BANEDANMARK

SIN-L

Lokale sikkerhedsinstrukser



SIN-L-26-6 gyldig fra 09.12.2026

Sikkerhedsledelse
09.12.2026
e-mail:
trafikaleregler@bane.dk

Nyt om SIN-L pr. 09.12.2026

Med virkning fra den 09.12.2026 foretages der rettelser i SIN-L instruks 2.1, 1.4 og 11.1.

Rettelserne er afledt af udrulningen af ERTMS-signalsystemet på strækning 2, samt nogle faktuelle rettelser i instruks 1.4 og 11.1.

SIN-L

Forsiden

Forsiden har fået et nyt design jf. Banedanmarks nye designguide.

Instruks 2.1

Faktuel rettelse i forbindelse med udrulningen af ERTMS-signalsystemet på strækning 2.

Instruks 1.4

Pga. en fejl i rettelsen til instruks 1.4 udsendt den 14.10.2026, ændres reglerne for kørsel med fejl på samtaleanlægget, så reglerne stemmer overens med de regler, der var før rettelsen den 14.10.2026.

Instruks 11.1

Pga. en fejl i rettelsen til instruks 11.1 udsendt den 14.10.2026, ændres reglerne for kørsel med fejl på nødbremseoverstropning, så reglerne stemmer overens med de regler, der var før rettelsen den 14.10.2026.

Der udsendes følgende version:

SIN-L 26-6

Med venlig hilsen

Banedanmark, Sikkerhedsledelse, Regler & Hændelser

trafikaleregler@bane.dk

SIN-L udgives af:

Banedanmark
Sikkerhedsledelse
Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V
E-mail: trafikaleregler@bane.dk

Instruksernes nummerering

Instrukserne i SIN-L nummereres efter TIB's strækningsnumre.

Instrukser, der gælder stationer, som berøres af flere strækninger, vil normalt være at finde under strækningen med det laveste nummer - således vil en række instrukser under strækning 1 for eksempel også være gældende for strækning 10 og 11.

Instruksernes indbyrdes nummerering ændres som hovedregel ikke, når instrukser oprettes eller fjernes. Der er således ikke garanti for, at instrukserne fremstår i "geografisk" rækkefølge.

Gældende reglementer samt en oversigt over gældende versioner kan ses på www.bane.dk

Dette er et elektronisk dokument. I tilfælde af uoverensstemmelse(r) mellem en papirkopi af dokumentet og det originale elektroniske dokument, er det til enhver tid den elektroniske udgave, som er gyldig. Et elektronisk dokument forudsættes vist på et korrekt indstillet medie uden farvefejl. Den gyldige elektroniske version kan altid findes på adressen http://www.bane.dk/

Indholdsfortegnelse

		Side
Strækning 1	**København H - Fredericia / Taulov**	
Instruks 1.1	København H. Rangering	6
Instruks 1.2	Omlægning af tog mellem strækning 1 og 6/11	9
Instruks 1.3	København H. Ekspedition af godstog	11
Instruks 1.4	Storebæltsforbindelsen. Sikkerhedsbestemmelser	12
Instruks 1.5	Storebæltsforbindelsen. Uheld og ulykker	20
Instruks 1.6	Storebæltsforbindelsen. Redningsindsats i tunnel	23
Instruks 1.7	Nyborg. Nyborg Havn. Rangering	30
Instruks 1.8	Odense. Rangering	34
Instruks 1.9	Høje Taastrup. Rangering	41
Instruks 1.10	Roskilde. Rangering	45
Instruks 1.11	Korsør. Rangering	47
Instruks 1.12	Middelfart. Rangering	50
Instruks 1.13	Omlægning af tog mellem strækning 1 og 26	51
Strækning 2	**Ringsted - (Møllebækken)**	
Instruks 2.1	Ringsted - (Møllebækken). Stedlig dækning af sporspærring	52
Strækning 5	**Roskilde - Kalundborg**	
Instruks 5.1	Kalundborg. Udkørselstogveje	55
Instruks 5.2	Kalundborg og Kalundborg Havn. Rangering	56
Strækning 6	**København H - Vigerslev - (Avedøre Havnevej) og (Bjæverskov) - Ringsted**	
Instruks 6.1	København G. Rangering	59
Instruks 6.2	Vigerslev - (Avedøre Havnevej) og (Bjæverskov) - Ringsted. Sikkerhedsbestemmelser	62
Instruks 6.3	Vigerslev. Rangering mellem Vigerslev og København Syd	67
Strækning 7	**(Svanemøllen) - Østerport**	
Instruks 7.1	Østerport. Kørsel og infrastrukturarbejder mellem Østerport og Svanemøllen	68

		Side
Strækning 10	**København H - Helsingør**	
Instruks 10.1	København H - Østerport. Nedbrud, uheld og ulykker i Boulevardtunnelen	71
Instruks 10.2	Østerport. Rangering	76
Instruks 10.3	Helgoland. Togenes afgang (SR § 50)	79
Instruks 10.4	Helgoland. Rangering	80
Instruks 10.5	Ledig	83
Instruks 10.6	Helsingør. Rangering og infrastrukturarbejde	84
Strækning 11	**København H/Hvidovre Fjern - Peberholm**	
Instruks 11.1	København H/Hvidovre Fjern - (Peberholm). Sikkerhedsbestemmelser	88
Instruks 11.2	Københavns Lufthavn Kastrup. Rangering	97
Instruks 11.3	København H/Hvidovre Fjern - (Peberholm). Uheld og ulykker	98
Instruks 11.4	Vigerslev	101
Strækning 23	**Fredericia - (Børkop)**	
Instruks 23.1	Fredericia. Rangering	102
Instruks 23.2	Fredericia Havn og Gfa. Rangering	122
Strækning 26	**Fredericia - Padborg**	
Instruks 26.1	Kolding og Kolding havn. Rangering	129
Instruks 26.2	Vamdrup. Rangering	135
Instruks 26.3	Vojens - Rødekro - Tinglev. Afprøvning af samspil mellem materiel og akseltællere	138
Instruks 26.4	Vojens - Rødekro - Tinglev. Kørsel med prøvetog	140
Instruks 26.5	Tinglev. Rangering	143
Instruks 26.6	Padborg. Rangering	144
Instruks 26.7	Togekspedition mellem Padborg og Friedensweg	147
Instruks 26.8	Lunderskov. Rangering	152
Instruks 26.9	Vojens. Rangering	153
Instruks 26.10	Vojens. Kørsel til og fra Haderslevbanen	155
Instruks 26.11	Rødekro. Kørsel til og fra Aabenraabanen	157

		Side
Strækning 28	**Tinglev - Sønderborg**	
Instruks 28.1	Tinglev - Sønderborg	159
Instruks 28.2	Tinglev - Gråsten - Sønderborg. Afprøvning af samspil mellem materiel og akseltællere	160
Instruks 28.3	Tinglev - Gråsten - Sønderborg. Kørsel med prøvetog	162
Instruks 28.4	Sønderborg. Rangering	164
Strækning 30	**Tønder T - Tønder grænse**	
Instruks 30.1	Tønder T - Niebüll	165

København H. Rangering

1. Almindelige bestemmelser

1.1. Gyldighedsområde

Denne instruks gælder for København H.

1.1.1. Benævnelser og afgrænsninger

Sporgrupperne 60, 70, 80 og 90 benævnes ”Belvedere”. Af disse er sporgruppe 60 samt sporene 73a, 83 og 84 beliggende i et sporområde omfattet af sikringsanlægget.

Spor 13, 14 og 15 benævnes ”Klargøringscenter Kgc” (Kgc).

Grænsen til Kgc er DV-signalerne 259.1, 254.3 og 254.4.

Grænsen mellem København H og København G findes imellem DV-signalerne 315.1 og 421 på sporforbindelsen M1.

Grænsen mellem København H og København H Nær er sporforbindelsen via sporskifte 219a/b.

Grænsen mellem København H og DSB værkstedet er DV-signal 283.1.

1.1.2. Opstillingsspor

Spor 13, 14, 15, 21, 46, 47, 54, 55, 56, 57, 62, 63, 64, 65, 73, 73a, 74, 75, 76, 77, 79, 80, 81, 82, 83, 84 samt 85 er opstillingsspor.

Hensætning af køretøjer i øvrige spor skal i hvert enkelt tilfælde aftales med stationsbestyreren.

1.1.3. Forsyningsanlæg

Forsyningsanlæg findes i spor 13, 14, 15, 62 og 63.

1.1.3.1. Fritrumsprofil for rangerpersonale

Ved rangering mod spor 13, 14 og 15 er det ikke tilladt at opholde sig udvendigt på køretøjer på grund af indskrænket fritrumsprofil.

SR-mærke 17.47.,”Ophold udvendigt på siden af køretøjer forbudt”, er placeret mellem sporskifte 212 og 224b, og gælder for spor 13, 14 og 15.

1.1.4. Rangerretning

For kørsel til og fra spor 45, 46, 47, 54, 55, 56, 57, 62, 63, 64, 65, 73a, 83 og 84 gælder, at benævnelsen

- ”bag” defineres som kørsel til eller fra sporenes nord/østende (”Hallen”)

- ”ret” defineres som kørsel til eller fra sporenes vestende

1.2. **Rangering i områder med offentlig og anden færdsel**

Traktorvejssignaler findes

- mellem I-signal S og VU-signal V1, øst for bygning 1 i Belvedere (ambulancevejen)

- to steder vest for spor 70 med ca. 50 meters mellemrum

- ved adgangsvejen til Klargøringscenter Kgc, hvor traktorvej med bomme krydser spor 20 og 16 vest for sporskifte 221a henholdsvis b.

1.3. **Tilsluttende sporforbindelser**

Til og fra København H Nær kan der rangeres via sporskifte 219a/b.

Til og fra København G kan der rangeres via sporforbindelsen M1 jf. SIN.

Til og fra DSBs Maskindepot (Mdt) kan der rangeres via sporforbindelsen M1 og København G jf. SIN.

Til og fra DSB værkstedet kan der rangeres via sporforbindelsen M2 og København G jf. SIN.

1.4. **Stedbetjening**

Der er stedbetjeningskontakter ved følgende sporskifter:

221a/b, 224a/b, 225, 228, 231, 235a/b og 910.

1.5. **Hastighed**

Højst tilladte hastighed er 30 km/t.

1.6. **Kørestrøm**

Der er køreledning i alle spor med undtagelse af spor 14, 15 og 70.

2. **Regler for rangeringens gennemførelse**

2.1. **Almindelige bestemmelser**

Rangering i områder omfattet af sikringsanlæg foregår normalt for signal ”Forbikørsel tilladt” henholdsvis ”Forsigtig forbikørsel tilladt”.

2.2. **Betjening af sporskifte 910**

Sporskifte 910 er centralbetjent, men kan være frigivet til stedbetjening.

Sporskiftet må kun omstilles centralbetjent efter aftale med den rangerleder, som skal befare sporskiftet

2.3. **DSBs forsyningsanlæg i spor 62 og 63**

Oversigtsforholdene ved forsyningsanlæggets i spor 62 og 63 er dårlige.

Når der foretages forsyning i spor 62 eller 63, må det andet spor kun benyttes af materiel, som skal forsynes.

2.4. **Rangering til og fra DSB værkstedet**

2.4.1. **Rangering til DSB værkstedet**

2.4.1.1. **Stationsbestyrerens forhold**

Stationsbestyreren skal, inden der gives tilladelse til at rangere ud til DSB værkstedet, indhente tilladelse hos DSBs rangerplanlægger.

2.4.2. **Rangering fra DSB værkstedet**

2.4.2.1. **Rangerlederens forhold**

Inden passage af SR-mærke 17.13. ”Stop for farepunkt” med teksten ”Kald Kmp”, skal der indhentes tilladelse til den videre rangering hos stationsbestyreren.

2.5. **Henstilling af køretøjer**

Der må ikke henstilles køretøjer i spor 28 mellem DV-signalerne 156.1 og 156.2 og spor 29 mellem DV-signalerne 324.1 og 156.4.

Omlægning af tog mellem strækning 1 og 6/11

1. **Almindelige bestemmelser**

Denne instruks gælder for omlægning af

- tog, som efter deres køreplan skal køre ad strækning 1 mellem København H og Hvidovre Fjern

- tog, som efter deres køreplan skal køre ad strækning 6 og 11 mellem København H og Hvidovre Fjern

i begge retninger.

2. **Planlagte omlægninger**

Ved planlagte omlægninger udsendes normalt toganmeldelse.

Hvis omlægning gælder samtlige tog i et givet tidsrum, kan forholdet, hvis det skønnes hensigtsmæssigt, i stedet optages i La for de berørte strækninger.

3. **Ikke-planlagte omlægninger**

Ved ikke-planlagte omlægninger, skal stationsbestyreren, inden der gives et tog afgang fra København H henholdsvis Hvidovre Fjern, sikre, at lokomotivføreren er underrettet om den ændrede kørestrækning.

4. **Standsning på Valby T henholdsvis København Syd**

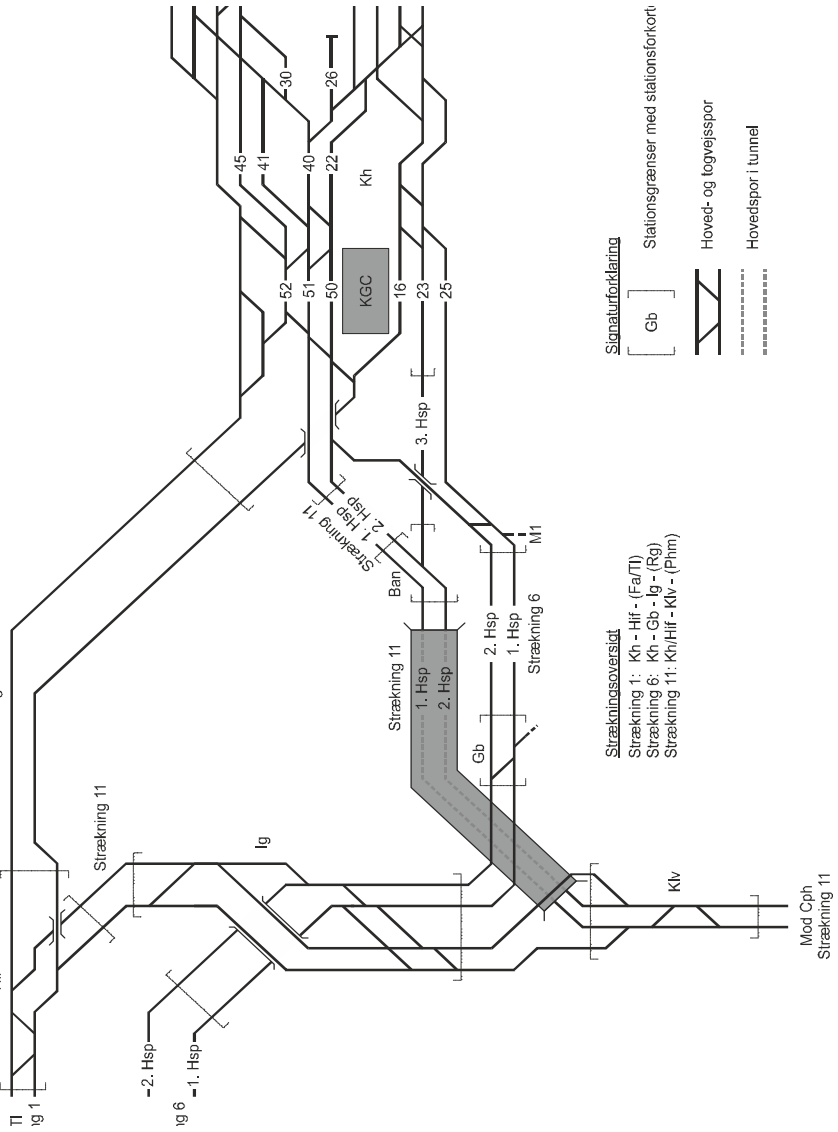
Ved ikke-planlagte omlægninger henholdsvis omlægninger optaget i La gælder for køreretningen Hvidovre Fjern-København H, at personførende tog

- med planmæssig standsning på Valby T i stedet standser på København Syd

- med planmæssig standsning på København Syd i stedet standser på Valby T.

Ved afvigelser fra ovenstående underretter stationsbestyreren lokomotivføreren.

Plan 1


Strækning 1
Strækning 11
Hif
Tl
Ig 1
2. Hsp
1. Hsp
Ig 6
Ig
Strækning 11
1. Hsp
2. Hsp
Gb
2. Hsp
1. Hsp
Strækning 6
M1
Ban
Strækning 11
2. Hsp
1. Hsp
3. Hsp
KGC
Kh
45
41
30
26
40
22
52
51
50
16
23
25
Klv
Mod Cph
Strækning 11
Strækningsoversigt
Strækning 1: Kh - Hif - (Fa/Tl)
Strækning 6: Kh - Gb - Ig - (Rg)
Strækning 11: Kh/Hif - Klv - (Phm)
Signaturforklaring
Gb
Stationsgrænser med stationsforkort
Hoved- og togvejsspor
Hovedspor i tunnel

København H. Ekspedition af godstog

1. **Almindelige bestemmelser**

Af brandtekniske årsager skal godstog normalt benytte spor 1 eller spor 8 ved ekspedition gennem København H.

Sporene 2-7 kan dog benyttes på nedenstående vilkår.

2. **Benyttelse af spor 2-7**

2.1. **Godstog uden farligt gods i RID-klasse 1, 2 eller 3**

Tog uden farligt gods i RID-klasse 1, 2 eller 3 kan uden begrænsninger benytte spor 2-7, hvis dette på grund af trafikafviklingen er hensigtsmæssigt.

2.2. **Godstog med farligt gods i RID-klasse 1, 2 eller 3**

Tog, der medfører farligt gods i RID-klasse 1, 2 eller 3, må under ingen omstændigheder ekspederes i andre spor end 1 eller 8.

3. **Stationsbestyrerens forhold**

Inden der foretages signalgivning for et godstog til et af sporene 2-7, skal stationsbestyreren sikre sig, at toget ikke medfører farligt gods i RID-klasse 1, 2 eller 3.

Storebæltsforbindelsen. Sikkerhedsbestemmelser

1. Beskrivelse af Storebæltsforbindelsen

Storebæltsforbindelsens infrastruktur består af en tunnel og en bro (Vestbroen), samt en strækning hen over Sprogø.

Der er anlæg for SRO (Styring, Regulering og Overvågning) i FC Roskilde, hos Politiet og i Teknisk Overvågning i Korsør.

1.1. Beskrivelse af tunnel

Tunnelen ligger i km 110,5 til km 118,6 på banestykket Korsør-Sprogø.

Tunnelen består af to tunnelrør, der er forbundet med 31 tværtunneler. I hver tværtunnel er der et rødt/grønt fodgængersignal, der styrer adgangen fra tværtunnelerne til de to tunnelrør.

Der er flugtvejsskilte, der viser afstanden til nærmeste nødudgang, og ved hver tværtunnel er der et opsat nødtelefoner og brandtryk.

1.2. Tænding af tunnelbelysning

Teknisk Overvågning kan tænde for tunnelbelysningen.

1.3. Beskrivelse af Vestbroen

Vestbroen ligger i km 121,3 til km 127,9 på banestykket Sprogø-Nyborg.

På Vestbroen er der for hver 600 meter overgang mellem jernbanebroen og vejbroen.

Ved 11 trappeovergange mellem jernbanebroen og motorvejsbroen er der flugtvejsbelysning, der kan tændes af Teknisk Overvågning i en beredskabssituation.

2. Særlige mærker

På Sprogø i spor 1 er der opsat særlige standsningsmærker, SR-mærke 17.18. henholdsvis 17.20. med underteksten ”EVAK”.



Ved Behandlingsplads Knudshoved er der opsat særlige standsningsmærker, SR-mærke 17.18. med underteksten ”EVAK”

Ved Behandlingsplads Knudshoved er der desuden i begge hovedspor og for begge køreretninger opsat SR-mærke 17.13., ”Stop for farepunkt” med teksten ”Behandlingsplads”.

Disse mærker har kun betydning i forbindelse med redningsindsatser, jf. SIN-L 1.6.

3. Vognkontrolanlæg

3.1. Placering

Der er vognkontrolanlæg i km 101,2 i Forlev og i km 136,8 i Hjulby.

3.2. Fejl på vognkontrolanlægget

Ved fejl på vognkontrolanlægget forholdes der som anført i Sund & Bælts driftsinstruks ”Minimumskrav for opretholdelse af toggangen”.

4. Kørsel på banestrækningen Nyborg - Korsør

4.1. Særlige regler for kørsel på Vestbroen

4.1.1. Nedblænding af kendingssignal

Tog og rangerbevægelser skal så vidt muligt køre med nedblændet kendingssignal af hensyn til vejtrafikken.

4.1.2. Vindmåling

Vindmålinger sker via SRO-anlægget. Hvis anlægget ikke er funktionsdygtigt, skal der indhentes vindmålinger fra Danmarks Meteorologiske Institut (DMI).

4.1.2.1. Restriktioner ved kraftig vind

Restriktionerne i nedenstående skema gælder, i tilknytning til bestemmelserne i SR § 85, uanset vindretning.

Vindhastighed *)	Restriktion	
	Godstog	Øvrige tog
< 15 m/s	Ingen	Ingen
15 - < 20 m/s	80 km/t **)	Ingen
20 - < 25 m/s	Indstilles	Ingen
25 m/s eller derover	Indstilles	
*) 10 minutters middelvind **) Gælder ikke lokomotiver uden vogne		

4.1.2.1.1. **Underretninger ved kraftig vind**

Stationsbestyreren skal sikre, at lokomotivføreren i berørte tog er underrettet om de til enhver tid gældende restriktioner ved kraftig vind.

Hvis der opstår restriktioner ved kraftig vind, der kræver al kørsel med godstog og/eller øvrige tog indstillet, skal stationsbestyreren sikre, at lokomotivføreren i tog, der allerede befinder sig på Vestbroen, underrettes om kørsel med skærpet udkig, indtil hele toget har forladt Vestbroen.

Automatiske driftsformer må ikke være indkoblet på henholdsvis Sprogø og Nyborg mod Vestbroen, når restriktioner ved kraftig vind er i kraft.

5. Fejl ved køretøjer

5.1. Fejl ved det gennemgående bremsesystem eller køretøjer efter slutbremsen

I tilfælde af fejl ved det gennemgående bremsesystem under togfremførsel må køretøjer efter slutbremsen ikke befordres mellem Korsør-Nyborg.

Opstår fejlen på strækningen mellem Korsør-Nyborg,

- skal der så vidt muligt køres i stationsafstand efter toget
- må der ikke være passagerer i køretøjerne efter slutbremsen
- må toget fremføres med højst 40 km/t til henholdsvis Korsør eller Nyborg.

5.2. **Nødbremseoverstropning, togbelysning, samtaleanlæg eller højttaleranlæg**

Hvis

- nødbremseoverstropning

- togbelysning

- samtaleanlæg

- højttaleranlæg

ikke er virksomt i toget, må personførende tog ikke afgå fra Nyborg eller Korsør.

Hvis der opstår fejl på

- nødbremseoverstropning

- togbelysning

- højttaleranlæg

i en del af toget, må der ikke være passagerer i den del af toget, hvor fejlen er, på strækningen Sprogø-Korsør.

Hvis en af ovenstående fejl opstår efter afgang fra Nyborg eller Korsør, skal stationsbestyreren straks underrettes og så vidt muligt sikre tunnelafstand foran og efter toget.

6. **Togfølge på den fri bane**

6.1. **Tog uden virksomt mobilt togkontrolanlæg**

Tog uden virksomt mobilt togkontrolanlæg skal køre med tunnelafstand til forankørende tog.

6.2. **Arbejdskøretøjer**

Arbejdskøretøjer skal køre med tunnelafstand til forankørende tog, og efterfølgende tog skal køre med tunnelafstand til arbejdskøretøjet.

6.3. **Godstog**

Tog, der befordrer farligt gods, skal køre med tunnelafstand foran og efter toget.

6.3.1. **Sikring af tunnelafstand**

Tunnelafstand skal sikres gennem en restriktion på alle godstog i det automatiske tognummersystem (ATNS) jf. SODB.

Når et godstog ifølge vognlisten ikke befordrer farligt gods (RID), må stationsbestyreren ophæve restriktionen i ATNS.

6.3.2. **RID Fareklasse 1**

Hvis et godstog befordrer vogne med farligt gods med fareseddel 1, 1.5 og 1.6, må der ikke være personførende tog i nabotunnelrøret.

6.3.3. **Togfølge Korsør-Sprogø, sammenfatning**

Første	Efterfølgende				
	Tog uden RID-gods	Tog uden ATC	Tog med RID-gods	RID-klasse 1 *)	Arbejds-køretøj
Tog uden RID-gods	B	T	T	T	T
Tog uden ATC	B	T	T	T	T
Tog med RID-gods	T	T	T	T	T
RID-klasse 1 *)	T	T	T	T	T
Arbejdskøretøj	T	T	T	T	T
B = blokafstand, T = tunnelafstand *) Ingen personførende tog i nabotunnelrør (dog minus klasse 1.4. S)					

6.3.4. **Igangsætning i tunnel**

Hvis et godstog skal igangsætte op ad stigningen i tunnelen, kan lokomotivføreren anmode stationsbestyreren om, at der ventileres mod togets køreretning. Stationsbestyreren melder til Teknisk Overvågning, når toget er ude af tunnelen.

7. **Særlige bestemmelser for kørsel med ikke-arbejdende opfyret damplokomotiv**

7.1. **Almindelige bestemmelser**

Det skal af toganmeldelsen fremgå, at der er tale om kørsel med ikke-arbejdende opfyret damplokomotiv.

7.2. **Lokomotivførerens forhold**

Lokomotivføreren skal inden afgangstilladelse fra Sprogø eller Korsør underrette stationsbestyreren om, at der køres med ikke-arbejdende opfyret damplokomotiv.

Når toget er ankommet til Sprogø eller Korsør, skal lokomotivføreren melde til stationsbestyreren, at toget er ankommet.

7.3. **Stationsbestyrerens forhold**

Forud for afgangstilladelse fra Korsør eller Sprogø skal stationsbestyreren underrette Teknisk Overvågning om, at der skal køres med ikke-arbejdende opfyret damplokomotiv, og at der skal ventileres mod togets køreretning.

Når toget er ude af tunnelen, og lokomotivføreren har givet melding herom, skal stationsbestyreren underrette Teknisk Overvågning om, at kørslen er afsluttet.

Stationsbestyreren skal sikre tunnelafstand foran og efter toget.

Automatiske driftsformer må ikke være indkoblet på henholdsvis Korsør og Sprogø.

8. **Infrastruktur- og vedligeholdelsesarbejder**

8.1. **Tunnel**

Al arbejde og adgang til tunnelen kræver sporspærring.

To nabotværtunneler må ikke planlægges spærret på samme tid.

8.1.1. **SR-arbejdslederens forhold**

SR-arbejdslederen skal

- følge bestemmelserne i Sund & Bælts sikkerhedsinstrukser
- underrette Teknisk Overvågning, når der er etableret en sporspærring
- sikre at spærrede tunnelrør markeres som spærret
- underrette Teknisk Overvågning om hvilke tværtunneler eller fortove, der ikke kan benyttes til flugtvej.

8.1.2. **Stationsbestyrerens forhold**

Stationsbestyreren skal notere i telegramjournalen, hvis der findes tværtunneler eller fortove, der ikke kan benyttes som flugtveje.

8.1.3. Teknisk Overvågnings forhold

Teknisk Overvågning skal udveksle meldinger med stationsbestyreren om spærrede tværtunneler eller fortove, samt tænde ”grøn mand” mod det spærrede spor, når sporspærringen er etableret.

8.2. Vestbroen

8.2.1. Stedlig dækning af spærret spor

Når der skal foretages dækning af et spærret hovedspor på banestykket Sprogø-Nyborg, skal det ske fra særlige betjeningsbokse mærket ”Stedlig dækning”.

Der findes bokse for hvert hovedspor ved

- U-signalerne fra Sprogø

- U-signalerne fra Nyborg.

Dækslet på boksen er aflåst med hængelås.

Betjening må kun ske efter aftale med stationsbestyreren.

I boksen er der et tableau og en betjeningsknap (drejeafbryder) til ind- og udkobling af stedlig dækning. Tableauet lyser gult, når stedlig dækning er indkoblet.





8.2.1.1. Etablering af stedlig dækning

Indkobling af stedlig dækning sker ved at dreje betjeningsknappen i en af de to bokse for pågældende spor til stilling ”Stedlig dækning”.

Når stedlig dækning er indkoblet, indikerer alle blokafsnit i det pågældende hovedspor besat.

SR-arbejdslederen indhenter bekræftelse hos stationsbestyreren på, at stedlig dækning er indkoblet.

8.2.1.2. **Fjernelse af stedlig dækning**

Fjernelse af stedlig dækning sker ved at dreje betjeningsknappen tilbage til stilling ”Normal stilling”.

Hovedsporet vil indikere frit og tableauet vil slukke.

Hvis stedlig dækning er aktiveret fra begge bokse for pågældende hovedspor, skal de tilsvarende betjeningsknapper drejes for at fjerne den stedlige dækning.

SR-arbejdslederen indhenter bekræftelse hos stationsbestyreren på, at stedlig dækning er udkoblet.

9. Ulovlig indtrængen i tunnel

9.1. Overvågning

I tilfælde af indtrængen af personer eller større dyr i tunnelen, vil der genereres en alarm i SRO-systemet.

9.2. Teknisk Overvågnings forhold

Teknisk overvågning underretter straks stationsbestyreren.

9.3. Stationsbestyrerens forhold

Ved melding om indtrængen af personer eller dyr i tunnelen skal stationsbestyreren straks hindre signalgivning til begge hovedspor på banestykket mellem Korsør-Sprogø.

Lokomotivføreren på tog, som allerede befinder sig på banestykket, underrettes om at køre med skærpet udkig til toget er ude af tunnelen.

Genoptagelse af trafikken, eventuelt efter gennemkørsel af banestykket for eftersyn, aftales mellem Teknisk Overvågning og stationsbestyreren - ved personers indtrængen tillige efter politiets anvisninger.

Storebæltsforbindelsen. Nedbrudte tog, uheld og ulykker

1. Almindelige bestemmelser

Denne instruks gælder i tilslutning til SR §§ 89 og 90.

Hvis et tog er nedbrudt og ikke kan genoptage kørslen, skal toget evakueres for passagerer. Det nedbrudte tog må ikke evakueres, før hjælpetog eller vejtransport til viderebefordring er klar.

Hvis lokomotivføreren opdager eller underrettes om brand, røgudvikling eller kemikalieudslip, skal toget så vidt det er muligt fortsætte ud af tunnelen eller væk fra broen til nærmeste station, hvor evakuering kan foretages. Hvis toget standser foran et signal i stopstilling, skal toget evakueres.

Hvis lokomotivføreren opdager eller underrettes om en brand, der er ude af kontrol, eller kraftig røgudvikling, skal toget evakueres.

2. Nedbrudte tog og uheld

2.1. Underretning

Ved nedbrud på tog eller fejl på infrastruktur, der medfører, at tog ikke kan genoptage kørslen, skal stationsbestyreren underrette Teknisk Overvågning via SRO-anlægget.

2.2. Evakuering af tog i tunnelen

2.2.1. Tilladelse til evakuering

Lokomotivføreren må kun evakuere toget efter tilladelse fra stationsbestyreren.

Stationsbestyreren skal forud for tilladelse til evakuering

- standse togtrafik i begge hovedspor, medmindre det er mere hensigtsmæssigt, at køre tog ud af tunnelen
- hindre signalgivningen til begge hovedspor jf. SODB
- få lyset tændt i berørte tunnelrør
- underrette Teknisk Overvågning om at toget skal evakueres, samt togets position
- underrette Teknisk Overvågning, om hvorvidt passagererne bliver i samme tunnelrør, eller om de skal over i det modsatte tunnelrør. Hvis passagererne skal over i det modsatte tunnelrør, skal grønt lys i tværtunnelerne tændes.

Stationsbestyreren skal underrette lokomotivføreren, hvis nogle af tværtunnelerne eller fortovene ikke må benyttes.

2.2.2. **Gennemførelse**

2.2.2.1. **Lokomotivførerens forhold**

Når lokomotivføreren har fået tilladelse til at evakuere toget, skal lokomotivføreren underrette passager og eventuelt togpersonale om, at toget skal evakueres.

Lokomotivføreren skal underrette stationsbestyreren om, i hvilken retning passagererne ledes væk.

Lokomotivføreren skal blive på toget længst muligt for at sikre kommunikation med stationsbestyreren.

Hvis lokomotivføreren skal forlade toget af sikkerhedshensyn, skal lokomotivføreren i videst muligt omfang sikre toget mod at komme i bevægelse.

2.2.3. **Viderebefordring**

Stationsbestyreren skal efter aftale med toglederen rekvirere et hjælpetog til afhentning af passagererne.

Inden hjælpetoget gives tilladelse til at køre ind i tunnelen, skal det tømmes for passagerer.

2.2.4. **Afslutning**

Inden lokomotivføreren melder til stationsbestyreren, at evakueringen er afsluttet, skal det sikres, at

- alle passagerer har forladt tunnelrøret

- alle døre i de benyttede tværtunneler er lukket

- passagerer er kommet ind i toget til viderebefordring.

2.3. **Evakuering af tog på vestbroen**

2.3.1. **Tilladelse til evakuering**

Lokomotivføreren må kun evakuere toget efter tilladelse fra stationsbestyreren.

Stationsbestyreren skal forud for tilladelse til evakuering til jernbanebroen

- hindre signalgivningen til begge hovedspor jf. SODB

- sikre, at der ikke er tog i nabosporet på vej mod det nedbrudte tog.

Hvis evakueringen sker via vejbroen, skal dette aftales mellem lokomotivføreren og politiet.

3. Ulykker

3.1. Alarmering

Ved ulykke skal stationsbestyreren alarmere politi og/eller redningsberedskab, samt Teknisk Overvågning via SRO-anlægget.

Stationsbestyreren skal endvidere alarmere, hvis denne ikke kan få kontakt til tog, der ekstraordinært er standset i tunnelen.

Ved ulykke med et godstog, skal stationsbestyreren sikre, at togets vognliste videreformidles til politiets kommandostade (KST).

3.2. Evakuering af tog i tunnelen

Lokomotivføreren skal sikre, at passagerer straks evakueres i situationer, hvor passagererne er i fare (brand, røgudvikling, kemikalieudslip m.m.).

3.2.1. Gennemførelse

Evakuering sker jf. punkt 2.2.

3.2.2. Afslutning

Inden lokomotivføreren melder, at evakueringen er afsluttet til stationsbestyreren, skal det så vidt muligt sikres, at

- alle passagerer har forladt tunnelrøret
- alle døre i de benyttede tværtunneler er lukket
- passagerer er kommet ind i toget til viderebefordring.

3.3. Evakuering af tog på vestbroen

Evakuering sker jf. punkt 2.3. samt SR § 90.

Hvis politi og/eller redningsberedskab er til stede, skal politiets eller redningsberedskabets indsatsleders anvisninger følges.

Storebæltsforbindelsen. Redningsindsats i tunnel og på bro

1. Adgangsforhold

1.1. Adgang til tunnel

Der er ambulancevej med adgang til perronen for spor 1 og 2 på Korsør station vest for perronerne.

Der er et sporsætningsareal til sporsætning af redningsberedskabets bane-/vejkøretøj (BVK) foran tunnelmundingerne.

1.2. Adgang til Vestbroen

Adgang til Vestbroens jernbanebro sker fra vejbroen via de faste og/ eller transportable overgange.

Der er ved Nyborg en behandlingsplads (Behandlingsplads Knudshoved), hvorfra der er adgang til begge hovedspor, jf. punkt 7.2.

2. Ulykker

Ved enhver hændelse i tunnelen eller på jernbanebroen, der kræver indsats af redningsberedskabet, skal stationsbestyreren hindre signalgivningen til begge hovedspor jf. SODB på banestykket Korsør-Sprogø (tunnel) henholdsvis Nyborg-Sprogø (jernbanebro).

Ved hændelser i tunnelen skal kørestrøm i det berørte hovedspor/tunnelrør straks udkobles. Hvis kørestrømmen skal udkobles i nabosporet, sker dette jf. skilte (Se plan 1).

Når politiets kommandostade (KST) er oprettet jf. punkt 5. koordineres al kørsel til og fra skadestedet med politiets forbindelsesofficerer.

3. Befordring

Toglederen skal sikre, at der hurtigst muligt holder hjælpetog klar i Nyborg, Korsør og/eller Sprogø til afhentning af passagerer, samt til befordring af politi og redningsberedskab.

4. Betegnelser af redningskøretøjer

Følgende betegnelser anvendes for redningskøretøjer, der indsættes i tunnelen og/eller på jernbanebroen ved ulykker

- ”BVK Korsør”. Anvendes kun i tunnelen, indsættes fra Korsør og køres af redningsberedskabet.

- ”BVK Sprogø”. Anvendes kun i tunnelen, indsættes fra Sprogø og køres af redningsberedskabet.
- ”Trolje”. Arbejdskøretøj med vogne til persontransport, der kan anvendes i tunnelen og på jernbanebroen. "Trolje" indsættes fra Korsør spor 11 eller spor 12 og køres af Sund & Bælts entreprenør.
- ”EVAK Korsør”. Hjælpetog (Evakueringstog) fra Korsør til indsats i tunnelen.
- ”EVAK Sprogø”. Hjælpetog (Evakueringstog) fra Sprogø til indsats i tunnelen eller på jernbanebroen.
- ”EVAK Nyborg”. Hjælpetog (Evakueringstog) fra Nyborg til indsats på jernbanebroen.

5. Eksternt personale, benævnelse og funktion

Ved behov for større indsats opretter politiet et Kommandostade (KST) ved Korsør eller på/ved vejbroen.

Politiets forbindelsesofficer kører med ”EVAK-tog” og ”Trolje”.

Forbindelsesofficeren kommunikerer med politiets indsatsledelse samt lokomotivføreren på ”EVAK-tog” henholdsvis føreren på ”Trolje”.

Kørsel med ”EVAK-tog” og ”Trolje” kan efter aftale med politiets indsatsledelse i hvert enkelt tilfælde ske uden forbindelsesofficer. I disse tilfælde indhenter stationsbestyreren tilladelse til kørsel hos indsatsledelsen.

Ved indsats i tunnelen kører redningsberedskabets indsatsleder på ”BVK Korsør” eller ”BVK Sprogø” og kommunikerer med redningsberedskabet i KST.

Redningsberedskabets indsatsleder kan, i tilfælde af at KST ikke er oprettet, rekvirere kørsel med ”Trolje”.

5.1. Særlige skilte

I forbindelse med udkobling af kørestrøm og arbejdsjording, er der på udvalgte køreledningsmaster opsat skilte, der oplyser om retning, kontaktoplysninger og jordingsforhold (Se plan 1).

6. Kørsel til og fra banestykket, hvor indsats finder sted

6.1. Almindelige bestemmelser

Al kørsel på banestykket, hvor indsatsen foregår, sker som rangering.

Rangerlederen, der skal rangere i tunnelen eller på jernbanebroen, skal være opmærksom på, at der kan være personer på banestykket.

AM-signaler har ingen betydning ved rangering i forbindelse med en redningsindsats jf. denne instruks.

Ved kørsel med flere køretøjer i samme hovedspor skal stationsbestyreren sikre, at forankørende køretøj er ankommet til skadestedet og har givet melding herom, inden der gives tilladelse til efterfølgende rangering.

Stationsbestyreren må give tilladelse til samtidig kørsler i retning mod hinanden på samme hovedspor, når første køretøj er ankommet til skadestedet og har givet melding herom.

6.2. ”BVK Korsør” og ”BVK Sprogø”

6.2.1. Kørsel ind i tunnelen

6.2.1.1. Sporsætning

Sporsætning af ”BVK” skal aftales mellem stationsbestyreren og redningsberedskabets indsatsleder.

Sporsætning sker på sporsætningsarealet foran tunnelmundingerne, medmindre andet er aftalt.

Redningsberedskabets indsatsleder anmoder om tilladelse til sporsætning ved følgende melding:

”BVK Korsør/Sprogø anmoder om tilladelse til sporsætning for kørsel til tunnel Nord/tunnel Syd i Korsør/Sprogø”.

Der må først gives tilladelse til sporsætning, når togtrafikken er standset, og signalgivningen til begge hovedspor er hindret jf. SODB.

Tilladelse til sporsætning gives ved følgende melding:

”BVK Korsør/Sprogø har tilladelse til at sporsætte i nordlige/sydlige hovedspor for kørsel til tunnel Nord/tunnel Syd i Korsør/Sprogø”.

Redningsberedskabets indsatsleder gentager meldingen.

Stationsbestyreren underretter redningsberedskabets indsatsleder, hvis der er arbejdskøretøjer eller tog til afhentning af passagerer i tunnelen.

6.2.1.2. **Kørsel**

En tilladelse til sporsætning er samtidig en tilladelse til at køre ind i tunnelen ad det pågældende hovedspor og helt frem til skadestedet, eller hvor indsatslederen aftaler, at der skal standses.

Når "BVK" er ankommet til skadestedet i tunnelen og holder stille, skal "BVK" give melding herom til stationsbestyreren.

Stationsbestyreren skal underrette "BVK" om, at der skal indhentes en ny tilladelse, før "BVK" flyttes.

6.2.2. **Kørsel ud af tunnelen**

"BVK" skal indhente tilladelse hos stationsbestyreren til at køre ud af tunnelen.

6.3. **Kørsel med "Trolje"**

6.3.1. **Rangerlederens forhold**

Rangerlederen har ansvaret for, at

- dørene i vognene er lukket

- udveksle færdigmelding med føreren,

inden kørsel fra Korsør, Nyborg, Sprogø eller skadestedet.

Hvis politiets forbindelsesofficer er på "Trolje", melder vedkommende til føreren, når denne kan give færdigmelding til rangerlederen.

6.3.2. **Kørsel til skadested**

Føreren melder "Trolje" klar til stationsbestyreren, når politiets forbindelsesofficer har anmodet om det.

Stationsbestyreren giver føreren tilladelse til, at "Trolje" rangerer ud på banestykket Korsør-Sprogø eller Nyborg-Sprogø.

6.3.3. **Kørsel fra skadested**

"Trolje" må uden yderligere tilladelse fra stationsbestyreren returnere fra skadestedet til Behandlingsplads Knudshoved eller til stationsgrænsen til en af de stationer, der afgrænser banestykket.

6.4. Kørsel med ”EVAK”

6.4.1. Benævnelser

Stationsbestyreren skal underrette lokomotivføreren på hjælpetoget om, at toget betegnes ”EVAK Korsør”, ”EVAK Sprogø” eller ”EVAK Nyborg”, der herefter skal anvendes ved enhver meldingsudveksling.

Politiets forbindelsesofficer kører med ”EVAK-tog” og melder klar til lokomotivføreren, inden denne foretager afgangsprocedure med togpersonalet.

6.4.2. Kørsel til skadested

Lokomotivføreren melder klar til stationsbestyreren, når hjælpetoget er klar på Korsør, Nyborg eller Sprogø, og når politiets forbindelsesofficer har anmodet om det.

Der skal foretages afgangsprocedure inden afgang.

Stationsbestyreren giver tilladelse til, at ”EVAK” rangerer ud på det relevante hovedspor. ATC-anlægget skal være indkoblet.

6.4.3. Kørsel fra skadested

”EVAK” må uden yderligere tilladelse fra stationsbestyreren returnere fra skadestedet til Behandlingsplads Knudshoved eller stationsgrænsen til henholdsvis Korsør, Sprogø eller Nyborg.

Der foretages afgangsprocedure inden afgang fra skadestedet.

6.4.4. Standsningsmærker

Af hensyn til hjælpetogets standsning på Sprogø og ved Behandlingsplads Knudshoved er der opsat særlige standsningsmærker jf. SIN.

7. Særligt om indsats på jernbanebroen

7.1. Anvendelse af hovedspor

Kørsel med ”Trolje” henholdsvis EVAK-tog kan foregå i begge hovedspor.

Der må kun befinde sig ét køretøj ad gangen på banestykket Sprogø-Nyborg.

I det hovedspor, hvor det nedbrudte tog holder, må der på banestykket befinde sig ét køretøj ad gangen på hver side af det nedbrudte tog.

7.2. **Særligt for ”Behandlingsplads Knudshoved”**

Ved ”Behandlingsplads Knudshoved” er der etableret en overgang mellem de to hovedspor og en rampe fra sporene til selve behandlingspladsen.

Overgangen er i begge hovedspor for begge køreretninger markeret med SR-mærke 17.13. ”Stop for farepunkt” med teksten ”Behandlingsplads”.

Køretøjer, der skal passere overgangen, skal

- standse foran overgangen
- indhente tilladelse til at passere hos politiets forbindelsesofficer
- føre toget forsigtigt over overgangen, indtil forreste førerrum har passeret.

Hvis der undtagelsesvist ikke er en forbindelsesofficer fra politiet med, og lokomotivføreren kan konstatere, at der ikke foregår trafik eller afsætning, kan overgangen efter standsning passeres som beskrevet ovenfor.

8. **Afslutning af indsats**

Afslutning af indsats sker jf. SR § 90.

Plan 1

KØRESTRØM OG JORDING

VED TOG HOLDENDE VED ELLER TÆT PÅ KOBLINGSPUNKT

FRA DENNE MAST OG MOD TUNNEL

Kørestrøm:
FC

Jording:
SOM I TUNNEL, NØDSTOP VED SPORSÆTNINGSSTED BVK

MAST

FRA DENNE MAST OG MOD VESTBRO

Kørestrøm:
FC + DCDK

Jording:
SOM I TUNNEL, NØDSTOP VED SPORSÆTNINGSSTED BVK + ARBEJDSJORDING EFTER TOG MOD VESTBRO

KØRESTRØM OG JORDING

VED TOG HOLDENDE VED ELLER TÆT PÅ KOBLINGSPUNKT

FRA DENNE MAST OG MOD TUNNEL

Kørestrøm:
FC + DCDK

Jording:
SOM I TUNNEL, NØDSTOP VED SPORSÆTNINGSSTED BVK + ARBEJDSJORDING EFTER TOG MOD VESTBRO

MAST

FRA DENNE MAST OG MOD VESTBRO

Kørestrøm:
DCDK

Jording:
ARBEJDSJORDING VED BEGGE ENDER AF TOG

KØRESTRØM OG JORDING

VED TOG HOLDENDE I KOBLINGSPUNKT

Kørestrøm:
FC + DCDK

Jording:
SOM I TUNNEL, NØDSTOP VED SPORSÆTNINGSSTED BVK + ARBEJDSJORDING EFTER TOG MOD VESTBRO

Nyborg. Nyborg Havn. Rangering

1. Almindelige bestemmelser

1.1. Gyldighedsområde

Denne instruks gælder for Nyborg station og Nyborg Havn undtagen spor på Kommunekemi og firmaet Koppers afgrænset ved gitterlåger.

1.2. Rangering i områder med offentlig og anden færdsel

Rangering mellem overkørslen ved Banegårdsalleen og firmaet Koppers er omfattet af reglerne om rangering på spor, der er tilgængelige for den almindelige færdsel, jf. SR § 36.

1.3. Stedbetjeningskontakter

Alle centralbetjente sporskifter er udstyret med stedbetjeningskontakter.

2. Regler for rangeringens gennemførelse

2.1. Generelle forhold

Rangering i henholdsvis til og fra spor, der er omfattet af sikringsanlægget, foregår for signal ”Forbikørsel tilladt” henholdsvis ”Forsigtig forbikørsel tilladt”, når dette er muligt.

2.2. Rangering fra spor 600

Rangertrækket skal standse senest foran DV D11, hvorfra den videre rangering aftales med stationsbestyreren.

2.3. Rangering fra havnen og sporområdet 501-508

SR-mærke 17.13, ”Stop for farepunkt” med teksten ”Kald kmp”, er opstillet foran venstre gren af sporskifte 10. Rangertrækket skal standse senest foran mærket, hvorfra den videre rangering aftales med stationsbestyreren.

2.4. Redningsberedskabets rangering

I forbindelse med træning af sporsætning af bane-vejkøretøj til redningsindsats i tunnel kan redningsberedskabet anvende spor 507, når dette i øvrigt er frit.

Personale fra redningsberedskabet, som er instrueret i de lokale forhold, har tilladelse til at sporsætte bane-vejkøretøjet samt rangere med dette mellem sporstopperen og SR-mærke 17.14., ”Frispor”, ved sporskifte 522.

3. Overkørsler

3.1. Sikrede overkørsler

3.1.1. Manuelt betjente overkørsler

Overkørsel sikret med halvbomanlæg findes i spor 601 ved Slipshavnsvej, og overkørsel med advarselssignalanlæg findes i sporet til havnen ved Banegårdsalleen.

Betjeningskasser er placeret på begge sider af overkørslerne, og en betjeningskasse findes tillige på overkørslernes relæskabe.

Rangerlederen skal igangsætte anlægget fra en betjeningskasse ved tryk på knap mærket ”Tænding (og ned)”, før rangertrækket skal passere overkørslen. I betjeningskassen findes et hvidt tableau, som blinker, når overkørslen er sikret.

Overkørslen må først passeres, når tableauet blinker.

Efter rangertrækkets passage af overkørslen skal rangerlederen slukke anlægget ved at trykke på knappen mærket ”Slukning (og op)”.

Det er rangerlederens ansvar at sikre sig, at anlægget går i normalstilling (slukker) efter passage.

3.1.2. Overkørsler med gadesignalanlæg

Følgende vejkryds er forsynet med gadesignalanlæg med togprogram:

- Strandvejen/Adelgade

- Dyrehavevej/Vindingevej

Betjeningskasser er placeret på begge sider af de enkelte vejkryds.





Venstre: Betjeningskasse for gadesignalanlægget Dyrehavevej/Vindingevej.
Højre: Betjeningskasse for gadesignalanlægget Strandvejen/Adelgade.

Rangerlederen skal igangsætte anlæggene fra en betjeningskasse ved tryk på knappen mærket ”Tænding” henholdsvis ”Tænd”, før rangertrækket skal passere vejkrydsene.

Et hvidt tableau i betjeningskasserne kan vise følgende:

- fast lys, som betyder, at togprogrammet er igangsat, men overkørslen er ikke sikret

- blinklys, som betyder, at overkørslen er sikret.

Vejkrydset må først passeres, når tableauet blinker.

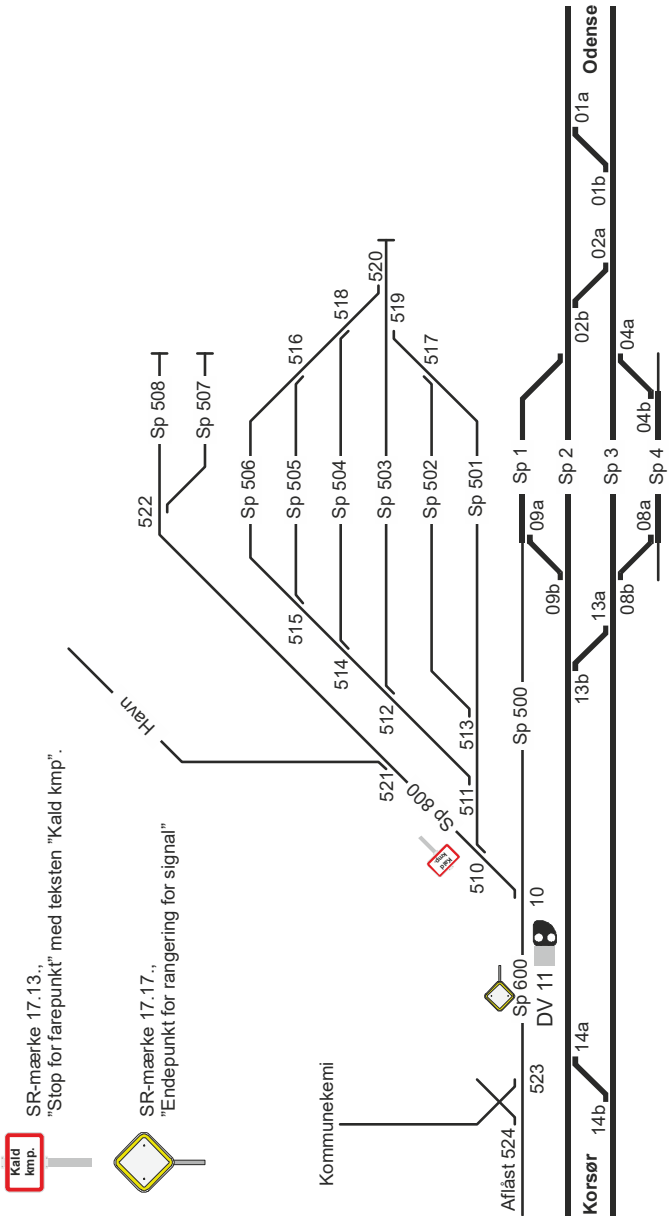
Efter rangertrækkets passage af vejkrydset, skal rangerlederen slukke togprogrammet ved at trykke på knappen mærket ”Slukning” henholdsvis ”Sluk”.

Det er rangerlederens ansvar at sikre sig, at anlæggene går i normalstilling (kontroltableauet slukker) efter passage.

3.2. Overkørsler sikret ved tavler mod vej

Ved passage af overkørsler sikret ved tavler mod vej skal en mand fra rangerholdet standse vejtrafikken, inden rangertrækket må passere overkørslen.

Plan 1


Kald kmp.
SR-mærke 17.13.,
"Stop for farepunkt" med teksten "Kald kmp".
SR-mærke 17.17.,
"Endepunkt for rangering for signal"
Kommunekemi
Aflåst 524
523
Sp 600
DV 11
10
Sp 800
Havn
521
511
510
512
513
514
515
522
Sp 508
Sp 507
Sp 506
Sp 505
Sp 504
Sp 503
Sp 502
Sp 501
516
518
520
519
517
Sp 500
Sp 1
Sp 2
Sp 3
Sp 4
09a
09b
13a
13b
08a
08b
02a
02b
04a
04b
01a
01b
14a
14b
Korsør
Odense

Odense. Rangering

1. Almindelige bestemmelser

1.1. Gyldighedsområde

Denne instruks gælder for Odense station.

1.2. Rangering i områder med offentlig og anden færdsel

Perronovergang med traktorvejssignaler findes i spor 4, 5, 6 og 7.

1.3. Stedbetjeningskontakter

Der er stedbetjeningskontakter ved følgende sporskifter:

115 a/b, 116a/b, 119, 122, 123, 124, 127 a/b, 128, 136 a/b, 139 a/b, 140 a/b, 147, 149, 155 a/b, 156 a/b, 157 a/b og 160.

1.4. Hastighed

Højst tilladte hastighed

- i sidesporene bag sporskifte 116b (til/fra ”Pladsen”)

- i ”Spor 3 vest”

- på ”Havnebanen”

er 10 km/t.

1.5. Betjening af sporskifterne 124 og 149

Sporskifterne 124 og 149 må kun omstilles efter aftale med stationsbestyreren.

Sporskifterne omstilles fra en sort betjeningsknap anbragt på en kasse øverst på standeren ved sporskiftet. Betjeningsknappen er dubleret forneden på standeren.

Sporskifterne har ikke sikring mod utidig omstilling. Omstilling af sporskifterne må kun finde sted, når der er foretaget direkte eftersyn af, om sporskiftet er frit.

Omstilling sker ved at holde betjeningsknappen indtrykket i ca. tre sekunder.

Øverst på stedbetjeningsstanderen findes en hvid og en rød lampe.

Den hvide lampe lyser, når sporskiftet har kontrol i en stilling.

Den røde lampe lyser, når sporskiftet er uden kontrol eller er under omstilling.

Sporskiftet må befares, når sporskiftet står i rigtig stilling for den påtænkte kørsel og den hvide lampe lyser.

2. Regler for rangeringens gennemførelse

2.1. Betjening af sporskifter og rangering i P-risten

P-risten er beliggende mellem sporskifte 11 i spor 21 og DSBs forsyningsanlæg i spor 100 og består af sporene 21-28.

Sporene 21 til 28 samt spor 100 kan benyttes af elektriske tog.

P-risten er udstyret med sporskifteomstillingsanlæg.

For betjening af sporskifteomstillingsanlæg henvises til SIN-G instruks 11.

2.2. Spor 3 vest

2.2.1. Beliggenhed

Spor 3 vest er forlængelsen af spor 3 bag Dv-signal Z.

2.2.2. Hensætning af køretøjer i spor 3 vest

Spor 3 vest / "hullet" må kun undtagelsesvis benyttes til hensætning af køretøjer.

Såfremt der hensættes køretøjer i spor 3 vest, skal rangerlederen underrette stationsbestyreren.

Når der henstår køretøjer i spor 3 vest, skal stationsbestyreren underrette rangerlederen, før der gives tilladelse til rangering.

2.2.3. Rangering til spor 3 vest

Stationsbestyreren skal, inden der gives tilladelse til rangering underrette rangerlederen, om

- anden rangering i området, såfremt der er givet tilladelse hertil

- der eventuelt skal foretages omstilling af sporskifte 124.

2.3. DSBs forsyningsanlæg

2.3.1. Beliggenhed

Forsyningsanlægget er beliggende på sporstykket mellem P-risten og sporskifte 124 i spor 3 vest.

2.3.2. Rangering til forsyningsanlægget via 3 vest

Når lokomotivføreren er klar til at rangere til forsyningsanlægget anmodes stationsbestyreren om tilladelse til rangering.

Stationsbestyreren skal, inden der gives tilladelse til rangering underrette lokomotivføreren, om

- anden rangering i området, såfremt der er givet tilladelse hertil

- der eventuelt skal foretages omstilling af sporskifte 124.

Lokomotivføreren melder til stationsbestyreren, når rangertrækket er ankommet til forsyningsanlægget.

2.3.2.1. **Rangering til forsyningsanlægget via P-risten**

Rangering til forsyningsanlægget sker gennem sporskifteomstillingsanlægget.

2.3.3. **Rangering fra forsyningsanlægget via spor 3 vest**

Når lokomotivføreren er klar til at rangere fra forsyningsanlægget anmodes stationsbestyreren om tilladelse til rangering.

Stationsbestyreren skal, inden der gives tilladelse til rangering, underrette lokomotivføreren, om

- anden rangering i området, såfremt der er givet tilladelse hertil

- hvilket spor der må rangeres til

- der eventuelt skal foretages omstilling af sporskifte 124.

SR-mærke 17.13. ”Stop for farepunkt” med teksten ”Kald kmp” opstillet ved sporskifte 124 i sporet fra forsyningsanlægget må kun passeres efter tilladelse fra stationsbestyreren.

2.3.3.1. **Rangering fra forsyningsanlægget til eller via P-risten**

Rangering fra forsyningsanlægget sker gennem sporskifteomstillingsanlægget.

3. **Rangering med veterantogsmateriel på havnebanen**

3.1. **Gyldighedsområde**

Bestemmelserne gælder på havnebanen afgrænset af Ålykke Allé mod vest og sporstopperne i spor 10 og 11 henholdsvis lågen til Danmarks Jernbanemuseum mod øst.

3.2. **Almindelige bestemmelser**

Rangerlederen aftaler begyndelses- og sluttidspunkt for kørsel med stationsbestyreren.

Rangertræk med veterantogsmateriel må i dagslys og sigtbart vejr fremføres uden kendingssignal.

Rangerlederen skal medbringe virksom mobiltelefon, hvis nummer skal oplyses til stationsbestyreren inden dagens første rangerbevægelse.

Stationsbestyreren sikrer, inden der gives tilladelse til kørslen,

- at der ikke foregår anden rangering på havnebanen

- at sporskifte 148a/b er omstillet til kørsel i venstre gren.

Omstilling af sporskifte 148a/b hindres jf. SODB.

Såfremt der bliver behov for anden rangering på havnebanen, mens der foregår rangering med veterantogsmateriel, aftaler stationsbestyreren denne rangering med veterantogets rangerleder.

3.3. Materiel uden automatisk trykluftbremse

3.3.1. Baggrund

I forbindelse med rangering med ældre typer af trækkraftenheder kan det forekomme, at trækkraften ikke er forsynet med udstyr til automatisk trykluftbremse. Disse rangertræk skal, hvis de er personførende, fremføres med betjente skruebremser.

Bestemmelserne finder kun anvendelse, når

- trækkraften ikke er forsynet med udstyr til automatisk trykluftbremse,

- rangeringen finder sted med materiel og personale, der opfylder krav fastsat af Trafikstyrelsen.

Det er veterantogsoperatørens ansvar, at kravene er opfyldt og personalet instrueret og indøvet i nødvendigt omfang.

Stationsbestyreren skal underrettes om, at rangeringen foregår på disse vilkår.

3.3.2. Sammensætning og bremser

Trækkraften skal være nederst på faldet, medmindre materiellet er sammenkoblet med ekstra kobling, sikkerhedskæder el.lign.

Rangertrækket må maksimalt bestå af køretøjer med i alt 20 aksler inklusiv trækkraften. Mindst halvdelen af rangertrækkets aksler skal have betjent skruebremse. Er materiellet sammenkoblet med ekstra kobling, sikkerhedskæder el.lign. dog kun 1/4. Sidste vogn i rangertrækket skal have betjent skruebremse.

Skruebremsernes funktion skal være afprøvet og fundet i orden inden dagens første rangerbevægelse.

3.3.3. **Stationsbestyrerens forhold**

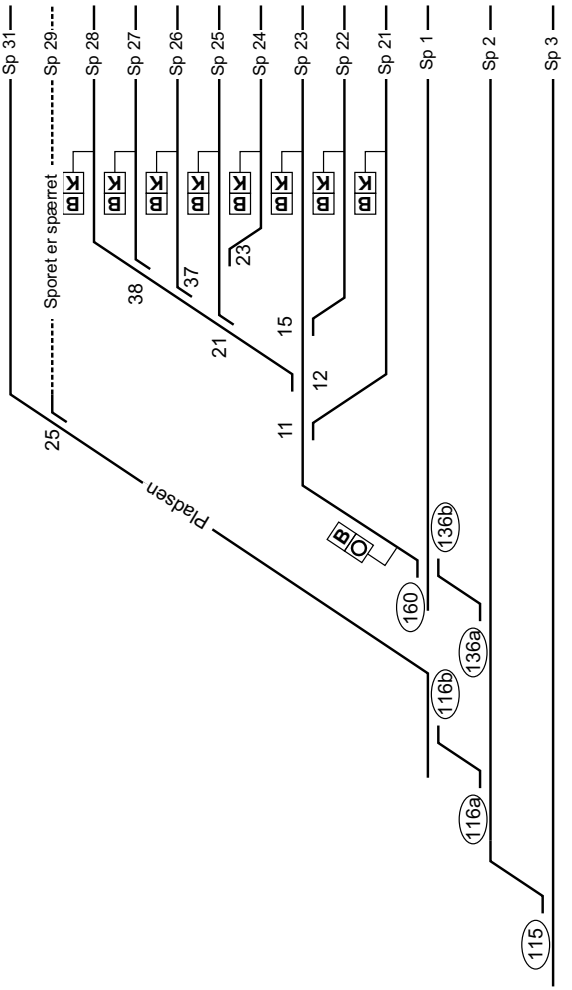
Så længe der rangeres med materiel uden trykluftbremse, må der, uanset bestemmelsen i punkt 3.2., kun befinde sig ét rangertræk ad gangen på havnebanen.

3.3.4. **Lokomotivførerens og rangerlederens forhold**

Lokomotivføreren kan varetage opgaven som rangerleder, når trækkraften er forrest i køreretningen.

Rangertrækket skal i øvrigt være medgivet personale, som har ansvaret for at sikre passagerernes ind- og udstigning samt kontrol af dørlukning.

Plan 1



B Betjeningsstander med betjeningspanel og SR-mærke 17.48.

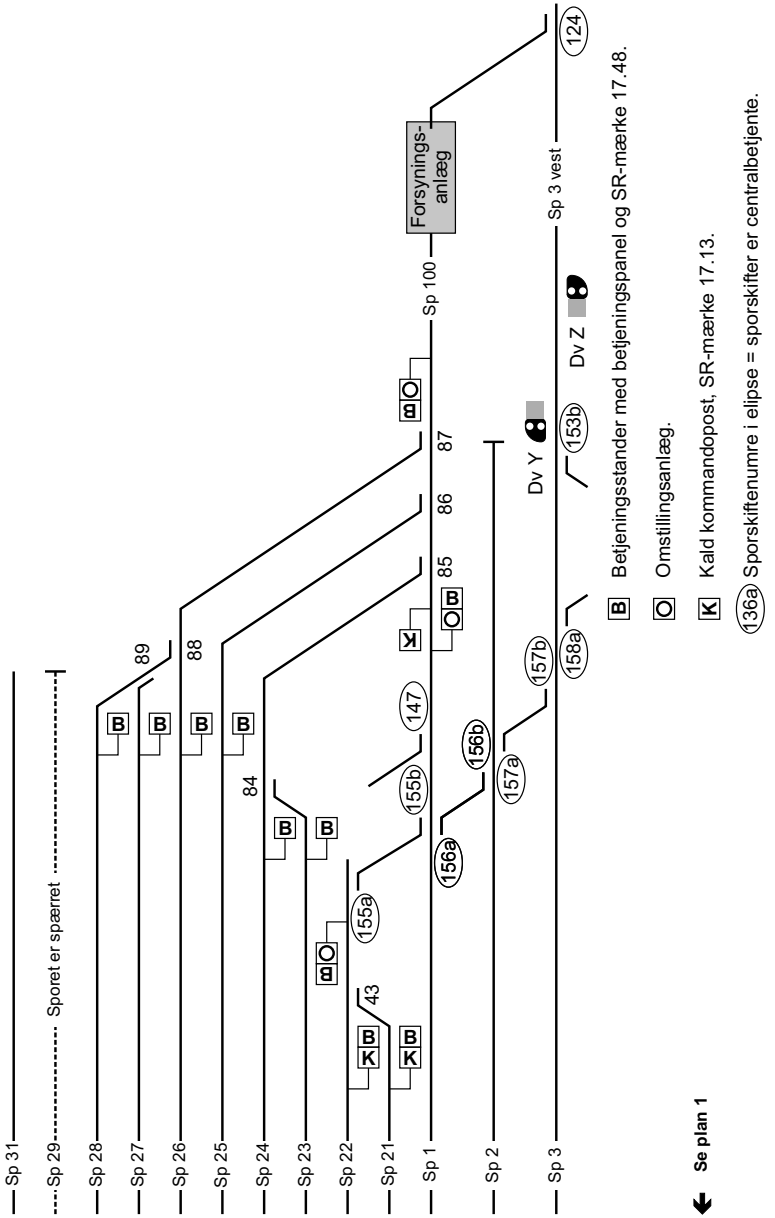
O Omstillingsanlæg.

K Kald kommandopost, SR-mærke 17.13.

(136a) Sporskiftenumre i elipse = sporskifter er centralbetjente.

Se plan 2 ➔

Plan 2


Sp 31
Sp 29
Sporet er spærret
Sp 28
Sp 27
Sp 26
Sp 25
Sp 24
Sp 23
Sp 22
Sp 21
Sp 1
Sp 2
Sp 3
89
88
84
43
155a
155b
147
156a
156b
157a
157b
158a
85
86
87
Sp 100
Forsynings-anlæg
Dv Y
153b
Dv Z
Sp 3 vest
124
B Betjeningsstander med betjeningspanel og SR-mærke 17.48.
O Omstillingsanlæg.
K Kald kommandopost, SR-mærke 17.13.
136a Sporskiftenumre i elipse = sporskifter er centralbetjente.
Se plan 1

Høje Taastrup. Rangering

1. Almindelige bestemmelser

1.1. Gyldighedsområde

Denne instruks gælder for

- Høje Taastrup station

- rangering til, fra og på infrastrukturbanegården (Plan 1)

- rangering til og fra Kombiterminalen

- rangering mellem Høje Taastrup Fjern og Høje Taastrup Nær.

1.2. Stedbetjeningskontakter

Følgende sporskifter kan omstilles fra stedbetjeningskontakter

11a/b, 12a/b, 13a/b, 15a/b, 16a/b, 18a/b, 20a/b, 21a/b, 24a/b, 25a/b, 27a/b, 28a/b, 30a/b, 31a/b, 33a/b, 34a/b, 36a/b, 37a/b, 38a/b, 201, 202, 203, 204, 205 samt 206.

Sporskifterne er ikke udstyret med sporskiftesignaler (se dog punkt 1.3.) og stedbetjeningskontakterne er ikke forsynet med kontroltableau, hvorfor sporskifterne kun må befares, når rangerlederen har kontrolleret korrekt tungetilslutning i forhold til den påtænkte kørsel.

1.3. Sporskiftesignaler

Der findes sporskiftesignaler ved følgende sporskifter

01, 13a, 20a/b, 27a, 30a samt 38a/b.

1.4. Kørestrøm

Der er ikke kørestrøm

- på infrastrukturbanegården

- efter sporskifte 20b mod Høje Taastrup Nær

- på “Frandsens plads” bag DV-signal 01

- spor 101, 102, 103 og 104 på “Kombiterminalen”.

1.5. Henstilling af køretøjer

Der må ikke henstilles køretøjer mellem sporskifte 201 og DV-signal 04, uden tilladelse fra stationsbestyreren.

2. Regler for rangeringens gennemførelse

2.1. Generelle forhold

Rangering i områder omfattet af sikringsanlæg foregår normalt for signal ”Forbikørsel tilladt” henholdsvis ”Forsigtig forbikørsel tilladt”.

Rangering til eller fra infrastrukturbanegården sker via sporskifte 38a/b, og er fra infrastrukturbanegården afgrænset af DV-signal 04.

Rangering til og fra Kombiterminalen sker via sporskifte 30a, og er fra Kombiterminalen afgrænset af DV-signal 02.

Rangering til Høje Taastrup Nær sker gennem sporskifte 20b.

2.1.1. Fritrumsprofil for rangerpersonale

Det er forbudt at opholde sig udvendigt på siden af køretøjer under rangering

- i spor 202 på den side, der vender mod hallen i spor 203

- i spor 203 ved rangering henholdsvis ind i, ud af og i hallen.

Det indskrænkede fritrumsprofil er markeret med SR-mærke 17.47. ”Ophold udvendigt på siden af køretøjer forbudt”.

2.2. Rangering til og fra infrastrukturbanegården

2.2.1. Rangering fra infrastrukturbanegården

2.2.1.1. Rangerlederens forhold

Inden der rangeres fra infrastrukturbanegården mod DV-signal 04, skal rangerlederen indhente tilladelse hos stationsbestyreren.

SR-mærke 17.13 “Stop for farepunkt” med teksten “Kald kmp” opstillet ved sporskifte 201 på infrastruktuebanegården må kun passeres efter tilladelse fra stationsbestyreren.

SR-mærke 17.13 “Stop for farepunkt” med teksten “Kald kmp” opstillet ved sporskifte 201 gælder for begge spor, der fører ind i sporskifte 201.

2.2.1.2. Stationsbestyrerens forhold

Tilladelse til rangering frem mod DV-signal 04 må kun gives, såfremt der ikke forud er givet tilladelse til rangering i modsat retning frem mod SR-mærke 17.17. ”Endepunkt for rangering for signal”.

2.2.2. Rangering til infrastrukturbangården

2.2.2.1. Stationsbestyrerens forhold

Inden der gives tilladelse til at rangere til infrastrukturbanegården, skal stationsbestyreren sikre sig, at der ikke samtidig er givet tilladelse til at rangere fra infrastrukturbanegården til DV-signal 04.

2.3. Rangering til og fra Kombiterminalen

Ved rangering mellem spor 0 og Kombiterminalen må signal "Signalet annulleret" ikke bruges som tilladelse til at påbegynde rangeringen.

Når rangeringen til eller fra spor 0 er afsluttet skal rangerlederen give melding herom til stationsbestyreren.

2.4. Rangering til og fra Høje Taastrup Nær

2.4.1. Generelle forhold

Kørsel mellem Høje Taastrup Fjern og Høje Taastrup Nær sker som rangering.

Systemgrænsen mod Høje Taastrup Nær er markeret med SR-mærke 17.43. "Strækning med ORS begynder" anbragt efter sporskifte 20b.

Rangering mellem Høje Taastrup Fjern og Høje Taastrup Nær skal aftales mellem stationsbestyreren og trafiklederen.

2.4.2. Rangering fra Høje Taastrup Fjern til Høje Taastrup Nær

2.4.2.1. Rangerlederens forhold

Rangerlederen aftaler rangering mod Høje Taastrup Nær med stationsbestyreren.

Senest foran systemgrænsen skal rangerlederen indhente tilladelse til den videre rangering hos trafiklederen.

2.4.2.2. Stationsbestyrerens forhold

Rangering frem mod systemgrænsen må kun ske efter tilladelse fra trafikklederen.

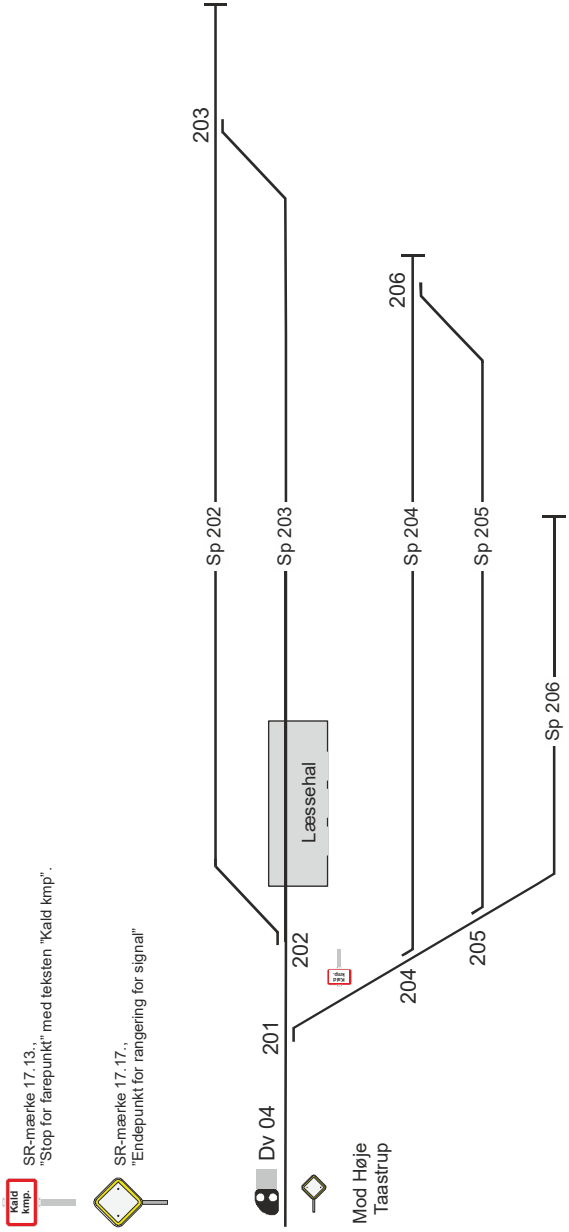
Rangering til og fra Høje Taastrup Nær foregår efter mundtlig tilladelse samt eventuelt "Signalet annulleret".

2.4.3. Rangering fra Høje Taastrup Nær til Høje Taastrup Fjern

2.4.3.1. Rangerlederens forhold

Senest foran systemgrænsen skal rangerlederen indhente tilladelse til den videre rangering hos stationsbestyreren.

Plan 1


SR-mærke 17.13.,
"Stop for farepunkt" med teksten "Kald kmp".
Kald kmp.
SR-mærke 17.17.,
"Endepunkt for rangering for signal"
Dv 04
201
202
Mod Høje Taastrup
Læssehal
Sp 202
Sp 203
Sp 204
Sp 205
Sp 206
203
206
204
205

Roskilde. Rangering

1. Almindelige bestemmelser

1.1. Gyldighedsområde

Denne instruks gælder for Roskilde station.

1.2. Rangering i områder med offentlig og anden færdsel

To perronovergange med traktorvejssignaler findes vest for perronerne over spor 45, 1 og 2 samt over spor 45, 46 og 1-6.

Perronovergang uden traktorvejssignaler findes over spor 7, 8, 9 og 10 vest for perronerne.

1.3. Stedbetjeningskontakter

Stationens centralbetjente sporskifter er indrettet til stedbetjening, undtaget sporskifterne 50a/b, 74a/b, 327, 333, 335, 336 og 337.

2. Regler for rangeringens gennemførelse

2.1. Rangering til og fra "Øen"

2.1.1. Afgrænsning

"Øen" er sporene 74, 76-78 samt 82-83. Sporskifterne er indtil videre aflåste så der kun kan køres til henholdsvis fra spor 82.

2.1.2. Rangerlederens forhold

Senest, når rangertrækket holder ved DV 82, aftales den videre rangering med stationsbestyreren.

Når DV-signalet viser "Signalet annulleret", kan rangerlederen med stationsbestyrerens tilladelse rangere frem og tilbage i spor 82.

2.2. Rangering forbi DV 85

Rangertrækket skal standse foran SR-mærke 17.13, "Stop for farepunkt", med teksten "Stop for DV 85" og indhente tilladelse til den videre rangering hos stationsbestyreren.

2.3. Rangering i forbindelse med Maskindepotet

2.3.1. Afgrænsning

Maskindepotet er fortsættelsen af spor 41 bag SR-mærke 17.17., "Endepunkt for rangering for signal", opstillet ud for DV 412.

2.3.2. **Rangerlederens forhold**

Ved rangering fra Maskindepotet indhenter rangerlederen tilladelse til rangeringen, senest når rangertrækket holder foran DV 412.

2.4. **Rangering i forbindelse med Sporværktøjsdepotet**

2.4.1. **Afgrænsning**

Sporværktøjsdepotet er området bag sporskifte S1 venstre gren.

2.4.2. **Rangerlederens forhold**

Kørsel på Sporværktøjsdepotets område må foretages af værkstedspersonale, som har gennemgået uddannelse til rangerleder.

2.4.3. **Rangering i spor 51 og 52**

Efter tilladelse fra stationsbestyreren i hvert enkelt tilfælde må værkstedspersonale med rangerlederuddannelse tillige rangere i spor 51 og 52 afgrænset af DV 522 henholdsvis sporstopperen i vestenden af spor 51.

2.4.3.1. **Stationsbestyrerens forhold**

Når værkstedspersonale fra Sporværktøjsdepotet rangerer i spor 51 og 52, skal det sikres, at DV 522 viser ”Forbikørsel forbudt”, samt at sporskifte 70 er lokalaflåst til kørsel ad venstre gren.

Korsør. Rangering

1. Almindelige bestemmelser

1.1. Gyldighedsområde

Denne instruks gælder for Korsør station inklusiv Materielgården, afgrænset ved en gitterlåge.

I forbindelse med uheld på Storebæltsforbindelsen, som kræver indsats af materiel fra spor 11/12, henvises til instruks 1.5. Al rangering uden direkte tilknytning til redningsindsatsen skal indstilles.

1.2. Rangering i områder med offentlig og anden færdsel

Ambulancevej uden traktorvejssignaler krydser spor 1 vest for perronen.

1.3. Stedbetjeningskontakter

Alle centralbetjente sporskifter er udstyret med stedbetjenings-kontakter.

2. Regler for rangeringens gennemførelse

2.1. Rangering fra spor 1 til spor 11/12

Ved rangering fra spor 1 mod spor 11/12 er SR-mærke 17.17, ”Endepunkt for rangering for signal”, af pladshensyn placeret inden det centralbetjente sporskifte 06b.

2.2. Rangering på Servicesporet og i Materielgården

2.2.1. Servicesporet

Servicesporet er forbindelsessporet mellem spor 11/12 og Materielgården.

Der må kun befinde sig ét rangertræk ad gangen på Servicesporet.

Der må ikke hensættes vogne på Servicesporet.

2.2.2. Materielgården

Inden rangering på Materielgården påbegyndes, skal rangerlederen sikre, at gitterporten åbnes, således at de gule roterende lamper tændes. Åbning af porten kan ske ved hjælp af stedbetjeningskontakt eller ved henvendelse til Teknisk Overvågning (TO).

Rangering på samt til og fra Materielgårdens område må kun finde sted, når lågen er åben, og de gule roterende lamper er tændt.

Forud for enhver rangerbevægelse på Materielgården skal lokomotivføreren afgive SR-signal 15.1.1., "Giv agt", for at advare om, at rangering indledes.

Alle køretøjer skal under rangering være udstyret med tændt gult rotorblink.

2.3. **Rangerlederens forhold**

Hvis stationsbestyreren anmoder om melding for rangeringens afslutning mellem spor 1 og spor 11/12 (SR § 36 punkt 5.4.), må meldingen først gives, når hele rangertrækket har passeret det modsatrettede DV-signal, D11.

Inden rangering til Servicesporet skal rangerlederen sikre sig, at der ikke foregår anden rangering på sporet.

Inden rangering fra Servicesporet ind på Materielgården skal gitterlågen åbnes, enten ved hjælp af stedbetjeningskontakt eller ved henvendelse til TO.

3. **Overkørsler**

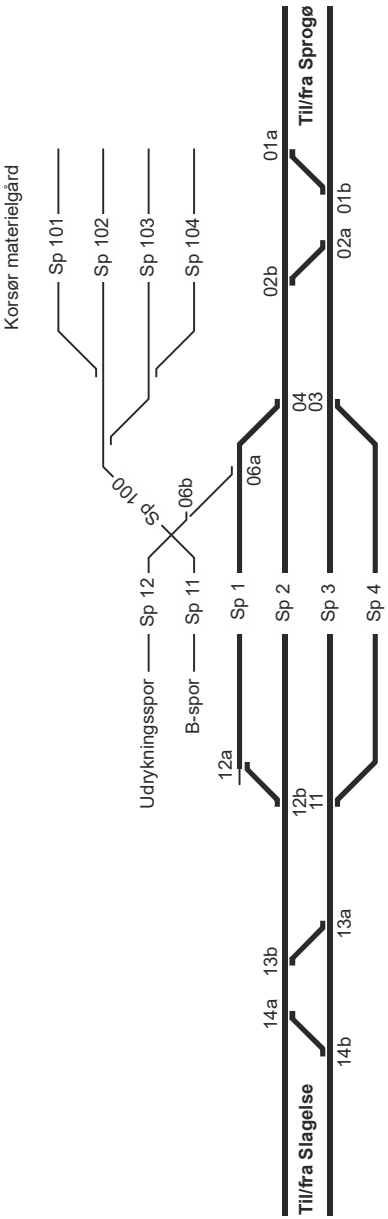
3.1. **Overkørsel dækket af SR-mærke 17.3., "Giv agt"**

Servicesporet krydses af tilkørsel til østlige tunnelportal. SR-mærke 17.3., "Giv agt", er opsat på begge sider af overkørslen.

4. **Henstilling af køretøjer**

Der må ikke henstilles køretøjer i spor 1, mellem sporskifte 06a og PU-signal P13.

Plan 1


Korsør materielgård
Sp 101
Sp 102
Sp 103
Sp 104
Sp 100
06b
Udrykningsspor
Sp 12
B-spor
Sp 11
12a
Sp 1
06a
Sp 2
12b
11
Sp 3
04
03
Sp 4
02b
01a
Til/fra Sprogø
02a
01b
14a
13b
13a
Til/fra Slagelse
14b

Middelfart. Rangering

1. Almindelige bestemmelser

1.1. Gyldighedsområde

Denne instruks gælder for Middelfart station.

1.2. Rangering i områder med offentlig og anden færdsel

Perronovergang med traktorvejssignaler findes over spor 0, 1, 3 og 4 øst for perronerne.

Traktorvejssignalerne er ikke i funktion under rangering. Rangerlederen skal derfor udvise særlig opmærksomhed overfor færdsel over sporene ved rangering over traktorvejen.

1.3. Stedbetjeningskontakter

Der er stedbetjeningskontakter ved følgende sporskifter:

02a/b, 03, 04, 05a/b samt 06a/b.

1.4. Hastighed

Højst tilladte hastighed i alle sidespor er 10 km/t.

1.5. Akseltryk

Størst tilladte akseltryk i alle sidespor er 20 tons.

2. Regler for rangeringens gennemførelse

2.1. Generelle forhold

Rangering i hhv. til og fra togvejsspor foregår efter mundtlig tilladelse samt eventuelt ”Signalet annulleret”.

2.2. Rangerlederens forhold

Rangerlederen indhenter tilladelse hos stationsbestyreren, inden rangering indledes i togvejsspor samt inden passage af afløbssko 06a.

Omlægning af tog mellem strækning 1 og 26

1. **Almindelige bestemmelser**

Denne instruks gælder i tilfælde af driftsuregelmæssigheder for omlægning af

- tog, som efter deres køreplan skal køre ad strækning 1 Snoghøj-Taulov eller omvendt, men som omlægges ad strækning 1 og 26 Snoghøj-Fredericia-Taulov eller omvendt,
- tog, som efter deres køreplan skal køre ad strækning 1 Snoghøj-Fredericia eller omvendt, men som omlægges ad strækning 1 og 26 Snoghøj-Taulov-Fredericia,
- tog, som efter deres køreplan skal køre ad strækning 26 Taulov-Fredericia eller omvendt, men som omlægges ad strækning 1, Taulov-Snoghøj-Fredericia eller omvendt.

2. **Planlagte omlægninger**

Ved planlagte omlægninger udsendes normalt toganmeldelse.

Hvis omlægning gælder samtlige tog i et givet tidsrum, kan forholdet, hvis det skønnes hensigtsmæssigt, i stedet optages i La for de berørte strækninger.

3. **Ikke-planlagte omlægninger**

Ikke-planlagte omlægninger kan foretages ved aftale mellem de berørte stationsbestyrere.

Ved ikke-planlagte omlægninger skal stationsbestyreren, inden der gives et tog afgang fra Snoghøj henholdsvis Taulov eller Fredericia, sikre, at lokomotivføreren er underrettet om den ændrede kørestrækning.

4. **Tognummer**

Uagtet skift af køreretning anvendes ved ikke-planlagte omlægninger normalt samme tognummer på hele den omlagte kørestrækning.

Ringsted - (Møllebækken). Stedlig dækning af sporspærring

1. **Stedlig dækning af sporspærring**

På banestrækningen er der etableret udstyr til stedlig dækning af sporspærringer ved hjælp af kunstig besættelse.

Ved spærring af et hovedspor mellem Ringsted og (Møllebækken) foretages stedlig dækning fra særlige betjeningsbokse mærket ”Kunstig besættelse”. Se Plan 1.

Der findes betjeningsbokse for hvert hovedspor ved U-signalerne i Ringsted, samt ved sikringshytten ved Møllebækken.

Dækslet på boksen er aflåst med hængelås.

Betjening må kun ske efter aftale med stationsbestyreren.

For stationsbestyreren henledes opmærksomheden tillige på dækning jf. SODB.

I boksen findes et tableau og en betjeningsknap (drejeafbryder) til ind- og udkobling af stedlig dækning. Tableauet lyser gult, når stedlig dækning er indkoblet fra den pågældende boks. Der er således kun lys i tableauet i den boks, hvorfra stedlig dækning er indkoblet. Tableauet er dubleret (udvendigt) på begge sider af betjeningsboksene.

Stedlig dækning kan etableres fra én eller fra begge betjeningsbokse samtidigt.

1.1. **Etablering af stedlig dækning**

Indkobling af stedlig dækning sker ved at dreje betjeningsknappen i en vilkårlig boks for det pågældende spor til stilling ”Kunstig besættelse”.

Når stedlig dækning er indkoblet, bliver det indikeret for stationsbestyreren ved, at strækningens blokafsnit i det pågældende hovedspor viser besat. Samtidig vil tableauet i boksen lyse gult.

SR-arbejdslederen skal få bekræftet hos stationsbestyreren, at stedlig dækning er aktiveret.

1.2. **Fjernelse af stedlig dækning**

Fjernelse af stedlig dækning sker ved at dreje betjeningsknappen tilbage til stilling ”Normal stilling”.

Hovedsporet indikeres frit hos stationsbestyreren, og tableauet vil slukke.

Hvis stedlig dækning er aktiveret fra begge bokse, skal de tilsvarende betjeningsknapper drejes for at fjerne den kunstige besættelse.

SR-arbejdslederen indhenter bekræftelse hos stationsbestyreren på, at stedlig dækning er udkoblet.

1.3. **Skinnekørende materiel**

Under indkoblet stedlig dækning er akseltællerne fortsat aktive, hvilket betyder, at der kan opstå akseltælleruorden ved arbejde med skinnekørende materiel hen over akseltællerhovederne.

Plan 1



Stedlig dækning udkoblet



Stedlig dækning indkoblet

Kalundborg. Udkørselstogveje

1. **Baggrund**

PU C1 og PU C106 er udstyret med SR-signal 11.6., ”O”, gældende for overkørsel 232.

Der kan imidlertid vises signal ”Kør” i PU-signalerne D1, D2, E3 henholdsvis E4, inden overkørslen er sikret.

2. **Signalbetydning**

I tilslutning til SR § 6 gælder:

Ved signal ”Kør” i PU-signalerne D1, D2, E3 og E4 må PU-signal C1 henholdsvis PU C106 påregnes at vise ”Stop”.

Kalundborg og Kalundborg Havn. Rangering

1. Almindelige bestemmelser

1.1. Gyldighedsområde

Denne instruks gælder for Banedanmarks infrastruktur på Kalundborg station og Kalundborg Havn samt den del af DSBs infrastruktur, som er omfattet af sporskifteomstillingsanlæg, jf. Plan 1.

1.2. Rangering i områder med offentlig og anden færdsel

Rangering på havnen er omfattet af bestemmelserne om rangering i områder med offentlig færdsel, herunder havnepladser, jf. SR § 36 punkt 1.4.

1.3. Hastighed

Ved rangering mod sporstopper i sporene 1-6 må hastigheden ikke overstige 15 km/t.

1.4. Stedbetjeningskontakter

Der er stedbetjeningskontakter ved følgende sporskifter:

101a/b, 102, 103a/b, 104, 105, 106a/b, 107a/b, 108a/b, 109a/b, 110, 111, 112, 113 og 209.

2. Regler for rangeringens gennemførelse

2.1. Almindelige bestemmelser

Rangering i områder omfattet af sikringsanlæg foregår normalt for signal ”Forbikørsel tilladt” henholdsvis ”Forsigtig forbikørsel tilladt”.

2.2. Sporskifter med normalstilling

Når der ikke rangeres i sporskifterne, skal sporskifte 104 henholdsvis 108a/b henstå i højre gren.

2.3. Sporskifteomstillingsanlæg

Sporskifterne 204, 205, 206, 207, 210, og 227 indgår i sporskifteomstillingsanlæg, jf. Plan 1.

For betjening af sporskifteomstillingsanlæg henvises til SIN-G instruks 11.

2.4. **Rangerlederens forhold**

Tilladelse til rangering indhentes hos stationsbestyreren forud for enhver rangerbevægelse. For rangering til og fra sporskifteomstillingsanlæg gælder dog de opsatte mærker.

Ved rangering til eller fra sporene 110-119 gælder, at sporene 110-112 betegnes ”Syd”, mens sporene 113-119 betegnes ”Nord” jf.Plan 1.

Ved placering af materiel mellem sporskifte 210 og sporstopperen i spor 114 skal der rangeres så langt frem mod sporstopperen som muligt.

3. **Overkørsler**

3.1. **Overkørsel 232**

Overkørsel 232 passeres af spor 12 samt rangerhovedet i den østlige ende af spor 106.

Inden overkørslen igangsættes, skal rangerleder indhente tilladelse hos stationsbestyreren.

Inden rangering over overkørslen på rangerhovedet skal rangerlederen igangsætte denne fra en af betjeningskasserne, uanset om overkørselsanlægget i forvejen er igangsat af tog.

Rangerlederen har ansvaret for, at overkørslen går i normalstilling efter endt rangering. Hvis overkørslen ikke går i normalstilling ved betjening af knappen ”Slukning og op”, kan det skyldes, at den er igangsat af tog.

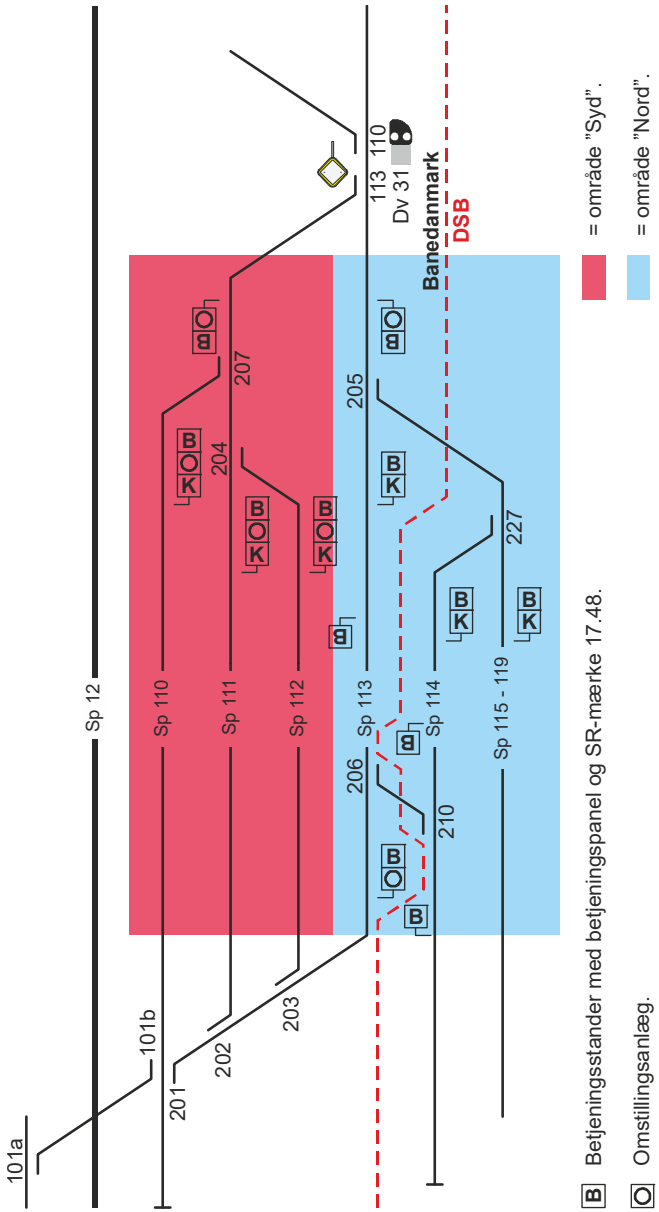
Efter endt rangering meldes dette til stationsbestyreren.

4. **Særlige forhold**

4.1. **Rangering på havnen**

På grund af sporets tilstand er rangering på havnen indtil videre ikke mulig.

Plan 1


101a
Sp 12
101b
201
202
203
Sp 110
Sp 111
Sp 112
204
207
205
206
Sp 113
Sp 114
210
Sp 115 - 119
227
113
110
Dv 31
Banedanmark
DSB
= område "Syd".
= område "Nord".
B Betjeningsstander med betjeningspanel og SR-mærke 17.48.
O Omstillingsanlæg.
SR-mærke 17.17., "Endepunkt for rangering for signal".
K SR-mærke 17.13., "Kald kmp.".

København G. Rangering

1. Almindelige bestemmelser

1.1. Gyldighedsområde

Denne instruks gælder for rangering på København G samt rangering ad spor M1 mellem København G og København H i begge retninger, spor M2 til DSB værkstedet samt mellem København G og Maskindepotet ad M4/M6 i begge retninger.

Se plan 1.

1.2. Afgrænsninger

Grænsen mellem sikringsanlægget på København G og København H ligger imellem DV-signalerne 315.1 og 421.

Grænsen mellem København G og DSB værkstedet er DV-signal P.

Grænsen mellem København G og Maskindepotet er DV-signalerne 217.1. henholdsvis 217.2.

SR-mærke 17.13., "Stop for farepunkt" med teksten "Kald Kmp Kh" henholdsvis "Kald Kmp Gb", er opsat ved DV-signalerne 315.1 og 421.

1.3. Stedbetjeningskontakter

Der er stedbetjeningskontakter ved alle centralbetjente sporskifter.

1.4. Kørestrøm

Der er kørestrøm i spor M1, M2, M4 og M6 samt sporene 11.5-11.8, spor 007 og sporene 15.1-15.4.

2. Regler for rangeringens gennemførelse

2.1. Generelle forhold

Rangeringen foregår normalt for signal "Forbikørsel tilladt" henholdsvis "Forsigtig forbikørsel tilladt".

Rangering til Maskindepotet sker normalt ad M4 og rangering fra Maskindepotet normalt ad M6.

Ved afvigelser aftales rangeringen i hvert enkelt tilfælde mellem stationsbestyreren og personalet på Maskindepotet ("Askekassen").

2.2. Rangering til og fra København H

2.2.1. Stationsbestyrerens forhold

Rangeringen mellem København H og København G skal være aftalt mellem stationsbestyrerne indbyrdes inden tilladelse gives.

2.2.2. Rangerlederens forhold

2.2.2.1. Rangering fra København H mod København G

Rangerlederen standser foran DV-signal 421 og indhenter tilladelse til den videre rangering hos stationsbestyreren på København G.

Standsning samt indhentning af tilladelse kan undlades, hvis rangeringen er aftalt, og DV-signal 421 viser en kørtilladelse.

2.2.2.2. Rangering fra København G mod København H

Rangerlederen standser foran DV-signal 315.1 og indhenter tilladelse til den videre rangering hos stationsbestyreren på København H.

Standsning samt indhentning af tilladelse kan undlades, hvis rangeringen er aftalt, og DV-signal 315.1 viser en kørtilladelse.

2.3. Rangering til DSB værkstedet

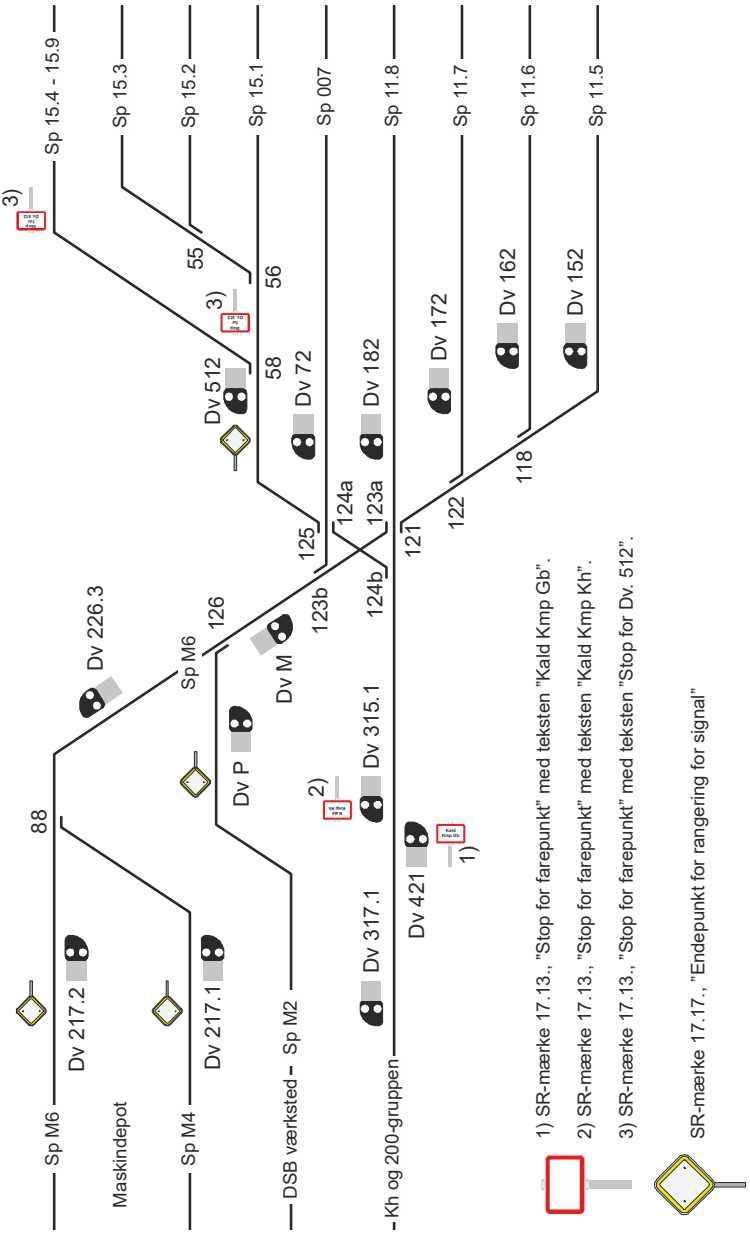
2.3.1. Stationsbestyrerens forhold

Stationsbestyreren skal, inden der gives tilladelse til at rangere ud til DSB værkstedet, indhente tilladelse hos DSBs rangerplanlægger.

2.4. Fritrumsprofil for rangerpersonale

Ved rangering i spor 15.1 og spor 15.6, mod sporskifte 60, er det ikke tilladt at opholde sig udvendigt på siden af køretøjer på grund af indskrænket fritrumsprofil. Forholdet er angivet med SR-mærke 17.47.

Plan 1


Sp 15.4 - 15.9
Sp 15.3
Sp 15.2
Sp 15.1
Sp 007
Sp 11.8
Sp 11.7
Sp 11.6
Sp 11.5
Dv 226.3
Dv 217.2
Dv 217.1
Dv P
Dv M
Dv 315.1
Dv 317.1
Dv 421
Dv 512
Dv 72
Dv 182
Dv 172
Dv 162
Dv 152
88
126
125
123b
124b
124a
123a
121
122
118
58
56
55
3)
2)
1)
Sp M6
Maskindepot
Sp M4
DSB værksted – Sp M2
Kh og 200-gruppen
1) SR-mærke 17.13., "Stop for farepunkt" med teksten "Kald Kmp Gb".
2) SR-mærke 17.13., "Stop for farepunkt" med teksten "Kald Kmp Kh".
3) SR-mærke 17.13., "Stop for farepunkt" med teksten "Stop for Dv. 512".
SR-mærke 17.17., "Endepunkt for rangering for signal"

Vigerslev - (Avedøre Havnevej) og (Bjæverskov) - Ringsted. Sikkerhedsbestemmelser

1. **Beskrivelse af Kulbanetunnelen**

Der er anlæg til styring, regulering og overvågning benævnt SCADA (Supervision, Control And Data Acquisition) af alle tekniske installationer i tunnelen.

SCADA-anlægget betjenes i Overvågningscenter Kørestrøm (OCK) og overvåges af stationsbestyreren i FC København.

Kulbanetunnelen er beliggende i transitionsområdet mellem km 6,0 og km 6,7. Der er etableret fortov i begge sider af tunnelen.

Der er flugtvejsskilte, der viser retning og afstand til nærmeste nødudgang.

I km 6,3 (ved Kulbanevej) er der nødudgange med brandtryk.

Evakuering skal ske via nødudgangene og/eller tunnelmundingerne.

1.1. **Tænding af tunnelbelysning**

OCK kan tænde for tunnelbelysningen.

2. **Tunnelafstand**

Tunnelafstand fastsættes mellem

- U-signal R1 i Vigerslev og ETCS stopmærke Avh-036

- U-signal R2 i Vigerslev og ETCS stopmærke Avh-035.

2.1. **Kørsel med tunnelafstand**

Stationsbestyreren skal så vidt muligt sikre tunnelafstand, når SCADA-anlægget melder en alarm, der kræver kørsel med tunnelafstand.

3. **Evakuering af tog i Kulbanetunnelen**

3.1. **Almindelige bestemmelser**

Hvis et tog er nedbrudt og ikke kan genoptage kørslen, skal toget evakueres for passagerer. Det nedbrudte tog må ikke evakueres, før hjælpetog til viderebefordring er klar.

Stationsbestyreren kan beslutte, at toget skal evakueres, og at passagererne skal forlade tunnelen til fods via fortov/nødudgang eller tunnelmundingen.

Hvis lokomotivføreren opdager eller underrettes om brand, røgudvikling eller kemikalieudslip, skal toget, så vidt det er muligt, fortsætte ud af tunnelen til nærmeste station, hvor evakuering kan foretages. Hvis toget standser foran et signal i stopstilling, skal toget evakueres.

Hvis lokomotivføreren opdager eller underrettes om en brand, der er ude af kontrol, eller kraftig røgudvikling, skal toget evakueres hurtigst muligt.

Når stationsbestyreren modtager melding om forhold, som kræver evakuering af tog eller redningsindsats i Kulbanetunnelen, skal al kørsel på vej mod stedet straks søges standset.

Når al kørsel mod stedet er standset, underrettes toglederen.

3.2. Tilladelse til evakuering

Lokomotivføreren må kun evakuere toget efter tilladelse fra stationsbestyreren.

Stationsbestyreren skal forud for tilladelse til evakuering

- standse togtrafik i begge hovedspor, samt hindre signalgivningen jf. SODB

- få lyset tændt i tunnelen.

3.3. Gennemførelse

3.3.1. Lokomotivførerens forhold

Når lokomotivføreren har fået tilladelse til at evakuere toget, skal lokomotivføreren underrette passager og eventuelt togpersonale om, at toget skal evakueres.

Lokomotivføreren skal blive på toget længst muligt for at sikre kommunikation med stationsbestyreren.

Hvis lokomotivføreren skal forlade toget af sikkerhedshensyn, skal lokomotivføreren i videst muligt omfang sikre toget mod at komme i bevægelse.

3.3.2. Viderebefordring

Stationsbestyreren skal efter aftale med toglederen rekvirere et hjælpetog til afhentning af passagererne, hvis evakueringen ikke foregår via nødudgangene eller tunnelmundingerne.

Inden hjælpetoget gives tilladelse til at køre ind i tunnelen, skal det tømmes for passagerer.

3.3.3. **Afslutning**

Inden lokomotivføreren melder til stationsbestyreren, at evakueringen er afsluttet, skal det sikres, at

- alle passagerer har forladt tunnelen, eller

- alle passagerer er kommet ind i hjælpetoget

4. **Infrastruktur- og vedligeholdelsesarbejder**

I tilslutning til bestemmelserne i SR gælder, at der ved al arbejde og færden i Kulbanetunnelen, skal etableres sporspærring i begge hovedspor.

Ved arbejde eller færden på fortov skal der dog kun etableres sporspærring i hovedsporet nærmest fortovet.

4.1. **SR-arbejdslederens forhold**

SR-arbejdslederen melder til stationsbestyreren hvilke fortove/ nødudgange, der ikke kan benyttes som flugtveje, og foretager afmærkning af disse.

4.2. **Stationsbestyrerens forhold**

Stationsbestyreren skal notere i telegramjournalen, hvilke fortove/ nødudgange, der ikke kan benyttes som flugtvej, og underretter OCK.

5. **Stedlig dækning af sporspærring**

På banestrækningen Vigerslev-(Avedøre Havnevej) og (Bjæverskov)-Ringsted er der etableret udstyr til stedlig dækning af sporspærringer ved kunstig besættelse.

Indkobling af stedlig dækning sker fra betjeningsboks mærket ”Kunstig besættelse”.

Se plan 1.

Der findes betjeningsbokse på

- U-signalerne i henholdsvis Vigerslev og Ringsted

- sikringshytten i km 8,6 ved Avedøre Havnvej

- sikringshytten i km 57,7 ved Adamshøj.

Dækslet på boksen er aflåst med hængelås.

Betjening må kun ske efter aftale med stationsbestyreren.

Stationsbestyreren skal foretage dækning jf. SODB.

I boksen findes et tableau og en betjeningsknap (drejeafbryder) til ind- og udkobling af stedlig dækning. Tableauet lyser gult, når stedlig dækning er indkoblet fra den pågældende boks. Der er således kun lys i tableauet i den boks, hvorfra stedlig dækning er indkoblet. Tableauet er dubleret (udvendigt) på begge sider af betjeningsboksene.

Stedlig dækning kan etableres fra én eller fra begge betjeningsbokse for samme spor

5.1. Etablering af stedlig dækning

Indkobling af stedlig dækning sker ved at dreje betjeningsknappen i en vilkårlig boks for det pågældende spor til stilling ”Kunstig besættelse”.

Når stedlig dækning er indkoblet, bliver det indikeret for stationsbestyreren ved, at strækningens blokafsnit i det pågældende hovedspor viser besat.

Samtidig vil tableauet i boksen lyse gult.

SR-arbejdslederen skal få bekræftet hos stationsbestyreren, at stedlig dækning er aktiveret.

5.2. Fjernelse af stedlig dækning

Fjernelse af stedlig dækning sker ved at dreje betjeningsknappen tilbage til stilling ”Normal stilling”.

Hovedsporet indikeres frit hos stationsbestyreren, og tableauet vil slukke.

Hvis stedlig dækning er aktiveret fra begge bokse for samme spor, skal de tilsvarende betjeningsknapper drejes for at fjerne den kunstige besættelse.

SR-arbejdslederen indhenter bekræftelse hos stationsbestyreren på, at stedlig dækning er udkoblet.

5.3. Skinnekørende materiel

Under indkoblet stedlig dækning er akseltællerne fortsat aktive, hvilket betyder, at der kan opstå akseltælleruorden ved arbejde med skinnekørende materiel hen over akseltællerhovederne.

Plan 1

Stedlig dækning udkoblet:





Stedlig dækning indkoblet:





Vigerslev.
Rangering mellem Vigerslev og København Syd

1. **Almindelige bestemmelser**

Kørsel mellem Vigerslev og København Syd sker som rangering.

Rangering til København Syd sker gennem sporskifte 101b.

Systemgrænsen mod København Syd er markeret med SR-mærke 17.43. ”Strækning med ORS begynder” anbragt efter sporskifte 101b.

Rangering mellem Vigerslev og København Syd skal aftales mellem stationsbestyreren og trafikklederen.

Rangering frem mod systemgrænsen må kun ske efter tilladelse fra trafikklederen.

Rangering til og fra København Syd foregår efter mundtlig tilladelse samt eventuelt ”Signalet annulleret”.

2. **Rangering fra Vigerslev til København Syd**

2.1. **Rangerlederens forhold**

Rangerlederen aftaler rangering mod København Syd med stationsbestyreren.

Senest foran systemgrænsen skal rangerlederen indhente tilladelse til den videre rangering hos trafikklederen.

3. **Rangering fra København Syd til Vigerslev**

3.1. **Rangerlederens forhold**

Senest foran systemgrænsen skal rangerlederen indhente tilladelse til den videre rangering hos stationsbestyreren.

Østerport.
Kørsel og infrastrukturarbejder mellem Østerport og Svanemøllen

1. Almindelige bestemmelser

Strækningen mellem Østerport og Svanemøllen opdeles af SR-mærke 17.43. ”Strækning med ORS begynder” henholdsvis med mærket ”Strækning med SR begynder”.

Systemgrænsen er for køreretning mod Svanemøllen markeret med SR-mærke 17.43. ”Strækning med ORS begynder”.

For køreretning mod Østerport er systemgrænsen markeret med følgende mærke ”Strækning med SR begynder”:



Mærket markerer systemgrænsen ved kørsel fra Svanemøllen mod Østerport. Efter passage af mærket sker kørsel efter reglerne i SR.

Kørsel mellem Østerport og Svanemøllen sker som rangering.

Hastigheden må ved rangering ikke overstige 25 km/t.

Rangering mellem Østerport og Svanemøllen skal aftales mellem stationsbestyreren og trafiklederen.

Rangering mellem Østerport og Svanemøllen foregår efter mundtlige tilladelse.

Når der i SR nævnes nabostationsbestyrer, omfatter det også trafiklederen.

2. Rangering fra Østerport til Svanemøllen

2.1. Rangerlederens forhold

Rangerlederen aftaler rangering mod Svanemøllen med stationsbestyreren.

Senest foran systemgrænsen skal rangerlederen indhente tilladelse til den videre rangering hos trafiklederen.

3. Rangering fra Svanemøllen til Østerport

3.1. Rangerlederens forhold

Senest foran systemgrænsen skal rangerlederen indhente tilladelse til den videre rangering hos stationsbestyreren.

4. Arbejde i spærret spor

4.1. Almindelige bestemmelser

Ved arbejde i spærret spor, skal der etableres sporspærring på begge sider af systemgrænsen.

Den SR-arbejdsleder, der har ansvaret for sporspærringen, skal være den samme person, som har ansvaret for sporspærringen på den anden side af systemgrænsen.

Arbejdet må først påbegyndes, når der er etableret sporspærring på begge sider af systemgrænsen.

4.2. Etablering af sporspærring

Inden etablering af en sporspærring skal stationsbestyreren og trafiklederen træffe aftale herom.

Sporspærring etableres herefter på følgende måde

- SR-arbejdslederen anmoder stationsbestyreren om etablering af en sporspærring
- SR-arbejdslederen etablerer sporspærring på den anden side af systemgrænsen jf. ORS.

4.3. Rangering forbi systemgrænsen

Når der er etableret sporspærring på begge sider af systemgrænsen, må rangering forbi systemgrænsen, efter aftale med SR-arbejdslederen, ske uden yderligere tilladelse fra stationsbestyreren henholdsvis trafiklederen.

4.4. Ophævelse af sporspærring

Inden en sporspærring kan ophæves, skal SR-arbejdslederen sikre, at sporet er frit og farbart jf. SR § 73 punkt 4.7.1.1.

Sporspærring ophæves herefter på følgende måde

- SR-arbejdslederen ophæver sporspærringen på den anden side af systemgrænsen jf. ORS

- SR-arbejdslederen anmoder stationsbestyreren om ophævelse af sporspærringen.

SR-arbejdslederen underretter herefter den stationsbestyrer eller trafikleder, hvor sporspærringen er ophævet sidst om, at begge sporspærringer er ophævet.

København H - Østerport.
Nedbrud, uheld og ulykker i Boulevardtunnelen

1. **Definitioner**

Boulevardtunnelen ligger i km 0,776-2,282 mellem København H (Kh) og Østerport (Kk).

Tunnelen består af to tunnelrør med to spor i hvert rør

- sporene for fjerntog, TIB strækning 10, er beliggende i det østlige tunnelrør og benævnes 1. og 2. hovedspor.

- sporene på S-banen, strækning 820, er beliggende i det vestlige tunnelrør og benævnes 3. og 4. hsp København H-Østerport.

Nørreport T (Kn) er beliggende i km 1,5.

De to tunnelrør består, jf. plan 1, af seks afsnit

- afsnit syd nær og fjern

- Nørreport T nær og fjern

- afsnit nord nær og fjern

I væggen mellem de to tunnelrør findes åbninger, der anvendes som flugtveje.

Fjernbanen fjernstyres fra FC København og S-banen fra Trafikkontrolcenter S-bane (TCC Øst).

2. **Tognedbrud**

Ved nedbrud på tog i et af tunnelafsnittene skal passagererne blive i det nedbrudte tog for at afvente viderebefordring.

Hvis toget holder helt eller delvist uden for perron, kan stationsbestyreren i FC København henholdsvis trafiklederen i TCC Øst dog beslutte, at toget skal evakueres, og at passagererne skal forlade tunnelen til fods og gå til Nørreport T eller ud af tunnelen.

3. **Uheld og ulykker**

Ved uheld, hvor passagerer er i fare (brand, røgudvikling, kemikalieudslip m.v.), skal passagererne evakueres hurtigst muligt.

En brand i tog i et af tunnelafnittene eller på Nørreport T vil medføre, at røgen spredes i tunnelens længderetning.

3.1. **Uheld og ulykker i tunnelafsnit syd eller nord**

Holder et tog stille med brand eller røgudvikling, skal evakuering også ske fra andre tog i det pågældende tunnelrørsafsnit samt fra tog i det pågældende tunnelrør på Nørreport T. Holder der tog i det modsatte tunnelrør, aftales evt. evakuering af passagerer fra disse tog med politiets indsatsleder.

Evakuering skal ske til det modsatte tunnelrør i forhold til uheldet gennem åbningerne i tunnelvæggen. Herfra går passagererne til Nørreport T eller ud af tunnelen.

3.2. **Uheld og ulykker på Nørreport T**

Holder et tog med brand eller røgudvikling på Nørreport T skal evakuering fra tog også ske i tunnelafsnittene på begge sider.

Evakuering af Nørreport T sker op til gadeniveau ad de sædvanlige trapper i overensstemmelse med flugtvejsskiltene. Ved brand må elevatorerne ikke benyttes.

Evakuering af tog på Nørreport T kan ske uden stationsbestyrerens tilladelse, men stationsbestyreren skal straks underrettes.

4. **Stationsbestyrerens forhold**

Når stationsbestyreren modtager melding om forhold, som kræver evakuering af tog eller redningsindsats i tunnelen, skal tog på vej mod tunnelen straks søges standset. Forankørende tog skal søges kørt ud af tunnelen.

Stationsbestyreren skal derefter hindre signalgivning til tunnelen, jf. SODB og anmode OCK om at tænde lyset i tunnelen.

Når toggangen er indstillet, underrettes toglederen.

Stationsbestyreren skal give lokomotivføreren tilladelse til evakuering af tog, der holder i tunnelafsnit syd eller nord. Tilladelsen skal indeholde anvisning på, om det modsatte tunnelrør skal anvendes, og om i hvilken retning passagererne skal gå.

Tilladelsen må først gives, når stationsbestyreren har sikret sig, at

- signalgivning til begge hovedspor i tunnelen er hindret, og alle tog holder stille
- melding er modtaget fra trafikklederen for det andet tunnelrør eller toglederen om, at signalgivning til begge hovedspor i det pågældende tunnelrør er hindret, og alle tog holder stille
- OCK har bekræftet, at lyset i tunnelen er tændt.

Foreligger der ikke umiddelbar fare for passagererne, desuden at

- toget til viderebefordring er klar i tunnelen.

Skal et plan- eller ekstratog anvendes til afhentning af passagerer i tunnelen, fremføres dette som hjælpetog, jf. SR § 89. Inden et tog kører ind i tunnelen for afhentning af passagerer, skal det så vidt muligt tømmes.

5. **Lokomotivførerens forhold**

Når stationsbestyrerens tilladelse til evakuering af toget foreligger, orienteres passagererne om, hvorvidt de skal blive i samme tunnelrør eller gå til det modsatte rør samt om, i hvilken retning de skal gå.

Lokomotivføreren skal blive på toget længst muligt for at sikre kommunikation med stationsbestyreren og for afbremsning af toget.

Hvis lokomotivføreren må forlade toget af sikkerhedshensyn, skal han afbremse toget, i muligt omfang også med skrue- eller fjederbremse, så det ikke kan komme i bevægelse.

6. **Togpersonalets forhold**

I tog med evakueringsansvarlig forestår denne evakueringen af toget efter lokomotivførerens anvisninger.

7. **Toglederens forhold**

Når melding foreligger om, at toggangen er standset i alle fire hovedspor, foranlediger toglederen kørestrømmen afbrudt i alle hovedspor mellem København H og Østerport, hvis dette er nødvendigt for redningsindsatsen.

Bekræftelse på

- at toggangen er standset

- at kørestrømmen er afbrudt (men ikke jordet) i alle fire hovedspor

gives af toglederen til alarmcentralen, der videregiver denne melding til indsatslederen.

Ved uheld og ulykker på Nørreport T underrettes Metroservice med henblik på at standse passagerstrømme fra metroen til Nørreport T.

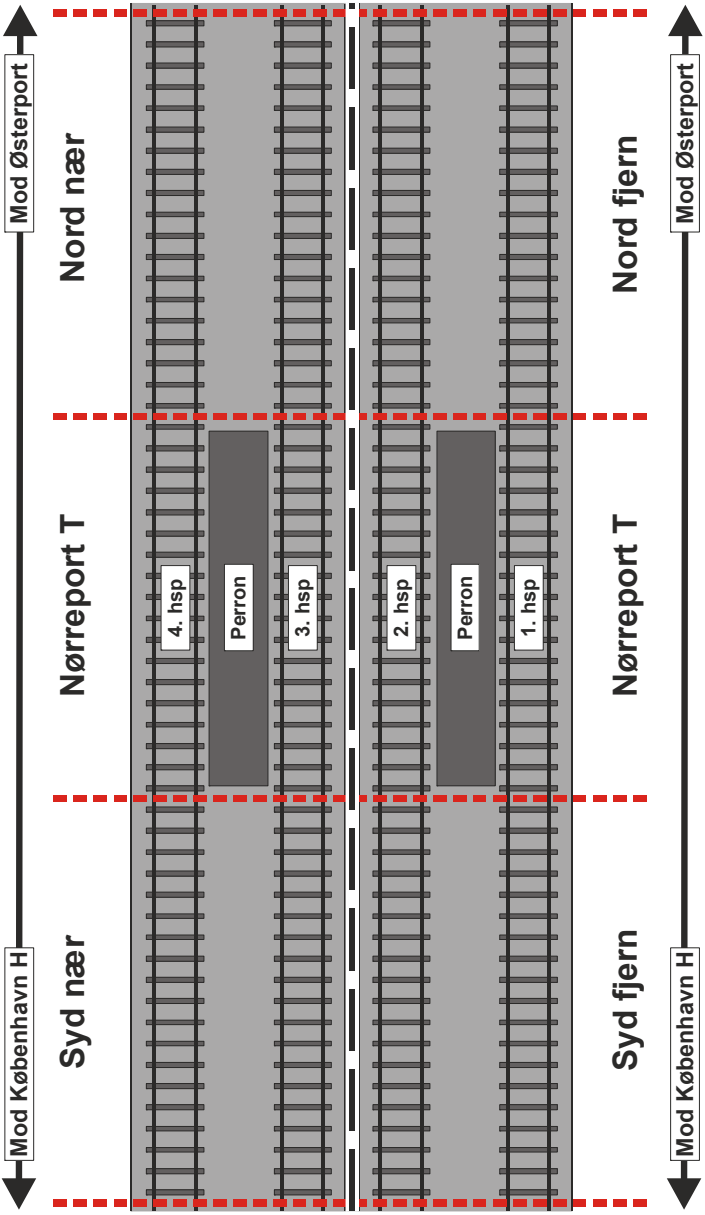
8. Disponering og aftaler med politiet

Efter uheld og ulykker, der har medført alarmering af redningsberedskabet, skal al kørsel i tunnelen aftales med politiets indsatsleder.

8.1. Genoptagelse af trafikken.

Genoptagelse af trafikken i de enkelte spor sker efter tilladelse fra politiets indsatsleder til toglederen, der videregiver tilladelsen til stationsbestyreren i FC København henholdsvis trafiklederen i TCC Øst.

Plan 1


Mod Østerport
Nord nær
Nørreport T
Syd nær
Mod København H
4. hsp
Perron
3. hsp
2. hsp
Perron
1. hsp
Nord fjern
Nørreport T
Syd fjern
Mod Østerport
Mod København H

Østerport. Rangering

1. **Almindelige bestemmelser**

1.1. **Gyldighedsområde**

Denne instruks gælder for Østerport station.

Grænsen mellem Østerport Fjern og Østerport Nær er spor 16.

Sporskifte 16a/b hører under Østerport fjern.

Sporskifte 15 hører under Østerport nær.

1.2. **Sporbenævnelser**

Spor 21, 22, 23 og 62 benævnes som vendespor.

Spor 29, 30, 31, 32, 33 og 34 benævnes som P-risten.

Placering af køretøjer fremgår af arbejdsplanen.

1.3. **Stedbetjeningskontakter**

Der er stedbetjeningskontakter ved alle centralbetjente sporskifter.

1.4. **Kørestrøm**

Der er ikke kørestrøm i

- sporstykket fra U-signal Å til I-signal Ø

- spor 16 og 29.

1.5. **Tilsluttende sporforbindelser**

Rangering mellem Østerport Fjern og Østerport Nær sker via sporskifte 16a/b til spor 16.

2. **Regler for rangeringens gennemførelse**

2.1. **Henstilling af køretøjer**

Der må kun henstilles køretøjer i spor 16 efter aftale med stationsbestyreren.

2.2. **Betjening af sporskifter og rangering i P-risten**

P-risten er beliggende efter Dv-signal 612 mod vest.

P-risten er udstyret med sporskifteomstillingsanlæg.

For betjening af sporskifteomstillingsanlæg henvises til SIN-G instruks 11.

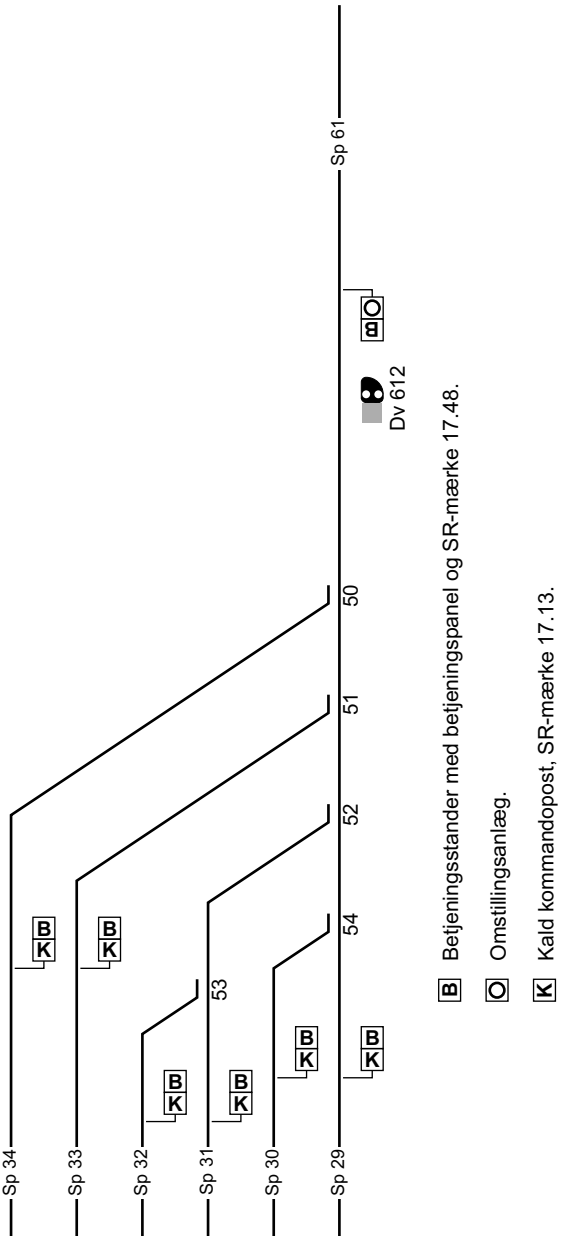
Ved kørsel ud af P-risten er grænsen ved Dv-signal 612.

2.3. Forsyningsanlæg

Forsyningsanlægget er beliggende i spor 61 mellem PU N61 og PU T61.

Der må ikke forsynes køretøjer, uden at det i hvert enkelt tilfælde er aftalt med stationsbestyreren.

Plan 1


Sp 61
Dv 612
50
51
52
53
54
Sp 34
Sp 33
Sp 32
Sp 31
Sp 30
Sp 29
B Betjeningsstander med betjeningspanel og SR-mærke 17.48.
O Omstillingsanlæg.
K Kald kommandopost, SR-mærke 17.13.

Helgoland. Togenes afgang (SR § 50)

1. **Fælles PU-signal**

   Fælles for sporene 3 - 5, 7 - 11 og 13 - 15 er der efter sporenes sammenløb opstillet et PU-signal.

2. **Særligt lysafgangssignal**

   Da der ikke er opstillet PU-signaler i de pågældende spor, er der i stedet anbragt særlige lysafgangssignaler, som ved fast lys angiver, for hvilket spor der er foretaget signalgivning for udkørsel.

   Inden et tog afgår, skal lokomotivføreren sikre sig, at lysafgangssignalet for det pågældende spor er tændt.

Helgoland. Rangering

1. **Almindelige bestemmelser**

1.1. **Gyldighedsområde**

Denne instruks gælder for Helgoland station undtagen depotværkstedets område på nordøstsiden af broen under spor 1, afgrænset af den nordlige tunnelportal henholdsvis PU G30.

1.2. **Rangering i områder med offentlig og anden færdsel**

Overgang med varslingsanlæg findes over spor 1.

1.3. **Hastighed**

Højst tilladte hastighed er 25 km/t

1.4. **Kørestrøm**

Der er køreledning i alle spor.

2. **Regler for rangeringens gennemførelse**

2.1. **Betjening af sporskifter i omstillingsanlæg**

Sporskifterne 27, 28, 31, 32, 34, 36, 37, 38 og 39 indgår i et sporskifteomstillingsanlæg, jf. plan 1. For betjening af sporskifteomstillingsanlæg henvises til SIN-G instruks 11.

2.2. **Rangering til og fra spor 3a**

2.2.1. **Rangering til spor 3a**

Rangertrækkets maksimale længde er 160 meter.

Såfremt der foregår flere rangerbevægelser i området, skal rangerlederne indbyrdes koordinere disse.

2.2.2. **Rangering fra spor 3a**

Rangerlederen indhenter tilladelse hos stationsbestyreren, når rangertrækket holder ved SR-mærke 17.13, ”Stop for farepunkt” med teksten ”Kald kmp”.

Først, når stationsbestyrerens tilladelse foreligger, må rangerlederen indstille en rangerrute.

Tilladelse til rangering til togvejsspor gælder, medmindre andet er aftalt, frem til SR-mærke 17.18, ”S”, i det pågældende spor.

Tilladelse til rangering til spor 11 gælder frem til 10 meter før vaskehallen.

2.3. **Rangering gennem vaskehal**

Kørsel gennem vaskehallen må kun finde sted i retning fra syd mod nord.

Foran vaskehallens sydlige port er opstillet et højt DV-signal. Signalet kan være slukket. Alle rangerbevægelser, som skal igennem vaskehallen, skal standse foran porten, uanset DV-signalets stilling.

Tilladelse til rangering ind i og gennem hallen gives af DSB klargøringspersonale, en rangerleder fra DSB Klargøring eller vagthavende driftsleder, DSB.

Tilladelse skal indhentes, uanset om der udelukkende rangeres igennem hallen, eller om der skal vaskes undervejs.

Højst tilladte hastighed gennem vaskehallen er 10 km/t.

Fra vaskehallen må der uden yderligere tilladelse rangeres frem til SR-mærke 17.48, ”Stands for indstilling af rangerrute”, placeret på betjeningsstander for omstillingsanlæg.

2.4. **Rangering fra spor 30 til depotværkstedet**

Tog, som er ankommet i spor 30 og holder ved SR-mærke 17.12, ”Stop”, får tilladelse til den videre rangering af en rangerleder fra depotværkstedet.

2.5. **Øvrig rangering**

Tilladelse til rangering indhentes hos stationsbestyreren i hvert enkelt tilfælde.

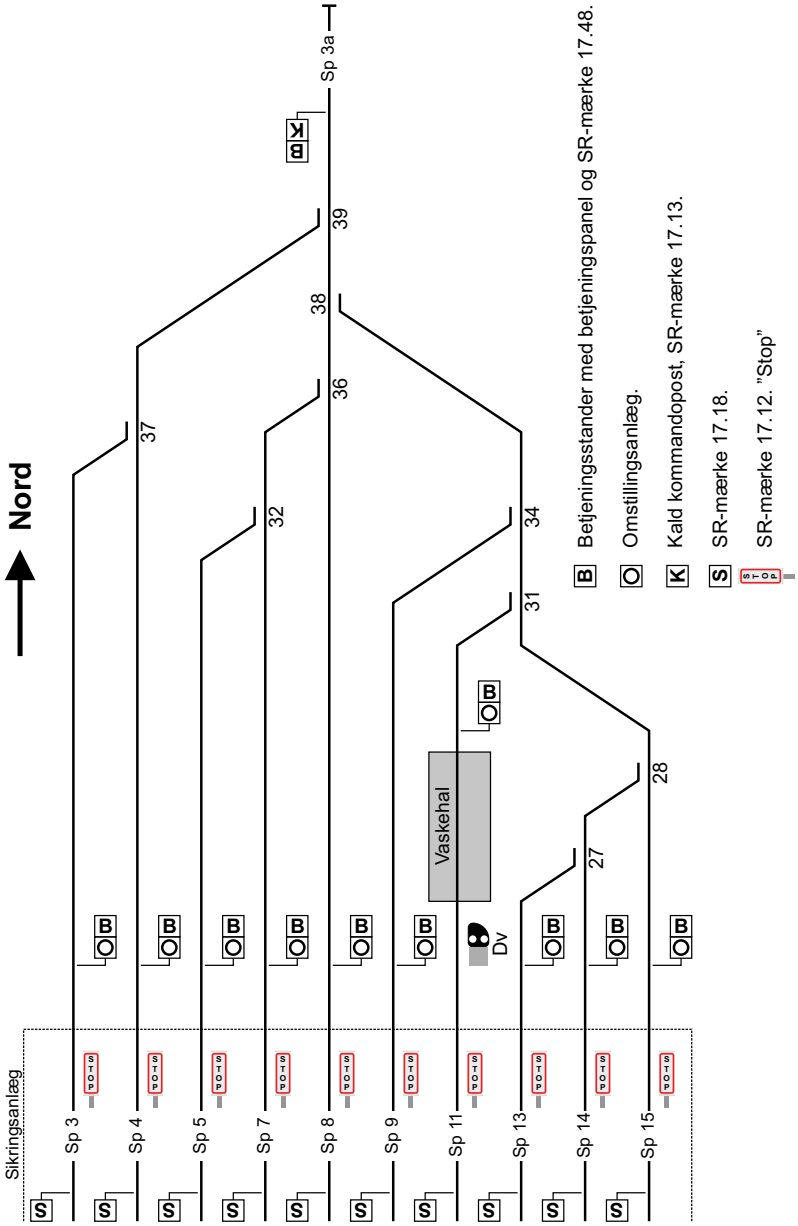
2.6. **Rangerlederens forhold**

Rangerlederen giver melding om rangeringens afslutning i tilfælde, hvor stationsbestyreren anmoder om det.

2.7. **Stationsbestyrerens forhold**

Tilladelse til indstilling af en rangerrute fra spor 3a til et togvejsspor må kun gives, når der ikke er signalgivning for indkørsel til det pågældende spor.

Plan 1


Nord
Sikringsanlæg
Sp 3
Sp 4
Sp 5
Sp 7
Sp 8
Sp 9
Sp 11
Sp 13
Sp 14
Sp 15
Sp 3a
Vaskehal
Dv
37
32
36
38
39
34
31
27
28
B Betjeningsstander med betjeningspanel og SR-mærke 17.48.
O Omstillingsanlæg.
K Kald kommandopost, SR-mærke 17.13.
S SR-mærke 17.18.
SR-mærke 17.12. "Stop"

Ledig

Helsingør. Rangering

1. Almindelige bestemmelser

1.1. Gyldighedsområde

Denne instruks gælder for Helsingør station.

1.2. Benævnelser og afgrænsninger

Sporstykket mellem sporskifte 111 og sporstopper benævnes ”Udtrækket”.

Sporstykket mellem U-signal ”B” og DV-signal ”H” benævnes ”Afgangen”.

1.3. Opstillingsspor

Sporene P1, P2, P3, 12, 14 nord, 15, 16 Syd, 16 Nord, 17, 18 og 19 er opstillingsspor.

Placering af køretøjer fremgår af arbejdsplanen.

1.4. Rangering i områder med offentlig og anden færdsel

Perronovergange uden traktorvejssignal findes ved sporene:

1, 2, 3, 12, 13, 14, 15, 16, 31, 32, 33, 34, P1, P2 og P3.

1.5. Stedbetjeningskontakter

Der er stedbetjeningskontakter ved følgende sporskifter:

102 a/b, 107, 108, 109, 110a/b, 111, 113, 116 og 121 a/b.

1.6. Hastighed

Højst tilladte hastighed i alle sidespor er 10 km/t.

1.7. Kørestrøm

Der er kørestrøm i alle spor undtagen spor 20 og ”Udtrækket”.

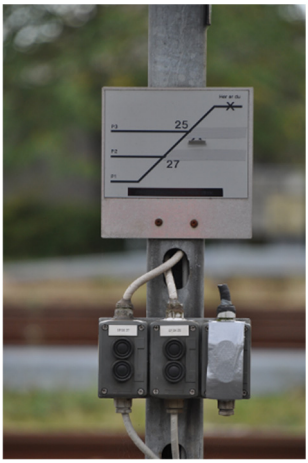
1.8. Betjening af sporskifter

1.8.1. El-stedbetjente sporskifter

Sporskifterne 18, 25, 26, 27 og 33 er el-stedbetjente. De er forsynet med identifikationsnummer ved sporskiftet og har tilhørende betjeningstander.

Eks:





Betjeningsstander er placeret på begge sider af sporskifterne.

Sporskifterne omstilles fra betjeningsknapper øverst på standeren.

Betjeningsknapper er dubleret nederst på betjeningsstanderen.

Betjeningsstander har to betjeningsknapper, H og V, til omstilling af sporskifter til henholdsvis højre og venstre gren.

Der er ingen kontroltableau, og sporskifterne må kun passeres, når tungetilslutning er kontrolleret ved direkte eftersyn.

Sporskifterne er ikke forsynet med SMUTO (Sikring Mod Utidig Omstilling). Omstilling må kun finde sted, når det ved direkte eftersyn er konstateret, at sporskiftet er frit.

2. Regler for rangeringens gennemførelse

2.1. DSBs forsyningsanlæg

Forsynings- og vaskeanlæg er beliggende ved spor 15.

Ved rangering i spor 15 er det forbudt at opholde sig udvendigt på vognene på grund af indskrænket fritrumsprofil.

SR-mærke 17.47 ”Ophold udvendigt på siden af køretøjer forbudt”, er placeret i sydenden af spor 15.

2.2. Kørsel mellem spor 4 og spor P2

2.2.1. Generelt

Når der ikke henstår materiel i spor P2, kan tog fra Grønnehave efter tilladelse fra stationsbestyreren anvende sporet til passagerudveksling.

Grænsen mellem Banedanmarks og Lokaltogs infrastruktur er markeret med SR-mærke 17.13, "Stop for farepunkt", med teksten "Kald kmp" for begge køreretninger.

For kørsel fra spor P2 mod spor 4 er desuden opsat SR-mærke 17.31., "Stop for el-tog".

2.2.2. Rangerlederens forhold

Inden passage af SR-mærke 17.13. "Stop for farepunkt", indhentes tilladelse til den videre rangering hos stationsbestyreren.

Tog mod Grønnehave, som har afgangstilladelse fra FC Hillerød, kan dog afgå uden tilladelse fra stationsbestyreren, selvom mærket passeres.

Rangertræk fra spor P2 skal standse senest ved SR-mærke 17.13. "Stop for farepunkt", med teksten "Kald FC Hillerød" placeret for enden af perronen.

2.2.2.1. Henstående køretøjer

Henstilling af køretøjer i spor P2 sker efter aftale med stationsbestyreren.

Henstilles undtagelsesvist køretøjer i spor P2, som ikke kan afbremses med automatisk virkende fjederbremse, skal der anbringes en dobbelt hemsko, der forhindrer utilsigtet bevægelse mod spor 4.

2.2.3. Stationsbestyrerens forhold

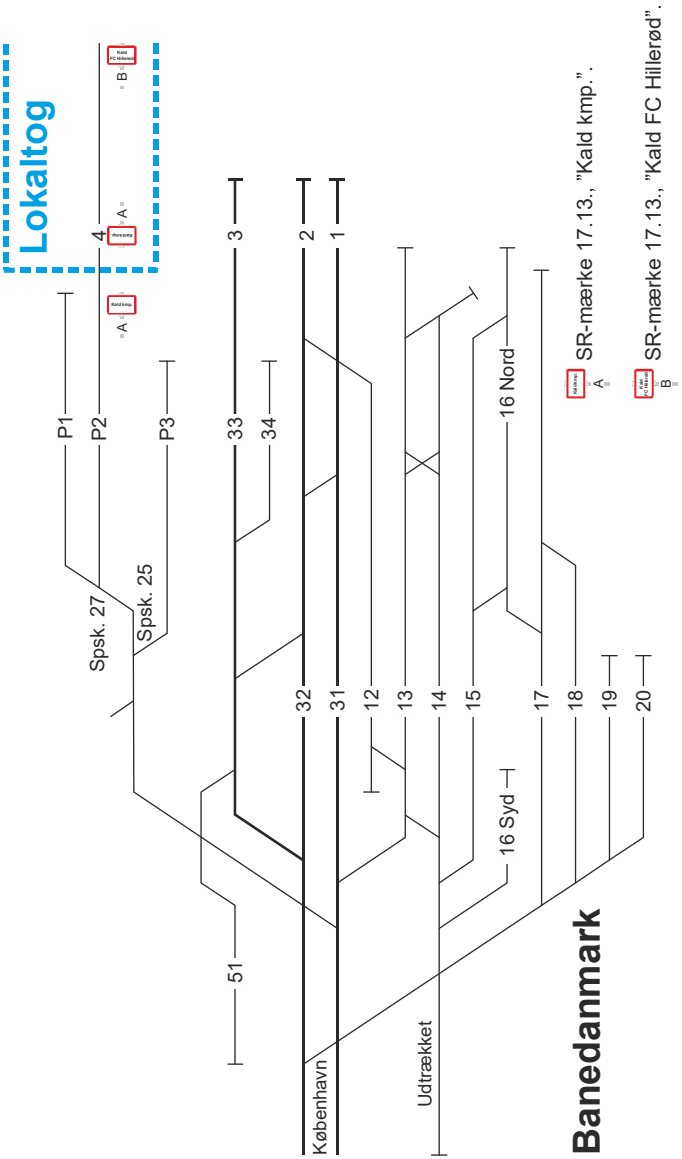
Inden der gives tilladelse til passage af SR-mærke 17.13. "Stop for farepunkt", i retning mod spor 4, skal det ved kontakt til FC Hillerød sikres, at der ikke er tog eller rangerbevægelser på vej i modsat retning.

3. Særlige krav

Der må ikke henstilles lokomotiv eller togsæt i spor 34.

På- og afstigning af køretøjer i spor 51 skal foregå væk fra nabospor mod Snekkersten.

Plan 1


Lokaltog
P1
P2
P3
4
Spsk. 27
Spsk. 25
33
34
3
2
1
32
31
12
13
14
15
16 Nord
17
18
19
20
16 Syd
51
København
Udtrækket
Banedanmark
SR-mærke 17.13., "Kald kmp.".
A
SR-mærke 17.13., "Kald FC Hillerød".
B

København H/Vigerslev - Peberholm. Sikkerhedsbestemmelser

1. Tunneler

1.1. Beskrivelse af Sydhavnsgadetunnelen

Sydhavnsgadetunnelen består af ét tunnelrør og ligger i km 2,7 - 4,5. Tunnelen ligger på banestykket Bavnehøj-Kalvebod.

Der er nødtelefoner og brandtryk. Flugtvejsskilte viser retning og afstand til nærmeste nødudgang.

1.2. Beskrivelse af Tårnbytunnelen

Tårnbytunnelen består af ét tunnelrør og ligger i km 8,4 - 9,1. Tunnelen ligger på banestykket Kalvebod-Københavns Lufthavn Kastrup.

Der er nødtelefoner og brandtryk. Flugtvejsskilte viser retning og afstand til nærmeste nødudgang.

1.3. Beskrivelse af Kastruptunnelen

Kastruptunnelen består af to tunnelrør. Spor 11 og spor 12 i km 11,1 - 11,4 ligger i det ene tunnelrør, og spor 1 og spor 2 i km 11,1 - 12,7 ligger i det andet tunnelrør. Tunnelen ligger på Københavns Lufthavn Kastrup.

Der er nødtelefoner og brandtryk. Flugtvejsskilte viser retning og afstand til nærmeste nødudgang.

1.4. Beskrivelse af Øresundstunnelen

Øresundstunnelen består af to tunnelrør og ligger i km 13,5 - 17,5. Tunnelen ligger på Københavns Lufthavn Kastrup og banestykket Københavns Lufthavn Kastrup-Peberholm. De første 300 meter, der ligger på Københavns Lufthavn Kastrup, består dog kun af et tunnelrør.

Der findes nøddøre mellem jernbanetunnelrørene, samt det ene jernbanetunnelrør og vejtunnelrøret.

I tunnelen er nøddørene ikke aflåst mellem de to jernbanetunnelrør, samt jernbanetunnelrøret og vejtunnelrøret.

Det er kun rednings- og politimyndigheder, der kan åbne nøddørene fra vejtunnelrøret mod jernbanetunnelrøret.

Alle tekniske installationer i Øresundstunnelen overvåges og styres fra Trafikcenteret (ØSB-TC), som er beliggende i Lernacken i Sverige.

Der er for strækningen Københavns Lufthavn Kastrup-Lernacken et computerbaseret alarmeringssystem benævnt COMBAS-Ø.

Rednings- og politimyndighederne i Danmark og Sverige, stationsbestyreren i FC København, Trafikcentralen Malmø og ØSB-TC har adgang til COMBAS-Ø.

Der er nødtelefoner og brandtryk. Flugtvejsskilte viser retning og afstand til nærmeste nødudgang.

1.5. **Tænding af tunnelbelysning**

I Sydhavnsgade-, Tårnby-, og Kastruptunnelen kan stationsbestyreren tænde for lyset.

I Øresundstunnelen kan Trafikcenteret i Lernacken (ØSB-TC) tænde for lyset.

2. **Tunnelafstand**

2.1. **Sydhavnsgadetunnelen**

Tunnelafstand fastsættes mellem

- U-signal L i Bavnehøj og DV-signal D11 i Kalvebod

- U-signal M i Bavnehøj og DV-signal D21 i Kalvebod.

2.2. **Øresundstunnelen**

Tunnelafstand fastsættes mellem

- mærke “Frispor” ved sporskifte 11 i Københavns Lufthavn Kastrup og stationsgrænsen til Peberholm

- mærke “Frispor” ved sporskifte 12 i Københavns Lufthavn Kastrup og stationsgrænsen til Peberholm.

3. **Betjeningsforhold**

Betjeningspladsen for sikringsanlægget i Kalvebod befinder sig i Københavns Lufthavn Kastrup. Kalvebod betragtes derfor som fjernstyret, også ved MU-drift.

4. Vognkontrolanlæg

4.1. Placering

Der er vognkontrolanlæg i km 5.2 på Kalvebod efter U-signalerne mod Københavns Lufthavn Kastrup.

4.2. Fejl på vognkontrolanlæg

Såfremt hele eller dele af vognkontrolanlægget er ude af drift, skal stationsbestyreren underrette lokomotivføreren i godstog på vej mod Øresundstunnelen om, at toget skal fremføres med højst 40 km/t gennem Københavns Lufthavn Kastrup.

5. Kørsel på banestrækningen København H/Vigerslev-Peberholm

5.1. Bremseprocent

Bremseprocenten skal være mindst 60.

5.2. Radio

5.2.1. Skift mellem dansk og svensk GSM-R-netværk

5.2.1.1. Køreretning mod Københavns Lufthavn Kastrup/Sverige

Tog, der kun kører til Københavns Lufthavn Kastrup, skifter ikke GSM-R-netværk.

For tog, der fortsætter til Sverige, skiftes der til svensk GSM-R-netværk i km 8,8. Skiftet er markeret med SR-mærke 17.49. (S).



Bliver toget ikke korrekt registreret på svensk GSM-R-netværk, skal lokomotivføreren standse toget, inden kørsel ind i Øresundstunnelen, og underrette stationsbestyreren jf. SIN-G instruks 17.

Indtil systemskiftet på Peberholm, fortsætter toget under dansk trafikstyring og danske regler, hvilket er markeret med SR-mærke 17.49. (DK) forsynet med en rød kant.



5.2.1.2. Køreretning mod Danmark

Efter passage af systemskiftet på Peberholm, kører tog under dansk trafikstyring og danske regler, men fortsætter på svensk GSM-R-netværk. Dette er markeret med SR-mærke 17.49. (DK) forsynet med rød kant.



Skift til dansk GSM-R-netværk sker i km 10,3 på Københavns Lufthavn Kastrup station, hvilket er markeret med SR-mærke 17.49. (DK).



Bliver toget ikke korrekt registreret på dansk GSM-R-netværk, må tog fremføres jf. SR § 32.

Tog, der udgår fra Københavns Lufthavn Kastrup, skal tilmeldes på dansk GSM-R-netværk.

5.2.2. Københavns Lufthavn Kastrup-Peberholm

Tog uden virksom radio må ikke afgå fra Københavns Lufthavn Kastrup mod Peberholm henholdsvis Peberholm mod Københavns Lufthavn Kastrup.

5.3. **Restriktioner ved kraftig vind**

Trafikcentralen Malmø kan anmode stationsbestyreren om, at underrette lokomotivføreren på godstog om kørsel med nedsat hastighed ved vindrestriktioner på broen, inden afgangstilladelse fra Københavns Lufthavn Kastrup.

6. **Fejl ved køretøjer**

6.1. **Fejl ved det gennemgående bremsesystem eller køretøjer efter slutbremsen**

I tilfælde af fejl ved det gennemgående bremsesystem under togfremførsel må køretøjer efter slutbremsen ikke befordres mellem København H/Vigerslev og Peberholm.

Opstår fejlen på strækningen København H/Vigerslev-Peberholm

- skal der så vidt muligt køres i tunnelafstand efter toget
- må der ikke være passagerer i køretøjerne efter slutbremsen
- må toget fremføres med højst 40 km/t til København H, Vigerslev henholdsvis Københavns Lufthavn Kastrup.

6.2. **Nødbremseoverstropning, togbelysning, samtaleanlæg og højttaleranlæg**

Hvis

- nødbremseoverstropning
- togbelysning
- samtaleanlæg
- højttaleranlæg

ikke er virksomt i et eller flere køretøjer, skal stationsbestyreren straks underrettes, og der må ikke være passagerer i pågældende køretøj ved kørsel i Sydhavnsgade-, Tårnby-, Kastrup- eller Øresundstunnelen.

Når stationsbestyreren er underrettet, skal der så vidt muligt sikres tunnelafstand foran og efter toget.

Hvis nødbremseoverstropning ikke er virksomt i toget, må personførende tog ikke køre gennem Sydhavnsgade- eller Øresundstunnelen.

Hvis togbelysning, samtaleanlæg eller højttaleranlæg ikke er virksomt i toget, må personførende tog ikke afgå fra København H henholdsvis Københavns Lufthavn Kastrup.

6.3. **Fejl på Radio**

6.3.1. **Københavns Lufthavn Kastrup-Peberholm**

Såfremt der efter afgang fra Københavns Lufthavn Kastrup henholdsvis Peberholm opstår fejl på GSM-R radioen, skal stationsbestyreren så vidt muligt sikre stationsafstand foran og efter toget.

7. **Togfølge og sporbenyttelse**

7.1. **Tog uden virksomt mobilt togkontrolanlæg**

Tog uden virksomt mobilt togkontrolanlæg må ikke afsendes

- fra Vigerslev henholdsvis København H mod Kalvebod

- fra Københavns Lufthavn Kastrup mod Kalvebod eller mod Peberholm.

Hvis det efter afgang bliver nødvendigt at udkoble det mobile togkontrolanlæg, skal stationsbestyreren sikre tunnelafstand foran toget.

7.2. **Arbejdskøretøjer**

Arbejdskøretøjer skal køre med tunnelafstand i Sydhavnsgade- og Øresundstunnelen.

7.3. **Godstog**

7.3.1. **Sydhavnsgadetunnelen**

Hvis ekspedition via Vigerslev er forhindret på grund af

- manglende kontrol på sporskifter

- sporspærring

- tognedbrud

- uheld,

må godstog ekspederes gennem Sydhavnsgadetunnelen, når

- der er tunnelafstand foran og efter godstoget

- der ikke samtidig er personførende tog i nabosporet

- lokomotivføreren er underrettet om, at toget må fremføres med højst 40 km/t gennem Sydhavnsgadetunnelen.

Hvis godstoget befordrer vogne med fareseddel 1, 1.5 eller 1.6, skal stationsbestyreren hindre signalgivningen jf. SODB til det hovedspor, der ikke benyttes af godstoget.

7.3.2. Tårnbytunnelen

Tog, der befordrer RID fareseddel 1, 1.5 eller 1.6, skal køre med tunnelafstand, og der må ikke samtidig være tog i nabosporet.

7.3.3. Kastruptunnelen

Når godstog benytter spor 1 eller spor 2 på Københavns Lufthavn Kastrup, skal stationsbestyreren sikre, at lokomotivføreren underrettes om, at toget kun må fremføres med højst 60 km/t i den del af Københavns Lufthavn Kastrup, der ligger i Kastruptunnelen.

Hvis al toggang i begge køreretninger skal afvikles i spor 1 og spor 2, skal stationsbestyreren endvidere sikre, at der er foretaget signalgivning for udkørsel frem til SU-signalet, i det spor godstoget benytter.

7.3.4. Øresundstunnelen

Tog, der befordrer RID fareseddel 1, 1.5 eller 1.6, skal køre med tunnelafstand, og der må ikke samtidig være tog i nabosporet.

Stationsbestyreren skal hindre signalgivningen jf. SODB, til det hovedspor, der ikke benyttes af godstoget, indtil det har passeret Øresundstunnelen.

7.4. Afsendelse af tog fra Peberholm

Trafikcentralen Malmø skal indhente tilladelse hos stationsbestyreren i FC København inden der afsendes

- godstog
- arbejdskøretøjer
- tog med fejl på nødbremseoverstropning, togbelysning, samtale- eller højtaleranlæg
- tog med fejl ved trykluftsbremsen eller vogne efter slutbremsen
- tog med udkoblet ATC.

Tilladelse fra stationsbestyreren gives ved melding: ”Tog ….. (tognummer) må afsendes til hovedspor … (hovedsporsnummer). Det er .... (navn), FC Kastrup.

7.5. Ankomstmelding

Når der skal køres med tunnelafstand fra Peberholm mod Københavns Lufthavn Kastrup, skal stationsbestyreren give ankomstmelding til Trafikcentralen Malmø, når toget har passeret sporskifte 11 henholdsvis sporskifte 12 på Københavns Lufthavn Kastrup.

Ankomstmeldingen gives ved melding: ”Tog ….. (tognummer) er ankommet til Københavns Lufthavn Kastrup. Det er ….. (navn), FC Kastrup”.

8. Infrastruktur- og vedligeholdelsesarbejder

8.1. Almindelige bestemmelser

I tilslutning til SR gælder, at alt arbejde og færden i tunneler eller områder med lodrette vægge kræver sporspærring.

Undtaget fra krav om sporspærring er dog færden på fortov i

- Tårnbytunnelen 1. hovedspor fra km 8,7 til km 8,9
- Københavns Lufthavn Kastrup spor 1 og spor 2 fra km 11,0 til km 12,5
- Københavns Lufthavn Kastrup spor 41 og spor 42.

I Sydhavnsgade- og Kastruptunnelen spor 1 og spor 2 må to naboflugtveje ikke planlægges spærret på samme tid. I tunneler, der består af ét rør, kræver arbejde på et fortov kun sporspærring i sporet nærmest fortovet.

SR-arbejdslederen skal melde til stationsbestyreren, hvis flugtvejsdøre/nøddøre eller fortove ikke kan benyttes som flugtvej henholdsvis adgangsvej for redningsberedskabet.

8.2. Øresundstunnelen

8.2.1. Stedlig dækning af det spærrede spor

Når der skal foretages dækning af et spærret hovedspor i Øresundstunnelen, skal det ske fra særlige betjeningsbokse.

Boksene findes tre steder for hvert hovedspor ved

- I-signalerne til Københavns Lufthavn Kastrup

- tunnelmunding på Peberholm

- I-signalerne til Peberholm.

I boksen findes et tableau og en betjeningsknap.

Dækslet på boksen er aflåst med en hængelås.

8.2.1.1. Etablering af stedlig dækning

Indkoblingen af dækning sker ved tryk på betjeningsknappen i en vilkårlig boks.

Når stedlig dækning er indkoblet, bliver det indikeret for stationsbestyreren ved, at begge blokafsnit i det pågældende hovedspor viser besat. Samtidig vil tableauet i boksen lyse gult.

SR-arbejdslederen skal få bekræftet hos stationsbestyreren, at dækningen er aktiveret.





8.2.1.2. Fjernelse af stedlig dækning

Fjernelse af stedlig dækning sker ved at trykke på samme betjeningsknap som ved indkoblingen.

Hovedsporet vil indikere frit for stationsbestyreren, og tableauet vil slukke.

SR-arbejdslederen skal få bekræftet hos stationsbestyreren, at dækningen er fjernet.

Hvis dækningen er aktiveret fra flere bokse, skal de tilsvarende betjeningsknapper trykkes ind for at fjerne dækningen.

Københavns Lufthavn Kastrup. Rangering

1. Almindelige bestemmelser

1.1. Gyldighedsområde

Denne instruks gælder for Københavns Lufthavn Kastrup station eksklusiv Klargøringscenter Kastrup (KAC).

Grænsen mellem stationen og KAC er SR-mærke 17.17., "Endepunkt for rangering for signal", henholdsvis DV-signalerne D312-D362.

1.2. Stedbetjeningskontakter

Der er stedbetjeningskontakter ved samtlige centralbetjente sporskifter.

1.3. Kørestrøm

Der er kørestrøm i samtlige spor, undtagen spor 29 og spor 30.

2. Regler for rangeringens gennemførelse

2.1. Hastighed i spor 29 og 30

Den højst tilladte hastighed i spor 29 og spor 30 er 20 km/t.

2.2. Rangering til og fra KAC

2.2.1. Rangering til KAC

Rangertræk ekspederes gennem spor 31, medmindre andet er aftalt med jernbanevirksomheden.

2.2.2. Rangering fra KAC

Lokomotivføreren skal klargøre togkontrolanlægget til togkørsel senest foran PU-signal P312, P322, P332, P342, P352 eller P362.

Rangertræk ekspederes gennem spor 33, medmindre andet er aftalt med jernbanevirksomheden.

2.3. Fritrumsprofil for rangerpersonale

Ved rangering i spor 29, mod sporskifte 54 samt fra sporskifte 54 mod spor 29, er det ikke tilladt at opholde sig udvendigt på siden af køretøjer på grund af indskrænket fritrumsprofil ved passage af Københavns Lufthavns lysbro. Forholdet er angivet med SR-mærke 17.47.

København H/Hvidovre Fjern - (Peberholm). Nedbrudte tog, uheld og ulykker

1. Almindelige bestemmelser

Denne instruks gælder i tilslutning til SR §§ 89 og 90.

Hvis et tog er nedbrudt og ikke kan genoptage kørslen, skal toget evakueres for passagerer. Det nedbrudte tog må ikke evakueres, før hjælpetog eller vejtransport til viderebefordring er klar. Stationsbestyreren kan dog beslutte, at passagererne skal forlade tunnelen til fods.

Hvis lokomotivføreren opdager eller underrettes om brand, røgudvikling eller kemikalieudslip, skal toget så vidt det er muligt fortsætte ud af tunnelen til et sted aftalt med stationsbestyreren, hvor evakuering kan foretages, medmindre toget allerede holder ved eller kører mod en perron. Hvis toget standser foran et signal i stopstilling, skal toget evakueres.

Hvis lokomotivføreren opdager eller underrettes om en brand, der er ude af kontrol, eller kraftig røgudvikling, skal toget evakueres.

2. Nedbrudte tog og uheld

2.1. Underretning

Ved nedbrud på tog eller fejl på infrastruktur, der medfører, at tog ikke kan genoptage kørslen, skal stationsbestyreren underrette Teknisk Overvågning.

Ved nedbrud på tog eller fejl på infrastruktur i Øresundstunnelen, der medfører, at tog ikke kan genoptage kørslen, skal stationsbestyreren underrette ØSB-TC.

2.2. Evakuering af tog i en tunnel

2.2.1. Tilladelse til evakuering

Lokomotivføreren må kun evakuere toget efter tilladelse fra stationsbestyreren.

Stationsbestyreren skal forud for tilladelse til evakuering

- standse togtrafik i begge hovedspor og hindre signalgivningen jf. SODB
- få lyset tændt i berørte tunnelrør
- underrette Teknisk Overvågning om at toget skal evakueres, medmindre evakueringen skal ske i Øresundstunnelen.

I Øresundstunnelen skal stationsbestyreren underrette ØSB-TC om

- at toget skal evakueres for passagerer

- togets position

- at ventilationen skal tændes.

Stationsbestyreren skal underrette lokomotivføreren, hvis nogle af nøddørene eller fortovene ikke kan benyttes.

2.2.2. Gennemførelse

2.2.2.1. Lokomotivførerens forhold

Når lokomotivføreren har fået tilladelse til at evakuere toget, skal lokomotivføreren underrette passagerer og eventuelt togpersonale om, at toget skal evakueres.

Lokomotivføreren skal underrette stationsbestyreren om, i hvilken retning passagererne ledes væk fra toget.

Lokomotivføreren skal blive på toget længst muligt for at sikre kommunikation med stationsbestyreren.

Hvis lokomotivføreren skal forlade toget af sikkerhedshensyn, skal lokomotivføreren i videst muligt omfang sikre toget mod at komme i bevægelse.

2.2.3. Viderebefordring

Stationsbestyreren skal efter aftale med toglederen rekvirere et hjælpetog til afhentning af passagererne.

Inden hjælpetoget gives tilladelse til at køre ind i tunnelen, skal det tømmes for passagerer.

2.2.4. Afslutning

Inden lokomotivføreren melder til stationsbestyreren, at evakueringen er afsluttet, skal det sikres, at

- alle passagerer har forladt tunnelrøret

- alle benyttede nøddøre er lukket

- passagerer er kommet ind i toget til viderebefordring.

3. Ulykker

3.1. Alarmering

Ved uheld eller ulykke skal stationsbestyreren alarmere politi og/eller redningsberedskab

- via 1-1-2 ved uheld og ulykker i Sydhavnsgade-, Tårnby-, og Kastruptunnelen.
- via COMBAS-Ø ved ulykker i Øresundstunnelen. I FC København er der etableret en alarmboks, der anvendes ved uheld og ulykker. Når alarmboksen anvendes, modtager ØSB-TC en alarm om, at vejtrafikken skal standses.

Stationsbestyreren skal endvidere alarmere, hvis denne ikke kan få kontakt til et tog, der ekstraordinært er standset i en tunnel.

3.2. Evakuering af tog i en tunnel

Lokomotivføreren skal sikre, at passagerer straks evakueres i situationer, hvor passagererne er i fare (brand, røgudvikling, kemikalieudslip m.m.).

I Øresundstunnelen skal passagererne evakueres til motorvejstunnelrøret.

3.2.1. Gennemførelse

Inden der gives tilladelse til evakuering i Øresundstunnelen, skal ØSB-TC have kvitteret for alarmen vedrørende standsning af vejtrafikken.

Evakuering af tog sker jf. punkt 2.2.

3.2.2. Afslutning

Inden lokomotivføreren melder til stationsbestyreren, at evakueringen er afsluttet, skal det så vidt muligt sikres, at

- alle passagerer har forladt tunnelrøret
- alle benyttede nøddøre er lukket
- passagerer er kommet ind i toget til viderebefordring.

4. Disponering og aftaler med politiet

Stationsbestyreren aftaler al kørsel ind og ud af den pågældende tunnel med politiets indsatsleder.

Vigerslev

1. **Togvej med to SI-signaler**

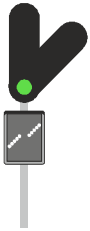
Fra Kavlebod er det muligt at få signalgivning for indkørsel til spor 2 via SI-signal S2 i spor 2a og SI-signal P i spor 2.

I tilslutning til bestemmelserne i SR § 6 gælder følgende.

1.1. **SI-signal S2**

1.1.1. **"Kør"**

I nedenstående skema er det i de pågældende rubrikker angivet, hvilken betydning SI-signal S2 har.

SI-signal i togvej med SI-signal (SI-signal P)	
	frit til næste SI-signal
	den tilladte hastighed er som angivet i TIB, La eller særlig meddelelse. Hastighedsnedsættelser afpasses efter standsignalerne
	den lavest forekommende hastighed indtil SI-signalet er 75 km/t
	for fuldt ATC-overvågede tog viser førerrums-signalet den tilladte hastighed og hvor langt der er frit foran toget. Toget må køre efter førerrums-signalets oplysninger
	SI-signalet må påregnes at vise "Stop"

Fredericia. Rangering

1. Almindelige bestemmelser

1.1. Gyldighedsområde

Denne instruks gælder for Fredericia station nord for personbanegården afgrænset ved følgende DV-signaler:

52, 472, 462, 442, 432, 412, 502, 362, 364, 366, 372 og 374 samt i spor 13/101 PU-signal K13.

1.2. Rangering i områder med offentlig eller anden færdsel

Overkørsel uden advarselsanlæg findes over spor 102, 105 og 200 mellem Kobbelvænget og Godsvognsværkstedet.

Overkørsel uden advarselsanlæg (Ambulancevej) findes over spor 101 i km 1,1 samt over spor M50 og 70 på sydsiden af MR-værkstedet.

1.3. Stedbetjeningskontakter

Følgende sporskifter kan omstilles fra stedbetjeningskontakter:

524, R30, 546, 547, 548, 549, 550, 552 samt 556.

Sporskifterne er ikke udstyret med sporskiftesignaler og stedbetjeningskontakterne er ikke forsynet med kontroltableau, hvorfor sporskifterne kun må befares, når rangerlederen har kontrolleret korrekt tungetilslutning i forhold til den påtænkte kørsel.

1.4. Sporskifteomstillingsanlæg

Placering og omfang af sporskifteomstillingsanlæg fremgår af planerne 1-11.

For betjening af sporskifteomstillingsanlæg henvises til SIN-G instruks 11.

1.5. Hastighed

Højst tilladte hastighed i spor 42-47 samt alle M-spor er 10 km/t.

Højst tilladte hastighed ved passage af tunnelen på stamsporet (se pkt. 2.4.1.) er på grund af profil- og oversigtsforhold 10 km/t.

Højst tilladte hastighed i sporgruppe 200 er 10 km/t.

Sporgruppe 200 omfatter alle spor i området mellem sporskifte R20 under Stenhøjbroen (Vestre Ringvej) og sporskifte 549 i modsatte ende (se plan 10).

Højst tilladte hastighed i sporgruppe 400 er 10 km/t.

Sporgruppe 400 omfatter alle spor i området mellem DV-signalerne 374, 372, 366, 364 samt 362 og sporskifte R1 og M21.

1.6. **Kørestrøm**

Der er kørestrøm i spor 401-404, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 70 samt spor 5 Nord indtil ca. 200 m syd for Stenhøjbroen (Vestre Ringvej).

1.7. **Henstilling af køretøjer**

Der må ikke henstilles køretøjer i spor 5 Nord/spor 105 uden tilladelse fra stationsbestyreren.

Der må ikke henstilles køretøjer over brandvejen i spor 220, spor 230 og spor 310.

1.7.1. **Sikring af henstående køretøjer**

Henstående køretøjer i samtlige spor i sporgruppe 200 og sporgruppe 300 skal være sikret med dobbelt hæmsko. Når der ikke henstår køretøjer, anbringes hæmskoen i det pågældende ledige spor.

For sporgruppe 400 gælder endvidere, at henstående køretøjer, der ikke sikres ved parkeringsbremse, skal sikres ved udlægning af enkelte hæmsko.

Der må ikke hensættes køretøjer i spor 404 uden tilladelse fra stationsbestyreren.

2. **Regler for rangeringens gennemførelse**

2.1. **Generelle forhold**

2.1.1. **Fritrumsprofil for rangerpersonale**

For hele området gælder, at visse genstande er placeret indenfor fritrumsprofilet for rangerpersonale.

Det er forbudt at opholde sig udvendigt på siden af køretøjer under rangering følgende steder:

- Spor 13/101, mellem PU-signal K13 og sporskifte B6
- spor 105, nord for DV-signal 52, under passage af broen
- spor M400, på køretøjssiden ind mod DSBs værkstedsbygning under passage af bygningen
- i stamsporet, under passage af broen.

Det indskrænkede fritrumsprofil er ikke alle steder markeret med SR-mærke 17.47. ”Ophold udvendigt på siden af køretøjer forbudt”.

2.2. Rangering fra og til personbanegården

2.2.1. Rangering fra personbanegården

Medmindre andet er aftalt med jernbanevirksomheden, rangeres eltrækkraftenheder gennem spor 42 og dieseltrækkraftenheder gennem spor M50.

2.2.2. Rangering til personbanegården

2.2.2.1. Rangerlederens forhold

2.2.2.1.1. Fra spor 401-404

Når rangertrækket holder foran DV-signalet i spor 401-403, indhentes tilladelse til videre rangering hos stationsbestyreren.

Enhver rangering til, fra eller i spor 404, kræver tilladelse fra stationsbestyreren.

2.2.2.1.2. Fra spor M400 samt M405-408

Rangertrækket standser foran SR-mærke 17.13. ”Stop for farepunkt” med teksten ”Kald kmp”.

Efter standsning foran mærket foretages tilmelding på radio.

Herefter indhentes tilladelse til rangering frem mod DV-signal 362 hos stationsbestyreren.

2.2.2.1.3. Fra spor M50, M411 og M410

Før rangering indledes, indhentes tilladelse til kørsel frem mod DV-signal 502 hos stationsbestyreren.

2.2.2.1.4. Fra spor 42, 44 og 45

Før rangering indledes, indhentes tilladelse til kørsel frem mod DV-signal 412 henholdsvis DV-signal 442 hos stationsbestyreren.

2.2.2.1.5. Fra spor 43, 46 og 47

Når rangertrækket holder foran DV-signal 432 henholdsvis DV-signalerne 462 eller 472, indhentes tilladelse til den videre rangering hos stationsbestyreren.

2.2.2.2. **Stationsbestyrerens forhold**

Tilladelse til rangering frem mod DV-signalerne 362, 412, 442 og 502 må kun gives, såfremt der ikke forud er givet tilladelse til rangering i modsat retning frem mod SR-mærke 17.17. ”Endepunkt for rangering for signal” i det pågældende spor.

2.3. **Stamspor og ATC-prøvestrækning**

2.3.1. **Beliggenhed**

Stamsporet er sporet mellem sporskifte 311b og sporstopperen efter sporskifte T12. Stykket mellem sporskifte 311b og den nordlige tunnelmunding er tillige ATC-prøvestrækning.

Fra stamsporet er der sidespor til:

- Fredericia Bryggeri gennem sporskifte S3

- svellefabrikken gennem sporskifte T10

2.3.2. **Rangering til og fra samt på stamsporet og ATC-prøvestrækningen**

SR-mærke 17.13. med teksten ”STOP - indhent tilladelse til forbikørsel hos rangerformanden”, vendende i begge retninger, er opstillet ved sporskifte 311b. Rangertræk til og fra stamsporet/ATC-prøvestrækningen skal standse ved mærket og indhente tilladelse til videre rangering hos rangerformanden.

Rangertræk skal kunne bremse. Forreste og bageste køretøj skal have virksom bremse.

Sporskifte 311a og 311b skal stilles til kørsel ad højre gren, når der ikke foregår rangering gennem sporskifterne.

Rangerlederen skal underrette rangerformanden, når rangeringen på stamsporet/ATC-prøvestrækningen er afsluttet.

Der må samtidig være to rangertræk på stamsporet. Rangerformanden skal i givet fald underrette begge rangerledere herom.

2.3.3. **Rangering på Fredericia Bryggeris område**

Bryggeriets personale har tilladelse til selv at flytte køretøjer mellem kombiterminal og de to depotspor.

2.4. Spor 5 Nord og spor 105

2.4.1. Beliggenhed

Spor 5 Nord er fortsættelsen af personbanegårdens spor 5 indtil 200 meter syd for overkørslen ved Stenhøjbroen (Godsvognsværkstedet). Spor 5 Nord er udstyret med kørestrøm.

Spor 105 er spor 5 Nords fortsættelse frem til sporskifte 524.

2.4.2. Rangering mellem spor 5 nord og spor 105

Ved rangering fra spor 105 til spor 5 Nord skal rangertrækket standse foran overkørslen ved Stenhøjbroen, hvor rangerlederen indhenter tilladelse til den videre rangering hos stationsbestyreren.

Ved rangering fra spor 5 Nord til spor 105 skal rangerlederen meddele stationsbestyreren, når hele rangertrækket har passeret overkørslen ved Stenhøjbroen.

3. Særligt for sporgruppe 200

3.1. Almindelige bestemmelser

Sporgruppe 200 er særligt indrettet og godkendt til henstilling af vogne læsset med farligt gods.

Der er opsat opbevaringsskabe udstyret med brandslukningsudstyr og åndedrætsværn. Opbevaringsskabene er opsat i hele området og er markeret med skilte.

Området er udstyret med et advarselssystem, der ved aktivering tænder for sirener og blinklys. Advarselssystemet aktiveres ved at indtrykke et af de i området opsatte alarmtryk. Advarselssystemet alarmerer ikke redningsberedskabet.

Personer, der færdes inde i området, skal ved evakuering anvende de markerede flugt- eller brandveje. Evakuering skal så vidt muligt ske imod vindretningen.

Der er opsat vindposer til bestemmelse af vindretningen.

3.2. Personers færdsel

Personer, der skal færdes i sporgruppe 200, skal have gennemført Banendamarks kursus “Færden i sporgruppe 200”.

Personer, der skal færdes i området, skal forud for ophold i sporgruppen melde deres ærinde til vagtberedskabet, ”G4S” på telefon 8936 1320.

Ved ophold i området skal følgende oplyses til G4S

- navn

- mobiltelefonnummer

- formål

- antal personer

- forventet opholdstid i området.

Det skal meldes til G4S når området igen forlades.

3.2.1. Evakuering

Personer, der færdes i området, skal straks påbegynde evakuering af området, hvis der konstateres udslip af væsker og/eller gasser, ved brand eller hvis advarselssystemet aktiveres.

3.3. Vogne forsynet med faresedler

3.3.1. Almindelige bestemmelser

Vogne, der er forsynet med faresedler i fareklasse 3, 4.1, 4.2, 4.3, 5.1, 5.2, 6.1, 8 og 9, med ophold på stationen i mere end fem timer, skal henstilles i sporgruppe 200.

Vogne, der er forsynet med faresedler i fareklasse 1, 2, 6.2 og 7, må maksimalt have ophold på stationen i fem timer.

Vogne, der er forsynet med faresedler i fareklasse 2, læsset med UN 1017, skal ved ophold på stationen henstilles i sporgruppe 200, uanset opholdstiden, og må maksimalt henstå i fem timer.

Vogne, der er forsynet med faresedler i fareklasse 3, 4.1, 4.2, 4.3, 5.1, 5.2, 6.1, 8 og 9 må maksimalt have en samlet henstillingsperiode pr. fareklasse, der udgør 35 timer pr. løbende måned.

Der må kun henstilles vogne med ikke-antændeligt gods i spor 209 og spor 210.

3.3.2. Fareklasse 3, 4.1 og 4.2

Vogne, der er forsynet med faresedler i fareklasse 3, 4.1 og 4.2, skal henstilles over splidbakken i spor 220.

Vogne, der er forsynet med faresedler i fareklasse 3 og 4.1, skal henstilles med en minimum adskillelse på 20 meter. Der må maksimalt henstilles to vogne forsynet med faresedler i klasse 3 og fire vogne med faresedler i fareklasse 4.1.

3.3.3. Fareklasse 2, 6.1 og 9

Vogne, der er forsynet med faresedler i fareklasse 2, 6.1 og 9, skal henstilles over spildbakken i spor 211. Der må maksimalt henstilles fem tankvogne.

Vogne, der er læsset med UN 1017, skal henstilles nordligst.

3.4. Styring, regulering og overvågning (SCADA)

I sporgruppe 200 er der etableret anlæg til styring, regulering og overvågning af de tekniske installationer, benævnt ”SCADA” (Supervision, Control And Data Acquisition).

SCADA-anlægget består af automatiske detektorer, der ved termiske kameraer og væskedetektorer registrerer udslip af væsker og gas samt en eventuel brand.

SCADA-anlægget overvåges af et eksternt firma og stationsbestyreren.

3.4.1. Stationsbestyrerens forhold

Når stationsbestyreren via SCADA-anlægget underrettes om udslip af væsker og/eller gas samt brand, eller hvis der trykkes på et alarmtryk, skal denne straks og i videst muligt omfang forsøge at fastslå, om et eller flere af ovenstående forhold er til stede.

Hvis der konstateres udslip af væsker og/eller gasser, eller hvis der er opstået brand i området, skal stationsbestyreren aktivere advarselssystemet via SCADA-anlægget og anvende alle forhåndenværende midler til at få området evakueret.

Stationsbestyreren alarmerer herefter redningsberedskabet jf. SR § 90.

4. Overkørsler

4.1. Overkørsler sikret med advarselsanlæg

Overkørsel 01 er beliggende på stamsporet mellem sporskifte S3 og sporskifte T10 ved Coca Cola-tapperiernes vestlige indkørsel.

Overkørsel 02 er beliggende på stamsporet mellem sporskifte S3 og sporskifte T10 ved Coca Cola-tapperiernes midterste indkørsel.

Overkørslerne betjenes fra betjeningskasser placeret før ovk. 01 ved kørsel fra stationen henholdsvis før ovk. 02 ved kørsel mod stationen.

Rangerlederen skal igangsætte anlæggene inden rangertrækkets passage. Rangerlederen er ansvarlig for, at anlæggene bringes i normalstilling efter passage.

4.1.1. Overkørsel sikret med ikke-standard advarselsanlæg

Overkørsel uden nr. over Vejlbyvej beliggende på stamsporet mellem sporskifte T12 og stopbommen er sikret med tavler mod vej, og er forsynet med et særligt advarselsanlæg.

Overkørslen er fra begge sider markeret med SR-mærke 17.7. ”Perron ved trinbræt”, og anlægget betjenes med en særlig nøgle.

Anlægget igangsættes og slukkes ved at dreje nøglen i låsen placeret på relækassen ved lygtemast. Nøgle udleveres af rangerformanden.

Rangerlederen skal igangsætte anlægget inden passage af overkørslen. Rangerlederen er ansvarlig for, at anlægget bringes i normalstilling efter passage.

På grund af anlæggets særlige udformning skal rangerlederen efter tænding af anlægget sikre sig, at vejtrafikken er standset inden videre rangering.

4.2. Øvrige overkørsler

Overkørsel uden nummer er beliggende på stamsporet mellem ovk. 02 og sporskifte T10 ved Coca Cola-tapperiernes østlige indkørsel.

Overkørslen er fra begge sider markeret med SR-mærke 17.3.”Giv agt”. Rangerlederen skal inden rangertrækkets passage sikre, at vejtrafikken er standset.

Signaturforklaring planer

B Betjeningsstander med betjeningspanel og SR-mærke 17.48.

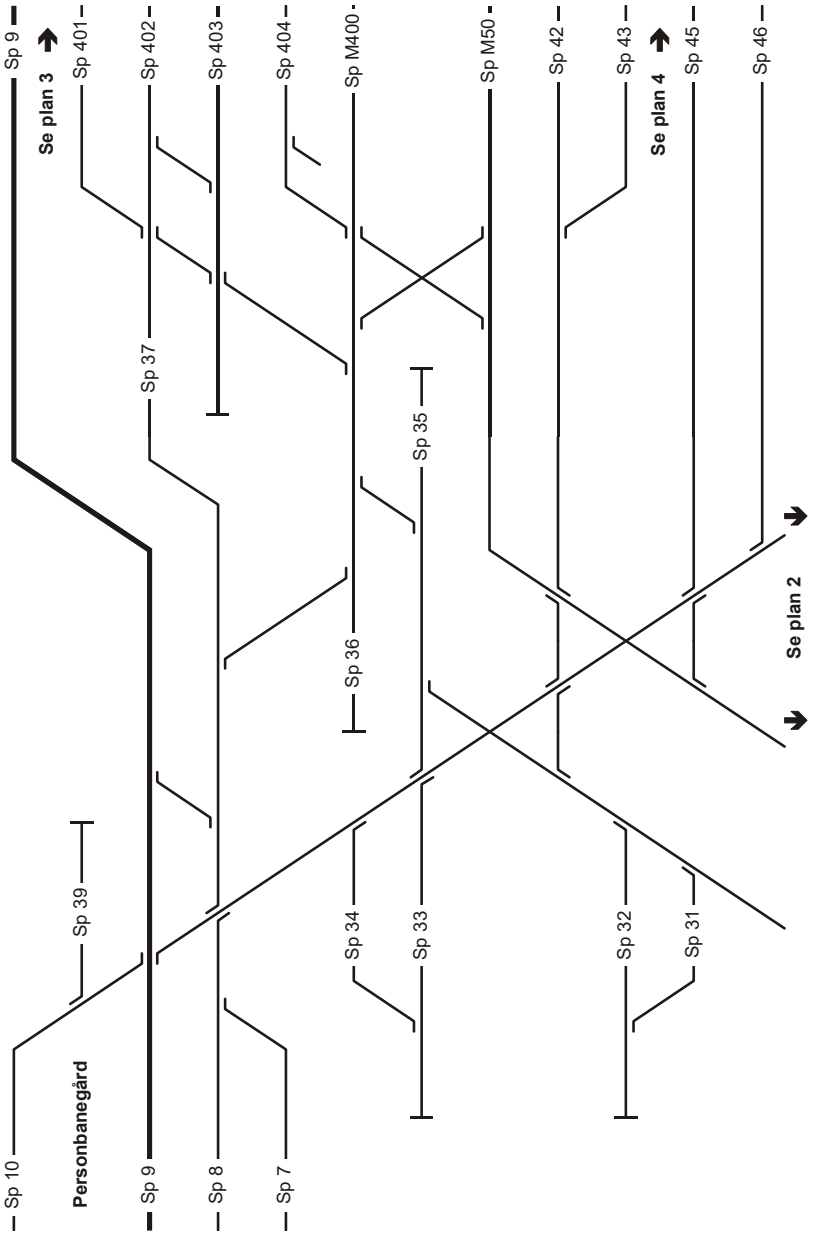
O Omstillingsanlæg.



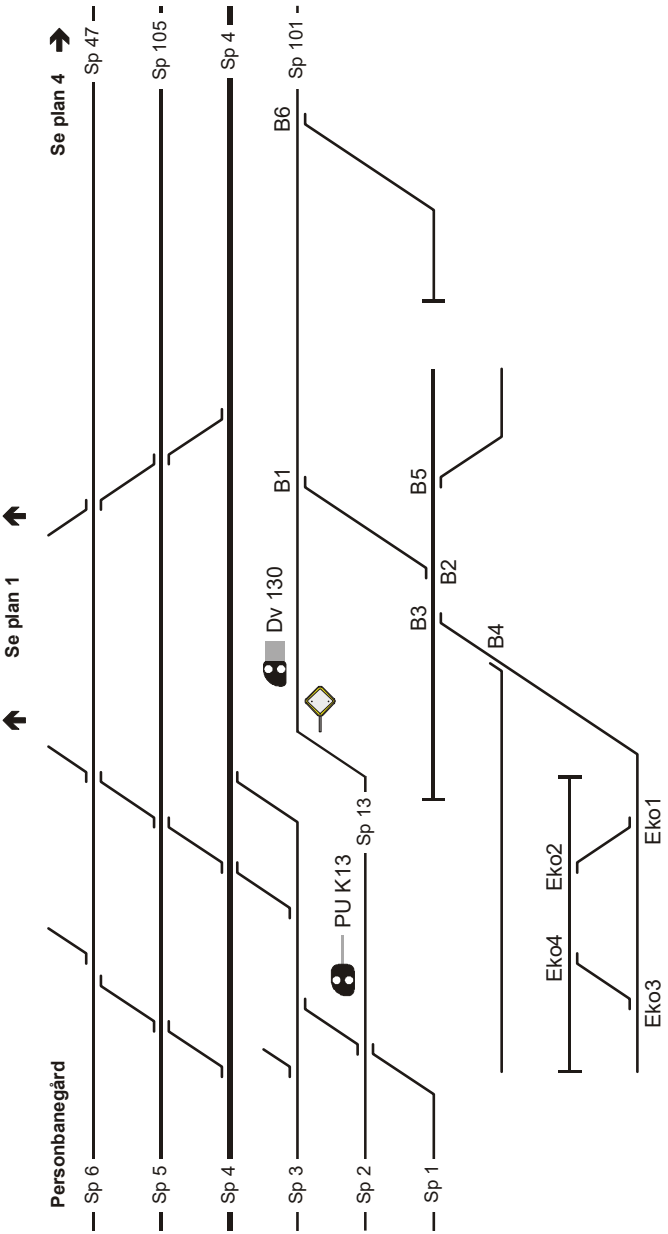
SR-mærke 17.17., ”Endepunkt for rangering for signal”.

K SR-mærke 17.13., ”Kald kmp.”.

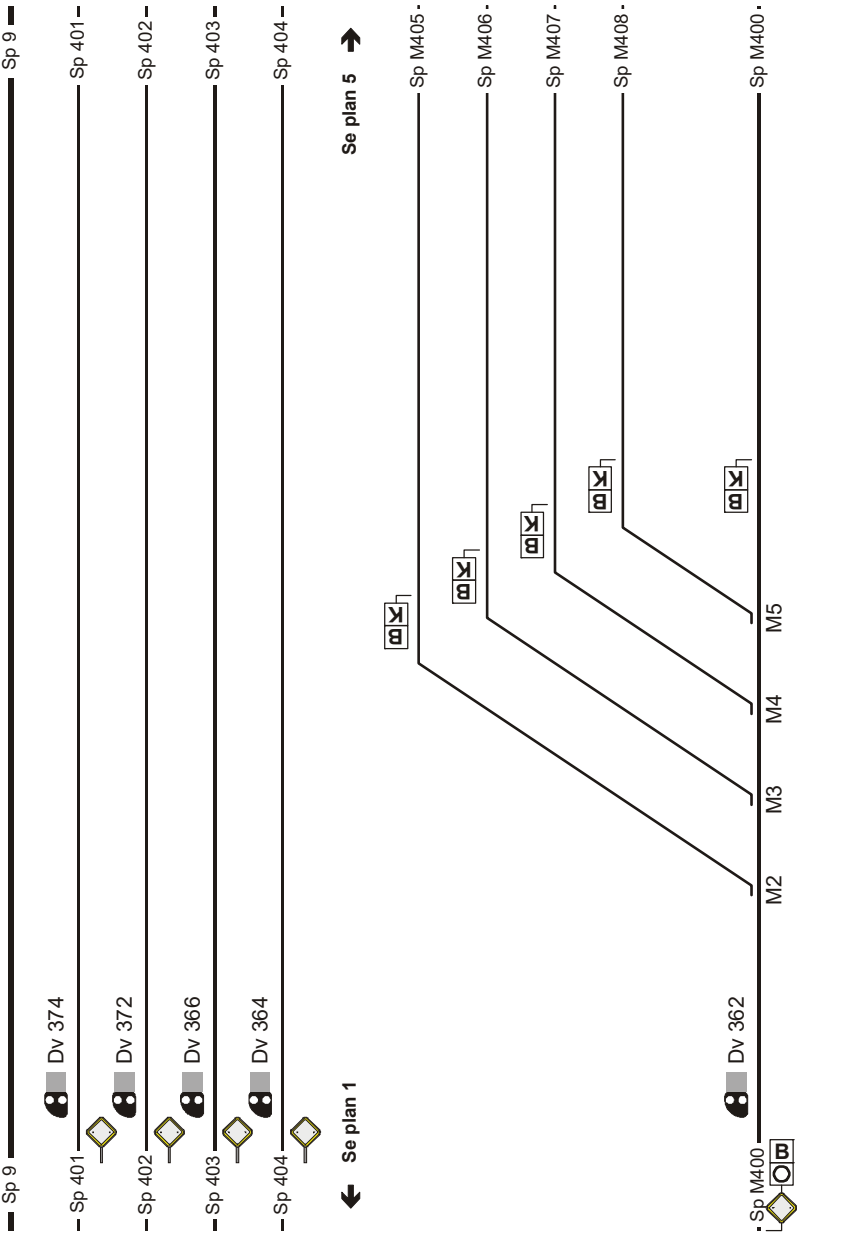
Plan 1


Sp 9
Se plan 3
Sp 401
Sp 402
Sp 403
Sp 404
Sp M400
Sp M50
Sp 42
Sp 43
Se plan 4
Sp 45
Sp 46
Sp 37
Sp 35
Sp 36
Se plan 2
Sp 39
Sp 34
Sp 33
Sp 32
Sp 31
Sp 10
Personbanegård
Sp 9
Sp 8
Sp 7

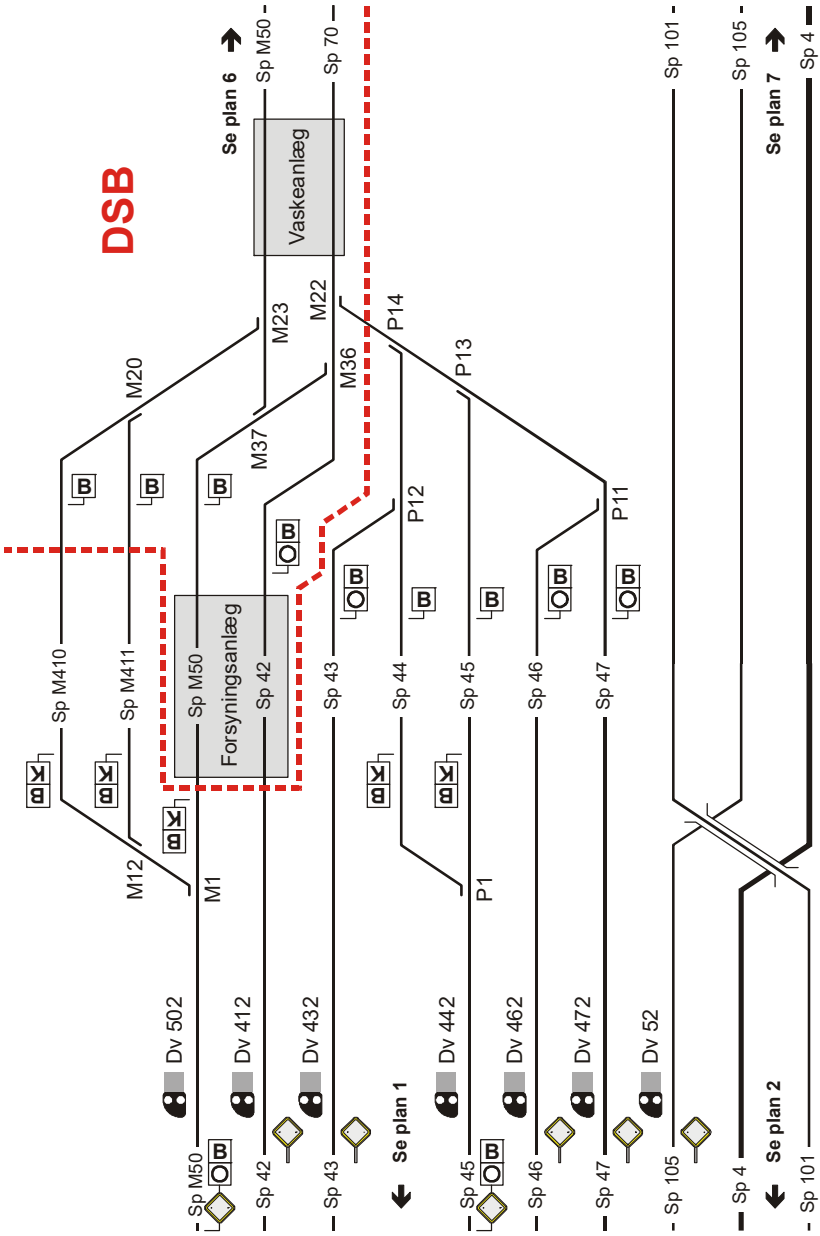
Plan 2


Se plan 4
Se plan 1
Personbanegård
Sp 6
Sp 5
Sp 4
Sp 3
Sp 2
Sp 1
Sp 47
Sp 105
Sp 4
Sp 101
Sp 13
Dv 130
PU K13
B1
B2
B3
B4
B5
B6
Eko1
Eko2
Eko3
Eko4

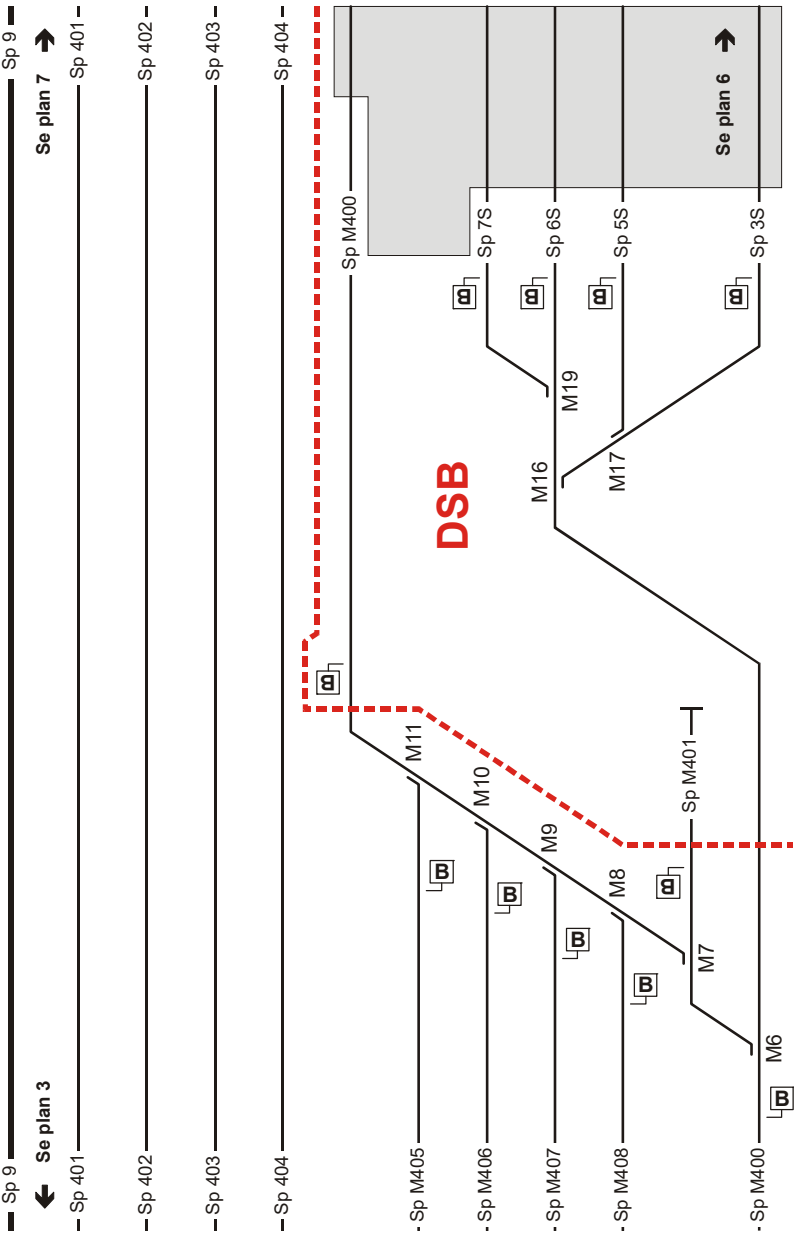
Plan 3


Sp 9
Sp 401
Sp 402
Sp 403
Sp 404
Dv 374
Dv 372
Dv 366
Dv 364
Se plan 1
Se plan 5
Sp M405
Sp M406
Sp M407
Sp M408
Sp M400
Dv 362
M2
M3
M4
M5
B
K

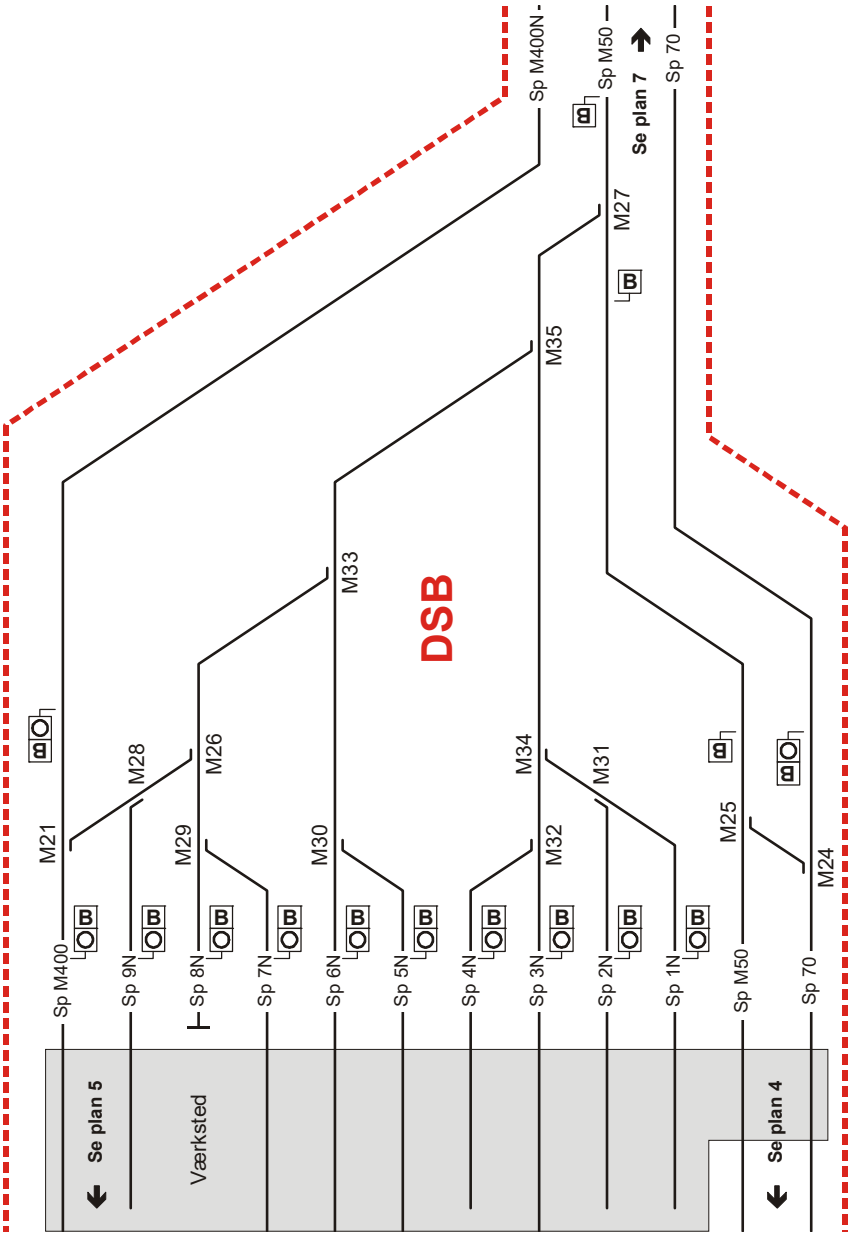
Plan 4


DSB
Se plan 6
Sp M50
Sp 70
Vaskeanlæg
M23
M22
M20
M37
M36
P14
P13
P12
P11
Sp M410
Sp M411
Sp M50
Forsyningsanlæg
Sp 42
Sp 43
Sp 44
Sp 45
Sp 46
Sp 47
M12
M1
P1
Dv 502
Dv 412
Dv 432
Dv 442
Dv 462
Dv 472
Dv 52
Sp M50
Sp 42
Sp 43
Se plan 1
Sp 45
Sp 46
Sp 47
Sp 105
Sp 101
Sp 105
Sp 4
Se plan 7
Sp 4
Se plan 2
Sp 101

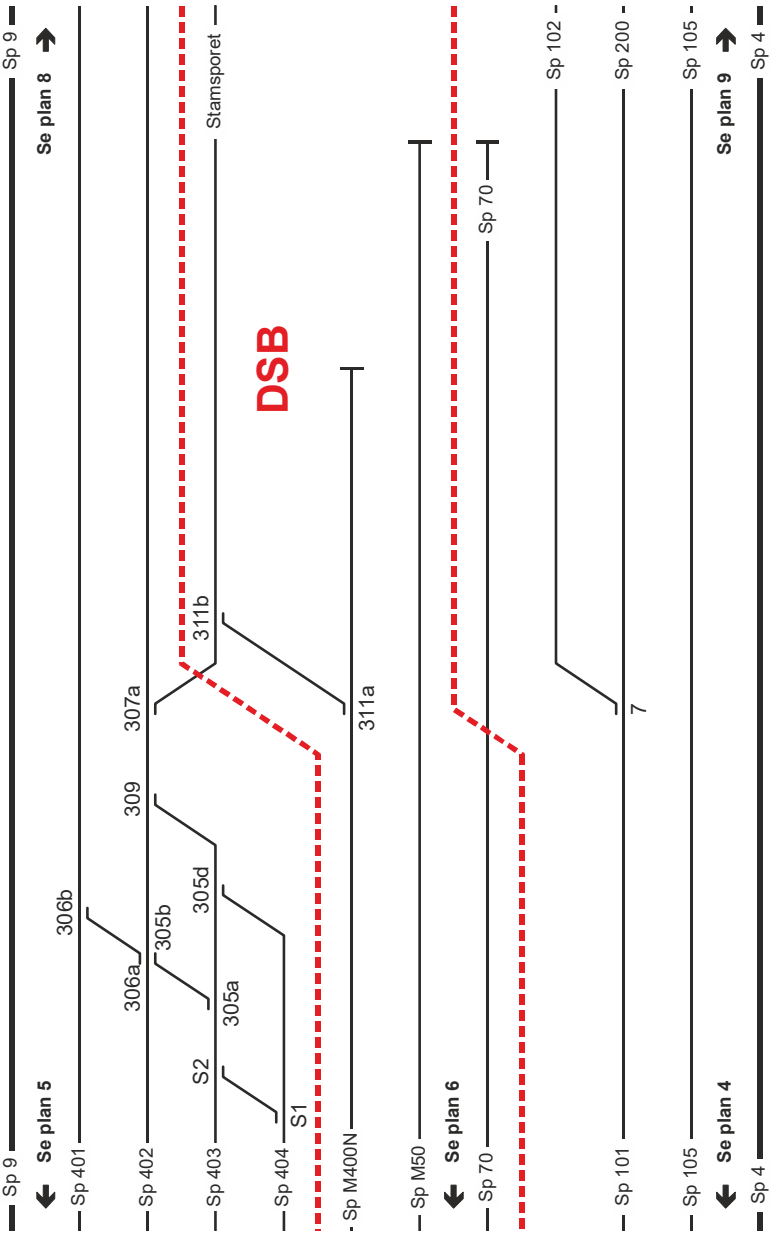
Plan 5


Sp 9
Se plan 7
Sp 401
Sp 402
Sp 403
Sp 404
Sp 9
Se plan 3
Sp 401
Sp 402
Sp 403
Sp 404
Sp M400
Sp 7S
Sp 6S
Sp 5S
Sp 3S
Se plan 6
DSB
M19
M16
M17
M11
M10
M9
M8
M7
M6
Sp M401
Sp M405
Sp M406
Sp M407
Sp M408
Sp M400

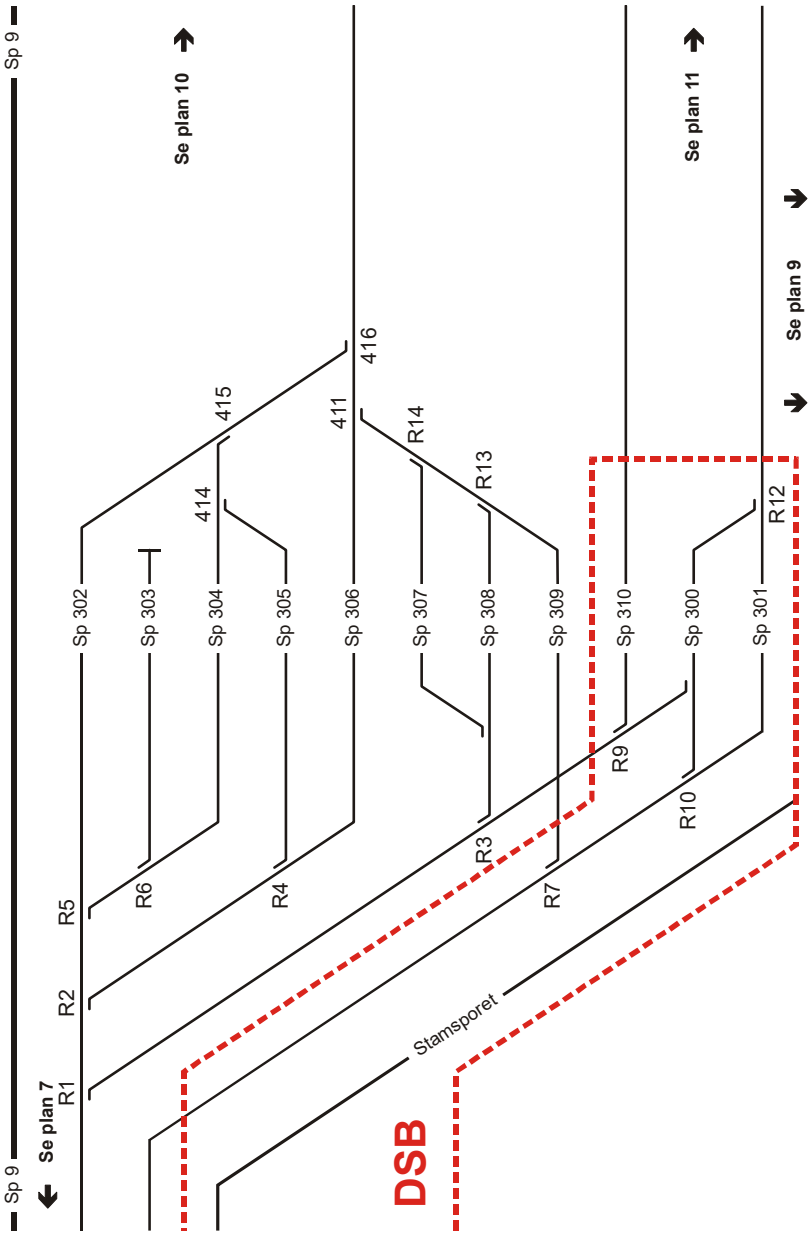
Plan 6


DSB
Sp M400
Sp 9N
Sp 8N
Sp 7N
Sp 6N
Sp 5N
Sp 4N
Sp 3N
Sp 2N
Sp 1N
Sp M50
Sp 70
Sp M400N
Sp M50
Sp 70
M21
M28
M29
M26
M30
M33
M34
M32
M31
M35
M25
M24
M27
Se plan 7
Se plan 5
Værksted
Se plan 4

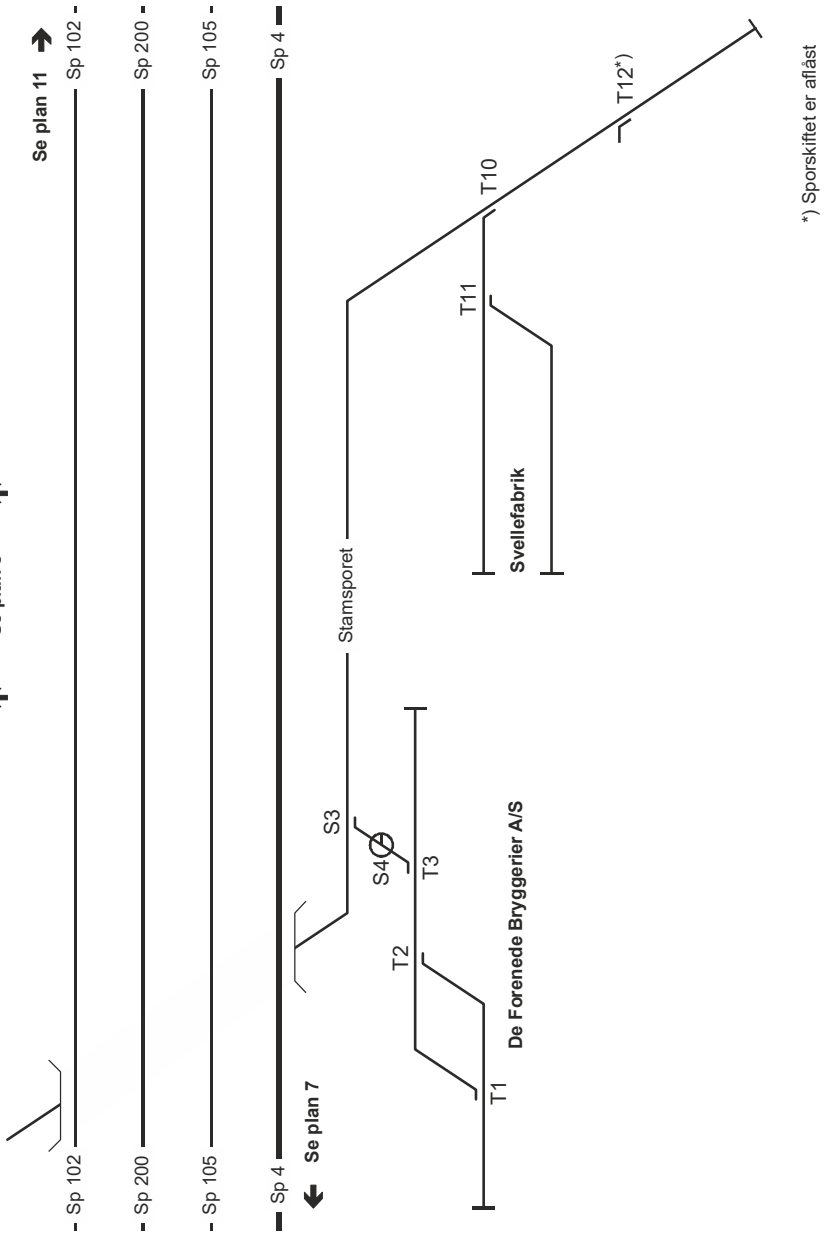
Plan 7


Sp 9
Se plan 8
Stamsporet
Sp 102
Sp 200
Sp 105
Se plan 9
Sp 4
Sp 70
DSB
311b
307a
311a
309
306b
305b
305d
306a
305a
S2
S1
7
Sp 9
Se plan 5
Sp 401
Sp 402
Sp 403
Sp 404
Sp M400N
Sp M50
Se plan 6
Sp 70
Sp 101
Sp 105
Se plan 4
Sp 4

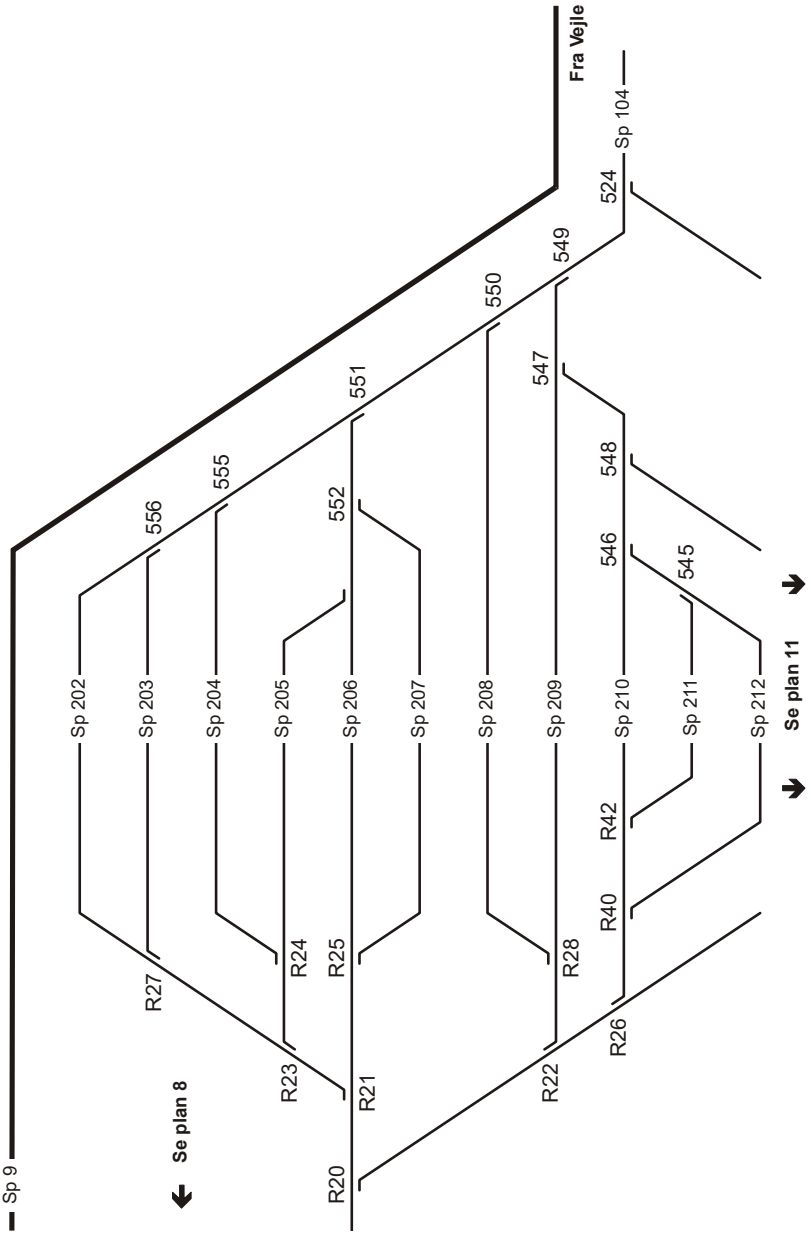
Plan 8


Sp 9
Se plan 10
Se plan 11
Se plan 9
Se plan 7
Sp 9
Sp 302
Sp 303
Sp 304
Sp 305
Sp 306
Sp 307
Sp 308
Sp 309
Sp 310
Sp 300
Sp 301
415
414
416
411
R14
R13
R12
R5
R6
R4
R3
R9
R10
R7
R2
R1
Stamsporet
DSB

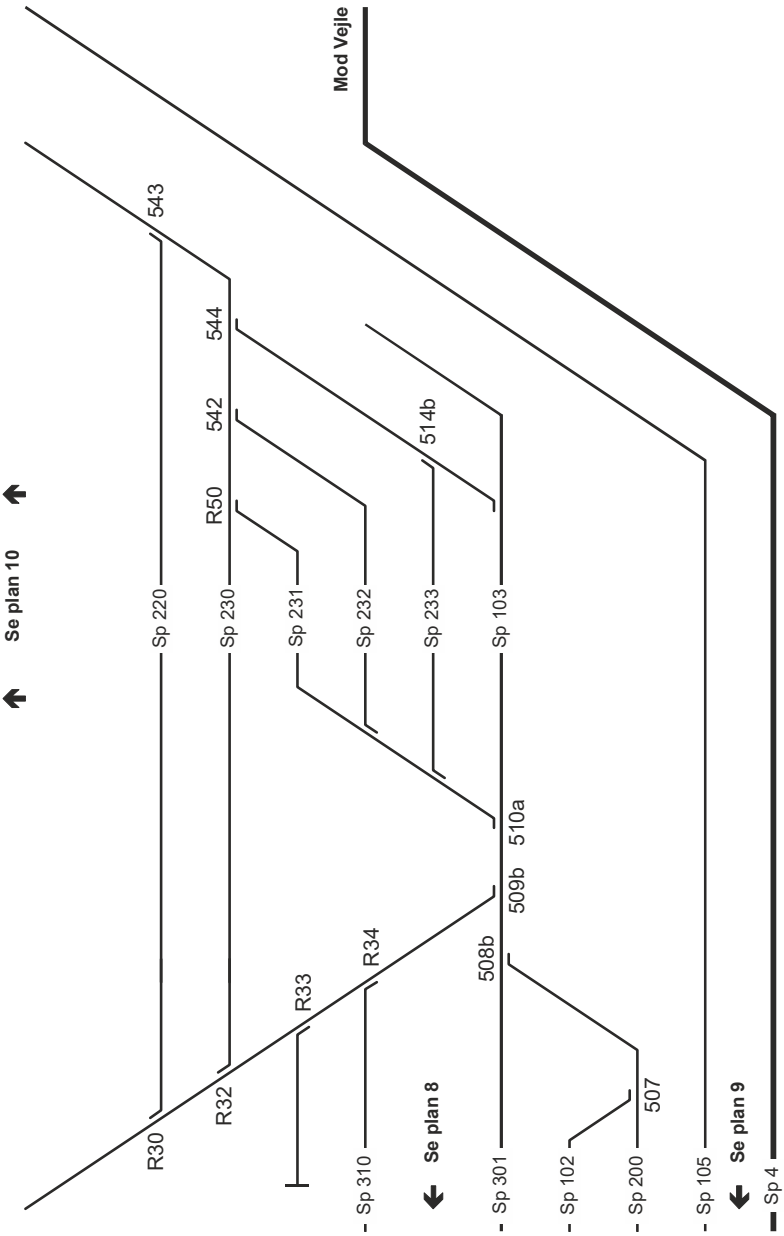
Plan 9


Se plan 11
Sp 102
Sp 200
Sp 105
Sp 4
Se plan 8
Se plan 7
Stamsporet
S3
S4
T2
T3
T1
De Forenede Bryggerier A/S
T11
T10
T12*)
Svellefabrik
*) Sporskiftet er aflåst

Plan 10


Sp 9
Se plan 8
R20
R21
R22
R23
R24
R25
R26
R27
R28
R40
R42
Sp 202
Sp 203
Sp 204
Sp 205
Sp 206
Sp 207
Sp 208
Sp 209
Sp 210
Sp 211
Sp 212
556
555
552
551
550
549
547
548
546
545
524
Sp 104
Fra Vejle
Se plan 11

Plan 11


Mod Vejle
Se plan 10
543
544
542
514b
R50
Sp 220
Sp 230
Sp 231
Sp 232
Sp 233
Sp 103
510a
509b
508b
R34
R33
R32
R30
Sp 310
Se plan 8
Sp 301
Sp 102
Sp 200
507
Sp 105
Se plan 9
Sp 4

Fredericia Havn og Gfa. Rangering

1. Almindelige bestemmelser

1.1. Gyldighedsområde

Denne rangerinstruks gælder for Fredericia havn og sporene 508-513 beliggende på ”Gammel Fredericia”, benævnt Gfa, samt sporstykket mellem DV-signal 12 og sporskifte 07. Grænsen til DSBs areal (sporene 501-507) er afgrænset ved hegn (Plan 1-4).

Grænsen mellem personbanegården og Gfa er DV-signal 11 henholdsvis SR-mærke 17.17. ”Endepunkt for rangering for signal”.

Grænsen mellem Gfa og Fredericia Havn er overkørslen over Holstensvej/Centerhavnsvej i vestenden af Gfa.

1.2. Rangering i områder med offentlig eller anden færdsel

Kørsel på havnen er omfattet af reglerne for spor, der er tilgængelige for den almindelige færdsel, jf. SR § 36.

1.3. Hastighed

Højst tilladte hastighed mellem DV-signal 12 og Gfa (begge køreretninger) samt på Fredericia Havn (Plan 4) er 30 km/t.

1.4. Stigning og fald

Største fald mellem DV-signal 12 og Gfa er 12 promille svarende til stigningsbogstav F.

2. Regler for rangeringens gennemførelse

2.1. Generelle forhold

Alle rangertræk mellem DV-signal 12 og Gfa (begge køreretninger) skal være bremset. Hvis trækkraften er øverst på faldet, skal køretøjet i modsatte ende af rangertrækket have virksom automatisk bremse.

Bremseprocenten skal være mindst 50.

Alle rangertræk mellem DV-signal 12 og Gfa (begge køreretninger) skal føre slutsignal i mørke og usigtbart vejr.

2.2. Rangering fra Gfa mod personbanegården

Før kørsel fra Gfa påbegyndes, skal rangerlederen indhente tilladelse hos stationsbestyreren, senest når rangertrækket holder foran DV-signal 11.

På Gfa, umiddelbart før opkørslen mod personbanegården, findes et underretningssignal benævnt S1. Underretningssignalet viser fast gult lys, når DV-signal 11 viser ”Forbikørsel tilladt”, ”Forsigtig forbikørsel tilladt” eller ”Signal annulleret”. Underretningssignalet er udformet som et traktorvejssignal.



Underretningssignal S1

2.3. Henstilling af køretøjer

Der må ikke henstilles køretøjer

- mellem personbanegårdens PU-signal K13 og Gfa

- på havnens gader.

For at hindre eventuelle løse køretøjer i at løbe fra personbanegården ned over gaderne i byen, skal sporskifterne på Gfa, når som helst der ikke foregår rangering, være stillet således, at køretøjerne ikke kan løbe gennem sporskifte 32 mod Norgesgade eller gennem sporskifte K1 i højre gren.

Alle blinde spor mod Norgesgade skal altid være pålagt dobbelte hæmsko. De dobbelte hæmsko skal være anbragt ca. en vognlængde fra sporstopperen.

Dobbelt hæmsko skal desuden være pålagt mellem sporskifte 32 og Norgesgade, når der ikke foregår rangering herimellem.

3. Overkørsler

3.1. Overkørsler sikret med gadesignaler med togprogram

3.1.1. Holstensvej/Centerhavnsvej og Nyhavnsvej

Overkørslerne i krydset Holstensvej/Centerhavnsvej (Gfa øst, Plan 1) samt overkørslen over Nyhavnsvej (Havnen, Plan 4) er forsynet med gadesignalanlæg med togprogram.

Overkørslen Holstensvej/Centerhavnsvej er desuden markeret med SR-mærke 17.18. "S" på begge sider af krydset.

Inden rangering over overkørslen skal rangerlederen igangsætte anlægget ved at betjene knappen mærket "Tænding" i en af betjeningskasserne, som er placeret på begge sider af overkørslen.

Et kontroltableau i betjeningskasserne kan vise

- fast hvidt lys, som betyder, at togprogrammet er igangsat, men overkørslen er ikke sikret
- blinkende hvidt lys, som betyder, at overkørslen er sikret (vejtrafikken har rødt i alle fire retninger) og må passeres af rangertrækket.

Efter passage er det rangerlederens ansvar, at anlægget slukkes ved tryk på knappen mærket "Slukning" i en af betjeningskasserne. Rangerlederen skal overvåge, at anlægget går i normalstilling (kontroltableauet slukker).

3.2. Overkørsler sikret ved tavler mod vej

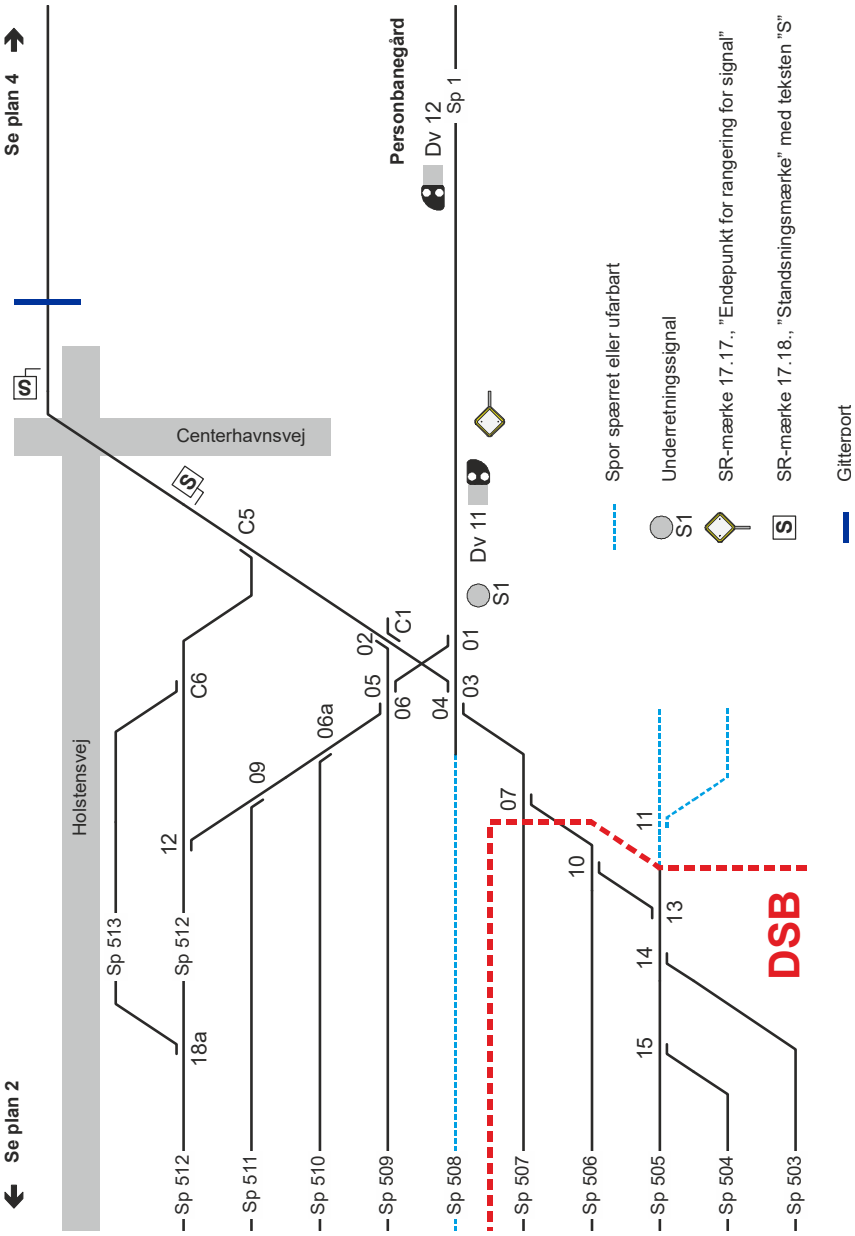
Overkørslerne over Bitumenvej, Depotvej, Pakhusvej og Møllebugtvej (alle på Plan 4) er alle sikret ved tavler mod vej.

Ved passage af overkørsler sikret ved tavler mod vej, skal en fra rangerholdet standse vejtrafikken inden rangertrækket må passere overkørslen.

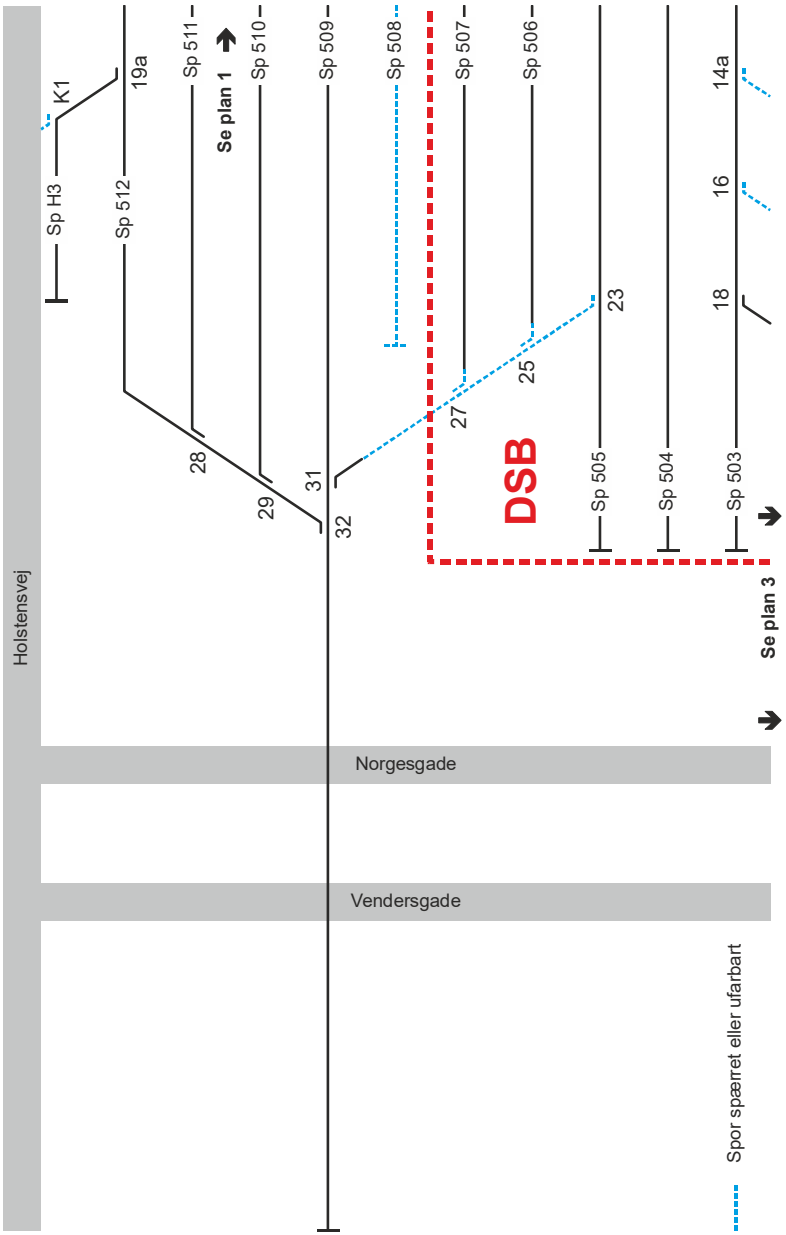
4. Øvespor (spor H3)

Sporstykket mellem sporskifte K1 og sporstopperen bruges som øvespor for "Beredskab Banedanmark". Henstilling af køretøjer må kun ske efter tilladelse fra Beredskab Banedanmark.

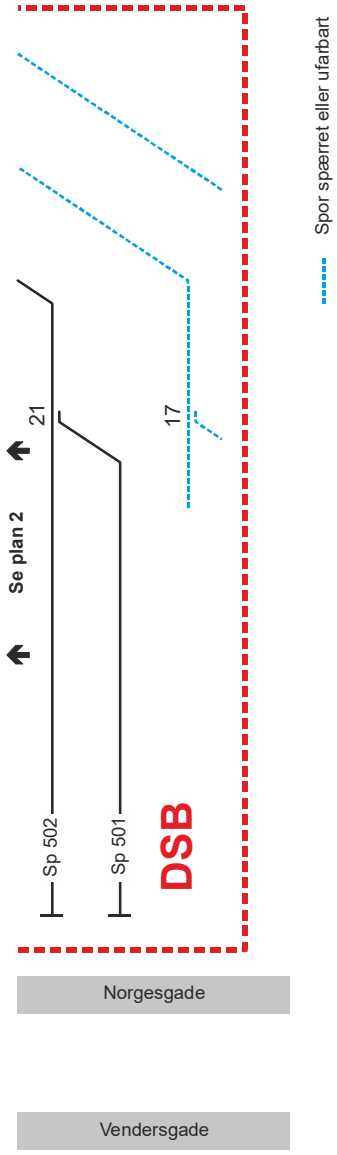
Plan 1


Se plan 4
Se plan 2
Holstensvej
Centerhavnsvej
Personbanegård
Dv 12
Sp 1
Dv 11
S1
C5
C6
C1
12
09
06a
05
02
06
04
03
01
07
10
11
13
14
15
18a
Sp 513
Sp 512
Sp 511
Sp 510
Sp 509
Sp 508
Sp 507
Sp 506
Sp 505
Sp 504
Sp 503
DSB
Spor spærret eller ufarbart
Underretningssignal
S1
SR-mærke 17.17., "Endepunkt for rangering for signal"
SR-mærke 17.18., "Standsningsmærke" med teksten "S"
Gitterport

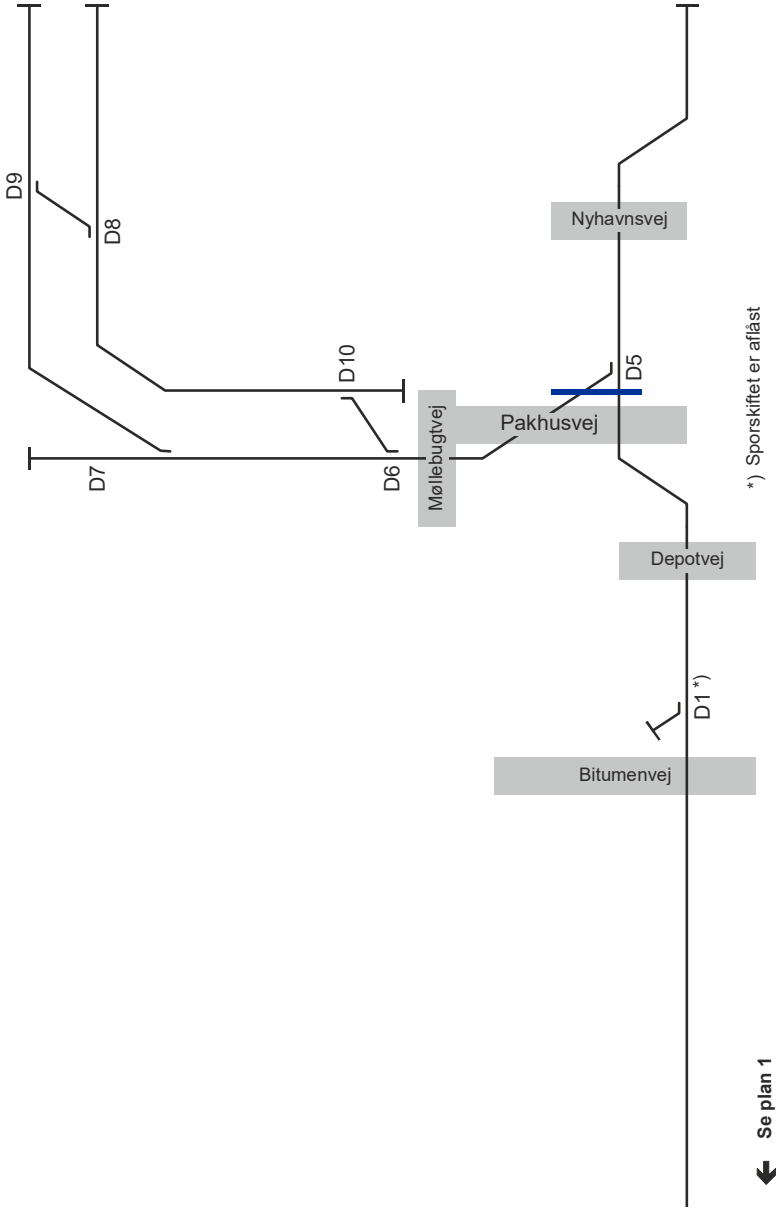
Plan 2


Holstensvej
Sp H3
K1
Sp 512
19a
Sp 511
Se plan 1
Sp 510
Sp 509
Sp 508
Sp 507
Sp 506
Sp 505
Sp 504
Sp 503
14a
16
18
23
25
27
28
29
31
32
DSB
Se plan 3
Norgesgade
Vendersgade
Spor spærret eller ufarbart

Plan 3


Spor spærret eller ufarbart
21
17
Se plan 2
Sp 502
Sp 501
DSB
Norgesgade
Vendersgade

Plan 4


D9
D8
D10
D7
D6
Møllebugtvej
Nyhavnsvej
D5
Pakhusvej
*) Sporskiftet er aflåst
Depotvej
D1 *)
Bitumenvej
Se plan 1

Kolding og Kolding havn. Rangering

1. Almindelige bestemmelser

1.1. Gyldighedsområde

Denne instruks gælder for Kolding station og Kolding havn.

1.2. Rangering i områder med offentlig og anden færdsel

Perronovergang uden traktorvejssignaler findes over spor 1 og 2 nord for perronerne.

1.3. Stedbetjeningskontakter

Der er stedbetjeningskontakter ved følgende sporskifter: 103 a/b, 104 a7b, 105/106, 108, 114 a/b, 115 a/b samt 116 a/b.

2. Regler for rangeringens gennemførelse

2.1. Rangering til sammenkobling i spor 2

Tog, som ankommer i spor 2 fra Lunderskov, og som skal sammenkobles med en anden togdel, får tilladelse til rangering til sammenkobling ved, at PU-signalet i togvejens endepunkt viser ”Forsigtig forbikørsel tilladt”.

2.2. Sporskifter med normalstilling

Normalstilling for følgende sporskifter er

- 105/106: kørsel ad højre gren

- 108: kørsel ad venstre gren

- 114: kørsel ad højre gren

- 115a/b: kørsel ad venstre gren.

Efter rangering i ovennævnte sporskifter skal rangerlederen sikre, at de efterlades i normalstilling.

2.3. Rangerlederens forhold

2.3.1. Rangering i samt til og fra togvejsspor

Stationsbestyrerens tilladelse indhentes forud for enhver rangerbevægelse i samt til eller fra togvejsspor, jf. dog punkt 2.1.

Inden rangerlederen anmoder stationsbestyreren om omstilling af sporskifterne 105/106, 108, 114 eller 115 a/b, skal det sikres, at der ikke foregår anden rangering i eller mod disse.

2.4. **Rangering til og fra samt på havnen**

Rangering til havnen sker i stationens sydende gennem sporskifte 47 højre gren (”sydlige havnespor”) og i stationens nordende gennem sporskifte 12 højre gren (”nordlige havnespor”).

Rangering i det sydlige henholdsvis nordlige havnespor skal foregå med slækkede koblinger.

I sydlige havnespor er grænsen mellem station og havn markeret med SR-mærke 17.10, ”Rangergrænsen”, vendt mod havnen. I nordlige havnespor er grænsen nordvestsiden af Jens Holms Vej.

Rangertræk må uden yderligere tilladelse rangere mellem station og havn.

2.4.1. **Fritrumsprofil for rangerpersonale**

På grund af indskrænket fritrumsprofil ved firma Svane og Gjørding A/S, skal rangerpersonalet opholde sig på den sydlige side af rangertrækket.

I ”Girafsporet” skal rangerpersonalet opholde sig på den nordlige side af rangertrækket.

3. **Overkørsler**

3.1. **Manuelt betjente overkørsler**

3.1.1. **Sydlige havnespor**

Overkørslen ved Jens Holms Vej er forsynet med gadesignalanlæg med togprogram.

Betjeningskasser er placeret følgende steder:

- på husgavlen ved firmaet H. Daugaard

- ved stander på Casper Müllers Gade

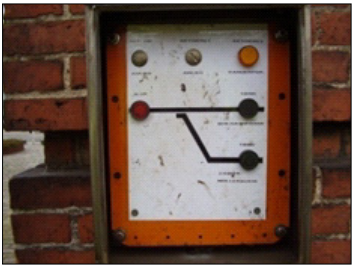
- på bygning ved Sdr. Havnegade.

Rangerlederen skal igangsætte anlægget fra betjeningskassen ved tryk på knap mærket ”Tænd”, før rangertrækket skal passere overkørslen. Knappen er forsynet med et grønt tableau, som blinker, når overkørslen er sikret.

Overkørslen må først passeres, når tableauet blinker.

I betjeningskassen ved firmaet H. Daugaard findes to knapper mærket ”Tænd” - disse skal betjenes i forhold til, om der skal køres gennem højre eller venstre gren i sporskifte 160.

Et kontroltableau mærket ”Rangerprog” kan vise gult blinklys, som betyder, at togprogrammet er igangsat, men overkørslen endnu ikke sikret.



Betjeningskasse på husgavlen ved firmaet H. Daugaard.



Betjeningskasse på stander på Casper Müllers Gade.

Betjeningskassen ved Sdr. Havnegade er identisk.

Efter rangertrækkets passage af overkørslen skal rangerlederen slukke anlægget ved at trykke på knappen mærket ”Sluk”.

Det er rangerlederens ansvar at sikre sig, at anlægget går i normalstilling efter passage.

3.1.2. Nordlige havnespor

En overkørsel sikret med advarselsanlæg dækker såvel Jens Holms Vej som Nordkajen.

Betjeningskasser er placeret følgende steder:

- på nordvestsiden af Jens Holms Vej

- på østsiden af Nordkajen.



Betjeningskasse ved Nordkajen.



Betjeningskasse ved Jens Holms Vej.

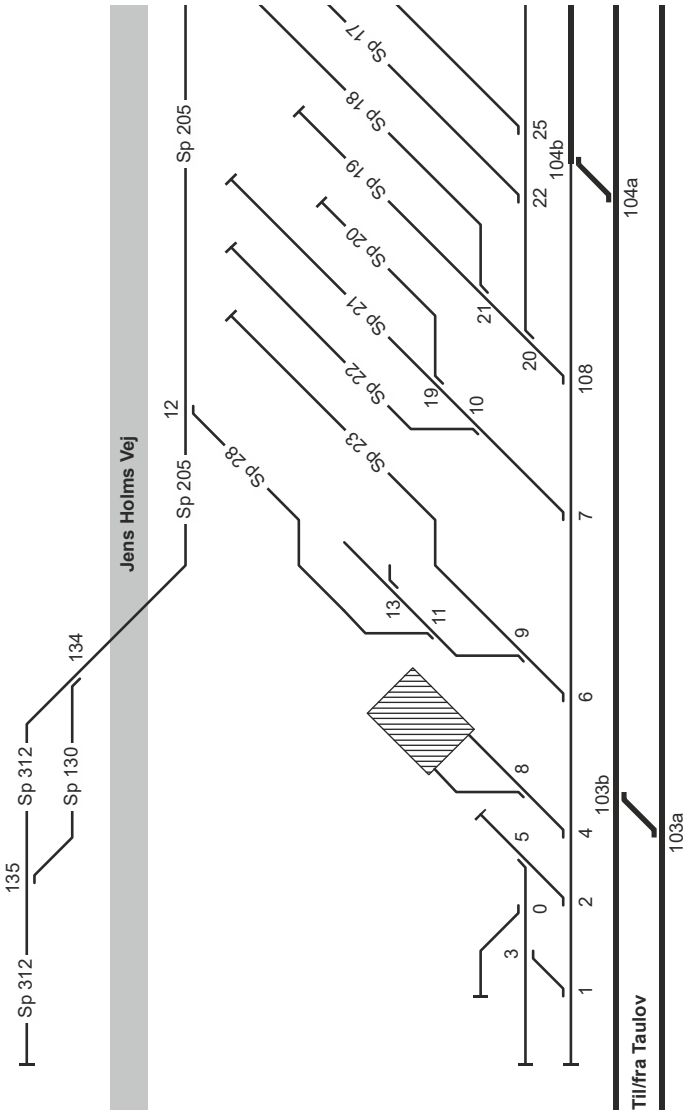
Rangerlederen skal igangsætte anlægget fra betjeningskassen ved tryk på knap mærket ”Tænding”, før rangertrækket skal passere overkørslen. Ved siden af knappen findes et hvidt tableau, som blinker, når overkørslen er sikret.

Overkørslen må først passeres, når tableauet blinker.

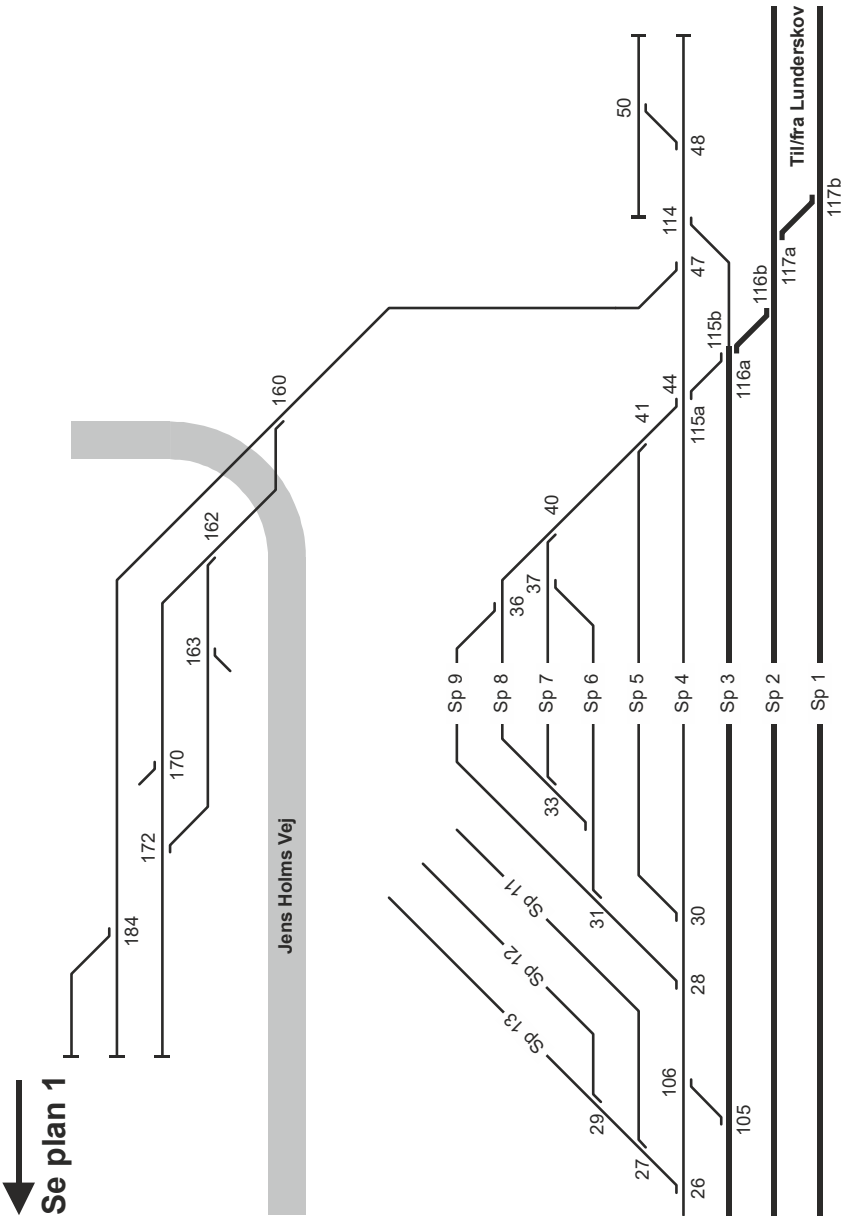
Efter rangertrækkets passage af overkørslen skal rangerlederen slukke anlægget ved at trykke på knappen mærket ”Slukning”.

Det er rangerlederens ansvar at sikre sig, at anlægget går i normalstilling efter passage.

Plan 1


Jens Holms Vej
Sp 312
Sp 312
Sp 130
Sp 205
Sp 205
Sp 28
Sp 23
Sp 22
Sp 21
Sp 20
Sp 19
Sp 18
Sp 17
135
134
12
13
11
9
10
19
21
20
22
25
104b
104a
108
7
6
8
5
4
103b
103a
3
0
2
1
Til/fra Taulov

Plan 2


Se plan 1
Jens Holms Vej
Til/fra Lunderskov
Sp 1
Sp 2
Sp 3
Sp 4
Sp 5
Sp 6
Sp 7
Sp 8
Sp 9
Sp 11
Sp 12
Sp 13
26
27
28
29
30
31
33
36
37
40
41
44
47
48
50
105
106
114
115a
115b
116a
116b
117a
117b
160
162
163
170
172
184

Vamdrup. Rangering

1. Almindelige bestemmelser

1.1. Gyldighedsområde

Denne instruks gælder for Vamdrup station og de kommunale stamspor.

1.2. Rangering i områder med offentlig og anden færdsel

Varslingsanlæg findes over spor 1.

Varslingsanlægget er ikke i funktion under rangering. Rangerlederen skal derfor udvise særlig opmærksomhed overfor færdsel over sporene ved rangering over overgangen.

Perronovergang uden traktorvejssignaler findes i nordenden af stationen over spor 1.

De kommunale stamspor krydser følgende offentlige veje

- Industrivej (nordlige og sydlige stamspor)

- Østermarksvej (sydlige stamspor)

- Glasvej (sydlige stamspor).

1.3. Centralaflåste sporskifter

1.3.1. Nøgleaflåste sporskifter

Sko S8 samt S9/S10.

1.3.2. El-stedbetjente sporskifter

S1a/b.

1.4. Stedbetjeningskontakter

Der er stedbetjeningskontakter ved sporskifterne 102a/b, 103a/b, 104a/b samt 105a/b.

1.5. Hastighed

Højst tilladte hastighed bag sidesporsforbindelserne S1a/b, sko S8, og S9/S10 er 10 km/t.

2. Regler for rangeringens gennemførelse

2.1. Generelle forhold

Rangering foregår normalt for ”Signalet annulleret”.

2.2. **Rangering på de kommunale stamspor**

Rangertrækket skal kunne bremse. Bremseprocenten skal være mindst 50.

2.3. **Rangerlederens forhold**

Rangerlederen skal straks underrette stationsbestyreren, når rangeringen i henholdsvis til og fra togvejsspor er afsluttet.

3. **Overkørsler**

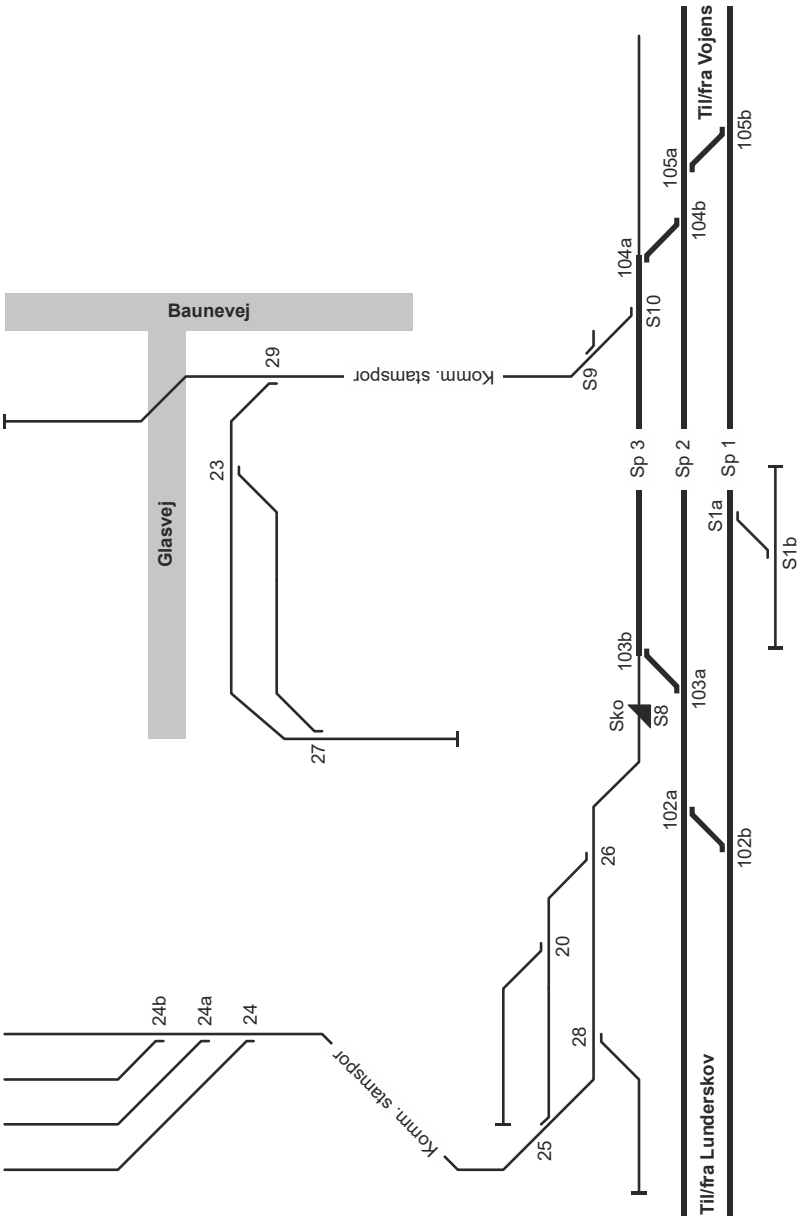
3.1. **Overkørsler sikret med tavler mod vej**

Der findes overkørsler sikret med tavler mod vej på de kommunale stamspor.

Vejfærdslen skal advares ved anvendelse af SR-signal 18.8. ”Stop for vejtrafik”.

Det skal sikres, at vejfærdslen mod overkørslen på begge sider er standset, før rangertrækket passerer overkørslen.

Plan 1


Baunevej
Glasvej
Komm. stamspor
Komm. stamspor
Til/fra Vojens
Til/fra Lunderskov
Sp 3
Sp 2
Sp 1
Sko
S1a
S1b
S8
S9
S10
104a
104b
105a
105b
103a
103b
102a
102b
29
23
27
26
20
28
25
24b
24a
24

Vojens - Rødekro - Tinglev. Afprøvning af samspil mellem materiel og akseltællere

1. Almindelige bestemmelser

Ved prøvekørsler på strækningen 2. hovedspor Vojens-Rødekro-Tinglev, samt på Rødekro og Tinglev stationer, skal kørslerne udover bestemmelserne i SIN-G instruks 19, gennemføres efter bestemmelserne i denne instruks.

Prøvekørslerne kan, hvis det er nødvendigt, gennemføres uden indkoblet mobilt ATC-anlæg.

Der kan gennemføres afprøvning af samspil mellem materiel og akseltællerne med indtil 120 km/t.

1.1. Prøvestrækning

Prøvekørsler kan finde sted på 2. hovedspor Vojens-Rødekro og 2. hovedspor Rødekro-Tinglev, i spor 2 på Rødekro station samt i spor 4 på Tinglev station.

2. Samspil mellem materiel og akseltællere

2.1. Prøvetogslederens forhold

Prøvetogslederen har ansvaret for, at prøvekørslerne ikke medfører farlige påvirkninger af andre dele af infrastrukturen end akseltællerne, eller at de krævede overvågninger for at imødegå disse påvirkninger er etableret.

Prøvetogslederen skal underrette stationsbestyreren om køretøjerne har en elektrisk godkendelse. Hvis køretøjerne ikke har en elektrisk godkendelse og prøvetoget skal passere sporskifter ved egen kraft, skal prøvetogslederen sikre aflåsning af sporskifter med transportable låsebolte og hængelåse efter stationsbestyrerens anvisninger, samt underrette stationsbestyreren når sporskifterne er aflåst.

Prøvetogslederen skal ved melding om uregelmæssigheder og fejl fra stationsbestyreren tage de nødvendige forholdsregler, herunder standse prøvetoget, hvis der er risiko for påvirkning af andre tog.

2.2. Lokomotivførerens forhold

Største tilladte hastighed under prøvekørslerne er 120 km/t, samt iøvrigt efter prøvetogslederens anvisning.

Lokomotivføreren skal på basis af afstandsmærkerne foran I-signalet sikre sig, at prøvetoget kan standse foran stationsgrænsen til Vojens.

Lokomotivføreren skal på basis af afstandsmærkerne foran I-signalerne sikre sig, at prøvetoget kan standse foran stationsgrænsen til Rødekro og Tinglev, uanset om der er modtaget "kør igennem" fra sidste AM-signal før stationen. Først når lokomotivføreren har iagttaget I-signalet på "kør" eller "kør igennem" må kørslen fortsættes med den tilladte hastighed.

2.3. Stationsbestyrerens forhold

Stationsbestyreren skal sikre stationsafstand foran og efter et prøvetog.

Hvis et prøvetog, uden elektrisk godkendelse, skal passere sporskifter i Rødekro eller Tinglev for egen kraft, skal stationsbestyreren sørge for, at prøvetogslederen aflåser de berørte sporskifter med transportable låsebolte og hængelåse ved tilliggende tunge.

Prøvekørslerne må først påbegyndes, når prøvetogslederen har bekræftet over for stationsbestyreren, at sporskifterne er aflåst.

Har køretøjerne en elektrisk godkendelse, kan aflåsning af sporskifter med låsebolte bortfalde.

Når der ekspederes prøvetog på en af stationerne Rødekro eller Tinglev, må der ikke samtidig ekspederes andre tog på stationen.

Hvis det ikke er muligt at få signal "kør" eller "kør igennem" for andre tog end prøvetoget, skal prøvetogslederen underrettes om dette.

Hvis det er muligt, skal underretningen indeholde oplysning om årsagen til, at der ikke kan gives signal "kør" eller "kør igennem". Hvis der er jordfejl i sikringsanlægget, skal dette oplyses.

Andre tog må først gives signal "stop og ryk frem", tilladelse til indrangering, forbirangering eller udrangering, når prøvetogslederen har bekræftet, at prøvetoget ikke har fejl, som kan påvirke signalgivningen.

Når prøvekørslerne er afsluttet, skal stationsbestyreren kontrollere, om der indikeres fejl

- i sikringsanlæggene på stationerne Vojens, Rødekro og Tinglev

- i linjeblokanlæggene Vojens-Rødekro og Rødekro-Tinglev.

Prøvetogslederen skal underrettes om eventuelle fejl og så vidt muligt også om deres art.

Vojens - Rødekro - Tinglev. Kørsel med prøvetog

1. Almindelige bestemmelser

Ved prøvekørsler på strækningen 2. hovedspor Vojens-Rødekro-Tinglev, samt på Rødekro og Tinglev stationer, skal kørslerne udover bestemmelserne i SIN-G instruks 19, gennemføres efter bestemmelserne i denne instruks.

Prøvekørslerne kan, hvis det er nødvendigt, gennemføres uden indkoblet mobilt ATC-anlæg.

Der kan gennemføres afprøvning af materiel med indtil 200 km/t på den fri bane, dog kun for materiel der er godkendt til 180 km/t.

1.1. Prøvestrækning

Prøvekørsler kan finde sted på 2. hovedspor Vojens-Rødekro og 2. hovedspor Rødekro-Tinglev, i spor 2 på Rødekro station samt i spor 4 på Tinglev station.

2. Afprøvning af materiel

2.1. Prøvetogslederens forhold

Prøvetogslederen har ansvaret for, at prøvekørslerne ikke medfører farlige påvirkninger af den infrastruktur, der skal foretages samspilsafprøvninger i forhold til, eller at de krævede overvågninger for at imødegå disse påvirkninger er etableret.

Prøvetogslederen skal underrette stationsbestyreren om køretøjerne har en elektrisk godkendelse. Hvis køretøjerne ikke har en elektrisk godkendelse og prøvetoget skal passere sporskifter ved egen kraft, skal prøvetogslederen sikre aflåsning af sporskifter med transportable låsebolte og hængelåse efter stationsbestyrerens anvisninger, samt underrette stationsbestyreren når sporskifterne er aflåst.

Hvis prøvekørslerne kræver kørsel mod et stopvisende signal, skal dette aftales med stationsbestyreren.

Prøvetogslederen skal ved melding om uregelmæssigheder og fejl fra stationsbestyreren tage de nødvendige forholdsregler, herunder standse prøvetoget, hvis der er risiko for påvirkning af andre tog.

2.2. **Lokomotivførerens forhold**

Største tilladte hastighed under prøvekørslerne fremgår af toganmeldelsen, eventuel lavere ved den enkelte kørsel efter prøvetogslederens anvisning.

På Rødekro station er hastigheden som angivet i TIB, La eller særlig meddelelse, dog højst 120 km/t.

Lokomotivføreren skal på basis af afstandsmærkerne foran I-signalet sikre sig, at prøvetoget kan standse foran stationsgrænsen til Vojens.

Lokomotivføreren skal på basis af afstandsmærkerne foran I-signalerne sikre sig, at prøvetoget kan standse foran stationsgrænsen til Rødekro og Tinglev, uanset om der er modtaget "kør igennem" fra sidste AM-signal før stationen. Først når lokomotivføreren har iagttaget I-signalet på "kør" eller "kør igennem" må kørslen fortsættes med den tilladte hastighed.

Når prøvetoget passerer sidste AM-signal før Vojens, Rødekro henholdsvis Tinglev skal det bremses ned til 120 km/t.

Bremsning skal indledes

- for tog mod Rødekro fra Vojens ved passage af AM 2734

- for tog mod Tinglev fra Rødekro ved passage af AM 2891

- for tog mod Rødekro fra Tinglev ved passage af AM 2860

- for tog mod Vojens fra Rødekro ved passage af AM 2623.

2.3. **Stationsbestyrerens forhold**

Stationsbestyreren skal sikre stationsafstand foran og efter et prøvetog.

Hvis et prøvetog, uden elektrisk godkendelse, skal passere sporskifter i Rødekro eller Tinglev for egen kraft, skal stationsbestyreren sikre, at prøvetogslederen aflåser de berørte sporskifter med transportable låsebolte og hængelåse ved tilliggende tunge.

Prøvekørslerne må først påbegyndes, når prøvetogslederen har bekræftet over for stationsbestyreren, at sporskifterne er aflåst.

Har køretøjerne en elektrisk godkendelse, kan aflåsning af sporskifter med låsebolte bortfalde.

Hvis prøvekørslerne kræver kørsel mod et stopvisende signal, skal dette aftales med prøvetogslederen.

Når der ekspederes prøvetog på en af stationerne Rødekro eller Tinglev, må der ikke samtidig ekspederes andre tog på stationen.

Hvis det ikke er muligt at få signal ”kør” eller ”kør igennem” for andre tog end prøvetoget, skal prøvetogslederen underrettes om dette.

Hvis det er muligt, skal underretningen indeholde oplysning om årsagen til, at der ikke kan gives signal ”kør” eller ”kør igennem”. Hvis der er jordfejl i sikringsanlægget, skal dette oplyses.

Andre tog må først gives signal ”stop og ryk frem”, tilladelse til indrangering, forbirangering eller udrangering, når prøvetogslederen har bekræftet, at prøvetoget ikke har fejl, som kan påvirke signalgivningen.

Når prøvekørslerne er afsluttet, skal stationsbestyreren kontrollere, om der indikeres fejl

- i sikringsanlæggene på stationerne Vojens, Rødekro og Tinglev

- i linjeblokanlæggene Vojens-Rødekro og Rødekro-Tinglev.

Prøvetogslederen skal underrettes om eventuelle fejl og så vidt muligt også om deres art.

Tinglev. Rangering

1. Almindelige bestemmelser

1.1. Gyldighedsområde

Denne instruks gælder for Tinglev station.

1.2. Stedbetjeningskontakter

Der er stedbetjeningskontakter ved de centralbetjente sporskifter undtagen ved 101a/b, 104a/b, 122 og 123a/b.

1.3. Nøgleaflåste sporskifter

S4.

1.4. Hastighed

Højst tilladte hastighed er 30 km/t.

2. Regler for rangeringens gennemførelse

2.1. Generelle forhold

Rangering foregår normalt for "Signalet annulleret".

2.2. Rangerlederens forhold

Rangerlederen skal straks underrette stationsbestyreren, når rangeringen i henholdsvis til og fra togvejsspor er afsluttet.

3. Overkørsler

3.1. Overkørsel 94 og overkørsel 200

Betjeningskasser er anbragt ved overkørslerne og i sydenden af spor 6.

Inden rangering på rangerhovedet over overkørsel 94 skal rangerlederen igangsætte overkørslen fra en af betjeningskasserne, uanset om overkørselsanlægget i forvejen er igangsat af tog.

Overkørslen må først passeres, når der vises hvidt blinklys i tableauet ”Kontrol”.

Efter endt rangering over overkørslerne skal rangerlederen betjene knappen ”Slukning” i betjeningskassen. Går overkørselsanlæggene ikke i normalstilling, kan dette skyldes, at det er tændt for tog.

Padborg. Rangering

1. Almindelige bestemmelser

1.1. Gyldighedsområde

Denne instruks gælder for Padborg station.

1.2. Rangering i områder med offentlig og anden færdsel

Perronovergang med traktorvejssignaler findes i spor 1, 12 og 13.

Ambulancevej findes i spor 26 og 27.

1.3. Stedbetjeningskontakter

Stedbetjeningskontakter findes ved sporskifterne

23, 24a, 25, 29 samt 31-37

Sporskifterne i sporene 21-27 samt sporskifterne 23, 25, 24a og 29 kan omstilles fra udvendigt betjeningsskab placeret ved sporskifte 24b.

1.4. Hastighed

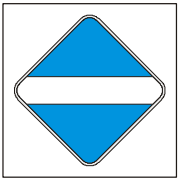
Højst tilladte hastighed i sidespor er 10 km/t.

1.5. Køreledningsanlæg

Stationen er systemvekselstation mellem 25 kV, 50 Hz (dansk kørestrøm) og 15 kV, 16 2/3 Hz (tysk kørestrøm).

Kørestrømsystemerne er adskilt med neutralsektioner, der i sporene 1 og 13 er placeret i km 109,5 og i sporene 2-5 i km 109,8.

Neutralsektionerne er markeret med tysk mærke EL 4 samt dansk SR-mærke 17.36, ”Sænk strømaftageren” henholdsvis SR-mærke 17.37, ”Systemspænding”.



Tysk mærke EL 4

1.5.1. **Ankommende elektrisk trækkraft med 15 kV, 16 2/3 Hz (en-strømstrækkraft)**

Togsæt og lokomotiver uden vogne standser foran tysk mærke EL 4 henholdsvis SR-mærke 17.36, ”Sænk strømaftageren”.

I øvrige tog skal strømaftageren henholdsvis strømaftagerne være sænket inden passage af tysk mærke EL 4 henholdsvis SR-mærke 17.36, ”Sænk strømaftageren”. Hastigheden skal være afpasset, så toget - uden indkoblet trækkraft - kan fortsætte frem til togvejens endepunkt.

1.6. **Ankommende elektrisk trækkraft med 15 kV, 16 2/3 Hz og 25 kV, 50 Hz (fler-strømstrækkraft)**

Strømaftageren henholdsvis strømaftagerne skal være sænket senest inden passage af tysk mærke EL 4 henholdsvis SR-mærke 17.36, ”Sænk strømaftageren”.

Strømaftageren henholdsvis strømaftagerne må igen hæves, når trækkraften har passeret SR-mærke 17.37, ”Hæv strømaftager”.

2. **Regler for rangeringens gennemførelse**

2.1. **Generelle forhold**

Ved rangering med tyske lokomotivførere skal der anvendes radio.

2.1.1. **Fritrumsprofil for rangerpersonale**

Der er indskrænket profil i spor 21 og 22 samt mellem spor 14, 15 og 16.

Det er forbudt at opholde sig udvendigt på køretøjer i områder med indskrænket profil. Mærke 17.47, ”Ophold udvendigt på siden af køretøjer forbudt”, er opsat ved sporskifte 231 gældende for spor 14, 15 og 16, men er ikke opsat ved spor 21 og 22.

2.2. **Omrangering af en-strømtrækkraft**

Trækkraftenheder, der er ankommet med sænket strømaftager og holder i et spor med ikke kompatibel kørestrøm, omrangeres med dieseltrækkraftenhed.

Inden rangeringen må begynde, skal lokomotivføreren meddele rangerlederen, at trækkraftenheden/-erne er klargjort til rangering.

Lokomotivføreren kan kun være rangerleder, når følgende betingelser er opfyldt

- rangeringen foregår for signal ”Forbikørsel tilladt” henholdsvis ”Forsigtig forbikørsel tilladt”

- rangeringen ledes med radio.

Når rangeringen er afsluttet, skal rangerlederen meddele lokomotivføreren, når dieseltrækkraftenheden er afkoblet, og den elektriske trækkraftenhed igen må hæve strømaftageren.

2.3. **Rangerlederens forhold**

Rangerlederen skal indhente tilladelse hos stationsbestyreren, inden rangering fra sporene 21-27 i retning mod sporskifterne 31-37 påbegyndes.

Togekspedition mellem Padborg og Friedensweg

1. Almindelige bestemmelser

Denne instruks gælder for kørsel ind på og ud af Padborg station i retning mod Friedensweg.

For kørsel mod Friedensweg gælder endvidere bestemmelserne i KORil 408 (”Züge fahren und Rangieren”).

1.1. Tildeling af kanal

Kanaler må kun tildeles godkendte jernbanevirksomheder.

1.2. Krav til rullende materiel

Til kørsel over Rigsgrænsen må kun anvendes materiel, der er godkendt til kørsel både på DB InfraGo og Banedanmarks strækninger.

1.3. Krav til kørende personale

Til kørsel over Rigsgrænsen må kun anvendes personale, der er godkendt til kørsel både på DB InfraGo og Banedanmarks strækninger.

1.4. Strækningens udstyrelse

1.4.1. Linjeblokanlæg

Strækningen Padborg-Friedensweg har to hovedspor og er udstyret med vekselblok.

1.4.1.1. Sporbenævnelser

Det hovedspor, som er det højre i den aktuelle køreretning, benævnes ”Regelgleis”. Det hovedspor, som er til venstre i den aktuelle køreretning, benævnes ”Gegengleis”.

1.4.2. Signaler

Der er for begge hovedspor opstillet danske I-signaler med tilhørende danske fremskudte signaler - benævnt henholdsvis O/o og R/r.

Afstanden mellem I-signal og det tilhørende fremskudte signal er 1000 meter, idet signalerne er opsat efter tysk norm.

Der er på Padborg station opstillet danske udkørselssignaler mod begge hovedspor - benævnt N og T.

1.4.3. **Togkontrolanlæg**

Strækningen er udstyret med togkontrolanlæg PZB90 (Punktförmige ZugBeeinflussung).

Der er udlagt PZB-magneter/baliser ved de fremskudte signaler o og r, ved I-signalerne O og R samt ved udkørselssignalerne N og T.

1.5. **Sprog**

Sikkerhedsmeldinger mellem

- stationsbestyreren i Padborg og stationsbestyreren i Flensburg Weiche

- stationsbestyreren i Padborg og tyske lokomotivførere

- tyske lokomotivførere og rangerledere

udveksles normalt på tysk.

Hvor intet andet er angivet, anvendes sikkerhedsmeldingernes indhold og ordlyd fra SR oversat til tysk.

2. **Togenes størrelse og sammensætning**

2.1. **Toglængde**

Største tilladte toglængde er 835 meter.

2.2. **Bremser**

Uanset bestemmelserne i SR § 62 gælder, at tog kan være oprangeret efter gældende tyske bremsebestemmelser.

Inden viderekørsel i Danmark skal toget opfylde bestemmelserne i SR § 62.

2.3. **Melding om UT**

Der skal ikke udveksles UT-meldinger mellem stationsbestyrerne i Flensburg Weiche og Padborg.

3. **Ekspedition af tog med elektrisk trækkraftenhed**

3.1. **Stationsbestyrerens forhold**

Stationsbestyreren i Padborg må foretage signalgivning til togveje, der frem til togvejens endepunkt ikke har samme type kørestrøm som den, der anvendes af det ankomne togs trækkraftenhed(er).

4. Meldinger om togekspedition

4.1. Togekspedition ad "Regelgleis"

4.1.1. Toggangen planmæssig

Stationsbestyreren på afgangsstationen skal indlægge tognumre for alle afgående tog i det dertil beregnede elektroniske system, benævnt Zugmeldeanlage.

Ved normal togrækkefølge skal der ikke afgives yderligere meldinger.

4.1.2. Toggangen uregelmæssig

Ved ændret togrækkefølge skal stationsbestyreren på afgangsstationen anvende den funktion i Zugmeldeanlage, som "tilbyder" toget til ankomststationen.

Toget må da først afsendes, når ankomststationen gennem Zugmeldeanlage har accepteret toget.

4.2. Togekspedition ad "Gegengleis"

Stationsbestyreren på afgangsstationen skal ved alle ekspeditioner anvende den funktion i Zugmeldeanlage, som "tilbyder" toget til ankomststationen.

Toget må da først afsendes, når ankomststationen gennem Zugmeldeanlage har accepteret toget.

4.3. Andre uregelmæssigheder

Ved forstyrrelser i Zugmeldeanlage, uorden ved overkørslerne 2 eller 3, eller når tog kører efter "Befehl" (se punkt 5.1.1.), skal der altid foretages mundtlig meldingsudveksling mellem stationsbestyrerne.

Stationsbestyreren på afgangsstationen afgiver følgende melding til stationsbestyreren på ankomststationen:

Afgangsstation: "Wird Zug (nr.) angenommen?"

Ankomststation: "Zug (nr.) ja"

"Zugmeldung. Zug (nummer) voraussichtlich ab (minuttallet for afgangstid)"

Meldingen gentages af stationsbestyreren på ankomststationen.

Afgangsstation: "Richtig"

Hvis et tog skal tilbagemeldes, sker det med følgende melding:

Ankomststation: ”Zugmeldung. Zug (nr.) in (station/navn på stationsbestyrer)”.

4.3.1. **Betjente overkørsler (Bahnübergangsposten)**

Betjeningspersonalet ved de betjente overkørsler lytter med på den direkte meldetelefon.

Når overkørslerne er betjent, skal alle tog derfor meldes på den direkte telefon. Stationsbestyreren skal sikre, at betjeningspersonalet har hørt togmeldingen.

5. Togekspedition mod Friedensweg, når signalgivning ikke kan eller må anvendes

5.1. Stationsbestyrerens forhold

5.1.1. Kørsel på ”Befehl” fra Padborg

Hvis udkørselssignal N henholdsvis T ikke kan vise ”Kør”, kontaktes stationsbestyreren i Flensburg Weiche for aftale om kørsel efter skriftlig tilladelse, kaldet Befehl.

Inden Befehl må udleveres eller dikteres til lokomotivføreren, skal toget være afmeldt til stationsbestyreren i Flensburg Weiche jf. punkt 4.3.

Når toget er afmeldt til stationsbestyreren i Flensburg Weiche, udleveres eller dikteres over radio Befehl nummer 8, 12, 13 eller 14 til lokomotivføreren. Lokomotivføreren gives herefter tilladelse til udrangering og oplyses om, at

- der skal køres på sigt frem til første bloksignal
- hvis ikke bloksignalet viser en kørtilladelse, skal lokomotivføreren kontakte stationsbestyreren i Flensburg Weiche.

5.1.2. ”Befehl” kan ikke udleveres

Kan Befehl 8, 12, 13 eller 14 for forhold efter første bloksignal ikke udleveres af stationsbestyreren i Padborg, underrettes lokomotivføreren om at indhente tilladelse til viderekørsel derfra hos stationsbestyreren i Flensburg Weiche.

5.1.3. Lokomotivførerens forhold

Befehl kan udleveres skriftligt eller dikteres på radio.

Befehl 8, 12, 13 eller 14 er gældende fra udkørselssignal N henholdsvis T og er ikke tilladelse til afgang fra Padborg.

Toget må først afgå, når stationsbestyreren i Padborg har givet lokomotivføreren tilladelse til udrangering og eventuelt kørsel på sigt til første bloksignal.

Hvis første bloksignal ikke viser en køretilladelse, skal lokomotivføreren kontakte stationsbestyreren i Flensburg Weiche.

6. Arbejdskøretøjer

Til kørsel over Rigsgrænsen må kun anvendes materiel, der er godkendt til kørsel både på DB InfraGos og Banedanmarks strækninger. Kørslen sker efter køreplan, jf. SR § 71 punkt 2.4., og arbejdskøretøjet skal i nødvendigt omfang være medgivet lods.

7. Spærring af spor

7.1. Bekendtgørelse

Bekendtgørelse af sporspærring på banestykket Padborg Friedensweg foretages af DB InfraGo ved udsendelse af ”Betra”.

7.2. Etablering af sporspærring

Etablering af sporspærring aftales med stationsbestyreren i Flensburg Weiche. Stationsbestyreren i Padborg noterer etablering af sporspærring og forhindrer signalgivning til det spærrede spor jf. SR.

7.3. Ophævelse af sporspærring

Ophævelse af sporspærring aftales med stationsbestyreren i Flensburg Weiche.

Stationsbestyreren i Padborg noterer ophævelse af sporspærring og fjerner dækningen af det spærrede spor jf. SR.

8. Kørestrømsafbrydelser

OCK overvåger og har koblingsretten på hele Padborg station uanset kørestrømssystem. Kørestrømsafbrydelser foretages jf. SR.

9. Underretning af lokomotivføreren om sikkerhedsmæssige forhold på den tyske strækning

Underretning af lokomotivføreren om sikkerhedsmæssige forhold på den tyske strækning sker ved udlevering af skriftlig melding, ”Befehl”, kun nummer 8, 12, 13 eller 14, udfyldt efter anvisning af stationsbestyreren i Flensburg Weiche.

Stationsbestyreren i Flensburg Weiche underrettes, når underretning af lokomotivføreren har fundet sted.

Lunderskov. Rangering

1. Almindelige bestemmelser

1.1. Gyldighedsområde

Denne instruks gælder for Lunderskov station.

1.2. Rangering i områder med offentlig og anden færdsel

Perronovergang uden traktorvejssignaler findes over spor 1 og 2 syd for perronerne.

1.3. Stedbetjeningskontakter

Der er stedbetjeningskontakter ved følgende sporskifter:

102a/b, 103, 121a/b, 122, 123, 124 samt S18a/b

1.4. Hastighed

Højst tilladte hastighed i alle sidespor er 10 km/t.

1.5. Akseltryk

Størst tilladte akseltryk i alle sidespor er 20 tons.

2. Regler for rangeringens gennemførelse

2.1. Generelle forhold

Rangering i hhv. til og fra togvejsspor foregår efter mundtlig tilladelse samt eventuelt ”Signalet annulleret”.

2.2. Rangerlederens forhold

Rangerlederen indhenter tilladelse hos stationsbestyreren, inden rangering indledes i togvejsspor samt forud for rangerbevægelser, der fra sidespor skal passere afløbssko S18b.

Vojens. Rangering

1. Almindelige bestemmelser

1.1. Gyldighedsområde

Denne instruks gælder for Vojens station samt det kommunale stamspor mod Skrydstrup. Det kommunale stamspor er afgrænset af en sporstopper 20 m efter Over Jerstalsvej.

Dog er sporstykket mellem tungespids i sporskifte 7 og sporstopper mod nord, som følge af private ejerforhold, ikke omfattet af denne instruks.

1.2. Rangering i områder med offentlig og anden færdsel

Perronovergange uden traktorvejssignaler findes over spor 1 og 2 syd og nord for perronerne.

I det kommunale stamspor mod Skrydstrup findes tre overkørsler som er sikret ved tavler mod vej.

1.3. Stedbetjeningskontakter

Der er stedbetjeningskontakter ved samtlige centralbetjente sporskifter.

1.4. Hastighed

Højst tilladte hastighed på det kommunale stamspor mod Skrydstrup er 10 km/t.

2. Regler for rangeringens gennemførelse

2.1. Rangerlederens forhold

Rangerlederen indhenter tilladelse hos stationsbestyreren, inden rangering indledes i eller til togvejsspor, herunder spor 0, samt forud for følgende rangerbevægelser:

- i sporene 31-36, når et eller flere af de centralbetjente sporskifter 112, 115a og 114a/b skal befares
- i sporene vest for togvejssporene, når det centralbetjente sporskifte 104 skal befares.

Den administrative grænse, mellem Vojens station og det kommunale stamspor mod Skrydstrup, er markeret med SR-mærke 17.10, ”Rangergrænsen”, opstillet til venstre for sporet ved kørsel mod det kommunale stamspor mod Skrydstrup. Rangertræk må uden yderligere tilladelse rangere mellem station og det kommunale

stamspor mod Skrydstrup når dette i øvrigt indgår i aftalen om rangering.

2.2. **Henstilling af køretøjer**

I sidesporene vest for togvejssporene må der ikke henstilles køretøjer mellem tungespids i sporskifte 7 og overkørslen syd for sporskifte 5.

3. **Overkørsler**

3.1. **Overkørsler sikret ved tavler mod vej**

Der findes følgende overkørsler, sikret ved tavler mod vej, i det kommunale stamspor mod Skrydstrup:

- Danmarksgade

- Vestervang

- Over Jerstalvej.

Bevogtning af overkørslerne sker jf. SR § 36.

Vojens. Kørsel til og fra Haderslevbanen

1. Almindelige bestemmelser

1.1. Infrastrukturforhold

Foreningen ”Haderslev-Vojens-banen” (Foreningen) har af Banedanmark lejet sporet fra km 11,48 på Vojens station til Haderslev. Det vedligeholdelsesmæssige ansvar for hele det lejede påhviler Foreningen.

1.2. Driftsforhold

Sikkerhedsreglerne for kørsel på den del af det lejede, som ligger udenfor Vojens station, er fastsat af Foreningen.

Tilladelse til at befare sporet udenfor stationsgrænsen i Vojens gives alene af Foreningen efter dennes anvisninger.

Det påhviler alene lokomotivføreren henholdsvis rangerlederen at have sikret sig denne tilladelse.

1.3. Personalets kompetence

Personale, som har gennemgået Foreningens uddannelse som fører af arbejdskøretøj, må fungere som sådan samt som rangerleder i togvejssporet mellem stationsgrænsen og sporstopperen i spor 0 samt i sidesporene øst herfor.

Rangering skal foretages efter mundtlig tilladelse fra stationsbestyreren i hvert enkelt tilfælde.

1.4. Sporbenyttelse

Ved kørsel til og fra Haderslevbanen anvendes fortrinsvis spor 0. Spor 1 kan anvendes efter forudgående aftale i hvert enkelt tilfælde.

2. Bestemmelser i tilknytning til SR

2.1. Stationsbestyrer (SR § 3)

Stationsbestyreren har ikke det sikkerhedsmæssige ansvar for toggangen på den del af det lejede, som ligger udenfor Vojens station.

Underretning af lokomotivføreren henholdsvis rangerlederen om sikkerhedsmæssige forhold på den del af det lejede, som ligger udenfor Vojens station, påhviler alene Foreningen.

2.2. Hovedsignaler (SR § 6)

2.2.1. ”Kør”

Signal ”Kør” fra U-signalet (signal 6.5.1.) gælder alene til stationsgrænsen.

2.3. Sikkerhedsmeldinger (SR § 32)

2.3.1. Mobiltelefon

Lokomotivføreren henholdsvis rangerlederen skal oplyse sit mobiltelefonnummer til stationsbestyreren forud for kørsel på Vojens station.

Rødekro. Kørsel til og fra Aabenraabanen

1. Almindelige bestemmelser

1.1. Infrastrukturforhold

Foreningen ”Aabenraa Veteranbane” (Foreningen) har af Banedanmark lejet sporet fra km 0,135 på Rødekro station til Aabenraa. Det vedligeholdelsesmæssige ansvar for hele det lejede påhviler Foreningen.

1.2. Driftsforhold

Sikkerhedsreglerne for kørsel på den del af det lejede, som ligger udenfor Rødekro station, er fastsat af Foreningen.

Tilladelse til at befare sporet udenfor stationsgrænsen i Rødekro gives alene af Foreningen efter dennes anvisninger.

Det påhviler alene lokomotivføreren henholdsvis rangerlederen at have sikret sig denne tilladelse.

Kørsel på Rødekro station foregår i alle tilfælde som rangering.

2. Bestemmelser i tilknytning til SR

2.1. Stationsbestyrer (SR § 3)

Stationsbestyreren har ikke det sikkerhedsmæssige ansvar for kørslen på den del af det lejede, som ligger udenfor Rødekro station.

Underretning af lokomotivføreren henholdsvis rangerlederen om sikkerhedsmæssige forhold på den del af det lejede, som ligger udenfor Rødekro station, påhviler alene Foreningen.

2.2. Hovedsignaler (SR § 6)

2.2.1. ”Kør”

Signal ”Kør” fra U-signalet (signal 6.5.1.) gælder alene til stationsgrænsen.

2.3. Automatisk sikrede overkørsler (SR § 11)

2.3.1. Overkørsel 9

2.3.1.1. Beliggenhed og signaler

Overkørslen er beliggende i km 0,8 imellem stationsgrænsen og rangergrænsen.

Overkørslen er forsynet med kontrolsignal i stedet for overkørselssignal.

Kontrolsignalets baggrundsplade har samme form som overkørselssignalets baggrundsplade og er forsynet med gul kant.

"Overkørslen sikret" vises med hvidt blinklys.

"Overkørslen ikke sikret" vises ikke (signalet slukket).

2.3.1.2. **Betjening**

Overkørslen er ikke forsynet med automatisk tænding henholdsvis slukning og skal betjenes manuelt af personalet på rangertræk, der skal passere den.

Anlægget igangsættes ved tryk på knappen mærket "Tænding" i betjeningskassen.

Overkørslen må først passeres, når kontrolsignalet viser hvidt blinklys. Bliver overkørslen ikke sikret, forholdes som foreskrevet i SR § 11.

Efter passage af overkørslen skal anlægget slukkes ved tryk på knappen mærket "Slukning".

2.4. **Sikkerhedsmeldinger (SR § 32)**

2.4.1. **Mobiltelefon**

Lokomotivføreren henholdsvis rangerlederen skal oplyse sit mobiltelefonnummer til stationsbestyreren forud for kørsel på Rødekro station.

Tinglev - Sønderborg

1. **Bestemmelser i tilslutning til SR**

1.1. **Sikring af perronovergange (§ 45, punkt 6.)**

På strækningen Tinglev - Sønderborg er følgende station ikke forsynet med varslingsanlæg

- Gråsten

Lokomotivføreren skal udvise særlig opmærksomhed med hensyn til færdsel over sporene på denne station.

Tinglev - Gråsten - Sønderborg. Afprøvning af samspil mellem materiel og akseltællere

1. Almindelige bestemmelser

Ved prøvekørsler på strækningen Tinglev-Gråsten, Gråsten-Sønderborg og spor 1 på Gråsten station, skal kørslerne udover bestemmelserne i SIN-G instruks 19, gennemføres efter bestemmelserne i denne instruks.

Prøvekørslerne kan, hvis det er nødvendigt, gennemføres uden indkoblet mobilt ATC-anlæg.

Der kan gennemføres afprøvning af samspil mellem materiel og akseltællerne til overkørsler.

1.1. Prøvestrækning

Kørslerne finder sted Tinglev (ekskl) - Gråsten - Sønderborg (ekskl).

2. Afprøvning af samspil mellem materiel og akseltællere til overkørsler

2.1. Prøvetogslederens forhold

Prøvetogslederen har ansvaret for, at prøvekørslerne ikke medfører farlige påvirkninger af andre dele af infrastrukturen end akseltællere, eller at de krævede overvågninger for at imødegå disse påvirkninger er etableret.

Prøvetogslederen skal underrette stationsbestyreren om køretøjerne har en elektrisk godkendelse. Hvis køretøjerne ikke har en elektrisk godkendelse og prøvetoget skal passere sporskifter ved egen kraft, skal prøvetogslederen sikre aflåsning af sporskifter med transportable låsebolte og hængelåse efter stationsbestyrerens anvisninger, samt underrette stationsbestyreren når sporskifterne er aflåst.

Prøvetogslederen skal ved melding om uregelmæssigheder og fejl fra stationsbestyreren tage de nødvendige forholdsregler, herunder standse prøvetoget, hvis der er risiko for påvirkning af andre tog.

2.2. Lokomotivførerens forhold

Største tilladte hastighed under kørslerne er som angivet i TIB, La eller særlig meddelelse, eventuelt lavere ved den enkelte kørsel efter prøvetogslederens anvisning.

2.3. Stationsbestyrerens forhold

Stationsbestyreren skal sikre stationsafstand foran og efter et prøvetog.

Der må ikke anvendes AS-drift på Tinglev station under prøvekørslerne.

Hvis et prøvetog, uden elektrisk godkendelse, skal passere sporskifter i Gråsten for egen kraft, skal stationsbestyreren sikre, at prøvetogslederen aflåser de berørte sporskifter med transportabel låsebolt og hængelås ved tilliggende tunge.

Prøvekørslerne må først påbegyndes, når prøvetogslederen har bekræftet over for stationsbestyreren, at sporskifterne er aflåst.

Prøvetog, bestående af elektrisk lokomotiv eller togsæt, må ikke ekspederes for signal på Gråsten station.

For at undgå blokuorden skal der så vidt muligt laves en togvejsfastlægning, før prøvetoget gives tilladelse til indrangering.

Har køretøjerne en elektrisk godkendelse, kan aflåsning af sporskifter med låsebolte bortfalde, og prøvetog kan ekspederes for signal.

Prøvetogslederen skal underrettes om eventuelle fejl og så vidt muligt også om deres art.

Når prøvekørslen er afsluttet, skal stationsbestyreren kontrollere, om der indikeres fejl

- i sikringsanlæggene på stationerne Sønderborg, Gråsten og Tinglev
- i linjeblokanlæggene Sønderborg-Gråsten og Gråsten-Tinglev
- i overkørslerne på strækningen.

Tinglev - Gråsten - Sønderborg. Kørsel med prøvetog

1. Almindelige bestemmelser

Ved prøvekørsler på strækningen Tinglev-Gråsten, Gråsten-Sønderborg og spor 1 på Gråsten station, skal kørslerne udover bestemmelserne i SIN-G instruks 19, gennemføres efter bestemmelserne i denne instruks.

Prøvekørslerne kan, hvis det er nødvendigt, gennemføres uden indkoblet mobilt ATC-anlæg.

Der kan gennemføres afprøvning af materiel.

1.1. Prøvestrækning

Kørslerne finder sted Tinglev (ekskl.) - Gråsten - Sønderborg (ekskl.).

2. Afprøvning af materiel

2.1. Prøvetogslederens forhold

Prøvetogslederen har ansvaret for, at prøvekørslerne ikke medfører farlige påvirkninger af den infrastruktur, der skal foretages samspilsafprøvninger i forhold til, eller at de krævede overvågninger for at imødegå disse påvirkninger er etableret.

Prøvetogslederen skal underrette stationsbestyreren om køretøjerne har en elektrisk godkendelse. Hvis køretøjerne ikke har en elektrisk godkendelse og prøvetoget skal passere sporskifter ved egen kraft, skal prøvetogslederen sikre aflåsning af sporskifter med transportable låsebolte og hængelåse efter stationsbestyrerens anvisninger, samt underrette stationsbestyreren når sporskifterne er aflåst.

Prøvetogslederen skal ved melding om uregelmæssigheder og fejl fra stationsbestyreren tage de nødvendige forholdsregler, herunder standse prøvetoget, hvis der er risiko for påvirkning af andre tog.

2.2. Lokomotivførerens forhold

Største tilladte hastighed under kørslerne er som angivet i TIB, La eller særlig meddelelse, eventuelt lavere ved den enkelte kørsel efter prøvetogslederens anvisning.

2.3. Stationsbestyrerens forhold

Stationsbestyreren skal sikre stationsafstand foran og efter et prøvetog.

Der må ikke anvendes AS-drift på Tinglev station under prøvekørslerne.

Før der gives tilladelse til prøvekørsel med elektrisk lokomotiv eller togsæt, skal stationsbestyreren spørge prøvetogslederen, om prøvetoget skal passere sporskifter i Gråsten for egen kraft.

Hvis et prøvetog, uden elektrisk godkendelse, skal passere sporskifter i Gråsten for egen kraft, skal stationsbestyreren sikre, at prøvetogslederen aflåser de berørte sporskifter med transportabel låsebolt ved tilliggende tunge.

Prøvekørslerne må først påbegyndes, når prøvetogslederen har bekræftet over for stationsbestyreren, at sporskifterne er aflåst.

Prøvetog, bestående af elektrisk lokomotiv eller togsæt, må ikke ekspederes for signal på Gråsten station.

For at undgå blokuorden skal der så vidt muligt laves en togvejsfastlægning, før prøvetoget gives tilladelse til indrangering.

Har køretøjerne en elektrisk godkendelse, kan aflåsning af sporskifter med låsebolte bortfalde, og prøvetog kan ekspederes for signal.

Prøvetogslederen skal underrettes om eventuelle fejl og så vidt muligt også om deres art.

Når prøvekørslen er afsluttet, skal stationsbestyreren kontrollere, om der indikeres fejl

- i sikringsanlæggene på stationerne Sønderborg, Gråsten og Tinglev
- i linjeblokanlæggene Sønderborg-Gråsten og Gråsten-Tinglev
- i overkørslerne på strækningen.

Sønderborg. Rangering

1. Almindelige bestemmelser

1.1. Gyldighedsområde

Denne instruks gælder for Sønderborg station.

1.2. Stedbetjeningskontakter

Der er stedbetjeningskontakter ved følgende sporskifter:

01a/b, 03a/b.

1.3. Hastighed

Højst tilladte hastighed ved rangering mod sporstopper i spor 1, 2 og 20 er 15 km/t.

2. Regler for rangeringens gennemførelse

2.1. Generelle forhold

Rangering i henholdsvis til og fra togvejsspor foregår efter mundtlig tilladelse for ”Signalet annulleret”.

Tønder T - Niebüll

1. **Almindelige bestemmelser**

Denne instruks gælder for kørsel mellem Tønder og Niebüll.

Banestykket mellem Tønder og Niebüll er opdelt i en dansk og en tysk strækning adskilt af Rigsgrænsen i km 67,9.

Tog mellem Tønder og Niebüll optages i tjenestekøreplanen eller på toganmeldelse, og fremføres efter reglerne for arbejdstog jf. SR § 2 punkt. 6.2.2., SR § 55 punkt. 2.1. samt SIN-G instruks 12 og denne instruks.

Uagtet definitionsbestemmelserne i SR betragtes sporet mellem Tønder og Niebüll som et banestykke/hovedspor.

1.1. **Signaler og mærker**

Ved kørsel mod Danmark er der opsat SR-mærke nr. 17.49., ”Strækning med dansk GSM-R-netværk begynder”.

1.2. **Sprog**

Sikkerhedsmeldinger mellem stationsbestyreren for Tønder og stationsbestyreren i Niebüll udveksles på tysk.

Tal i tognumre, signalnumre mv. udtales enkeltvis.
Eksempel: Tog 7260 udtales ”Zug sieben - zwei - sechs - null”.

2. **Sporspærring på strækningen Tønder - Rigsgrænsen**

2.1. **Generelt**

Sporspærring mellem Tønder og Rigsgrænsen etableres med stationsbestyreren for Tønder.

Forud for etablering af sporspærring mellem Tønder og Rigsgrænsen, skal dette være aftalt mellem stationsbestyreren for Tønder og stationsbestyreren i Niebüll.

2.1.1. **Stedlig dækning af det spærrede spor mellem Tønder og Rigsgrænsen**

Standsignal ”Stop” (signal nr. 16.1.2) opstilles ved Rigsgrænsen i km 67,9 midt i sporet.

3. Underretning af lokomotivfører

3.1. Underretning af lokomotivføreren om forhold på den tyske strækning ved afgang fra Tønder

Underretning af lokomotivføreren om sikkerhedsmæssige forhold på den tyske del af strækningen foretages af stationsbestyreren i Niebüll.

3.2. Underretning af lokomotivføreren om forhold på den danske strækning ved afgang fra Niebüll

Underretning af lokomotivføreren om sikkerhedsmæssige forhold på den danske del af strækningen sker ved underretning af stationsbestyreren i Niebüll, som derefter underretter lokomotivføreren før afgang fra Niebüll.

Til underretning af stationsbestyreren i Niebüll kan anvendes en "Befehl" (Blanket 1 eller 2).

Kan en "Befehl" ikke modtages henholdsvis afsendes skriftligt, dikteres den.

Hvis lokomotivføreren efter afgang fra Niebüll skal underrettes om sikkerhedsmæssige forhold på den danske del af strækningen, skal stationsbestyreren for Tønder, så vidt muligt, underrette lokomotivføreren inden afgang fra Tønder.

4. Uheld og sikkerhedsmæssige hændelser

Uheld og sikkerhedsmæssige hændelser på den danske del af strækningen behandles jf. SR § 90.

Blanket 1

BANEDANMARK

Sikkerhedsblanket 1
Befehl 1

Uorden ved automatisk sikret overkørsel
Bahnübergang außer Betrieb

Overkørsel nr. [ ] i km. [ ]
Bahnübergang Nr. [ ] in km. [ ]

mellem Rigsgrænsen og Tønder er i uorden.
Zwischen Landesgrenze und Bf. Tønder ist außer Betrieb.

Underskrift
Unterschrift _____

Blanket 2

BANEDANMARK

Sikkerhedsblanket 2
Befehl 2

Midlertidig hastighedsnedsættelse
Langsamfahrstelle

På grund af sporets tilstand er hastigheden nedsat til [ ] km/t
Wegen Gleisschaden ist der Vmax = [ ] Km/H

mellem Rigsgrænsen og Tønder
Zwischen Landesgrenze und Bf. Tønder

fra km [ ] til km [ ]
von Km. [ ] bis Km. [ ]

[ ] Standsignaler for hastighedsnedsættelse er opsat.
Die Langsamfahrstelle ist mit Tafeln angezeigt.

[ ] Standsignaler for hastighedsnedsættelse er ikke opsat.
Die Langsamfahrstelle ist nicht mit Tafeln angezeigt.

Underskrift
Unterschrift _____