE6U	SE7U
↓	5				
24.290		SE8N	SE5N	SE8U	SE5U
↓	6				
26.650		SE10N	SE3N	SE10U	SE3U
↓	7				
29.119 (281.134)		SE12N	SE1N	SE12U	SE1U



0.2.4 Placering av balisgrupper




I den mån det varit möjligt har balisgrupperna anpassas till placeringen av trapporna mellan bil och järnvägsdäck på bron.




0.2.5 Förklaring till "Optiskt besked, Avstånd m.m." i kodtabeller.



	HT40		HT80
---	------	---	------

	<		>
---	---	---	---

	OT40		OT80
---	------	---	------

	OT40 + N-spår		OT40 + U-spår		OT80 + N-spår
---	---------------------	---	---------------------	---	---------------------

	OT80 + U-spår		OT40 + 1100m		OT80 + 1100m
---	---------------------	---	--------------------	---	--------------------

	FT		OT + <
---	----	---	--------

12 Sektion Lernacken, SE12, km 29+119 (281+134)

12.1 SE12N och SE12U

Förvarningssträckan till dessa börjanpunkter ligger i 12,4 % nerförslut vilket innebär att lutningen kodas 10 %. Förvarningarna skall då ligga minst 2700m före börjanpunkterna. Avrundning sker till närmsta trappa.

12.2 Nedsättning sektion Lernacken

Utrustning

Följande utrustning enligt kodtabeller skall placeras ut vid hastighetsnedsättning för börjanpunkter SE12:

Sektion Lernacken, N- och U-spår.

Kodtabell: SE12N/U xx km/h.

12 Sektion Lernacken, SE12, km 29+119 (281+134)

12.1 SE12N/U 40 km/h.

KM-TAL Km+m	SPÅR ane ar	TAVLA (IP)		BALIS		KODPROPPAR			ATC-besked	Optiskt besked, Avstånd m.m.	Närmaste trappa	Anmärkningar
		Rikt	Typ	Pic	Typ	X	Y	Z				
26+419	N	DK ↓ SE	OT	A B C	F F F	5 9 14	12 7 6	4 0 6	OT40ETRH 2700 -10‰	FT	110B	
26+419	U	DK ↓ SE	OT	A B C	F F F	5 9 14	12 7 6	4 0 6	OT40ETRH 2700 -10‰	FT	110A	
26+519	N	DK ↓ SE	OT0	A B C	F F F	5 9 14	12 7 5	4 0 6	OT40ETRH 2600 -10‰		110B	"dubbling"
26+519	U	DK ↓ SE	OT0	A B C	F F F	5 9 14	12 7 5	4 0 6	OT40ETRH 2600 -10‰		110A	"dubbling"
28+119	N	DK ↓ SE									112B	
28+119	U	DK ↓ SE									112A	
29+119 (281+134)	N	DK ↓↑ SE	HT	AB BA	F F	5 5	2 5	4 10	HT40ET SET	HT40 >	114B	
29+119 (281+134)	U	DK ↓↑ SE	HT	AB BA	F F	5 5	2 5	4 10	HT40ET SET	HT40 >	114A	

HANDL BV/BRSBE-SW	GRANSKAD JG	GODKÄND CMP
----------------------	----------------	----------------

GRANSKAD:	REV A JG	REV B JG	REV C AF/HUB	ÅFISAL
-----------	-------------	-------------	-----------------	--------

12.2 SE12N/U 80 km/h.

KM-TAL Km+m	SPÄR sue ar	TAVLA (IP)		BALIS		KODPROPPAR			ATC-besked	Optiskt besked, Avstånd m.m.	Närmaste trappa	Anmärkningar	
		Rikt	Typ	Plc	Typ	X	Y	Z					
26+419	N	DK ↓ SE	OT	A B C	F F F	5 9 14	12 7 6	8 0 6	OT80ETRH 2700 -10%	PT	110B		
26+419	U	DK ↓ SE	OT	A B C	F F F	5 9 14	12 7 6	8 0 6	OT80ETRH 2700 -10%	PT	110A		
26+519	N	DK ↓ SE	OT0	A B C	F F F	5 9 14	12 7 5	8 0 6	OT80ETRH 2600 -10%		110B	"dubbling"	
26+519	U	DK ↓ SE	OT0	A B C	F F F	5 9 14	12 7 5	8 0 6	OT80ETRH 2600 -10%		110A	"dubbling"	
28+119	N	DK ↓ SE		OT80								112B	
28+119	U	DK ↓ SE		OT80								112A	
29+119 (281+134)	N	DK ↓ SE	HT	AB BA	F F	5 5	2 5	8 10	HT80ET SET	HT80 >		114B	
29+119 (281+134)	U	DK ↓ SE	HT	AB BA	F F	5 5	2 5	8 10	HT80ET SET	HT80 >		114A	

HANDL BV/BRSBE-SW	GRANSKAD JG	GODKÄND CMP
----------------------	----------------	----------------

GRANSKAD:	REV A JG	REV B JG	REV C AF/HUB	ÅF/JAK
-----------	-------------	-------------	-----------------	--------

14.3 Sektion 7, N- och U-spår taylor att övertäcka i riktning DK-SE.

KM-TAL Km+m	SPÅR une nr	TAVLA (IP)		BALIS		KODPROPPAR			ATC-besked	Optiskt besked, Avstånd m.m.	Närmaste trappa	Anmärkningar
		Rikt	Typ	P/c	Typ	X	Y	Z				
27+637	N	DK ↓ SE		OT + <							111B	Se ritning SE10N blad 4
27+637	U	DK ↓ SE		OT + <							111A	Se ritning SE10U blad 4
28+637	N	DK ↓ SE		<							113B	Se ritning SE10N blad 5
28+637	U	DK ↓ SE		<							113A	Se ritning SE10U blad 5

HANDL BV/BRSBE-SW	GRANSKAD JG	GODKÄND CMP
----------------------	----------------	----------------

GRANSKAD:	REV A JG	REV B JG	REV C AF/HUB	AF/DAK
-----------	-------------	-------------	-----------------	--------

14.4 Sektion 7, N-spår tavlor att övertäcka i riktning DK-SE.

KM-TAL Km+m	SPÅR une nr	TAVLA (IP)		BALIS		KODPROPPAR			ATC-besked	Optiskt besked, Avstånd m.m.	Närmaste trappa	Anmärkningar
		Rikt	Typ	P/c	Typ	X	Y	Z				
27+637	N	DK ↓ SE		OT + <	Tavlor övertäckes					111B	Se ritning SE10N blad 4	
28+637	N	DK ↓ SE		<	Tavla övertäckes					113B	Se ritning SE10N blad 5	

HANDL BV/BRSBE-SW	GRANSKAD JG	GODKÄND CMP
----------------------	----------------	----------------

GRANSKAD:	REV A JG	REV B JG	REV C AF/HUB	ÅF/SAK
-----------	-------------	-------------	-----------------	--------

14.5 Sektion 7, U-spår tavlor att övertäcka i riktning DK-SE.

KM-TAL Km+m	SPÅR unc nr	TAVLA (IP)		BALIS			KODPROPPAR X Y Z	ATC-besked	Optiskt besked, Avstånd m.m.	Närmaste trappa	Anmärkningar
		Rikt	Typ	Plc	Typ						
27+637	U	DK ↓ SE		OT + <	Tavlor övertäckes					111A	Se ritning SE10U blad 4
28+637	U	DK ↓ SE		<	Tavla övertäckes					113A	Se ritning SE10U blad 5

HANDL BV/BRSBE-SW	GRANSKAD JG	GODKÄND CMP
----------------------	----------------	----------------

GRANSKAD:	REV A JG	REV B JG	REV C AF/HUB	AF/JAL
-----------	-------------	-------------	-----------------	--------

PROCEDURE SP 5-04


LA-FORHOLD OG STH-NEDSÆTTNINGAR PÅ STRÆKNINGEN

KØBENHAVNS LUFTHAVN KASTRUP-LERNACKEN

ØRESUNDSBRO KONSORTIET

JERNBANEAFDELINGEN



Rev:	Description:	Written:	Checked:	Approved:	Date:
					
Document number:				Rev:	

[Handwritten scribble]

[Handwritten scribble]

Dokumentation

Nedenfor oplyste tegninger anvendes ved udlægning af danske La - baliser og svenske baliser i sektion 1

Bemærk! Kun gældende versioner af nedenstående dokumentation må anvendes.

Tegningsnavn	Udgave	Tegningsnr.	Side
Peberholm – Københavns Lufthavn Kastrup Fra Sverige mod Danmark Sektion 1 Hovedspor 1 "Nedspår"	03.01 15.09.2005	SE-DK 01.01	1 af 1
Peberholm – Københavns Lufthavn Kastrup Fra Sverige mod Danmark Sektion 1 Hovedspor 2 "Uppspår"	03.01 15.09.2005	SE-DK 01.02	1 af 1

Tegningsnavn	Signal ID	Filnavn	Dato	Del	Version
ATC kodeskemaer, Banestyrelsen LA Øresund	LA40_I1/22	01WJ01U3.18A	10-1-2001	1-2	0
ATC kodeskemaer, Banestyrelsen LA Øresund	LA80_I1/22	01WJ01U3.2GA	10-1-2001	1-2	0

Tegningsnavn	Udgave	Tegningsnr.	Side
Signalplan, Interlocking and ATC system CH. 19+795 - 19+902, SE13	02-04-2001, Rev.0	00-A.0063-350230	1/1
Tilfældige hastighedsnedsættninger Øresundsbron	Rev. D 2014-07-02		3 (27)
Tilfældige hastighedsnedsættninger Øresundsbron	Rev. D 2014-07-02		4 (27)
Tilfældige hastighedsnedsættninger Øresundsbron	Rev. D 2014-07-02		5 (27)
Tilfældige hastighedsnedsættninger Øresundsbron	Rev. D 2014-07-02		27 (27)
Tilfældige hastighedsnedsættninger Øresundsbron, 13 Sektion 1, DK13, km 16+397, 13.1 DK13N/U 40 km/h.	Rev. C	-	64/70
Tilfældige hastighedsnedsættninger Øresundsbron, 13.2 DK13N/U 80 km/h	Rev. C	-	65/70



04		02.07.2014	JÅK	Dato	21.03.2001	Sektion 1 Fra Sverige mod Danmark La/Sth-nedsættninger	Side 1/1
03		15.09.2005	BOJ	Bearb.	ALX		
02		01.08.2003	ECP	Kontr.	KPe / ECP		
01		11.04.2001	ALX	Godk.	RS4		
Vers.	Ændringer	Dato	Bearb.	Atkins Danmark, Rådgivning Sikring A Pilestræde 58. 1112 Kbh.			
Faneblad 15							

STRÆKNINGSNUMMER 126016
 ATC-RETNING Cph-Phm=A
 ATC-RETNING Phm-Cph=b

NOTE:

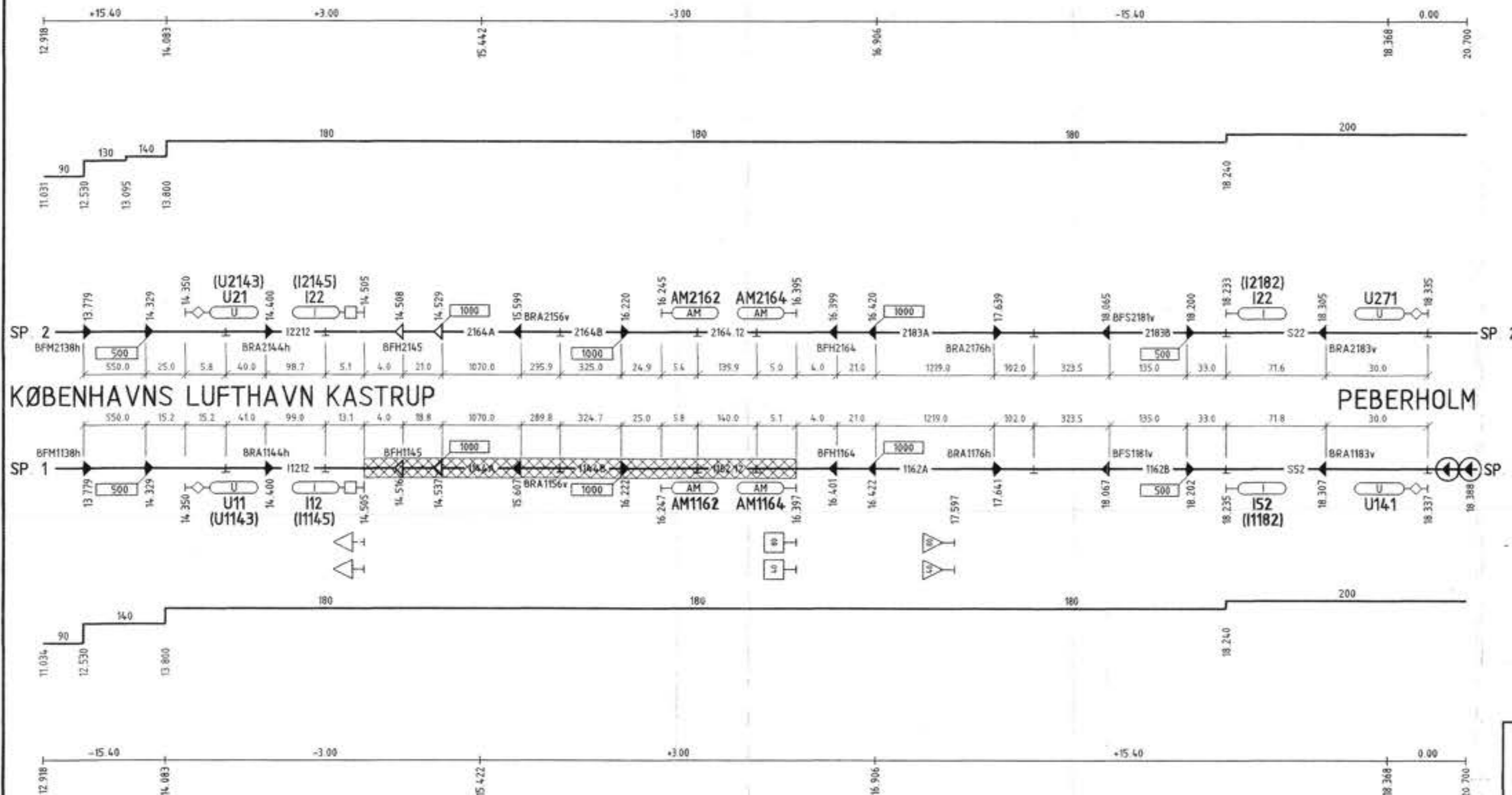
Kun de angivne kilometreringer ved La-baliserne må anvendes, øvrige kilometreringer er vejledende.

BEMÆRK:

Denne tegning er lavet på baggrund af tegning 47 nr. 5417.

SIGNATURFORKLARING:

-  La-Sektion
-  La-Balise med kilometrering.
-  Hastighedsnedsættelse følger
-  Hastighedsnedsættelse begynder
-  Hastighedsnedsættelse ophører



PEBERHOLM - KØBENHAVNS LUFTHAVN KASTRUP

	Verificeret 22.03.01 ALX	Adresse Banedanmark Amerika Plæds 15 2100 København Ø	Projektering Atkins Danmark A/S Arne Jacobsens Allé 17 2300 København S
	Afleverer	Godkendt af Banedanmark <i>Michael W. Nielsen</i>	
Klasse:	1. udgave Dato og initialer	Seneste udgave Dato og initialer	Mål
Udarbejdet	15.01.2001 MKR	15.09.2005 MKR	Enhed
Kontrolleret	31.01.2001 BBY	07.11.05 BBY	
Godkendt		07.11.2005 MKR	
© Copyright Banedanmark	Sprog	Udgave 03.01 15.09.2005	Tegningsnr. SE-DK 01.01
			Side/af sider 1 af 1

STRÆKNINGSNUMMER 126016
 ATC-RETNING Cph-Phm=A
 ATC-RETNING Phm-Cph=b

NOTE:

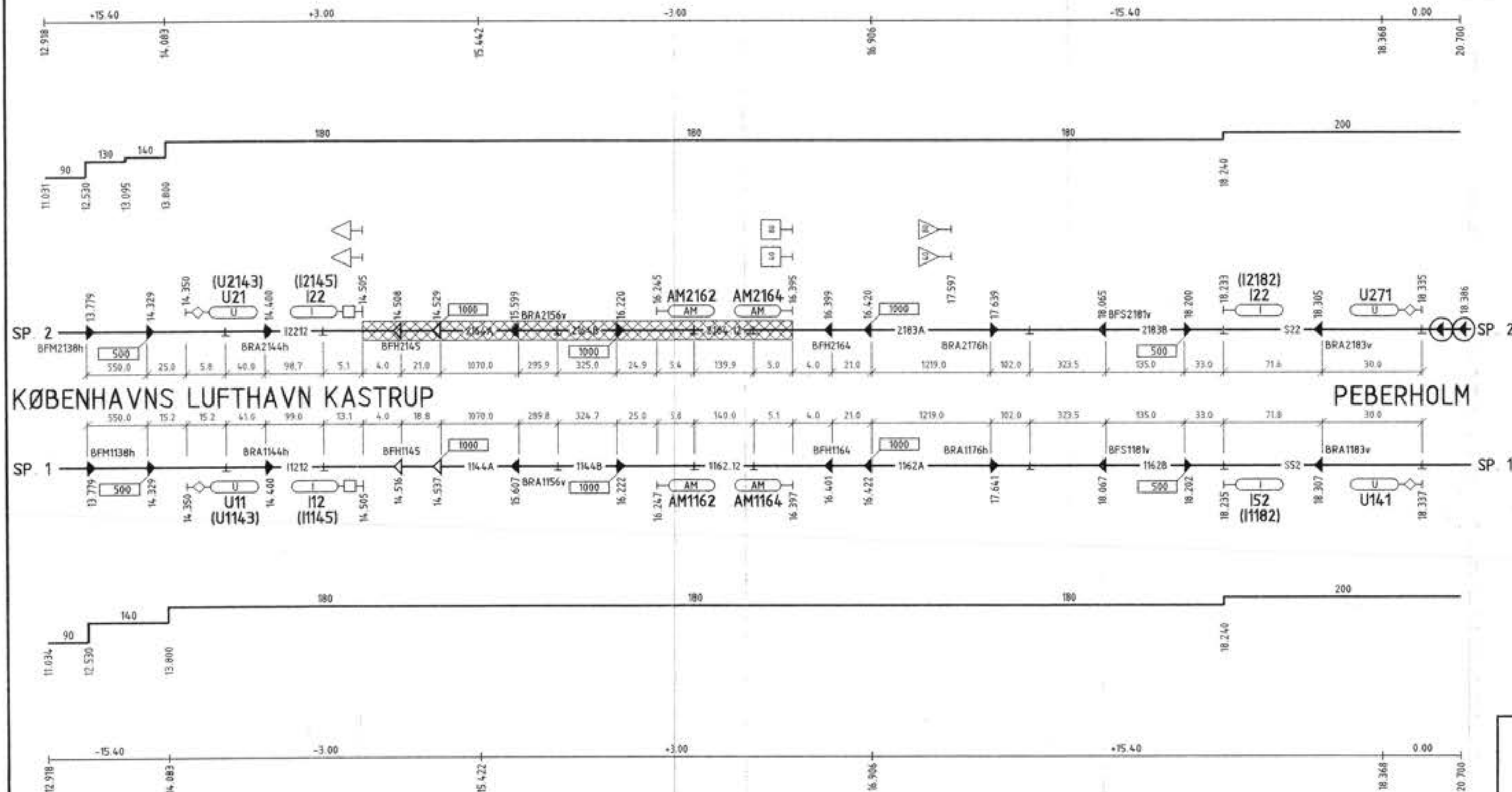
Kun de angivne kilometrerings ved La-baliserne må anvendes, øvrige kilometrerings er vejledende

BEMÆRK:

Denne tegning er lavet på baggrund af tegning 47 nr. 5417.

SIGNATURFORKLARING:

-  La-Sektion
-  La-Balise med kilometrering
-  Hastighedsnedsættelse følger
-  Hastighedsnedsættelse begynder
-  Hastighedsnedsættelse ophører



PEBERHOLM - KØBENHAVNS LUFTHAVN KASTRUP

	Verificeret 22.03.01 ALX	Adresse Banedanmark Amerika Plads 15 2100 København Ø	Projektering Atkins Danmark A/S Arne Jacobsens Allé 17 2300 København S
	Aflever	Godkendt af Banedanmark <i>Michael W. Nielsen</i>	
Klasse:	1. udgave Dato og initialet	Seneste udgave Dato og initialet	MM
Udarbejdet	15.01.2001 MKR	15.09.2005 MKR	Enhed
Kontrolleret	31.01.2001 BBY	07.11.05 BBY	
Godkendt		07.11.2005 ANW	
© Copyright Banedanmark	Sprog	Udgave 03.01 15.09.2005	Tegningsnr. SE-DK 01.02
Tegningsnavn Peberholm - Københavns Lufthavn Kastrup Fra Sverige mod Danmark Sektion 1 Hovedspor 2 "Uppspår"			Side/af sider 1 af 1

2000 23.01.01 25.01.01
 Sio MVS/BK BBY
 Teg. Kontr.
 Rev. aft. udførelsen
 11.3.76
 n
 m
 i
 k
 i
 h
 g
 ser
 R
 f
 e
 d
 c
 b
 a

Strækning	Kilometrering	Spor	Retning	Version	Dato	Del
1970	1891	40	A	0	10-1-2001	1/2

Balisetype	La	Ekstra Balise	Signal ID	LA40_11/22
Forsignalering		SBE		
Linieleder		SNR	Filnavn	01WJ0103.18A

Telegram:	0	1	2	3	4	5	6	7
ZLa1T								
ZLa1I	1970	0	0	0	0	0	0	0
LLa1T								
LLa1I	1891	0	0	0	0	0	0	0
NG1T								
ZLa2T								
ZLa2I	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa2T								
LLa2I	0	0	0	0	0	0	0	0
NG2T								
ZLa3T								
ZLa3I	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa3T								
LLa3I	0	0	0	0	0	0	0	0
NG3T								
GK	3	0	0	0	0	0	0	0
AGRS	3	3	3	3	3	3	3	3
TLa1	2	8	8	8	8	8	8	8
VLa1	40	0	0	0	0	0	0	0
VDLa1	0	0	0	0	0	0	0	0
ZLa1	1900	0	0	0	0	0	0	0
LLa1	2000	0	0	0	0	0	0	0
NG1	-16	0	0	0	0	0	0	0
TLa2	8	8	8	8	8	8	8	8
VLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
VDLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
ZLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
NG2	0	0	0	0	0	0	0	0
TLa3	8	8	8	8	8	8	8	8
VLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
VDLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
ZLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
NG3	0	0	0	0	0	0	0	0

ATC Kodeskemaer

Banestyrelsen	LA Øresund	nr.	Attasen
---------------	------------	-----	---------

str Tegn Kontr. Hov. aft. udførelsen
 2000 23.01.01 25.01.01
 Sja Mux ER BBY

Strækning	Kilometrering	Spor	Retning	Version	Dato	Del
1970	1891	40	A	0	10-1-2001	2/2

Signal ID LA40_11/22
 Filnavn 01WJ0103.18A

Telegram:	8	9	10	11	12	13	14	15
ZLa1T								
ZLa1I	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa1T								
LLa1I	0	0	0	0	0	0	0	0
NG1T								
ZLa2T								
ZLa2I	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa2T								
LLa2I	0	0	0	0	0	0	0	0
NG2T								
ZLa3T								
ZLa3I	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa3T								
LLa3I	0	0	0	0	0	0	0	0
NG3T								
GK	0	0	0	0	0	0	0	0
AGKS	3	3	3	3	3	3	3	3
TLa1	8	8	8	8	8	8	8	8
VLa1	0	0	0	0	0	0	0	0
VDLa1	0	0	0	0	0	0	0	0
ZLa1	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa1	0	0	0	0	0	0	0	0
NG1	0	0	0	0	0	0	0	0
TLa2	8	8	8	8	8	8	8	8
VLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
VDLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
ZLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
NG2	0	0	0	0	0	0	0	0
TLa3	8	8	8	8	8	8	8	8
VLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
VDLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
ZLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
NG3	0	0	0	0	0	0	0	0

ATC Kodeskemaer

Banestyrelsen	LA Øresund	nr.	Affasset
---------------	------------	-----	----------

natr	Tegn.	Konstr.	Rev. øft. udførelsen
	2000	B.O. af 25. cl. af	
Sia	MKS	FF	BBY

Strekning	Kilometrering	Spor	Retning	Version	Dato	Del
1970	1891	80	A	0	10-1-2001	1/2

Balissetype	La	Ekstra Balise	Signal ID	LA80_11/22
Forsignalering		SBE	Filnavn	01WJ01U3.2GA
Linieleder		SNR		

Telegram:	0	1	2	3	4	5	6	7
ELa1T								
ELa1I	1970	0	0	0	0	0	0	0
LLa1T								
LLa1I	1891	0	0	0	0	0	0	0
NC1T								
ELa2T								
ELa2I	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa2T								
LLa2I	0	0	0	0	0	0	0	0
NC2T								
ELa3T								
ELa3I	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa3T								
LLa3I	0	0	0	0	0	0	0	0
NC3T								
GK	3	0	0	0	0	0	0	0
AGKS	3	3	3	3	3	3	3	3
TLa1	2	8	8	8	8	8	8	8
VLa1	80	0	0	0	0	0	0	0
VDLa1	0	0	0	0	0	0	0	0
ELa1	1900	0	0	0	0	0	0	0
LLa1	2000	0	0	0	0	0	0	0
NC1	-16	0	0	0	0	0	0	0
TLa2	8	8	8	8	8	8	8	8
VLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
VDLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
ELa2	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
NC2	0	0	0	0	0	0	0	0
TLa3	8	8	8	8	8	8	8	8
VLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
VDLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
ELa3	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
NC3	0	0	0	0	0	0	0	0

ATC Kodeskemaer

Banestyrelsen	LA Øresund	nr.	Affassin
---------------	------------	-----	----------

nr	2000	2301.01	25.01.01	Rev. att. udhørelsen
Sig		140	140	BBY

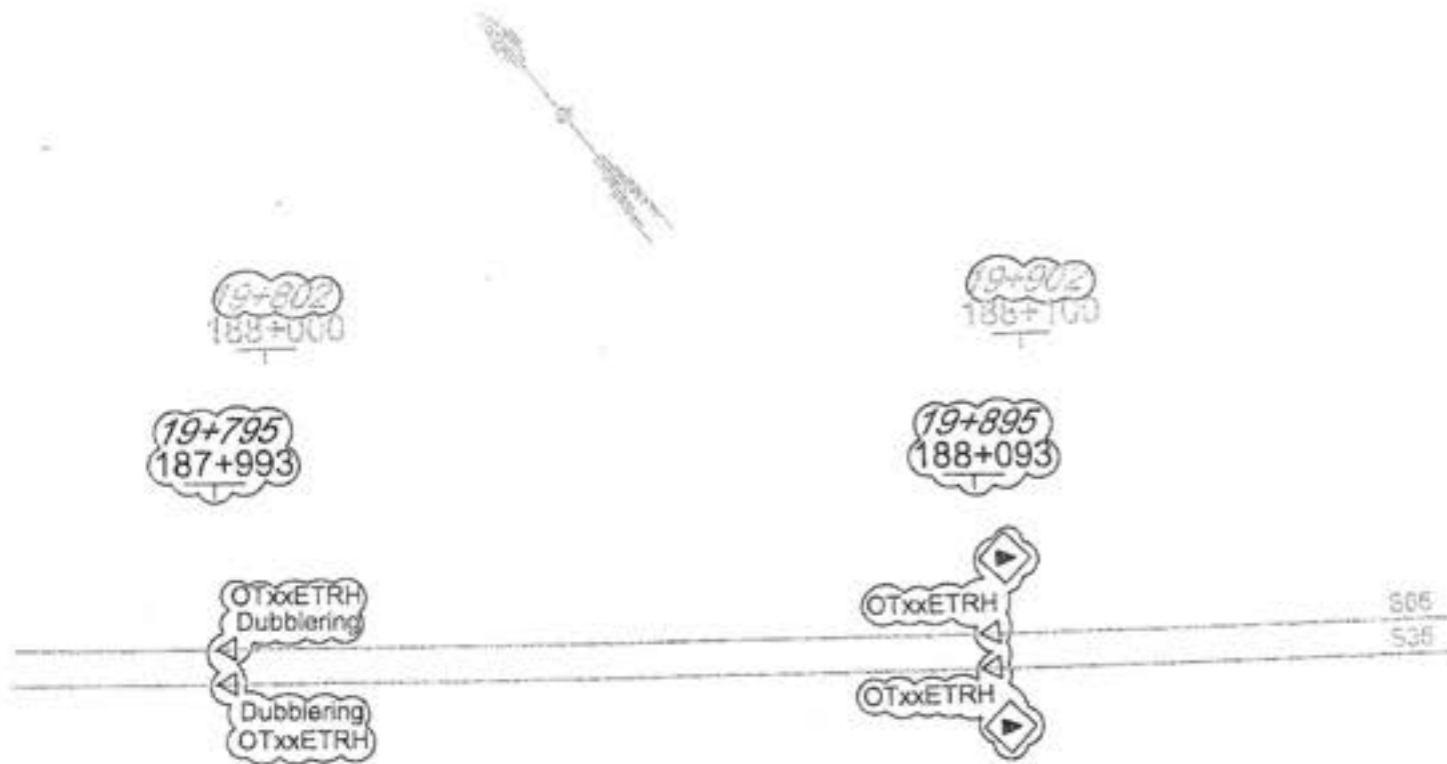
Strækning	Kilometrering	Spor	Retning	Version	Dato	Del
1970	1891	80	A	0	10-1-2001	2/2

Signal ID LA80_11/22
 Filnavn 01WJ0103.2GR

Telegram:	8	9	10	11	12	13	14	15
ZLa1T								
ZLa1	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa1T								
LLa1	0	0	0	0	0	0	0	0
NG1T								
ZLa2T								
ZLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa2T								
LLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
NG2T								
ZLa3T								
ZLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa3T								
LLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
NG3T								
GK	0	0	0	0	0	0	0	0
AGKS	3	3	3	3	3	3	3	3
TLa1	8	8	8	8	8	8	8	8
VLa1	0	0	0	0	0	0	0	0
VDLa1	0	0	0	0	0	0	0	0
ZLa1	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa1	0	0	0	0	0	0	0	0
NG1	0	0	0	0	0	0	0	0
TLa2	8	8	8	8	8	8	8	8
VLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
VDLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
ZLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
NG2	0	0	0	0	0	0	0	0
TLa3	8	8	8	8	8	8	8	8
VLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
VDLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
ZLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
NG3	0	0	0	0	0	0	0	0

ATC Kodeskemaer

Banestyrelsen	LA Øresund	nr.	Affaser
---------------	------------	-----	---------



Notes

1. CAD system: MicroStation
2. Filename: 350230
3. Scale: 1:1000
4. All measurements according to chainage along referenceline
5. Complete item designation for catenary pole not shown. Please refer to Catenary system.doc
6. Complete item designation for insulation joints and points not shown. Please refer to Track system.doc
7. Chainage in italics refer to kilometrage system

1925912-17-12
N = 2087100

1925912-17-12
N = 2087100

The Bresund Link					
					
					
Rev.	Drawn	Designed	Checked	Approved	Date
1	BC LPS	Reviewed MPTM JC	Reviewed MPTM SW	Reviewed MPTM JG	30 04 11
SIGNALPLAN INTERLOCKING AND ATC SYSTEM CH. 19+795 - 19+902 SE 13					
Page No.	Drawing No.				Rev.
4/11	01-R.0063-358002				1

0 Tillfälliga hastighetsnedsättningar Öresundsbron

0.1 Förutsättningar

Nedsättningssystemet bygger på sektioner som skall hastighetsnedsättas. I normalfallen använder man sig endast av börjanpunkter med tillhörande förvarningar. Börjanpunkterna har samtidigt funktionen att avsluta en nedsättning i motsatt riktning. Det betyder att man även vid nedsättningar som omfattar mer än en sektion i princip endast lägger ut en börjanpunkt med tillhörande förvarningar.

0.1.1 Viktiga undantag

Det finns dock två viktiga undantag. Det ena är om nedsättningen går över teknikgränsen. I ett sådant fall skall alltid extra hastighetstavlor och extra uppdateringsbalisgrupper för det andra landets ATC läggas vid teknikgränsen. Det andra undantaget är när den ena av flera angränsande nedsättningar omfattar en sektion med växlar som vid Peberholm och Lernacken. Sektioner som omfattar Peberholm och Lernacken måste då utrustas på angränsande spår.

0.2 Utförande

Alla nedsättningar gäller en hastighetssänkning på mer än 40 km/h vilket innebär att alla förvarningar skall dubbleras.

Signalstyrda förvarningar skall inte användas på Öresundsbrokonsortiets spår. Växlarna på Peberholm och Lernacken gör att nedsättningarna där och angränsande sektioner kan slå igenom på båda spåren och därför måste förvarning ske på båda spåren. De förvarningar gällande endast ett spår som läggs vid Lernacken i riktning mot Danmark på Banverkets spår utrustas med signalstyrning.

0.2.1 Beteckningar

I riktning från Sverige till Danmark går tåg med udda nummer som möter signaler med udda nummer.

Börjanpunkterna på nedsättningarna numreras enligt samma princip med udda nummer mot DK och jämna mot SE. Alla börjanpunkter på svenskt ATC benämns SE följt av ett nummer enligt ovan samt U och/eller N beroende på om det gäller upp- och/eller nedspår.

0.2.2 Tavlor

Hastighetsnedsättningarna förses med tavlor enligt BVF 544.94002 "Tillfälliga hastighetsnedsättningar".

Eventuella permanenta hastighetstavlor och tillhörande orienteringstavlor som visar högre hastighet än den tillfälliga nedsättningen skall täckas över.

Balisgrupperna behöver inte ändras eftersom en tillfällig ET-nedsättning endast kan avslutas av ATC-beskedet SET (Slut på ET-nedsättning).

I kodtabeller finns angivet vilka tavlor som skall placeras ut respektive övertäckas för börjanpunkterna.

0.2.3 Indelning

Peberholm görs till en sektion med gränsen i väster vid km 18.275 och i öster vid km 20.104.

Gräns mot Banverket läggs vid landfästet i Sverige vid km 29.119

Avståndet mellan Peberholm och Lernacken är ca 9km. Detta delas i 4 delar som blir ca 2,2km vardera.



Upplägget blir då enligt följande:

Km-tal	Sektion	Börjanpunkt DK -> SE Nedspår	Börjanpunkt SE -> DK Nedspår	Börjanpunkt DK -> SE Uppspår	Börjanpunkt SE -> DK Uppspår
18.275		SE2N	SE11N	SE2U	SE11U
↓	3	SE4N	SE9N	SE4U	SE9U
20.104					
↓	4	SE6N	SE7N	SE6U	SE7U
22.286					
↓	5	SE8N	SE5N	SE8U	SE5U
24.290					
↓	6	SE10N	SE3N	SE10U	SE3U
26.650					
↓	7	SE12N	SE1N	SE12U	SE1U
29.119 (281.134)					



0.2.4 Placering av balisgrupper



I den mån det varit möjligt har balisgrupperna anpassas till placeringen av trapporna mellan bil och järnvägsdäck på bron.




0.2.5 Förklaring till "Optiskt besked, Avstånd m.m." i kodtabeller.



	HT40		HT80
---	------	---	------

	<		>
---	---	---	---

	OT40		OT80
---	------	---	------

	OT40 + N-spår		OT40 + U-spår		OT80 + N-spår
---	---------------------	---	---------------------	---	---------------------

	OT80 + U-spår		OT40 + 1100m		OT80 + 1100m
---	---------------------	---	--------------------	---	--------------------

	FT		OT + <
---	----	---	--------

13 Sektion 1, DK13, km 16+397

13.1 DK13N och DK13U

Dessa nedsättningar gäller sektion 1 som förvarnas från början i svensk ATC som ser till att hastigheten är tillräckligt låg vid passage in i dansk ATC. Förvarningssträckan till dessa börjanpunkter ligger i nerförslut på 15 ‰ på mer än 300m vilket innebär att lutningen kodas 15 ‰. Förvarningarna skall då ligga minst 3000m före börjanpunkterna. För att kunna peka restriktivare än den reella målpunkten och på så sätt kompensera för den danska ATC:ns annorlunda bromskurveberäkning läggs baliserna på 3500m. På grund av växlarna på Peberholm måste förvarning ske på båda spåren.

13.2 Nedsättningar på sektion 1 eller längre

Tavlor

Observera att, eventuell övertäckning av tavlor framgår av dansk dokumentation.

Utrustning

Följande utrustning enligt kodtabeller skall placeras ut vid hastighetsnedsättning för börjanpunkter DK13:

Sektion 1, N- och/eller U-spår.

I Danmark uppdaterande förvarning enligt dansk dokumentation.

Kodtabell: DK3N/U xx km/h.

13 Sektion 1, DK13, km 16+397

13.1 DK13N/U 40 km/h.

KM-TAL Km+m	SPÅR une nr	TAVLA (IP)		BALIS		KODPROPPAR			ATC-besked	Optiskt besked, Avstånd m.m.	Närmaste trappa	Anmärkningar
		Rikt	Typ	Plc	Typ	X	Y	Z				
19+795	N	DK	OT0	C	F	14	8	5	-15‰	3398m		"dubbling" Kompensering SE→DK bromskurveberäkning
		↑		B	F	9	7	0	2900			
		SE		A	F	5	12	4	OT40ETRH			
19+795	U	DK	OT0	C	F	14	8	5	-15‰	3398m		"dubbling" Kompensering SE→DK bromskurveberäkning
		↑		B	F	9	7	0	2900			
		SE		A	F	5	12	4	OT40ETRH			
19+895	N	DK	OT	C	F	14	9	5	-15‰	3498m PT		Kompensering SE→DK bromskurveberäkning
		↑		B	F	9	7	0	3000			
		SE		A	F	5	12	4	OT40ETRH			
19+895	U	DK	OT	C	F	14	9	5	-15‰	3498m PT		Kompensering SE→DK bromskurveberäkning
		↑		B	F	9	7	0	3000			
		SE		A	F	5	12	4	OT40ETRH			

HANDL BV/BRSBE-SW	GRANSKAD JG	GODKÄND CMP
----------------------	----------------	----------------

GRANSKAD:	REV A JG	REV B JG	REV C AF/HUB	ÅF/JAK
-----------	-------------	-------------	-----------------	--------

13.2 DK13N/U 80 km/h.

KM-TAL Km+m	SPÄR une nr	TAVLA (IP)		BALIS		KODPROPPAR			ATC-besked	Optiskt besked, Avstånd m.m.	Närmaste trappa	Anmärkningar
		Rikt	Typ	P/c	Typ	X	Y	Z				
19+795	N	DK	OT0	C	F	14	8	5	-15‰	3398m		"dubbling" Kompensering SE→DK bromskurveberäkning
		↑		B	F	9	7	0	2900			
		SE		A	F	5	12	8	OT80ETRH			
19+795	U	DK	OT0	C	F	14	8	5	-15‰	3398m		"dubbling" Kompensering SE→DK bromskurveberäkning
		↑		B	F	9	7	0	2900			
		SE		A	F	5	12	8	OT80ETRH			
19+895	N	DK	OT	C	F	14	9	5	-15‰	3498m		Kompensering SE→DK bromskurveberäkning
		↑		B	F	9	7	0	3000			
		SE		A	F	5	12	8	OT80ETRH			
19+895	U	DK	OT	C	F	14	9	5	-15‰	3498m		Kompensering SE→DK bromskurveberäkning
		↑		B	F	9	7	0	3000			
		SE		A	F	5	12	8	OT80ETRH			

HANDL BV/BRSBE-SW	GRANSKAD JG	GOOKÄND CMP
----------------------	----------------	----------------

GRANSKAD:	REV A JG	REV B JG	REV C AF/HUB	ÅF/SJK
-----------	-------------	-------------	-----------------	--------

Dokumentation

Nedenfor oplyste tegninger anvendes ved udlægning af danske La - baliser og svenske baliser i sektion 2

Bemærk! Kun gældende versioner af nedenstående dokumentation må anvendes.

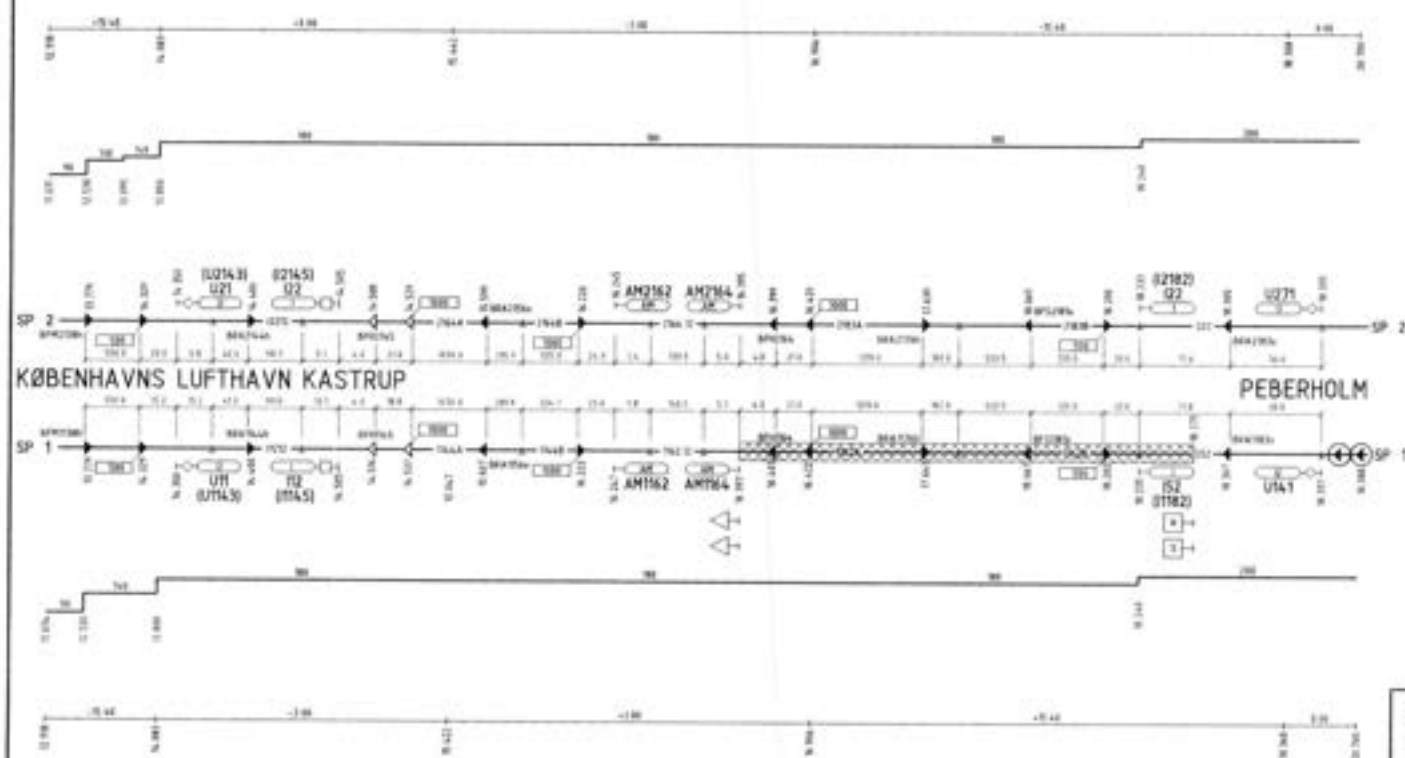
Tegningsnavn	Udgave	Tegningsnr.	Side
Peberholm – Københavns Lufthavn Kastrup Fra Sverige mod Danmark Sektion 2 Hovedspor 1 "Nedspår"	03.01 15.09.2005	SE-DK 02.01	1 af 1
Peberholm – Københavns Lufthavn Kastrup Fra Sverige mod Danmark Sektion 2 Hovedspor 2 "Uppspår"	03.01 15.09.2005	SE-DK 02.02	1 af 1

Tegningsnavn	Signal ID	Filnavn	Dato	Del	Version
ATC codeskemaer, Banestyrelsen LA Øresund	LA40_AM1/2164	002T01TP.18A	10-1-2001	1-2	0
ATC codeskemaer, Banestyrelsen LA Øresund	LA80_AM1/2164	002T01TP.2GA	10-1-2001	1-2	0

Tegningsnavn	Udgave	Tegningsnr.	Side
Signalplan, Interlocking and ATC system CH. 18+202 - 20+802, SE11 oversigt	02-04-2001, Rev.0	00-A.0063-350210	0/3
Signalplan, Interlocking and ATC system CH. 18+202 - 18+302, SE11	05-01-2021, Rev. X	00-A.0063-350210	1/3
Signalplan, Interlocking and ATC system CH. 19+302 - 19+402, SE11	02-04-2001, Rev. 0	00-A.0063-350210	2/3
Signalplan, Interlocking and ATC system CH. 20+675 - 20+802, SE11	02-04-2001, Rev. 0	00-A.0063-350210	3/3
Tilfældige hastighedsnedsættninger Øresundsbron	Rev. E 2021-01-05		3 (27)
Tilfældige hastighedsnedsættninger Øresundsbron	Rev. E 2021-01-05		4 (27)
Tilfældige hastighedsnedsættninger Øresundsbron	Rev. E 2021-01-05		5 (27)
Tilfældige hastighedsnedsættninger Øresundsbron	Rev. E 2021-01-05		25 (27)
Tilfældige hastighedsnedsættninger Øresundsbron, 11 Sektion 2, SE11, km 18+281 11.1 SE11N/U 40 km/h.	Rev. D	-	60/70
Tilfældige hastighedsnedsættninger Øresundsbron, 11.2 SE11N/U 80 km/h	Rev. D	-	61/70

							
05		05.01.2021	TJn			<h1>Sektion 2</h1> <h2>Fra Sverige mod Danmark</h2> <p>La/Sth-nedsættninger</p> <p>Side 1/1</p>	
04		02.07.2014	JÅk	Dato	21.03.2001		
03		15.09.2005	BOJ	Bearb.	ALX		
02		01.08.2003	ECP	Kontr.	KPe / ECP		
01		11.04.2001	ALX	Godk.	RSU		
Vers.	Ændringer	Dato	Bearb.	Atkins Danmark, Rådgivning Sikring A Pilestræde 58, 1112 Kbh.			
						Faneblad 16	

STREKNINGSNUMMER 12605
 ATC-RETNING Cph-Phe-A
 ATC-RETNING Phe-Cph-b



NOTE:

Kun de angivne kilometreringer ved La-bakserne må anvendes, øvrige kilometreringer er vejledende.

BEMÆRK:

Denne tegning er lavet på baggrund af tegning 47 nr. 5417

SIGNATURFORKLARING:

- La-Sektion
- La-Bakse med kilometring
- Hastighedsnedsættelse følger
- Hastighedsnedsættelse begynder
- Hastighedsnedsættelse ophører

PEBERHØLM - KØBENHAVNS LUFTHAVN KASTRUP

	Version: 20.06.01 ALA	Adresse: Banedanmark Slotsvej 10 2100 København Ø	Projekt: Pøberholm - Københavns Lufthavn Kastrup Fra Sverige mod Danmark Sektion 2 Hovedspor 1 "Hedepår"
	Godkendt af Banedanmark: <i>Michael W. Riis</i>		
Navn: 1 udgave Dato og udgave: 15.06.2006 0001	Dato og udgave: 15.06.2006 0001	Tegningens: Pøberholm - Københavns Lufthavn Kastrup Fra Sverige mod Danmark Sektion 2 Hovedspor 1 "Hedepår"	
Udarbejdet: 15.06.2006 0001 Kontrolleret: 17.06.2006 0001 Godkendt: 17.06.2006 0001	Udgave: 03.01.15.06.2006	Tegningsnr.: SE-DK 02.01	Skrevet af: 1 af 1

ATC-RETNING Cph-Pho-A
 ATC-RETNING Pho-Cph-B

NOTE:

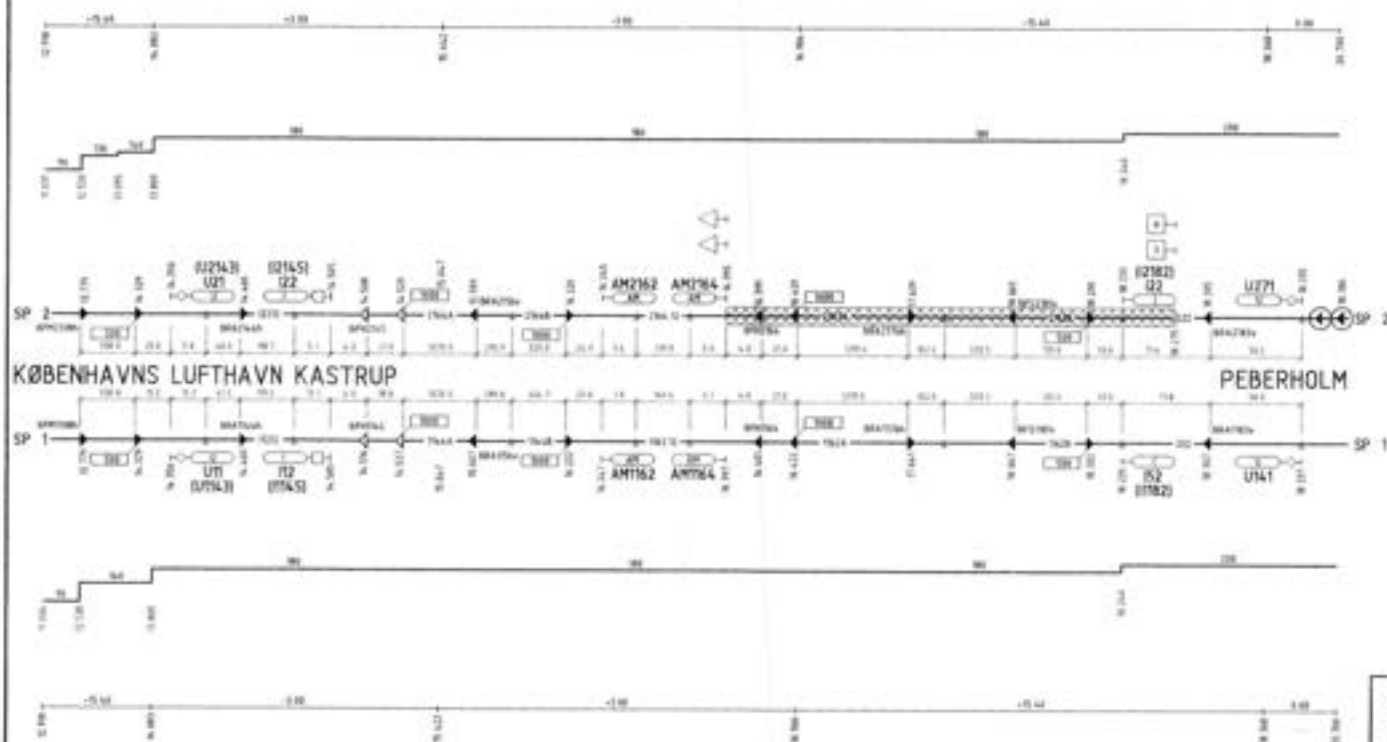
Kun de angivne kilometreringer ved La-balserne må anvendes, øvrige kilometreringer er vejledende.

BEMÆRK:

Denne tegning er lavet på baggrund af tegning 47 nr. 5417

SIGNATURFORKLARING

-  La-Sektion
-  La-Balse med kilometrerings
-  Hastighedsbæftelse følger
-  Hastighedsbæftelse begynder
-  Hastighedsbæftelse ophører



PEBERHOLM - KØBENHAVNS LUFTHAVN KASTRUP

	Vedtaget 22.02.02, ALA	Adresse Banedanmark Arne Jacobsens Allé 14 2100 København Ø	Projektning Arne Jacobsen A/S Arne Jacobsens Allé 17 2100 København Ø
	Godkendt af Banedanmark 	Godkendt af Banedanmark 10.08.2002, SPK	Tegningsnavn Peberholm - Københavns Lufthavn Kastrup Fire Svinge Nord Danmark Sektion 2 Hovedspor 2 "Uppågår"
Status 1 udgave Dato og udgave	Godkendt 10.01.2001, SPK	Godkendt 01.01.2001, SPK	Tegningsnr. SE-DK 02.02
© Udgivnings Banedanmark	Serie 02.01	Udgave 10.08.2002	Side af side 1 af 1

Kønstr. Tegnr. Afsnit. Navn eller udtryk
 2000 23. del 25. af 01
 Sid. 148 288 BBY

Strækning	Kilometrering	Spor	Retning	Version	Dato	Del		
90	1878	40	A	0	10-1-2001	1/2		
Balissetype	La	Ekstra Balise	Signal ID	LA40 AM1/2164				
Forsignalering		SBE	Filnavn	002T01TP.18A				
Linieleder		SMR						
Telegram:	0	1	2	3	4	5	6	7
ZLa1T								
ZLa1I	90	0	0	0	0	0	0	0
LLa1T								
LLa1I	1878	0	0	0	0	0	0	0
NG1T								
ZLa2T								
ZLa2I	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa2T								
LLa2I	0	0	0	0	0	0	0	0
NG2T								
ZLa3T								
ZLa3I	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa3T								
LLa3I	0	0	0	0	0	0	0	0
NG3T								
GK	3	0	0	0	0	0	0	0
ACKS	3	3	3	3	3	3	3	3
TLa1	2	8	8	8	8	8	8	8
VLa1	40	0	0	0	0	0	0	0
VDLa1	0	0	0	0	0	0	0	0
ZLa1	80	0	0	0	0	0	0	0
LLa1	1900	0	0	0	0	0	0	0
NG1	-16	0	0	0	0	0	0	0
TLa2	8	8	8	8	8	8	8	8
VLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
VDLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
ZLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
NG2	0	0	0	0	0	0	0	0
TLa3	8	8	8	8	8	8	8	8
VLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
VDLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
ZLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
NG3	0	0	0	0	0	0	0	0

ATC Kodeskemaer

Banestyrelsen	LA Øresund	nr.	Atteser
---------------	------------	-----	---------

Anvisning | Tegning | Kvalitet | Navn eller adresse | Rettelser | g | h | i | k | l | m | n | o | p | q | r | s | t | u | v | w | x | y | z | 0 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 |

2000 | 23.01.2001 | 1448 | KIR. BSY |

S10

Strækning	Kilometering	Spot	Setning	Version	Dato	Del
90	1878	40	A	0	10-1-2001	2/2

Signal ID: LA0 201/2164
 Filnavn: 00210117.18A

Telegram:	8	9	10	11	12	13	14	15
L1a1T								
L1a1I	0	0	0	0	0	0	0	0
L1a1T								
L1a1I	0	0	0	0	0	0	0	0
W1a1T								
L1a2I	0	0	0	0	0	0	0	0
L1a2T								
L1a2I	0	0	0	0	0	0	0	0
W1a2T								
L1a3T								
L1a3I	0	0	0	0	0	0	0	0
L1a3T								
L1a3I	0	0	0	0	0	0	0	0
W1a3T								
GK	0	0	0	0	0	0	0	0
AGK3	0	0	0	0	0	0	0	0
V1a1	0	0	0	0	0	0	0	0
V1a1	0	0	0	0	0	0	0	0
V1a1	0	0	0	0	0	0	0	0
V1a1	0	0	0	0	0	0	0	0
L1a1	0	0	0	0	0	0	0	0
L1a1	0	0	0	0	0	0	0	0
W1a1	0	0	0	0	0	0	0	0
L1a2	0	0	0	0	0	0	0	0
V1a2	0	0	0	0	0	0	0	0
V1a2	0	0	0	0	0	0	0	0
V1a2	0	0	0	0	0	0	0	0
L1a2	0	0	0	0	0	0	0	0
L1a2	0	0	0	0	0	0	0	0
W1a2	0	0	0	0	0	0	0	0
L1a3	0	0	0	0	0	0	0	0
V1a3	0	0	0	0	0	0	0	0
V1a3	0	0	0	0	0	0	0	0
V1a3	0	0	0	0	0	0	0	0
L1a3	0	0	0	0	0	0	0	0
L1a3	0	0	0	0	0	0	0	0
W1a3	0	0	0	0	0	0	0	0

ATC Kodeskemaer

Banestyrelsen	LA Øresund	nr.	Side 2
---------------	------------	-----	--------

7000 23.01.01 12.01.01
 S10 MMS L12 ZBY
 ATC Kodeskemaer
 Banestyrelsen
 LA Øresund
 nr.
 Aftaler
 Side

Strækning	Kilometerangivelse	Spor	Retning	Version	Dato	Del		
90	1578	83	A	0	10-1-2001	1/2		
Balsetype	La	Ekstra balise	Signal ID	LAGO_AW1/2164				
Forsignalering		SBE	Filnavn	002701.FP.208				
Linieleder		SNR						
Telegram:	0	1	2	3	4	5	6	7
SLa17								
LLa11	90	0	0	0	0	0	0	0
LLa17								
LLa11	1578	0	0	0	0	0	0	0
NG17								
LLa27								
LLa21	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa27								
LLa21	0	0	0	0	0	0	0	0
NG27								
LLa37								
LLa31	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa37								
LLa31	0	0	0	0	0	0	0	0
NG37								
GK	3	0	0	0	0	0	0	0
NGNS	3	0	0	0	0	0	0	0
TLa1	2	0	0	0	0	0	0	0
VLa1	80	0	0	0	0	0	0	0
VLa1	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa1	80	0	0	0	0	0	0	0
LLa1	1900	0	0	0	0	0	0	0
NG1	-15	0	0	0	0	0	0	0
TLa2	3	0	0	0	0	0	0	0
VLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
VLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
NG2	0	0	0	0	0	0	0	0
TLa3	8	0	0	0	0	0	0	0
VLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
VLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
NG3	0	0	0	0	0	0	0	0

ATC Kodeskemaer

Banestyrelsen	LA Øresund	nr.	Aftaler
---------------	------------	-----	---------

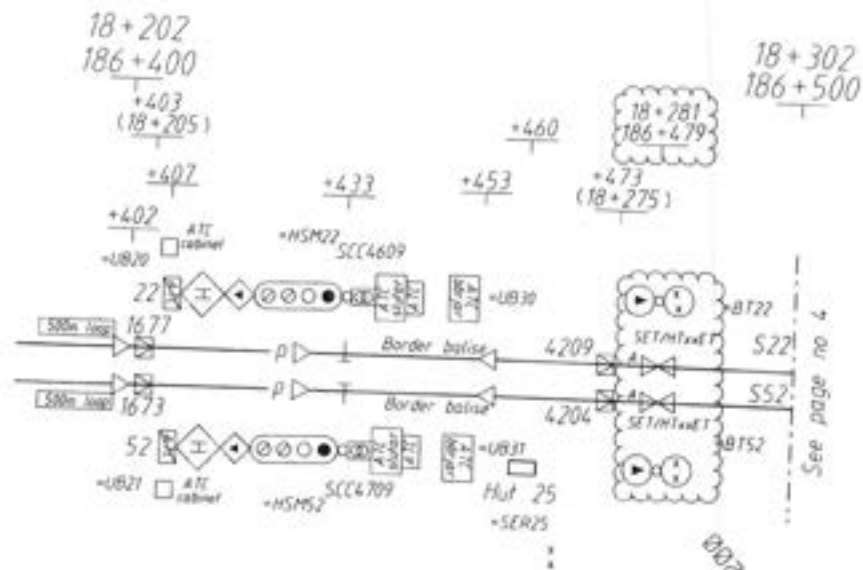
Projekt: Fejlsk. 2000
 Dato: 23.01.01
 S10
 25.01.01
 Hvid
 BBY
 ETC

Strækning	Kilometering	Spør	Retning	Version	Dato	Del		
90	1878	90	A	C	10-1-2001	1/2		
					Signal ID	1880_AM1/2164		
					Filnavn	002T01TP.258		
Telegram:	8	9	10	11	12	13	14	15
La17								
La11	0	0	0	0	0	0	0	0
La17								
La11	0	0	0	0	0	0	0	0
SG17								
La27								
La21	0	0	0	0	0	0	0	0
La27								
La21	0	0	0	0	0	0	0	0
SG27								
La37								
La31	0	0	0	0	0	0	0	0
La37								
La31	0	0	0	0	0	0	0	0
SG37								
OK	0	0	0	0	0	0	0	0
AGNS	0	0	0	0	0	0	0	0
Vla1	0	0	0	0	0	0	0	0
VLa1	0	0	0	0	0	0	0	0
VOLa1	0	0	0	0	0	0	0	0
Lla1	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa1	0	0	0	0	0	0	0	0
NO1	0	0	0	0	0	0	0	0
TLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
VLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
VOLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
SLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
NO2	0	0	0	0	0	0	0	0
TLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
VLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
VOLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
NO3	0	0	0	0	0	0	0	0

ATC Kodeskemaer

Banestyrelsen	LA Øresund	nr	Atc
---------------	------------	----	-----

This drawing is based on original drawing No. 01-R.0063-358002, page 3



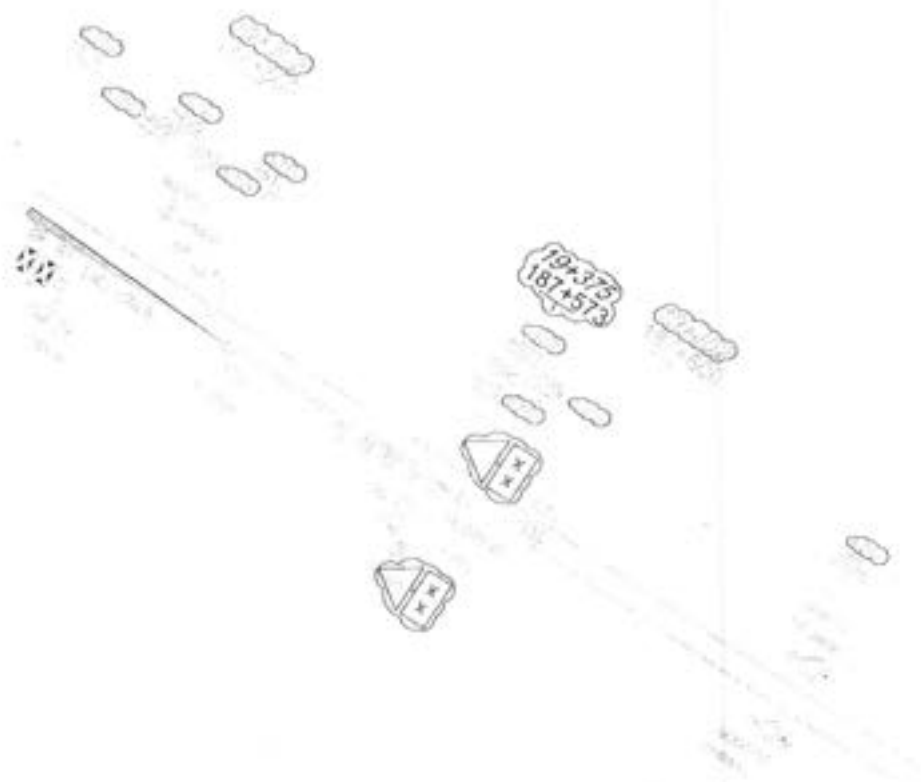
Notes

1. CAD system: MicroStation
2. Filename: 350210
3. Scale: 1:1000
4. All measurements according to chainage along referenceline
5. Complete item designation for catenary pole not shown. Please refer to Catenary system.doc
6. Complete item designation for insulation joints and prints not shown. Please refer to Track system.doc
7. Chainage in italics refer to kilometrage system

E = 115200
 N = 269800

		Date: 4/7/02 Drawn: [Signature] Checked: [Signature]	
SIGNALPLAN INTERLOCKING AND ATC SYSTEM CH. 18+202 - 18+302 SE 11		Scale: 1:1000	

This drawing is based on original drawing No. 01-R.0063-358002, page 5

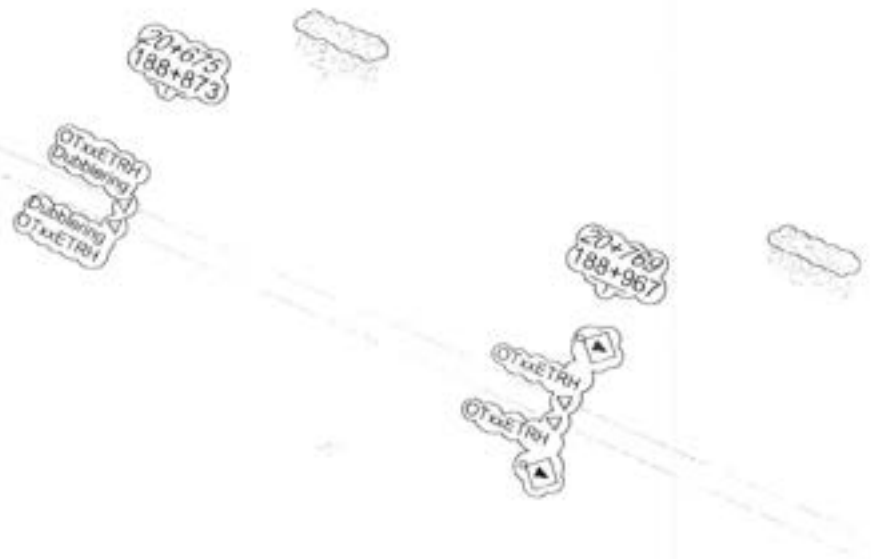


Notes

1. CAD system: MicroStation
2. Filename: 350210
3. Scale: 1:1000
4. All measurements according to chainage along referenceline
5. Complete item designation for catenary pole not shown. Please refer to Catenary system.doc
6. Complete item designation for insulation joints and points not shown. Please refer to Track system.doc
7. Chainage in italics refer to kilometrage system

	Rev	Ustav	Ustav	Ustav	Ustav	Ustav
	1	1	1	1	1	1
SIGNALAN INTERLOCKING AND ATO SYSTEM 01.10+302 - 10+402 SE 11						
100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

01-R.0063-358002



Notes

1. CAD system: MicroStation
2. Filename: 350210
3. Scale: 1:1000
4. All measurements according to chainage along reference line
5. Complete item designation for catenary pole not shown. Please refer to Catenary system.doc
6. Complete item designation for insulation joints and points not shown. Please refer to Track system.doc
7. Chainage in italics refer to kilometrage system

	
	<p>SIGNALPLAN INTERLOCKING AND ATC SYSTEM CH 20+675 / 20+802 SE11</p>

0 Tillfälliga hastighetsnedsättningar Öresundsbron

0.1 Förutsättningar

Nedsättningsystemet bygger på sektioner som skall hastighetsnedsättas. I normalfallen använder man sig endast av börjanpunkter med tillhörande förvarningar. Börjanpunkterna har samtidigt funktionen att avsluta en nedsättning i motsatt riktning. Det betyder att man även vid nedsättningar som omfattar mer än en sektion i princip endast lägger ut en börjanpunkt med tillhörande förvarningar.

0.1.1 Viktiga undantag

Det finns dock två viktiga undantag. Det ena är om nedsättningen går över teknikgränsen. I ett sådant fall skall alltid extra hastighetstavlor och extra uppdateringsbalisgrupper för det andra landets ATC läggas vid teknikgränsen. Det andra undantaget är när den ena av flera angränsande nedsättningar omfattar en sektion med växlar som vid Peberholm och Lernacken. Sektioner som omfattar Peberholm och Lernacken måste då utrustas på angränsande spår.

0.2 Utförande

Alla nedsättningar gäller en hastighetssänkning på mer än 40 km/h vilket innebär att alla förvarningar skall dubbleras.

Signalstyrda förvarningar skall inte användas på Öresundsbrokonsortiets spår. Växlarna på Peberholm och Lernacken gör att nedsättningarna där och angränsande sektioner kan slå igenom på båda spåren och därför måste förvarning ske på båda spåren. De förvarningar gällande endast ett spår som läggs vid Lernacken i riktning mot Danmark på Banverkets spår utrustas med signalstyrning.

0.2.1 Beteckningar

I riktning från Sverige till Danmark går tåg med udda nummer som möter signaler med udda nummer.

Börjanpunkterna på nedsättningarna numreras enligt samma princip med udda nummer mot DK och jämna mot SE. Alla börjanpunkter på svenskt ATC benämns SE följt av ett nummer enligt ovan samt U och/eller N beroende på om det gäller upp- och/eller nedspår.

0.2.2 Tavlor

Hastighetsnedsättningarna förses med tavlor enligt BVF 544.94002 "Tillfälliga hastighetsnedsättningar".

Eventuella permanenta hastighetstavlor och tillhörande orienteringstavlor som visar högre hastighet än den tillfälliga nedsättningen skall täckas över.

Balisgrupperna behöver inte ändras eftersom en tillfällig ET-nedsättning endast kan avslutas av ATC-beskedet SET (Slut på ET-nedsättning).

I kodtabeller finns angivet vilka tavlor som skall placeras ut respektive övertäckas för börjanpunkterna.

0.2.3 Indelning

Peberholm görs till en sektion med gränsen i väster vid km 18.269 och i öster vid km 20.104.

Gräns mot Banverket läggs vid landfästet i Sverige vid km 29.119

Avståndet mellan Peberholm och Lernacken är ca 9km. Detta delas i 4 delar som blir ca 2,2km vardera.



Upplägget blir då enligt följande:



Km-tal	Sektion	Börjanpunkt DK -> SE Nedspår	Börjanpunkt SE -> DK Nedspår	Börjanpunkt DK -> SE Uppspår	Börjanpunkt SE -> DK Uppspår
18.269		SE2N	SE11N	SE2U	SE11U
↓	3				
20.104		SE4N	SE9N	SE4U	SE9U
↓	4				
22.286		SE6N	SE7N	SE6U	SE7U
↓	5				
24.290		SE8N	SE5N	SE8U	SE5U
↓	6				
26.650		SE10N	SE3N	SE10U	SE3U
↓	7				
29.119 (281.134)		SE12N	SE1N	SE12U	SE1U



0.2.4 Placering av balisgrupper




I den mån det varit möjligt har balisgrupperna anpassas till placeringen av trapporna mellan bil och järnvägsdäck på bron.




0.2.5 Förklaring till "Optiskt besked, Avstånd m.m." i kodtabeller.



	HT40		HT80
---	------	---	------

	<		>
---	---	---	---

	OT40		OT80
---	------	---	------

	OT40 + N-spår		OT40 + U-spår		OT80 + N-spår
---	---------------------	---	---------------------	---	---------------------

	OT80 + U-spår		OT40 + 1100m		OT80 + 1100m
---	---------------------	---	--------------------	---	--------------------

	FT		OT + <
---	----	---	--------

11 Sektion 2, SE11, km 18+281

SE11N och SE11U

Detta är den första nedsättningssträckan på dansksignalerat område. Förvarningssträckan till dessa börjanpunkter ligger på plan mark vilket innebär att lutningen kodas 0 %. Förvarningarna skall då ligga minst 2500m före börjanpunkterna. Balisgrupperna vid börjanpunkterna skall vara annullerade för körning mot Sverige. Nedsättningen förses med svensk tavla mot Danmark. Strax efter börjanpunkten i riktning mot Danmark skall ligga en dansk ATC 40/80. På grund av växlarna på Peberholm måste förvarning ske på båda spåren. Någon avslutning av nedsättningen i svensk ATC på "fel" spår behövs inte eftersom dansk ATC tar över och ger en högre hastighet.

11.1 Nedsättningar på sektion 2 eller längre

Tavlor

Observera att, eventuell övertäckning av tavlor framgår av dansk dokumentation.

Utrustning

Följande utrustning enligt kodtabeller skall placeras ut vid hastighetsnedsättning för börjanpunkter SE11:

Sektion 2, N- och/eller U-spår.

Kodtabell: SE11N/U xx km/h.

11 Sektion 2, SE11, km 18+281

11.1 SE11N/U 40 km/h.

KM-TAL Km+tm	SPÄR one nr	TAVLA (H) Rikt Typ		BALIS Plc Typ		KODPROPTAR X Y Z			ATC-besked	Optiskt besked, Avstånd m.m.	Närmaste trappa	Anmärkingar	
		DK ↑ SE	HT	AB F BA F		5 5 5	2 2 2	14 4 4	A HT40ET HT40ET	> HT40 HT40			
18+281	N	DK ↑ SE	HT	AB F BA F		5 5 5	2 2 2	14 4 4	A HT40ET HT40ET	> HT40 HT40			
18+281	U	DK ↑ SE	HT	AB F BA F		5 5 5	2 2 2	14 4 4	A HT40ET HT40ET	> HT40 HT40			
19+375	N	DK ↑ SE		OT40+1100m									
19+375	U	DK ↑ SE		OT40+1100m									
20+675	N	DK ↑ SE	OT0	B A	F F	9 5	7 12	3 4	2400 OT40ETRH			"dubbling"	
20+675	U	DK ↑ SE	OT0	B A	F F	9 5	7 12	3 4	2400 OT40ETRH			"dubbling"	
20+769	N	DK ↑ SE	OT	B A	F F	9 5	7 12	3 4	2400 OT40ETRH	2488m PT			
20+769	U	DK ↑ SE	OT	B A	F F	9 5	7 12	3 4	2400 OT40ETRH	2488m PT			

HANDL BV/BRSE-SW	GRANSKAD JG	GODKÄND CMP
---------------------	----------------	----------------

GRANSKAD:	REV A JG	REV B JG	REV C AF/HUB	REV D <i>[Signature]</i>
-----------	-------------	-------------	-----------------	-----------------------------

11.2 SE11N/U 80 km/h.

KM-TAL Km+m	SPÄR smb nr	TAVLA (IP)		BALIS		KODPROPPAR			ATC-besked	Optiskt besked, Avstånd m.m.	Närmaste trappa	Anmärkningar
		Rikt	Typ	P%	Typ	X	Y	Z				
18+281	N	DK ↑ SE	HT	AB F BA F		5	2	14	A HT80ET	> HT80		
18+281	U	DK ↑ SE	HT	AB F BA F		5	2	14	A HT80ET	> HT80		
19+375	N	DK ↑ SE		OT80+1100m								
19+375	U	DK ↑ SE		OT80+1100m								
20+675	N	DK ↑ SE	OT0	B A	F F	9 5	7 12	3 8	2400 OT80ETRH			"dubbling"
20+675	U	DK ↑ SE	OT0	B A	F F	9 5	7 12	3 8	2400 OT80ETRH			"dubbling"
20+769	N	DK ↑ SE	OT	B A	F F	9 5	7 12	3 8	2400 OT80ETRH	2488m ET		
20+769	U	DK ↑ SE	OT	B A	F F	9 5	7 12	3 8	2400 OT80ETRH	2488m ET		

HANDL BV/BRSE-SW	GRANSKAD JG	GODKÄND CMP
---------------------	----------------	----------------

GRANSKAD:	REV A JG	REV B JG	REV C AF/HUB	REV D <i>AF/HUB</i>
-----------	-------------	-------------	-----------------	------------------------

Dokumentation

Nedenfor oplyste tegninger anvendes ved udlægning af La - baliser i sektion 2 og 1
Bemærk! Kun gældende versioner af nedenstående dokumentation må anvendes.

Tegningsnavn	Udgave	Tegningsnr.	Side
Peberholm – Københavns Lufthavn Kastrup Fra Sverige mod Danmark Sektion 2 og 1 Hovedspor 1 "Nedspår"	03.01 15.09.2005	SE-DK 02-01.01	1 af 1
Peberholm – Københavns Lufthavn Kastrup Fra Sverige mod Danmark Sektion 2 og 1 Hovedspor 2 "Uppspår"	03.01 15.09.2005	SE-DK 02-01.02	1 af 1

Tegningsnavn	Signal ID	Filnavn	Dato	Del	Version
ATC codeskemaer, Banestyrelsen LA Øresund	LA40_sek2+1	002T03NS.18A	6-4-2001	1-2	0
ATC codeskemaer, Banestyrelsen LA Øresund	LA80_sek2+1	002T03NS.2GA	6-4-2001	1-2	0

Tegningsnavn	Udgave	Tegningsnr.	Side
Signalplan, Interlocking and ATC system CH, 18+202 - 20+802, SE11 oversigt	02-04-2001, Rev.0	00-A.0063-350210	0/3
Signalplan, Interlocking and ATC system CH, 18+202 - 18+302, SE11	01-05-2021, Rev. X	00-A.0063-350210	1/3
Signalplan, Interlocking and ATC system CH, 19+302 - 19+402, SE11	02-04-2001, Rev. 0	00-A.0063-350210	2/3
Signalplan, Interlocking and ATC system CH, 20+675 - 20+802, SE11	02-04-2001, Rev. 0	00-A.0063-350210	3/3
Tilfældige hastighedsnedsættninger Øresundsbron	Rev. E 2021-01-05		3 (27)
Tilfældige hastighedsnedsættninger Øresundsbron	Rev. E 2021-01-05		4 (27)
Tilfældige hastighedsnedsættninger Øresundsbron	Rev. E 2021-01-05		5 (27)
Tilfældige hastighedsnedsættninger Øresundsbron	Rev. E 2021-01-05		25 (27)
Tilfældige hastighedsnedsættninger Øresundsbron, 11 Sektion 2, SE11, km 18+281 11.1 SE11N/U 40 km/h.	Rev. D	-	60/70
Tilfældige hastighedsnedsættninger Øresundsbron, 11.2 SE11N/U 80 km/h	Rev. D	-	61/70

								
05		05.01.2021	TJh			Sektion 2 - 1 Fra Sverige mod Danmark La/Sth-nedsættninger		Side 1/1
04		02.07.2014	JAK	Dato	21.03.2001			
03		15.09.2005	BOJ	Bearb.	ALX			
02		01.08.2003	ECP	Kontr.	KPe			
01		21.03.2001	ALX	Godk.	<i>ALX</i>			
Vers.	Ændringer	Dato	Bearb	Atkins Danmark, Rådgivning Sikring A Pilestræde 58, 1112 Køb.				
						Faneblad 17		

STRÆKNINGSNUMMER 02016
 ATC-RETNING Cph-PhavA
 ATC-RETNING Phv-CphA

NOTE:

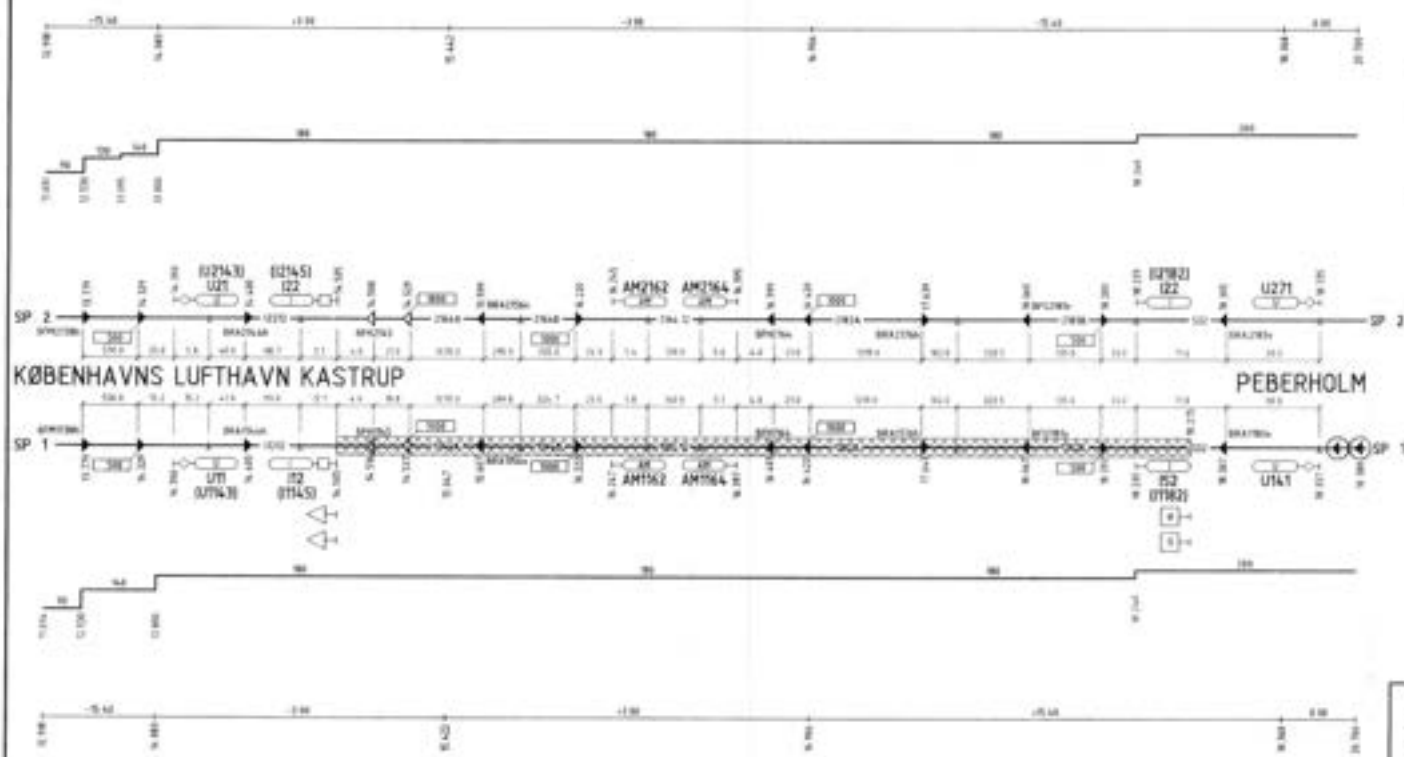
Kun de angivne kilometrer ved La-bælserne må anvendes, øvrige kilometrer er vejledende

BEMÆRK:

Denne tegning er lavet på baggrund af tegning 47 nr. 5417

SIGNATURFORKLARING

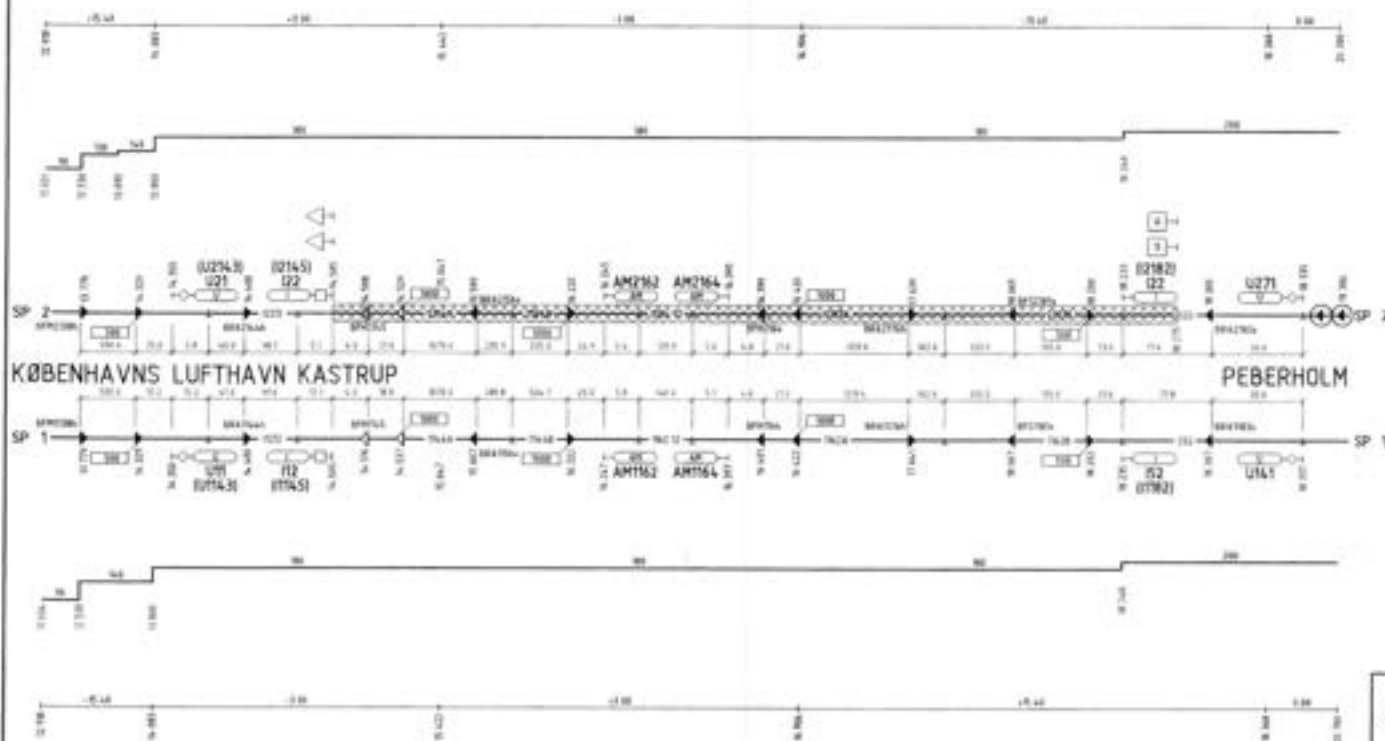
-  La-Sektion
-  La-Bålse med kilometrer
-  Hastighedsnedbæjelse følger
-  Hastighedsnedbæjelse begynder
-  Hastighedsnedbæjelse ophører



PEBERHOLM - KØBENHAVNS LUFTHAVN KASTRUP

		Version 02.02.21 ALX	Adresse Banedanmark Ankerstr. 15 2100 København Ø	Projektning Hans Carlmark A/S Alfa Jørgensen Tor 17 2000 København Ø
		Udgivet 02.02.21 ALX	Godkendt af Banedanmark <i>[Signature]</i>	Tegningens titel Peberholm - Københavns Lufthavn Kastrup Fra Sverige mod Danmark Sektion 2 og Sektion 1 Hovedspor 1 "Vestspår"
Kilde 1 Udgave Dato og version	Godkendt af Banedanmark Dato og version	Status 16.01.2021 0400 16.08.2021 0400 01.01.2021 0001 02.02.21 0001 02.02.21 0001	Tegningens nummer SE-DK 02-01.01	Side nr. 1 af 1
Udgivet 02.02.21 0001	Godkendt af Banedanmark Dato og version	Tegningens nummer SE-DK 02-01.01	Side nr. 1 af 1	

STRÆKNINGSNUMMER 12409
 ATC-RETNING Cph-Pbn-A
 ATC-RETNING Pbn-Cph-B



PEBERHOLM - KØBENHAVNS LUFTHAVN KASTRUP

NOTE

Kun de angivne kilometreringer ved La-balserne må anvendes, øvrige kilometreringer er vejledende

BEMÆRK

Denne tegning er lavet på baggrund af tegning 47 nr. 5417

SIGNATURFORKLARING

- La-Sektion
- La-Balse med kilometrering
- Hastighedsbegrænsning følger
- Hastighedsbegrænsning begynder
- Hastighedsbegrænsning ophører

	Verifikant Jørgen P. H. H.	Adresse Banedanmark Arneka Park 11 2100 København Ø	Projekt Helse Danmark A/S Pile Jakobsens Allé 11 2300 København S
	Godkendt af Banedanmark 		
Stille 1 udgave Dato og indater 15.09.2006 16:00	Forarbejd udgave Dato og indater 15.09.2006 16:00	Tegningens Peberholm - Københavns Lufthavn Kastrup Fra Sverige mod Danmark Sektion 2 og Sektion 1 Hovedspor 2 "Uppåder"	
Udgivet 15.09.2006 16:00	Godkendt 15.09.2006 16:00		
© Copyright Banedanmark	Sprog Dato 03.01 15.09.2006	Tegningsnr. SE-DK 02-01.02	Skala 1:1

Konstr	2001	Tegn	Konstr	Rev. eft. udførelsen	rotek
Sno	06.04.07.09.01	MKS	BBY		n
					m
					i
					k
					i
					h
					g
					Reviser
					f
					e
					d
					c
					b
					a

Strækning	Kilometrering	Spor	Retning	Version	Dato	Del
90	3769	40	A	0	6-4-2001	1/2
Balisetype	La	Ekstra Balise		Signal ID	1A40_sek2+1	
Forsignalering		SBE		Filnavn	002903MS.18A	
Linieleder		SNR				

Telegram:	0	1	2	3	4	5	6	7
SLa17								
SLa11	90	0	0	0	0	0	0	0
LLa17								
LLa11	3769	0	0	0	0	0	0	0
NG17								
SLa27								
SLa21	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa27								
LLa21	0	0	0	0	0	0	0	0
NG27								
SLa37								
SLa31	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa37								
LLa31	0	0	0	0	0	0	0	0
NG37								
GK	3	0	0	0	0	0	0	0
AGKS	3	3	3	3	3	3	3	3
TLa1	2	8	8	8	8	8	8	8
VLa1	40	0	0	0	0	0	0	0
VDLa1	0	0	0	0	0	0	0	0
ZLa1	80	0	0	0	0	0	0	0
LLa1	3800	0	0	0	0	0	0	0
NG1	0	0	0	0	0	0	0	0
TLa2	8	8	8	8	8	8	8	8
VLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
VDLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
ZLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
NG2	0	0	0	0	0	0	0	0
TLa3	8	8	8	8	8	8	8	8
VLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
VDLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
ZLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
NG3	0	0	0	0	0	0	0	0

ATC Kodeskemaer

Banestyrelsen	LA Øresund	nr.	Aflæser
---------------	------------	-----	---------

Konstr	Tegn	Konstr	Rev. eft. udførelsen	a	b	c	d	e	f	g	h	i	k	l	m	n	...totek
2001	06.04.01	1704.01															
Sia	hus	Ere	BBY														

Strækning	Kilometrering	Spor	Retning	Version	Dato	Del
90	3769	40	A	0	6-4-2001	2/2

Signal ID LA40_sek2+1
 Filnavn 002T03NS.18A

Telegram:	8	9	10	11	12	13	14	15
LLa1T								
LLa1I	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa1T								
LLa1I	0	0	0	0	0	0	0	0
NG1T								
LLa2T								
LLa2I	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa2T								
LLa2I	0	0	0	0	0	0	0	0
NG2T								
LLa3T								
LLa3I	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa3T								
LLa3I	0	0	0	0	0	0	0	0
NG3T								
GK	0	0	0	0	0	0	0	0
AGKS	3	3	3	3	3	3	3	3
TLa1	8	8	8	8	8	8	8	8
VLa1	0	0	0	0	0	0	0	0
VDLa1	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa1	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa1	0	0	0	0	0	0	0	0
NG1	0	0	0	0	0	0	0	0
TLa2	8	8	8	8	8	8	8	8
VLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
VDLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
NG2	0	0	0	0	0	0	0	0
TLa3	8	8	8	8	8	8	8	8
VLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
VDLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
NG3	0	0	0	0	0	0	0	0

ATC Kodeskemaer

Banestyrelsen	LA Øresund	nr.	Atlaser
---------------	------------	-----	---------

Konstr	Tegn	Kontr.	Rev. aft. udførelsen	a	b	c	d	e	f	g	h	i	j	k	l	m	n	totalt
2001	06.04.17.01.01																	
Sia																		

Strækning	Kilometrering	Spor	Retning	Version	Dato	Del
90	3769	80	A	0	6-4-2001	1/2

Balissetype	La	Ekstra Balise	Signal ID	LA90_sek2+1
Forsignalering		SBE	Filnavn	002T03WS.2CA
Linieleder		SNR		

Telegram:	0	1	2	3	4	5	6	7
ZLa1T								
ZLa1I	90	0	0	0	0	0	0	0
LLa1T								
LLa1I	3769	0	0	0	0	0	0	0
NG1T								
ZLa2T								
ZLa2I	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa2T								
LLa2I	0	0	0	0	0	0	0	0
NG2T								
ZLa3T								
ZLa3I	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa3T								
LLa3I	0	0	0	0	0	0	0	0
NG3T								
GK	3	0	0	0	0	0	0	0
AGKS	3	3	3	3	3	3	3	3
TLa1	2	8	8	8	8	8	8	8
VLa1	80	0	0	0	0	0	0	0
VDLa1	0	0	0	0	0	0	0	0
ZLa1	80	0	0	0	0	0	0	0
LLa1	3800	0	0	0	0	0	0	0
NG1	0	0	0	0	0	0	0	0
TLa2	8	8	8	8	8	8	8	8
VLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
VDLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
ZLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
NG2	0	0	0	0	0	0	0	0
TLa3	8	8	8	8	8	8	8	8
VLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
VDLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
ZLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
NG3	0	0	0	0	0	0	0	0

ATC Kodeskemaer

Banestyrelsen	LA Øresund	nr.	Afslser
---------------	------------	-----	---------

Konstr	2001	Tegn	06.04.01 17.01.01	Kontr		Rev. eft. udførelsen		a	b	c	d	e	f	Reviser	g	h	i	k	l	m	n	notek	
Sio			MKS LRE BBY																				

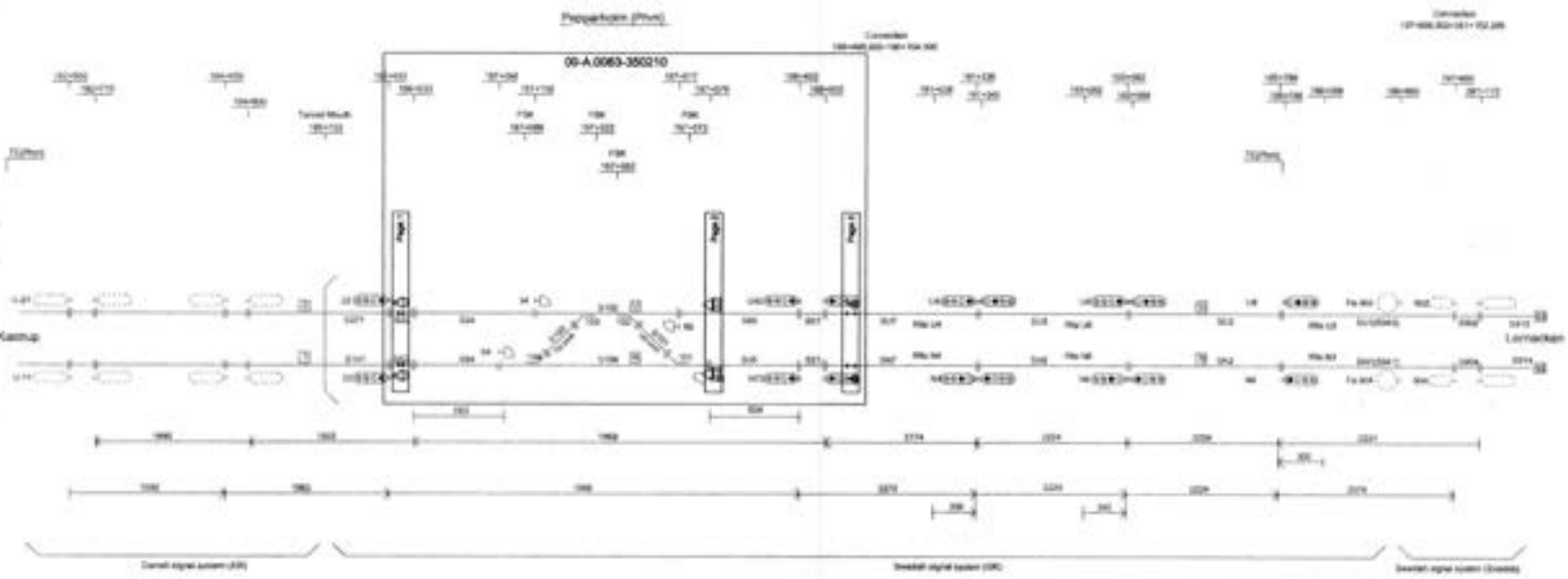
Strækning	Kilometrering	Spor	Retning	Version	Dato	Del
90	3769	80	A	0	6-4-2001	2/2

Signal ID LA80_sek2+1
Filnavn 002T03WS.2GA

Telegram:	8	9	10	11	12	13	14	15
ZLa1T								
ZLa1I	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa1T								
LLa1I	0	0	0	0	0	0	0	0
NG1T								
ZLa2T								
ZLa2I	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa2T								
LLa2I	0	0	0	0	0	0	0	0
NG2T								
ZLa3T								
ZLa3I	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa3T								
LLa3I	0	0	0	0	0	0	0	0
NG3T								
GK	0	0	0	0	0	0	0	0
AGKS	3	3	3	3	3	3	3	3
TLa1	8	8	8	8	8	8	8	8
VLa1	0	0	0	0	0	0	0	0
VLa1a	0	0	0	0	0	0	0	0
ZLa1	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa1	0	0	0	0	0	0	0	0
NG1	0	0	0	0	0	0	0	0
TLa2	8	8	8	8	8	8	8	8
VLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
VLa2a	0	0	0	0	0	0	0	0
ZLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
NG2	0	0	0	0	0	0	0	0
TLa3	8	8	8	8	8	8	8	8
VLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
VLa3a	0	0	0	0	0	0	0	0
ZLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
NG3	0	0	0	0	0	0	0	0

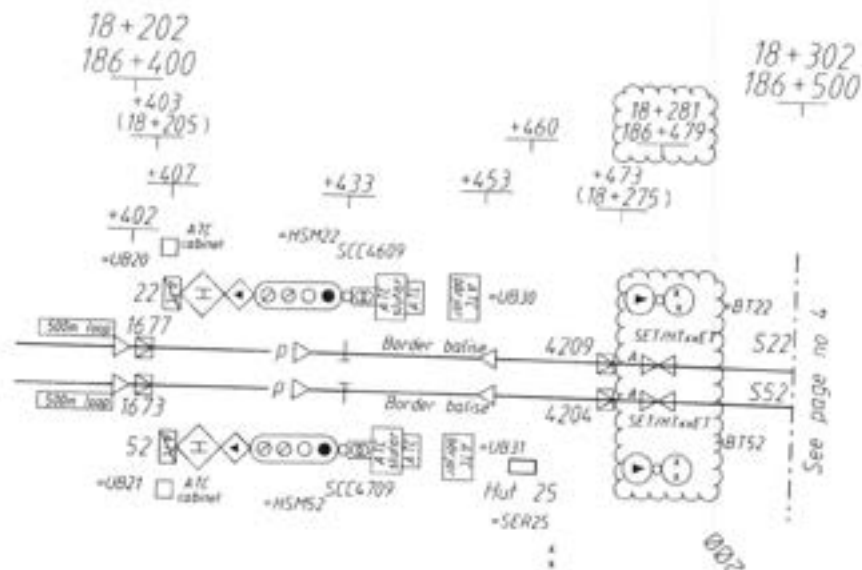
ATC Kodeskemaer

Banestyrelsen	LA Øresund	nr.	Afføser
---------------	------------	-----	---------



	RAILWAY AUTHORITY OF INDIA METRO RAILWAY SYSTEM DELHI METRO RAILWAY SYSTEM DELHI METRO RAILWAY SYSTEM DELHI METRO RAILWAY SYSTEM
	Scale: 1:5000 Date: 04.05.2012

This drawing is based on original drawing No. 01-R.0063-358002, page 3

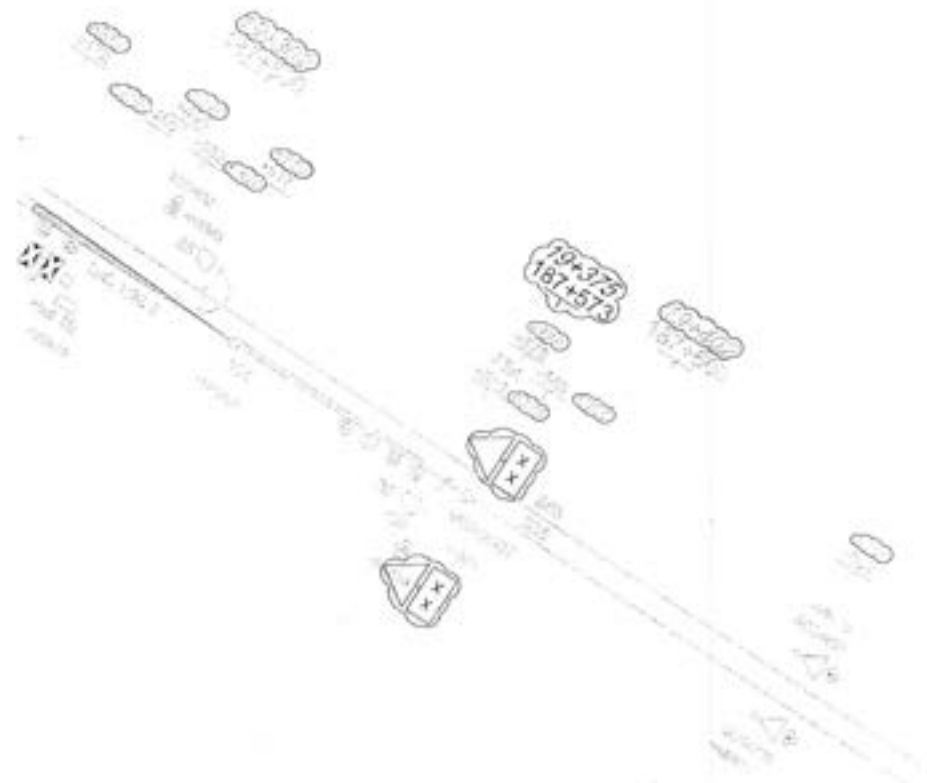


Notes

1. CAD system: MicroStation
2. Filename: 350210
3. Scale: 1:1000
4. All measurements according to chainage along reference line
5. Complete item designation for catenary pole not shown. Please refer to Catenary system.doc
6. Complete item designation for insulation joints and points not shown. Please refer to Track system.doc
7. Chainage in italics refer to kilometrage system

002911 = 3
 X N = 269800

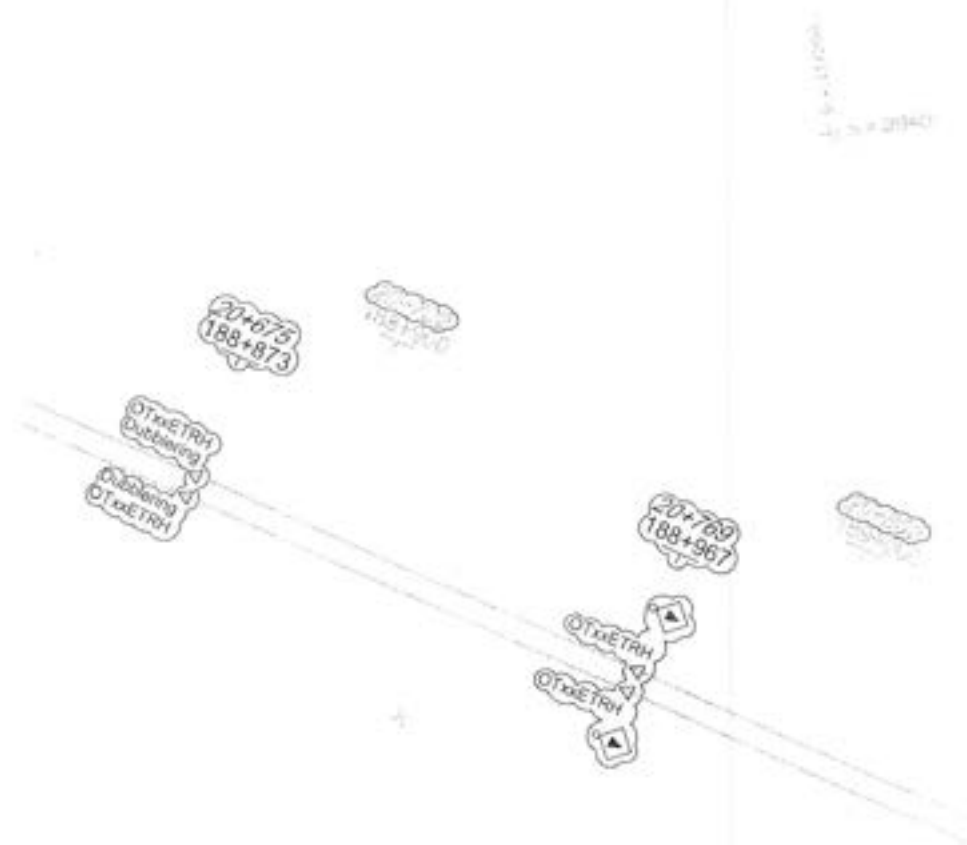
					
Rev	Desc	Request	Checked	Approved	Date
1	002911	002911	4/7/20		04.07.20
2	01	002911	002911		04.07.20
3	02	002911	002911		04.07.20
SIGNALPLAN INTERLOCKING AND ATC SYSTEM CH. 18+202 - 18+302 SE 11					



Notes

1. CAD system: MicroStation
2. Filename: 350210
3. Scale: 1:1000
4. All measurements according to chainage along reference line
5. Complete item designation for catenary pole not shown. Please refer to Catenary system.doc
6. Complete item designation for insulation joints and points not shown. Please refer to Track system.doc
7. Chainage in italics refer to kilometrage system

 		<table border="1"> <thead> <tr> <th>Rev.</th> <th>Issue</th> <th>Designed</th> <th>Checked</th> <th>Approved</th> <th>Date</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td> <td>1/11</td> <td>Steen Larsen</td> <td>Steen Larsen</td> <td>Steen Larsen</td> <td>12/04/11</td> </tr> </tbody> </table>	Rev.	Issue	Designed	Checked	Approved	Date	1	1/11	Steen Larsen	Steen Larsen	Steen Larsen	12/04/11
Rev.	Issue	Designed	Checked	Approved	Date									
1	1/11	Steen Larsen	Steen Larsen	Steen Larsen	12/04/11									
		SIGNAL PLAN INTERLOCKING AND ATC SYSTEM CH-15+302 - 10+402 SE 11												
203	00 A 0063-350210	0												



Notes

1. CAD system: MicroStation
2. Filename: 350210
3. Scale: 1:1000
4. All measurements according to chainage along referenceline
5. Complete item designation for catenary pole not shown. Please refer to Catenary system.doc
6. Complete item designation for insulation joints and points not shown. Please refer to Track system.doc
7. Chainage in italics refer to kilometrage system

		Rev 1 2 3	Date 11/11/11 11/11/11 11/11/11	Drawn [Signature] [Signature] [Signature]	Checked [Signature] [Signature] [Signature]	Date 11/11/11 11/11/11 11/11/11
		SIGNAL PLAN INTERLOCKING AND ATC SYSTEM CH 20+675 - 20+802 SE11				
		Page no. 33	Drawing no. 00 A 0063-350210	Date 11/11/11		

0 Tillfälliga hastighetsnedsättningar Öresundsbron

0.1 Förutsättningar

Nedsättningssystemet bygger på sektioner som skall hastighetsnedsättas. I normalfallen använder man sig endast av börjanpunkter med tillhörande förvarningar. Börjanpunkterna har samtidigt funktionen att avsluta en nedsättning i motsatt riktning. Det betyder att man även vid nedsättningar som omfattar mer än en sektion i princip endast lägger ut en börjanpunkt med tillhörande förvarningar.

0.1.1 Viktiga undantag

Det finns dock två viktiga undantag. Det ena är om nedsättningen går över teknikgränsen. I ett sådant fall skall alltid extra hastighetstavlor och extra uppdateringsbalisgrupper för det andra landets ATC läggas vid teknikgränsen. Det andra undantaget är när den ena av flera angränsande nedsättningar omfattar en sektion med växlar som vid Peberholm och Lernacken. Sektioner som omfattar Peberholm och Lernacken måste då utrustas på angränsande spår.

0.2 Utförande

Alla nedsättningar gäller en hastighetssänkning på mer än 40 km/h vilket innebär att alla förvarningar skall dubbleras.

Signalstyrda förvarningar skall inte användas på Öresundsbrokonsortiets spår. Växlarna på Peberholm och Lernacken gör att nedsättningarna där och angränsande sektioner kan slå igenom på båda spåren och därför måste förvarning ske på båda spåren. De förvarningar gällande endast ett spår som läggs vid Lernacken i riktning mot Danmark på Banverkets spår utrustas med signalstyrning.

0.2.1 Beteckningar

I riktning från Sverige till Danmark går tåg med udda nummer som möter signaler med udda nummer.

Börjanpunkterna på nedsättningarna numreras enligt samma princip med udda nummer mot DK och jämna mot SE. Alla börjanpunkter på svenskt ATC benämns SE följt av ett nummer enligt ovan samt U och/eller N beroende på om det gäller upp- och/eller nedspår.

0.2.2 Tavlor

Hastighetsnedsättningarna förses med tavlor enligt BVF 544.94002 "Tillfälliga hastighetsnedsättningar".

Eventuella permanenta hastighetstavlor och tillhörande orienteringstavlor som visar högre hastighet än den tillfälliga nedsättningen skall täckas över.

Balisgrupperna behöver inte ändras eftersom en tillfällig ET-nedsättning endast kan avslutas av ATC-beskedet SET (Slut på ET-nedsättning).

I kodtabeller finns angivet vilka tavlor som skall placeras ut respektive övertäckas för börjanpunkterna.

0.2.3 Indelning

Peberholm görs till en sektion med gränsen i väster vid km 18.269 och i öster vid km 20.104.

Gräns mot Banverket läggs vid landfästet i Sverige vid km 29.119

Avståndet mellan Peberholm och Lernacken är ca 9km. Detta delas i 4 delar som blir ca 2,2km vardera.



Upplägget blir då enligt följande:



Km-tal	Sektion	Börjanpunkt DK -> SE Nedspår	Börjanpunkt SE -> DK Nedspår	Börjanpunkt DK -> SE Uppspår	Börjanpunkt SE -> DK Uppspår
18.269		SE2N	SE11N	SE2U	SE11U
↓	3				
20.104		SE4N	SE9N	SE4U	SE9U
↓	4				
22.286		SE6N	SE7N	SE6U	SE7U
↓	5				
24.290		SE8N	SE5N	SE8U	SE5U
↓	6				
26.650		SE10N	SE3N	SE10U	SE3U
↓	7				
29.119 (281.134)		SE12N	SE1N	SE12U	SE1U



0.2.4 Placering av balisgrupper




I den mån det varit möjligt har balisgrupperna anpassas till placeringen av trapporna mellan bil och järnvägsdäck på bron.




0.2.5 Förklaring till "Optiskt besked, Avstånd m.m." i kodtabeller.


	HT40		HT80
---	------	---	------

	<		>
---	---	---	---

	OT40		OT80
---	------	---	------

	OT40 + N-spår		OT40 + U-spår		OT80 + N-spår
---	---------------------	---	---------------------	---	---------------------

	OT80 + U-spår		OT40 + 1100m		OT80 + 1100m
---	---------------------	---	--------------------	---	--------------------

	FT		OT + <
---	----	---	--------

11 Sektion 2, SE11, km 18+281

SE11N och SE11U

Detta är den första nedsättningssträckan på dansksignalerat område. Förvarningssträckan till dessa börjanpunkter ligger på plan mark vilket innebär att lutningen kodas 0 %. Förvarningarna skall då ligga minst 2500m före börjanpunkterna. Balisgrupperna vid börjanpunkterna skall vara annullerade för körning mot Sverige. Nedsättningen förses med svensk tavla mot Danmark. Strax efter börjanpunkten i riktning mot Danmark skall ligga en dansk ATC 40/80. På grund av växlarna på Peberholm måste förvarning ske på båda spåren. Någon avslutning av nedsättningen i svensk ATC på "fel" spår behövs inte eftersom dansk ATC tar över och ger en högre hastighet.

11.1 Nedsättningar på sektion 2 eller längre

Tavlor

Observera att, eventuell övertäckning av tavlor framgår av dansk dokumentation.

Utrustning

Följande utrustning enligt kodtabeller skall placeras ut vid hastighetsnedsättning för börjanpunkter SE11:

Sektion 2, N- och/eller U-spår.

Kodtabell: SE11N/U xx km/h.

11 Sektion 2, SE11, km 18+281

11.1 SE11N/U 40 km/h.

KM TAL Km+m	SPÄR me nr	TAVLA (B) Rikt Typ		BALIS Plc Typ		KODPROFFAR X Y Z			ATC-besked	Optiskt besked, Avstånd m.m.	Närmaste trappa	Anmärkningar
18+281	N	DK ↑ SE	HT	AB BA	F F	5	2	14	A HT40ET	> HT10		
18+281	U	DK ↑ SE	HT	AB BA	F F	5	2	14	A HT40ET	> HT10		
19+375	N	DK ↑ SE		OT40+1100m								
19+375	U	DK ↑ SE		OT40+1100m								
20+675	N	DK ↑ SE	OT0	B A	F F	9 5	7 12	3 4	2400 OT40ETRH			"dubbling"
20+675	U	DK ↑ SE	OT0	B A	F F	9 5	7 12	3 4	2400 OT40ETRH			"dubbling"
20+769	N	DK ↑ SE	OT	B A	F F	9 5	7 12	3 4	2400 OT40ETRH	2488m 1T		
20+769	U	DK ↑ SE	OT	B A	F F	9 5	7 12	3 4	2400 OT40ETRH	2488m 1T		

HANDL BV/RSBE-SW	GRANSKAD JG	GODKÄND CMP
---------------------	----------------	----------------

GRANSKAD:	REV A JG	REV B JG	REV C AF/HUB	REV D <i>[Signature]</i>
-----------	-------------	-------------	-----------------	-----------------------------

11.2 SE11N/U 80 km/h.

KM-TAL Km+tm	SPÅR nr	TAVLA (IP)		BALIS		KODPROFFAR			ATC-besked	Optiskt besked, Avstånd m.m.	Närmaste trappa	Anmärkningar
		Rikt	Typ	P/c	Typ	X	Y	Z				
18+281	N	DK ↑ SE	HT	AB BA	F F	5	2	14	A HT80ET	> HT80		
18+281	U	DK ↑ SE	HT	AB BA	F F	5	2	14	A HT80ET	> HT80		
19+375	N	DK ↑ SE		OT80+1100m								
19+375	U	DK ↑ SE		OT80+1100m								
20+675	N	DK ↑ SE	OT0	B A	F F	9	7	3	2400 OT80ETRH			"dubbling"
20+675	U	DK ↑ SE	OT0	B A	F F	9	7	3	2400 OT80ETRH			"dubbling"
20+769	N	DK ↑ SE	OT	B A	F F	9	7	3	2400 OT80ETRH	2488m FT		
20+769	U	DK ↑ SE	OT	B A	F F	9	7	3	2400 OT80ETRH	2488m FT		

HANDL BV/BR/SBE-SW	GRANSKAD JG	GODKÄND CMP
-----------------------	----------------	----------------

GRANSKAD	REV A JG	REV B JG	REV C AF/HUB	REV D <i>[Signature]</i>
----------	-------------	-------------	-----------------	-----------------------------

Dokumentation

Nedenfor oplyste tegninger anvendes ved udlægning af danske La - baliser og kodning af svenske baliser i sektion 3

Bemærk! Kun gældende versioner af nedenstående dokumentation må anvendes.

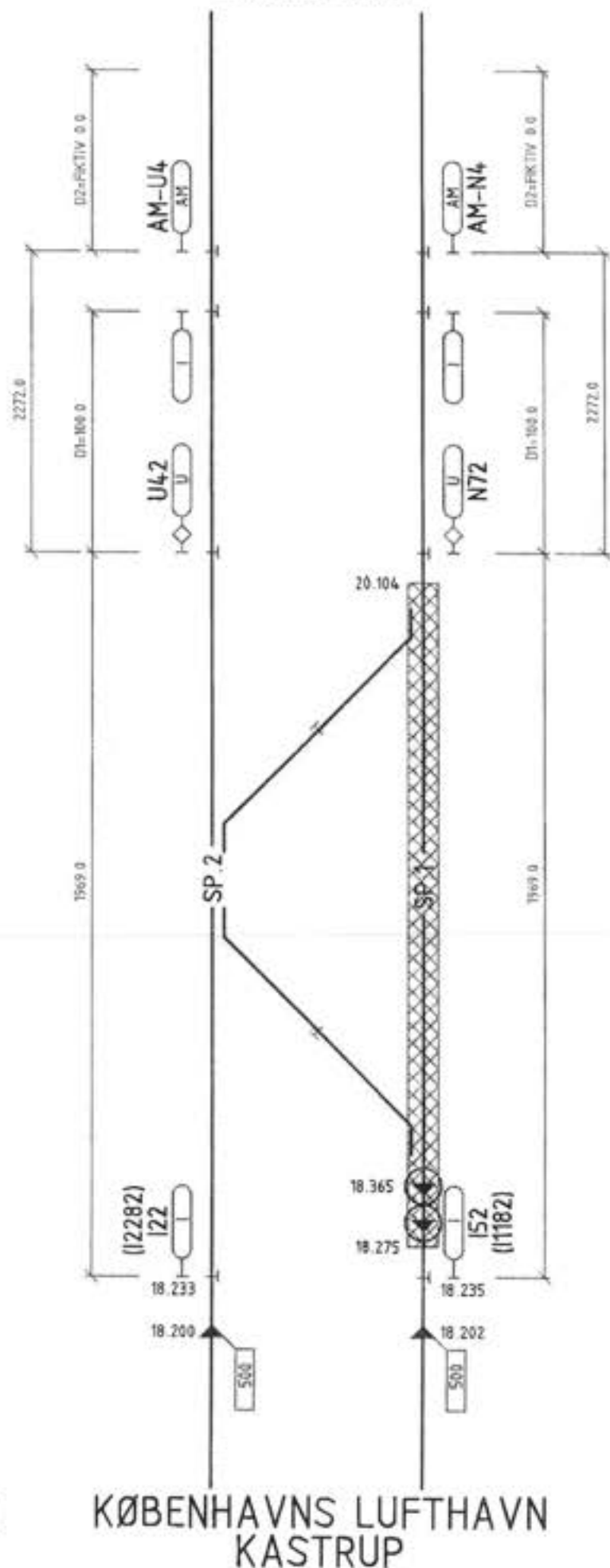
Tegningsnavn	Udgave	Tegningsnr.	Side
Peberholm Fra Sverige mod Danmark Sektion 3 Hovedspor 1 "Nedspår"	03.00 01.08.2003	SE-DK 03.01	1 af 1
Peberholm Fra Sverige mod Danmark Sektion 3 Hovedspor 2 "Uppspår"	03.00 01.08.2003	SE-DK 03.02	1 af 1

Tegningsnavn	Signal ID	Filnavn	Dato	Del	Version
ATC kodeskemaer, Banestyrelsen LA Øresund	LA40_Phmsp1/2	0000002T.18A	10-1-2001	1-2	0
ATC kodeskemaer, Banestyrelsen LA Øresund	LA80_Phmsp1/2	0000002T.2GA	10-1-2001	1-2	0

Tegningsnavn	Udgave	Tegningsnr.	Side
Signalplan Interlocking and ATC system CH 18+402 - 23+138, SE9 Oversigt	02-04-2001, Rev. 0	00-A0063-350190	0/5
Signalplan Interlocking and ATC system CH 20+102 - 20+202, SE9	02-04-2001, Rev. 0	00-A0063-350190	1/5
Signalplan Interlocking and ATC system CH 21+002 - 21+104, SE9	02-04-2001, Rev. 0	00-A0063-350190	2/5
Signalplan Interlocking and ATC system CH 23+004 - 23+138, SE9	02-04-2001, Rev. 0	00-A0063-350190	3/5
Signalplan Interlocking and ATC system CH 18+402 - 18+502, SE9	02-04-2001, Rev. 0	00-A0063-350190	4/5
Signalplan interlocking and ATC system CH 19+402 - 19+502, SE9	02-04-2001, Rev. 0	00-A0063-350190	5/5
Tillfälliga hastighetsnedsättningar Öresundsbron	Rev. D 2014-07-02		3 (27)
Tillfälliga hastighetsnedsättningar Öresundsbron	Rev. D 2014-07-02		4 (27)
Tillfälliga hastighetsnedsättningar Öresundsbron	Rev. D 2014-07-02		5 (27)
Tillfälliga hastighetsnedsättningar Öresundsbron	Rev. D 2014-07-02		23 (27)
Tillfälliga hastighetsnedsättningar Öresundsbron, 9 Sektion 3, SE9, km 20+104 9.1 SE9N/U 40 km/h	Rev. C	-	50/70
Tillfälliga hastighetsnedsättningar Öresundsbron, 9.4 SE9N/U 80 km/h	Rev. C	-	53/70

							
Vers.	Ændringer	Dato	Bearb.	Dato		<h1>Sektion 3</h1> <p>Fra Sverige mod Danmark La/Sth-nedsättningar</p>	Side 1/1
				21.03.2001			
03		02.07.2014	JAK	Bearb.	ALX		
02		01.08.2003	ECP	Kontr.	KPe / ECP		
01		11.04.2001	ECP	Godk.	<i>RS</i>		
				Atkins Danmark Rådgivning Sikring A Pilestræde 58, 1112 Kbh.			
						Faneblad 18	

LERNACKEN



NOTE:

Kun de angivne kilometreringer ved La-baliserne må anvendes, øvrige kilometreringer er vejledende.

BEMÆRK:

Denne tegning er lavet på baggrund af tegning 47 nr. 5418.

SIGNATURFORKLARING:

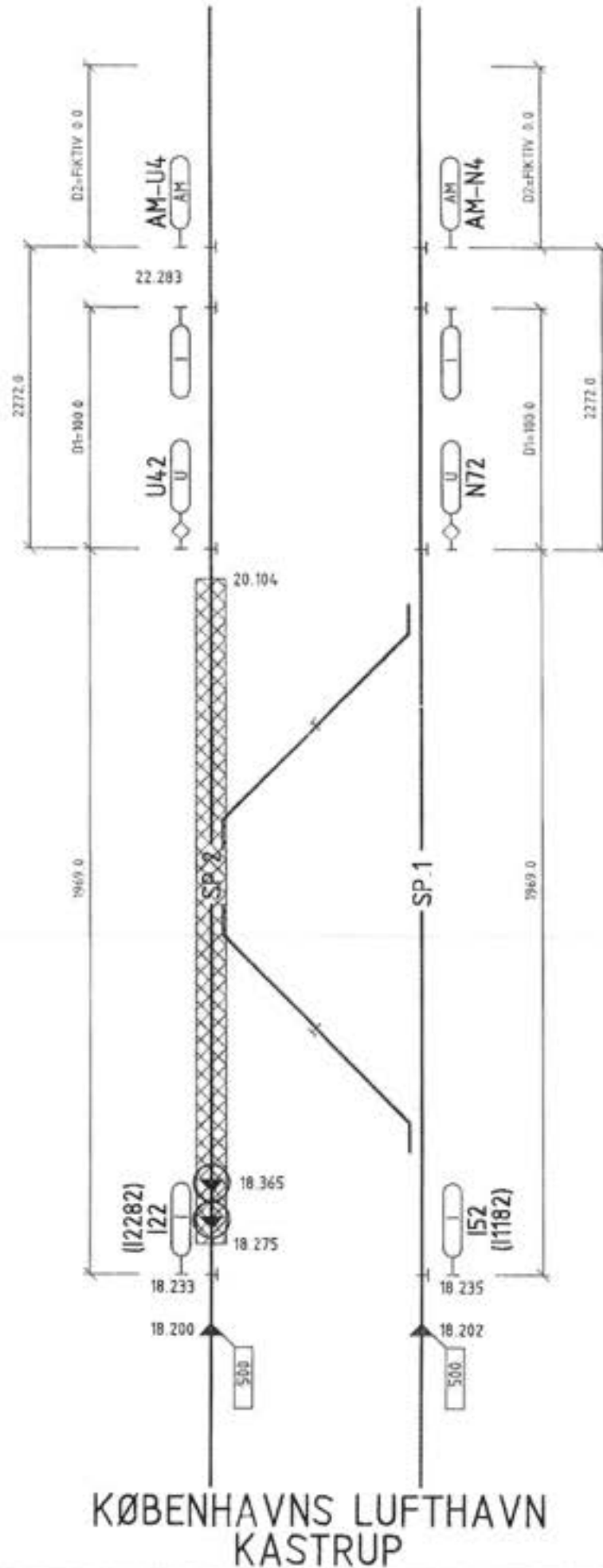
-  La-Sektion.
-  La-Balise med kilometrering.
-  Hastighedsnedsættelse følger.
-  Hastighedsnedsættelse begynder.
-  Hastighedsnedsættelse ophører.

PEBERHOLM

KØBENHAVNS LUFTHAVN
KASTRUP

	Verificeret 22.03.01 ALX	Adresse Banestyrelsen Pakhusvej 10 2100 København Ø	Projektering Atkins Danmark Pilestræde 58 1112 København K	
	Afløser			
	Godkendt af Banestyrelsen			
Tegning:	1. udgave Dato og initialer	Seneste udgave Dato og initialer	Mål	Tegningsnavn Peberholm Fra Sverige mod Danmark Sektion 3 Hovedspor 1 "Nedspår"
Konstrueret	15.01.2001 MKR	01.08.2003 MKR	Enhed	
Kontrolleret	31.01.2001 BBY	07.08.2003 BBY		
Godkendt				
© Copyright Banestyrelsen	Sprog	Udgave 03.00 01.08.2003	Tegningsnr. SE-DK 03.01	Side/af sider 1 af 1

LERNACKEN



PEBERHOLM

KØBENHAVNS LUFTHAVN
KASTRUP

NOTE:

Kun de angivne kilometreringer ved La-baliserne må anvendes, øvrige kilometreringer er vejledende.

BEMÆRK:

Denne tegning er lavet på baggrund af tegning 47 nr. 5418.

SIGNATURFORKLARING:

-  La-Sektion.
-  La-Balise med kilometrering.
-  Hastighedsnedsættelse følger.
-  Hastighedsnedsættelse begynder.
-  Hastighedsnedsættelse ophører.

	Verificeret 22.03.01 ALX	Adresse Banestyrelsen Pakhusvej 10 2100 København Ø	Projektering Akins Danmark Pilestræde 5B 1112 København K	
	Afløser			
	Godkendt af Banestyrelsen			
Tegning:	1. udgave Dato og Initialer	Seneste udgave Dato og Initialer	Mål	Tegningsnavn Peberholm Fra Sverige mod Danmark Sektion 3 Hovedspor 2 "Uppspår"
Konstrueret	15.01.2001 MKR	01.08.2003 MKR	Enhed	
Kontrolleret	31.01.2001 BBY	07.08.2003 BBY		
Godkendt				
© Copyright Banestyrelsen	Sprog	Udgave 03.00 01.08.2003	Tegningsnr. SE-DK 03.02	Side/af sider 1 af 1

nr	regn.	Kontr.	navn	eft.	udt.	reisen
2000	23.01.01	25.01.01				
Sia						

Strækning	Kilometrering	Spor	Retning	Version	Dato	Del
0	90	40	A	0	10-1-2001	1/2

Balisetype	La	Ekstra Balise	Signal ID	LA40_PhmSp1/2
Forsignalering		SSE		
Linieleder		SNR	Filnavn	0000002T.18a

Telegram:	0	1	2	3	4	5	6	7
ZLa1T								
ZLa1I	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa1T								
LLa1I	90	0	0	0	0	0	0	0
NG1T								
ZLa2T								
ZLa2I	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa2T								
LLa2I	0	0	0	0	0	0	0	0
NG2T								
ZLa3T								
ZLa3I	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa3T								
LLa3I	0	0	0	0	0	0	0	0
NG3T								
GK	3	0	0	0	0	0	0	0
MGKS	3	3	3	3	3	3	3	3
TLa1	2	8	8	8	8	8	8	8
VLa1	40	0	0	0	0	0	0	0
VDLa1	0	0	0	0	0	0	0	0
ZLa1	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa1	100	0	0	0	0	0	0	0
NG1	0	0	0	0	0	0	0	0
TLa2	8	8	8	8	8	8	8	8
VLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
VDLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
ZLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
NG2	0	0	0	0	0	0	0	0
TLa3	8	8	8	8	8	8	8	8
VLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
VDLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
ZLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
NG3	0	0	0	0	0	0	0	0

ATC Kodeskemaer

Banestyrelsen	LA Øresund	nr.	Aflaser
---------------	------------	-----	---------

2000
 23.01.01
 25.01.01
 Sio
 HMK
 27e
 3BY

Strækning	Kilometrering	Spor	Retning	Version	Dato	Del
0	90	40	A	0	10-1-2001	2/2

Signal ID LA40_PhmSp1/2
 Filnavn 0000002T.18A

Telegram:	8	9	10	11	12	13	14	15
ZLa1T								
ZLa1I	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa1T								
LLa1I	0	0	0	0	0	0	0	0
NG1T								
ZLa2T								
ZLa2I	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa2T								
LLa2I	0	0	0	0	0	0	0	0
NG2T								
ZLa3T								
ZLa3I	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa3T								
LLa3I	0	0	0	0	0	0	0	0
NG3T								
GK	0	0	0	0	0	0	0	0
AGKS	3	3	3	3	3	3	3	3
TLa1	8	8	8	8	8	8	8	8
VLa1	0	0	0	0	0	0	0	0
VDLa1	0	0	0	0	0	0	0	0
ZLa1	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa1	0	0	0	0	0	0	0	0
NG1	0	0	0	0	0	0	0	0
TLa2	8	8	8	8	8	8	8	8
VLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
VDLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
ZLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
NG2	0	0	0	0	0	0	0	0
TLa3	8	8	8	8	8	8	8	8
VLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
VDLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
ZLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
NG3	0	0	0	0	0	0	0	0

ATC Kodeskemaer

Banestyrelsen	LA Øresund	nr.	Aflever
---------------	------------	-----	---------

instr.	2000	Teegn.	23.01.01	Kontr.	45.01.01	Mov. øtt. udtørelsen	
Sia							

Strækning	Kilometrering	Spor	Retning	Version	Dato	Del
0	90	80	A	0	10-1-2001	1/2

Balisetype La Ekstra Balise Signal ID LA80 PhnSpl/2
 Forsignalering SBE
 Linieleder SNR Filnavn 0000002T.2GA

Telegram:	0	1	2	3	4	5	6	7
ZLa1T								
ZLa1I	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa1T								
LLa1I	90	0	0	0	0	0	0	0
NG1T								
ZLa2T								
ZLa2I	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa2T								
LLa2I	0	0	0	0	0	0	0	0
NG2T								
ZLa3T								
ZLa3I	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa3T								
LLa3I	0	0	0	0	0	0	0	0
NG3T								
GK	3	0	0	0	0	0	0	0
AGKS	3	3	3	3	3	3	3	3
TLa1	2	8	8	8	8	8	8	8
VLa1	80	0	0	0	0	0	0	0
VLa1I	0	0	0	0	0	0	0	0
ZLa1	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa1	100	0	0	0	0	0	0	0
NG1	0	0	0	0	0	0	0	0
TLa2	8	8	8	8	8	8	8	8
VLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
VLa2I	0	0	0	0	0	0	0	0
ZLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
NG2	0	0	0	0	0	0	0	0
TLa3	8	8	8	8	8	8	8	8
VLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
VLa3I	0	0	0	0	0	0	0	0
ZLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
NG3	0	0	0	0	0	0	0	0

ATC Kodeskemaer

Banestyrelsen	LA Øresund	nr.	Apparat
---------------	------------	-----	---------

2000
 23.01.01
 510
 Legt
 23.01.01
 Akutid
 23.01.01
 rev. ett udferelsen
 S10
 Muf
 CR
 BBY

Strækning	Kilometrering	Spor	Retning	Version	Dato	Del
0	90	80	A	0	10-1-2001	2/2

Signal ID LABO_PhmSp1/2
 Filnavn 0000002T.2GA

Telegram:	8	9	10	11	12	13	14	15
ELa1T								
ELa1I	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa1T								
LLa1I	0	0	0	0	0	0	0	0
NG1T								
ELa2T								
ELa2I	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa2T								
LLa2I	0	0	0	0	0	0	0	0
NG2T								
ELa3T								
ELa3I	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa3T								
LLa3I	0	0	0	0	0	0	0	0
NG3T								
GK	0	0	0	0	0	0	0	0
AGKS	3	3	3	3	3	3	3	3
TLa1	8	8	8	8	8	8	8	8
VLa1	0	0	0	0	0	0	0	0
VDLa1	0	0	0	0	0	0	0	0
ELa1	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa1	0	0	0	0	0	0	0	0
NG1	0	0	0	0	0	0	0	0
TLa2	8	8	8	8	8	8	8	8
VLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
VDLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
ELa2	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
NG2	0	0	0	0	0	0	0	0
TLa3	8	8	8	8	8	8	8	8
VLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
VDLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
ELa3	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
NG3	0	0	0	0	0	0	0	0

ATC Kodeskemaer

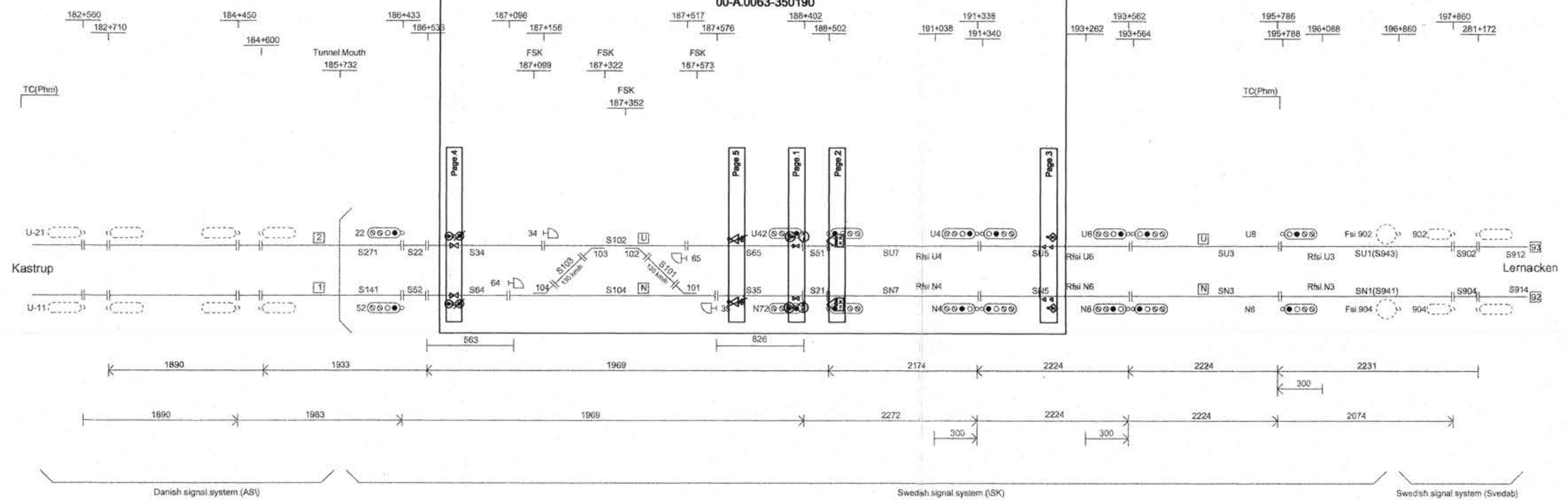
Banestyrelsen	LA Øresund	nr.	Affaser
---------------	------------	-----	---------

Pepparholm (Phm)

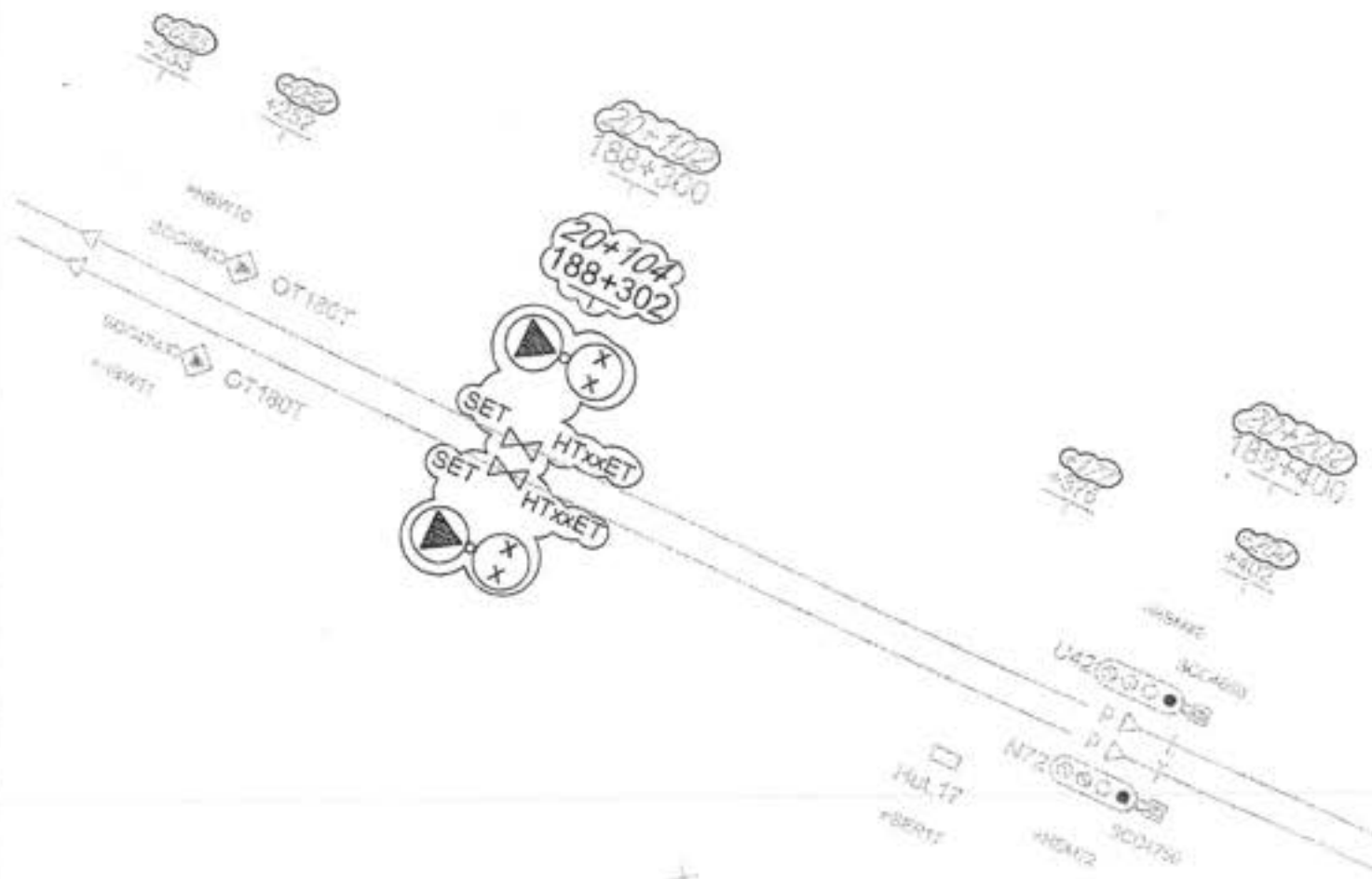
Connection
189+489,925=190+154,000

Connection
197+999,500=201+152,295

00-A.0063-350190



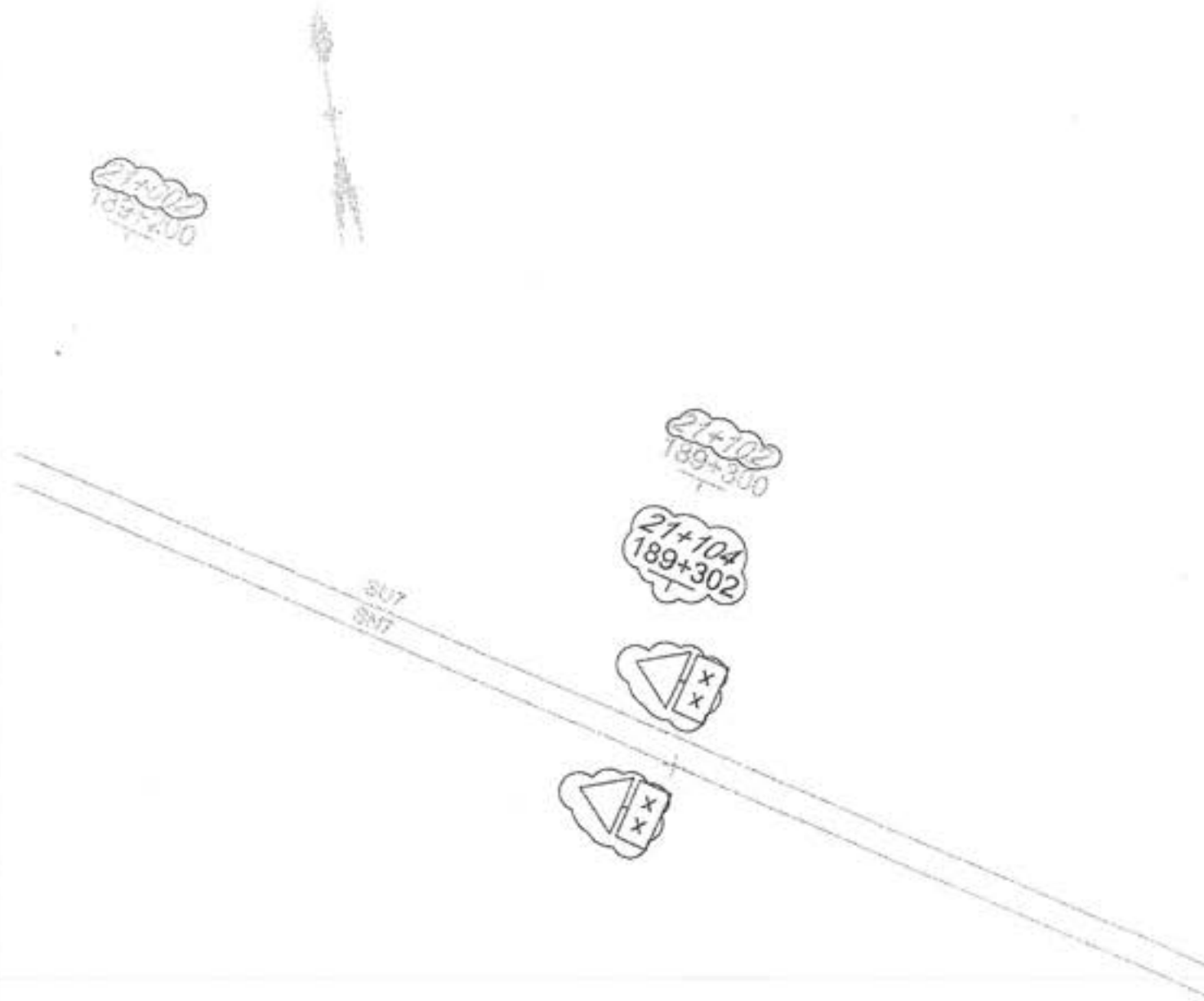
The Øresund Link		Rev.	Drawn	Designed	Checked	Approved	Date
		1	LC	BRUNNEN	BRUNNEN	BRUNNEN	02-04-01
		SIGNALPLAN INTERLOCKING AND ATC SYSTEM CH.18+402 - 23+138 SE9_OVERSIGT					
Page no	0 / 5	Drawing no.	00-A.0063-350190		Rev.		
					0		



Notes

1. CAD system: MicroStation
2. Filename: 350190
3. Scale: 1:1000
4. All measurements according to chainage along referenceline
5. Complete item designation for catenary pole not shown. Please refer to Catenary system.doc
6. Complete item designation for insulation joints and points not shown. Please refer to Track system.doc
7. Chainage in Italics refer to kilometrage system

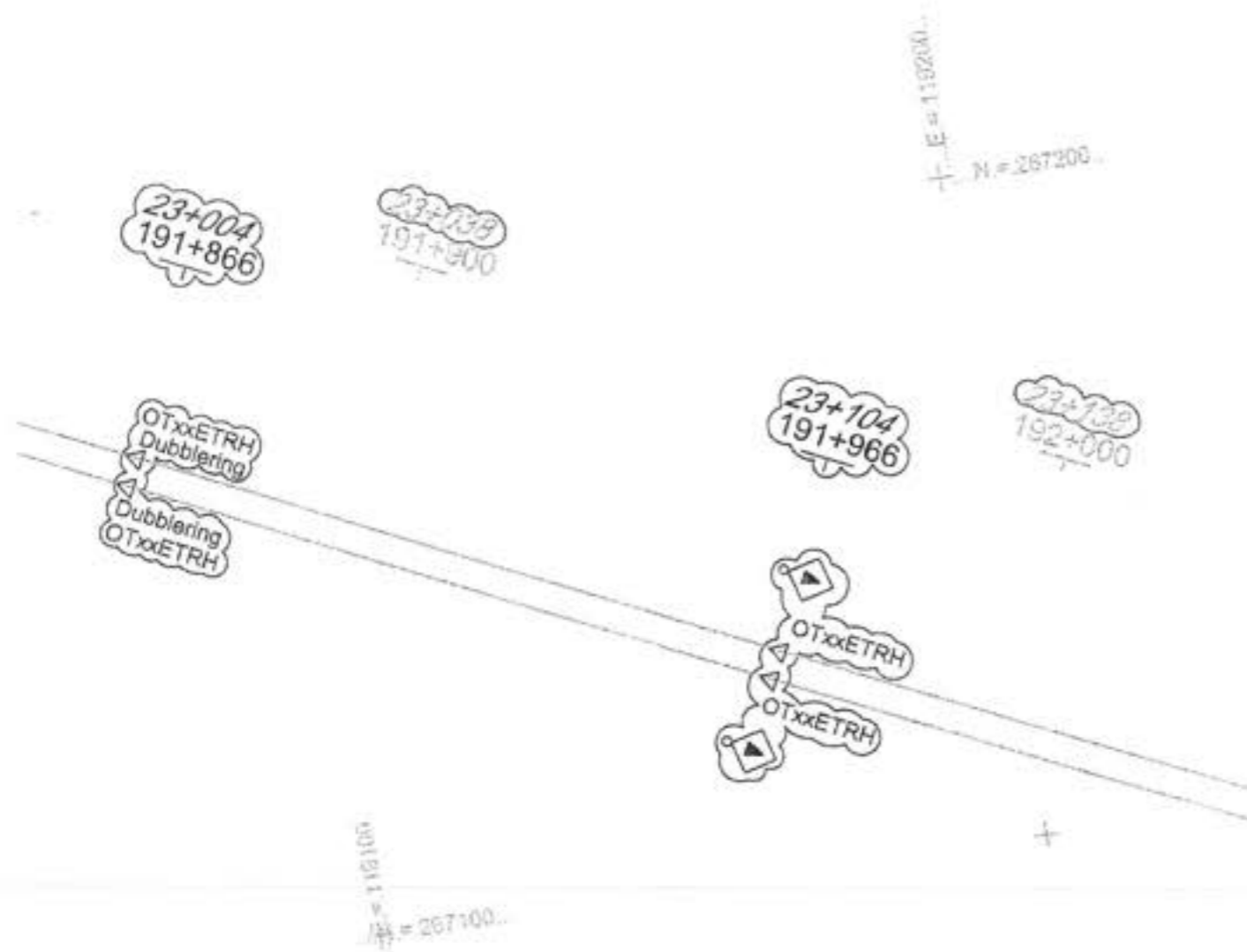
The Øresund Link		Rev.	Drawn	Designed	Checked	Approved	Date
		0	OC LPS	Stavros MOSK JO	Stavros MOSK JO	Stavros MOSK JO	02 04 01
		SIGNALPLAN INTERLOCKING AND ATC SYSTEM CH. 20+102 - 20+202 SEB					
Page No.	Drawing No.	Rev.					
1 / 5	00-A.0063-350190				0		



Notes



1. CAD system: MicroStation
2. Filename: 350190
3. Scale: 1:1000
4. All measurements according to chainage along referenceline
5. Complete item designation for catenary pole not shown. Please refer to Catenary system.doc
6. Complete item designation for insulation joints and points not shown. Please refer to Track system.doc
7. Chainage in italics refer to kilometrage system

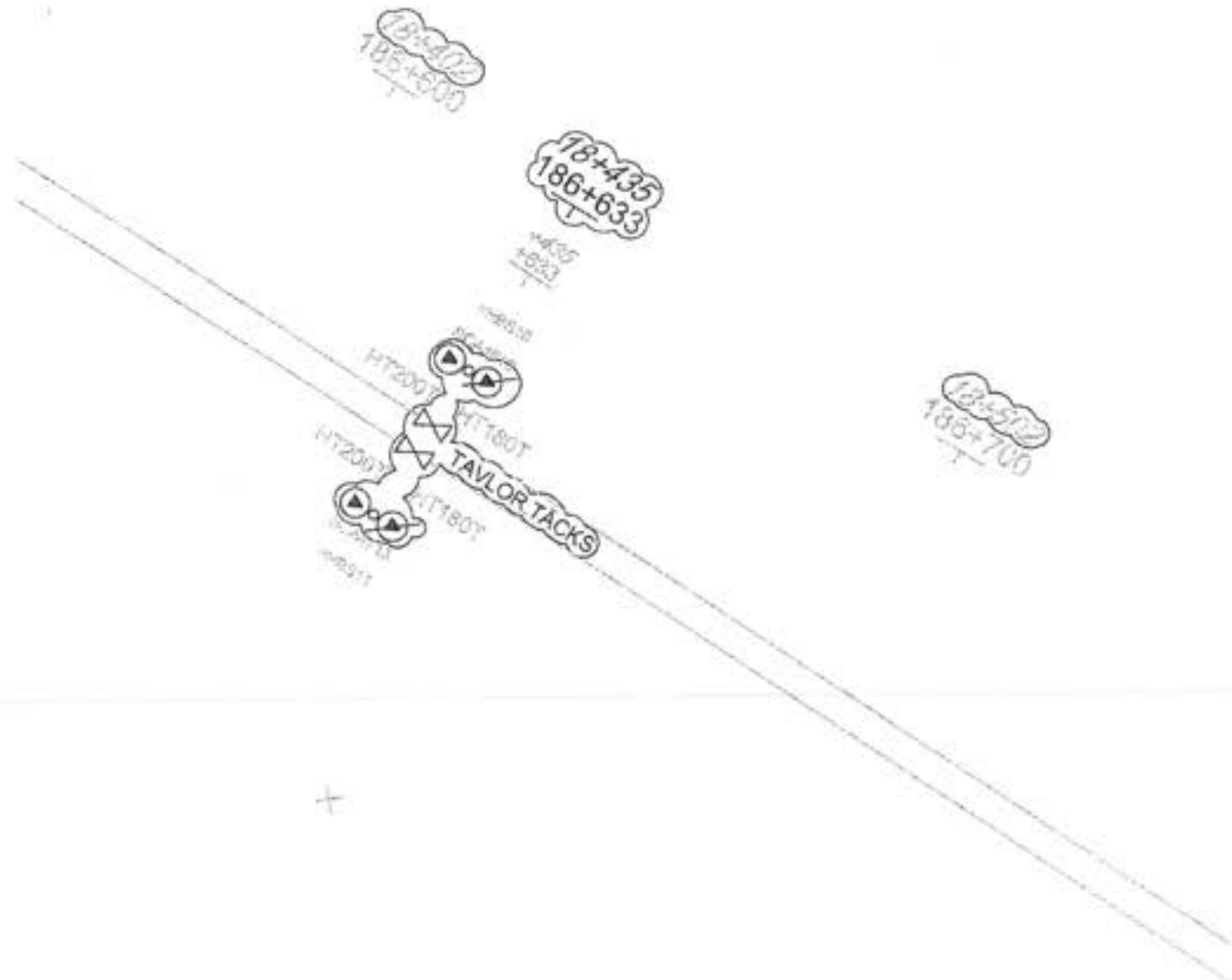
The Öresund Link		Rev.	Drawn	Designed	Checked	Approved	Date
		0	BC LPS	Reviewed WISSE JC	Reviewed WISSE 3rd	Reviewed WISSE Gjg	02-04-01
		SIGNALPLAN INTERLOCKING AND ATC SYSTEM CH.21+002 - 21+104 SE9					
		Page no.	Drawing no.		Rev.		
		2 / 5	00-A.0063-350190		0		



Notes

1. CAD system: MicroStation
2. Filename: 350190
3. Scale: 1:1000
4. All measurements according to chainage along referenceline
5. Complete item designation for catenary pole not shown. Please refer to Catenary system.doc
6. Complete item designation for insulation joints and points not shown. Please refer to Track system.doc
7. Chainage in italics refer to kilometrage system

The Øresund Link					
					
					
Rev	Drawn	Designed	Checked	Approved	Date
0	HC LPS	Reviewed SRSSE JG	Reviewed SRSSE JG	Reviewed SRSSE JG	12/04/01
SIGNALPLAN INTERLOCKING AND ATC SYSTEM CH.23+004 - 23+138 SE9					
Page no	Drawing no			Rev	
3 / 5	01-A 0063-350190			0	



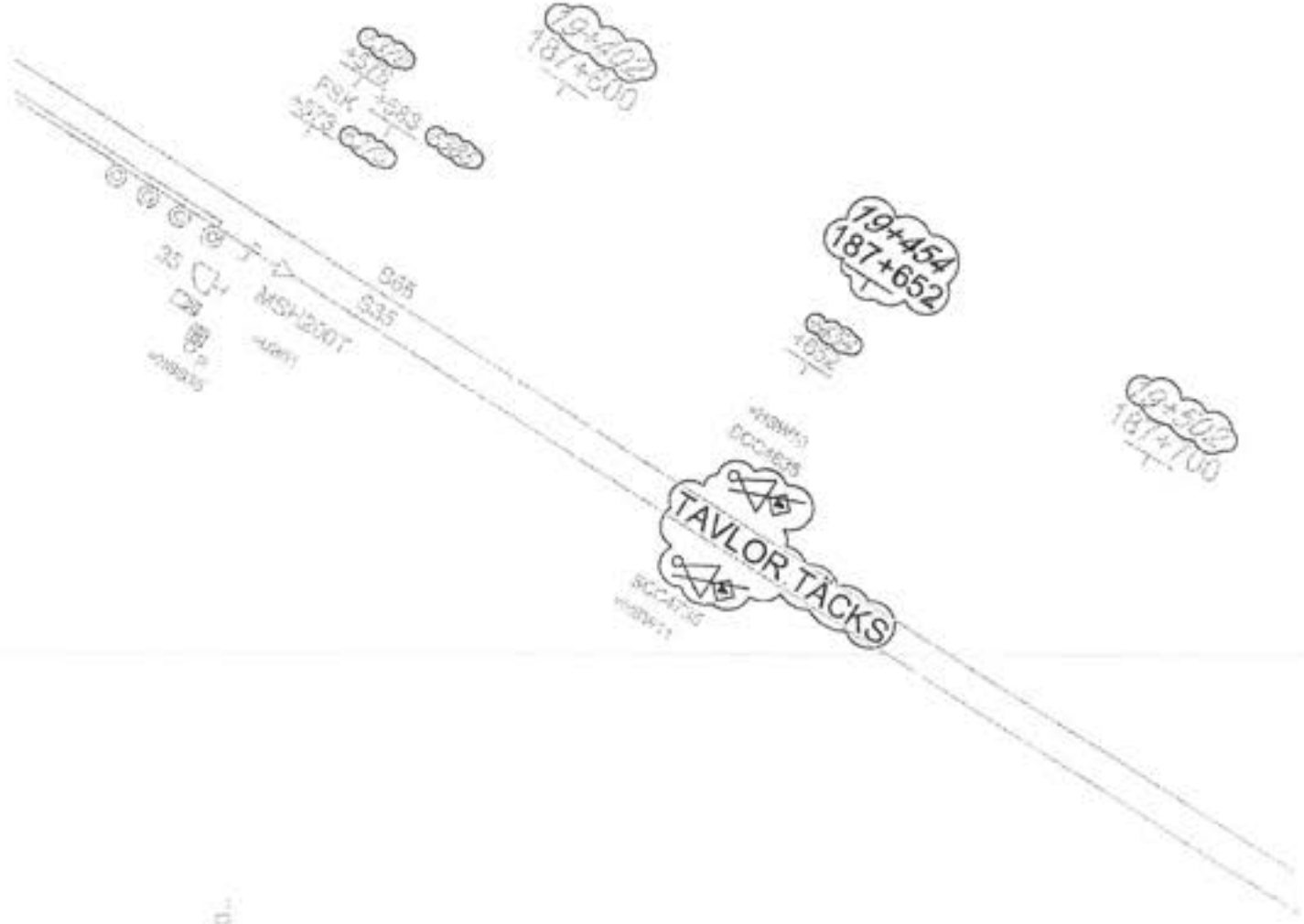
Notes

1. CAD system: MicroStation
2. Filename: 350190
3. Scale: 1:1000
4. All measurements according to chainage along referenceline
5. Complete item designation for catenary pole not shown. Please refer to Catenary system.doc
6. Complete item designation for insulation joints and points not shown. Please refer to Track system.doc
7. Chainage in italics refer to kilometrage system

The Øresund Link		Rev.	Drawn	Designed	Checked	Approved	Date
		2	SC LPS	Reviewed SROSE JD	Reviewed SROSE SW	Reviewed SROSE SW	02-04-01
		SIGNALPLAN INTERLOCKING AND ATC SYSTEM CH. 18+402 - 18+502 SE9					
Appr.no	Drawing no	Rev					
4 / 5	01-A 00R3.350190	0					

Notes

- 1. CAD system: MicroStation
- 2. Filename: 350190
- 3. Scale: 1:1000
- 4. All measurements according to chainage along referenceline
- 5. Complete item designation for catenary pole not shown. Please refer to Catenary system.doc
- 6. Complete item designation for insulation joints and points not shown. Please refer to Track system.doc
- 7. Chainage in italics refer to kilometrage system



The Øresund Link		Rev	Drawn	Designed	Checked	Approved	Date
		0	GC LPS	Reviewed SPOSE JO	Reviewed SPOSE JW	Reviewed SPOSE JW	10-04-01
		SIGNALPLAN INTERLOCKING AND ATC SYSTEM CH. 19+402 - 19+502 SE9					
		Page no	Drawing no		Rev		
		5 / 5	01.R.0063.358002		0		

0 Tillfälliga hastighetsnedsättningar Öresundsbron

0.1 Förutsättningar

Nedsättningssystemet bygger på sektioner som skall hastighetsnedsättas. I normalfallen använder man sig endast av börjanpunkter med tillhörande förvarningar. Börjanpunkterna har samtidigt funktionen att avsluta en nedsättning i motsatt riktning. Det betyder att man även vid nedsättningar som omfattar mer än en sektion i princip endast lägger ut en börjanpunkt med tillhörande förvarningar.

0.1.1 Viktiga undantag

Det finns dock två viktiga undantag. Det ena är om nedsättningen går över teknikgränsen. I ett sådant fall skall alltid extra hastighetstavlor och extra uppdateringsbalisgrupper för det andra landets ATC läggas vid teknikgränsen. Det andra undantaget är när den ena av flera angränsande nedsättningar omfattar en sektion med växlar som vid Peberholm och Lernacken. Sektioner som omfattar Peberholm och Lernacken måste då utrustas på angränsande spår.

0.2 Utförande

Alla nedsättningar gäller en hastighetssänkning på mer än 40 km/h vilket innebär att alla förvarningar skall dubbleras.

Signalstyrda förvarningar skall inte användas på Öresundsbrokonsortiets spår. Växlarna på Peberholm och Lernacken gör att nedsättningarna där och angränsande sektioner kan slå igenom på båda spåren och därför måste förvarning ske på båda spåren. De förvarningar gällande endast ett spår som läggs vid Lernacken i riktning mot Danmark på Banverkets spår utrustas med signalstyrning.

0.2.1 Beteckningar

I riktning från Sverige till Danmark går tåg med udda nummer som möter signaler med udda nummer.

Börjanpunkterna på nedsättningarna numreras enligt samma princip med udda nummer mot DK och jämna mot SE. Alla börjanpunkter på svenskt ATC benämns SE följt av ett nummer enligt ovan samt U och/eller N beroende på om det gäller upp- och/eller nedspår.

0.2.2 Tavlor

Hastighetsnedsättningarna förses med tavlor enligt BVF 544.94002 "Tillfälliga hastighetsnedsättningar".

Eventuella permanenta hastighetstavlor och tillhörande orienteringstavlor som visar högre hastighet än den tillfälliga nedsättningen skall täckas över.

Balisgrupperna behöver inte ändras eftersom en tillfällig ET-nedsättning endast kan avslutas av ATC-beskedet SET (Slut på ET-nedsättning).

I kodtabeller finns angivet vilka tavlor som skall placeras ut respektive övertäckas för börjanpunkterna.

0.2.3 Indelning

Peberholm görs till en sektion med gränsen i väster vid km 18.275 och i öster vid km 20.104.

Gräns mot Banverket läggs vid landfästet i Sverige vid km 29.119

Avståndet mellan Peberholm och Lärnacken är ca 9km. Detta delas i 4 delar som blir ca 2,2km vardera.



Upplägget blir då enligt följande:

Km-tal	Sektion	Börjanpunkt DK -> SE Nedspår SE2N	Börjanpunkt SE -> DK Nedspår SE11N	Börjanpunkt DK -> SE Uppspår SE2U	Börjanpunkt SE -> DK Uppspår SE11U
18.275					
↓	3				
20.104		SE4N	SE9N	SE4U	SE9U
↓	4				
22.286		SE6N	SE7N	SE6U	SE7U
↓	5				
24.290		SE8N	SE5N	SE8U	SE5U
↓	6				
26.650		SE10N	SE3N	SE10U	SE3U
↓	7				
29.119 (281.134)		SE12N	SE1N	SE12U	SE1U



0.2.4 Placering av balisgrupper




I den mån det varit möjligt har balisgrupperna anpassas till placeringen av trapporna mellan bil och järnvägsdäck på bron.




0.2.5 Förklaring till "Optiskt besked, Avstånd m.m." i kodtabeller.



	HT40		HT80
---	------	---	------

	<		>
---	---	---	---

	OT40		OT80
---	------	---	------

	OT40 + N-spår		OT40 + U-spår		OT80 + N-spår
---	---------------------	---	---------------------	---	---------------------

	OT80 + U-spår		OT40 + 1100m		OT80 + 1100m
---	---------------------	---	--------------------	---	--------------------

	FT		OT + <
---	----	---	--------

9 Sektion 3, SE9, km 20+104

SE9N och SE9U

Dessa nedsättningar gäller hela eller delar av avsnittet sektion 3 som omfattar Peberholm station. Förvarningssträckan till börjanpunkterna för sektion 3 ligger i nerförslut på 15 ‰ på mer än 300m vilket innebär att lutningen kodas 15 ‰. Förvarningarna skall då ligga minst 3000m före börjanpunkterna. Denna placering passar också bra med en trappa. På grund av växlarna på Peberholm måste alltid nedsättningarna läggas på båda spåren oavsett vilket spår som är orsak till nedsättningen.

9.1 Nedsättningar endast på sektion 3

Tavlor

Övertäckning av tavlor gällande riktning SE-DK på sektion 3 utföres enligt kodtabeller för börjanpunkter SE9.

Utrustning

Följande utrustning enligt kodtabeller skall placeras ut vid hastighetsnedsättning för börjanpunkter SE9:

Sektion 3, N- och U-spår.
Kodtabell: SE9N/U xx km/h.

9.2 Nedsättningar över sammanhängande sektioner

9.2.1 Sektion 3 till och med sektion 2 eller längre

Tavlor

Övertäckning av tavlor gällande riktning SE-DK på sektion 3 utföres enligt kodtabeller för börjanpunkter SE9.

Urustning

Följande utrustning enligt kodtabeller skall placeras ut vid hastighetsnedsättning för börjanpunkter SE9:

Sektion 3, N- och U-spår till och med sektion 2, N- och U-spår eller längre.

Kodtabell: SE9N/U xx km/h.

Kodtabell: SE2/SE11 xx km/h, N- och U-spår vid sammansatta sektioner.

Sektion 3, N- och U-spår till och med sektion 2, N-spår eller längre.

Kodtabell: SE9N/U xx km/h.

Kodtabell: SE2/SE11 xx km/h, N-spår vid sammansatta sektioner.

Sektion 3, N- och U-spår till och med sektion 2, U-spår eller längre.

Kodtabell: SE9N/U xx km/h.

Kodtabell: SE2/SE11 xx km/h, U-spår vid sammansatta sektioner.

9 Sektion 3, SE9, km 20+104

9.1 SE9N/U 40 km/h.

KM-TAL Km+m	SPÅR nr	TAVLA (IP)		BALIS		KODPROPPAR			ATC-besked	Optiskt besked, Avstånd m.m.	Närmaste trappa	Anmärkningar
		Rikt	Typ	P/c	Typ	X	Y	Z				
18+435	N	DK ↑		<								
		SE										
18+435	U	DK ↑		<								
		SE										
19+454	N	DK ↑		OT + <								
		SE										
19+454	U	DK ↑		OT + <								
		SE										
20+104	N	DK ↓↑	HT	AB	F	5	5	10	SET	>		
		SE		BA	F	5	2	4	HT40ET	HT40		
20+104	U	DK ↓↑	HT	AB	F	5	5	10	SET	>		
		SE		BA	F	5	2	4	HT40ET	HT40		
21+104	N	DK ↑		OT40								
		SE										
21+104	U	DK ↑		OT40								
		SE										
23+004	N	DK ↑	OT0	C	F	14	8	5	-15‰ 2900		103B	"dubbling"
		SE		B	F	9	7	0	OT40ETRH			
				A	F	5	12	4				
23+004	U	DK ↑	OT0	C	F	14	8	5	-15‰ 2900		103A	"dubbling"
		SE		B	F	9	7	0	OT40ETRH			
				A	F	5	12	4				
23+104	N	DK ↑	OT	C	F	14	9	5	-15‰ 3000		103B	
		SE		B	F	9	7	0	OT40ETRH	FT		
				A	F	5	12	4				
23+104	U	DK ↑	OT	C	F	14	9	5	-15‰ 3000		103A	
		SE		B	F	9	7	0	OT40ETRH	FT		
				A	F	5	12	4				

HANDL
BV/BRSBE-SW

GRANSKAD
JG

GODKÄND
CMP

GRANSKAD:

REV A
JG

REV B
JG

REV C
AF/HUB *ÅFLJAK*

9.4 SE9N/U 80 km/h.

KM-TAL Km+m	SPÅR une nr	TAVLA (IP)		BALIS		KODPROPPAR			ATC-besked	Optiskt besked, Avstånd m.m.	Närmaste trappa	Anmärkningar
		Rikt	Typ	Plc	Typ	X	Y	Z				
18+435	N		DK ↑ SE		<							
18+435	U		DK ↑ SE		<							
19+454	N		DK ↑ SE		OT + <							
19+454	U		DK ↑ SE		OT + <							
20+104	N		DK ↓↑ SE	HT	AB F BA F	5 5 10 5 2 8		SET HT80ET	> HT80			
20+104	U		DK ↓↑ SE	HT	AB F BA F	5 5 10 5 2 8		SET HT80ET	> HT80			
21+104	N		DK ↑ SE		OT80							
21+104	U		DK ↑ SE		OT80							
23+004	N		DK ↑ SE	OT0	C F B F A F	14 8 5 9 7 0 5 12 8		-15‰ 2900 OT80ETRH		103B	"dubblering"	
23+004	U		DK ↑ SE	OT0	C F B F A F	14 8 5 9 7 0 5 12 8		-15‰ 2900 OT80ETRH		103A	"dubblering"	
23+104	N		DK ↑ SE	OT	C F B F A F	14 9 5 9 7 0 5 12 8		-15‰ 3000 OT80ETRH	FT	103B		
23+104	U		DK ↑ SE	OT	C F B F A F	14 9 5 9 7 0 5 12 8		-15‰ 3000 OT80ETRH	FT	103A		

 HANDL
BV/BRSE-SW

GRANSKAD
JG

GÖRKÄND
CMP

 GRANSKAD:

REV A
JG

REV B
JG

REV C
AF/HUB

ÄF/JAL

Dokumentation

Nedenfor oplyste tegninger anvendes ved udlægning af danske La - baliser og svenske baliser i sektion 3 - 2

Bemærk! Kun gældende versioner af nedenstående dokumentation må anvendes.

Tegningsnavn	Udgave	Tegningsnr.	Side
Peberholm - Københavns Lufthavn Kastrup Fra Sverige mod Danmark Sektion 2 Hovedspor 1 "Nedspår"	03.01 15.09.2005	SE-DK 02.01	1 af 1
Peberholm - Københavns Lufthavn Kastrup Fra Sverige mod Danmark Sektion 2 Hovedspor 2 "Uppspår"	03.01 15.09.2005	SE-DK 02.02	1 af 1

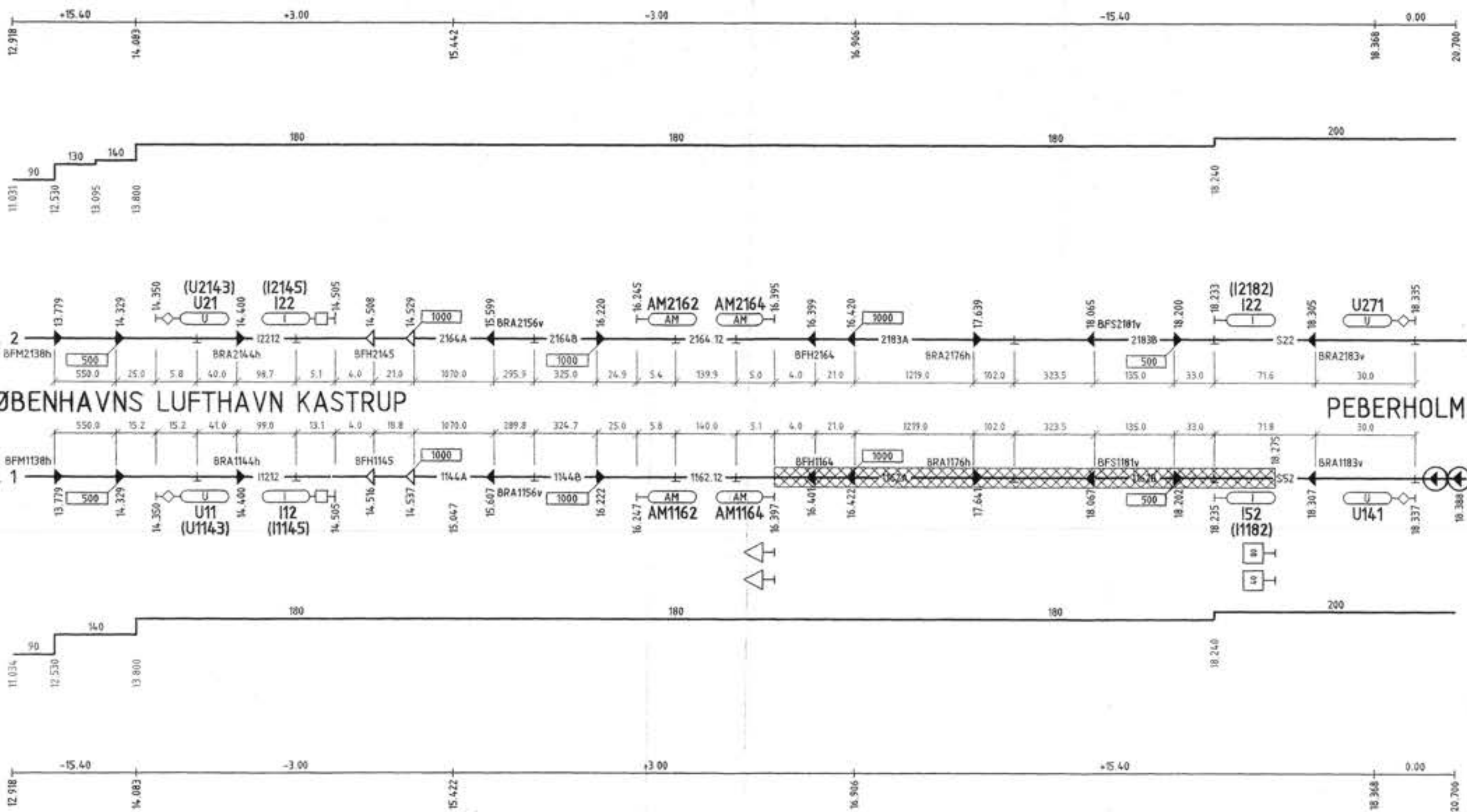
Tegningsnavn	Signal ID	Filnavn	Dato	Del	Version
ATC kodeskemaer, Banestyrelsen LA Øresund	LA40_AM1/2164	002T01TP.18A	10-1-2001	1-2	0
ATC kodeskemaer, Banestyrelsen LA Øresund	LA80_AM1/2164	002T01TP.2GA	10-1-2001	1-2	0

Tegningsnavn	Udgave	Tegningsnr.	Side
Signalplan Interlocking and ATC system CH 18+402 - 23+138, SE9 Oversigt	02-04-2001, Rev. 0	00-A0063-350190	0/5
Signalplan Interlocking and ATC system CH 20+102 - 20+202, SE9	02-04-2001, Rev. 0	00-A0063-350190	1/5
Signalplan Interlocking and ATC system CH 21+002 - 21+104, SE9	02-04-2001, Rev. 0	00-A0063-350190	2/5
Signalplan Interlocking and ATC system CH 23+004 - 23+138, SE9	02-04-2001, Rev. 0	00-A0063-350190	3/5
Signalplan Interlocking and ATC system CH 18+402 - 18+502, SE9	02-04-2001, Rev. 0	00-A0063-350190	4/5
Signalplan Interlocking and ATC system CH 19+402 - 19+502, SE9	02-04-2001, Rev. 0	00-A0063-350190	5/5
Tilfældige hastighedsnedsætninger Øresundsbron	Rev. D 2014-07-02		3 (27)
Tilfældige hastighedsnedsætninger Øresundsbron	Rev. D 2014-07-02		4 (27)
Tilfældige hastighedsnedsætninger Øresundsbron	Rev. D 2014-07-02		5 (27)
Tilfældige hastighedsnedsætninger Øresundsbron	Rev. D 2014-07-02		23 (27)
Tilfældige hastighedsnedsætninger Øresundsbron, 2.3 SE2/SE11 40 km/h, N- og U-spår ved sammansatte sektioner	Rev. C	-	18/70
Tilfældige hastighedsnedsætninger Øresundsbron, 2.4 SE2/SE11 40 km/h, N-spår ved sammansatte sektioner	Rev. C	-	19/70
Tilfældige hastighedsnedsætninger Øresundsbron, 2.5 SE2/SE11 40 km/h, U-spår ved sammansatte sektioner	Rev. C	-	20/70
Tilfældige hastighedsnedsætninger Øresundsbron, 2.6 SE2/SE11 80 km/h, N- og U-spår ved sammansatte sektioner	Rev. C	-	21/70

							
04		02.07.2014	JAK	Dato	21.03.2001	Sektion 3 - 2 Fra Sverige mod Danmark La/Sth-nedsætninger	
03		15.09.2005	BOJ	Bearb.	SW		
02		14.08.2003	ECP	Kontr.	ECP		
01		01.08.2003	ECP	Godk.			
Vers.	Ændringer	Dato	Bearb.	Atkins Danmark, Rådgivning Sikring A Plestræde 58, 1112 Kbh.			
						Side 1/2	
						Faneblad 19	

Tillfälliga hastighetsnedsättningar Öresundsbron, 2.7 SE2/SE11 80 km/h, N-spår vid sammansatta sektioner	Rev. C	-	22/70
Tillfälliga hastighetsnedsättningar Öresundsbron, 2.8 SE2/SE11 80 km/h, U-spår vid sammansatta sektioner	Rev. C	-	23/70
Tillfälliga hastighetsnedsättningar Öresundsbron, 9.1 SE9N/U 40 km/h	Rev. C	-	50/70
Tillfälliga hastighetsnedsättningar Öresundsbron, 9.4 SE9N/U 80 km/h	Rev. C	-	53/70

STRÆKNINGSNUMMER 126016
 ATC-RETNING Cph-Phm=A
 ATC-RETNING Phm-Cph=b



PEBERHOLM - KØBENHAVNS LUFTHAVN KASTRUP

NOTE:

Kun de angivne kilometreringer ved La-baliserne må anvendes, øvrige kilometreringer er vejledende.

BEMÆRK:

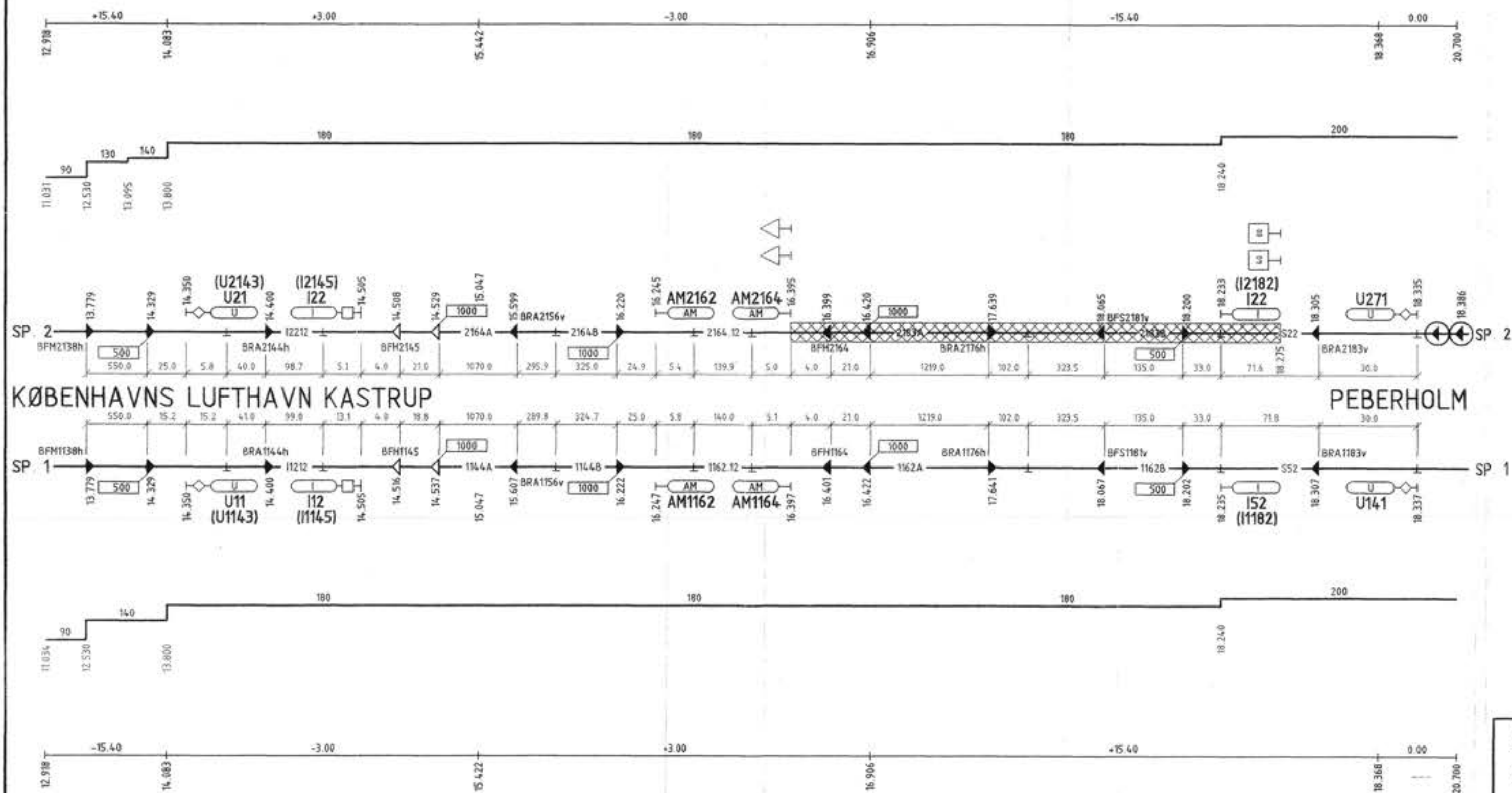
Denne tegning er lavet på baggrund af tegning 47 nr. 5417.

SIGNATURFORKLARING:

- La-Sektion.
- La-Balise med kilometrering.
- Hastighedsnedsættelse følger.
- Hastighedsnedsættelse begynder.
- Hastighedsnedsættelse ophører.

	Verificeret 22.03.01 ALX	Adresse Banedanmark Amerika Plads 15 2100 København Ø	Projektering Atkins Danmark A/S Arne Jacobsens Allé 17 2300 København S
	Afleveret Godkendt af Banedanmark <i>Michael W. Nielsen</i>		
Klasse: 1. udgave Dato og Initialer	Seneste udgave Dato og Initialer 07.11.05 BBY	Mål Enhed	Tegningsnavn Peberholm - Københavns Lufthavn Kastrup Fra Sverige mod Danmark Sektion 2 Hovedspor 1 "Nedspår"
Udarbejdet 15.01.2001 MKR	15.09.2005 MKR		
Kontrolleret 31.01.2001 BBY	07.11.05 BBY		
Godkendt 07.11.05 SM/WM			
© Copyright Banedanmark	Sprog Udgave 03.01 15.09.2005	Tegningsnr. SE-DK 02.01	Side/af sider 1 af 1

ATC-RETNING Cph-Phm=A
 ATC-RETNING Phm-Cph=b



NOTE:

Kun de angivne kilometreringer ved La-baliserne må anvendes, øvrige kilometreringer er vejledende.

BEMÆRK:

Denne tegning er lavet på baggrund af tegning 47 nr. 5417.

SIGNATURFORKLARING:

- La-Sektion.
- La-Balise med kilometrering.
- Hastighedsnedsættelse følger.
- Hastighedsnedsættelse begynder.
- Hastighedsnedsættelse ophører.

KØBENHAVNS LUFTHAVN KASTRUP

PEBERHOLM

PEBERHOLM - KØBENHAVNS LUFTHAVN KASTRUP

		Verifieret 22.03.01 ALX	Adresse Banedanmark Amerika Plads 15 2100 København Ø	Projektering Atkins Danmark A/S Arne Jacobsens Allé 17 2300 København S
		Godkendt af Banedanmark <i>Michael W. Nielsen</i>		
Klasse: 1. udgave Dato og initialer	Seneste udgave Dato og initialer MNI	Tegningsnavn Peberholm - Københavns Lufthavn Kastrup Fra Sverige mod Danmark Sektion 2 Hovedspor 2 "Uppspår"		Side/af sider 1 af 1
Udarbejdet 15.01.2001 MKR	15.09.2005 MKR	Tegningsnr. SE-DK 02.02		
Kontrolleret 31.01.2001 BBY	Godkendt 07.11.05 BBY	Udgave 03.01 15.09.2005		
© Copyright Banedanmark	Sprog	Udgave		

nrstr 2000 Tegnr 23.01.01 Kontr. 25.01.01
 Sig. MUX ER BBY
 a b c d e f g h i j k l m n o p q r s t u v w x y z

Strækning	Kilometrering	Spor	Retning	Version	Dato	Del
90	1878	40	A	0	10-1-2001	1/2

Balisetype	La	Ekstra Balise	Signal ID	LA40_AM1/2164
Forsignalering		SSE	Filnavn	002T01TP.16A
Linieleder		SNR		

Telegram:	0	1	2	3	4	5	6	7
ZLa1T								
ZLa1I	90	0	0	0	0	0	0	0
LLa1T								
LLa1I	1878	0	0	0	0	0	0	0
NG1T								
ZLa2T								
ZLa2I	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa2T								
LLa2I	0	0	0	0	0	0	0	0
NG2T								
ZLa3T								
ZLa3I	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa3T								
LLa3I	0	0	0	0	0	0	0	0
NG3T								
OK	3	0	0	0	0	0	0	0
AGKS	3	3	3	3	3	3	3	3
TLa1	2	8	8	8	8	8	8	8
VLa1	40	0	0	0	0	0	0	0
VDLa1	0	0	0	0	0	0	0	0
ZLa1	80	0	0	0	0	0	0	0
LLa1	1900	0	0	0	0	0	0	0
NG1	-16	0	0	0	0	0	0	0
TLa2	8	8	8	8	8	8	8	8
VLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
VDLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
ZLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
NG2	0	0	0	0	0	0	0	0
TLa3	8	8	8	8	8	8	8	8
VLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
VDLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
ZLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
NG3	0	0	0	0	0	0	0	0

ATC Kodeskemaer

Banestyrelsen	LA Øresund	nr.	Affæser
---------------	------------	-----	---------

nr	2000	Legn	23.01.01	Kontr	25.01.01	Prov. ett. udførelsen
Sig	Mud	FA	BBY			

Strækning	Kilometrering	Spor	Retning	Version	Dato	Del
90	1878	40	A	0	10-1-2001	2/2

Signal ID LA40 AM1/2164
 Filnavn 002T01TP.18A

Telegram:	8	9	10	11	12	13	14	15
ZLa1T								
ZLa1I	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa1T								
LLa1I	0	0	0	0	0	0	0	0
NC1T								
ZLa2T								
ZLa2I	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa2T								
LLa2I	0	0	0	0	0	0	0	0
NC2T								
ZLa3T								
ZLa3I	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa3T								
LLa3I	0	0	0	0	0	0	0	0
NC3T								
GK	0	0	0	0	0	0	0	0
ACKS	3	3	3	3	3	3	3	3
TLa1	8	8	8	8	8	8	8	8
VLa1	0	0	0	0	0	0	0	0
VDLa1	0	0	0	0	0	0	0	0
ZLa1	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa1	0	0	0	0	0	0	0	0
NC1	0	0	0	0	0	0	0	0
TLa2	8	8	8	8	8	8	8	8
VLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
VDLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
ZLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
NC2	0	0	0	0	0	0	0	0
TLa3	8	8	8	8	8	8	8	8
VLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
VDLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
ZLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
NC3	0	0	0	0	0	0	0	0

ATC Kodeskemaer

Banestyrelsen	LA Øresund	nr.	Attest
---------------	------------	-----	--------

Instr. Tegnr. Kvalitet. Navn eller udtørelsen
 2000 23.01.01 26.01.01
 Sida ~~MKS~~ ~~LR~~ ZBY

Strækning	Kilometrering	Spør	Retning	Version	Dato	Del
90	1878	80	A	0	10-1-2001	1/2

Balisetype La Ekstra Balise Signal ID LA80 AM1/2164
 Forsignaling SBE
 Linieføder SNR Filnavn 002Y01P.2CA

Telegram:	0	1	2	3	4	5	6	7
ZLa1T								
ZLa1I	90	0	0	0	0	0	0	0
LLa1T								
LLa1I	1878	0	0	0	0	0	0	0
NG1T								
ZLa2T								
ZLa2I	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa2T								
LLa2I	0	0	0	0	0	0	0	0
NG2T								
ZLa3T								
ZLa3I	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa3T								
LLa3I	0	0	0	0	0	0	0	0
NG3T								
GK	3	0	0	0	0	0	0	0
AGKS	3	3	3	3	3	3	3	3
TLa1	2	8	8	8	8	8	8	8
VLa1	80	0	0	0	0	0	0	0
VDLa1	0	0	0	0	0	0	0	0
ZLa1	80	0	0	0	0	0	0	0
LLa1	1900	0	0	0	0	0	0	0
NG1	-16	0	0	0	0	0	0	0
TLa2	8	8	8	8	8	8	8	8
VLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
VDLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
ZLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
NG2	0	0	0	0	0	0	0	0
TLa3	8	8	8	8	8	8	8	8
VLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
VDLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
ZLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
NG3	0	0	0	0	0	0	0	0

ATC Kodeskemaer

Banestyrelsen	LA Øresund	nr.	Affeser
---------------	------------	-----	---------

2000 23.01.01 25.01.01
 S1a MKJ BBY
 Korte rev. aft. udførelsen

Strækning	Kilometrering	Spor	Retning	Version	Dato	Del
90	1878	80	A	0	10-1-2001	2/2

Signal ID LA80 AM1/2164
 Filnavn 002T01TP.2GA

Telegram:	8	9	10	11	12	13	14	15
ZLa1T								
ZLa1I	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa1T								
LLa1I	0	0	0	0	0	0	0	0
NG1T								
ZLa2T								
ZLa2I	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa2T								
LLa2I	0	0	0	0	0	0	0	0
NG2T								
ZLa3T								
ZLa3I	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa3T								
LLa3I	0	0	0	0	0	0	0	0
NG3T								
GK	0	0	0	0	0	0	0	0
MGKS	3	3	3	3	3	3	3	3
TLa1	8	8	8	8	8	8	8	8
VLa1	0	0	0	0	0	0	0	0
VDLa1	0	0	0	0	0	0	0	0
ZLa1	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa1	0	0	0	0	0	0	0	0
NG1	0	0	0	0	0	0	0	0
TLa2	8	8	8	8	8	8	8	8
VLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
VDLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
ZLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa2	0	0	0	0	0	0	0	0
NG2	0	0	0	0	0	0	0	0
TLa3	8	8	8	8	8	8	8	8
VLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
VDLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
ZLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
LLa3	0	0	0	0	0	0	0	0
NG3	0	0	0	0	0	0	0	0

ATC Kodeskemaer

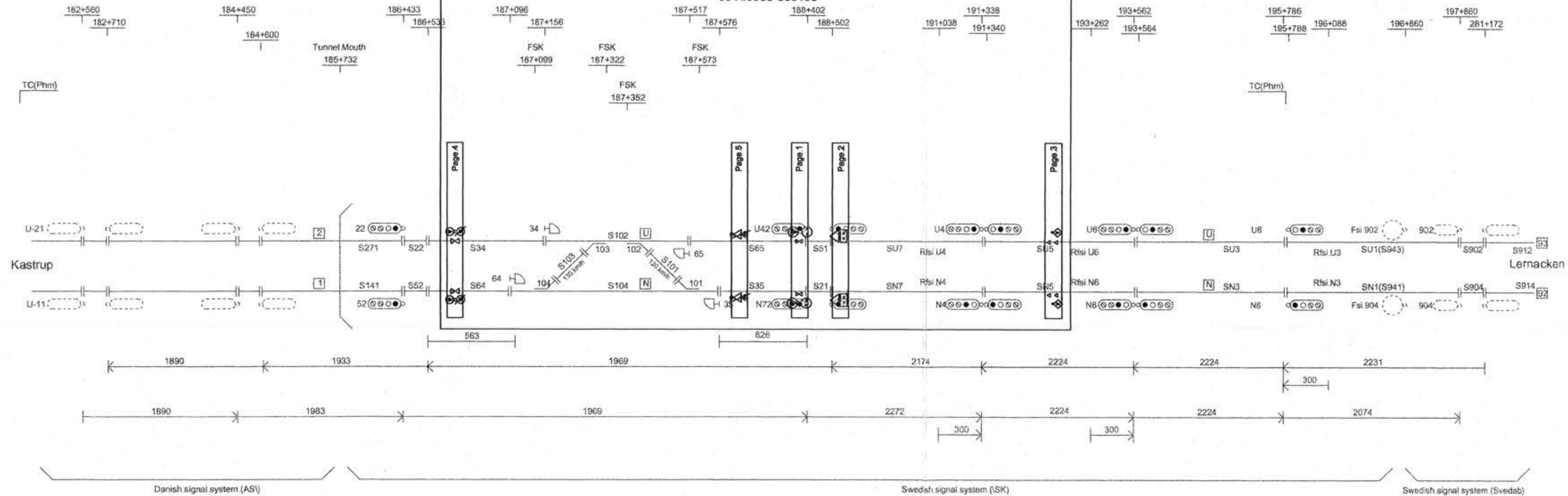
Banestyrelsen	LA Øresund	nr.	A'over
---------------	------------	-----	--------



Pepparholm (Phm)

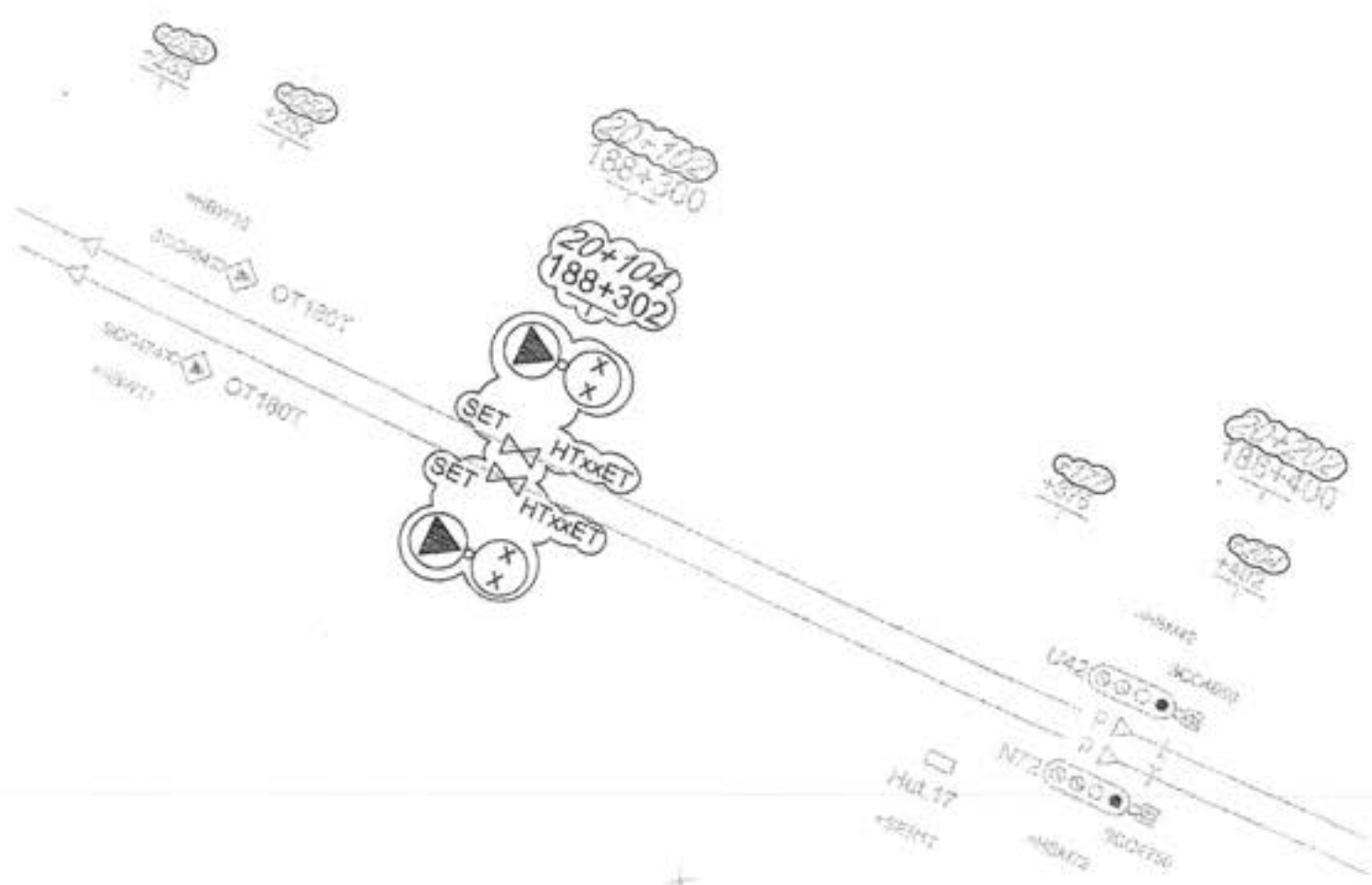
Connection
189+489,925=190+154,000

Connection
197+999,500=281+152,295

00-A.0063-350190



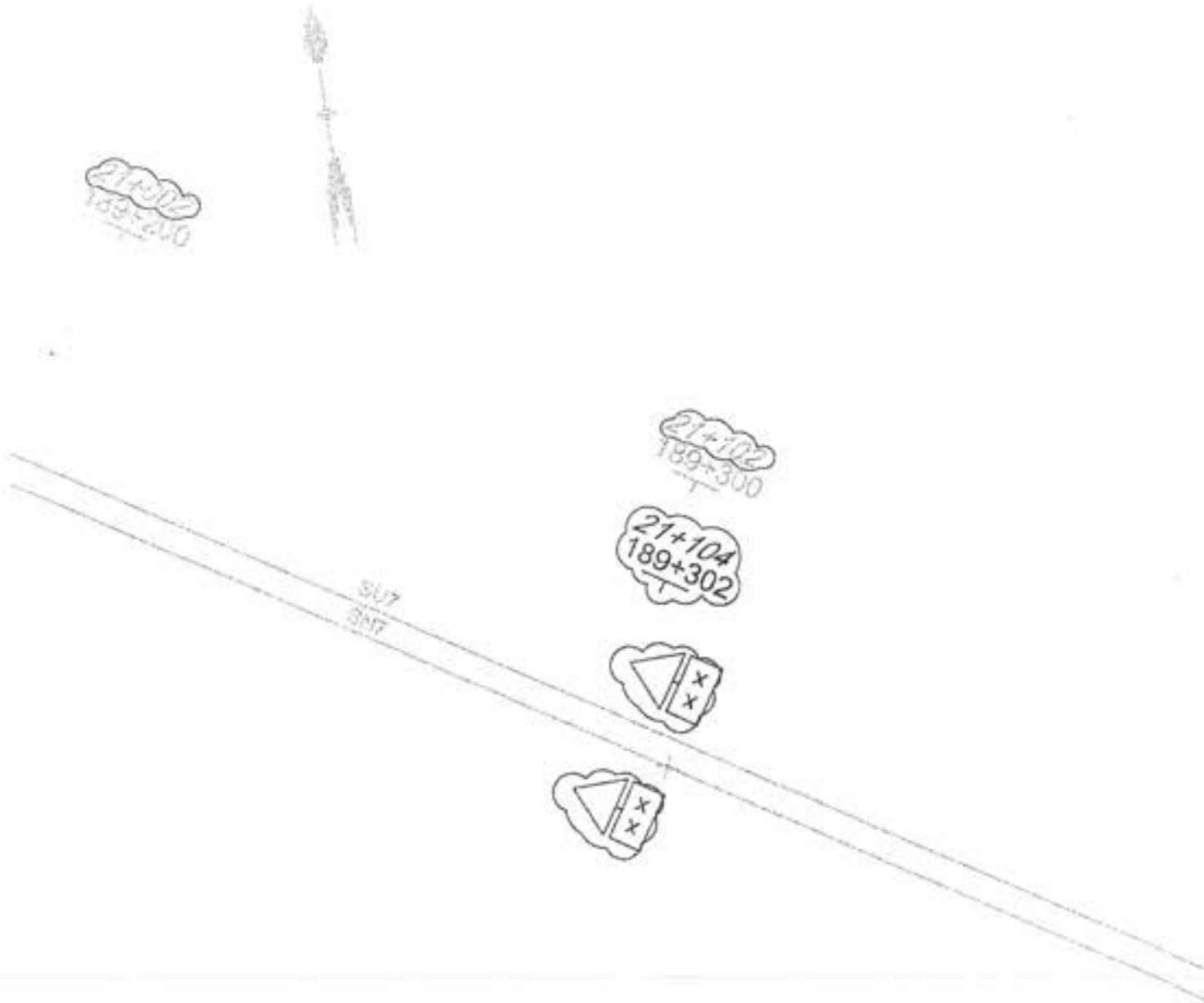
The Øresund Link		Rev.	Drawn	Designed	Checked	Approved	Date
		1	U/S	Benjamin Andersson JL	Benjamin Andersson SW	Benjamin Andersson JP	09-04-01
		SIGNAL PLAN INTERLOCKING AND ATC SYSTEM CH. 18+402 - 23+138 SE9, OVERSIGT					
Page no.	Drawing no.	Rev.					
0 / 5	00-A.0063-350190	0					



Notes

1. CAD system: MicroStation
2. Filename: 350190
3. Scale: 1:1000
4. All measurements according to chainage along referenceline
5. Complete item designation for catenary pole not shown. Please refer to Catenary system.doc
6. Complete item designation for insulation joints and points not shown. Please refer to Track system.doc
7. Chainage in italics refer to kilometrage system

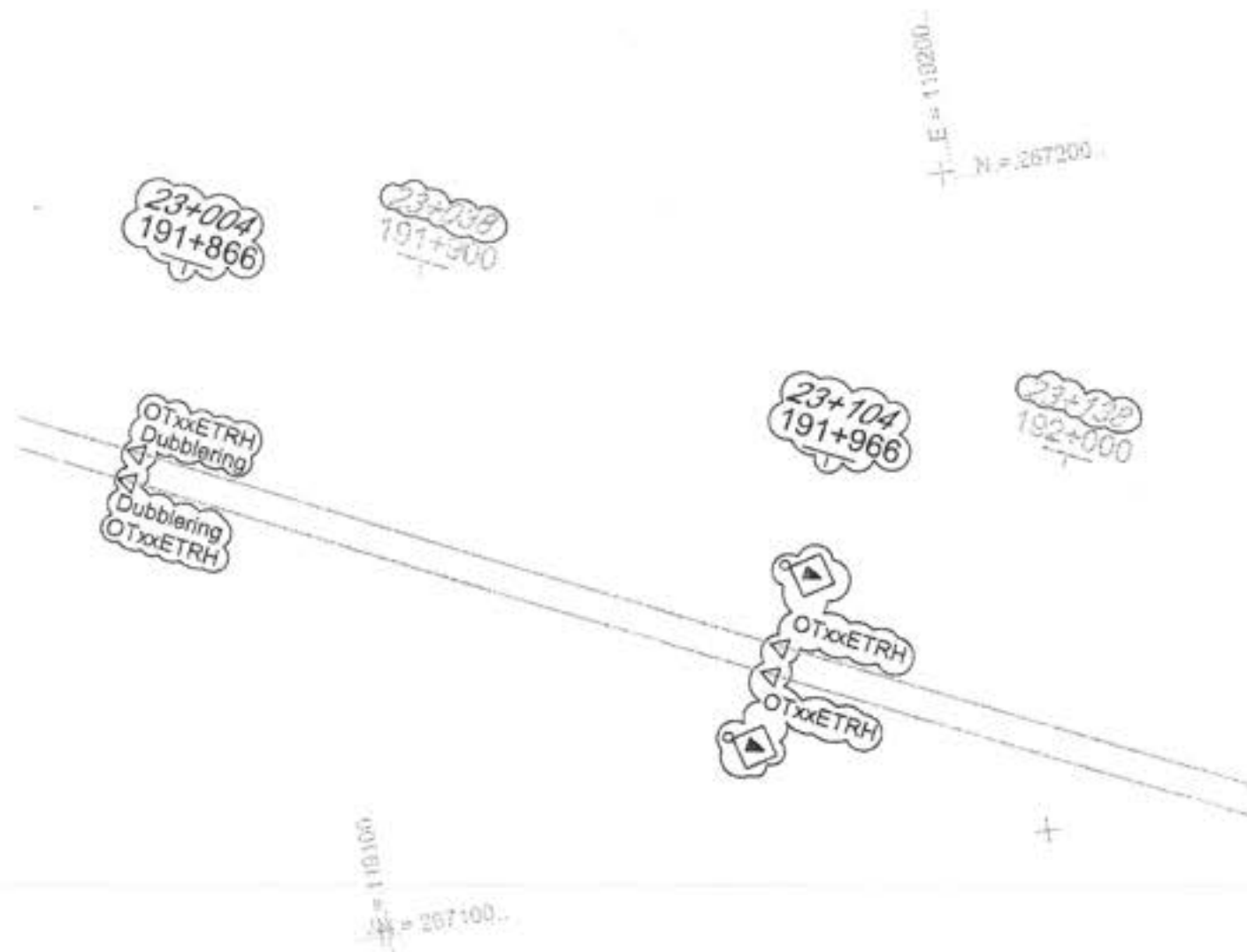
The Øresund Link		Rev	Drawn	Designed	Checked	Approved	Date
		0	BC LPH	Markus WIKER JD	Baron BRON JW	Baron BRON JW	02-04-01
		SIGNALPLAN INTERLOCKING AND ATC SYSTEM CH.20+102 - 20+202 SE9					
Pages:	1 / 5	Drawings:	00-A.0063-350190			Rev:	0



Notes



1. CAD system: MicroStation
2. Filename: 350190
3. Scale: 1:1000
4. All measurements according to chainage along referenceline
5. Complete item designation for catenary pole not shown. Please refer to Catenary system.doc
6. Complete item designation for insulation joints and points not shown. Please refer to Track system.doc
7. Chainage in italics refer to kilometrage system

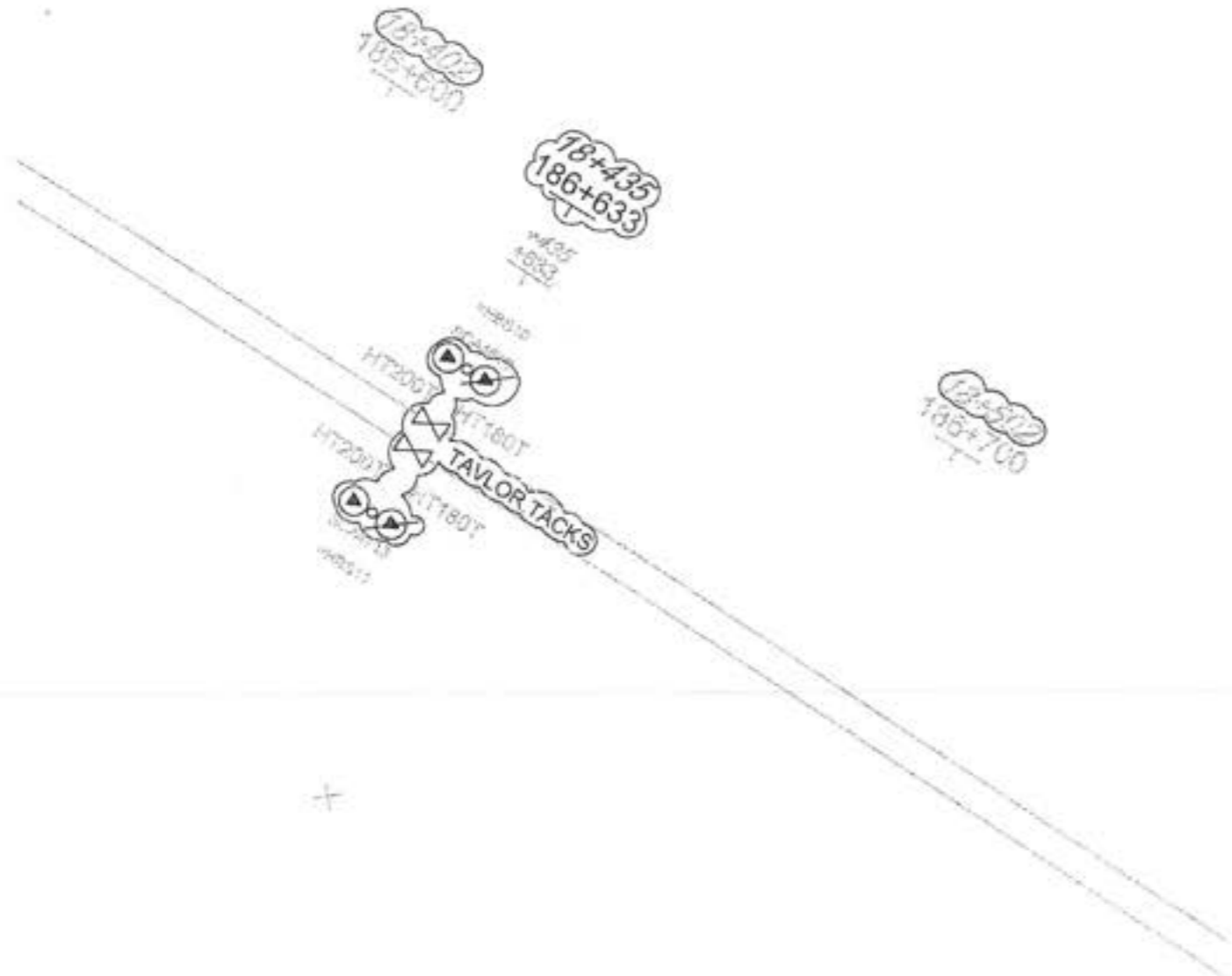
The Öresund Link		Rev.	Drawn	Designed	Checked	Approved	Date
		0	BO LPS	Revised BRON JC	Revised SPOEL 3rd	Revised BRON 4th	00-04-01
		SIGNALPLAN INTERLOCKING AND ATC SYSTEM CH 21+002 - 21+104 SE9					
Page no.	Drawing no.				Rev.		
2 / 5	00-A.0063-350190				0		



Notes

1. CAD system: MicroStation
2. Filename: 350190
3. Scale: 1:1000
4. All measurements according to chainage along referenceline
5. Complete item designation for catenary pole not shown. Please refer to Catenary system.doc
6. Complete item designation for insulation joints and points not shown. Please refer to Track system.doc
7. Chainage in italics refer to kilometrage system

The Ground Link		Rev.	Drawn	Design	Checked	Approved	Date
		1	BC LPS	Emmanuel SICOURT JC	Emmanuel SICOURT JC	Emmanuel SICOURT JC	03-04-01
SIGNALPLAN INTERLOCKING AND ATC SYSTEM CH.23+004 - 23+138 SE9							
		Page no	Drawing no		Rev.		
		3 / 5	00.A 0063.358002		0		



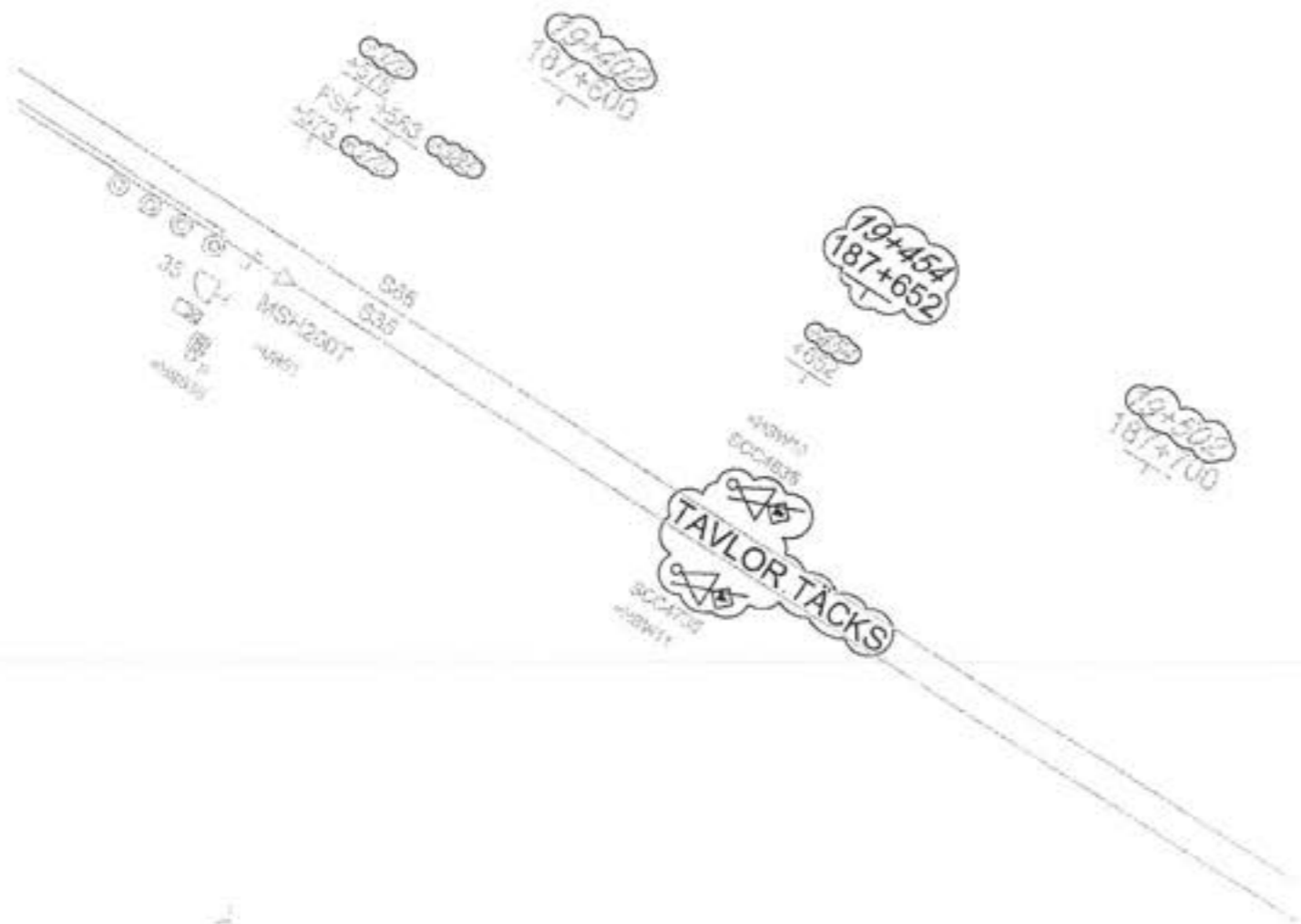
Notes



1. CAD system: MicroStation
2. Filename: 350190
3. Scale: 1:1000
4. All measurements according to chainage along referenceline
5. Complete item designation for catenary pole not shown. Please refer to Catenary system.doc
6. Complete item designation for insulation joints and points not shown. Please refer to Track system.doc
7. Chainage in italics refer to kilometrage system

The Øresund Link		Rev.	Drawn	Designed	Checked	Approved	Date
		1	ISC LPS	Severina SINICE JD	Severina SINICE JD 9W	Severina SINICE JD 9W	02.04.01
		SIGNAL PLAN INTERLOCKING AND ATC SYSTEM CH. 18+402 - 18+502 SE9					
		Pages	Drawings		Rev.		
		4 / 5	01.R.0063.350190		0		

Notes

1. CAD system: MicroStation
2. Filename: 350190
3. Scale: 1:1000
4. All measurements according to chainage along referenceline
5. Complete item designation for catenary pole not shown. Please refer to Catenary system.doc
6. Complete item designation for insulation joints and points not shown. Please refer to Track system.doc
7. Chainage in italics refer to kilometrage system



The Øresund Link		Rev.	Drawn	Designed	Checked	Approved	Date
		0	SC LPS	Banerjee DISEE JD	Banerjee BROOK yW	Banerjee DISEE yW	03-04-01
		SIGNALPLAN INTERLOCKING AND ATC SYSTEM CH. 19+402 - 19+502 SE9					
		Page no.	Drawing no.		Rev.		
5 / 5		00.6 0063-358100		0			

0 Tillfälliga hastighetsnedsättningar Öresundsbron

0.1 Förutsättningar

Nedsättningssystemet bygger på sektioner som skall hastighetsnedsättas. I normalfallen använder man sig endast av börjanpunkter med tillhörande förvarningar. Börjanpunkterna har samtidigt funktionen att avsluta en nedsättning i motsatt riktning. Det betyder att man även vid nedsättningar som omfattar mer än en sektion i princip endast lägger ut en börjanpunkt med tillhörande förvarningar.

0.1.1 Viktiga undantag

Det finns dock två viktiga undantag. Det ena är om nedsättningen går över teknikgränsen. I ett sådant fall skall alltid extra hastighetstavlor och extra uppdateringsbalisgrupper för det andra landets ATC läggas vid teknikgränsen. Det andra undantaget är när den ena av flera angränsande nedsättningar omfattar en sektion med växlar som vid Peberholm och Lernacken. Sektioner som omfattar Peberholm och Lernacken måste då utrustas på angränsande spår.

0.2 Utförande

Alla nedsättningar gäller en hastighetsänkning på mer än 40 km/h vilket innebär att alla förvarningar skall dubbleras.

Signalstyrda förvarningar skall inte användas på Öresundsbrokonsortiets spår. Växlarna på Peberholm och Lernacken gör att nedsättningarna där och angränsande sektioner kan slå igenom på båda spåren och därför måste förvarning ske på båda spåren. De förvarningar gällande endast ett spår som läggs vid Lernacken i riktning mot Danmark på Banverkets spår utrustas med signalstyrning.

0.2.1 Beteckningar

I riktning från Sverige till Danmark går tåg med udda nummer som möter signaler med udda nummer.

Börjanpunkterna på nedsättningarna numreras enligt samma princip med udda nummer mot DK och jämna mot SE. Alla börjanpunkter på svenskt ATC benämns SE följt av ett nummer enligt ovan samt U och/eller N beroende på om det gäller upp- och/eller nedspår.

0.2.2 Tavlor

Hastighetsnedsättningarna förses med tavlor enligt BVF 544.94002 "Tillfälliga hastighetsnedsättningar".

Eventuella permanenta hastighetstavlor och tillhörande orienteringstavlor som visar högre hastighet än den tillfälliga nedsättningen skall täckas över.

Balisgrupperna behöver inte ändras eftersom en tillfällig ET-nedsättning endast kan avslutas av ATC-beskedet SET (Slut på ET-nedsättning).

I kodtabeller finns angivet vilka tavlor som skall placeras ut respektive övertäckas för börjanpunkterna.

0.2.3 Indelning

Peberholm görs till en sektion med gränsen i väster vid km 18.275 och i öster vid km 20.104.

Gräns mot Banverket läggs vid landfästet i Sverige vid km 29.119

Avståndet mellan Peberholm och Lernacken är ca 9km. Detta delas i 4 delar som blir ca 2,2km vardera.



Upplägget blir då enligt följande:



Km-tal	Sektion	Börjanpunkt DK -> SE Nedspår	Börjanpunkt SE -> DK Nedspår	Börjanpunkt DK -> SE Uppspår	Börjanpunkt SE -> DK Uppspår
18.275		SE2N	SE11N	SE2U	SE11U
↓	3				
20.104		SE4N	SE9N	SE4U	SE9U
↓	4				
22.286		SE6N	SE7N	SE6U	SE7U
↓	5				
24.290		SE8N	SE5N	SE8U	SE5U
↓	6				
26.650		SE10N	SE3N	SE10U	SE3U
↓	7				
29.119 (281.134)		SE12N	SE1N	SE12U	SE1U



0.2.4 Placering av balisgrupper




I den mån det varit möjligt har balisgrupperna anpassas till placeringen av trapporna mellan bil och järnvägsdäck på bron.




0.2.5 Förklaring till "Optiskt besked, Avstånd m.m." i kodtabeller.



	HT40		HT80
---	------	---	------

	<		>
---	---	---	---

	OT40		OT80
--	------	--	------

	OT40 + N-spår		OT40 + U-spår		OT80 + N-spår
---	---------------------	---	---------------------	---	---------------------

	OT80 + U-spår		OT40 + 1100m		OT80 + 1100m
---	---------------------	---	--------------------	---	--------------------

	FT		OT + <
---	----	---	--------

9 Sektion 3, SE9, km 20+104

SE9N och SE9U

Dessa nedsättningar gäller hela eller delar av avsnittet sektion 3 som omfattar Peberholm station. Förvarningssträckan till börjanpunkterna för sektion 3 ligger i nerförslut på 15 ‰ på mer än 300m vilket innebär att lutningen kodas 15 ‰. Förvarningarna skall då ligga minst 3000m före börjanpunkterna. Denna placering passar också bra med en trappa. På grund av växlarna på Peberholm måste alltid nedsättningarna läggas på båda spåren oavsett vilket spår som är orsak till nedsättningen.

9.1 Nedsättningar endast på sektion 3

Tavlor

Övertäckning av tavlor gällande riktning SE-DK på sektion 3 utföres enligt kodtabeller för börjanpunkter SE9.

Utrustning

Följande utrustning enligt kodtabeller skall placeras ut vid hastighetsnedsättning för börjanpunkter SE9:

Sektion 3, N- och U-spår.
Kodtabell: SE9N/U xx km/h.

9.2 Nedsättningar över sammanhängande sektioner

9.2.1 Sektion 3 till och med sektion 2 eller längre

Tavlor

Övertäckning av tavlor gällande riktning SE-DK på sektion 3 utföres enligt kodtabeller för börjanpunkter SE9.

Urustning

Följande utrustning enligt kodtabeller skall placeras ut vid hastighetsnedsättning för börjanpunkter SE9:

Sektion 3, N- och U-spår till och med sektion 2, N- och U-spår eller längre.

Kodtabell: SE9N/U xx km/h.

Kodtabell: SE2/SE11 xx km/h, N- och U-spår vid sammansatta sektioner.

Sektion 3, N- och U-spår till och med sektion 2, N-spår eller längre.

Kodtabell: SE9N/U xx km/h.

Kodtabell: SE2/SE11 xx km/h, N-spår vid sammansatta sektioner.

Sektion 3, N- och U-spår till och med sektion 2, U-spår eller längre.

Kodtabell: SE9N/U xx km/h.

Kodtabell: SE2/SE11 xx km/h, U-spår vid sammansatta sektioner.

2.3 SE2/SE11 40 km/h, N- och U-spår vid sammansatta sektioner

KM-TAL Km+m	SPÅR unc nr	TAVLA (IP)		BALIS		KODPROPPAR			ATC-besked	Optiskt besked, Avstånd m.m.	Närmaste trappa	Anmärkningar
		Rikt	Typ	Plc	Typ	X	Y	Z				
18+275	N	DK	HT	AB	F	5	2	4	HT40ET	HT40		
		↓		BA	F	5	2	4	HT40ET	HT40		
18+275	U	DK	HT	AB	F	5	2	4	HT40ET	HT40		
		↓		BA	F	5	2	4	HT40ET	HT40		
18+435	N	DK		> Tavla övertäckes								
		↓										
		SE										
18+435	U	DK		> Tavla övertäckes								
		↓										
		SE										

HANDL BV/BRSE-SW	GRANSKAD JG	GODKÄND CMP
---------------------	----------------	----------------

GRANSKAD:	REV A JG	REV B JG	REV C AF/HUB	ÄFLAK
-----------	-------------	-------------	-----------------	-------

2.4 SE2/SE11 40 km/h, N-spår vid sammansatta sektioner

KM-TAL. Km+m	SPÅR unc nr	TAVLA (IP)		BALIS		KODPROPPAR			ATC-besked	Optiskt besked, Avstånd m.m.	Närmaste trappa	Anmärkningar
		Rikt	Typ	Plc	Typ	X	Y	Z				
18+275	N	DK ↓ SE	HT	AB BA	F F	5 5	2 2	4 4	HT40ET HT40ET	HT40 HT40		
18+275	U	DK ↓ SE	HT	AB BA	F F	5 5	2 5	4 10	HT40ET SET	HT40 >		
18+435	N	DK ↓ SE		> Tavla övertäcket								
18+435	U	DK ↓ SE		> Tavla övertäcket								

HANDL BV/BRSBE-SW	GRANSKAD JG	GODKÄND CMP
----------------------	----------------	----------------

GRANSKAD:	REV A JG	REV B JG	REV C AF/HUB	ÅFLJAK
-----------	-------------	-------------	-----------------	--------

2.5 SE2/SE11 40 km/h, U-spår vid sammansatta sektioner

KM-TAL Km+m	SPÅR une nr	TAVLA (IP)		BALIS		KODPROPPAR			ATC-besked	Optiskt besked, Avstånd m.m.	Närmaste trappa	Anmärkningar
		Rikt	Typ	Ple	Typ	X	Y	Z				
18+275	N	DK ↓ SE	HT	AB BA	F F	5 5	2 5	4 10	HT40ET SET	HT40 >		
18+275	U	DK ↓ SE	HT	AB BA	F F	5 5	2 2	4 4	HT40ET HT40ET	HT40 HT40		
18+435	N	DK ↓ SE		> Tavla övertäcket								
18+435	U	DK ↓ SE		> Tavla övertäcket								

HANDL BV/BRSBE-SW	GRANSKAD JG	GODKÄND CMP
----------------------	----------------	----------------

GRANSKAD:	REV A JG	REV B JG	REV C AF/HUB	ÅF/JAK
-----------	-------------	-------------	-----------------	--------

2.6 SE2/SE11 80 km/h, N- och U-spår vid sammansatta sektioner

KM-TAL. Km+m	SPÅR unc nr	TAVLA (IF)		BALIS		KODPROPPAR			ATC-besked	Optiskt besked, Avstånd m.m.	Närmaste trappa	Anmärkningar
		Rikt	Typ	Plc	Typ	X	Y	Z				
18+275	N	DK ↓↑ SE	HT	AB BA	F F	5 5	2 2	8 8	HT80ET HT80ET	HT80 HT80		
18+275	U	DK ↓↑ SE	HT	AB BA	F F	5 5	2 2	8 8	HT80ET HT80ET	HT80 HT80		
18+435	N	DK ↓ SE		> Tavla övertäcket								
18+435	U	DK ↓ SE		> Tavla övertäcket								

HANDL BV/GRSBE-SW	GRANSKAD JG	GODKÄND CMP
----------------------	----------------	----------------

GRANSKAD:	REV A JG	REV B JG	REV C AF/HUB	ÄP/JAK
-----------	-------------	-------------	-----------------	--------

2.7 SE2/SE11 80 km/h, N-spår vid sammansatta sektioner

KM-TAL Km+m	SPÅR une nr	TAVLA (IP)		BALIS		KODPROPPAR			ATC-besked	Optiskt besked, Avstånd m.m.	Näraste trappa	Anmärkingar
		Rikt	Typ	Pic	Typ	X	Y	Z				
18+275	N	DK ↓ SE	HT	AB	F	5	2	8	HT80ET	HT80		
				BA	F	5	2	8	HT80ET	HT80		
18+275	U	DK ↓ SE	HT	AB	F	5	2	8	HT80ET	HT80		
				BA	F	5	5	10	SET	>		
18+435	N	DK ↓ SE		> Tavla övertäcket								
18+435	U	DK ↓ SE		> Tavla övertäcket								

HANDL BV/BRSSE-SW	GRANSKAD JG	GODKÄND CMP
----------------------	----------------	----------------

GRANSKAD:	REV A JG	REV B JG	REV C AF/HUB	ÄF/JAK
-----------	-------------	-------------	-----------------	--------

2.8 SE2/SE11 80 km/h, U-spår vid sammansatta sektioner

KM-TAL Km+m	SPÅR unc nr	TAVLA (IP)		BALIS		KODPROPPAR			ATC-besked	Optiskt besked, Avstånd m.m.	Närmaste trappa	Anmärkningar
		Rikt	Typ	Plc	Typ	X	Y	Z				
18+275	N	DK ↓↑ SE	HT	AB	F	5	2	8	HT80ET	HT80		
				BA	F	5	5	10	SET	>		
18+275	U	DK ↓↑ SE	HT	AB	F	5	2	8	HT80ET	HT80		
				BA	F	5	2	8	HT80ET	HT80		
18+435	N	DK ↓ SE		> Tavla övertäckes								
18+435	U	DK ↓ SE		> Tavla övertäckes								

HANDL BV/BRSE-SW	GRANSKAD JG	GODKÄND CMP
---------------------	----------------	----------------

GRANSKAD:	REV A JG	REV B JG	REV C AF/HUB <i>ÅFJAK</i>
-----------	-------------	-------------	------------------------------

9 Sektion 3, SE9, km 20+104

9.1 SE9N/U 40 km/h.

KM-TAL Km+m	SPÅR nr	TAVLA (JP)		BALIS		KODPROPPAR			ATC-besked	Optiskt besked, Avstånd m.m.	Närmaste trappa	Anmärkningar
		Rikt	Typ	Plc	Typ	X	Y	Z				
18+435	N	DK ↑ SE		<								
18+435	U	DK ↑ SE		<								
19+454	N	DK ↑ SE		OT + <								
19+454	U	DK ↑ SE		OT + <								
20+104	N	DK ↓↑ SE	HT		AB F BA F	5 5 10 5 2 4		SET HT40ET	> HT40			
20+104	U	DK ↓↑ SE	HT		AB F BA F	5 5 10 5 2 4		SET HT40ET	> HT40			
21+104	N	DK ↑ SE		OT40								
21+104	U	DK ↑ SE		OT40								
23+004	N	DK ↑ SE	OT0		C F B F A F	14 8 5 9 7 0 5 12 4		-15‰ 2900 OT40ETRH		103B	"dubbling"	
23+004	U	DK ↑ SE	OT0		C F B F A F	14 8 5 9 7 0 5 12 4		-15‰ 2900 OT40ETRH		103A	"dubbling"	
23+104	N	DK ↑ SE	OT		C F B F A F	14 9 5 9 7 0 5 12 4		-15‰ 3000 OT40ETRH	FT	103B		
23+104	U	DK ↑ SE	OT		C F B F A F	14 9 5 9 7 0 5 12 4		-15‰ 3000 OT40ETRH	FT	103A		

HANDL BV/BRSBE-SW	GRANSKAD JG	GODKÄND CMP
----------------------	----------------	----------------

GRANSKAD:	REV A JG	REV B JG	REV C AF/HUB	ÅF/JAH
-----------	-------------	-------------	-----------------	--------

9.4 SE9N/U 80 km/h.

KM-TAL Km+m	SPÅR une nr	TAVLA (IP)		BALIS		KODPROPPAR			ATC-besked	Optiskt besked, Avstånd m.m.	Närmaste trappa	Anmärkingar
		Rikt	Typ	P/c	Typ	X	Y	Z				
18+435	N	DK ↑ SE		<								
18+435	U	DK ↑ SE		<								
19+454	N	DK ↑ SE		OT + <								
19+454	U	DK ↑ SE		OT + <								
20+104	N	DK ↓↑ SE	HT		AB F BA F	5 5 10 5 2 8		SET HT80ET	> HT80			
20+104	U	DK ↓↑ SE	HT		AB F BA F	5 5 10 5 2 8		SET HT80ET	> HT80			
21+104	N	DK ↑ SE										
21+104	U	DK ↑ SE										
23+004	N	DK ↑ SE	OT0		C F B F A F	14 8 5 9 7 0 5 12 8		-15% 2900 OT80ETRH		103B	"dubbling"	
23+004	U	DK ↑ SE	OT0		C F B F A F	14 8 5 9 7 0 5 12 8		-15% 2900 OT80ETRH		103A	"dubbling"	
23+104	N	DK ↑ SE	OT		C F B F A F	14 9 5 9 7 0 5 12 8		-15% 3000 OT80ETRH	PT	103B		
23+104	U	DK ↑ SE	OT		C F B F A F	14 9 5 9 7 0 5 12 8		-15% 3000 OT80ETRH	PT	103A		

HANDL BV/BRSE-SW	GRANSKAD JG	GODKÄND CMP
---------------------	----------------	----------------

GRANSKAD:	REV A JG	REV B JG	REV C AF/HUB	ÄFLJAL
-----------	-------------	-------------	-----------------	--------



Dokumentation

Nedenfor oplyste tegninger anvendes ved udlægning af danske La - baliser og svenske baliser i sektion 4

Bemærk! Kun gældende versioner af nedenstående dokumentation må anvendes.

Tegningsnavn	Udgave	Tegningsnr.	Side
Signalplan, Interlocking and ATC system CH. 22+238 – 25+438, SE7U oversigt	02-04-2001, Rev. 0	00-A.0063-350171	0/3
Signalplan, Interlocking and ATC system CH. 22+238 – 22+338, SE7U	02-04-2001, Rev. 0	00-A.0063-350171	1/3
Signalplan, Interlocking and ATC system CH. 23+238 – 23+338, SE7U	02-04-2001, Rev. 0	00-A.0063-350171	2/3
Signalplan, Interlocking and ATC system CH. 25+300 – 25+438, SE7U	02-04-2001, Rev. 0	00-A.0063-350171	3/3
Signalplan, Interlocking and ATC system CH. 22+238 – 25+438, SE7N oversigt	02-04-2001, Rev. 0	00-A.0063-350172	0/3
Signalplan, Interlocking and ATC system CH. 22+238 – 22+338, SE7N	02-04-2001, Rev. 0	00-A.0063-350172	1/3
Signalplan, Interlocking and ATC system CH. 23+238 – 23+338, SE7N	02-04-2001, Rev. 0	00-A.0063-350172	2/3
Signalplan, Interlocking and ATC system CH. 25+300 – 25+438, SE7N	02-04-2001, Rev. 0	00-A.0063-350172	3/3
Tilfældige hastighedsnedsættninger Öresundsbron	Rev. D 2014-07-02		3 (27)
Tilfældige hastighedsnedsættninger Öresundsbron	Rev. D 2014-07-02		4 (27)
Tilfældige hastighedsnedsættninger Öresundsbron	Rev. D 2014-07-02		5 (27)
Tilfældige hastighedsnedsættninger Öresundsbron	Rev. D 2014-07-02		19 (27)
Tilfældige hastighedsnedsættninger Öresundsbron	Rev. D 2014-07-02		20 (27)
Tilfældige hastighedsnedsættninger Öresundsbron, 7 Sektion 4, SE7, km 22+286, 7.1 SE7N 40 km/h	Rev. C	-	42/70
Tilfældige hastighedsnedsættninger Öresundsbron, 7.2 SE7U 40 km/h	Rev. C	-	43/70
Tilfældige hastighedsnedsættninger Öresundsbron, 7.3 SE7N 80 km/h	Rev. C	-	44/70
Tilfældige hastighedsnedsættninger Öresundsbron, 7.4 SE7U 80 km/h	Rev. C	-	45/70

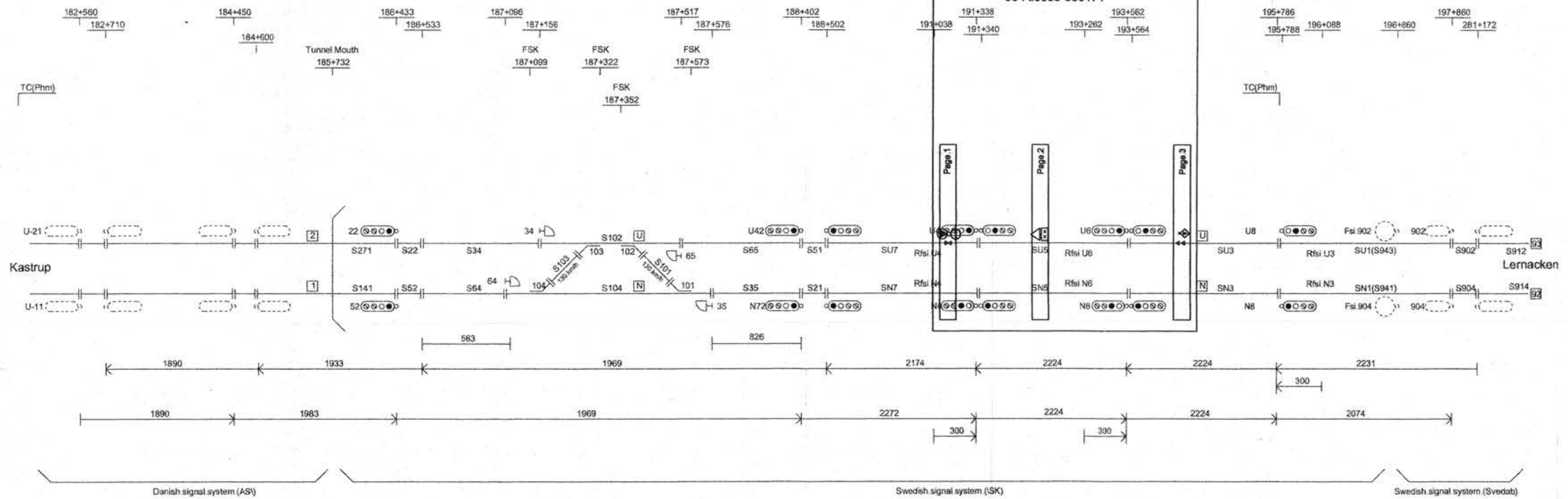
							
				Dato	21.03.2001	<h1>Sektion 4</h1> <p>Fra Sverige mod Danmark La/Sth-nedsættninger</p>	Side 1/1
03		02.07.2014	JAK	Bearb.	ALX		
02		01.08.2003	ECP	Kontr.	KPe / ECP		
01		11.04.2001	ECP	Godk.	<i>ZSL</i>		
Vers.	Ændringer	Dato	Bearb.	Atkins Danmark, Rådgivning Sikring A Pilestræde 58, 1112 Kbh.			
						Faneblad 20	



Pepparholm (Phm)

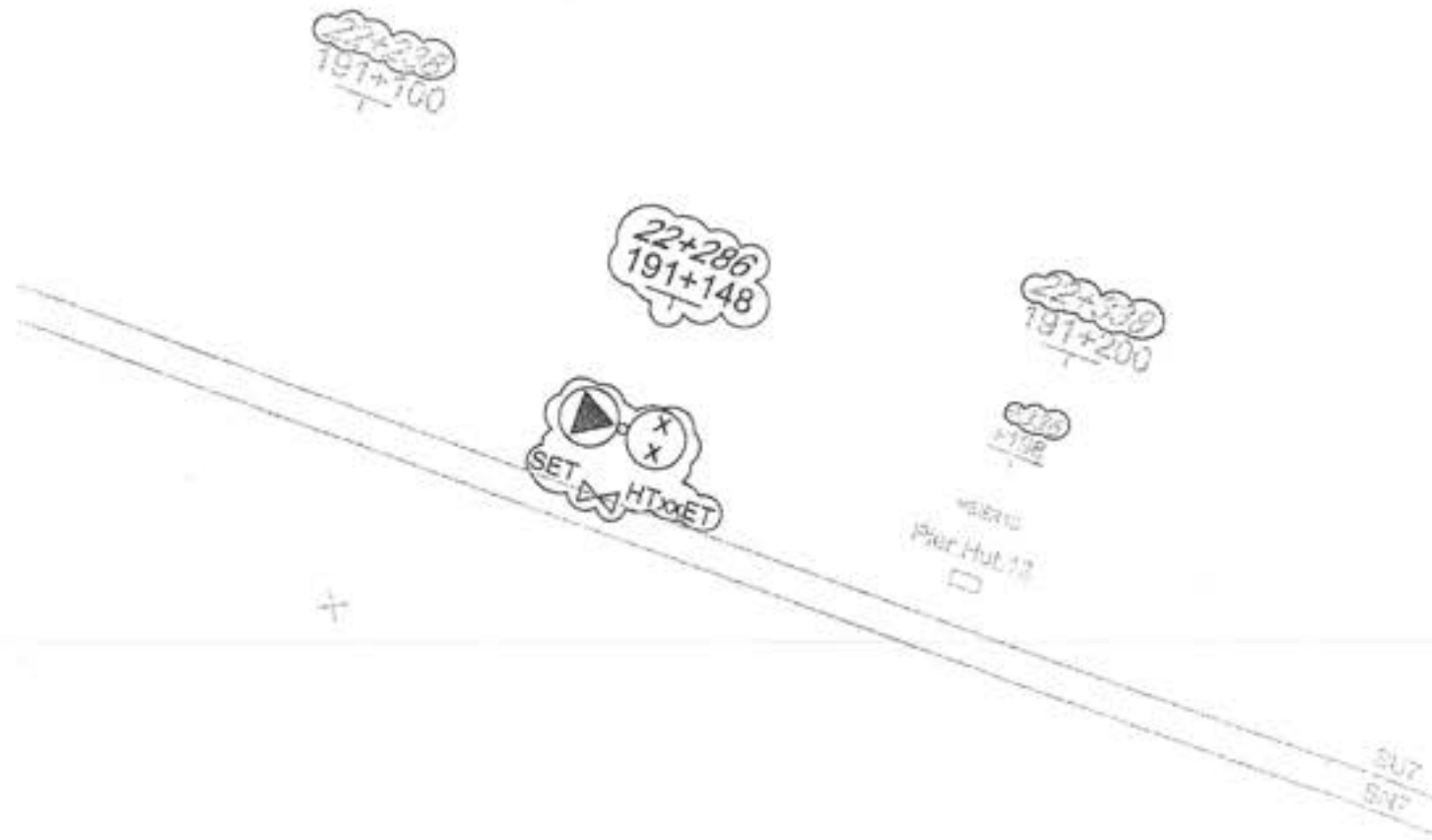
Connection
189+489,925=190+154,000

Connection
197+999,500=281+152,295

00-A.0063-350171

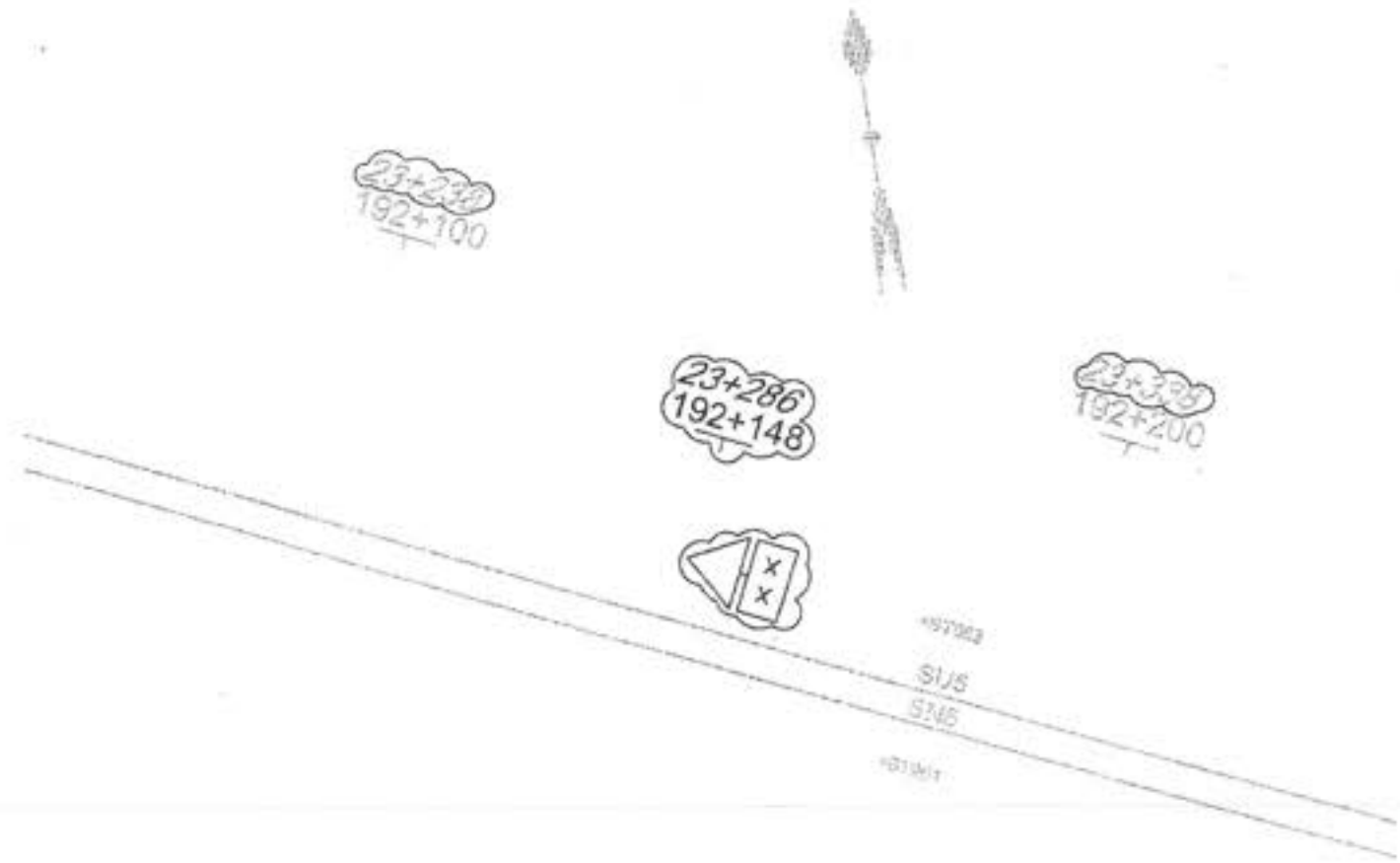


The Øresund Link		Rev.	Drawn	Designed	Checked	Approved	DC
		0	LPH	ØRESUNDSSERVIEN	ØRESUNDSSERVIEN	ØRESUNDSSERVIEN	01-05-04
		SIGNALPLAN INTERLOCKING AND ATC SYSTEM CH.22+238 - 25+438 SETU, OVERSIGT					
Page no.	0/3	Drawing no.	00-A.0063-350171			Rev.	0



1. CAD system: MicroStation
2. Filename: 350171
3. Scale: 1:1000
4. All measurements according to chainage along referenceline
5. Complete item designation for catenary pole not shown. Please refer to Catenary system.doc
6. Complete item designation for insulation joints and points not shown. Please refer to Track system.doc
7. Chainage in italics refer to kilometrage system

The Øresund Link		Rev.	Drawn	Designed	Checked	Approved	Date
		0	ISC LFS	Skrevet DRSBE JK	Skrevet DRSBE JK	Skrevet DRSBE JK	02-04-01
		SIGNALPLAN INTERLOCKING AND ATC SYSTEM CH. 22+238 - 22+338 SE7U					
Page no.	Drawing no.	Rev.					
1/3	00-A 00R3.350171	0					

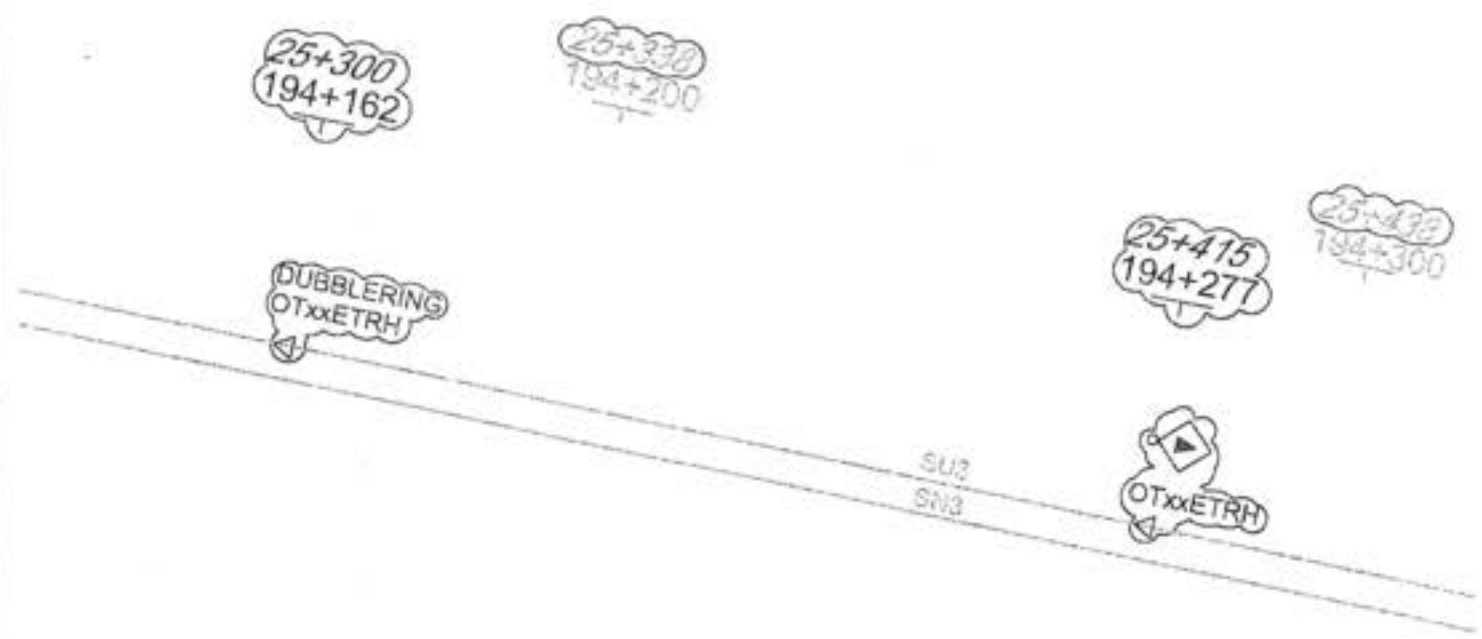


Notes

1. CAD system: MicroStation
2. Filename: 350171
3. Scale: 1:1000
4. All measurements according to chainage along referenceline
5. Complete item designation for catenary pole not shown. Please refer to Catenary system.doc
6. Complete item designation for insulation joints and points not shown. Please refer to Track system.doc
7. Chainage in italics refer to kilometrage system

192000
192000


The Øresund Link					
					
					
Rev.	Drawn	Designed	Checked	Approved	Date
1	OC LPS	Reviewed S/N5	Reviewed S/N5 <i>3W</i>	Reviewed S/N5 <i>CP</i>	02-04-01
SIGNALPLAN INTERLOCKING AND ATC SYSTEM CH.23+238.-.23+338 SE7U					
Page no.	Drawing no.				Rev.
2/3	00-A.0063-350171				0



Notes

1. CAD system: MicroStation
2. Filename: 350171
3. Scale: 1:1000
4. All measurements according to chainage along referenceline
5. Complete item designation for catenary pole not shown. Please refer to Catenary system.doc
6. Complete item designation for insulation joints and points not shown. Please refer to Track system.doc
7. Chainage in italics refer to kilometrage system

+15 = 121000
 +16 = 258200

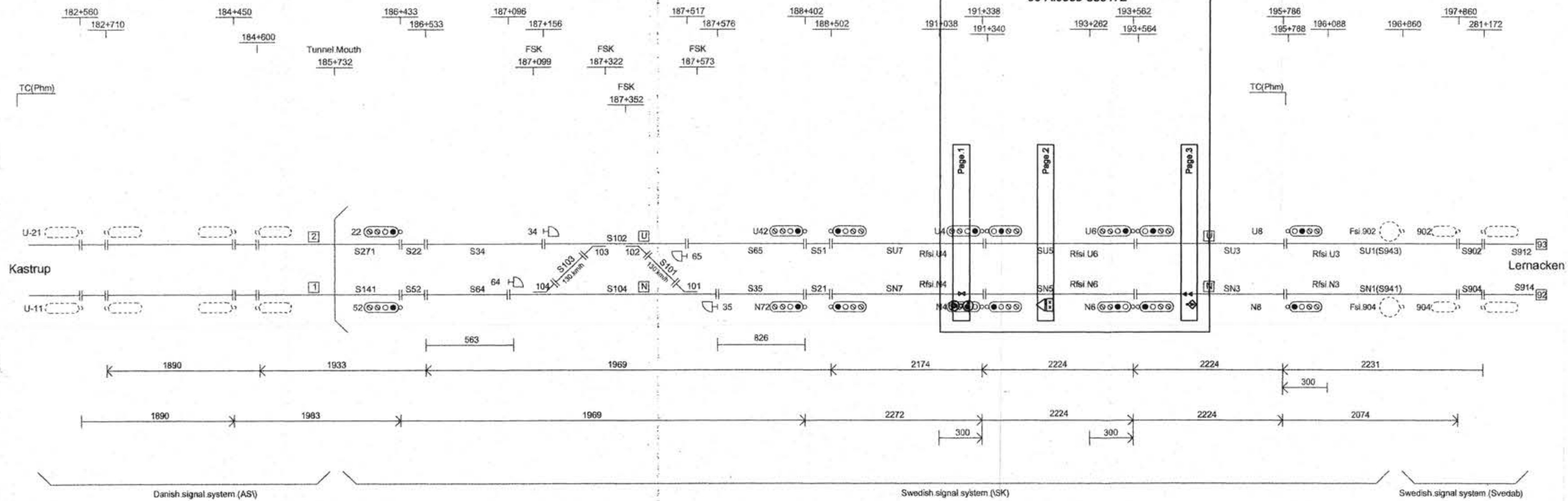
The Öresund Link		Rev.	Drawn	Design	Checked	Approved	Date
 ÖRESUNDSBRON		0	DC LPS	Benjamin ANDER JO	Benjamin ANDER JO	Benjamin ANDER JO	02-04-01
SIGNALPLAN INTERLOCKING AND ATC SYSTEM CH.25+300 - 25+438 SE7U							
Page no.		Drawing no.			Rev.		
3/3		00-A.0063-350171			0		

Pepparholm (Phm)

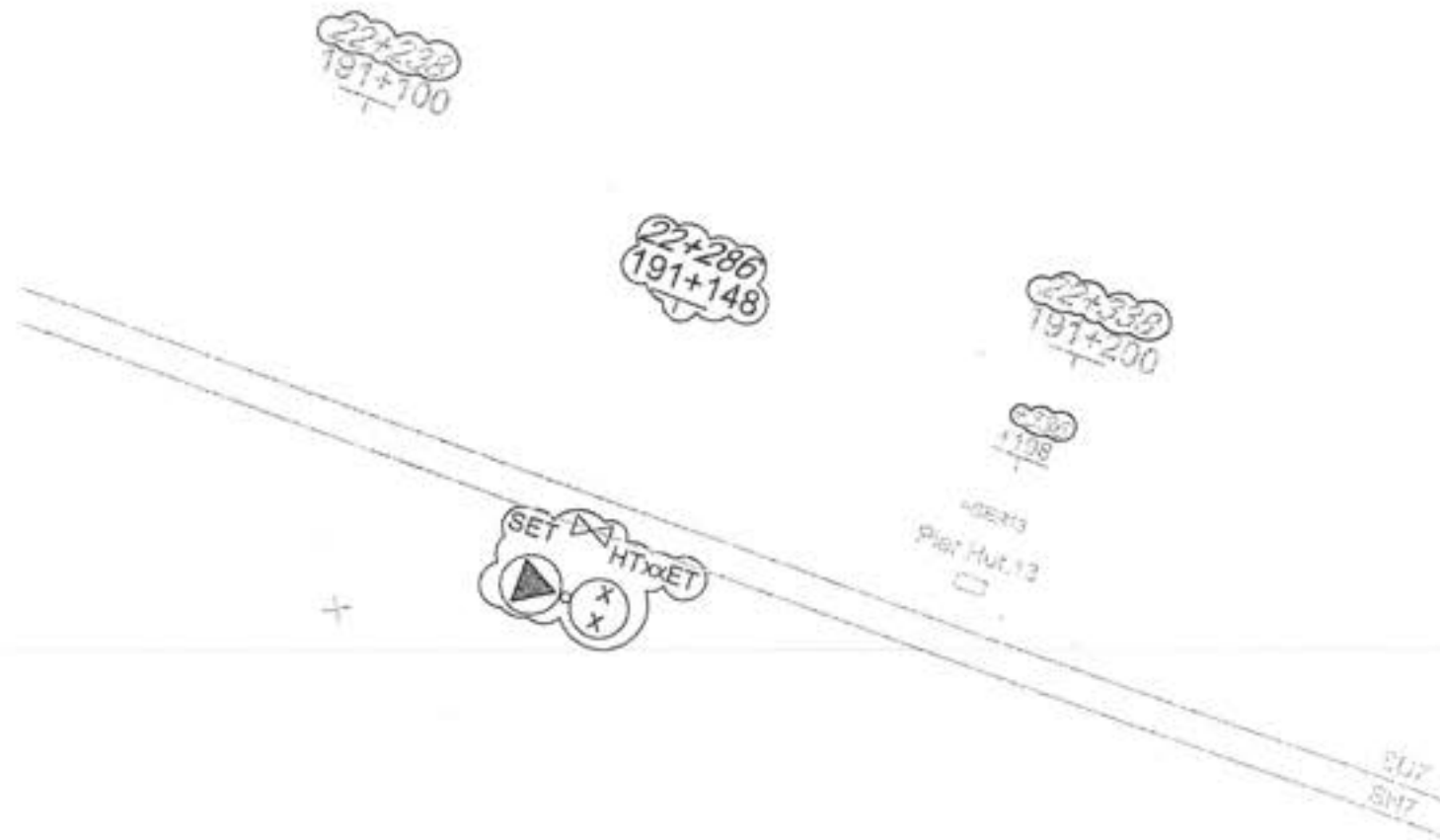
Connection
189+489,925=190+154,000

Connection
197+999,500=281+152,295

00-A.0063-350172




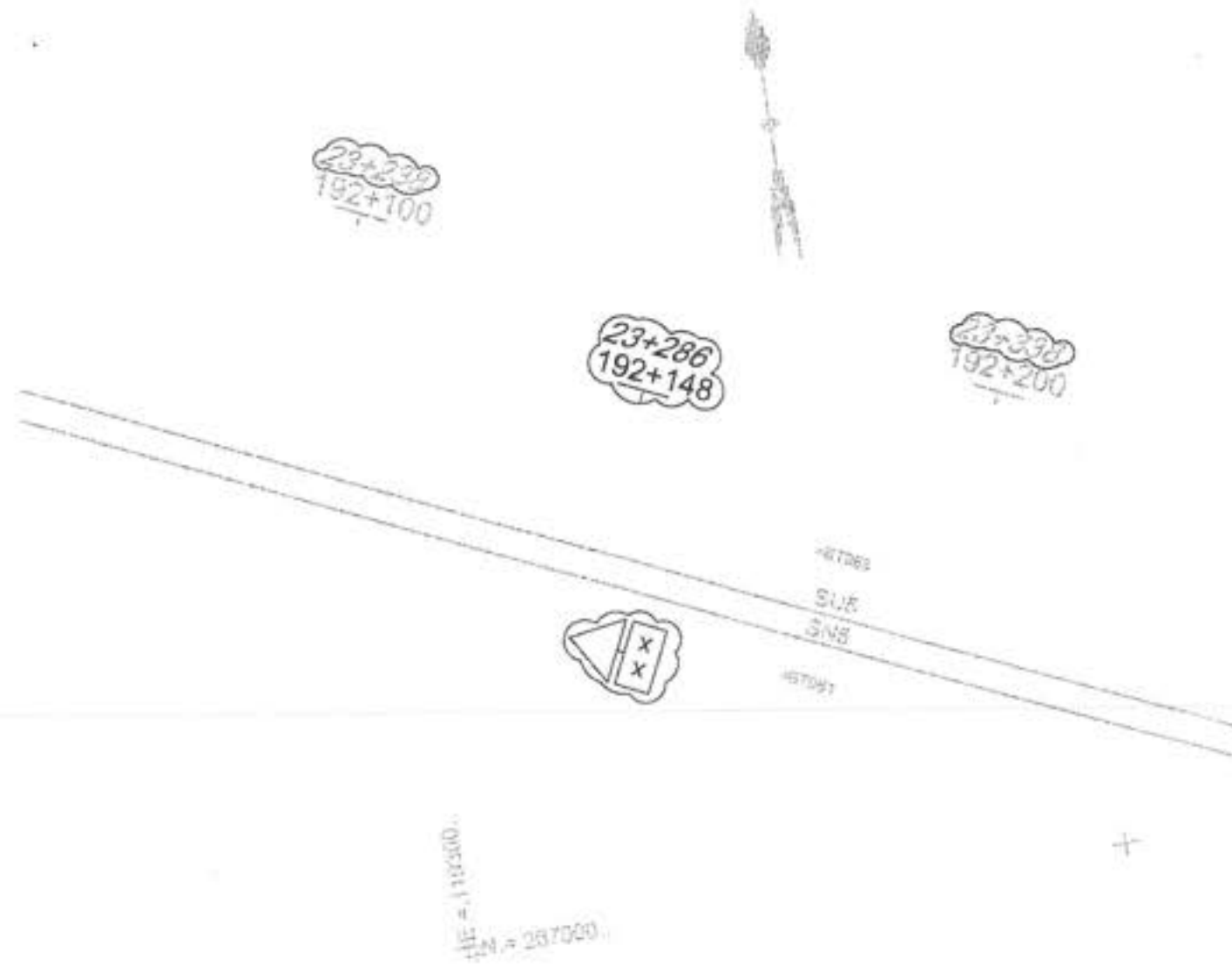
The Øresund Link		No.	Date	Designed	Checked	Approved	Scale
		1		SK	SK	SK	1:1
		2		LPS	LPS	LPS	1:1
SIGNALPLAN INTERLOCKING AND ATC SYSTEM CH.22+238 - 25+438 SETN, OVERSIGT							
Page no.	Drawing no.		Rev.				
0/3	00-A.0063-350172		0				



Notes

1. CAD system: MicroStation
2. Filename: 350172
3. Scale: 1:1000
4. All measurements according to chainage along referenceline
5. Complete item designation for catenary pole not shown. Please refer to Catenary system.doc
6. Complete item designation for insulation joints and points not shown. Please refer to Track system.doc
7. Chainage in italics refer to kilometrage system

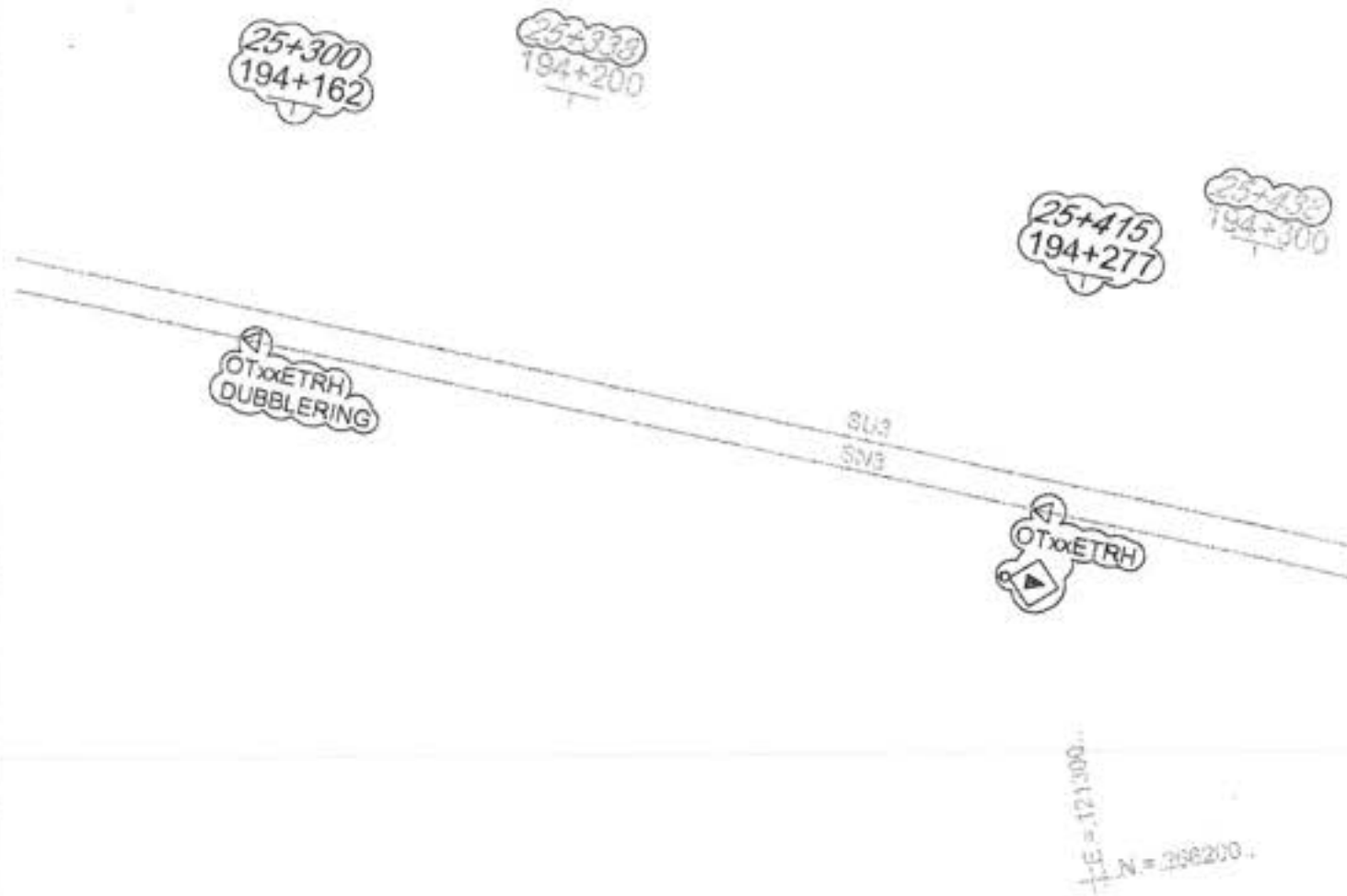
The Øresund Link		Rev.	Drawn	Designed	Checked	Approved	Date
		0	BC LPS	Samuel JENSEN JS	Samuel JENSEN JS	Samuel JENSEN JS	02-04-01
		SIGNALPLAN INTERLOCKING AND ATC SYSTEM CH.22+238 - 22+338 SE7N					
Page no.	Drawings	Rev.					
1/1	00.A.0063.358172	0					



Notes

1. CAD system: MicroStation
2. Filename: 350172
3. Scale: 1:1000
4. All measurements according to chainage along referenceline
5. Complete item designation for catenary pole not shown. Please refer to Catenary system.doc
6. Complete item designation for insulation joints and points not shown. Please refer to Track system.doc
7. Chainage in italics refer to kilometrage system

The Øresund Link		Rev	Drawn	Designt	Checked	Approved	Date
		1	JIC LMS	Revised 04/08 JC	Revised 04/08 JC	 	02-04-01
		SIGNAL PLAN INTERLOCKING AND ATC SYSTEM CH. 23+238 - 23+338 SE7N					
Page no.	2/3	Drawing no.	00-A.0063-350172			Rev.	0



Notes

1. CAD system: MicroStation
2. Filename: 350172
3. Scale: 1:1000
4. All measurements according to chainage along referenceline
5. Complete item designation for catenary pole not shown. Please refer to Catenary system.doc
6. Complete item designation for insulation joints and points not shown. Please refer to Track system.doc
7. Chainage in italics refer to kilometrage system

The Öresund Link					
					
					
Rev.	Drawn	Designed	Checked	Approval	Date
0	ISC LPS	Samuel BRON JS	Samuel BRON JS	Samuel BRON JS	03-04-01
SIGNALPLAN INTERLOCKING AND ATC SYSTEM CH. 25+300.-25+438 SE7N					
Page no	Drawing no				Rev.
3/3	00-A 0063-350172				0

0 Tillfälliga hastighetsnedsättningar Öresundsbron

0.1 Förutsättningar

Nedsättningsystemet bygger på sektioner som skall hastighetsnedsättas. I normalfallen använder man sig endast av börjanpunkter med tillhörande förvarningar. Börjanpunkterna har samtidigt funktionen att avsluta en nedsättning i motsatt riktning. Det betyder att man även vid nedsättningar som omfattar mer än en sektion i princip endast lägger ut en börjanpunkt med tillhörande förvarningar.

0.1.1 Viktiga undantag

Det finns dock två viktiga undantag. Det ena är om nedsättningen går över teknikgränsen. I ett sådant fall skall alltid extra hastighetstavlor och extra uppdateringsbalisgrupper för det andra landets ATC läggas vid teknikgränsen. Det andra undantaget är när den ena av flera angränsande nedsättningar omfattar en sektion med växlar som vid Peberholm och Lernacken. Sektioner som omfattar Peberholm och Lernacken måste då utrustas på angränsande spår.

0.2 Utförande

Alla nedsättningar gäller en hastighetsnedsättning på mer än 40 km/h vilket innebär att alla förvarningar skall dubbleras.

Signalstyrda förvarningar skall inte användas på Öresundsbrokonsortiets spår. Växlarna på Peberholm och Lernacken gör att nedsättningarna där och angränsande sektioner kan slå igenom på båda spåren och därför måste förvarning ske på båda spåren. De förvarningar gällande endast ett spår som läggs vid Lernacken i riktning mot Danmark på Banverkets spår utrustas med signalstyrning.

0.2.1 Beteckningar

I riktning från Sverige till Danmark går tåg med udda nummer som möter signaler med udda nummer.

Börjanpunkterna på nedsättningarna numreras enligt samma princip med udda nummer mot DK och jämna mot SE. Alla börjanpunkter på svenskt ATC benämns SE följt av ett nummer enligt ovan samt U och/eller N beroende på om det gäller upp- och/eller nedspår.

0.2.2 Tavlor

Hastighetsnedsättningarna förses med tavlor enligt BVF 544.94002 "Tillfälliga hastighetsnedsättningar".

Eventuella permanenta hastighetstavlor och tillhörande orienteringstavlor som visar högre hastighet än den tillfälliga nedsättningen skall täckas över.

Balisgrupperna behöver inte ändras eftersom en tillfällig ET-nedsättning endast kan avslutas av ATC-beskedet SET (Slut på ET-nedsättning).

I kodtabeller finns angivet vilka tavlor som skall placeras ut respektive övertäckas för börjanpunkterna.

0.2.3 Indelning

Peberholm görs till en sektion med gränsen i väster vid km 18.275 och i öster vid km 20.104.

Gräns mot Banverket läggs vid landfästet i Sverige vid km 29.119

Avståndet mellan Peberholm och Lernacken är ca 9km. Detta delas i 4 delar som blir ca 2,2km vardera.



Upplägget blir då enligt följande:

Km-tal	Sektion	Börjanpunkt DK -> SE Nedspår	Börjanpunkt SE -> DK Nedspår	Börjanpunkt DK -> SE Uppspår	Börjanpunkt SE -> DK Uppspår
18.275		SE2N	SE11N	SE2U	SE11U
↓	3	SE4N	SE9N	SE4U	SE9U
20.104					
↓	4	SE6N	SE7N	SE6U	SE7U
22.286					
↓	5	SE8N	SE5N	SE8U	SE5U
24.290					
↓	6	SE10N	SE3N	SE10U	SE3U
26.650					
↓	7	SE12N	SE1N	SE12U	SE1U
29.119 (281.134)					



0.2.4 Placering av balisgrupper




I den mån det varit möjligt har balisgrupperna anpassas till placeringen av trapporna mellan bil och järnvägsdäck på bron.




0.2.5 Förklaring till "Optiskt besked, Avstånd m.m." i kodtabeller.



	HT40		HT80
---	------	---	------

	<		>
---	---	---	---

	OT40		OT80
---	------	---	------

	OT40 + N-spår		OT40 + U-spår		OT80 + N-spår
---	---------------------	---	---------------------	---	---------------------

	OT80 + U-spår		OT40 + 1100m		OT80 + 1100m
---	---------------------	---	--------------------	---	--------------------

	FT		OT + <
---	----	---	--------

7 Sektion 4, SE7, km 22+286

SE7N och SE7U

Förvarningssträckan till dessa börjanpunkter ligger i nerförslut på 15 ‰ på mer än 300m vilket innebär att lutningen kodas 15 ‰. Förvarningarna skall då ligga minst 3000m före börjanpunkten. Avrundning sker till närmsta trappa.

7.1 Nedsättningar endast på sektion 4

Utrustning

Följande utrustning enligt kodtabeller skall placeras ut vid hastighetsnedsättning för börjanpunkter SE7:

Sektion 4, N- och U-spår.

Kodtabell: SE7N xx km/h.

Kodtabell: SE7U xx km/h.

Sektion 4, N-spår.

Kodtabell: SE7N xx km/h.

Sektion 4, U-spår.

Kodtabell: SE7U xx km/h.

7.2 Nedsättningar över flera sammanhängande sektioner

7.2.1 Sektion 4 till och med sektion 3

Tavlor

Övertäckning av tavlor gällande riktning SE-DK på sektion 3 vid nedsättning på N- och U-spår utföres enligt kodtabeller för övertäckning vid sammansatta sektioner.

Utrustning

Observera att, om en nedsättning med börjanpunkt SE7 sträcker sig över flera sammanhängande sektioner och slutar efter börjanpunkt SE9, sektion 3 och endast gäller det ena spåret, skall SE9 utrustas fullt på det andra spåret.

Följande utrustning enligt kodtabeller skall placeras ut vid hastighetsnedsättning för börjanpunkter SE7:

Sektion 4, N- och U-spår till och med sektion 3, N- och U-spår.

Kodtabell: SE7N xx km/h.

Kodtabell: SE7U xx km/h.

Kodtabell: Sektion 3, tavlor att övertäcka i riktning SE-DK.

Sektion 4, N-spår till och med sektion 3, N- och U-spår.

Kodtabell: SE7N xx km/h.

Kodtabell: SE9U xx km/h vid sammansatta sektioner.

Sektion 4, U-spår till och med sektion 3, N- och U-spår.

Kodtabell: SE7U xx km/h.

Kodtabell: SE9N xx km/h vid sammansatta sektioner.

7.2.2 Sektion 4 till och med sektion 2 eller längre

Tavlor

Övertäckning av tavlor gällande riktning SE-DK på sektion 3 vid nedsättning på N- och U-spår utföres enligt kodtabeller för övertäckning vid sammansatta sektioner.

Utrustning

Observera att, om en nedsättning med börjanpunkt SE7, sträcker sig över flera sammanhängande sektioner och slutar efter börjanpunkt SE9, sektion 3 och endast gäller det ena spåret, skall SE9 utrustas fullt på det andra spåret.

Följande utrustning enligt kodtabeller skall placeras ut vid hastighetsnedsättning för börjanpunkter SE7:

Sektion 4, N- och U-spår till och med sektion 2, N- och U-spår eller längre.

Kodtabell: SE7N xx km/h.

Kodtabell: SE7U xx km/h.

Kodtabell: SE2/SE11 xx km/h, N- och U-spår vid sammansatta sektioner.

Kodtabell: Sektion 3, tavlor att övertäcka i riktning SE-DK.

Sektion 4, N-spår till och med sektion 3, N- och U-spår in på sektion 2, N-spår eller längre.

Kodtabell: SE7N xx km/h.

Kodtabell: SE9U xx km/h vid sammansatta sektioner.

Kodtabell: SE2/SE11 xx km/h, N-spår vid sammansatta sektioner.

Sektion 4, U-spår till och med sektion 3, N- och U-spår in på sektion 2, U-spår eller längre.

Kodtabell: SE7U xx km/h.

Kodtabell: SE9N xx km/h vid sammansatta sektioner.

Kodtabell: SE2/SE11 xx km/h, U-spår vid sammansatta sektioner.

7 Sektion 4, SE7, km 22+286

7.1 SE7N 40 km/h.

KM-TAL Km+m	SPÄR une nr	TAVLA (IP)		BALIS		KODPROPPAR			ATC-besked	Optiskt besked, Avstånd m.m.	Närmaste trappa	Anmärkningar
		Rikt	Typ	P/c	Typ	X	Y	Z				
22+286	N	DK ↓ SE	HT	AB BA	F F	5	5	10	SET HT40ET	> HT40	102B	
23+286	N	DK ↑ SE		OT40							103B	
25+300	N	DK ↑ SE	OT0	C B A	F F F	14 9 5	9 7 12	5 0 4	-15‰ 3000 OT40ETRH	3014m	108B	"dubbling"
25+415	N	DK ↑ SE	OT	C B A	F F F	14 9 5	10 7 12	5 0 4	-15‰ 3100 OT40ETRH	3129m FT	108B	

HANDL BV/BRSBE-SW	GRANSKAD JG	GODKÄND CMP
----------------------	----------------	----------------

GRANSKAD:	REV A JG	REV B JG	REV C AF/HUB	ÅF/JAK
-----------	-------------	-------------	-----------------	--------

7.2 SE7U 40 km/h.

KM-TAL Km+m	SPÄR unc nr	TAVLA (IP)		BALIS		KODPROPPAR			ATC-besked	Optiskt besked, Avstånd m.m.	Närmaste trappa	Anmärkningar
		Rikt	Typ	P/c	Typ	X	Y	Z				
22+286	U	DK ↑ SE	HT	AB BA	F F	5	5	10	SET HT40ET	> HT40	102A	
23+286	U	DK ↑ SE		OT40							103A	
25+300	U	DK ↑ SE	OT0	C B A	F F F	14 9 5	9 7 12	5 0 4	-15‰ 3000 OT40ETRH	3014m	108A	"dubbling"
25+415	U	DK ↑ SE	OT	C B A	F F F	14 9 5	10 7 12	5 0 4	-15‰ 3100 OT40ETRH	3129m FT	108A	

HANDL BV/BRSBE-SW	GRANSKAD JG	GODKÄND CMP
----------------------	----------------	----------------

GRANSKAD:	REV A JG	REV B JG	REV C AF/HUB	ÅF/JAK
-----------	-------------	-------------	-----------------	--------

7.3 SE7N 80 km/h.

KM-TAL Km+m	SPÅR unc nr	TAVLA (IP)		BALIS		KODPROPPAR			ATC-besked	Optiskt besked, Avstånd m.m.	Närmaste trappa	Anmärkningar
		Rikt	Typ	Plc	Typ	X	Y	Z				
22+286	N	DK ↓↑ SE	HT	AB BA	F F	5 5	5 2	10 8	SET HT80ET	> HT80	102B	
23+286	N	DK ↑ SE		OT80							103B	
25+300	N	DK ↑ SE	OT0	C B A	F F F	14 9 5	9 7 12	5 0 8	-15‰ 3000 OT80ETRH	3014m	108B	"dubbling"
25+415	N	DK ↑ SE	OT	C B A	F F F	14 9 5	10 7 12	5 0 8	-15‰ 3100 OT80ETRH	3129m FT	108B	

HANDL BV/GRSBE-SW	GRANSKAD JG	GODKÄND CMP
----------------------	----------------	----------------

GRANSKAD:	REV A JG	REV B JG	REV C AF/HUB	ÄP/JAK
-----------	-------------	-------------	-----------------	--------

7.4 SE7U 80 km/h.

KM-TAL Km+m	SPÄR une ur	TAVLA (IP)		BALIS		KODPROPPAR			ATC-besked	Optiskt besked, Avstånd m.m.	Närmaste trappa	Anmärkningar
		Rikt	Typ	Pic	Typ	X	Y	Z				
22+286	U	DK ↓↑ SE	HT	AB BA	F F	5	5	10	SET HT80ET	> HT80	102A	
23+286	U	DK ↑ SE		OT80							103A	
25+300	U	DK ↑ SE	OT0	C B A	F F F	14 9 5	9 7 12	5 0 8	-15‰ 3000 OT80ETRH	3014m	108A	"dubbling"
25+415	U	DK ↑ SE	OT	C B A	F F F	14 9 5	10 7 12	5 0 8	-15‰ 3100 OT80ETRH	3129m PT	108A	

HANDL BV/BRSBE-SW	GRANSKAD JG	GODKÄND CMP
----------------------	----------------	----------------

GRANSKAD:	REV A JG	REV B JG	REV C AF/HUB	ÅF/JAK
-----------	-------------	-------------	-----------------	--------



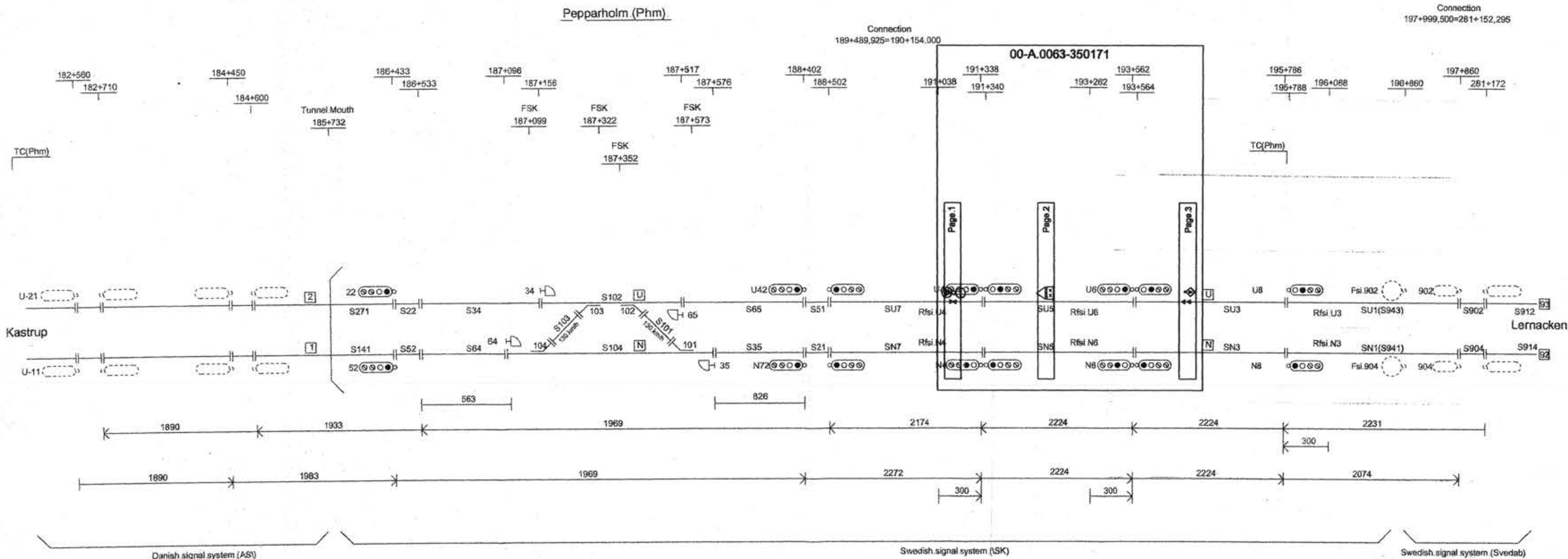
Dokumentation

Nedenfor oplistede tegninger anvendes ved udlægning af danske La - baliser og svenske baliser i sektion 4 - 3

Bemærk! Kun gældende versioner af nedenstående dokumentation må anvendes.

Tegningsnavn	Udgave	Tegningsnr.	Side
Signalplan, Interlocking and ATC system CH. 22+238 - 25+438, SE7U oversigt	02-04-2001, Rev. 0	00-A.0063-350171	0/3
Signalplan, Interlocking and ATC system CH. 22+238 - 22+338, SE7U	02-04-2001, Rev. 0	00-A.0063-350171	1/3
Signalplan, Interlocking and ATC system CH. 23+238 - 23+338, SE7U	02-04-2001, Rev. 0	00-A.0063-350171	2/3
Signalplan, Interlocking and ATC system CH. 25+300 - 25+438, SE7U	02-04-2001, Rev. 0	00-A.0063-350171	3/3
Signalplan, Interlocking and ATC system CH. 22+238 - 25+438, SE7N oversigt	02-04-2001, Rev. 0	00-A.0063-350172	0/3
Signalplan, Interlocking and ATC system CH. 22+238 - 22+338, SE7N	02-04-2001, Rev. 0	00-A.0063-350172	1/3
Signalplan, Interlocking and ATC system CH. 23+238 - 23+338, SE7N	02-04-2001, Rev. 0	00-A.0063-350172	2/3
Signalplan, Interlocking and ATC system CH. 25+300 - 25+438, SE7N	02-04-2001, Rev. 0	00-A.0063-350172	3/3
Tilfälliga hastighetsnedsättningar Öresundsbron	Rev. D 2014-07-02		3 (27)
Tilfälliga hastighetsnedsättningar Öresundsbron	Rev. D 2014-07-02		4 (27)
Tilfälliga hastighetsnedsättningar Öresundsbron	Rev. D 2014-07-02		5 (27)
Tilfälliga hastighetsnedsättningar Öresundsbron	Rev. D 2014-07-02		19 (27)
Tilfälliga hastighetsnedsättningar Öresundsbron	Rev. D 2014-07-02		20 (27)
Tilfälliga hastighetsnedsättningar Öresundsbron, 7.1 SE7N 40 km/h	Rev. C	-	42/70
Tilfälliga hastighetsnedsättningar Öresundsbron, 7.2 SE7U 40 km/h	Rev. C	-	43/70
Tilfälliga hastighetsnedsättningar Öresundsbron, 7.3 SE7N 80 km/h	Rev. C	-	44/70
Tilfälliga hastighetsnedsättningar Öresundsbron, 7.4 SE7U 80 km/h	Rev. C	-	45/70
Tilfälliga hastighetsnedsättningar Öresundsbron, 9.2 SE9N 40 km/h vid sammansatta sektioner	Rev. C	-	51/70
Tilfälliga hastighetsnedsättningar Öresundsbron, 9.3 SE9U 40 km/h vid sammansatta sektioner	Rev. C	-	52/70
Tilfälliga hastighetsnedsättningar Öresundsbron, 9.5 SE9N 80 km/h vid sammansatta sektioner	Rev. C	-	54/70
Tilfälliga hastighetsnedsättningar Öresundsbron, 9.6 SE9U 80 km/h vid sammansatta sektioner	Rev. C	-	55/70
Tilfälliga hastighetsnedsättningar Öresundsbron, 14.2 Sektion 3, tavlor att övertäcka i riktning SE- DK.	Rev. C	-	67/70

					
				Dato	01.08.2003
03		02.07.2014	JAK	Bearb.	SW
02		14.08.2003	ECP	Kontr.	ECP
01		01.08.2003	ECP	Godk.	<i>Bga</i>
Vers.	Ændringer	Dato	Bearb.	Atkins Danmark, Rådgivning Sikring A Pilestræde 58, 1112 Kbh.	
Sektion 4 - 3 Fra Sverige mod Danmark La/Sth-nedsättningar					
Side 1/1					
Faneblad 21					



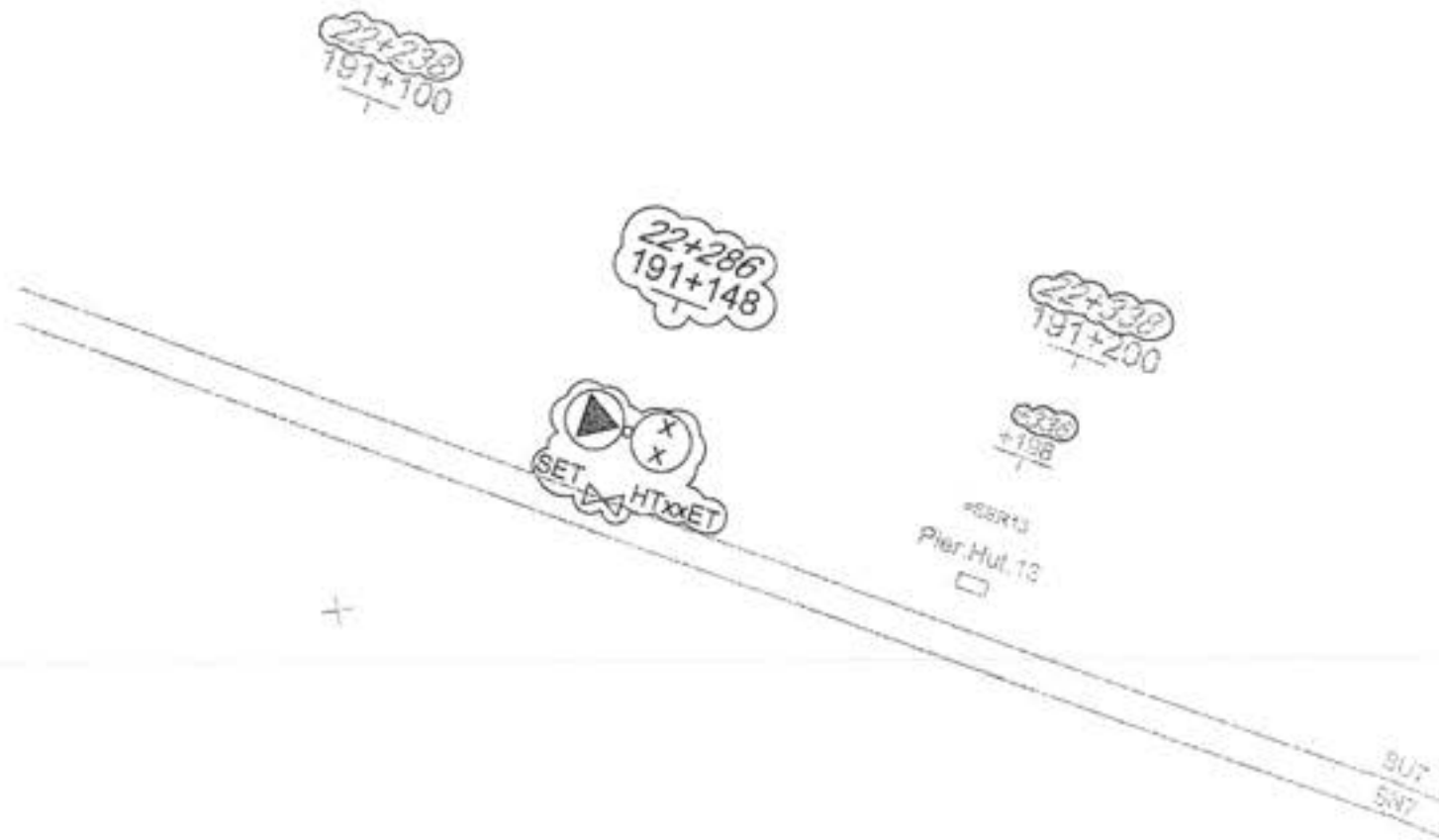
The Øresund Link




Rev.	Date	Design	Checked	Approved	DC
0		UW	SW	SW	01/04/01

**SIGNALPLAN
INTERLOCKING AND ATC SYSTEM
CH.22+238 - 25+438
SETU, OVERSIGT**

Page no.	Design no.	Rev.
03	00-A.0063-350171	0



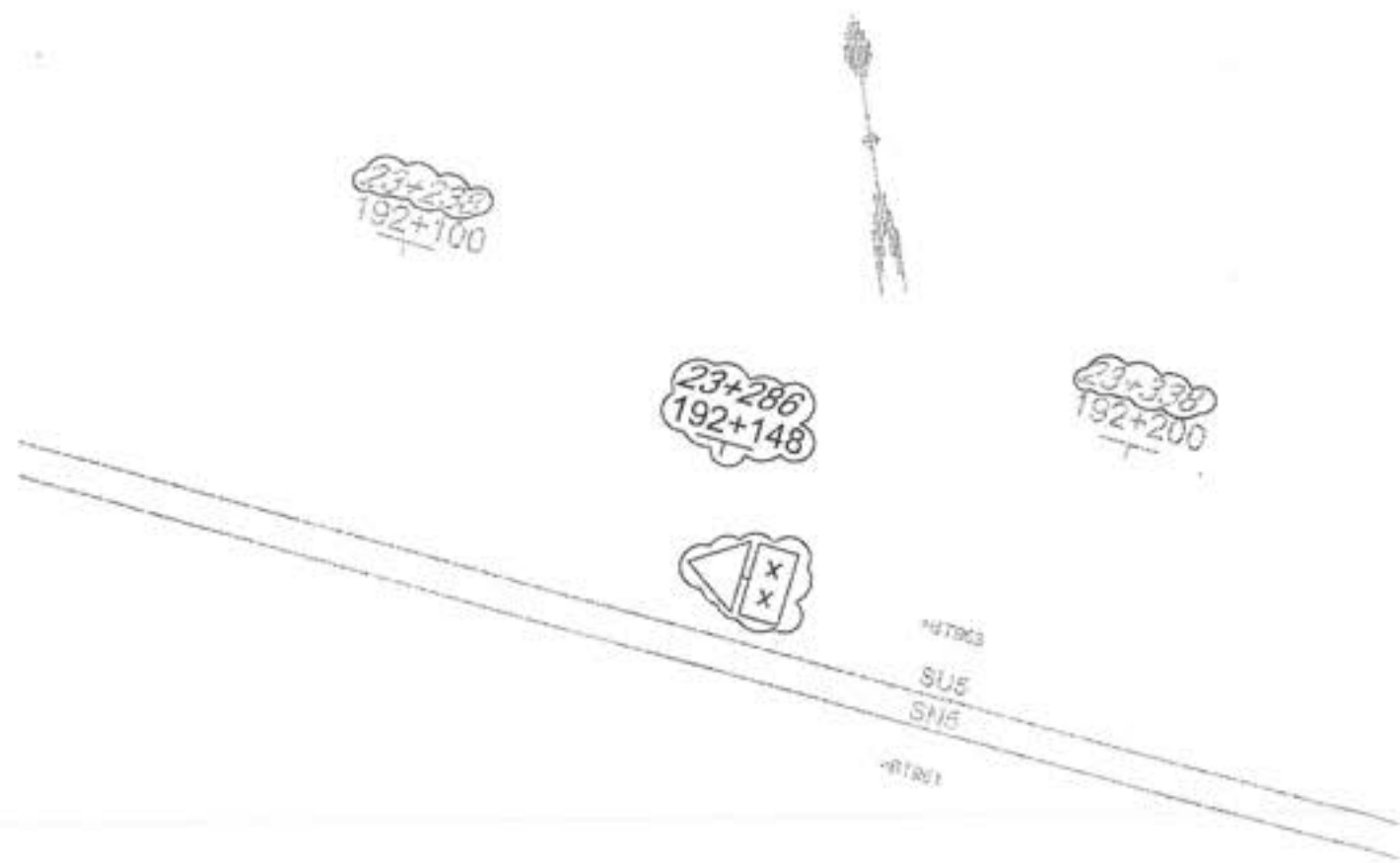
Notes

1. CAD system: MicroStation
2. Filename: 350171
3. Scale: 1:1000
4. All measurements according to chainage along referenceline
5. Complete item designation for catenary pole not shown. Please refer to Catenary system.doc
6. Complete item designation for insulation joints and points not shown. Please refer to Track system.doc
7. Chainage in italics refer to kilometrage system

The Øresund Link		Rev	Drawn	Designed	Checked	Approved	Date
		1	BC LPS	Borekrist BROSE JS	Borekrist BROSE JS	Borekrist BROSE JS	02-04-01
		SIGNALPLAN INTERLOCKING AND ATC SYSTEM CH.22+238 - 22+338 SETU					
Page no	1/3	Drawing no	00-A.0063-350171			Rev	0

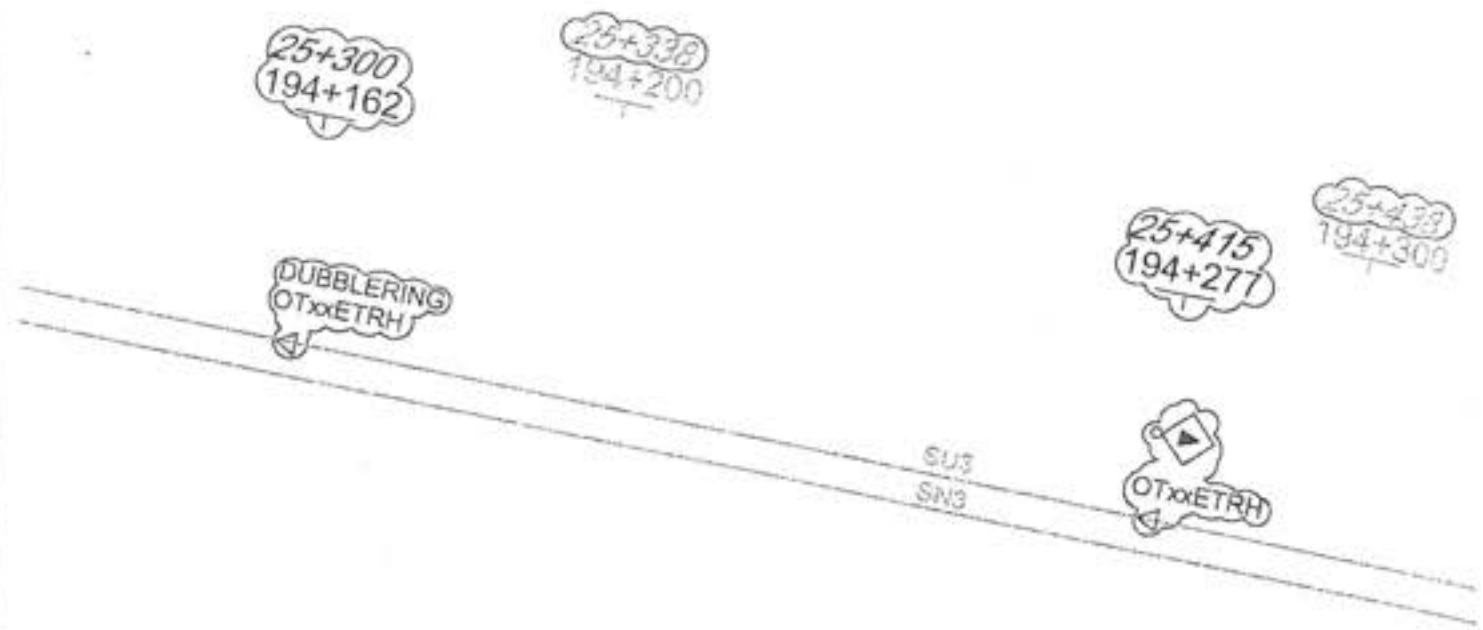
Notes

1. CAD system: MicroStation
2. Filename: 350171
3. Scale: 1:1000
4. All measurements according to chainage along reference line
5. Complete item designation for catenary pole not shown. Please refer to Catenary system.doc
6. Complete item designation for insulation joints and points not shown. Please refer to Track system.doc
7. Chainage in italics refer to kilometrage system



1:1000
1:20000

The Øresund Link					
					
					
Rev.	Drawn	Designed	Checked	Approved	Date
0	ISC LPC	Benjamin BRISAL JI	Benjamin BRISAL JI	Benjamin BRISAL JI	20-04-01
SIGNALPLAN INTERLOCKING AND ATC SYSTEM CH.23+238 - 23+338 SETU					
Page No	Drawing No			Rev.	
2/3	00-A.0063-350171			0	



Notes

1. CAD system: MicroStation
2. Filename: 350171
3. Scale: 1:1000
4. All measurements according to chainage along referenceline
5. Complete item designation for catenary pole not shown. Please refer to Catenary system.doc
6. Complete item designation for insulation joints and points not shown. Please refer to Track system.doc
7. Chainage in italics refer to kilometrage system

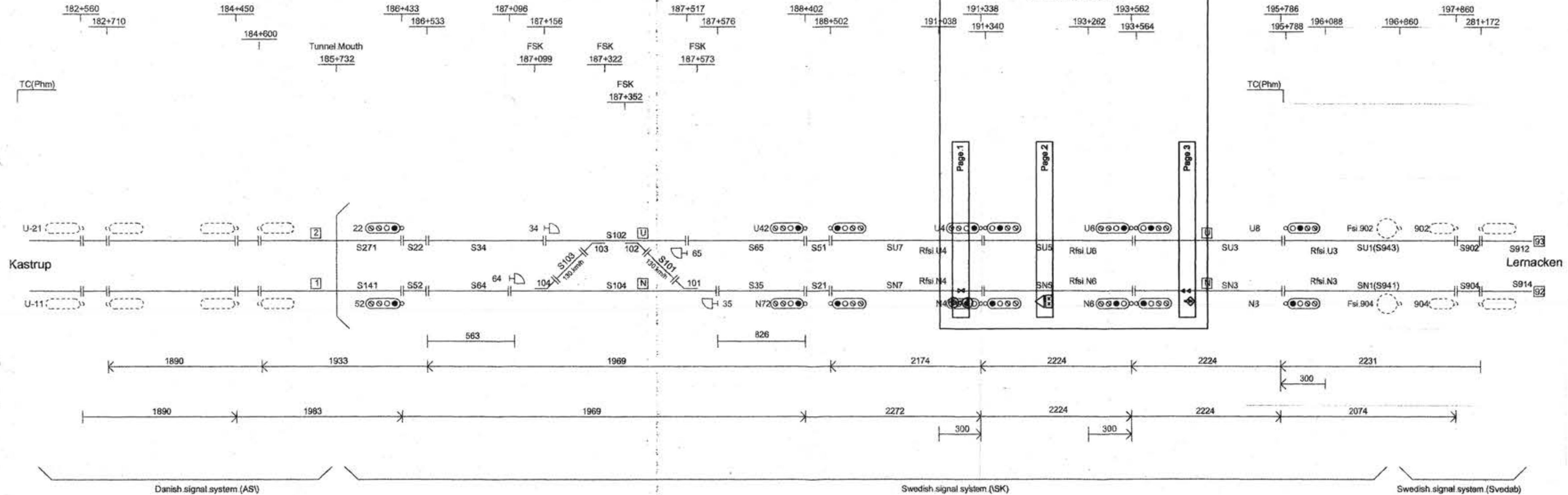
The Øresund Link		Rev	Drawn	Designed	Checked	Approved	Date
		0	ICC LPS	Stenker JG	Stenker JG	Stenker JG	12-04-01
		SIGNALPLAN INTERLOCKING AND ATC SYSTEM CH.25+300 - 25+438 SE7U					
Part no	Drawing no		Rev				
3/3	00-A.0063-350171		0				



Pepparholm (Phm)

Connection
197+999,500=281+152,295

Connection
189+489,925=190+154,000

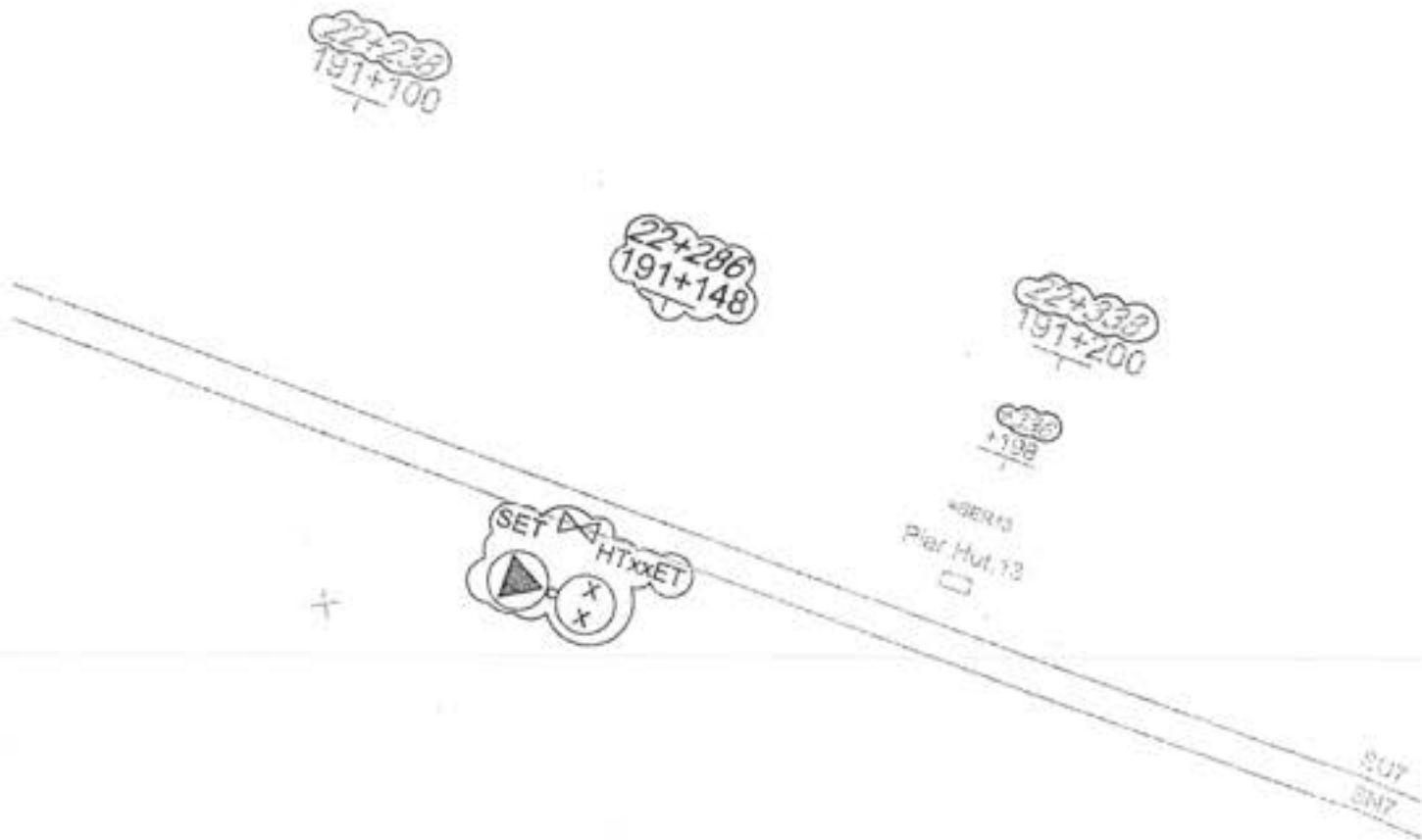
00-A.0063-350172



The Øresund Link		Rev.	Drawn	Designed	Checked	Approved	Date
 		1	U	U	U	U	01-04-01
		SIGNALPLAN INTERLOCKING AND ATC SYSTEM CH.22+238 - 25+438 SETN_OVERSIGT					
Page no.	03	Drawing no.	00-A.0063-350172		Rev.		0

Notes

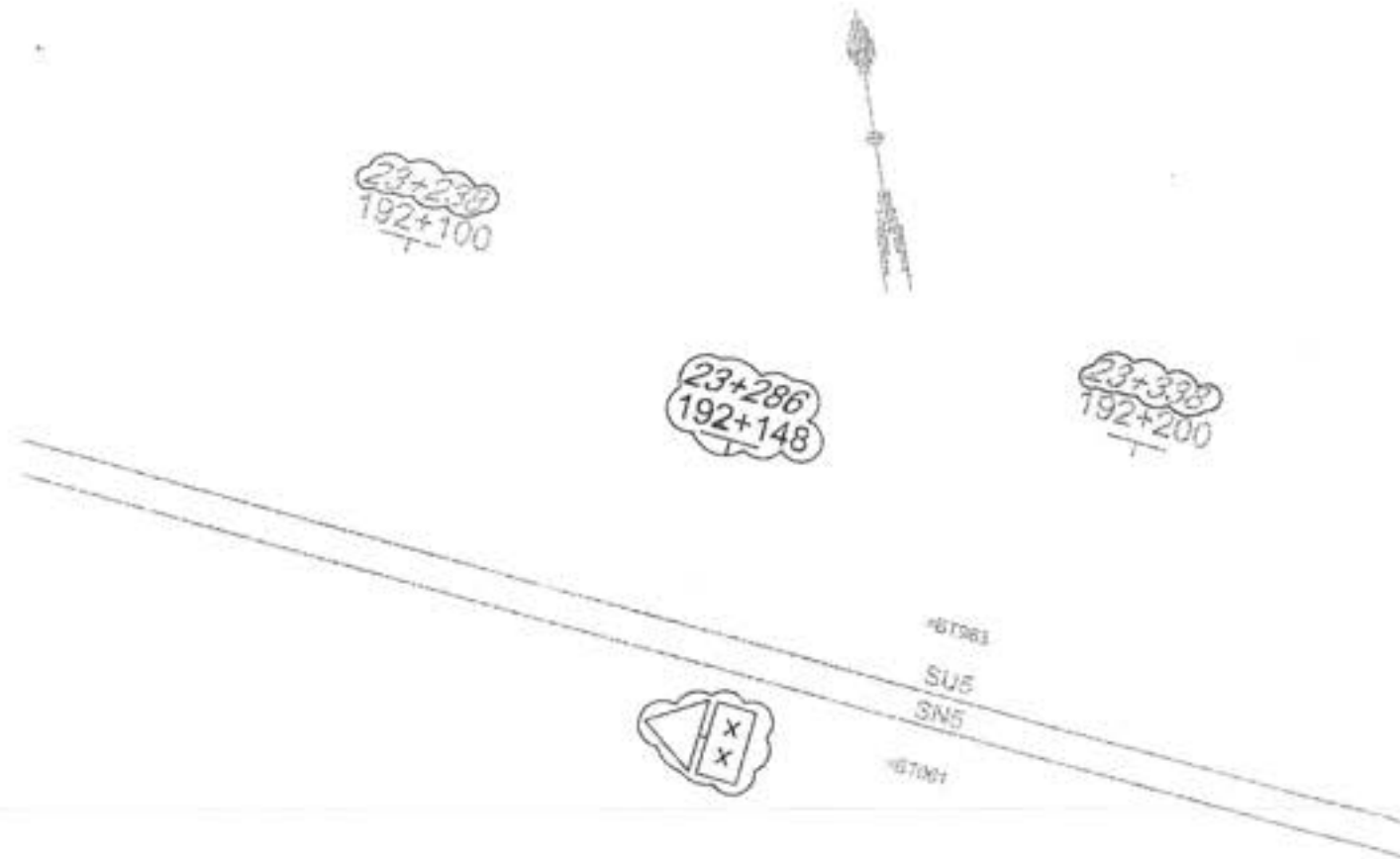
1. CAD system: MicroStation
2. Filename: 350172
3. Scale: 1:1000
4. All measurements according to chainage along referenceline
5. Complete item designation for catenary pole not shown. Please refer to Catenary system.doc
6. Complete item designation for insulation joints and points not shown. Please refer to Track system.doc
7. Chainage in italics refer to kilometrage system



The Øresund Link					
					
					
Rev.	Drawn	Designed	Checked	Approved	Date
0	IPC LPS	Sørensen BRØND JD	Sanvick BRØND JW	Sanvick BRØND JW	02-04-01
SIGNALPLAN INTERLOCKING AND ATC SYSTEM CH. 22+238 - 22+338 SE7N					
Page no.	Drawing no.			Rev.	
1/3	00-A.0063-350172			0	

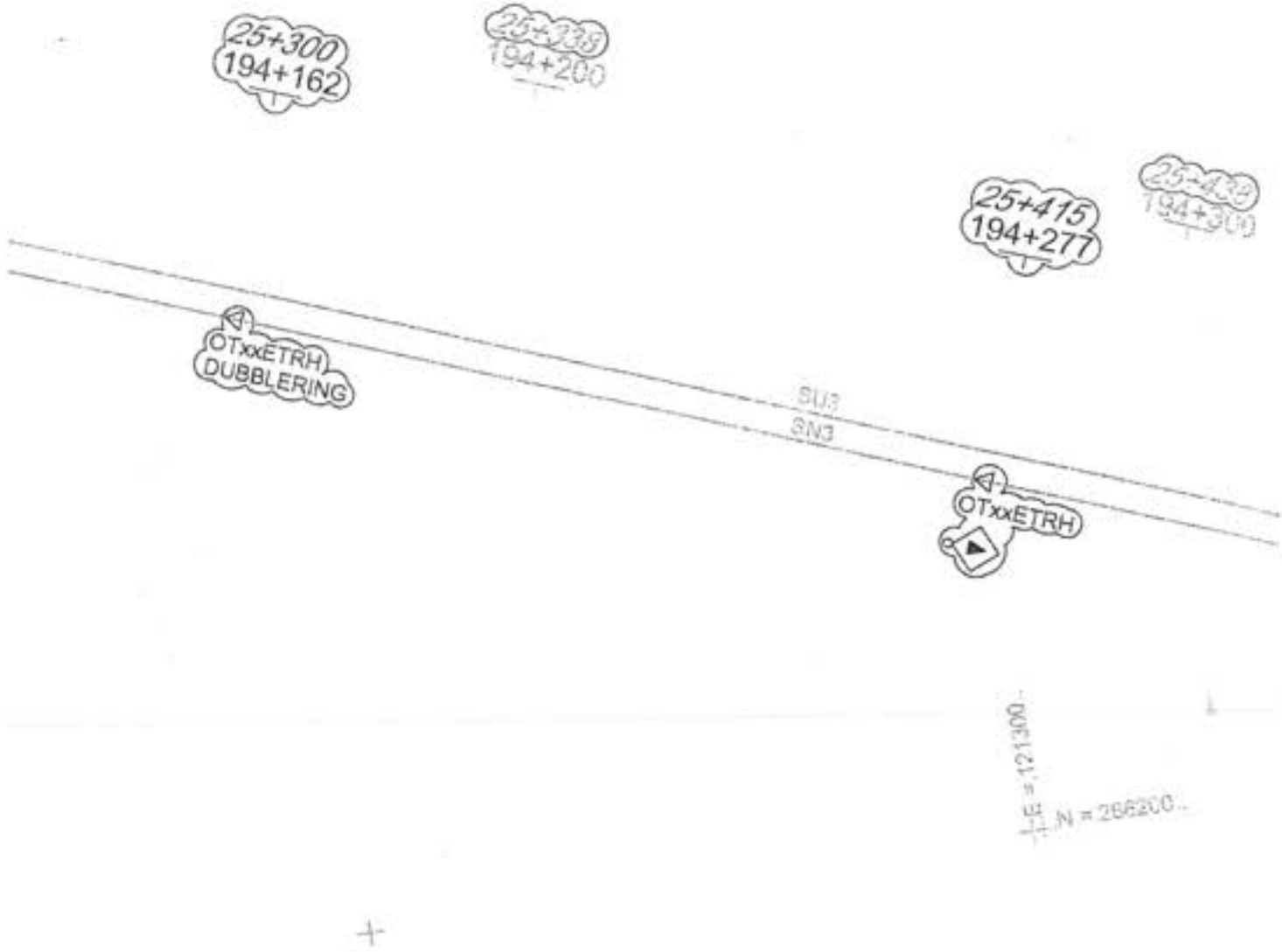
Notes

1. CAD system: MicroStation
2. Filename: 350172
3. Scale: 1:1000
4. All measurements according to chainage along referenceline
5. Complete item designation for catenary pole not shown. Please refer to Catenary system.doc
6. Complete item designation for insulation joints and points not shown. Please refer to Track system.doc
7. Chainage in italics refer to kilometrage system



1:1000
1:2000

The Øresund Link					
					
					
Rev.	Drawn	Designer	Checked	Approved	Date
0	ISC LPE	Benjamin BRISSE JD	Benjamin BRISSE JD	Benjamin BRISSE JD	020401
SIGNALPLAN INTERLOCKING AND ATC SYSTEM CH. 23+238 - 23+338 SE7N					
Page No.	Drawing No.				Rev.
2/3	00-A.0063-350172				0



Notes

1. CAD system: MicroStation
2. Filename: 350172
3. Scale: 1:1000
4. All measurements according to chainage along referenceline
5. Complete item designation for catenary pole not shown. Please refer to Catenary system.doc
6. Complete item designation for insulation joints and points not shown. Please refer to Track system.doc
7. Chainage in italics refer to kilometrage system

The Øresund Link		Rev.	Drawn	Designed	Checked	Approved	Date
		1	DC LPS	Skrevet MSB JC	Skrevet JRC JW	Skrevet MSB JW	12.04.01
		SIGNALPLAN INTERLOCKING AND ATC SYSTEM CH 25+300 - 25+438 SE7N					
Page No	Drawing No						Rev
3/3	00-A.0063-350172						0

0 Tillfälliga hastighetsnedsättningar Öresundsbron

0.1 Förutsättningar

Nedsättningssystemet bygger på sektioner som skall hastighetsnedsättas. I normalfallen använder man sig endast av börjanpunkter med tillhörande förvarningar. Börjanpunkterna har samtidigt funktionen att avsluta en nedsättning i motsatt riktning. Det betyder att man även vid nedsättningar som omfattar mer än en sektion i princip endast lägger ut en börjanpunkt med tillhörande förvarningar.

0.1.1 Viktiga undantag

Det finns dock två viktiga undantag. Det ena är om nedsättningen går över teknikgränsen. I ett sådant fall skall alltid extra hastighetstavlor och extra uppdateringsbalisgrupper för det andra landets ATC läggas vid teknikgränsen. Det andra undantaget är när den ena av flera angränsande nedsättningar omfattar en sektion med växlar som vid Peberholm och Lernacken. Sektioner som omfattar Peberholm och Lernacken måste då utrustas på angränsande spår.

0.2 Utförande

Alla nedsättningar gäller en hastighetssänkning på mer än 40 km/h vilket innebär att alla förvarningar skall dubbleras.

Signalstyrda förvarningar skall inte användas på Öresundsbrokonsortiets spår. Växlarna på Peberholm och Lernacken gör att nedsättningarna där och angränsande sektioner kan slå igenom på båda spåren och därför måste förvarning ske på båda spåren. De förvarningar gällande endast ett spår som läggs vid Lernacken i riktning mot Danmark på Banverkets spår utrustas med signalstyrning.

0.2.1 Beteckningar

I riktning från Sverige till Danmark går tåg med udda nummer som möter signaler med udda nummer.

Börjanpunkterna på nedsättningarna numreras enligt samma princip med udda nummer mot DK och jämna mot SE. Alla börjanpunkter på svenskt ATC benämns SE följt av ett nummer enligt ovan samt U och/eller N beroende på om det gäller upp- och/eller nedspår.

0.2.2 Tavlor

Hastighetsnedsättningarna förses med tavlor enligt BVF 544.94002 "Tillfälliga hastighetsnedsättningar".

Eventuella permanenta hastighetstavlor och tillhörande orienteringstavlor som visar högre hastighet än den tillfälliga nedsättningen skall täckas över.

Balisgrupperna behöver inte ändras eftersom en tillfällig ET-nedsättning endast kan avslutas av ATC-beskedet SET (Slut på ET-nedsättning).

I kodtabeller finns angivet vilka tavlor som skall placeras ut respektive övertäckas för börjanpunkterna.

0.2.3 Indelning

Peberholm görs till en sektion med gränsen i väster vid km 18.275 och i öster vid km 20.104.

Gräns mot Banverket läggs vid landfästet i Sverige vid km 29.119

Avståndet mellan Peberholm och Lernacken är ca 9km. Detta delas i 4 delar som blir ca 2,2km vardera.



Upplägget blir då enligt följande:

Km-tal	Sektion	Börjanpunkt DK -> SE Nedspår	Börjanpunkt SE -> DK Nedspår	Börjanpunkt DK -> SE Uppspår	Börjanpunkt SE -> DK Uppspår
18.275	3	SE2N	SE11N	SE2U	SE11U
20.104		SE4N	SE9N	SE4U	SE9U
22.286	4	SE6N	SE7N	SE6U	SE7U
24.290		SE8N	SE5N	SE8U	SE5U
26.650	6	SE10N	SE3N	SE10U	SE3U
29.119 (281.134)		SE12N	SE1N	SE12U	SE1U


0.2.4 Placering av balisgrupper

I den mån det varit möjligt har balisgrupperna anpassas till placeringen av trapporna mellan bil och järnvägsdäck på bron.




0.2.5 Förklaring till "Optiskt besked, Avstånd m.m." i kodtabeller.


	HT40		HT80
---	------	---	------

	<		>
---	---	---	---

	OT40		OT80
---	------	---	------

	OT40 + N-spår		OT40 + U-spår		OT80 + N-spår
---	---------------------	---	---------------------	---	---------------------

	OT80 + U-spår		OT40 + 1100m		OT80 + 1100m
---	---------------------	---	--------------------	---	--------------------

	FT		OT + <
---	----	---	--------

7 Sektion 4, SE7, km 22+286

SE7N och SE7U

Förvarningssträckan till dessa börjanpunkter ligger i nerförslut på 15 ‰ på mer än 300m vilket innebär att lutningen kodas 15 ‰. Förvarningarna skall då ligga minst 3000m före börjanpunkten. Avrundning sker till närmsta trappa.

7.1 Nedsättningar endast på sektion 4

Utrustning

Följande utrustning enligt kodtabeller skall placeras ut vid hastighetsnedsättning för börjanpunkter SE7:

Sektion 4, N- och U-spår.

Kodtabell: SE7N xx km/h.

Kodtabell: SE7U xx km/h.

Sektion 4, N-spår.

Kodtabell: SE7N xx km/h.

Sektion 4, U-spår.

Kodtabell: SE7U xx km/h.

7.2 Nedsättningar över flera sammanhängande sektioner

7.2.1 Sektion 4 till och med sektion 3

Tavlor

Övertäckning av tavlor gällande riktning SE-DK på sektion 3 vid nedsättning på N- och U-spår utföres enligt kodtabeller för övertäckning vid sammansatta sektioner.

Utrustning

Observera att, om en nedsättning med börjanpunkt SE7 sträcker sig över flera sammanhängande sektioner och slutar efter börjanpunkt SE9, sektion 3 och endast gäller det ena spåret, skall SE9 utrustas fullt på det andra spåret.

Följande utrustning enligt kodtabeller skall placeras ut vid hastighetsnedsättning för börjanpunkter SE7:

Sektion 4, N- och U-spår till och med sektion 3, N- och U-spår.

Kodtabell: SE7N xx km/h.

Kodtabell: SE7U xx km/h.

Kodtabell: Sektion 3, tavlor att övertäcka i riktning SE-DK.

Sektion 4, N-spår till och med sektion 3, N- och U-spår.

Kodtabell: SE7N xx km/h.

Kodtabell: SE9U xx km/h vid sammansatta sektioner.

Sektion 4, U-spår till och med sektion 3, N- och U-spår.

Kodtabell: SE7U xx km/h.

Kodtabell: SE9N xx km/h vid sammansatta sektioner.

7.2.2 Sektion 4 till och med sektion 2 eller längre

Tavlor

Övertäckning av tavlor gällande riktning SE-DK på sektion 3 vid nedsättning på N- och U-spår utföres enligt kodtabeller för övertäckning vid sammansatta sektioner.

Utrustning

Observera att, om en nedsättning med börjanpunkt SE7, sträcker sig över flera sammanhängande sektioner och slutar efter börjanpunkt SE9, sektion 3 och endast gällt det ena spåret, skall SE9 utrustas fullt på det andra spåret.

Följande utrustning enligt kodtabeller skall placeras ut vid hastighetsnedsättning för börjanpunkter SE7:

Sektion 4, N- och U-spår till och med sektion 2, N- och U-spår eller längre.

Kodtabell: SE7N xx km/h.

Kodtabell: SE7U xx km/h.

Kodtabell: SE2/SE11 xx km/h, N- och U-spår vid sammansatta sektioner.

Kodtabell: Sektion 3, tavlor att övertäcka i riktning SE-DK.

Sektion 4, N-spår till och med sektion 3, N- och U-spår in på sektion 2, N-spår eller längre.

Kodtabell: SE7N xx km/h.

Kodtabell: SE9U xx km/h vid sammansatta sektioner.

Kodtabell: SE2/SE11 xx km/h, N-spår vid sammansatta sektioner.

Sektion 4, U-spår till och med sektion 3, N- och U-spår in på sektion 2, U-spår eller längre.

Kodtabell: SE7U xx km/h.

Kodtabell: SE9N xx km/h vid sammansatta sektioner.

Kodtabell: SE2/SE11 xx km/h, U-spår vid sammansatta sektioner.

7 Sektion 4, SE7, km 22+286

7.1 SE7N 40 km/h.

KM-TAL Km+m	SPÅR use nr	TAVLA (IP)		RALIS		KODPROPPAR			ATC-besked	Optiskt besked, Avstånd m.m	Närmaste trappa	Anmärkningar
		Rikt	Typ	Pic	Typ	X	Y	Z				
22+286	N	DK ↓↑ SE	HT	AB BA	F F	5	5	10	SET HT40ET	> HT40	102B	
23+286	N	DK ↑ SE		OT40							103B	
25+300	N	DK ↑ SE	OT0	C B A	F F F	14 9 5	9 7 12	5 0 4	-15‰ 3000 OT40ETRH	3014m	108B	"dubbling"
25+415	N	DK ↑ SE	OT	C B A	F F F	14 9 5	10 7 12	5 0 4	-15‰ 3100 OT40ETRH	3129m FT	108B	

HANDL BV/BRSE-SW	GRANSKAD JG	GODKÄND CMP
---------------------	----------------	----------------

GRANSKAD:	REV A JG	REV B JG	REV C AF/HUB	ÅF/JAK
-----------	-------------	-------------	-----------------	--------

7.2 SE7U 40 km/h.

KM-TAL Km+m	SPÅR unc nr	TAVLA (IP)		BALIS		KODPROPPAR			ATC-besked	Optiskt besked. Avstånd m.m.	Närmaste trappa	Anmärkningar
		Rikt	Typ	P/c	Typ	X	Y	Z				
22+286	U	DK ↓ SE	HT	AB BA	F F	5 5	5 2	10 4	SET HT40ET	> HT40	102A	
23+286	U	DK ↑ SE		OT40							103A	
25+300	U	DK ↑ SE	OT0	C B A	F F F	14 9 5	9 7 12	5 0 4	-15‰ 3000 OT40ETRH	3014m	108A	"dubbling"
25+415	U	DK ↑ SE	OT	C B A	F F F	14 9 5	10 7 12	5 0 4	-15‰ 3100 OT40ETRH	3129m PT	108A	

HANDL BV/BRSBE-SW	GRANSKAD JG	GODKÄND CMP
----------------------	----------------	----------------

GRANSKAD:	REV A JG	REV B JG	REV C AF/HUB	ÅF/Jak
-----------	-------------	-------------	-----------------	--------

7.3 SE7N 80 km/h.

KM-TAL Km+m	SPÅR ans nr	TAVLA (IP)		BALIS		KODPROPPAR			ATC-besked	Optiskt besked, Avstånd m.m.	Närmaste trappa	Anmärkningar
		Rikt	Typ	Plc	Typ	X	Y	Z				
22+286	N	DK ↓↑ SE	HT	AB BA	F F	5 5	5 2	10 8	SET HT80ET	> HT80	102B	
23+286	N	DK ↑ SE		OT80							103B	
25+300	N	DK ↑ SE	OT0	C B A	F F F	14 9 5	9 7 12	5 0 8	-15‰ 3000 OT80ETRH	3014m	108B	"dubbling"
25+416	N	DK ↑ SE	OT	C B A	F F F	14 9 5	10 7 12	5 0 8	-15‰ 3100 OT80ETRH	3129m FT	108B	

HANDL BV/BR5BE-SW	GRANSKAD JG	GODKÄND CMP
----------------------	----------------	----------------

GRANSKAD:	REV A JG	REV B JG	REV C AF/HUB	ÄP/JAK
-----------	-------------	-------------	-----------------	--------

7.4 SE7U 80 km/h.

KM-TAL Km+m	SPÅR nr	TAVLA (IP)		BALIS		KODPROPPAR			ATC-besked	Optiskt besked, Avstånd m.m.	Närmaste trappa	Anmärkningar
		Rikt	Typ	Pic	Typ	X	Y	Z				
22+286	U	DK ↓↑ SE	HT	AB BA	F F	5 5	5 2	10 8	SET HT80ET	> HT80	102A	
23+286	U	DK ↑ SE		OT80							103A	
25+300	U	DK ↑ SE	OT0	C B A	F F F	14 9 5	9 7 12	5 0 8	-15‰ 3000 OT80ETRH	3014m	108A	"dubbling"
25+415	U	DK ↑ SE	OT	C B A	F F F	14 9 5	10 7 12	5 0 8	-15‰ 3100 OT80ETRH	3129m FT	108A	

HANDL BV/BRSBE-SW	GRANSKAD JG	GODKÄND CMP
----------------------	----------------	----------------

GRANSKAD:	REV A JG	REV B JG	REV C AF/HUB	ÅF/JAH
-----------	-------------	-------------	-----------------	--------

9.2 SE9N 40 km/h vid sammansatta sektioner

KM-TAL Km+m	SPÅR omr nr	TAVLA (IP)		BALIS		KODPROPPAR			ATC-besked	Optiskt besked, Avstånd m.m.	Närmaste trappa	Anmärkningar
		Rikt	Typ	P/c	Typ	X	Y	Z				
18+435	N	DK ↑ SE		<								
18+435	U	DK ↑ SE		<								
19+454	N	DK ↑ SE		OT + <								
19+454	U	DK ↑ SE		OT + <								
20+104	N	DK ↑ SE	HT		AB F BA F	5 5 10 5 2 4		SET HT40ET	> HT40			
21+104	N	DK ↑ SE										
23+004	N	DK ↑ SE	OT0		C F B F A F	14 8 5 9 7 0 5 12 4		-15‰ 2900 OT40ETRH		103B	"dubbling"	
23+104	N	DK ↑ SE	OT		C F B F A F	14 9 5 9 7 0 5 12 4		-15‰ 3000 OT40ETRH	FT	103B		

HANDL BV/BRSBE-SW	GRANSKAD JG	GODKÄND CMP
----------------------	----------------	----------------

GRANSKAD:	REV A JG	REV B JG	REV C AF/HUB	ÅF/JAK
-----------	-------------	-------------	-----------------	--------

9.3 SE9U 40 km/h vid sammansatta sektioner

KM-TAL Km+m	SPÄR unc nr	TAVLA (IP)		BALIS		KODPROPPAR			ATC-besked	Optiskt besked, Avstånd m.m.	Närmaste trappa	Anmärkingar
		Rikt	Typ	Plc	Typ	X	Y	Z				
18+435	N	DK ↑ SE		<	Tavla övertäckes							
18+435	U	DK ↑ SE		<	Tavla övertäckes							
19+454	N	DK ↑ SE		OT + <	Tavlor övertäckes							
19+454	U	DK ↑ SE		OT + <	Tavlor övertäckes							
20+104	U	DK ↓↑ SE	HT	AB BA	F F	5 5	5 2	10 4	SET HT40ET	> HT40		
21+104	U	DK ↑ SE		OT40								
23+004	U	DK ↑ SE	OT0	C B A	F F F	14 9 5	8 7 12	5 0 4	-15‰ 2500 OT40ETRH		103A	"dubbling"
23+104	U	DK ↑ SE	OT	C B A	F F P	14 9 5	8 7 12	5 0 4	-15‰ 3000 OT40ETRH	FT	103A	

HANDL BV/BRSE-SW	GRANSKAD JG	GODKÄND CMP
---------------------	----------------	----------------

GRANSKAD:	REV A JG	REV B JG	REV C AF/HUB ÅF/JAK
-----------	-------------	-------------	---------------------------

9.5 SE9N 80 km/h vid sammansatta sektioner

KM-TAL Km+m	SPÅR ans nr	TAVLA (IP)		BALIS		KODPROFFPAR			ATC-besked	Optiskt besked, Avstånd m.m.	Närmaste trappa	Anmärkningar
		Rikt	Typ	Plc	Typ	X	Y	Z				
18+435	N	DK ↑ SE		<								
18+435	U	DK ↑ SE		<								
19+454	N	DK ↑ SE		OT + <								
19+454	U	DK ↑ SE		OT + <								
20+104	N	DK ↑ SE	HT		AB F RA F	5 5 10 5 2 8		SET HT80ET	> HT80			
21+104	N	DK ↑ SE			OT80							
23+004	N	DK ↑ SE	OT0		C F B F A F	14 8 5 9 7 0 5 12 8		-15% 2900 OT80ETRH		103B	"dubbling"	
23+104	N	DK ↑ SE	OT		C F B F A F	14 9 5 9 7 0 5 12 8		-15% 3000 OT80ETRH	PT	103B		

HANDL BV/BRSBE-SW	GRANSKAD JG	GODKÄND CMP
----------------------	----------------	----------------

GRANSKAD:	REV A JG	REV B JG	REV C AF/HUB	ÄFLJAH
-----------	-------------	-------------	-----------------	--------

9.6 SE9U 80 km/h vid sammansatta sektioner

KM-TAL Km+m	SPÅR ans nr	TAVLA (IP)		BALIS		KODPROPPAR			ATC-besked	Optiskt besked, Avstånd m.m.	Närmaste trappa	Anmärkingar
		Rikt	Typ	Pic	Typ	X	Y	Z				
18+435	N	DK ↑		<								
		SE										
18+435	U	DK ↑		<								
		SE										
19+451	N	DK ↑		OT + <								
		SE										
19+451	U	DK ↑		OT + <								
		SE										
20+104	U	DK ↓↑	HT	AB	F	5	5	10	SET	>		
		SE		BA	F	5	2	8	HT80ET	HT80		
21+104	U	DK ↑		OT80								
		SE										
23+004	U	DK ↑	OT0	C	F	14	8	5	-17‰			
		SE		B	F	9	7	0	2900		103A	"dubbling"
				A	F	5	12	8	OT80ETRH			
23+104	U	DK ↑	OT	C	F	14	9	5	-17‰			
		SE		B	F	9	7	0	3000		103A	
				A	F	5	12	8	OT80ETRH	PT		

HANDL BV/BRSE-SW	GRANSKAD JG	GODKÄND CMP
---------------------	----------------	----------------

GRANSKAD:	REV A JG	REV B JG	REV C AF/HUB	ÅF/JAK
-----------	-------------	-------------	-----------------	--------

14.2 Sektion 3, tavlor att övertäcka i riktning SE-DK.

KM-TAL Km+m	SPÅR nr	TAVLA (IP)		BALIS		KODPROPPAR			ATC-besked	Optiskt besked, Avstånd m.m.	Närmaste trappa	Anmärkningar
		Rikt	Typ	Pic	Typ	X	Y	Z				
18+435	N	DK ↑ SE		<								Se ritning SE9 blad 4
18+435	U	DK ↑ SE		<								Se ritning SE9 blad 4
19+454	N	DK ↑ SE		OT + <								Se ritning SE9 blad 5
19+454	U	DK ↑ SE		OT + <								Se ritning SE9 blad 5

HANDL BV/BRSBE-SW	GRANSKAD JG	GODKÄND CMP
----------------------	----------------	----------------

GRANSKAD:	REV A JG	REV B JG	REV C AF/HUB	ÅFJAK
-----------	-------------	-------------	-----------------	-------

Dokumentation

Nedenfor oplyste tegninger anvendes ved udlægning af danske La - baliser og svenske baliser i sektion 5

Bemærk! Kun gældende versioner af nedenstående dokumentation må anvendes.

Tegningsnavn	Udgave	Tegningsnr.	Side
Signalplan, Interlocking and ATC system CH. 24+238 - 27+938, SE5U oversigt	02-04-2001, Rev. 0	00-A.0063-350151	0/3
Signalplan, Interlocking and ATC system CH. 24+238 - 24+338, SE5U	02-04-2001, Rev. 0	00-A.0063-350151	1/3
Signalplan, Interlocking and ATC system CH. 25+238 - 25+338, SE5U	02-04-2001, Rev. 0	00-A.0063-350151	2/3
Signalplan, Interlocking and ATC system CH. 27+800 - 27+938, SE5U	02-04-2001, Rev. 0	00-A.0063-350151	3/3
Signalplan, Interlocking and ATC system CH. 24+238 - 27+938, SE5N oversigt	02-04-2001, Rev. 0	00-A.0063-350152	0/3
Signalplan, Interlocking and ATC system CH. 24+238 - 24+338, SE5N	02-04-2001, Rev. 0	00-A.0063-350152	1/3
Signalplan, Interlocking and ATC system CH. 25+238 - 25+338, SE5N	02-04-2001, Rev. 0	00-A.0063-350152	2/3
Signalplan, Interlocking and ATC system CH. 27+800 - 27+938, SE5N	02-04-2001, Rev. 0	00-A.0063-350152	3/3
Tillfälliga hastighetsnedsättningar Öresundsbron	Rev. D 2014-07-02		3 (27)
Tillfälliga hastighetsnedsättningar Öresundsbron	Rev. D 2014-07-02		4 (27)
Tillfälliga hastighetsnedsättningar Öresundsbron	Rev. D 2014-07-02		5 (27)
Tillfälliga hastighetsnedsättningar Öresundsbron	Rev. D 2014-07-02		15 (27)
Tillfälliga hastighetsnedsättningar Öresundsbron	Rev. D 2014-07-02		16 (27)
Tillfälliga hastighetsnedsättningar Öresundsbron, 5 Sektion 5, SE5, km 24+290, 5.1 SE5N 40 km/h	Rev. C	-	34/70
Tillfälliga hastighetsnedsättningar Öresundsbron, 5.2 SE5U 40 km/h	Rev. C	-	35/70
Tillfälliga hastighetsnedsättningar Öresundsbron, 5.3 SE5N 80 km/h	Rev. C	-	36/70
Tillfälliga hastighetsnedsättningar Öresundsbron, 5.4 SE5U 80 km/h	Rev. C	-	37/70

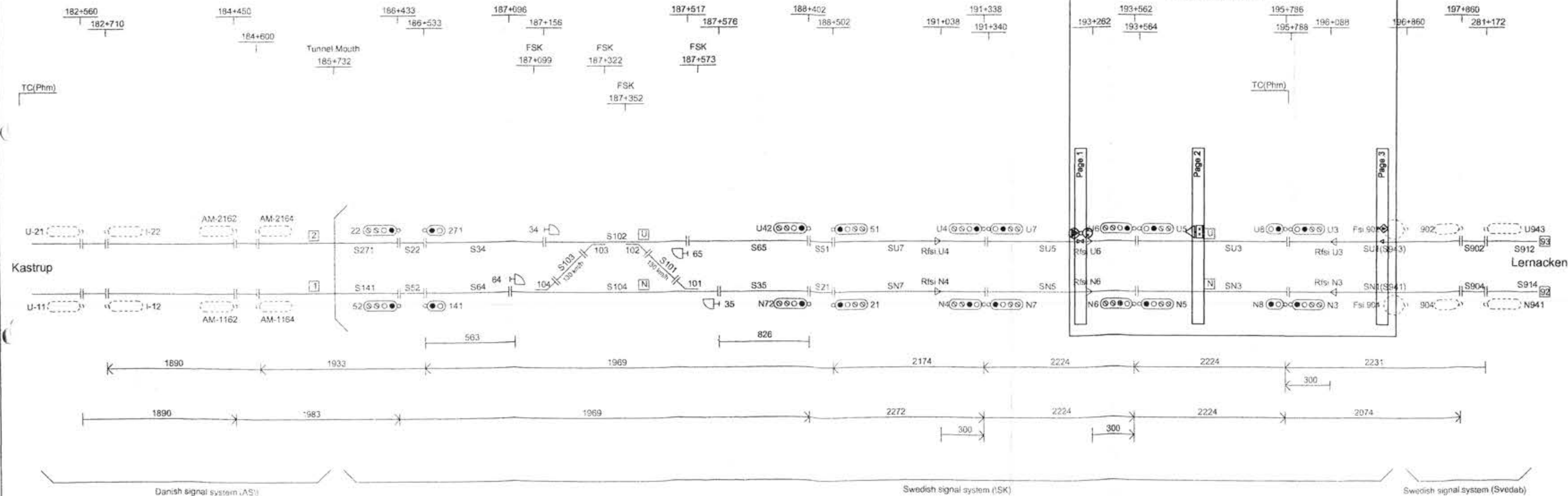
							
				Dato	21.03.2001	<h1>Sektion 5</h1> <p>Fra Sverige mod Danmark La/Sth-nedsättningar</p>	Side 1/1
03		02.07.2014	JAK	Bearb.	ALX		
02		01.08.2003	ECP	Kontr.	KPe / ECP		
01		11.04.2001	ECP	Godk.	<i>Rsa</i>		
Vers.	Ændringer	Dato	Bearb.	Atkins Danmark, Rådgivning Sikring A Pilestræde 58, 1112 Kbh.			
						Faneblad 22	

Pepparholm (Phm)

Connection
189+489,925=190+154,000

Connection
197+999,500=281+152,295

00-A.0063-35151



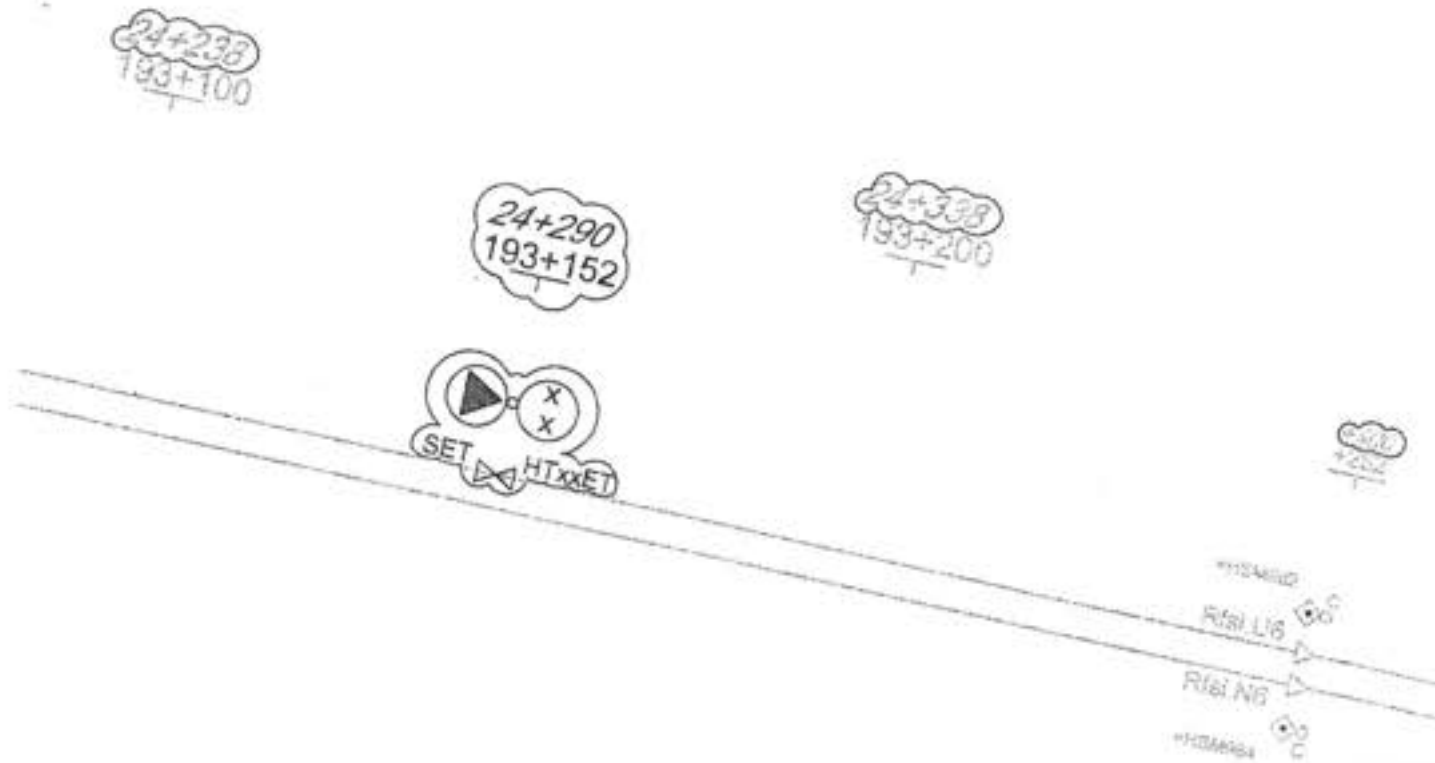
The Øresund Link

BANVERKET

Rev.	Design	Design	Check	Approval	Date
0	IK	Design	Check	Approval	1.11.01
0	LPS	IK	IK	IK	

SIGNALPLAN
INTERLOCKING AND ATC SYSTEM
CH.24+238 - 27+938
SESU, OVERSIGHT

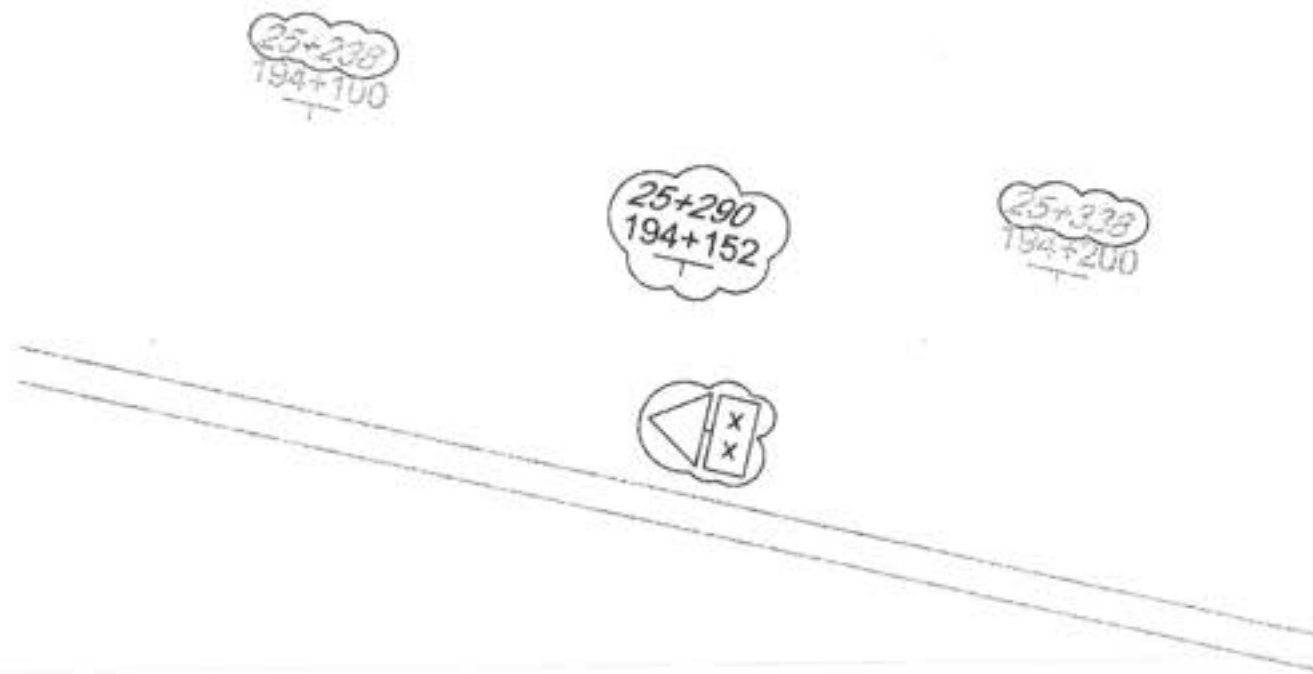
Page: 0/3
Drawing: 00-A.0063-350151



Notes



1. CAD system: MicroStation
2. Filename: 350151
3. Scale: 1:1000
4. All measurements according to chainage along referenceline
5. Complete item designation for catenary pole not shown. Please refer to Catenary system.doc
6. Complete item designation for insulation joints and points not shown. Please refer to Track system.doc
7. Chainage in italics refer to kilometrage system

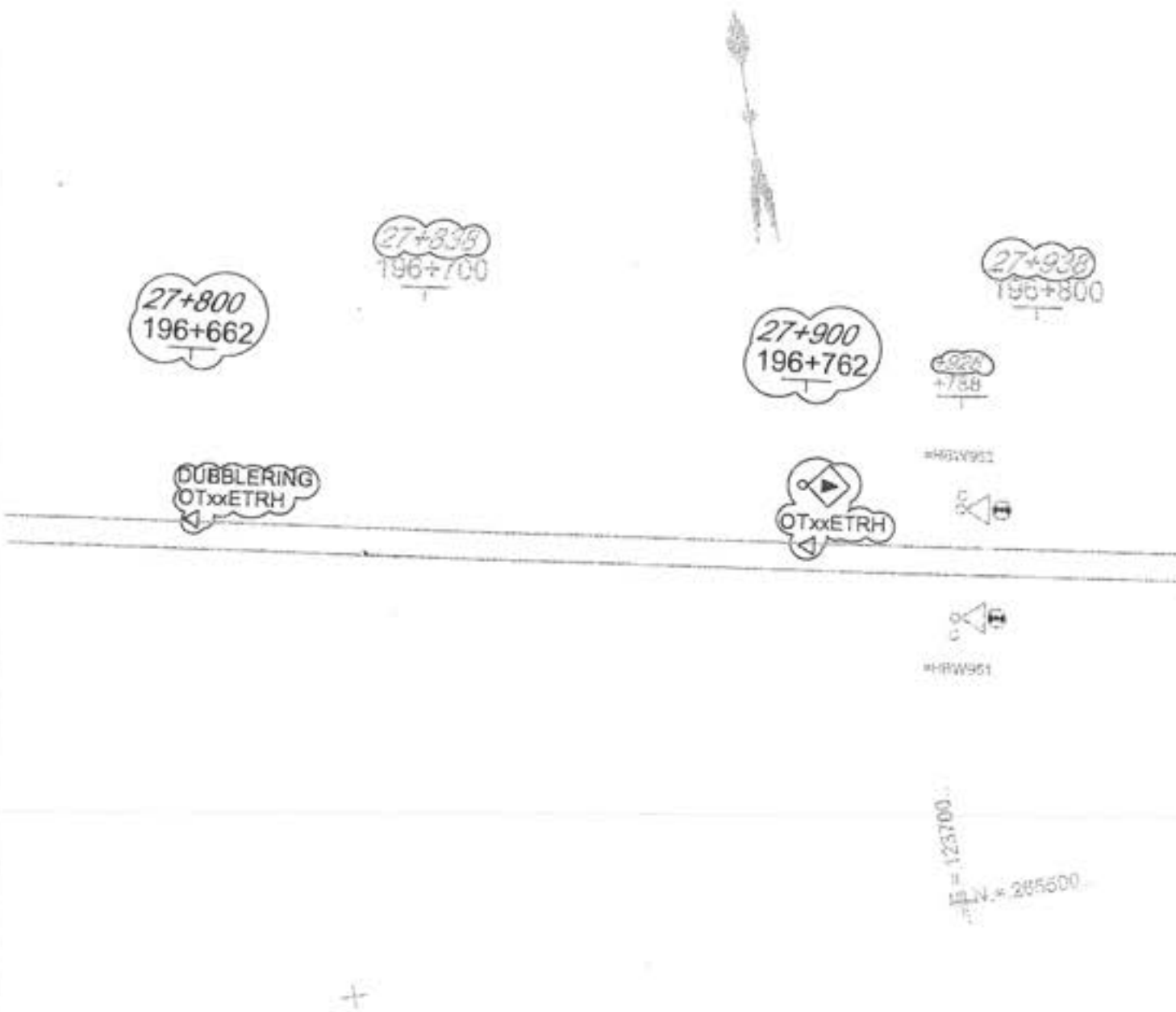
The Øresund Link					
					
					
Rev.	Open	Designed	Checked	Approved	Date
1	OK L/S	Samuel BROSE JD	Samuel BROSE JW	Samuel BROSE JW	02/24/11
SIGNALPLAN INTERLOCKING AND ATC SYSTEM CH.24+238 - 24+338 SE5U					
Page No.	Drawing No.				Rev.
1 / 3	00-A 0063-350151				0



Notes



1. CAD system: MicroStation
2. Filename: 350151
3. Scale: 1:1000
4. All measurements according to chainage along referenceline
5. Complete item designation for catenary pole not shown. Please refer to Catenary system.doc
6. Complete item designation for insulation joints and points not shown. Please refer to Track system.doc
7. Chainage in italics refer to kilometrage system

The Øresund Link					
					
					
Rev.	Drawn	Designed	Checked	Approved	Date
0	ISC LPS	Skrevet BRSE JC	Skrevet BRSE JC	Skrevet BRSE JC	10.04.01
SIGNALPLAN INTERLOCKING AND ATC SYSTEM CH. 25+238 - 25+338 SE5U					
Page no.	Drawing no.				Rev.
2 / 3	00-A.0063-350151				0



Notes

1. CAD system: MicroStation
2. Filename: 350151
3. Scale: 1:1000
4. All measurements according to chainage along referenceline
5. Complete item designation for catenary pole not shown. Please refer to Catenary system.doc
6. Complete item designation for insulation joints and points not shown. Please refer to Track system.doc
7. Chainage in italics refer to kilometrage system

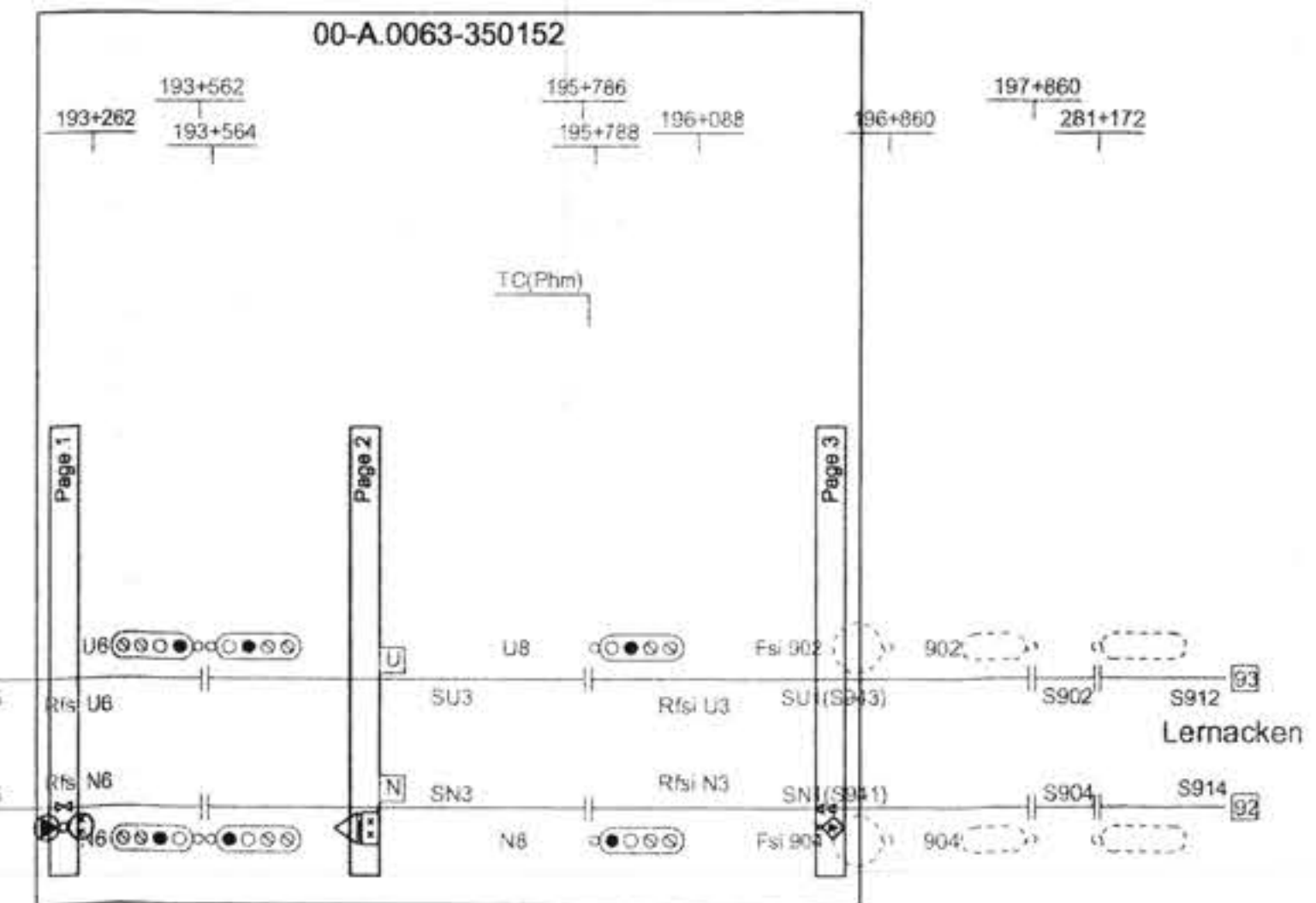
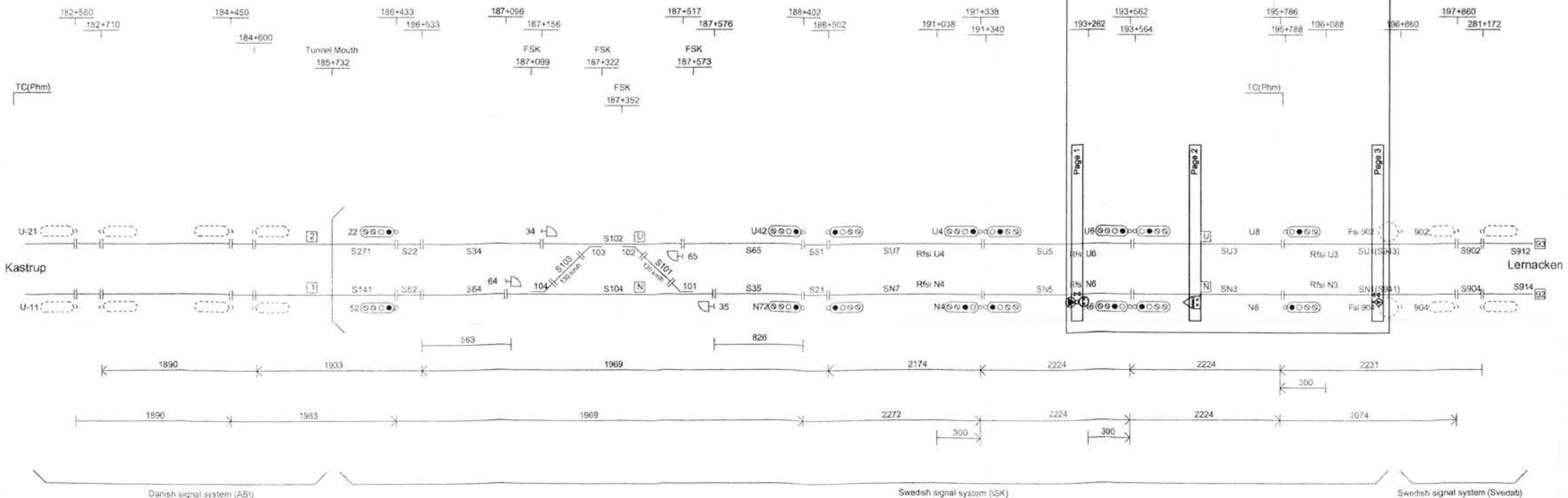
The Øresund Link		Rev.	Drawn	Designed	Checked	Approved	Date
		0	SC LPS	Reviewed JP	Reviewed SW	Reviewed GPP	02/04/07
		SIGNALPLAN INTERLOCKING AND ATC SYSTEM CH.27+800 - 27+938 SESU					
Page no.	3 / 3	Drawing no.	00-A.0063-350151			Rev.	0

Pepparholm (Phm)

Connection
189+489,925=190+154,000

Connection
197+999,500=281+152,295

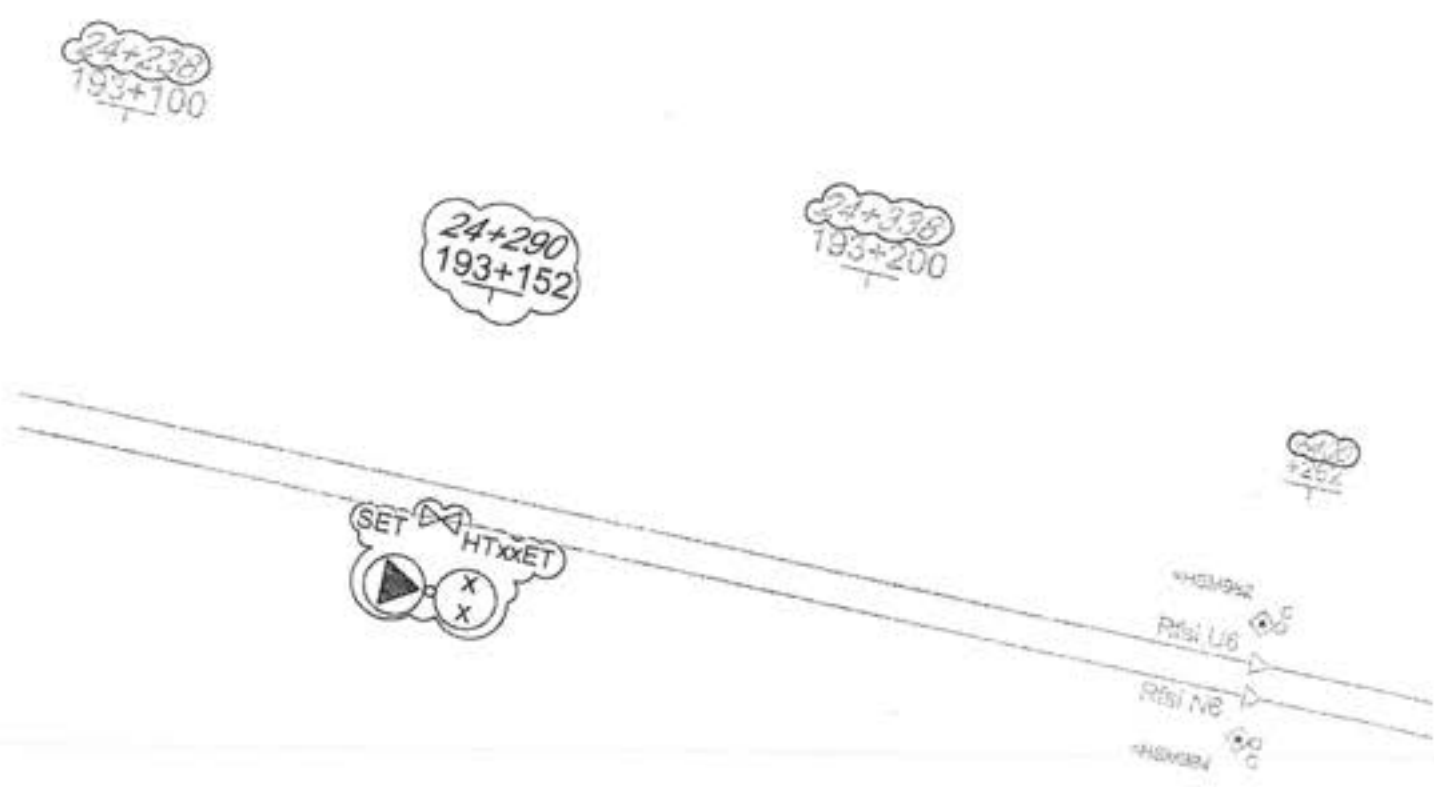
00-A.0063-350152





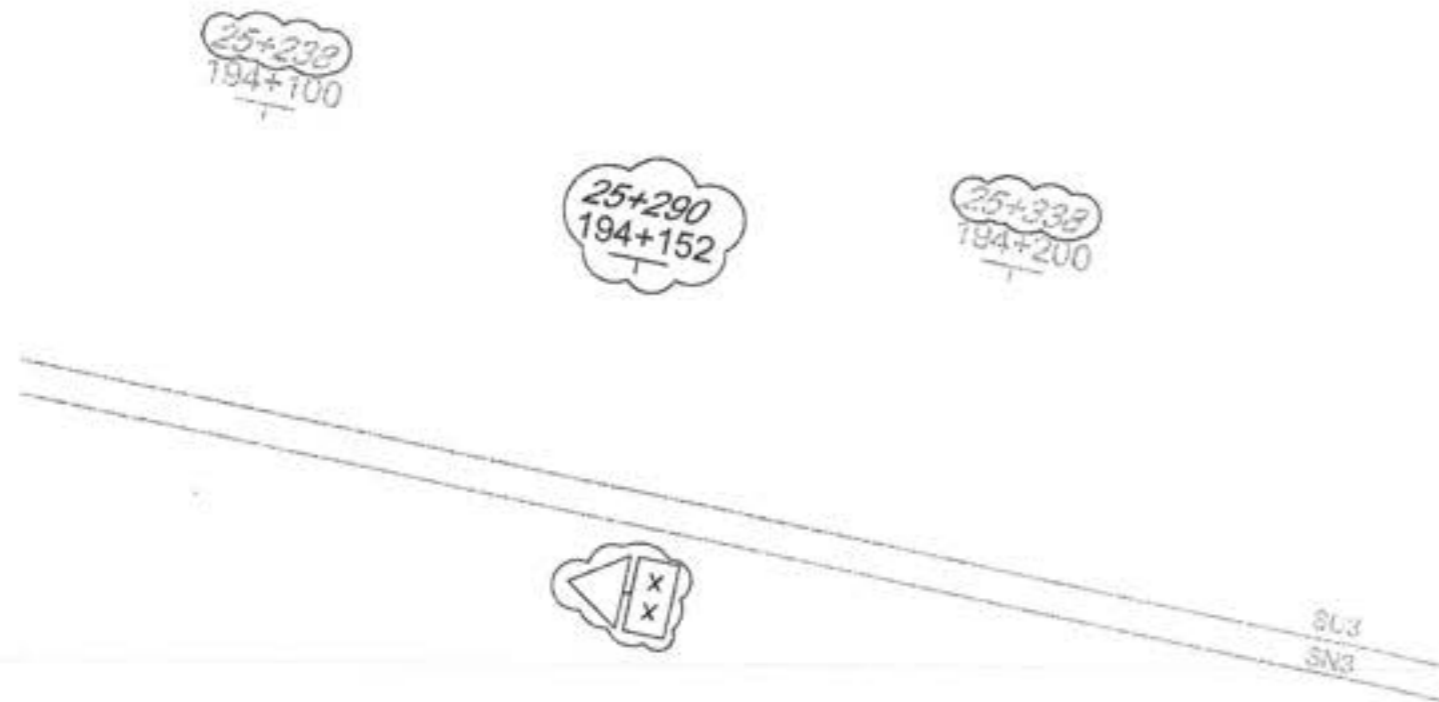
The Øresund Link		No.		Start		Designed		Checked		Approved	
		10		1998		1998		1998		1998	
		LPH		Banverket		Banverket		Banverket		Banverket	
		SIGNALPLAN									
		INTERLOCKING AND ATC SYSTEM									
CH.24+238 - 27+938											
SE5N, OVERSIGT											
Page no.		Overlappning		No.		Date		Date		Date	
0 / 3		00-A.0063-350152		0							

Notes

1. CAD system: MicroStation
2. Filename: 350152
3. Scale: 1:1000
4. All measurements according to chainage along referenceline
5. Complete item designation for catenary pole not shown. Please refer to Catenary system.doc
6. Complete item designation for insulation joints and points not shown. Please refer to Track system.doc
7. Chainage in italics refer to kilometrage system



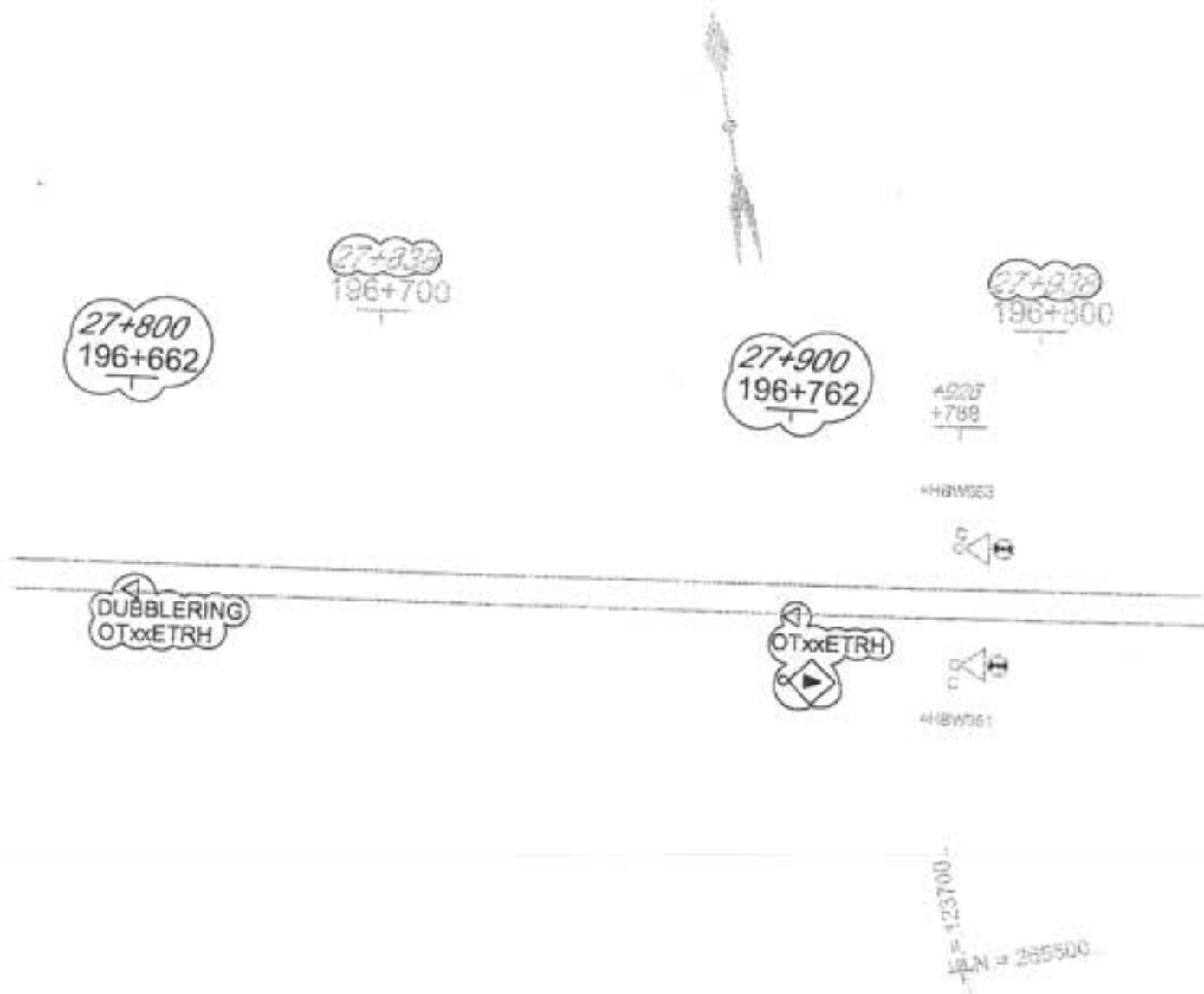
The Øresund Link		Rev	Drawn	Designed	Checked	Approved	Date	
		1	INC	Revised	Revised	Revised	02-04-01	
		2	LFC	JG	JW	JW		
		SIGNALPLAN INTERLOCKING AND ATC SYSTEM CH.24+238 - 24+338 SE5N						
		Page No	Drawing No.		Rev.			
		1 / 3	00.A.0063.350152				0	



Notes

1. CAD system: MicroStation
2. Filename: 350152
3. Scale: 1:1000
4. All measurements according to chainage along referenceline
5. Complete item designation for catenary pole not shown. Please refer to Catenary system.doc
6. Complete item designation for insulation joints and points not shown. Please refer to Track system.doc
7. Chainage in italics refer to kilometrage system

The Øresund Link		Rev.	Date	Designed	Checked	Approved	Date
		#	01	Øresund LPS	Øresund SN3	Øresund SN3	02/04/01
		SIGNALPLAN INTERLOCKING AND ATC SYSTEM CH.25+238 - 25+338 SE5N					
		Page No.	Drawing No.		Rev.		
		2 / 3	00-A 0063-350152		0		



Notes

1. CAD system: MicroStation
2. Filename: 350152
3. Scale: 1:1000
4. All measurements according to chainage along referenceline
5. Complete item designation for catenary pole not shown. Please refer to Catenary system.doc
6. Complete item designation for insulation joints and points not shown. Please refer to Track system.doc
7. Chainage in italics refer to kilometrage system

The Öresund Link					
					
					
Rev.	Drawn	Designed	Checked	Approved	Date
0	ISC LPS	Reviewed SMBG JC	Reviewed SMBG JC	Reviewed SMBG JC	2004-01
SIGNALPLAN INTERLOCKING AND ATC SYSTEM CH. 27+800 - 27+938 SE5N					
Page no.	Drawing				Rev.
3 / 3	00-A.0063-350152				0

0 Tillfälliga hastighetsnedsättningar Öresundsbron

0.1 Förutsättningar

Nedsättningssystemet bygger på sektioner som skall hastighetsnedsättas. I normalfallen använder man sig endast av börjanpunkter med tillhörande förvarningar. Börjanpunkterna har samtidigt funktionen att avsluta en nedsättning i motsatt riktning. Det betyder att man även vid nedsättningar som omfattar mer än en sektion i princip endast lägger ut en börjanpunkt med tillhörande förvarningar.

0.1.1 Viktiga undantag

Det finns dock två viktiga undantag. Det ena är om nedsättningen går över teknikgränsen. I ett sådant fall skall alltid extra hastighetstavlor och extra uppdateringsbalisgrupper för det andra landets ATC läggas vid teknikgränsen. Det andra undantaget är när den ena av flera angränsande nedsättningar omfattar en sektion med växlar som vid Peberholm och Lernacken. Sektioner som omfattar Peberholm och Lernacken måste då utrustas på angränsande spår.

0.2 Utförande

Alla nedsättningar gäller en hastighetssänkning på mer än 40 km/h vilket innebär att alla förvarningar skall dubbleras.

Signalstyrda förvarningar skall inte användas på Öresundsbrokonsortiets spår. Växlarna på Peberholm och Lernacken gör att nedsättningarna där och angränsande sektioner kan slå igenom på båda spåren och därför måste förvarning ske på båda spåren. De förvarningar gällande endast ett spår som läggs vid Lernacken i riktning mot Danmark på Banverkets spår utrustas med signalstyrning.

0.2.1 Beteckningar

I riktning från Sverige till Danmark går tåg med udda nummer som möter signaler med udda nummer.

Börjanpunkterna på nedsättningarna numreras enligt samma princip med udda nummer mot DK och jämna mot SE. Alla börjanpunkter på svenskt ATC benämns SE följt av ett nummer enligt ovan samt U och/eller N beroende på om det gäller upp- och/eller nedspår.

0.2.2 Tavlor

Hastighetsnedsättningarna förses med tavlor enligt BVF 544.94002 "Tillfälliga hastighetsnedsättningar".

Eventuella permanenta hastighetstavlor och tillhörande orienteringstavlor som visar högre hastighet än den tillfälliga nedsättningen skall täckas över.

Balisgrupperna behöver inte ändras eftersom en tillfällig ET-nedsättning endast kan avslutas av ATC-beskedet SET (Slut på ET-nedsättning).

I kodtabeller finns angivet vilka tavlor som skall placeras ut respektive övertäckas för börjanpunkterna.

0.2.3 Indelning

Peberholm görs till en sektion med gränsen i väster vid km 18.275 och i öster vid km 20.104.

Gräns mot Banverket läggs vid landfästet i Sverige vid km 29.119

Avståndet mellan Peberholm och Lernacken är ca 9km. Detta delas i 4 delar som blir ca 2,2km vardera.



Upplägget blir då enligt följande:

Km-tal	Sektion	Börjanpunkt DK -> SE Nedspår	Börjanpunkt SE -> DK Nedspår	Börjanpunkt DK -> SE Uppspår	Börjanpunkt SE -> DK Uppspår
18.275		SE2N	SE11N	SE2U	SE11U
↓	3				
20.104		SE4N	SE9N	SE4U	SE9U
↓	4				
22.286		SE6N	SE7N	SE6U	SE7U
↓	5				
24.290		SE8N	SE5N	SE8U	SE5U
↓	6				
26.650		SE10N	SE3N	SE10U	SE3U
↓	7				
29.119 (281.134)		SE12N	SE1N	SE12U	SE1U



0.2.4 Placering av balisgrupper




I den mån det varit möjligt har balisgrupperna anpassas till placeringen av trapporna mellan bil och järnvägsdäck på bron.




0.2.5 Förklaring till "Optiskt besked, Avstånd m.m." i kodtabeller.



	HT40		HT80
---	------	---	------

	<		>
---	---	---	---

	OT40		OT80
---	------	---	------

	OT40 + N-spår		OT40 + U-spår		OT80 + N-spår
---	---------------------	---	---------------------	---	---------------------

	OT80 + U-spår		OT40 + 1100m		OT80 + 1100m
---	---------------------	---	--------------------	---	--------------------

	FT		OT + <
---	----	---	--------

5 Sektion 5, SE5 km 24+290

SE5N och SE5U

Förvarningssträckan till dessa börjanpunkter ligger i nerförslut på 4,3 % på mer än 300m vilket innebär att lutningen kodas 5 %. Förvarningarna skall då ligga minst 2600m före börjanpunkten. Detta avrundas till närmsta trappa vid 27+350. Detta kolliderar dock med en Rfsi-grupp så avrundning sker vidare till nästa trappa vid 27+900.

5.1 Nedsättningar endast på sektion 6

Utrustning

Följande utrustning enligt kodtabeller skall placeras ut vid hastighetsnedsättning för börjanpunkter SE5:

Sektion 5, N- och U-spår.

Kodtabell: SE5N xx km/h.

Kodtabell: SE5U xx km/h.

Sektion 5, N-spår.

Kodtabell: SE5N xx km/h.

Sektion 5, U-spår.

Kodtabell: SE5U xx km/h.

5.2 Nedsättningar över flera sammanhängande sektioner

5.2.1 Sektion 5 som längst till och med sektion 4

Utrustning

Följande utrustning enligt kodtabeller skall placeras ut vid hastighetsnedsättning för börjanpunkter SE5:

Sektion 5, N- och U-spår som längst till och med sektion 4, N- och U-spår.

Kodtabell: SE5N xx km/h.

Kodtabell: SE5U xx km/h.

Sektion 5, N-spår som längst till och med sektion 4, N-spår.

Kodtabell: SE5N xx km/h.

Sektion 5, U-spår som längst till och med sektion 4, U-spår.

Kodtabell: SE5U xx km/h.

5.2.2 Sektion 5 till och med sektion 3

Tavlor

Övertäckning av tavlor gällande riktning SE-DK på sektion 3 vid nedsättning på N- och U-spår utföres enligt kodtabeller för övertäckning vid sammansatta sektioner.

Utrustning

Observera att, om en nedsättning med börjanpunkt SE5 sträcker sig över flera sammanhängande sektioner och slutar efter börjanpunkt SE9, sektion 3 och endast gällt det ena spåret, skall SE9 utrustas fullt på det andra spåret.

Följande utrustning enligt kodtabeller skall placeras ut vid hastighetsnedsättning för börjanpunkter SE5:

Sektion 5, N- och U-spår till och med sektion 3, N- och U-spår.

Kodtabell: SE5N xx km/h.

Kodtabell: SE5U xx km/h.

Kodtabell: Sektion 3, tavlor att övertäcka i riktning SE-DK.

Sektion 5, N-spår till och med sektion 3, N- och U-spår.

Kodtabell: SE5N xx km/h.

Kodtabell: SE9U xx km/h vid sammansatta sektioner.

Sektion 5, U-spår till och med sektion 3, N- och U-spår.

Kodtabell: SE5U xx km/h.

Kodtabell: SE9U xx km/h vid sammansatta sektioner.

5.2.3 Sektion 5 till och med sektion 2 eller längre

Tavlor

Övertäckning av tavlor gällande riktning SE-DK på sektion 3 vid nedsättning på N- och U-spår utföres enligt kodtabeller för övertäckning vid sammansatta sektioner.

Urustning

Observera att, om en nedsättning med börjanpunkt SE5, sträcker sig över flera sammanhängande sektioner och slutar efter börjanpunkt SE9, sektion 3 och endast gällt det ena spåret, skall SE9 utrustas fullt på det andra spåret.

Följande utrustning enligt kodtabeller skall placeras ut vid hastighetsnedsättning för börjanpunkter SE5:

Sektion 5, N- och U-spår till och med sektion 2, N- och U-spår eller längre.

Kodtabell: SE5N xx km/h.

Kodtabell: SE5U xx km/h.

Kodtabell: SE2/SE11 xx km/h, N- och U-spår vid sammansatta sektioner.

Kodtabell: Sektion 3, tavlor att övertäcka i riktning SE-DK.

Sektion 5, N-spår till och med sektion 3, N- och U-spår in på sektion 2, N-spår eller längre.

Kodtabell: SE5N xx km/h.

Kodtabell: SE9U xx km/h vid sammansatta sektioner.

Kodtabell: SE2/SE11 xx km/h, N-spår vid sammansatta sektioner.

Sektion 5, U-spår till och med sektion 3, N- och U-spår in på sektion 2, U-spår eller längre.

Kodtabell: SE5U xx km/h.

Kodtabell: SE9N xx km/h vid sammansatta sektioner.

Kodtabell: SE2/SE11 xx km/h, U-spår vid sammansatta sektioner.

5 Sektion 5, SE5 km 24+290

5.1 SE5N 40 km/h.

KM-TAL Km+m	SPÅR nr	TAVLA (IP)		BALIS		KODPROPPAR			ATC-besked	Optiskt besked, Avstånd m.m.	Närmaste trappa	Anmärkingar
		Rikt	Typ	P/c	Typ	X	Y	Z				
24+290	N	DK ↑ SE	HT	AB BA	F F	5 5	5 2	10 4	SET HT40ET	> HT40	105B	
25+290	N	DK ↑ SE		OT40							108B	
27+800	N	DK ↑ SE	OT0	C B A	F F F	14 9 5	14 7 12	7 0 4	-5‰ 3500 OT40ETRH	3510m	112B	"dubbling"
27+900	N	DK ↑ SE	OT	C B A	F F F	14 9 5	1 8 12	7 0 4	-5‰ 3600 OT40ETRH	3610m FT	112B	

HANDL BV/BRSBE-SW	GRANSKAD JG	GODKÄND CMP
----------------------	----------------	----------------

GRANSKAD:	REV A JG	REV B JG	REV C AF/HUB	ÅF/JAK
-----------	-------------	-------------	-----------------	--------

5.2 SE5U 40 km/h.

KM-TAL Km+m	SPÅR unc or	TAVLA (IP)		BALIS		KODPROPPAR			ATC-besked	Optiskt besked, Avstånd m.m.	Närmaste trappa	Anmärkningar
		Rikt	Typ	Plc	Typ	X	Y	Z				
24+290	U	DK ↑ SE	HT	AB BA	F F	5	5	10	SET HT40ET	> HT40	105A	
25+290	U	DK ↑ SE		OT40							108A	
27+800	U	DK ↑ SE	OT0	C B A	F F F	14 9 5	14 7 12	7 0 4	-5‰ 3500 OT40ETRH	3510m	112A	"dubbling"
27+900	U	DK ↑ SE	OT	C B A	F F F	14 9 5	1 8 12	7 0 4	-5‰ 3600 OT40ETRH	3610m PT	112A	

HANDL BV/BRSBE-SW	GRANSKAD JG	GODKÄND CMP
----------------------	----------------	----------------

GRANSKAD:	REV A JG	REV B JG	REV C AF/HUB	ÅF/JAK
-----------	-------------	-------------	-----------------	--------

5.3 SE5N 80 km/h.

KM-TAL Km+m	SPÄR one nr	TAVLA (IP)		BALIS		KODPROPPAR			ATC-besked	Optiskt besked, Avstånd m.m.	Närmaste trappa	Anmärkingar
		Rikt	Typ	Pic	Typ	X	Y	Z				
24+290	N	DK ↓↑ SE	HT	AB BA	F F	5	5	10	SET HT80ET	> HT80	105B	
25+290	N	DK ↑ SE		OT80							108B	
27+800	N	DK ↑ SE	OT0	C B A	F F F	14 9 5	14 7 12	7 0 8	-5‰ 3500 OT80ETRH	3510m	112B	"dubbling"
27+900	N	DK ↑ SE	OT	C B A	F F F	14 9 5	1 8 12	7 0 8	-5‰ 3600 OT80ETRH	3610m FT	112B	

HANDL BV/BRSE-SW	GRANSKAD JG	GODKÄND CMP
---------------------	----------------	----------------

GRANSKAD:	REV A JG	REV B JG	REV C ÅF/HUB ÅF/JAL
-----------	-------------	-------------	---------------------------

5.4 SE5U 80 km/h.

KM-TAL Km+m	SPÅR une nr	TAVLA (IP)		BALIS		KODPROPPAR			ATC-besked	Optiskt besked, Avstånd m.m.	Närmaste trappa	Anmärkningar
		Rikt	Typ	P/c	Typ	X	Y	Z				
24+290	U	DK ↓↑ SE	HT	AB RA	F F	5 5	5 2	10 8	SET HT80ET	> HT80	105A	
25+290	U	DK ↑ SE		OT80							108A	
27+800	U	DK ↑ SE	OT0	C B A	F F F	14 9 5	14 7 12	7 0 8	-5‰ 3500 OT80ETRH	3510m	112A	"dubbling"
27+900	U	DK ↑ SE	OT	C B A	F F F	14 9 5	1 8 12	7 0 8	-5‰ 3600 OT80ETRH	3610m FT	112A	

HANDL BV/BR5BE-SW	GRANSKAD JG	GODKÄND CMP
----------------------	----------------	----------------

GRANSKAD:	REV A JG	REV B JG	REV C AF/HUB	ÅFJAH
-----------	-------------	-------------	-----------------	-------



Dokumentation

Nedenfor oplyste tegninger anvendes ved udlægning af danske La - baliser og svenske baliser i sektion 6

Bemærk! Kun gældende versioner af nedenstående dokumentation må anvendes.

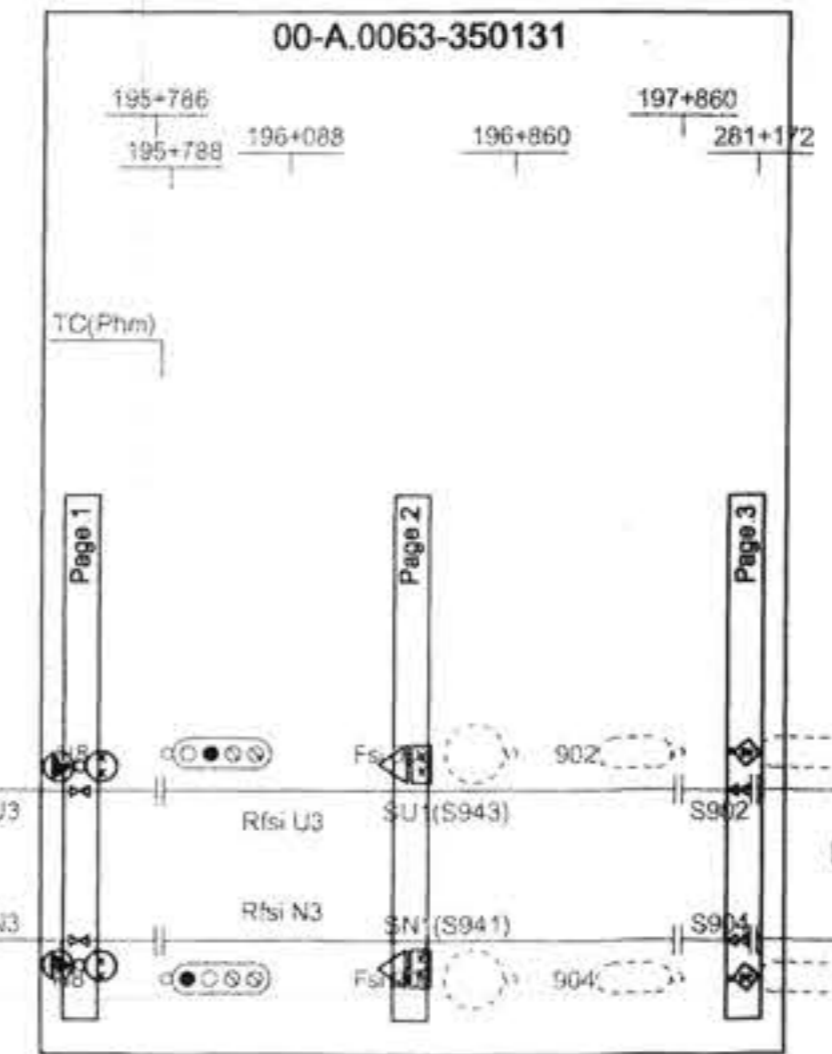
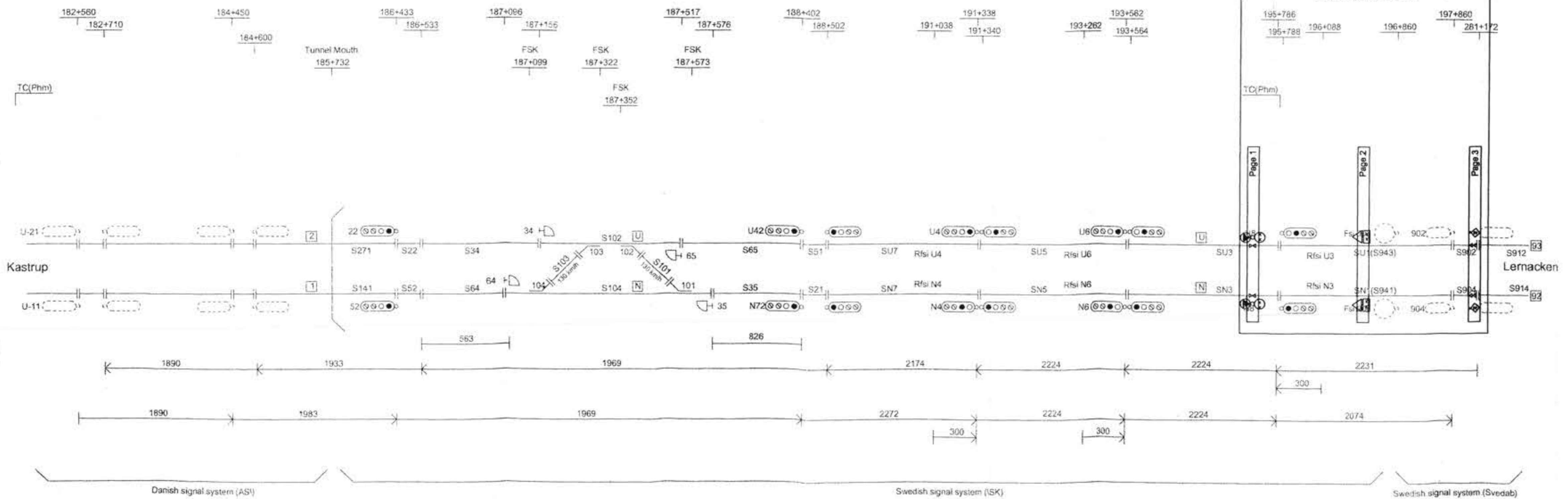
Tegningsnavn	Udgave	Tegningsnr.	Side
Signalplan, Interlocking and ATC system CH. 26+638 – 281+200 (29+185), SE3U oversigt	02-04-2001, Rev. 0	00-A.0063-350131	0/3
Signalplan, Interlocking and ATC system CH. 26+638 – 27+738, SE3U	02-04-2001, Rev. 0	00-A.0063-350131	1/3
Signalplan, Interlocking and ATC system CH. 27+638 – 27+738, SE3U	02-04-2001, Rev. 0	00-A.0063-350131	2/3
Signalplan, Interlocking and ATC system CH. 28+985 – 281+200 (29+185), SE3U	02-04-2001, Rev. 0	00-A.0063-350131	3/3
Signalplan, Interlocking and ATC system CH. 26+638 – 281+200 (29+185), SE3N oversigt	02-04-2001, Rev. 0	00-A.0063-350132	0/3
Signalplan, Interlocking and ATC system CH. 26+638 – 27+738, SE3N	02-04-2001, Rev. 0	00-A.0063-350132	1/3
Signalplan, Interlocking and ATC system CH. 27+638 – 27+738, SE3N	02-04-2001, Rev. 0	00-A.0063-350132	2/3
Signalplan, Interlocking and ATC system CH. 28+985 – 281+200 (29+185), SE3N	02-04-2001, Rev. 0	00-A.0063-350132	3/3
Tilfældige hastighetsnedsættninger Öresundsbron	Rev. D 2014-07-02		3 (27)
Tilfældige hastighetsnedsættninger Öresundsbron	Rev. D 2014-07-02		4 (27)
Tilfældige hastighetsnedsættninger Öresundsbron	Rev. D 2014-07-02		5 (27)
Tilfældige hastighetsnedsættninger Öresundsbron	Rev. D 2014-07-02		11 (27)
Tilfældige hastighetsnedsættninger Öresundsbron	Rev. D 2014-07-02		12 (27)
Tilfældige hastighetsnedsættninger Öresundsbron, 3 Sektion 6, SE3, km 26+650, 3.1 SE3N 40 km/h	Rev. C	-	24/70
Tilfældige hastighetsnedsættninger Öresundsbron, 3.2 SE3U 40 km/h	Rev. C	-	25/70
Tilfældige hastighetsnedsættninger Öresundsbron, 3.3 SE3N 80 km/h	Rev. C	-	26/70
Tilfældige hastighetsnedsættninger Öresundsbron, 3.4 SE3U 80 km/h	Rev. C	-	27/70

							
			Dato	21.03.2001	Sektion 6 Fra Sverige mod Danmark La/Sth-nedsættninger	Side 1/1	
03		02.07.2014	JAK	Bearb.			ALX
02		01.08.2003	ECP	Kontr.			KPe / ECP
01		11.04.2001	ECP	Godk.			<i>Be</i>
Vers.	Ændringer	Dato	Bearb.	Atkins Danmark, Rådgivning Sikring A Pilestræde 56, 1112 Kbh.			
Faneblad 23							

Pepparholm (Phm)

Connection
189+489,925=190+154,000

Connection
197+999,500=281+152,295

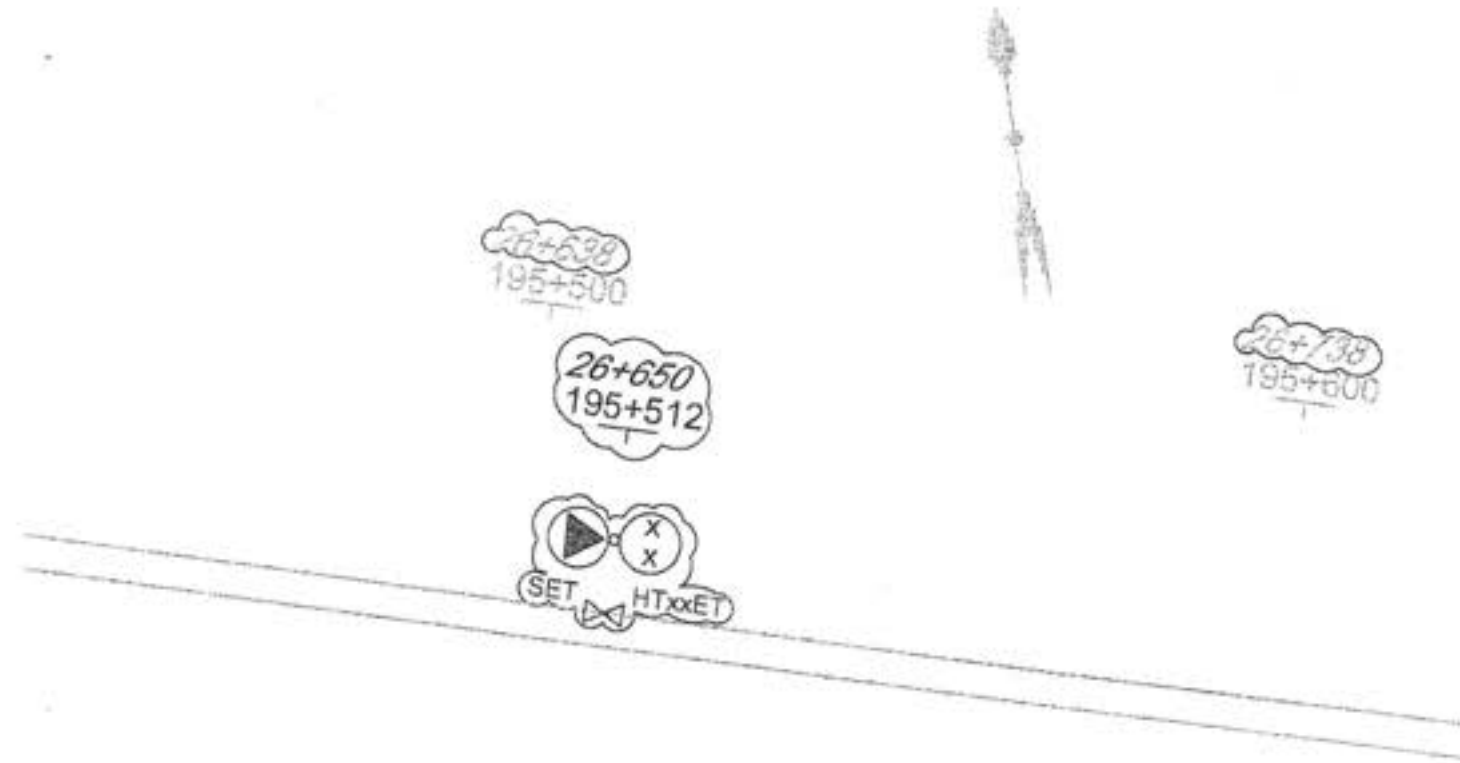


The Øresund Link

No.	Date	Design	Checked	Approved	Dr.
1	1999	SE3U	SE3U	SE3U	0/10/01

SIGNALPLAN
INTERLOCKING AND ATC SYSTEM
CH.28+638 - 281+200 (29+185)
SE3U, OVERSIGT

Page no.	Design no.	No.
0/3	00-A.0063-350131	0



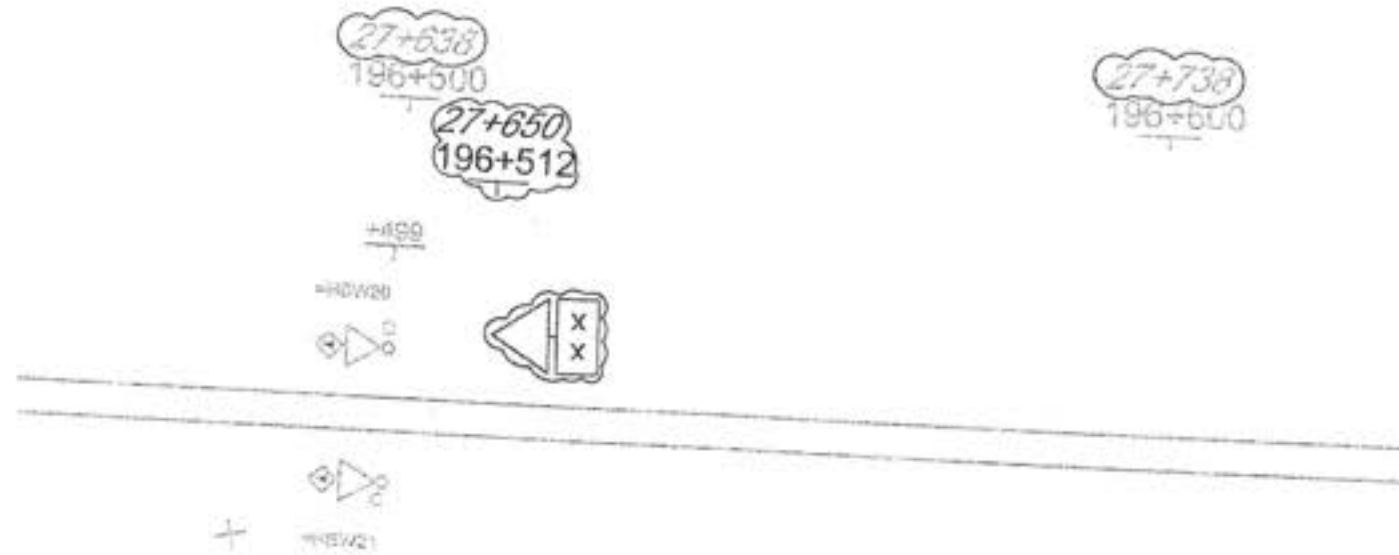
Notes

1. CAD system: MicroStation
2. Filename: 350131
3. Scale: 1:1000
4. All measurements according to chainage along referenceline
5. Complete item designation for catenary pole not shown. Please refer to Catenary system.doc
6. Complete item designation for insulation joints and points not shown. Please refer to Track system.doc
7. Chainage in italics refer to kilometrage system

E = 122400
N = 265800

E = 122500
N = 265800

The Öresund Link		Rev.	Drawn	Designed	Checked	Approved	Code
		0	ISO LPS	Samuel STORÉ JS	Samuel STORÉ JS	Samuel STORÉ JS	200401
		SIGNALPLAN INTERLOCKING AND ATC SYSTEM CH.26+638.-27+738 SE3U					
Page No.	1 / 1	Drawings	NO. 1 0000 00000			Rev.	0

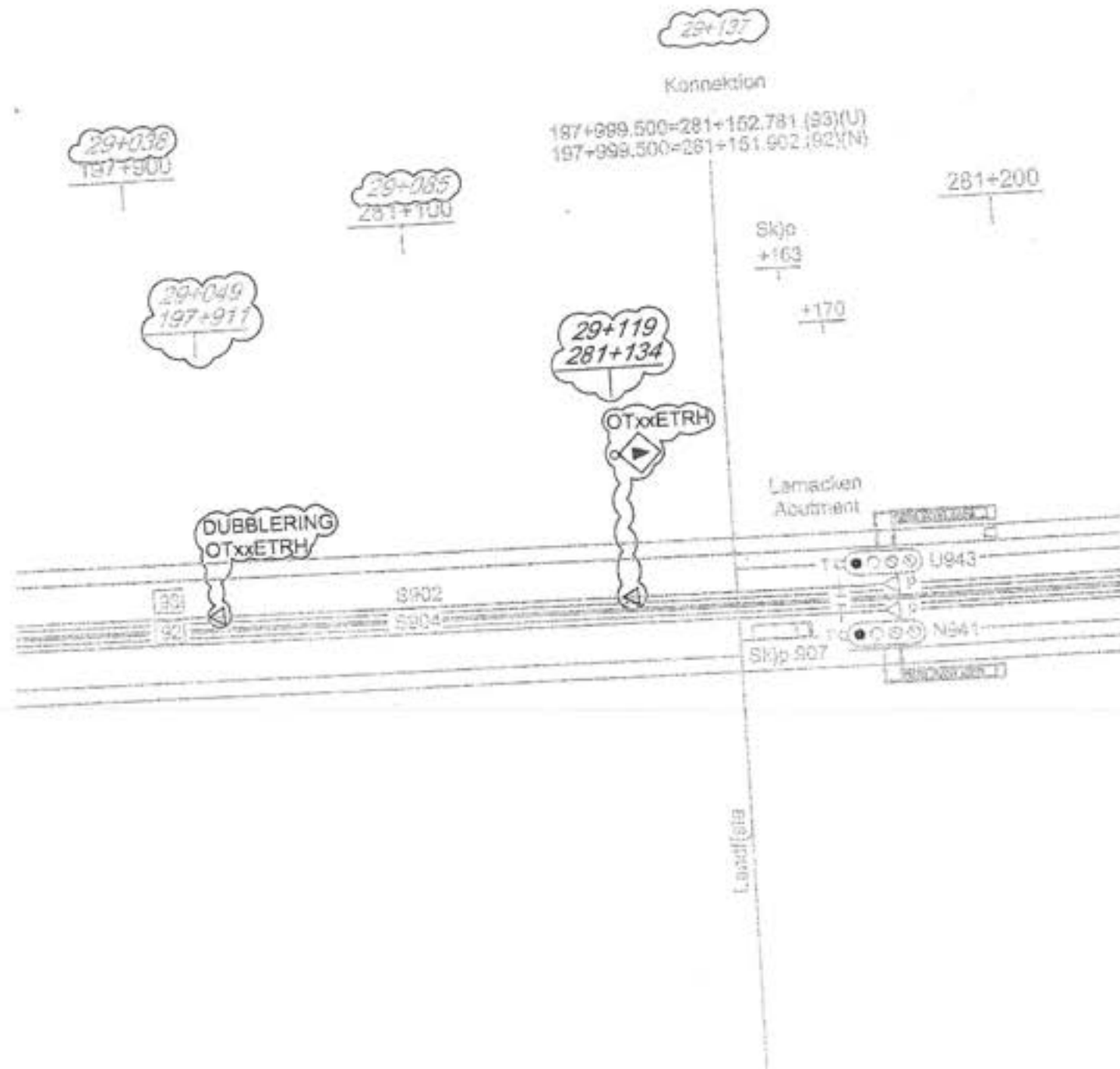


Notes

1. CAD system: MicroStation
2. Filename: 350131
3. Scale: 1:1000
4. All measurements according to chainage along referenceline
5. Complete item designation for catenary pole not shown. Please refer to Catenary system.doc
6. Complete item designation for insulation joints and points not shown. Please refer to Track system.doc
7. Chainage in italics refer to kilometrage system



E. E. 123500
 P. W. 200000

The Øresund Link		Rev.	Date	Designed	Checked	Approved	Date	
		0		02	02	02	02-04-01	
		SIGNALPLAN INTERLOCKING AND ATC SYSTEM CH. 27+638 - 27+738 SE3U						
Page No.		Drawing No.		Rev.				
1 / 1		SE 3 5000 0000 0000		1				



Notes

1. CAD system: MicroStation
2. Filename: 350131
3. Scale: 1:1000
4. All measurements according to chainage along referenceline
5. Complete item designation for catenary pole not shown. Please refer to Catenary system.doc
6. Complete item designation for insulation joints and points not shown. Please refer to Track system.doc
7. Chainage in italics refer to kilometrage system

The Øresund Link		Rev	Drawn	Designed	Checked	Approved	Date
		0	BC LPS	Samuel ØSTAD JC	Samuel ØSTAD JW	Samuel ØSTAD JW	02.04.01
		SIGNALPLAN INTERLOCKING AND ATC SYSTEM CH. 28+985 - 281+200 (29+185) SE3U					
Page no	3 / 3	Drawing No	ØS-A 0063-350131			Rev	0

Pepparholm (Phm)

Connection
199+489,525=190+154,000

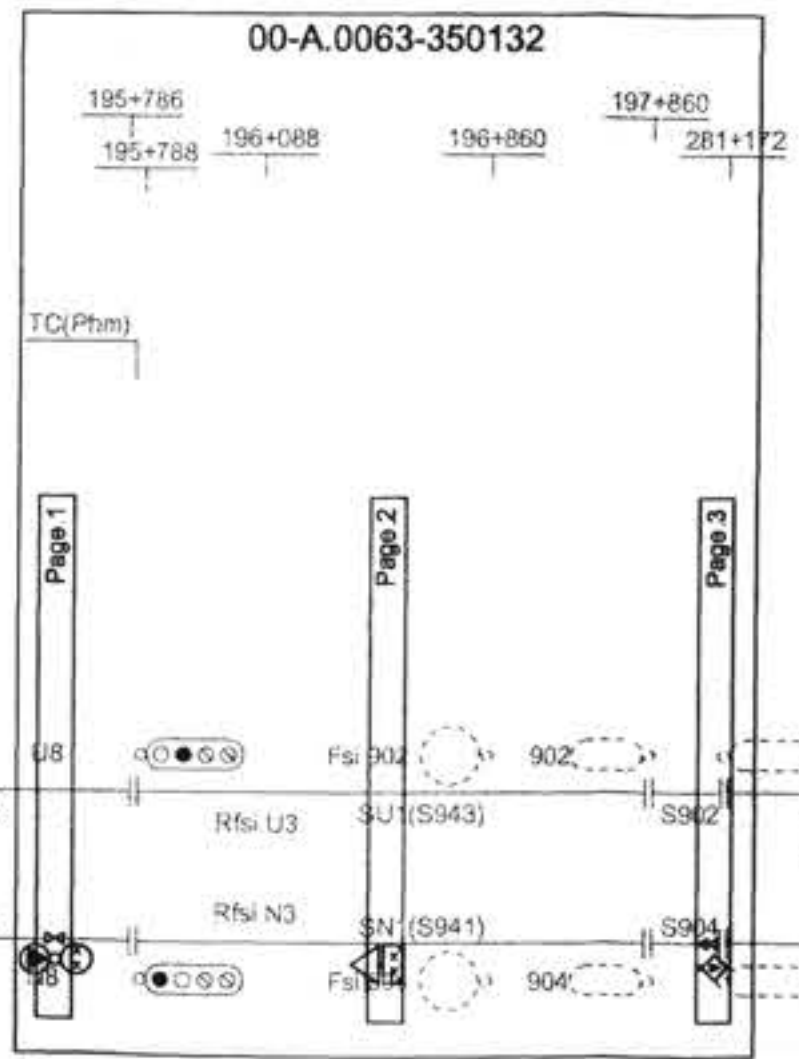
Connection
197+999,500=281+152,295

182+560 182+710 184+450 184+600 186+433 186+533 187+096 187+156 187+517 187+576 188+402 188+502 191+338 191+340 193+262 193+562 193+564

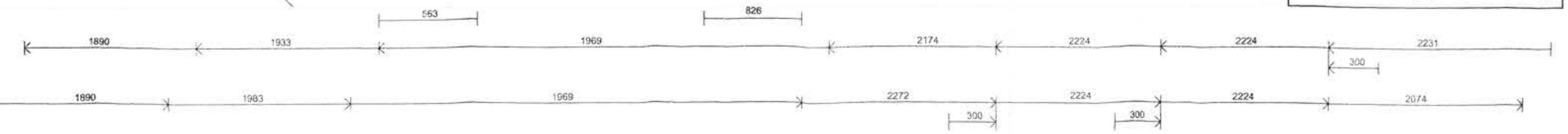
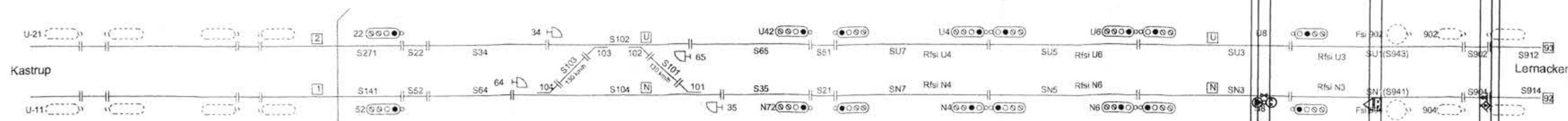
Tunnel Mouth
185+732

FSK
187+099 187+322 187+352

FSK
187+573



TC(Phm)

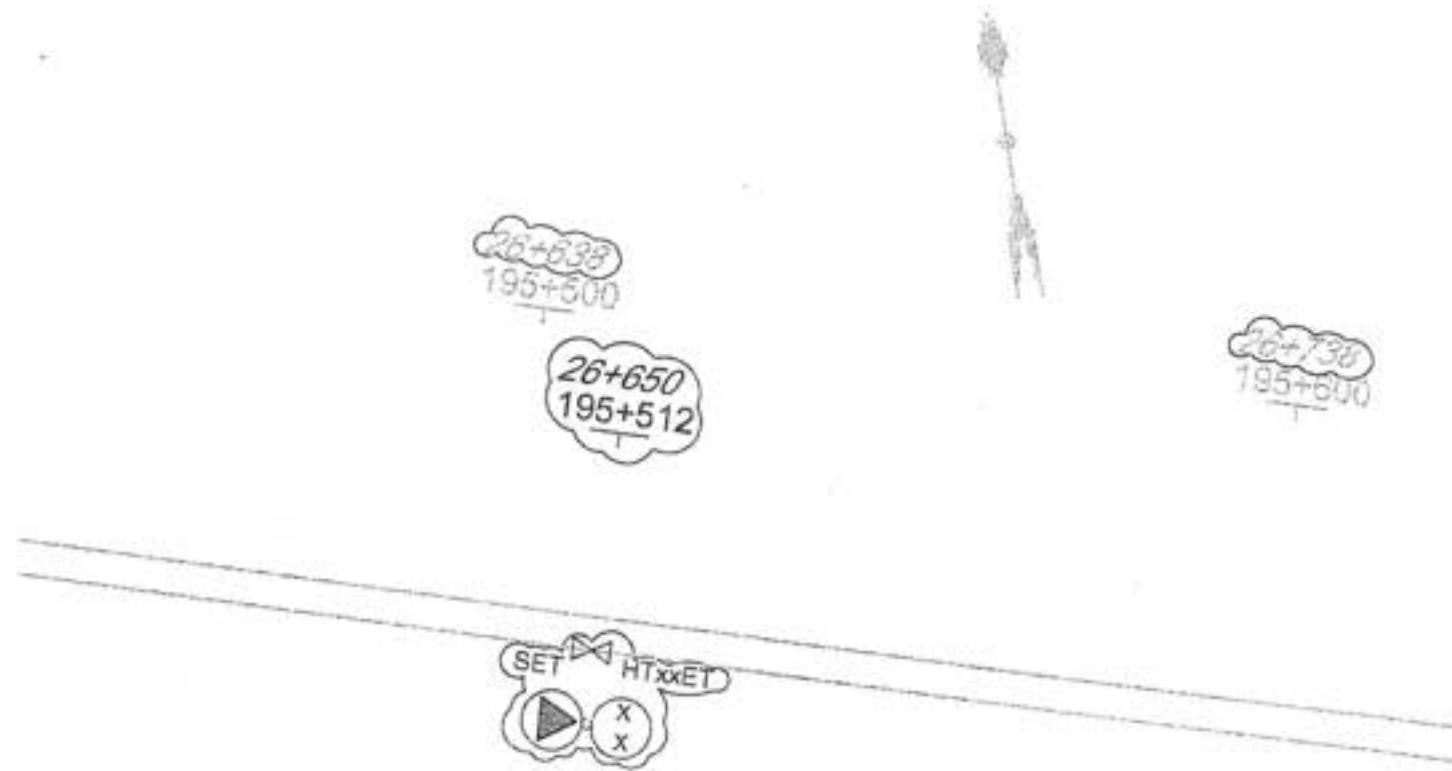


Danish signal system (AS)

Swedish signal system (ISK)

Swedish signal system (Svedab)

The Øresund Link		Rev.	Drawn	Designed	Checked	Approved	Date
 		0	Lin	Signalplan	Interlocking	Approved	01-04-01
		SIGNALPLAN INTERLOCKING AND ATC SYSTEM CH.26+638 - 281+200 (29+185) SE3N, OVERSIGT					
Page no.		Drawing		Scale			
0 / 3		00-A.0063-350132				0	



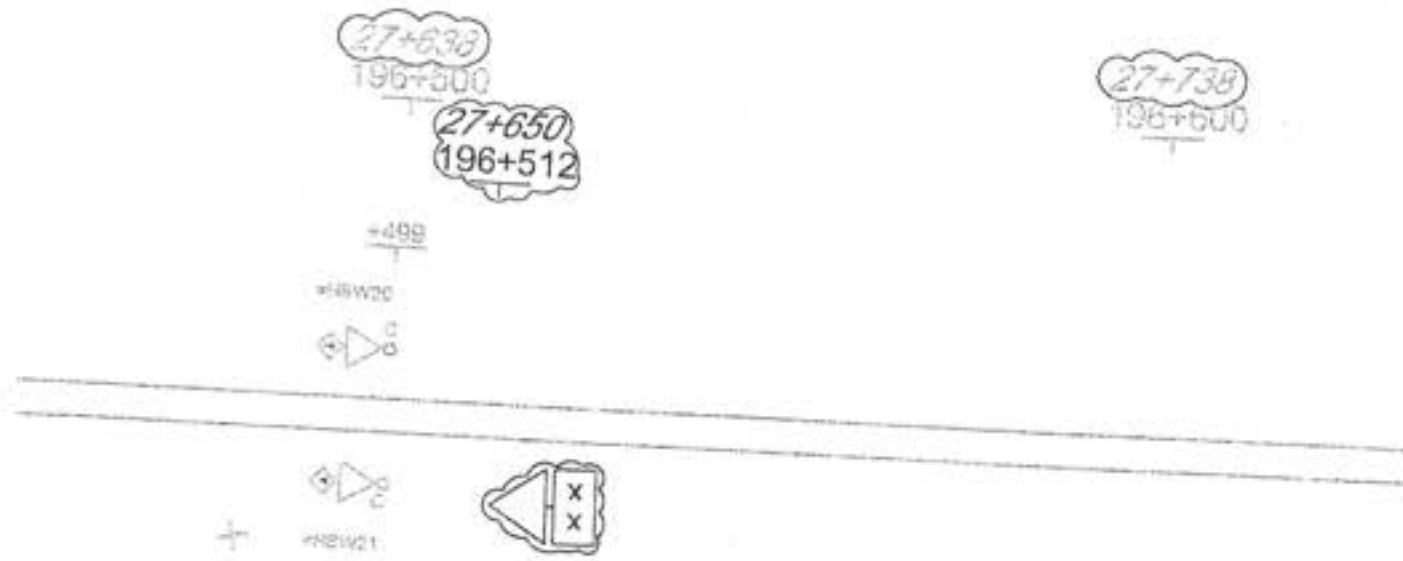
Notes


1. CAD system: MicroStation
2. Filename: 350132
3. Scale: 1:1000
4. All measurements according to chainage along referenceline
5. Complete item designation for catenary pole not shown. Please refer to Catenary system.doc
6. Complete item designation for insulation joints and points not shown. Please refer to Track system.doc
7. Chainage in italics refer to kilometrage system

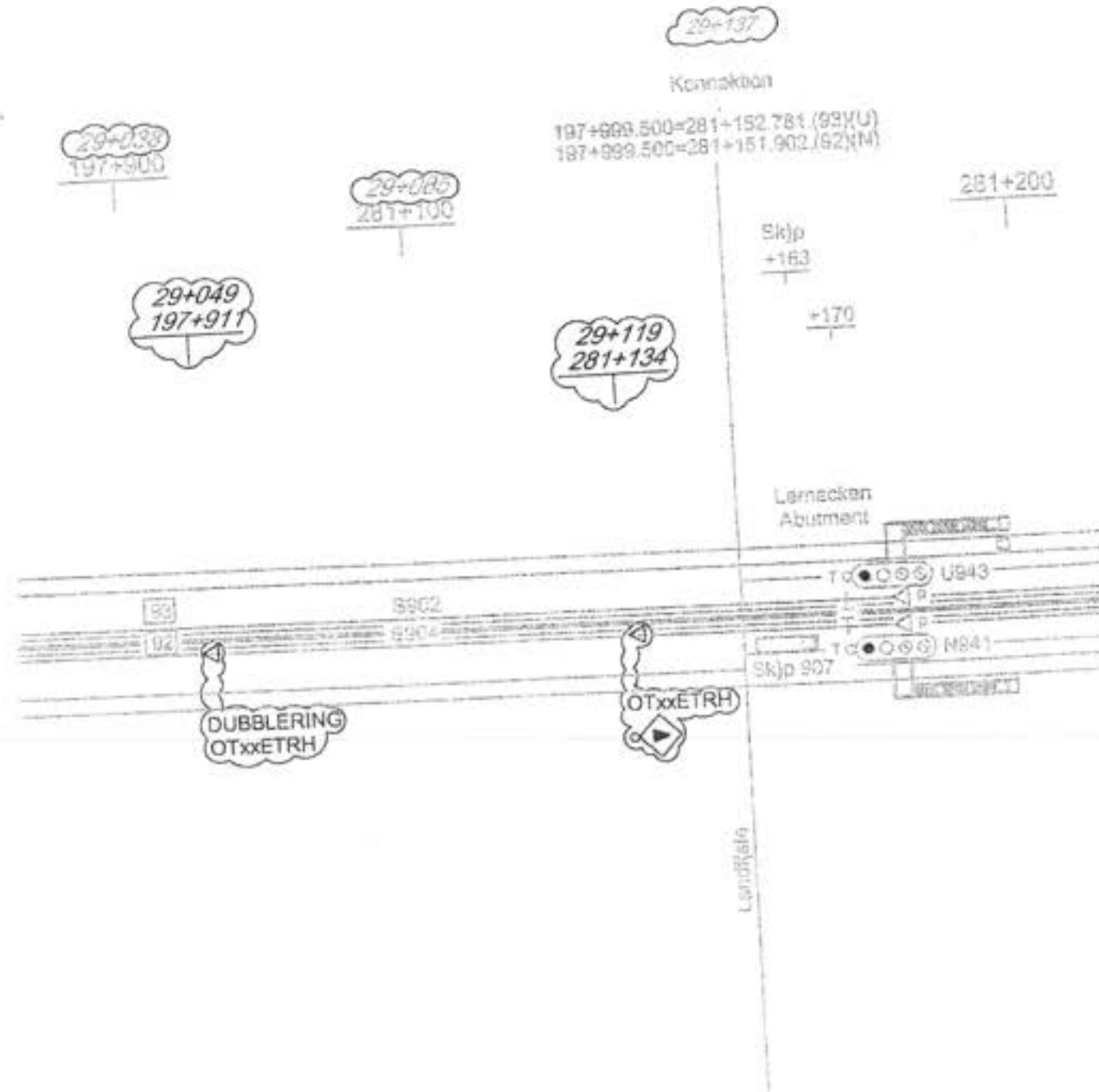
The Øresund Link					
					
					
Rev.	Drawn	Designed	Checked	Approved	Date
1	GC LPS	Benjamin BRISAC JD	Benjamin BRISAC JD	Benjamin BRISAC JD	02-04-01
SIGNALPLAN INTERLOCKING AND ATC SYSTEM CH.26+638 - 27+738 SE3N					
Page no.	Drawing no.				Rev.

Notes

1. CAD system: MicroStation
2. Filename: 350132
3. Scale: 1:1000
4. All measurements according to chainage along referenceline
5. Complete item designation for catenary pole not shown. Please refer to Catenary system.doc
6. Complete item designation for insulation joints and points not shown. Please refer to Track system.doc
7. Chainage in italics refer to kilometrage system




The Öresund Link					
					
					
Rev.	Drawn	Designed	Checked	Approved	Date
0	BC LPS	Sannelet SP020 JG	Sannelet SP020 JG	Sannelet SP020 JG	02-04-01
SIGNALPLAN INTERLOCKING AND ATC SYSTEM CH. 27+638 - 27+738 SE3N					
Page No.	Drawing				Rev.
2 / 3	00-A 0063-350132				0



Notes

1. CAD system: MicroStation
2. Filename: 350132
3. Scale: 1:1000
4. All measurements according to chainage along referenceline
5. Complete item designation for catenary pole not shown. Please refer to Catenary system.doc
6. Complete item designation for insulation joints and points not shown. Please refer to Track system.doc
7. Chainage in italics refer to kilometrage system

The Øresund Link		Rev	Drawn	Design	Checked	Approved	Date
		0	SSC LPS	Designet SSSSE AL	Genverket SASSE SW	Designet SSSSE SW	02.04.01
		SIGNALPLAN INTERLOCKING AND ATC SYSTEM CH.28+985 - 281+200 (29+185) SE3N					
Page no.	Drawing		Rev				
1 / 3	NO 3 0063 350132		0				

0 Tillfälliga hastighetsnedsättningar Öresundsbron

0.1 Förutsättningar

Nedsättningssystemet bygger på sektioner som skall hastighetsnedsättas. I normalfallen använder man sig endast av börjanpunkter med tillhörande förvarningar. Börjanpunkterna har samtidigt funktionen att avsluta en nedsättning i motsatt riktning. Det betyder att man även vid nedsättningar som omfattar mer än en sektion i princip endast lägger ut en börjanpunkt med tillhörande förvarningar.

0.1.1 Viktiga undantag

Det finns dock två viktiga undantag. Det ena är om nedsättningen går över teknikgränsen. I ett sådant fall skall alltid extra hastighetstavlor och extra uppdateringsbalisgrupper för det andra landets ATC läggas vid teknikgränsen. Det andra undantaget är när den ena av flera angränsande nedsättningar omfattar en sektion med växlar som vid Peberholm och Lernacken. Sektioner som omfattar Peberholm och Lernacken måste då utrustas på angränsande spår.

0.2 Utförande

Alla nedsättningar gäller en hastighetssänkning på mer än 40 km/h vilket innebär att alla förvarningar skall dubbleras.

Signalstyrda förvarningar skall inte användas på Öresundsbrokonsortiets spår. Växlarna på Peberholm och Lernacken gör att nedsättningarna där och angränsande sektioner kan slå igenom på båda spåren och därför måste förvarning ske på båda spåren. De förvarningar gällande endast ett spår som läggs vid Lernacken i riktning mot Danmark på Banverkets spår utrustas med signalstyrning.

0.2.1 Beteckningar

I riktning från Sverige till Danmark går tåg med udda nummer som möter signaler med udda nummer.

Börjanpunkterna på nedsättningarna numreras enligt samma princip med udda nummer mot DK och jämna mot SE. Alla börjanpunkter på svenskt ATC benämns SE följt av ett nummer enligt ovan samt U och/eller N beroende på om det gäller upp- och/eller nedspår.

0.2.2 Tavlor

Hastighetsnedsättningarna förses med tavlor enligt BVF 544.94002 "Tillfälliga hastighetsnedsättningar".

Eventuella permanenta hastighetstavlor och tillhörande orienteringstavlor som visar högre hastighet än den tillfälliga nedsättningen skall täckas över.

Balisgrupperna behöver inte ändras eftersom en tillfällig ET-nedsättning endast kan avslutas av ATC-beskedet SET (Slut på ET-nedsättning).

I kodtabeller finns angivet vilka tavlor som skall placeras ut respektive övertäckas för börjanpunkterna.

0.2.3 Indelning

Peberholm görs till en sektion med gränsen i väster vid km 18.275 och i öster vid km 20.104.

Gräns mot Banverket läggs vid landfästet i Sverige vid km 29.119

Avståndet mellan Peberholm och Lernacken är ca 9km. Detta delas i 4 delar som blir ca 2.2km vardera.



Upplägget blir då enligt följande:


Km-tal	Sektion	Börjanpunkt DK -> SE Nedspår	Börjanpunkt SE -> DK Nedspår	Börjanpunkt DK -> SE Uppspår	Börjanpunkt SE -> DK Uppspår
18.275		SE2N	SE11N	SE2U	SE11U
↓	3				
20.104		SE4N	SE9N	SE4U	SE9U
↓	4				
22.286		SE6N	SE7N	SE6U	SE7U
↓	5				
24.290		SE8N	SE5N	SE8U	SE3U
↓	6				
26.650		SE10N	SE3N	SE10U	SE3U
↓	7				
29.119 (281.134)		SE12N	SE1N	SE12U	SE1U



0.2.4 Placering av balisgrupper




I den mån det varit möjligt har balisgrupperna anpassas till placeringen av trapporna mellan bil och järnvägsdäck på bron.




0.2.5 Förklaring till "Optiskt besked, Avstånd m.m." i kodtabeller.



	HT40		HT80
---	------	---	------

	<		>
---	---	---	---

	OT40		OT80
--	------	--	------

	OT40 + N-spår		OT40 + U-spår		OT80 + N-spår
---	---------------------	---	---------------------	---	---------------------

	OT80 + U-spår		OT40 + 1100m		OT80 + 1100m
---	---------------------	---	--------------------	---	--------------------

	FT		OT + <
---	----	---	--------

3 Sektion 6, SE3, km 26+650

SE3N och SE3U

Förvarningssträckan till dessa börjanpunkter ligger i uppförslut och kodas 0 %. Förvarningarna skall då ligga minst 2500m före börjanpunkterna.

3.1 Nedsättningar endast på sektion 6

Utrustning

Följande utrustning enligt kodtabeller skall placeras ut vid hastighetsnedsättning för börjanpunkter SE3:

Sektion 6, N- och U-spår.

Kodtabell: SE3N xx km/h.

Kodtabell: SE3U xx km/h.

Sektion 6, N-spår.

Kodtabell: SE3N xx km/h.

Sektion 6, U-spår.

Kodtabell: SE3U xx km/h.

3.2 Nedsättningar över flera sammanhängande sektioner

3.2.1 Sektion 6 som längst till och med sektion 4

Utrustning

Följande utrustning enligt kodtabeller skall placeras ut vid hastighetsnedsättning för börjanpunkter SE3:

Sektion 6, N- och U-spår som längst till och med sektion 4, N- och U-spår.

Kodtabell: SE3N xx km/h.

Kodtabell: SE3U xx km/h.

Sektion 6, N-spår som längst till och med sektion 4, N-spår.

Kodtabell: SE3N xx km/h.

Sektion 6, U-spår som längst till och med sektion 4, U-spår.

Kodtabell: SE3U xx km/h.

3.2.2 Sektion 6 till och med sektion 3

Tavlor

Övertäckning av tavlor gällande riktning SE-DK på sektion 3 vid nedsättning på N- och U-spår utföres enligt kodtabeller för övertäckning vid sammansatta sektioner.

Utrustning

Observera att, om en nedsättning med börjanpunkt SE3 sträcker sig över flera sammanhängande sektioner och slutar efter börjanpunkt SE9, sektion 3 och endast gällt det ena spåret, skall SE9 utrustas fullt på det andra spåret.

Följande utrustning enligt kodtabeller skall placeras ut vid hastighetsnedsättning för börjanpunkter SE3:

Sektion 6, N- och U-spår till och med sektion 3, N- och U-spår.

Kodtabell: SE3N xx km/h.

Kodtabell: SE3U xx km/h.

Kodtabell: Sektion 3, tavlor att övertäcka i riktning SE-DK.

Sektion 6, N-spår till och med sektion 3, N- och U-spår.

Kodtabell: SE3N xx km/h.

Kodtabell: SE9U xx km/h vid sammansatta sektioner.

Sektion 6, U-spår till och med sektion 3, N- och U-spår.

Kodtabell: SE3U xx km/h.

Kodtabell: SE9N xx km/h vid sammansatta sektioner.

3.2.3 Sektion 6 till och med sektion 2 eller längre

Tavlor

Övertäckning av tavlor gällande riktning SE-DK på sektion 3 vid nedsättning på N- och U-spår utföres enligt kodtabeller för övertäckning vid sammansatta sektioner.

Utrustning

Observera att, om en nedsättning med börjanpunkt SE3, sträcker sig över flera sammanhängande sektioner och slutar efter börjanpunkt SE9, sektion 3 och endast gällt det ena spåret, skall SE9 utrustas fullt på det andra spåret.

Följande utrustning enligt kodtabeller skall placeras ut vid hastighetsnedsättning för börjanpunkter SE3:

Sektion 6, N- och U-spår till och med sektion 2, N- och U-spår eller längre.

Kodtabell: SE3N xx km/h.

Kodtabell: SE3U xx km/h.

Kodtabell: SE2/SE11 xx km/h, N- och U-spår vid sammansatta sektioner.

Kodtabell: Sektion 3, tavlor att övertäcka i riktning SE-DK.

Sektion 6, N-spår till och med sektion 3, N- och U-spår in på sektion 2, N-spår eller längre.

Kodtabell: SE3N xx km/h.

Kodtabell: SE9U xx km/h vid sammansatta sektioner.

Kodtabell: SE2/SE11 xx km/h, N-spår vid sammansatta sektioner.

Sektion 6, U-spår till och med sektion 3, N- och U-spår in på sektion 2, U-spår eller längre.

Kodtabell: SE3U xx km/h.

Kodtabell: SE9N xx km/h vid sammansatta sektioner.

Kodtabell: SE2/SE11 xx km/h, U-spår vid sammansatta sektioner.

3 Sektion 6, SE3, km 26+650

3.1 SE3N 40 km/h.

KM-TAL Km+m	SPÅR une or	TAVLA (IP)		BALIS		KODPROPPAR			ATC-besked	Optiskt besked, Avstånd m.m.	Närmaste trappa	Anmärkningar
		Rikt	Typ	Plc	Typ	X	Y	Z				
26+650	N	DK ↓↑ SE	HT	AB BA	F F	5	5	10	SET HT40ET	> HT40	110B	
27+650	N	DK ↑ SE		OT40							112B	
29+049 (281+064)	N	DK ↑ SE	OT0	B A	F F	9 5	7 12	3 4	2400 OT40ETRH		114B	"dubbling"
29+119 (281+134)	N	DK ↑ SE	OT	B A	F F	9 5	7 12	3 4	2400 OT40ETRH	2469m FT	114B	

HANDL BV/BRSE-SW	GRANSKAD JG	GODKÄND CMP
---------------------	----------------	----------------

GRANSKAD:	REV A JG	REV B JG	REV C AF/HUB	ÅP/LAK
-----------	-------------	-------------	-----------------	--------

3.2 SE3U 40 km/h.

KM-TAL Km+m	SPÅR unc nr	TAVLA (IP)		BALIS		KODPROPPAR			ATC-besked	Optiskt besked, Avstånd m.m.	Närmaste trappa	Anmärkningar
		Rikt	Typ	Plc	Typ	X	Y	Z				
26+650	U	DK ↓↑ SE	HT	AB BA	F F	5	5	10	SET HT40ET	> HT40	110A	
27+650	U	DK ↑ SE		OT40							112A	
29+049 (281+064)	U	DK ↑ SE	OT0	B A	F F	9 5	7 12	3 4	2400 OT40ETRH		114A	"dubbling"
29+119 (281+134)	U	DK ↑ SE	OT	B A	F F	9 5	7 12	3 4	2400 OT40ETRH	2469m FT	114A	

HANDL BV/BRSBE-SW	GRANSKAD JG	GODKÄND CMP
----------------------	----------------	----------------

GRANSKAD:	REV A JG	REV B JG	REV C AF/HUB	AP/JAK
-----------	-------------	-------------	-----------------	--------

3.3 SE3N 80 km/h.

KM-TAL Km+m	SPÅR unc nr	TAVLA (IP)		BALIS		KODPROPPAR			ATC-besked	Optiskt besked, Avstånd m.m.	Närmaste trappa	Anmärkningar
		Rikt	Typ	P/c	Typ	X	Y	Z				
26+650	N	DK	HT	AB	F	5	5	10	SET	>	110B	
		SE		BA	F	5	2	8	HT80ET			
27+650	N	DK		OT80							112B	
29+049 (281+064)	N	DK	OTO	B	F	9	7	3	2400		114B	"dubbling"
		SE		A	F	5	12	8	OT80ETRH			
29+119 (281+134)	N	DK	OT	B	F	9	7	3	2400	2469m FT	114B	
		SE		A	F	5	12	8	OT80ETRH			

HANDL BV/BRSBE-SW	GRANSKAD JG	GODKÄND CMP
----------------------	----------------	----------------

GRANSKAD:	REV A JG	REV B JG	REV C AF/HUB	AF/NAK
-----------	-------------	-------------	-----------------	--------

3.4 SE3U 80 km/h.

KM-TAL Km+m	SPÄR unc nr	TAVLA (D)		BALIS		KODPROPPAR			ATC-besked	Optiskt besked, Avstånd m.m.	Närmaste trappa	Anmärkingar
		Rikt	Typ	P/c	Typ	X	Y	Z				
26+650	U	DK ↓ SE	HT	AB BA	F F	5	5	10	SET HT80ET	> HT80	110A	
27+650	U	DK ↑ SE		OT80							112A	
29+049 (281+064)	U	DK ↑ SE	OT0	B A	F F	9 5	7 12	3 8	2400 OT80ETRH		114A	"dubbling"
29+119 (281+134)	U	DK ↑ SE	OT	B A	F F	9 5	7 12	3 8	2400 OT80ETRH	2400m FT	114A	

HANDL BV/BRSBE-SW	GRANSKAD JG	GODKÄND CMP
----------------------	----------------	----------------

GRANSKAD:	REV A JG	REV B JG	REV C AF/HUB	ÅP/JAK
-----------	-------------	-------------	-----------------	--------



Dokumentation

Nedenfor oplyste tegninger anvendes ved udlægning af danske La - baliser og svenske baliser i sektion 7

Bemærk! Kun gældende versioner af nedenstående dokumentation må anvendes.

Tegningsnavn	Udgave	Tegningsnr.	Side
Signalplan, Interlocking and ATC system CH. 280+600 – 284+000, 9+000 – 9+200, SE1 oversigt	11-03-2014, Rev. x	00-A.0063-350110	0/5
Signalplan, Interlocking and ATC system CH. 281+100 – 281+200, SE1	11-03-2014, Rev. x	00-A.0063-350110	1/5
Signalplan, Interlocking and ATC system CH. 282+152 – 282+300, SE1	11-03-2014, Rev. x	00-A.0063-350110	2/5
Signalplan, Interlocking and ATC system CH. 283+900 – 284+000, 9+000 – 9+200, SE1	11-03-2014, Rev. x	00-A.0063-350110	3/5
Signalplan, Interlocking and ATC system CH. 280+600 – 280+700, SE1	11-03-2014, Rev. x	00-A.0063-350110	4/5
Signalplan, Interlocking and ATC system CH. 283+200 – 283+300, 283+600 – 283+700, SE1	11-03-2014, Rev. x	00-A.0063-350110	5/5
Signalplan, Interlocking and ATC system CH. 280+600 – 284+000, 9+000 – 9+200, SE1U oversigt	11-03-2014, Rev. x	00-A.0063-350111	0/5
Signalplan, Interlocking and ATC system CH. 281+100 – 281+200, SE1U	11-03-2014, Rev. x	00-A.0063-350111	1/5
Signalplan, Interlocking and ATC system CH. 282+152 – 282+300, SE1U	11-03-2014, Rev. x	00-A.0063-350111	2/5
Signalplan, Interlocking and ATC system CH. 283+900 – 284+000, 9+000 – 9+200, SE1U	11-03-2014, Rev. x	00-A.0063-350111	3/5
Signalplan, Interlocking and ATC system CH. 280+600 – 280+700, SE1U	11-03-2014, Rev. x	00-A.0063-350111	4/5
Signalplan, Interlocking and ATC system CH. 283+200 – 283+300, 283+600 – 283+700, SE1U	11-03-2014, Rev. x	00-A.0063-350111	5/5
Signalplan, Interlocking and ATC system CH. 280+600 – 284+000, 9+000 – 9+200, SE1N oversigt	11-03-2014, Rev. x	00-A.0063-350112	0/5
Signalplan, Interlocking and ATC system CH. 281+100 – 281+200, SE1N	11-03-2014, Rev. x	00-A.0063-350112	1/5
Signalplan, Interlocking and ATC system CH. 282+152 – 282+300, SE1N	11-03-2014, Rev. x	00-A.0063-350112	2/5
Signalplan, Interlocking and ATC system CH. 283+900 – 284+000, 9+000 – 9+200, SE1N	11-03-2014, Rev. x	00-A.0063-350112	3/5
Signalplan, Interlocking and ATC system CH. 280+600 – 280+700, SE1N	11-03-2014, Rev. x	00-A.0063-350112	4/5
Signalplan, Interlocking and ATC system CH. 283+200 – 283+300, 283+600 – 283+700, SE1N	11-03-2014, Rev. x	00-A.0063-350112	5/5
Tilfældige hastighedsnedsætninger Øresundsbron	Rev. D 2014-07-02		3 (27)
Tilfældige hastighedsnedsætninger Øresundsbron	Rev. D 2014-07-02		4 (27)
Tilfældige hastighedsnedsætninger Øresundsbron	Rev. D 2014-07-02		5 (27)
Tilfældige hastighedsnedsætninger Øresundsbron	Rev. D 2014-07-02		7 (27)
Tilfældige hastighedsnedsætninger Øresundsbron	Rev. D 2014-07-02		8 (27)

							
				Dato	21.03.2001	Sektion 7 Fra Sverige mod Danmark La/Sth-nedsætninger	Side 1/2
03		02.07.2014	JAK	Bearb.	ALX		
02		01.08.2003	ECP	Kontr.	KPe / ECP		
01		11.04.2001	ECP	Godk.	RSY		
Vers.	Ændringer	Dato	Bearb.	Atkins Danmark, Rådgivning Sikring A Pilestræde 58, 1112 Kbh.			
						Faneblad 24	

Dokumentation

Nedenfor oplyste tegninger anvendes ved udlægning af danske La - baliser og svenske baliser i sektion 7

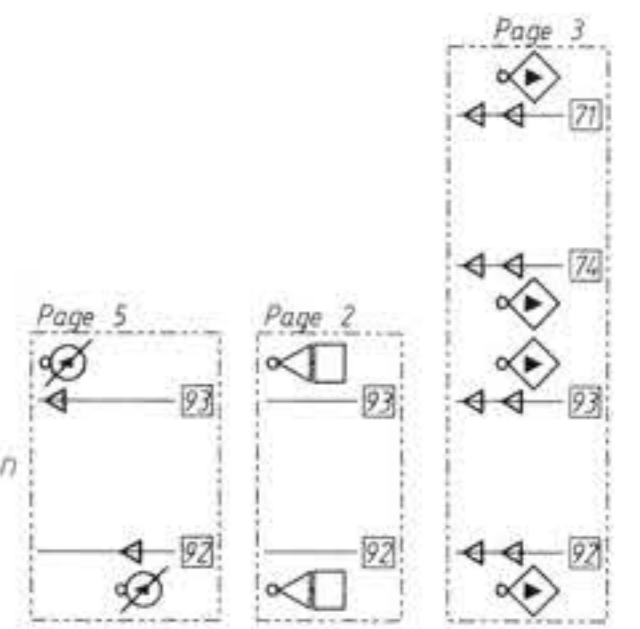
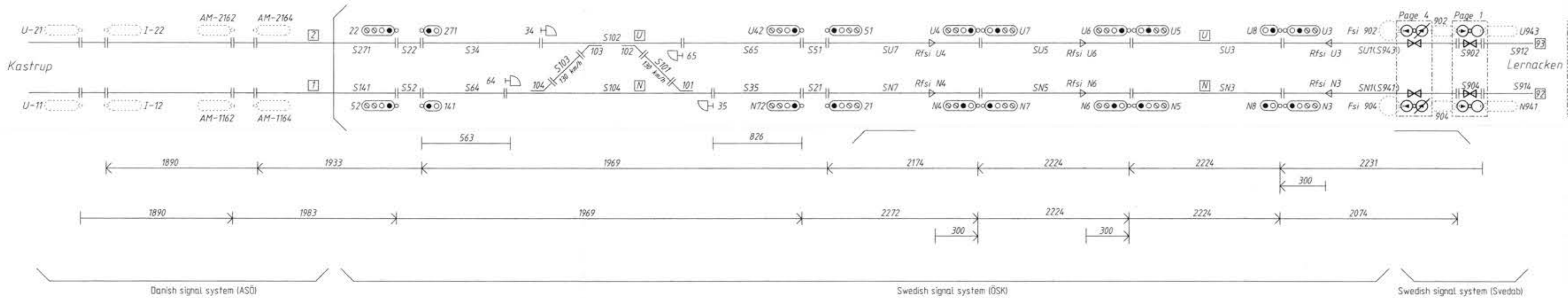
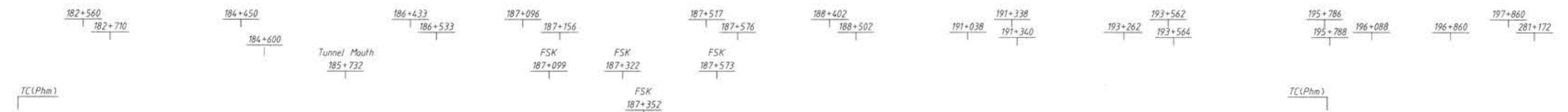
Bemærk! Kun gældende versioner af nedenstående dokumentation må anvendes.

Tegningsnavn	Udgave	Tegningsnr.	Side
Tillfälliga hastighetsnedsättningar Öresundsbron, 1 Sektion 7, SE1, km 29+119 (281+134) 1.1 SE1N 40 km/h signalstyrd.	Rev. C	-	4/70
Tillfälliga hastighetsnedsättningar Öresundsbron, 1.2 SE1U 40 km/h signalstyrd.	Rev. C	-	6/70
Tillfälliga hastighetsnedsättningar Öresundsbron, 1.3 SE1N 80 km/h signalstyrd.	Rev. C	-	8/70
Tillfälliga hastighetsnedsättningar Öresundsbron, 1.4 SE1U 80 km/h signalstyrd.	Rev. C	-	10/70
Tillfälliga hastighetsnedsättningar Öresundsbron, 1.5 SE1N/U 40 km/h utan signalstyrning.	Rev. C	-	12/70
Tillfälliga hastighetsnedsättningar Öresundsbron, 1.6 SE1N/U 80 km/h utan signalstyrning.	Rev. C	-	14/70

Pepparholm (Phm)

Connection
189+489,925=190+154,000

Connection
197+999,500=281+152,295



Rev.	Description	By	Checked	Approved	Date
X	See page 0	ÅF/JAK	ÅF/HUB	ÅS/ÅS	14.03.11

THE ØRESUND LINK

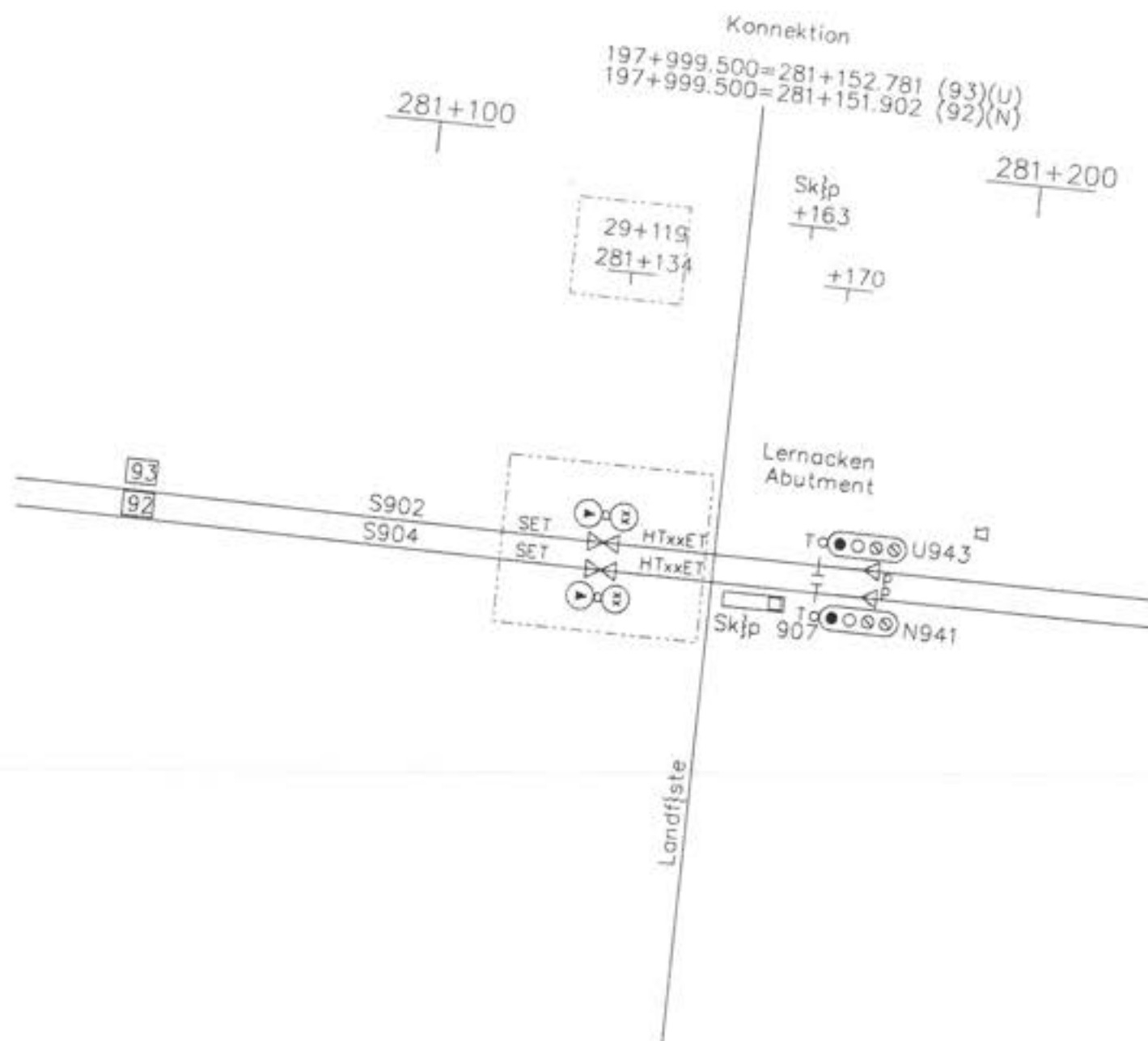


Title: SIGNALPLAN
INTERLOCKING AND ATC SYSTEM
CH 280+600 - 284+000, 9+000 - 9+200
SE1 OVERSIGHT

Drawn	Designed	Checked	Approved
ICS/LPS	Banverket/JG	Banverket/SW	Banverket/CMP
Date	Drawing No.	Rev.	
02-04-01	01-A.0063-350110 0/5	X	

Notes

1. CAD system: Microstation
2. Filename: 350110
3. Scale: 1:1000
4. All measurements according to chainage along referenceline
5. Complete item designation for catenary pole not shown. Please refer to Catenery system.doc
6. Complete item designation for insulation joints and points not shown. Please refer to Track system.doc
7. Chainage in italics refer to kilometrage system



X	Description see page 0.	ÅF/JAK	ÅF/HUB	RSU/δsb	14.03.11
Rev.	Description	By	Checked	Approved	Date

THE ØRESUND LINK

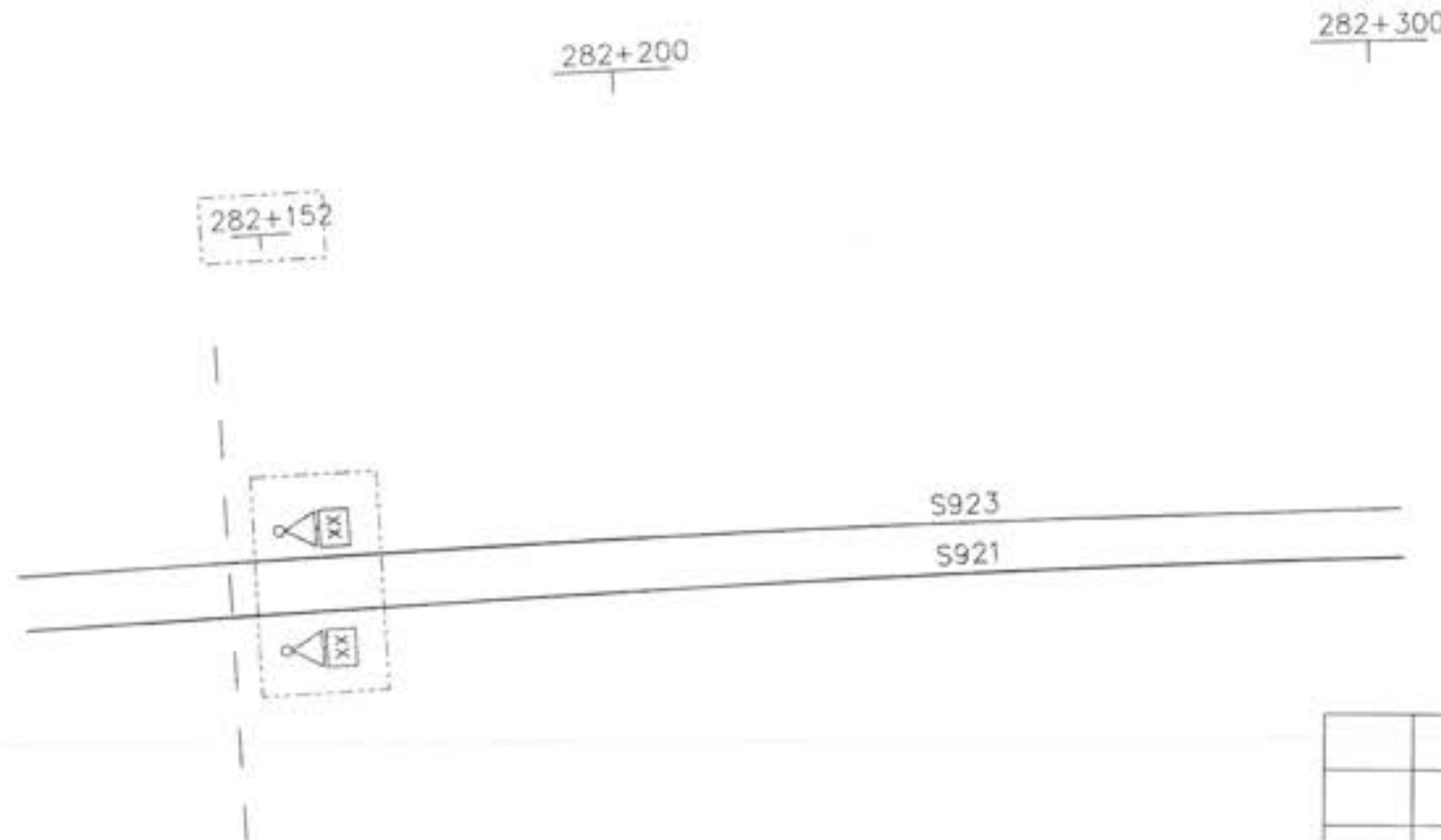


Title
 SIGNALPLAN
 INTERLOCKING AND ATC SYSTEM
 CH 281+100 - 281+200
 SE1

Drawn ISC/LPS	Designed Banverket/jg	Checked Banverket/SW	Approved Banverket/EMP
Date 02-04-01	Drawing No. 00-A.0063-350110 page 1/5	Rev X	

Notes

1. CAD system: Microstation
2. Filename: 350110
3. Scale: 1:1000
4. All measurements according to chainage along referenceline
5. Complete item designation for catenary pole not shown. Please refer to Catenery system.doc
6. Complete item designation for insulation joints and points not shown. Please refer to Track system.doc
7. Chainage in italics refer to kilometrage system



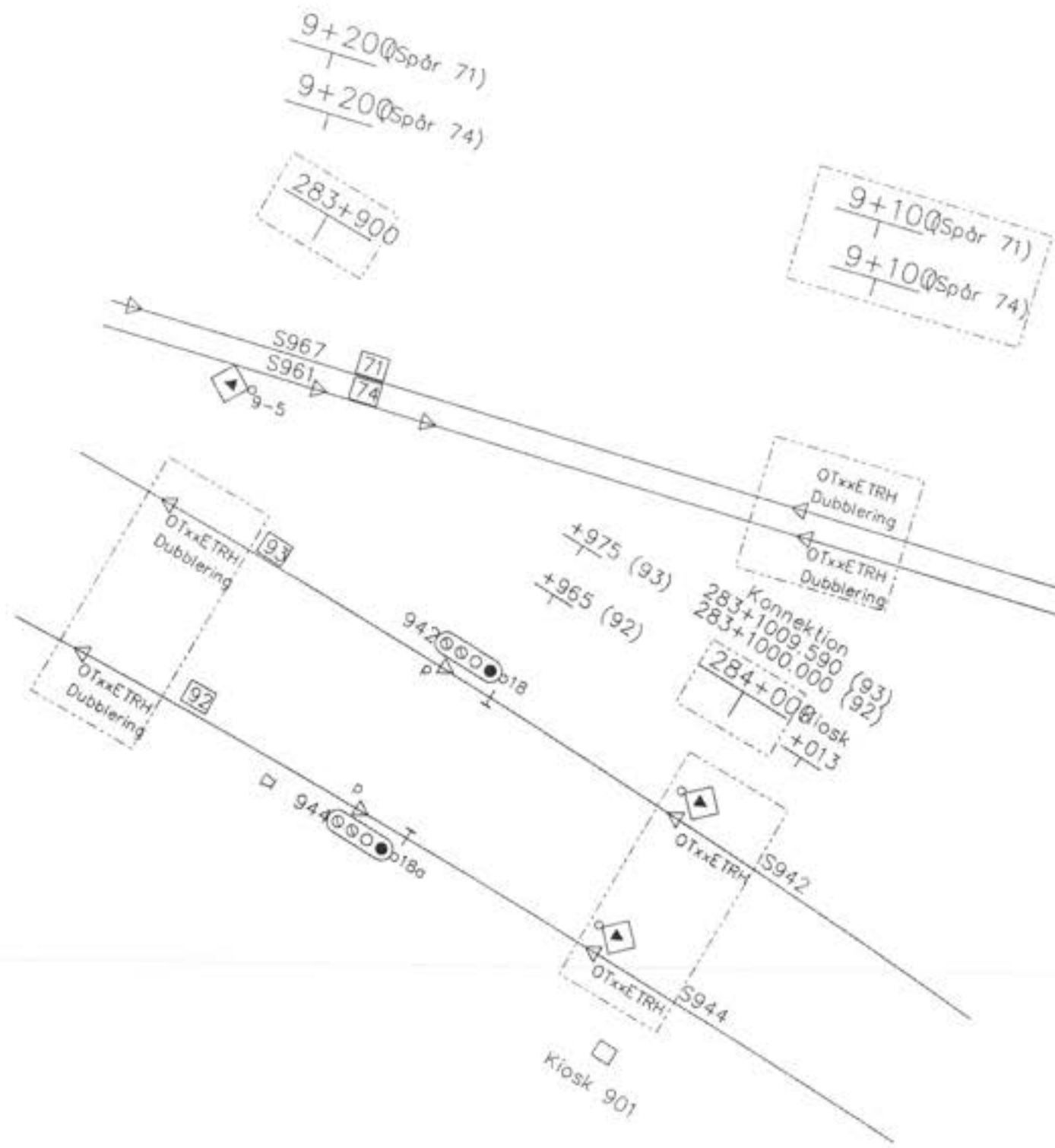
Rev.	Description	By	Checked	Approved	Date
X	Description see page 0	ÅF/JAK	ÅF/HUB	ÖSB/RSU	14-03-11

THE ÖRESUND LINK



Title
 SIGNALPLAN
 INTERLOCKING AND ATC SYSTEM
 CH 282+152 - 282+300
 SE1

Drawn ISC/LPS	Designed Banverket/jg	Checked Banverket/SW	Approved Banverket/CMP
Date 02-04-01	Drawing No. 00-A.0063-350110 page 2/5 Rev. X		



Notes

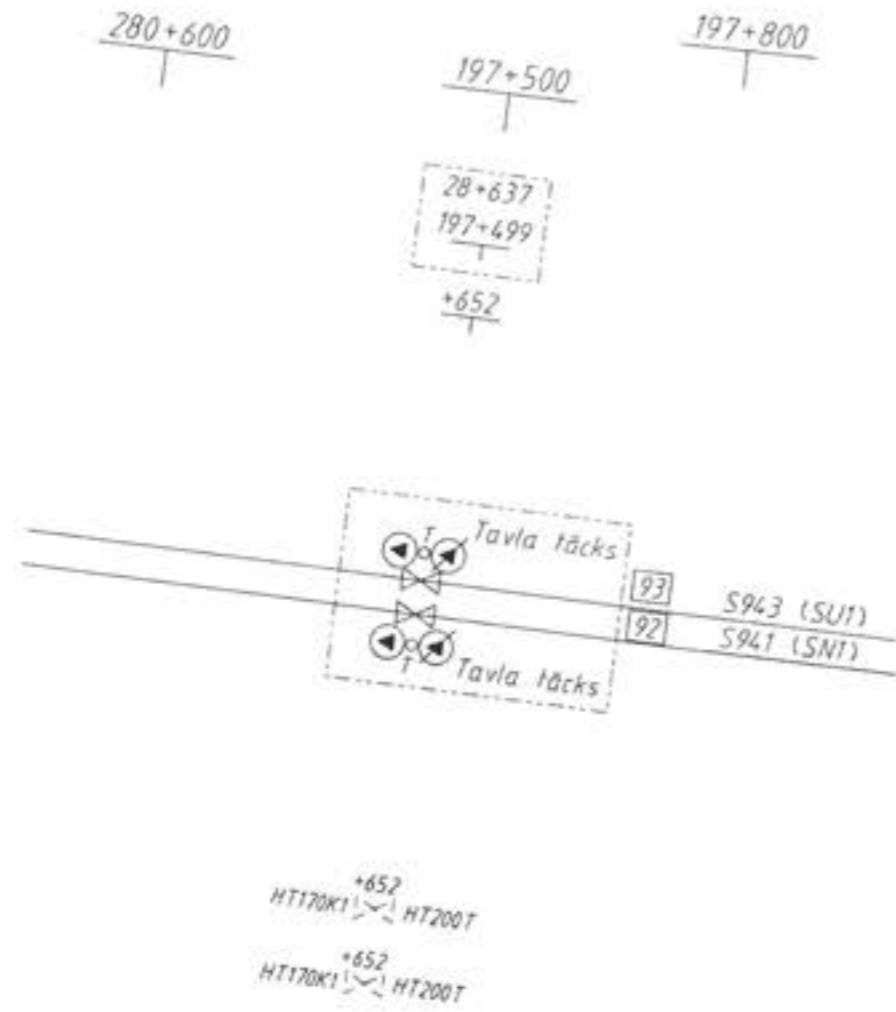
1. CAD system: Microstation
2. Filename: 350110
3. Scale: 1:1000
4. All measurements according to chainage along referenceline
5. Complete item designation for catenary pole not shown. Please refer to Catenary system.doc
6. Complete item designation for insulation joints and points not shown. Please refer to Track system.doc
7. Chainage in italics refer to kilometrage system.

X	Description see page 0.	ÅF/JAK	ÅF/HUB	Ösb/psu 14.0311
Rev	Description	By	Checked	Approved Date

THE ÖRESUND LINK



Title SIGNALPLAN INTERLOCKING AND ATC SYSTEM CH 283+900 - 284+000, 9+000 - 9+200 SE1			
Drawn ISC/LPS	Designed Banverket/jg	Checked Banverket/SW	Approved Banverket/CMP
Date 02-04-01	Drawing No. 00-A.0063-350110 page 3/5		Rev. X



1. CAD system: Microstation
2. Filename: 350110
3. Scale: 1:1000
4. All measurements according to chainage along referenceline
5. Complete item designation for catenary pole not shown. Please refer to Catenary system.doc
6. Complete item designation for insulation joints and points not shown. Please refer to Track system.doc
7. Chainage in italics refer to kilometrage system

Rev.	Description	By	Checked	Approved	Date
X	Description see page 0.	ÅF/JAK	ÅF/HUB	ÖSB/RSK	14.03.11

THE ØRESUND LINK

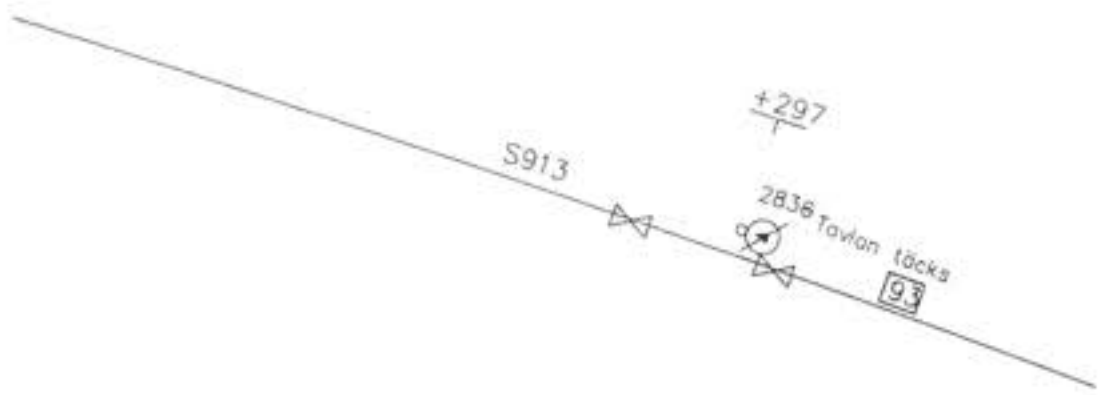


Title
 SIGNALPLAN
 INTERLOCKING AND ATC SYSTEM
 CH 280+600 - 280+700
 SE1

Drawn ISC/LPS	Designed Banverket/jg	Checked Banverket/SW	Approved Banverket/CMP
Date 02-04-01	Drawing No. 00-A.0063-350110 page 4/5 Rev. X		

S 3347-001_004 283+200

283+300



This drawing is based on original No
S 3347-001_004 and 3347-001_005

Notes

1. CAD system: Microstation
2. Filename: 350110
3. Scale: 1:1000
4. All measurements according to chainage along referenceline
5. Complete item designation for catenary pole not shown. Please refer to Catenary system.doc
6. Complete item designation for insulation joints and points not shown. Please refer to Track system.doc
7. Chainage in italics refer to kilometrage system

S 3347-001_005

283+600

+623



X	Description see page 0.	ÅF/JAK	ÅF/HJB	ÅSA/PA	140311
Rev.	Description	By	Checked	Approved	Date

THE ØRESUND LINK



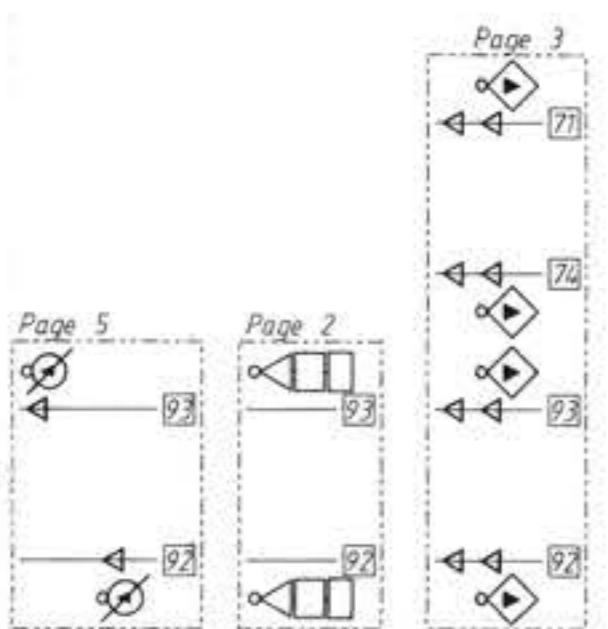
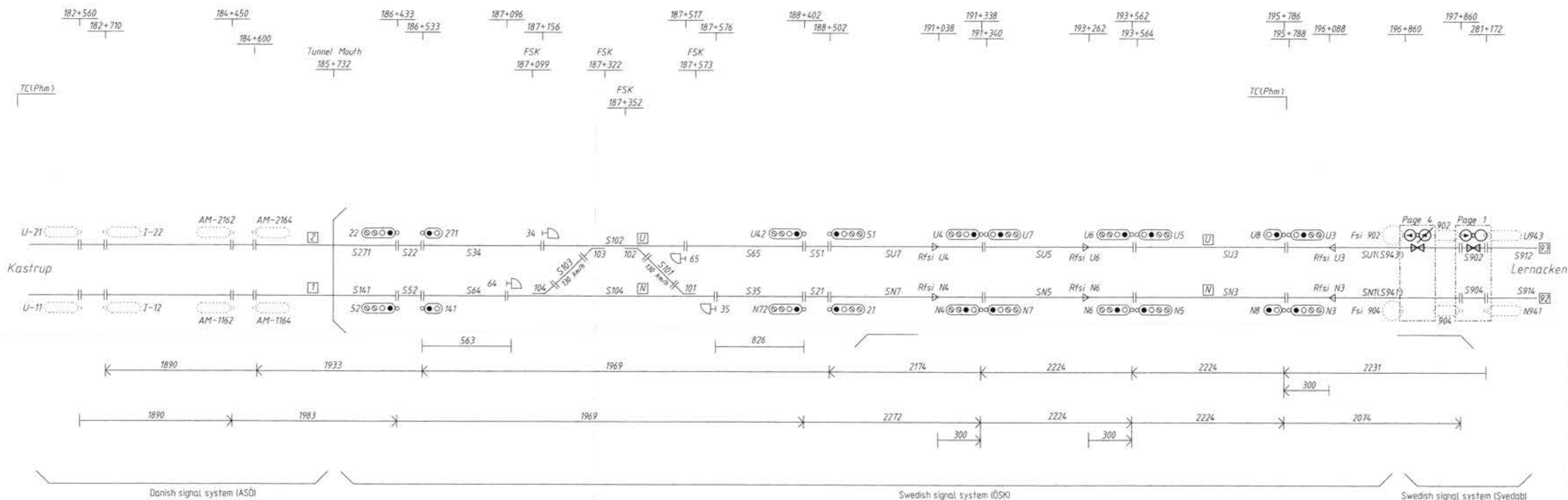
Title: SIGNALPLAN
INTERLOCKING AND ATC SYSTEM
CH 283+200 - 283+300, 283+600 - 283+700
SE1

Drawn ISC/LPS	Designed Banverket/jg	Checked Banverket/SW	Approved Banverket/CMP
Date 02-04-01	Drawing No. 00-A.0063-350110 page 5/5	Rev. X	

Pepparholm (Phm)

Connection
189+489,925 = 190+154,000

Connection
197+999,500 = 201+152,295



Rev.	Description	By	Checked	Approved	Date
X	See page 0	ÅF/JAK	ÅF/HJB	ÖS/pa	14.0311

THE ØRESUND LINK

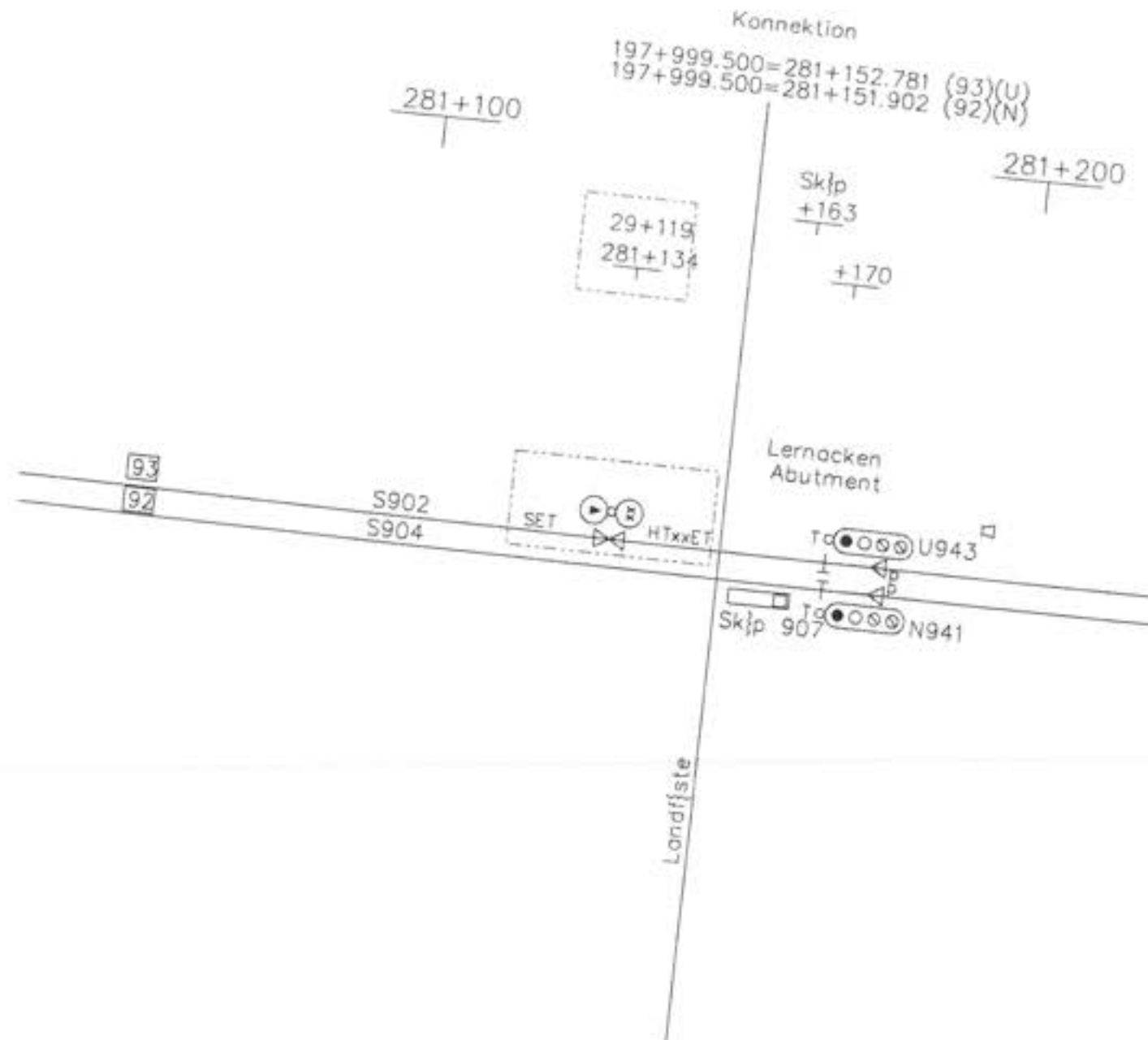


Title: SIGNALPLAN
INTERLOCKING AND ATC SYSTEM
CH 280+600 - 284+000, 9+000 - 9+200
SE1U OVERSICHT

Drawn	ICS/LPS	Designed	Banverket/JG	Checked	Banverket/SW	Approved	Banverket/CMP
Date	02-04-01	Drawing No.	00-A.0063-350111 0/5	Rev.	X		

Notes

1. CAD system: Microstation
2. Filename: 350111
3. Scale: 1:1000
4. All measurements according to chainage along referenceline
5. Complete item designation for catenary pole not shown. Please refer to Catenery system.doc
6. Complete item designation for insulation joints and points not shown. Please refer to Track system.doc
7. Chainage in italics refer to kilometrage system



X	Description see page 0.	ÅF/JAK	ÅF/HUB	ÖSB/RS	140311
Rev.	Description	By	Checked	Approved	Date

THE ÖRESUND LINK

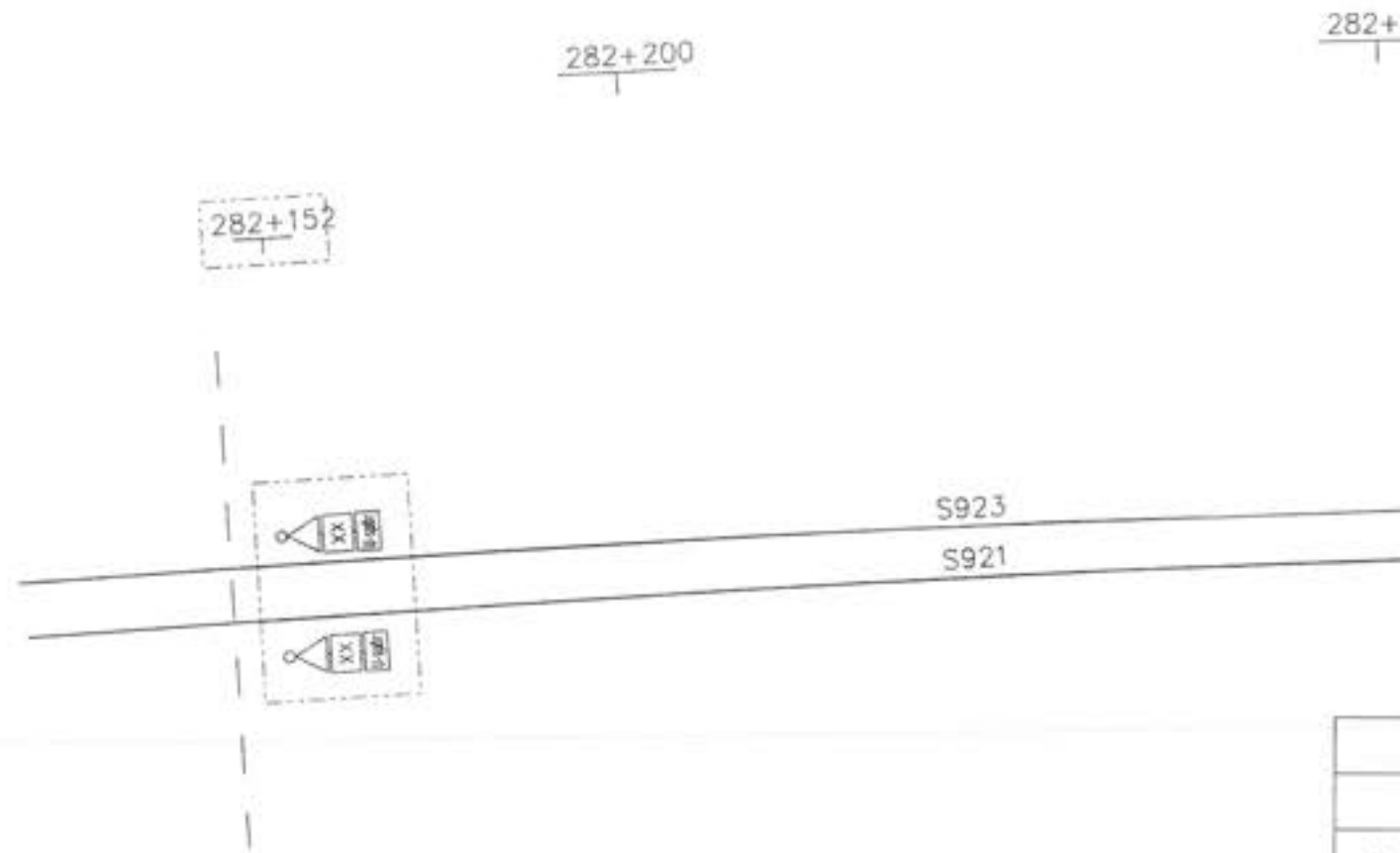


Title
 SIGNALPLAN
 INTERLOCKING AND ATC SYSTEM
 CH 281+100 - 281+200
 SE1U

Drawn ISC/LPS	Designed Banverket/jg	Checked Banverket/SW	Approved Banverket/CMP
Date 02-04-01	Drawing No. 00-A.0063-350111 page 1/5	Rev. X	

Notes

1. CAD system: Microstation
2. Filename: 350111
3. Scale: 1:1000
4. All measurements according to chainage along referenceline
5. Complete item designation for catenary pole not shown. Please refer to Catenery system.doc
6. Complete item designation for insulation joints and points not shown. Please refer to Track system.doc
7. Chainage in italics refer to kilometrage system



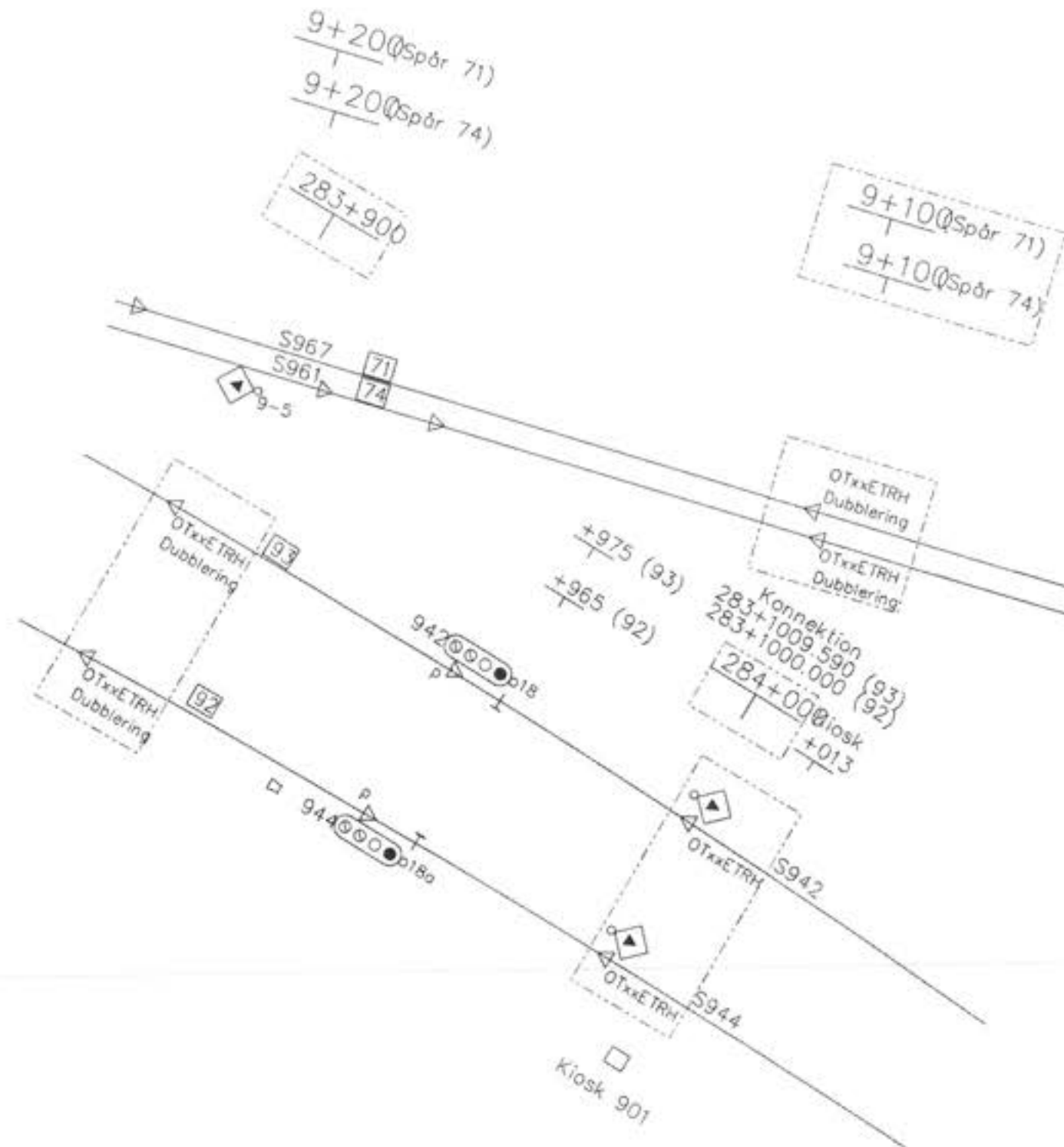
X	Description see page 0	ÅF/JAK	ÅF/HUB	ÖSB/PSI	14.03.11
Rev.	Description	By	Checked	Approved	Date

THE ØRESUND LINK



Title
 SIGNALPLAN
 INTERLOCKING AND ATC SYSTEM
 CH 282+152 - 282+300
 SE1U

Drawn ISC/LPS	Designed Banverket/jg	Checked Banverket/SW	Approved Banverket/CMP
Date 02-04-01	Drawing No. 00-A.0063-350111 page 2/5		Rev. X



Notes

1. CAD system: Microstation
2. Filename: 350111
3. Scale: 1:1000
4. All measurements according to chainage along reference line
5. Complete item designation for catenary pole not shown. Please refer to Catenary system.doc
6. Complete item designation for insulation joints and points not shown. Please refer to Track system.doc
7. Chainage in italics refer to kilometrage system

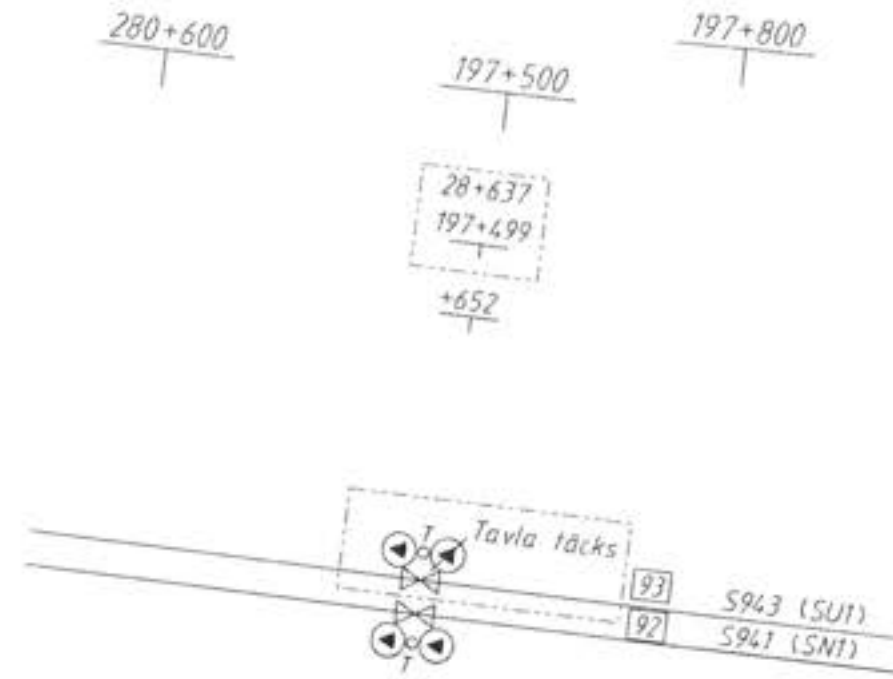
X	Description see page 0.	ÅF/JAK	ÅF/HUB	ÖCB/PSM	14.03.11
Rev.	Description	By	Checked	Approved	Date

THE ØRESUND LINK



Title
 SIGNALPLAN
 INTERLOCKING AND ATC SYSTEM
 CH 283+900 - 284+000, 9+000 - 9+200
 SE1U

Drawn ISC/LPS	Designed Banverket/jg	Checked Banverket/SW	Approved Banverket/CMP
Date 02-04-01	Drawing No. 00-A.0063-350111 page 3/5	Rev. X	



Notes

1. CAD system: Microstation
2. Filename: 350111
3. Scale: 1:1000
4. All measurements according to chainage along referenceline
5. Complete item designation for catenary pole not shown. Please refer to Catenary system.doc
6. Complete item designation for insulation joints and points not shown. Please refer to Track system.doc
7. Chainage in italics refer to kilometrage system

+652
HT170K1 HT200T

+652
HT170K1 HT200T

X	Description see page 0.	ÅF/JAK	ÅF/HUB	ÖSB/RSU	14.0311
Rev.	Description	By	Checked	Approved	Date

THE ØRESUND LINK

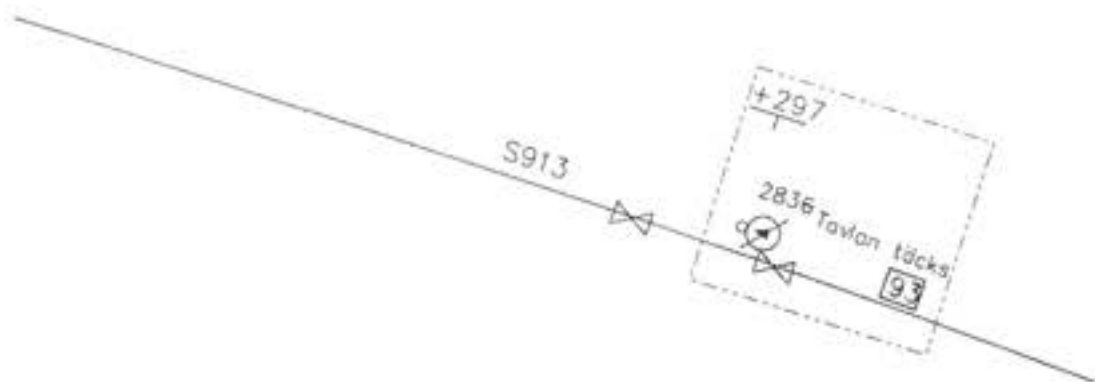


Title
SIGNALPLAN
INTERLOCKING AND ATC SYSTEM
CH 280+600 - 280+700
SE1U

Drawn ISC/LPS	Designed Banverket/jg	Checked Banverket/SW	Approved Banverket/CMP
Date 02-04-01	Drawing No. 00-A.0063-350111 page 4/5		Rev. X

S 3347-001_004 *283+200*

283+300



S 3347-001_005

283+600

+623



This drawing is based on original No
S 3347-001_004 and 3347-001_005

Notes

1. CAD system: Microstation
2. Filename: 350111
3. Scale: 1:1000
4. All measurements according to chainage along referenceline
5. Complete item designation for catenary pole not shown. Please refer to Catenary system.doc
6. Complete item designation for insulation joints and points not shown. Please refer to Track system.doc
7. Chainage in italics refer to kilometrage system.

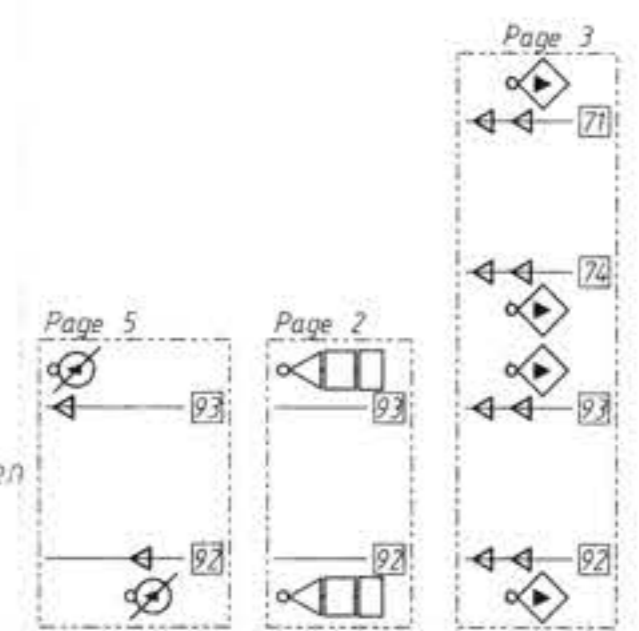
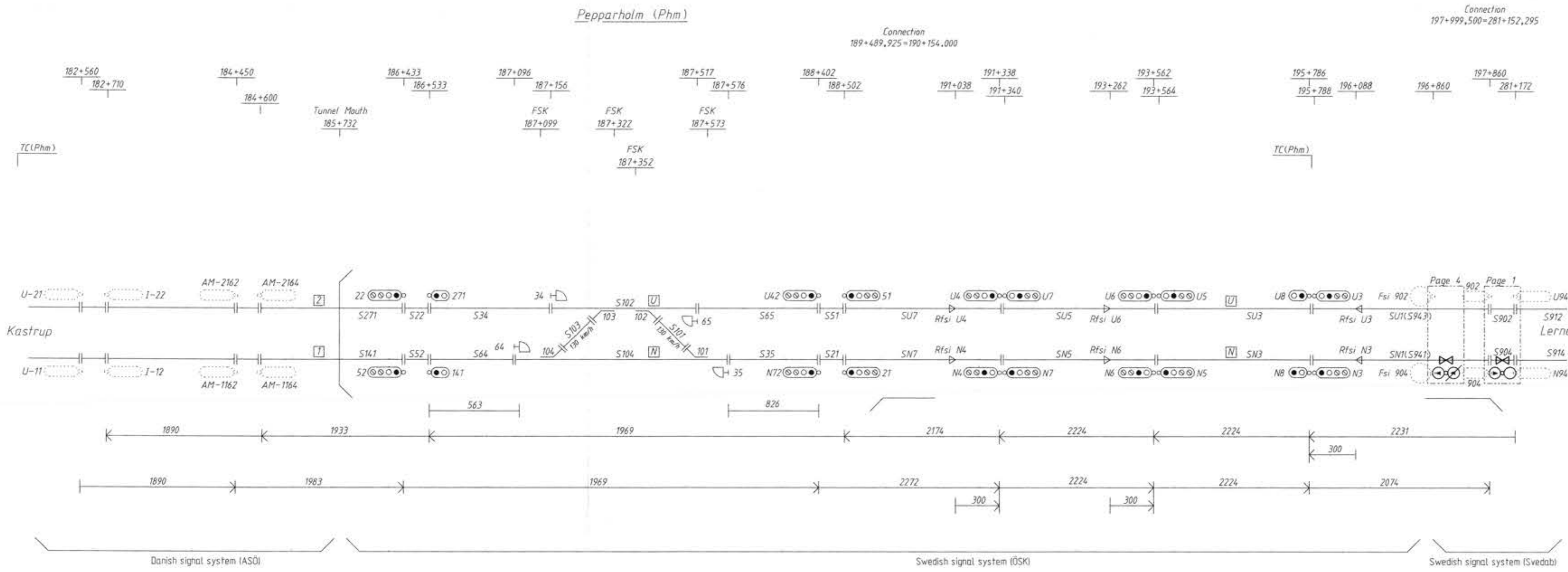
Rev.	Description	By	Checked	Approved	Date
X	Description see page 0.	ÅF/JAK	ÅF/HUB	ÖSB/PSY	14.03.11

THE ØRESUND LINK



Title
SIGNALPLAN
INTERLOCKING AND ATC SYSTEM
CH 283+200 - 283+300, 283+600 - 283+700
SE1U

Drawn ISC/LPS	Designed Banverket/jg	Checked Banverket/SW	Approved Banverket/EMP
Date 02-04-01	Drawing No. 00-A.0063-350111 page 5/5	Rev. X	



X	See page 0	ÅF/JAH	ÅF/HUB	ÖS/PSI	14.03.11
Rev.	Description	By	Checked	Approved	Date

THE ÖRESUND LINK

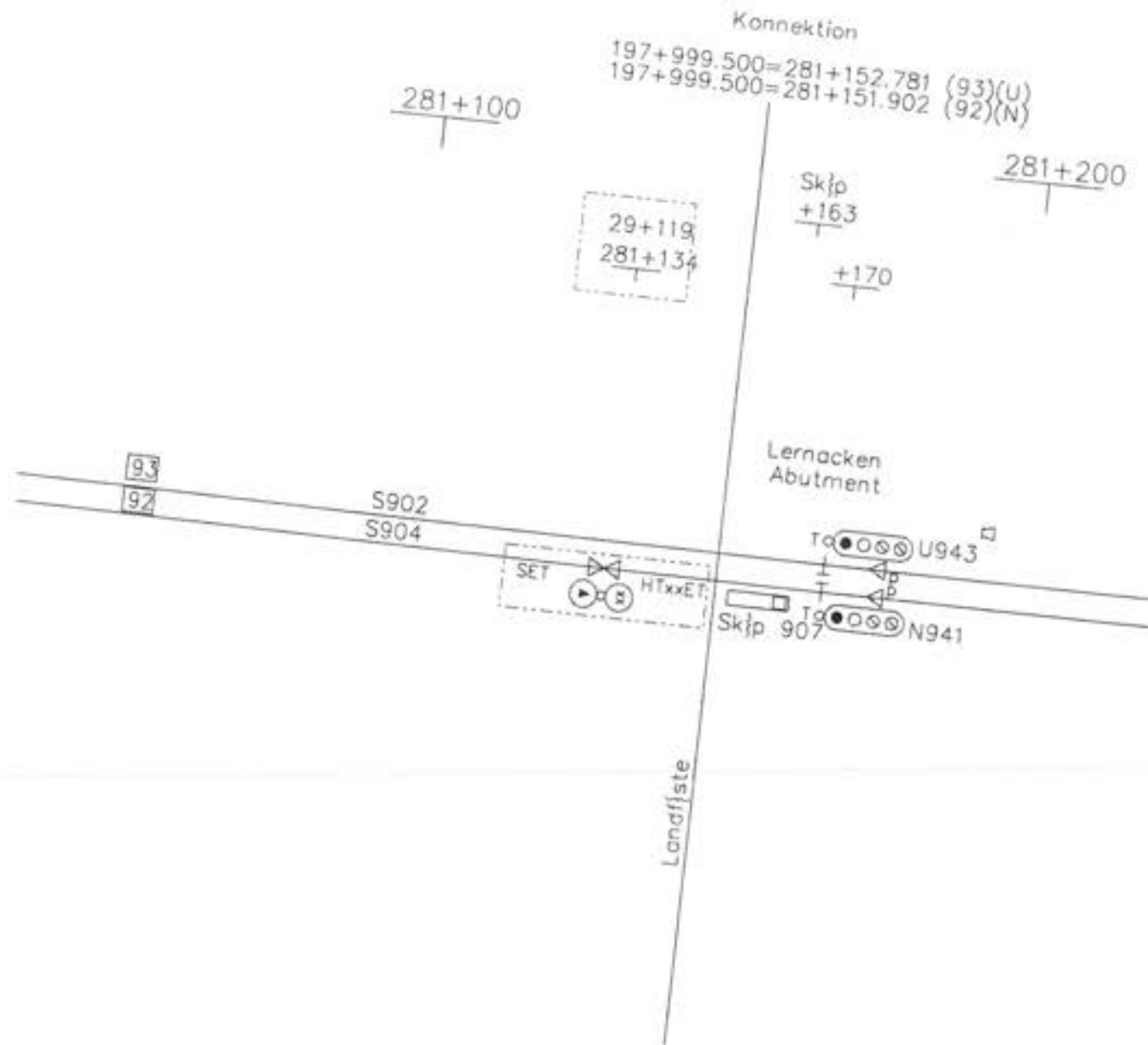


Title: SIGNALPLAN
 INTERLOCKING AND ATC SYSTEM
 CH 280+600 - 284+000, 9+000 - 9+200
 SE'N ÖVERSICHT

Drawn ICS/LPS	Designed Banverket/JG	Checked Banverket/SW	Approved Banverket/CMP
Date 02-04-01	Drawing No. 01-A.0063-350112 0/5	Rev. X	

Notes

1. CAD system: Microstation
2. Filename: 350112
3. Scale: 1:1000
4. All measurements according to chainage along reference line
5. Complete item designation for catenary pole not shown. Please refer to Catenary system.doc
6. Complete item designation for insulation joints and points not shown. Please refer to Track system.doc
7. Chainage in italics refer to kilometrage system



Rev.	Description	By	Checked	Approved	Date
X	Description see page 0.	ÅF/JAK	ÅF/HUB	ÖSB/PSM	14.03.11

THE ØRESUND LINK

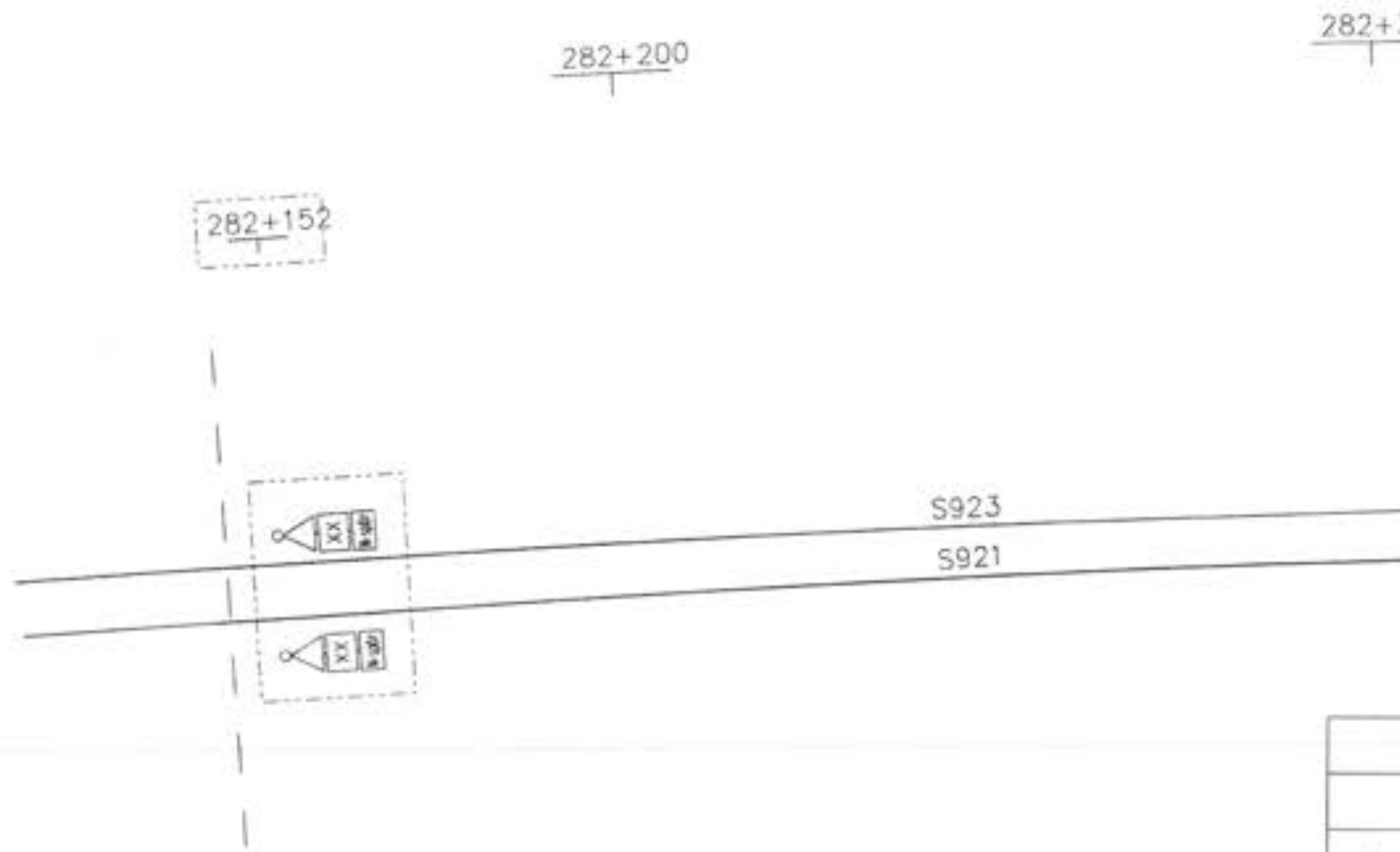


Title
 SIGNALPLAN
 INTERLOCKING AND ATC SYSTEM
 CH 281+100 - 281+200
 SE1N

Drawn ISC/LPS	Designed Banverket/jg	Checked Banverket/SW	Approved Banverket/CMP
Date 02-04-01	Drawing No. 00-A.0063-350112 page 1/5	Rev. X	

Notes

1. CAD system: Microstation
2. Filename: 350112
3. Scale: 1:1000
4. All measurements according to chainage along referenceline
5. Complete item designation for catenary pole not shown. Please refer to Catenery system.doc
6. Complete item designation for insulation joints and points not shown. Please refer to Track system.doc
7. Chainage in italics refer to kilometrage system



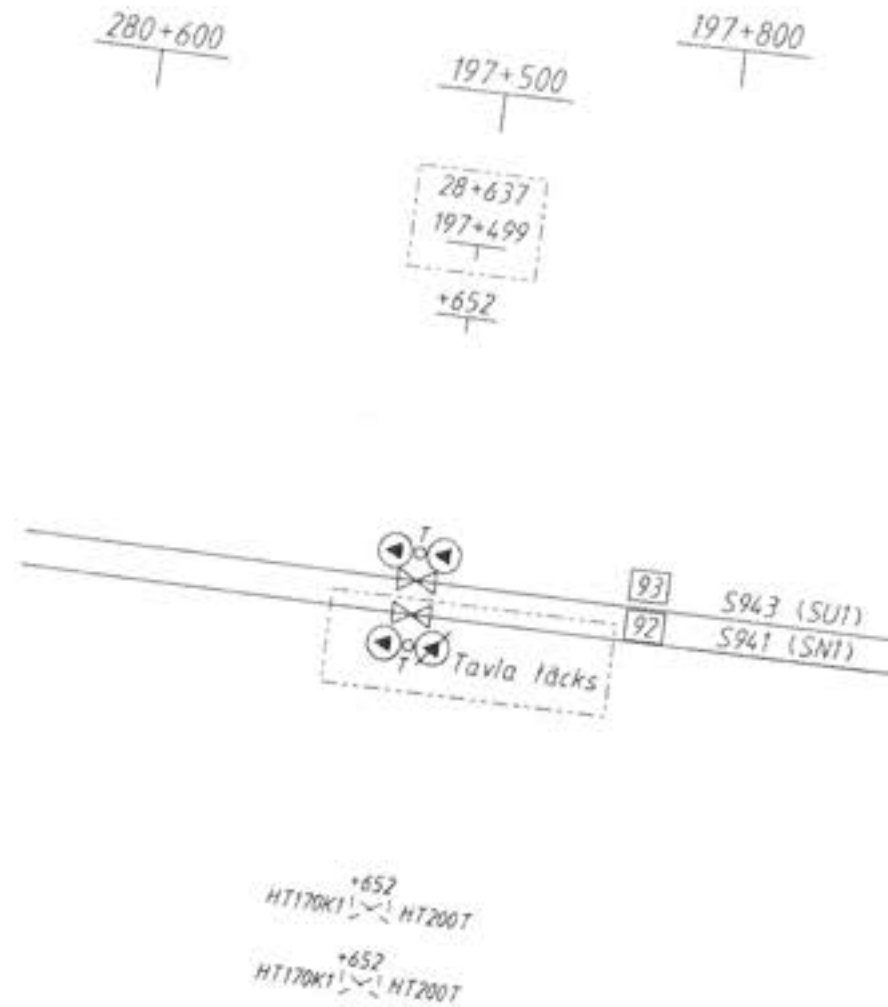
X	Description see page 0.	ÅF/JAK	ÅF/HUB	<i>ÅS/ÅS</i>	140311
Rev.	Description	By	Checked	Approved	Date

THE ØRESUND LINK



Title
 SIGNALPLAN
 INTERLOCKING AND ATC SYSTEM
 CH 282+152 - 282+300
 SE1N

Drawn ISC/LPS	Designed Banverket/jg	Checked Banverket/SW	Approved Banverket/CMP
Date 02-04-01	Drawing No. 00-A.0063-350112 page 2/5		Rev. X



Notes

1. CAD system: Microstation
2. Filename: 350112
3. Scale: 1:1000
4. All measurements according to chainage along referenceline
5. Complete item designation for catenary pole not shown. Please refer to Catenary system.doc
6. Complete item designation for insulation joints and points not shown. Please refer to Track system.doc
7. Chainage in italics refer to kilometrage system

X	Description see page 0.	ÅF/JAK	ÅF/HUB	ÖGB/RSU	14.03.11
Rev.	Description	By	Checked	Approved	Date

THE ØRESUND LINK

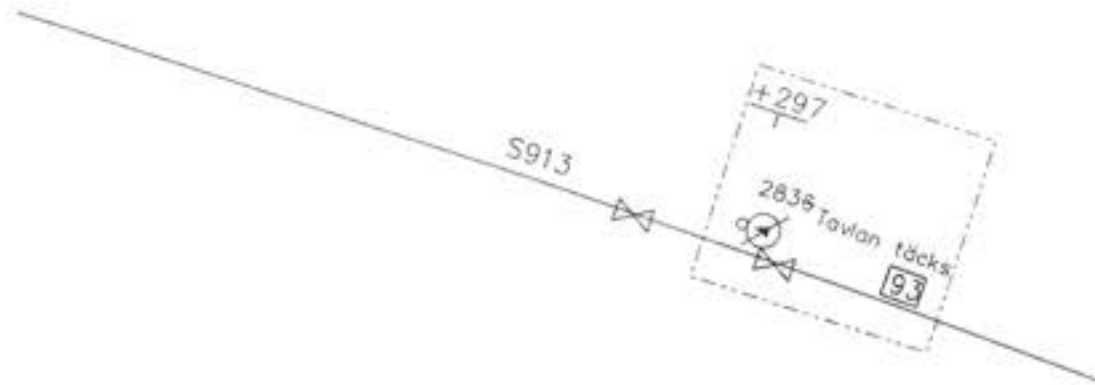


Title
 SIGNALPLAN
 INTERLOCKING AND ATC SYSTEM
 CH 280+600 - 280+700
 SE1N

Drawn ISC/LPS	Designed Banverket/jg	Checked Banverket/SW	Approved Banverket/CMP
Date 02-04-01	Drawing No 00-A.0063-350112 page 4/5		Rev. X

S 3347-001_004 283+200

283+300



S 3347-001_005

283+600

+623



This drawing is based on original No
S 3347-001_004 and 3347-001_005

Notes

1. CAD system: Microstation
2. Filename: 350112
3. Scale: 1:1000
4. All measurements according to chainage along referenceline
5. Complete item designation for catenary pole not shown. Please refer to Catenary system.doc
6. Complete item designation for insulation joints and points not shown. Please refer to Track system.doc
7. Chainage in italics refer to kilometrage system

X	Description see page 0.	ÅF/JAK	ÅF/HUB	ÖB/ps	14.03.11
Rev.	Description	By	Checked	Approved	Date

THE ÖRESUND LINK



Title
SIGNALPLAN
INTERLOCKING AND ATC SYSTEM
CH 283+200 - 283+300, 283+600 - 283+700
SE1N

Drawn ISC/LPS	Designed Banverket/jg	Checked Banverket/SW	Approved Banverket/CMP
Date 02-04-01	Drawing No. 00-A.0063-350112 page 5/5		Rev. X

0 Tillfälliga hastighetsnedsättningar Öresundsbron

0.1 Förutsättningar

Nedsättningssystemet bygger på sektioner som skall hastighetsnedsättas. I normalfallen använder man sig endast av börjanpunkter med tillhörande förvarningar. Börjanpunkterna har samtidigt funktionen att avsluta en nedsättning i motsatt riktning. Det betyder att man även vid nedsättningar som omfattar mer än en sektion i princip endast lägger ut en börjanpunkt med tillhörande förvarningar.

0.1.1 Viktiga undantag

Det finns dock två viktiga undantag. Det ena är om nedsättningen går över teknikgränsen. I ett sådant fall skall alltid extra hastighetstavlor och extra uppdateringsbalisgrupper för det andra landets ATC läggas vid teknikgränsen. Det andra undantaget är när den ena av flera angränsande nedsättningar omfattar en sektion med växlar som vid Peberholm och Lernacken. Sektioner som omfattar Peberholm och Lernacken måste då utrustas på angränsande spår.

0.2 Utförande

Alla nedsättningar gäller en hastighetssänkning på mer än 40 km/h vilket innebär att alla förvarningar skall dubbleras.

Signalstyrda förvarningar skall inte användas på Öresundsbrokonsortiets spår. Växlarna på Peberholm och Lernacken gör att nedsättningarna där och angränsande sektioner kan slå igenom på båda spåren och därför måste förvarning ske på båda spåren. De förvarningar gällande endast ett spår som läggs vid Lernacken i riktning mot Danmark på Banverkets spår utrustas med signalstyrning.

0.2.1 Beteckningar

I riktning från Sverige till Danmark går tåg med udda nummer som möter signaler med udda nummer.

Börjanpunkterna på nedsättningarna numreras enligt samma princip med udda nummer mot DK och jämna mot SE. Alla börjanpunkter på svenskt ATC benämns SE följt av ett nummer enligt ovan samt U och/eller N beroende på om det gäller upp- och/eller nedspår.

0.2.2 Tavlor

Hastighetsnedsättningarna förses med tavlor enligt BVF 544.94002 "Tillfälliga hastighetsnedsättningar".

Eventuella permanenta hastighetstavlor och tillhörande orienteringstavlor som visar högre hastighet än den tillfälliga nedsättningen skall täckas över.

Balisgrupperna behöver inte ändras eftersom en tillfällig ET-nedsättning endast kan avslutas av ATC-beskedet SET (Slut på ET-nedsättning).

I kodtabeller finns angivet vilka tavlor som skall placeras ut respektive övertäckas för börjanpunkterna.

0.2.3 Indelning

Peberholm görs till en sektion med gränsen i väster vid km 18.275 och i öster vid km 20.104.

Gräns mot Banverket läggs vid landfästet i Sverige vid km 29.119

Avståndet mellan Peberholm och Lernacken är ca 9km. Detta delas i 4 delar som blir ca 2,2km vardera.



Upplägget blir då enligt följande:


Km-tal	Sektion	Börjanpunkt DK -> SE Nedspår	Börjanpunkt SE -> DK Nedspår	Börjanpunkt DK -> SE Uppspår	Börjanpunkt SE -> DK Uppspår
18.275		SE2N	SE11N	SE2U	SE11U
↓	3				
20.104		SE4N	SE9N	SE4U	SE9U
↓	4				
22.286		SE6N	SE7N	SE6U	SE7U
↓	5				
24.290		SE8N	SE5N	SE8U	SE5U
↓	6				
26.650		SE10N	SE3N	SE10U	SE3U
↓	7				
29.119 (281.134)		SE12N	SE1N	SE12U	SE1U



0.2.4 Placering av balisgrupper




I den mån det varit möjligt har balisgrupperna anpassas till placeringen av trapporna mellan bil och järnvägsdäck på bron.




0.2.5 Förklaring till "Optiskt besked, Avstånd m.m." i kodtabeller.



	HT40		HT80
---	------	---	------

	<		>
---	---	---	---

	OT40		OT80
--	------	--	------

	OT40 + N-spår		OT40 + U-spår		OT80 + N-spår
---	---------------------	---	---------------------	---	---------------------

	OT80 + U-spår		OT40 + 1100m		OT80 + 1100m
---	---------------------	---	--------------------	---	--------------------

	FT		OT + <
---	----	---	--------

1 Sektion 7, SE1 km 29+119 (281+134)

SE1N och SE1U

Förvarningssträckan till dessa börjanpunkter ligger på Trafikverkets område i 10 % nerförslut vilket innebär att lutningen kodas 10 %.

Hastighetsnedsättningen förvarnas med dubblerade balisgrupper som ej är signalstyrda.

Om sektion 7, SE1N eller SE1U skall hastighetsnedsättas förvarnas nedsättningen för båda spåren. Nedsättningen går att trycka bort för det spår som den ej gäller för när förvarningssträckan har löpt ut, dvs lampan tänds.

1.1 Nedsättningar endast på sektion 7

Tavlor

Övertäckning av tavlor gällande riktning SE-DK på sektion 7 utföres enligt kodtabeller för börjanpunkter SE1.

Utrustning

Följande utrustning enligt kodtabeller skall placeras ut vid hastighetsnedsättning för börjanpunkter SE1:

Sektion 7, N- och U-spår.

Kodtabell: SE1N/U xx km/h.

Sektion 7, N-spår.

Kodtabell: SE1N xx km/h.

Sektion 7, U-spår.

Kodtabell: SE1U xx km/h.

1.2 Nedsättningar över flera sammanhängande sektioner

1.2.1 Sektion 7 som längst till och med sektion 4

Tavlor

Övertäckning av tavlor gällande riktning SE-DK på sektion 7 utföres enligt kodtabeller för börjanpunkter SE1.

Utrustning

Följande utrustning enligt kodtabeller skall placeras ut vid hastighetsnedsättning för börjanpunkter SE1:

Sektion 7, N- och U-spår som längst till och med sektion 4, N- och U-spår.

Kodtabell: SE1N/U xx km/h.

Sektion 7, N-spår som längst till och med sektion 4, N-spår.

Kodtabell: SE1N xx km/h.

Sektion 7, U-spår som längst till och med sektion 4, U-spår.

Kodtabell: SE1U xx km/h.

1.2.2 Sektion 7 till och med sektion 3

Tavlor

Övertäckning av tavlor gällande riktning SE-DK på sektion 7 utföres enligt kodtabeller för börjanpunkter SE1.

Övertäckning av tavor gällande riktning SE-DK på sektion 3 vid nedsättning på N- och U-spår utföres enligt kodtabeller för övertäckning vid sammansatta sektioner.

Utrustning

Observera att, om en nedsättning med börjanpunkt SE1, sträcker sig över flera sammanhängande sektioner och slutar efter börjanpunkt SE9, sektion 3 och endast gällt det ena spåret, skall SE9 utrustas fullt på det andra spåret.

Följande utrustning enligt kodtabeller skall placeras ut vid hastighetsnedsättning för börjanpunkter SE1:

Sektion 7, N- och U-spår till och med sektion 3, N- och U-spår.

Kodtabell: SE1N/U xx km/h.

Kodtabell: Sektion 3, tavor att övertäcka i riktning SE-DK.

Sektion 7, N-spår till och med sektion 3, N- och U-spår.

Kodtabell: SE1N xx km/h.

Kodtabell: SE9U xx km/h vid sammansatta sektioner.

Sektion 7, U-spår till och med sektion 3, N- och U-spår.

Kodtabell: SE1U xx km/h.

Kodtabell: SE9N xx km/h vid sammansatta sektioner.

1.2.3 Sektion 7 till och med sektion 2 eller längre

Tavor

Övertäckning av tavor gällande riktning SE-DK på sektion 7 utföres enligt kodtabeller för börjanpunkter SE1.

Övertäckning av tavor gällande riktning SE-DK på sektion 3 vid nedsättning på N- och U-spår utföres enligt kodtabeller för övertäckning vid sammansatta sektioner.

Utrustning

Observera att, om en nedsättning med börjanpunkt SE1, sträcker sig över flera sammanhängande sektioner och slutar efter börjanpunkt SE9, sektion 3 och endast gällt det ena spåret, skall SE9 utrustas fullt på det andra spåret.

Följande utrustning enligt kodtabeller skall placeras ut vid hastighetsnedsättning för börjanpunkter SE1:

Sektion 7, N- och U-spår till och med sektion 2, N- och U-spår eller längre.

Kodtabell: SE1N/U xx km/h.

Kodtabell: SE2/SE11 xx km/h, N- och U-spår vid sammansatta sektioner.

Kodtabell: Sektion 3, tavor att övertäcka i riktning SE-DK.

Sektion 7, N-spår till och med sektion 3, N- och U-spår in på sektion 2, N-spår eller längre.

Kodtabell: SE1N xx km/h.

Kodtabell: SE9U xx km/h vid sammansatta sektioner.

Kodtabell: SE2/SE11 xx km/h, N-spår vid sammansatta sektioner.

Sektion 7, U-spår till och med sektion 3, N- och U-spår in på sektion 2, U-spår eller längre.

Kodtabell: SE1U xx km/h.

Kodtabell: SE9N xx km/h vid sammansatta sektioner.

Kodtabell: SE2/SE11 xx km/h, U-spår vid sammansatta sektioner.

1 Sektion 7, SE1, km 29+119 (281+134)

1.1 SE1N 40 km/h.

KM-TAL Km+m	SPÅR une nr	TAVLA (IP)		BALIS		KODPROPPAR			ATC-besked	Optiskt besked, Avstånd m.m.	Närmaste trappa	Anmärkningar
		Rikt	Typ	Pic	Typ	X	Y	Z				
28+637 (197+499)	N	DK ↑ SE		>	Tavla övertäckes					113B		
29+119 (281+134)	92	DK ↓↑ SE	HT HT	AB BA	F F	5 5	5 2	10 4	SET HT40ET	> HT40	114B	
282+152	92	DK ↑ SE		OT40 + N-spår								
282+152	93	DK ↑ SE		OT40 + N-spår								
283+297	93	DK ↑ SE		>	Tavla övertäckes							
283+623	92	DK ↑ SE		>	Tavla övertäckes							
283+900	92	DK ↑ SE	OT0	C B A	F F F	14 9 5	6 7 12	6 0 4	-10% 2700 OT40ETRH	2766m		"Dubbling"
283+900	93	DK ↑ SE	OT0	C B A	F F F	14 9 5	6 7 12	6 0 4	-10% 2700 OT40ETRH	2766m		"Dubbling"
284+000	92	DK ↑ SE	OT0	C B A	F F F	14 9 5	7 7 12	6 0 4	-10% 2800 OT40ETRH	2866m FT		
284+000	93	DK ↑ SE	OT0	C B A	F F F	14 9 5	7 7 12	6 0 4	-10% 2800 OT40ETRH	2866m FT		

HANDL BV/BRSBE-SW	GRANSKAD JG	GODKÄND CMP
----------------------	----------------	----------------

GRANSKAD:	REV A JG	REV B JG	REV C AF/HUB	AF/JAK
-----------	-------------	-------------	-----------------	--------

KM-TAL Km+m	SPÄR unc nr	TAVLA (IP)		BALIS		KODPROPTAR			ATC-besked	Optiskt besked, Avstånd m.m.	Närmaste trappa	Anmärkningar
		Rikt	Typ	Pic	Typ	X	Y	Z				
9+100	71	DK ↑ SE	OT0	C B A	F F F	14 9 5	7 7 12	6 0 4	-10‰ 2800 OT40ETRH	2876m		"Dubblering"
9+100	71	DK ↑ SE	OT0	C B A	F F F	14 9 5	7 7 12	6 0 4	-10‰ 2800 OT40ETRH	2875m		"Dubblering"
9+000	74	DK ↑ SE	OT0	C B A	F F F	14 9 5	8 7 12	6 0 4	-10‰ 2900 OT40ETRH	2976m PT		
9+000	71	DK ↑ SE	OT0	C B A	F F F	14 9 5	8 7 12	6 0 4	-10‰ 2900 OT40ETRH	2976m PT		

HANDL BV/BRSE-SW	GRANSKAD JG	GODKÄND CMP
---------------------	----------------	----------------

GRANSKAD:	REV A JG	REV B JG	REV C AF/HUB ÅPLJAK
-----------	-------------	-------------	---------------------------

1.2 SE1U 40 km/h.

KM-TAL. Km+m	SPÅR unc nr	TAVLA (IP)		BALIS		KODPROPPAR			ATC-besked	Optiskt besked, Avstånd m.m.	Närmaste trappa	Anmärkningar
		Rikt	Typ	P/c	Typ	X	Y	Z				
28+037 (197+499)	U	DK ↑ SE		>	Tavla övertäckes					113A		
29+119 (281+134)	91	DK ↑ SE	HT HT	AB BA	F F	5 5	5 2	10 4	SET HT40ET	> HT40	114A	
282+152	92	DK ↑ SE		OT40 + U-spår								
282+152	93	DK ↑ SE		OT40 + U-spår								
283+297	93	DK ↑ SE		>	Tavla övertäckes							
283+623	92	DK ↑ SE		>	Tavla övertäckes							
283+900	92	DK ↑ SE	OT0	C B A	F F F	14 9 5	6 7 12	6 0 4	-10% 2700 OT40ETRH	2766m		"Dubblering"
283+900	93	DK ↑ SE	OT0	C B A	F F F	14 9 5	6 7 12	6 0 4	-10% 2700 OT40ETRH	2766m		"Dubblering"
284+000	92	DK ↑ SE	OT0	C B A	F F F	14 9 5	7 7 12	6 0 4	-10% 2800 OT40ETRH	2866m PT		
284+000	93	DK ↑ SE	OT0	C B A	F F F	14 9 5	7 7 12	6 0 4	-10% 2800 OT40ETRH	2806m PT		

HANDL BV/BRSBE-SW	GRANSKAD JG	GODKÄND CMP
----------------------	----------------	----------------

GRANSKAD:	REV A JG	REV B JG	REV C AF/HUB <i>ÅF/JA</i>
-----------	-------------	-------------	------------------------------

KM-TAL Km+m	SPÅR une nr	TAVLA (IP)		BALIS		KODPROPPAR			ATC-besked	Optiskt besked, Avstånd m.m.	Närmaste trappa	Anmärkningar
		Rikt	Typ	Ple	Typ	X	Y	Z				
9+100	74	DK	OT0	C	F	14	7	6	-10‰	2876m		"Dubblering"
		↑		B	F	9	7	0	2800			
		SE		A	F	5	12	4	OT40ETRH			
9+100	71	DK	OT0	C	F	14	7	6	-10‰	2875m		"Dubblering"
		↑		B	F	9	7	0	2800			
		SE		A	F	5	12	4	OT40ETRH			
9+000	74	DK	OT0	C	F	14	8	6	-10‰	2976m FT		
		↑		B	F	9	7	0	2900			
		SE		A	F	5	12	4	OT40ETRH			
9+000	71	DK	OT0	C	F	14	8	6	-10‰	2976m FT		
		↑		B	F	9	7	0	2900			
		SE		A	F	5	12	4	OT40ETRH			

HANDL BV/BRSBE-SW	GRANSKAD JG	GOOKÄND CMP
----------------------	----------------	----------------

GRANSKAD:	REV A JG	REV B JG	REV C AF/HUB	AF/JAK
-----------	-------------	-------------	-----------------	--------

1.3 SE1N 80 km/h.

KM-TAL Km+m	SPÅR		TAVLA (HP)		BALIS		KODPROPPAR			ATC-besked	Optiskt besked, Avstånd m.m.	Närmaste trappa	Anmärkningar
	unc	nr	Rikt	Typ	Plc	Typ	X	Y	Z				
28+637 (197+499)	N		DK ↑ SE		>	Tavla övertäckes					113B		
29+119 (281+134)	92		DK ↓↑ SE	HT HT	AB BA	F F	5 5	5 2	10 8	SET HT80ET	> HT80	114B	
282+152	92		DK ↑ SE		OT80 + N-SPÅR								
282+152	93		DK ↑ SE		OT80 + N-SPÅR								
283+297	93		DK ↑ SE		>	Tavla övertäckes							
283+623	92		DK ↑ SE		>	Tavla övertäckes							
283+900	92		DK ↑ SE	OT0	C B A	F F F	14 9 5	6 7 12	6 0 8	-10% 2700 OT80ETRH	2766m		"Dubblering"
283+900	93		DK ↑ SE	OT0	C B A	F F F	14 9 5	6 7 12	6 0 8	-10% 2700 OT80ETRH	2766m		"Dubblering"
284+000	92		DK ↑ SE	OT0	C B A	F F F	14 9 5	7 7 12	6 0 8	-10% 2800 OT80ETRH	2866m FT		
284+000	93		DK ↑ SE	OT0	C B A	F F F	14 9 5	7 7 12	6 0 8	-10% 2800 OT80ETRH	2866m FT		

HANDL BV/BRSE-SW	GRANSKAD JG	GODKÄND CMP
---------------------	----------------	----------------

GRANSKAD:	REV A JG	REV B JG	REV C AF/HUB ÄP/LAL
-----------	-------------	-------------	---------------------------

KM-TAL Km+n	SPÄR unc nr	TAVLA (IP)		BALIS		KODPROPPAR			ATC-besked	Optiskt besked, Avstånd m.m.	Närmaste trappa	Anmärkningar
		Rikt	Typ	Plc	Typ	X	Y	Z				
9+100	71	DK ↑ SE	OT0	C B A	F F F	14 9 5	7 7 12	6 0 8	-10‰ 2900 OT80ETRH	2876m		"Dubblering"
9+100	71	DK ↑ SE	OT0	C B A	F F F	14 9 5	7 7 12	6 0 8	-10‰ 2800 OT80ETRH	2875m		"Dubblering"
9+000	74	DK ↑ SE	OT0	C B A	F F F	14 9 5	8 7 12	6 0 8	-10‰ 2900 OT80ETRH	2976m FT		
9+000	71	DK ↑ SE	OT0	C B A	F F F	14 9 5	8 7 12	6 0 8	-10‰ 2900 OT80ETRH	2976m FT		

HANDL BV/BRSE-SW	GRANSKAD JG	GODKÄND CMP
---------------------	----------------	----------------

GRANSKAD:	REV A JG	REV B JG	REV C AF/HUB <i>AF/JA</i>
-----------	-------------	-------------	------------------------------

1.4 SE1U 80 km/h.

KM-TAL Km+m	SPÅR unc nr	TAVLA (IP)		BALIS		KODPROPPAR			ATC-besked	Optiskt besked, Avstånd m.m.	Närmaste trappa	Anmärkningar		
		Rikt	Typ	P/c	Typ	X	Y	Z						
28+637 (197+499)	U	DK ↑ SE		>	Tavla övertäckes								113A	
29+119 (281+134)	91	DK ↓↑ SE	HT HT	AB BA	F F	5 5	5 2	10 8	SET HT80ET	> HT80	114A			
282+152	92	DK ↑ SE		OT80 + U-SPÅR										
282+152	93	DK ↑ SE		OT80 + U-SPÅR										
283+297	93	DK ↑ SE		>	Tavla övertäckes									
283+623	92	DK ↑ SE		>	Tavla övertäckes									
283+900	92	DK ↑ SE	OT0	C B A	F F F	14 9 5	6 7 12	6 0 8	-10‰ 2700 OT80ETRH	2766m		"Dubbling"		
283+900	93	DK ↑ SE	OT0	C B A	F F F	14 9 5	6 7 12	6 0 8	-10‰ 2700 OT80ETRH	2766m		"Dubbling"		
284+000	92	DK ↑ SE	OT0	C B A	F F F	14 9 5	7 7 12	6 0 8	-10‰ 2800 OT80ETRH	2866m FT				
284+000	93	DK ↑ SE	OT0	C B A	F F F	14 9 5	7 7 12	6 0 8	-10‰ 2800 OT80ETRH	2866m FT				

HANDL BV/BRSBE-SW	GRANSKAD JG	GODKÄND CMP
----------------------	----------------	----------------

GRANSKAD:	REV A JG	REV B JG	REV C AF/HUB ÄP/LJK
-----------	-------------	-------------	---------------------------

KM-TAL Km+m	SPÄR unc or	TAVLA (IP)		HALIS		KODPROPPAR			ATC-besked	Optiskt besked, Avstånd m.m.	Närmaste trappa	Anmärkningar
		Rikt	Typ	Plc	Typ	X	Y	Z				
9+100	74	DK ↑ SE	OT0	C B A	F F F	14 9 5	7 7 12	6 0 8	-10% 2800 OT80ETRH	2876m		"Dubblering"
9+100	71	DK ↑ SE	OT0	C B A	F F F	14 9 5	7 7 12	6 0 8	-10% 2800 OT80ETRH	2875m		"Dubblering"
9+000	74	DK ↑ SE	OT0	C B A	F F F	14 9 5	8 7 12	6 0 8	-10% 2900 OT80ETRH	2976m FT		
9+000	71	DK ↑ SE	OT0	C B A	F F F	14 9 5	8 7 12	6 0 8	-10% 2900 OT80ETRH	2976m FT		

HANDL BV/BRSBE-SW	GRANSKAD JG	GODKÄND CMP
----------------------	----------------	----------------

GRANSKAD:	REV A JG	REV B JG	REV C AF/HUB ÅFLJAK
-----------	-------------	-------------	---------------------------

1.5 SE1N/U 40 km/h.

KM-TAL Km+m	SPÅR ans nr	TAVLA (IP)		BALIS		KODPROPPAR			ATC-besked	Optiskt besked, Avstånd m.m.	Närmaste trappa	Anmärkningar
		Rikt	Typ	P%	Typ	X	Y	Z				
28+637 (197+499)	N	DK ↑ SE		>	Tavla övertäcket					113B		
28+637 (197+499)	U	DK ↑ SE		>	Tavla övertäcket					113A		
29+119 (281+134)	92	DK ↓↑ SE	HT HT	AB BA	F F	5 5	5 2	10 4	SET HT40ET	> HT40	114B	
29+119 (281+134)	93	DK ↓↑ SE	HT HT	AB BA	F F	5 5	5 2	10 4	SET HT40ET	> HT40	114A	
282+152	92	DK ↑ SE										
282+152	93	DK ↑ SE										
283+297	93	DK ↑ SE		>	Tavla övertäcket							
283+623	92	DK ↑ SE		>	Tavla övertäcket							
283+900	92	DK ↑ SE	OT0	C B A	F F F	14 9 5	6 7 12	6 0 4	-10% 2700 OT40ETRH	2766m		"Dubbling"
283+900	93	DK ↑ SE	OT0	C B A	F F F	14 9 5	6 7 12	6 0 4	-10% 2700 OT40ETRH	2766m		"Dubbling"
284+000	92	DK ↑ SE	OT0	C B A	F F F	14 9 5	7 7 12	6 0 4	-10% 2800 OT40ETRH	2866m FT		
284+000	93	DK ↑ SE	OT0	C B A	F F F	14 9 5	7 7 12	6 0 4	-10% 2800 OT40ETRH	2866m FT		

HANDL BV/BRSE-SW	GRANSKAD JG	GODKÄND CMP
---------------------	----------------	----------------

GRANSKAD:	REV A JG	REV B JG	REV C AF/HUB	ÅF/JAG
-----------	-------------	-------------	-----------------	--------

KM-TAL Km+m	SPÅR une nr	TAVLA (DP)		BALIS		KODPROPPAR			ATC-besked	Optiskt besked, Avstånd m.m.	Närmaste trappa	Anmärkningar
		Rikt	Typ	P/c	Typ	X	Y	Z				
9+100	74	DK ↑ SE	OT0	C B A	F F F	14 9 5	7 7 12	6 0 4	-10‰ 2800 OT40ETRH	2876m		"Dubblering"
9+100	71	DK ↑ SE	OT0	C B A	F F F	14 9 5	7 7 12	6 0 4	-10‰ 2800 OT40ETRH	2875m		"Dubblering"
9+000	74	DK ↑ SE	OT0	C B A	F F F	14 9 5	8 7 12	6 0 4	-10‰ 2900 OT40ETRH	2976m FT		
9+000	71	DK ↑ SE	OT0	C B A	F F F	14 9 5	8 7 12	6 0 4	-10‰ 2900 OT40ETRH	2976m FT		

HANDL BV/BRSBE-SW	GRANSKAD JG	GODKÄND CMP
----------------------	----------------	----------------

GRANSKAD:	REV A JG	REV B JG	REV C AF/HUB	ÄFLJAK
-----------	-------------	-------------	-----------------	--------

1.6 SE1N/U 80 km/h.

KM-TAL Km+m	SPÅR unc nr	TAVLA (IP)		BALIS		KODPROPPAR			ATC-besked	Optiskt besked, Avstånd m.m.	Närmaste trappa	Anmärkningar	
		Rikt	Typ	Plc	Typ	X	Y	Z					
28+037 (197+499)	N		DK ↑ SE		>	Tavla övertäckes					113B		
28+037 (197+499)	U		DK ↑ SE		>	Tavla övertäckes					113A		
29+119 (281+134)	92		DK ↓↑ SE	HT HT	AB BA	F F	5 5	5 2	10 8	SET HT80ET	> HT80	114B	
29+119 (281+134)	93		DK ↓↑ SE	HT HT	AB BA	F F	5 5	5 2	10 8	SET HT80ET	> HT80	114A	
282+152	92		DK ↑ SE										
282+152	93		DK ↑ SE										
283+297	93		DK ↑ SE		>	Tavla övertäckes							
283+623	92		DK ↑ SE		>	Tavla övertäckes							
283+900	92		DK ↑ SE	OTO	C B A	F F F	14 9 5	6 7 12	6 0 8	-10‰ 2700 OT80ETRH	2766m		"Dubbling"
283+900	93		DK ↑ SE	OTO	C B A	F F F	14 9 5	6 7 12	6 0 8	-10‰ 2700 OT80ETRH	2766m		"Dubbling"
284+000	92		DK ↑ SE	OTO	C B A	F F F	14 9 5	7 7 12	6 0 8	-10‰ 2800 OT80ETRH	2866m FT		
284+000	93		DK ↑ SE	OTO	C B A	F F F	14 9 5	7 7 12	6 0 8	-10‰ 2800 OT80ETRH	2866m FT		

 HANDL
BV/BRSE-SW

 GRANSKAD
JG

 GODKÄND
CMP

GRANSKAD:

 REV A
JG

 REV B
JG

 REV C
AF/HUB

AF/LAK

KM-TAL Km+m	SPÄR unc nr	TAVLA (IP)		BALIS		KODPROPPAR			ATC-besked	Optiskt besked, Avstånd m.m.	Närmaste trappa	Anmärkningar
		Rikt	Typ	Plc	Typ	X	Y	Z				
9+100	74	DK	OT0	C	F	14	7	6	-10‰	2876m		"Dubblering"
		↑		B	F	9	7	0	2800			
		SE		A	F	5	12	8	OTS0ETRH			
9+100	71	DK	OT0	C	F	14	7	6	-10‰	2875m		"Dubblering"
		↑		B	F	9	7	0	2800			
		SE		A	F	5	12	8	OTS0ETRH			
9+000	74	DK	OT0	C	F	14	8	6	-10‰	2976m FT		
		↑		B	F	9	7	0	2900			
		SE		A	F	5	12	8	OTS0ETRH			
9+000	71	DK	OT0	C	F	14	8	6	-10‰	2976m FT		
		↑		B	F	9	7	0	2900			
		SE		A	F	5	12	8	OTS0ETRH			

HANDL BV/BRSBE-SW	GRANSKAD JG	GÖKKÄND CMP
----------------------	----------------	----------------

GRANSKAD:	REV A JG	REV B JG	REV C AF/HUB	ÄF/JAK
-----------	-------------	-------------	-----------------	--------



