

Mobil i Tunnel (MIT)  
Standardvilkår for MIT  
Driftsvedlegg

Versjon 14. august 2020

Vedlegget regulerer drift og vedlikehold av MIT i tunnelradioanlegg fra det tidspunkt anlegget er satt i drift. Vilkårene gjelder altså ikke i anleggets testfase hvis testfase er før idriftsettelse av tunnelradioanlegget.

## 1. Avtalt arbeidsflyt

Parts NOC og Bane NOR NOS kan avtale den detaljerte arbeidsflyten for sitt samarbeid ved å bruke felles arbeidsflyt og sjekklister. Leder for Parts NOC og leder for NOS tar beslutning i sak om felles arbeidsflyt og sjekklister. Like prosesser og likebehandling av alle Bane NORs avtaleparter i MIT avtale er en sentral målsetting. Bane NOR NOS kommer derfor ikke til å avtale ulike detaljerte arbeidsflyter for ulike avtaleparter i MIT avtale med Bane NOR.

## 2. Feilretting (ikke-planlagt arbeid)

Ved feilmelding hos en part som vil kunne påvirke tunnelradioanlegg med MIT varsler den parten som oppdager feilen den annen part. Part NOC er førstelinjehåndtering for Part mens NOS er førstelinjehåndtering for Bane NOR, jf. kontaktinformasjon gitt i punkt 3 i Vedlegg 1.

Part som oppdager feil skal straks varsle den annen part om feil de oppdager som vurderes som potensielt kritisk feil. En part skal uten ugrunnet opphold varsle den annen part om feil som vurderes som ikke kritisk feil.

Meldingen skal inneholde relevante opplysninger som er nødvendige for å iverksette feilretting. Feilmelder skal minst gi opplysninger om:

- Hvilken jernbanetunnel som er berørt, med referanse til tunnelradioanleggets ID som oppgitt i Bilag 1 til Avtalen.
- Tidspunkt for når feilen oppstod.
- En indikasjon på hva feilen består i basert på den alarmen som er utløst/eller statistikkgrunnlag, så fremt det er mulig å gi en slik indikasjon.
- Kontaktperson og telefonnummer for den konkrete feilhåndteringssituasjonen.

Feilmelder skal, med mindre det vil føre til en uakseptabel forsinkelse ved kritisk feil, sjekke mulige egne feil før feilmelding sendes den annen part.

Bane NOR varsler andre enn feilmelder som er part i MIT avtale med Bane NOR om feilsituasjonen.

Når feilretting er utført informeres alle som er part i MIT avtale med Bane NOR om hva som er utført samt status for MIT i tunnelradioanlegget. Sak om feilen lukkes normalt ikke før klarmelding er gitt fra feilmelder.

Rapport om utført arbeid med referanse til feil-ID og andre data skal sendes pr. e-post til feilmelder innen 2 virkedager etter avsluttet feilretting. Rapport sendes i samsvar med kontaktinformasjon oppgitt i punkt 3 i vedlegg 1 til MIT avtalen.

Dersom det oppstår driftssituasjoner som har store konsekvenser for drift av tunnelradioanlegget, og som vil kunne ha alvorlige konsekvenser for utviklingen av togtrafikken, skal partene samarbeide tett og effektivt for å identifisere og eliminere feilårsaker, eventuelt også etablering av provisoriske løsninger hvis hensiktsmessig. Stans eller større forsinkelser i togtrafikken har så store samfunnsmessige og samfunnsøkonomiske konsekvenser at partene forplikter seg til lojalt og effektivt samarbeid for å få løst en slik situasjon sikkert og raskest mulig.

## 2.1 Responstid og feilrettingstid

### **Prioritet for feil**

1. Høy Bortfall av dekning i hele eller deler av tunnel
2. Middels Bortfall av en av flere MIMO grener/dobbelmating i hele eller deler av tunnel
3. Lav Andre feil, med lav prioritet

### **Innenfor normal arbeidstid**

Innenfor normal arbeidstid (08.00-16.00 alle virkedager) gjelder følgende frister for påbegynt feilretting:

#### *Prioritet 1 feil:*

Undersøkelse/aksjon/tilbakemelding fra terminal/telefon: 30 min.

Aksjon igangsatt for feilretting, inklusive anmodning om sportilgang: så raskt som mulig og innen 1 time etter mottak av feilmelding. Så lenge MIT i tunnelradioanlegg ikke er en elektronisk kommunikasjonstjeneste for togfremføring må det påregnes at det vil kunne ta tid før Togleder gir sportilgang for feilretting på tunnelradioanlegg i tunnellopp, og det er ikke påregnelig at sportilgang blir gitt slik at feilretting alltid kan pågå sammenhengende til feil er rettet.

#### *Prioritet 2 feil:*

Undersøkelse/aksjon/tilbakemelding fra terminal/telefon: 60 min.

Aksjon igangsatt for feilretting etter avtale mellom partene fra sak til sak.

#### *Prioritet 3 feil:*

Etter avtale mellom partene fra sak til sak.

### **Utenom normal arbeidstid**

For feilretting utenom normal arbeidstid (16.00 – 08.00 på alle arbeidsdager) lørdager, helligdager og offentlige høytidsdager, gjelder følgende frister for påbegynt feilretting:

#### *Prioritet 1 feil:*

Undersøkelse/aksjon/tilbakemelding fra terminal/telefon: 30 min.

Aksjon igangsatt for feilretting, inklusive anmodning om sportilgang: så raskt som mulig og innen 2 timer etter mottak av feilmelding. Så lenge MIT i tunnelradioanlegg ikke er en elektronisk kommunikasjonstjeneste for togfremføring må det påregnes at det vil kunne ta tid før Togleder gir sportilgang for feilretting på tunnelradioanlegg i tunnelloppet, og det er ikke påregnelig at sportilgang blir gitt slik at feilretting alltid kan pågå sammenhengende til feil er rettet.

#### *Prioritet 2 feil:*

Undersøkelse/aksjon/tilbakemelding fra terminal/telefon: 60 min.

Aksjon igangsatt for feilretting etter avtale mellom partene fra sak til sak.

*Prioritet 3 feil:*

Etter avtale mellom partene fra sak til sak.

### **Kontinuerlig feilretting**

Påbegynt feilretting vil så langt som praktisk mulig foregå kontinuerlig inntil feil er utbedret. Så lenge MIT i tunnelradioanlegg ikke er en elektronisk kommunikasjonstjeneste for togfremføring er det ikke påregnelig at sportilgang blir gitt slik at feilretting som krever arbeid i tunnellopet alltid kan pågå sammenhengende til feil er rettet.

En påbegynt feilretting for en prioritet 3 feil kan, dersom det vurderes som forsvarlig, avbrytes ved normalarbeidstids slutt og gjenopptas ved normalarbeidstidens oppstart igjen påfølgende virkedag.

## 3. Planlagt arbeid

Ved planlagt arbeid som berører MIT skal partene informere hverandre skriftlig om dette senest 10 – ti – virkedager før arbeidet forventes påbegynt.

Varsel om planlagt arbeid skal minst inneholde opplysninger om:

- Identifikasjon av hvilket tunnelradioanlegg med MIT som blir berørt med referanse til tunnelradioanlegg ID som oppgitt i Bilag 1 til Avtalen.
- Omfanget av arbeidet
- Forventede konsekvenser dette måtte ha for funksjonen av partens påkobling til tunnelradioanlegget
- Varighet av arbeidet.

Part som mottar varsel om planlagt arbeid skal innen neste arbeidsdag etter mottak av varsel om slikt arbeid, bekrefte at meldingen er mottatt.

Part som utfører planlagt arbeid gir tilbakemelding på ferdigtidspunkt.

### 3.1 Planlagt arbeid på tunnelradioanlegg med MIT som utføres av Bane NOR

Normalt utføres slikt planlagt arbeid i et tunnellop mellom klokken 01:00 og 04:30, avhengig av forholdene ved den enkelte jernbanetunnel. Tidslukene påvirkes i utgangspunktet ikke av om det er virkedag eller ikke virkedag.

Bane NOR gjør særskilt oppmerksom på at det på grunn av de samfunnsmessige og samfunnsøkonomiske konsekvensene togstans gir ikke kan påregnes at Togleder vil gi sportilgang som påvirker trafikkavviklingen for tog for planlagt arbeid på tunnelradioanlegg med MIT.

For å minimere konsekvenser for togtrafikkavviklingen skal planlagt arbeid på tunnelradioanlegg med MIT som krever stenging av en jernbanetunnel som hovedregel koordineres med annet arbeid som krever stenging av tunnelen.

Partene skal samarbeide effektivt og utveksle den informasjon som er hensiktsmessig og nødvendig for å minimere behovet for stenging av en jernbanetunnel ved planlagt arbeid.

### 3.2 Planlagt arbeid på Parts basestasjon (donorsite)

Parts arbeid på eget elektroniske kommunikasjonsutstyr som leverer signalene for påkobling til tunnelradioanlegg med MIT (donorsite) gjøres av Part etter egen risikovurdering.

Part som planlegger arbeid på eget elektronisk kommunikasjonsutstyr som leverer signalene for påkobling til tunnelradioanlegg med MIT (donorsite) skal varsle planlagt arbeid etter vilkårene i punkt 3 i dette bilaget. Part skal varsle Bane NOR, jf. kontaktpunkter i Vedlegg 1 Kontaktpunkter punkt 3 Driftskontakter. Dersom det ikke fremgår av varsel fra Part til Bane NOR at andre som er part i MIT avtale med Bane NOR er varslet av Part videresender Bane NOR uten ugrunnet opphold varsel mottatt fra Part til alle som er part i MIT avtale med Bane NOR.

Bane NOR og alle som er part i MIT avtale med Bane NOR kan etter å ha vurdert varsel om arbeid på en donorsite fremsette krav om at slikt planlagt arbeid skal koordineres mellom alle parter dersom det kan begrunnes i at det planlagte arbeidet som er varslet antas å påvirke hvordan tunnelradioanlegg med MIT fungerer for andre enn den som skal utføre planlagt arbeid. Dette vilkåret skal ivareta alles interesser i situasjoner som eksempelvis at ION-M anlegg kan ha innbyrdes avhengigheter til hverandres endringer.

## 4. Sportilgang for arbeid på tunnelradioanlegg med MIT

Sportilgang i jernbanetunnel skjer i samsvar med de til enhver tid gjeldende krav fastsatt i eller i medhold av norsk lov og de sikkerhetskrav Bane NOR til enhver tid stiller for tilgang til jernbanetunneler.

Informasjon om sikkert arbeid hos Bane NOR er tilgjengelig her:

<https://www.banenor.no/Marked/Leverandorinfo/sikkert-arbeid/>

For arbeid på tunnelradioanlegg med MIT må Bane NOR og/eller Bane NORs leverandører gis sportilgang av Togleder. Bane NOR, normalt NOS, håndterer forespørsel om sportilgang overfor Togleder. Bane NOR NOS holder Part oppdatert på utviklingen i feilretting og planlagt arbeid som krever sportilgang.