



<b>BANSTANDARD I GÖTEBORG, KONSTRUKTION</b>		
<b>Kapitel</b> K 3 SIGNAL	<b>Utgåva</b>	<b>Sida</b> 1(3)
<b>Avsnitt</b> K 3.1 Omläggningssystem, gatuspår	<b>Datum</b> 2014-10-15	<b>Senaste ändring</b>
<b>Upprättad av</b> Håkan Karlén	<b>Fastställd av</b> Susanne Hultgren	

## 1. ALLMÄNT

Tre typer av växelaggregat förekommer beroende på trafiksituationen. Aggregaten kan installeras med eller utan tungkontroll.

## 2. OMLÄGGNINGSSAGGREGAT

### 2.1 Motväxlar

Vid byggnation av växelstyrningssystem ska växelkontroll med tillhörande signal användas.

Växelomläggningssystem med följande egenskaper ska användas:

- Elektriskt växelomläggningssystem
- Mekanisk låsning som förhindrar omläggning
- Uppkörningsmöjlighet, så att trafik kan passera vid till exempel backning.
- Kontrollstång för att säkerställa växelns rätta läge.
- 400V AC.

### 2.2 Medväxlar

Växelomläggningssystem med följande egenskaper ska användas:

- Manuellt omläggningssystem, för att kunna passera växeln i båda riktningar.
- Mekanisk låsning, så att det inte förekommer oönskade omläggningar.
- Uppkörningsbar så att trafik kan passera genom medväxeln.

### 2.3 Växelstyrning

Växelstyrningssystem innehålla följande:

- Anmälan
- Blockering
- Avblockering
- 

För vidare information, se standardritning 21232 i Teknisk Handbok.

#### **Anmälan**

Anmälan ska ske med fordonens kom-fram system, en detektorslinga i marken tar emot information från fordonet.

---



Avsnitt K 3.1. Omläggningsaggregat, gatuspår	Utgåva	Sida 2 (3)
---	--------	---------------

Anmälan ska vara placerad på ett avstånd så att växeltungorna hinner läggas om innan vagn når fram.

Anmälan ska kompletteras om avståndet är mer än 20 meter före motväxel med skylten ”Tavla för markdetektor” på särskild bana. Kan förkomma på gatuspår.

För vidare information, se standardritning 21227 i Teknisk Handbok.

Avstånd mellan anmälan och blockering får max vara 5 m.

### **Blockering**

Gatuväxeln ska ha ett blockeringssystem med en inre och yttre blockering.

För vidare information se standardritning 21232 i Teknisk Handbok.

### **Avblockering**

Cirka 35 meter efter växeln, i båda växelbenen, ska det finnas en uträknings slinga.

För vidare information se standardritning 21232 i Teknisk Handbok.

### **Spårledning**

Inom spårledningarna ska inga elektriska anslutningar mellan reläerna förekomma. För spårledningsbesked i växelanläggning ska säkerhetsreläer användas.

Spårledningen ska anslutas med kabel 2x2,5 mm<sup>2</sup> mot teknikrum, kabeln ska vara väderbeständig. Kortslutningar ska utföras med kabel, RK 120 mm<sup>2</sup> alternativt RK 2x50 mm<sup>2</sup> Rälanslutningar vid upptag och matning ska utföras med RK 10 mm<sup>2</sup>.

### **Spårlednings typer**

Det finns två typer av spårledningar för gatuspår. För vidare information se standardritning 21232 i Teknisk Handbok.

### **Signaler som anger växelläge**

Växelstyrningssystemet ska vara kopplat till växelkontrollsignal som informerar föraren om växeltungornas läge, och om blockering föreligger. Signalen ska alltid vara tänd och placeras vid växeln, väl synlig för förare.

För typ av växelkontrollsignal och vidare information se standardritning nr 21229, 21230, 21231 i Teknisk Handbok.

### **Servicebrytare**

Varje växel med elektrisk omläggning ska förses med servicebrytare med nyckelvred. Brytaren ska placeras i anslutning till växeln.

---



<b>Avsnitt</b> K 3.1. Omläggingsaggregat, gatuspår	<b>Utgåva</b>	<b>Sida</b> 3 (3)
---	---------------	----------------------

För vidare information se standardritning 21232 i Teknisk Handbok.

Loggning med historik ska vara möjlig.

## **2.4 Namngivning**

Komponenter i anläggningen ska vara tydligt namngivna, utan risk för sammanblandning.

För vidare information se standardritning 21232 i Teknisk Handbok.

---