

SIN-L

Nummeret på sidste indsatte rettelsesblad

1 19	20 31	32 45	46 50	51 53	54 61	62	63	64	65 67
68	69 71	72 75	76	77	78 81	82	83 86	87 89	90 98
99 100	101	102 105	106 108	109 112	113 123	124 130	131	132 136	137 157
158 160	161 171	172 205	206 209	210 226	227 229	230 237	238 249	250 251	252
253 270	271 274	275 278	279	280 285	286 294	295	296	297 300	301 303
304 305	306 307	308 311	312 314	315 324	325 326	327 330	331 346	347 353	354 367
368 369	370 374	375 376	377 403						

Indholdsfortegnelse

	Side
Strækning 1	København H - Fredericia / Taulov
Instruks 1.1	København H. Rangering..... 11
Instruks 1.2	Omlægning af tog mellem strækning 1 og 6/11 17
Instruks 1.3	København H. Ekspedition af godstog 21
Instruks 1.4	Storebæltsforbindelsen. Sikkerhedsbestemmelser 25
Instruks 1.5	Storebæltsforbindelsen. Uheld og ulykker..... 37
Instruks 1.6	Storebæltsforbindelsen. Redningsindsats i tunnel 47
Instruks 1.7	Nyborg. Nyborg Havn. Rangering 55
Instruks 1.8	Odense. Rangering 61
Instruks 1.9	Ledig 69
Instruks 1.10	Roskilde. Rangering 73
Instruks 1.11	Korsør. Rangering 79
Instruks 1.12	Middelfart. Rangering 85
Instruks 1.13	Omlægning af tog mellem strækning 1 og 26 87
Strækning 2	Ringsted - Rødby Færge
Instruks 2.1	Rødby Færge. Rangering 91
Instruks 2.2	Nykøbing Falster. Rangering 97
Instruks 2.3	Vordingborg, spor 3 og jernbanebroen. Arbejde og færdsel 105
Instruks 2.4	Kong Frederik IX's bro. Vedligeholdelsesarbejde 109
Instruks 2.5	Nykøbing F Vest - Rødby Øst. Stedlig dækning af spærret spor 111
Instruks 2.6	Nykøbing F. Kørsel til og fra Gedserbanen 115
Strækning 4	Roskilde - Køge - Næstved
Instruks 4.1	Køge. Rangering 119
Instruks 4.2	Køge Nord sidespor (Kjn) 127
Strækning 5	Roskilde - Kalundborg
Instruks 5.1	Kalundborg. Udkørselstogveje 131
Instruks 5.2	Kalundborg og Kalundborg Havn. Rangering 133

	Side
Strækning 6	København H - Vigerslev - Ringsted
Instruks 6.1	København G. Rangering til og fra København H..... 141
Instruks 6.2	Vigerslev - Ringsted. Sikkerhedsbestemmelser 145
Strækning 800	S-banen
Instruks 8.0	Kørsel på S-banen 155
Strækning 820	København H - Svanemøllen
Instruks 8.2.1	København H - Østerport. Nedbrud, uheld og ulykker i Boulevardtunnelen 185
Instruks 8.2.2	Ledig 193
Instruks 8.2.3	Ledig 197
Strækning 830	Valby - Frederikssund
Instruks 8.3.1	Flintholm T 201
Strækning 880	Vigerslev - (Hellerup)
Instruks 8.8.1	Flintholm 205
Strækning 10	København H - Helsingør
Instruks 10.1	København H - Østerport. Nedbrud, uheld og ulykker i Boulevardtunnelen 209
Instruks 10.2	Østerport. Rangering 217
Instruks 10.3	Helgoland. Togenes afgang (SR § 50) 223
Instruks 10.4	Helgoland. Rangering 229
Instruks 10.5	Snekkersten - Helsingør. Kørsel med mobilt ATP-anlæg 235
Instruks 10.6	Helsingør. Rangering 247
Strækning 11	København H/Hvidovre Fjern - Peberholm
Instruks 11.1	København H/Hvidovre Fjern - (Peberholm). Sikkerhedsbestemmelser 255
Instruks 11.2	Københavns Lufthavn Kastrup. Rangering 269
Instruks 11.3	København H/Hvidovre Fjern - (Peberholm). Uheld og ulykker 273
Strækning 21	Odense - Svendborg
Instruks 21.1	Ledig 283
Instruks 21.2	Fruens Bøge. Rangering 287

Storebæltsforbindelsen. Sikkerhedsbestemmelser

1. **Beskrivelse af anlæggene**

1.1. **Definitioner**

Storebæltsforbindelsen består af en tunnel og en bro (Vestbroen).

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. Et rødt/grønt fodgængersignal styrer adgangen fra tværtunnerne til de to tunnelrør.

Ved hver tværtunnel er der nødtelefoner og brandtryk. Flugtvejsskilte viser retning og afstand til nærmeste flugtvej.

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

På Vestbroen er der for hver 600 meter etableret overgange mellem jernbane- og vejbroen.

På Sprogø og Vestbroen er der ikke sikkerhedstelefoner, men telefonerne på motorvejen har forbindelse til alarmcentralen i Næstved.

Brandhaner på Sprogø er markeret med skilte.

Der er etableret anlæg for SRO (Styring, Regulering og Overvågning) i RFC Roskilde, i alarmcentralen i Næstved og i Teknisk Overvågning i Korsør.

Et vognkontrolanlæg i henholdsvis km 101,2 i Forlev og km 136,8 i Hjulby kontrollerer togene for varmløbne hjul og lejer i begge spor og køreretninger.

1.2. **Særlige mærker**

På Sprogø 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.

2. **Kørsel på banestrækningen Korsør-Nyborg**

2.1. **Tunnel**

Den evakueringsansvarlige skal i tog oprangeret af togsæt være placeret i bageste sæt i nærheden af personaleafsnittet med internt samtaleanlæg. I øvrigt materiel skal den evakueringsansvarlige være i nærheden af bageste personalekupé med talested.

I tog, hvor det er muligt at lukke for friskluftindtaget, skal dette lukkes, inden toget kører ind i tunnelen. Det må først åbnes igen, når toget er ude af tunnelen.

I tog, der befordrer personvogne, som ikke er udstyret med mulighed for recirkulation, skal lokomotivføreren sikre, at el-varmen er slukket inden kørsel i tunnelen. Ventilationsanlægget i hver enkelt vogn skal være slukket inden kørsel ind i tunnelen. El-varmen og ventilationsanlægget må først tændes igen, når toget er ude af tunnelen.

Den evakueringsansvarlige skal skaffe sig overblik over antallet af passagerer, herunder specielt handicappede og barnevogne.

Inden toget kører ind i tunnelen, skal lokomotivføreren underrettes om det anslåede antal passagerer (0-100, 100-200 osv.).

I tog, hvor lokomotivføreren er evakueringsansvarlig, skal lokomotivføreren sikre sig oplysning om eventuelle personer, der ledsager transporten. Der må højst være 10 personer i tog, hvor lokomotivføreren er evakueringsansvarlig.

2.2. Vestbroen

På Vestbroen skal der køres med nedblændede kendingssignaler af hensyn til vejtrafikken.

2.2.1. Restriktioner ved kraftig vind

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

Vind *)	Restriktion		
	Godstog	Øvrige el-tog	Øvrige dieseltog
< 21 m/s	Ingen	Ingen	Ingen
21 - 24 m/s	80 km/t ¹⁾	Ingen	Ingen
25 m/s eller derover	Indstillet	Indstillet	Indstillet
*) 10 minutters middel			
¹⁾ Gælder ikke solokørende lokomotiver			

2.2.1.1. Vindmåling

Vindmåling foretages via SRO-anlægget. Er dette ikke funktionsdygtigt, indhentes oplysninger fra Danmarks Meteorologiske Institut (DMI), hvorefter reglerne i Sund & Bælts driftsinstruks "Minimumskrav for opretholdelse af toggangen" er gyldige.

2.2.1.2. Underretninger

Stationsbestyreren underretter lokomotivføreren i berørte tog senest inden afgang fra Korsør henholdsvis Nyborg.

Når de trafikale restriktioner på grund af vindforhold er i kraft, må automatiske driftsformer på Korsør og Nyborg stationer ikke være indkoblet for kørsel mod Vestbroen.

3. Klargøring af materiel**3.1. Personførende tog****3.1.1. Almindelige bestemmelser**

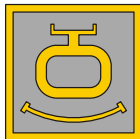
Der skal være gennemgang i hele toget. Er dette undtagelsesvist eller på grund af materiellets i øvrigt godkendte konstruktion ikke muligt, skal der være togpersonale i de enkelte togdele.

Der må kun anvendes materiel, som er konstrueret af brandhæmmende materiale, og hvor der kan sikres mulighed for at etablere nødudgange.

Materiellet skal endvidere være forsynet med

- nødbremseoverstropning
- togbelysning
- ildslukkere
- megafon (minimum én pr. tog)
- højtaleranlæg
- internt samtaleanlæg
- radio.

Lokomotiver og personvogne med nødbremseoverstropning er mærket med følgende piktogram



3.1.2. **Tunnelcheck**

3.1.2.1. **Stort tunnelcheck**

Mindst én gang for hver 24 timer skal den, der klargør toget, sikre, at ildslukkere er til stede. Endvidere skal det sikres, at nødbremseoverstropning, togbelysning, megafon, højtaler, internt samtaleanlæg samt radioen fungerer.

Den, der klargør toget, udfylder en særlig blanket, der følger toget/ togsættet indtil næste tunnelcheck.

3.1.2.2. **Lille tunnelcheck**

Ved ændret oprangering skal den, der klargør toget, sikre, at nødbremseoverstropning, højtaler, internt samtaleanlæg samt radio fungerer.

Når der skiftes førerrum, skal radioen afprøves.

3.2. **Godstog**

3.2.1. **Vognlister**

Jernbanevirksomheden skal, også selvom toget ikke er omfattet af SR § 64, sikre, at toglederen har modtaget en vognliste, der er i overensstemmelse med den faktiske oprangering, inden toget skal afgå fra eller passere Korsør henholdsvis Nyborg. Toglederen sikrer, at vognlisten er til rådighed for stationsbestyreren.

Toget må ikke gives afgangstilladelse fra Korsør henholdsvis Nyborg, før stationsbestyreren har konstateret, at vognlisten foreligger.

3.3. **Arbejds- og placeringskørsel**

3.3.1. **Farligt gods**

Føreren af et arbejdskøretøj skal sikre, at stationsbestyreren har oplysninger om art og mængde af farligt gods på arbejdskøretøjet og eventuelt tilkoblede vogne, jf. blanket S6, inden det passerer Korsør henholdsvis Nyborg.

4. **Fejl ved materiellet**

4.1. **Radio**

Tog, som på grund af fejl ikke har virksom radio, må ikke afgå

- fra Korsør mod Sprogø
- fra Nyborg mod Sprogø.

Såfremt der efter afgang fra Korsør henholdsvis Nyborg opstår fejl på radioen eller forbindelse ikke kan opnås, skal stationsbestyreren så vidt muligt sikre stationsafstand foran og efter toget mellem Korsør og Sprogø.

4.2. **Nødbremseoverstopning, togbelysning, samtale- og højtaleranlæg**

Hvis det i personførende tog konstateres, at nødbremseoverstopning, togbelysning, og/eller samtale- eller højtaleranlæg ikke virker i en eller flere vogne, skal stationsbestyreren straks underrettes, og der må ikke være passagerer i den/de pågældende vogn(e).

Når stationsbestyreren er underrettet, skal der så vidt muligt sikres stationsafstand foran og efter toget mellem Korsør og Sprogø.

Hvis nødbremseoverstropningen, togbelysning og/eller samtale- eller højttaleranlæg ikke virker i hele toget, må tog med passagerer ikke passere tunnelen.

4.3. **Fejl ved tryklufsbremsen, vogne efter slutbremsen**

I tilfælde af fejl ved tryklufsbremsen under togfremførsel må vogne efter slutbremsen ikke befordres mellem Korsør og Nyborg. Opstår fejlen på strækningen mellem Korsør og Nyborg

- skal der så vidt muligt køres i stationsafstand efter toget
- må der ikke være passagerer i vognene efter slutbremsen
- skal skruebremsen i bageste vogn betjenes
- skal der køres med forsigtighed til Korsør henholdsvis Nyborg.

4.4. **Alarm fra vognkontrolanlæg**

Ved alarm fra vognkontrolanlægget skal stationsbestyreren underrette lokomotivføreren om,

- hvilken type alarm det drejer sig om (varme lejer eller hjulringe)
- hvor i toget fejlen er
- at toget ikke må køre videre, før lokomotivføreren har foretaget eftersyn af toget.

Efter underretning om alarm ved personførende tog må lokomotivføreren efter endt eftersyn om muligt genoptage kørslen med forsigtighed til nærmeste station, hvor toget kan tømmes for passagerer.

Jernbanevirksomheden fastsætter regler for, hvornår toget igen kan sættes i drift.

4.4.1. **Fejl på vognkontrolanlægget**

Ved fejl på vognkontrolanlægget jf. reglerne i Sund & Bælts driftsinstruks "Minimumskrav for opretholdelse af toggangen" kan stationsbestyreren pålægge togets personale visuelt at efterse toget for varme lejer eller varmløbne hjul.

5. **Togfølge på den fri bane**

5.1. **Tog uden virksomt ATC**

Tog uden virksomt ATC skal køre med stationsafstand til forankørende tog mellem Korsør og Sprogø.

5.2. Arbejdskøretøjer

Arbejdskøretøjer skal køre med stationsafstand til forankørende tog, og efterfølgende tog skal følge arbejdskøretøjer i stationsafstand mellem Korsør og Sprogø.

5.3. Godstog med farligt gods

Tog, som befordrer farligt gods, skal køre med stationsafstand til forankørende tog, og efterfølgende tog skal følge i stationsafstand mellem Korsør og Sprogø.

5.3.1. Sikring af stationsafstand

Stationsafstand skal sikres gennem en restriktion på samtlige godstog i det automatiske tognummersystem (ATNS).

Når et godstog ifølge vognlisten ikke befordrer farligt gods (RID), må stationsbestyreren ophæve restriktionen i ATNS, så der kan køres i blokafstand mellem Korsør og Sprogø.

5.3.2. 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.

5.4. Togfølge Korsør-Sprogø, sammenfatning

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

6. **Særlige bestemmelserne for godstog**

6.1. **Igangsætning i tunnel**

Skal et godstog sætte igang op ad stigningen i tunnelen, anmoder stationsbestyreren Teknisk Overvågning om, at der ventileres mod togets køreretning. Stationsbestyreren melder til Teknisk Overvågning, når toget er ude af tunnelen.

7. **Infrastruktur- og vedligeholdelsesarbejder**

7.1. **Tunnel**

Al arbejde og adgang til tunnelen kræver sporspærring.

To nabotværtunneler må ikke planlægges spærret på samme tid.

7.1.1. **SR-arbejdslederens forhold**

SR-arbejdslederen skal

- følge bestemmelserne i Sund & Bælts "Sikkerhedsinstruks. Arbejde i Storebæltstunnelen"
- sikre at spærrede tværtunneler markeres spærret
- melde til stationsbestyreren og Teknisk Overvågning, hvilke tværtunneler eller fortove, der ikke kan benyttes til flugtvej.

7.1.2. **Stationsbestyrerens forhold**

Stationsbestyreren skal

- underrette Teknisk Overvågning, når sporspærringen er etableret
- notere i telegramjournalen, hvis der findes tværtunneler eller fortove, der ikke kan benyttes som flugtvej
- underrette Teknisk Overvågning, når sporspærringen er hævet.

7.1.3. **Teknisk Overvågnings forhold**

Teknisk Overvågning skal

- tænde "grøn mand" mod det spærrede spor, når stationsbestyreren har meldt, at sporet er spærret
- udveksle meldinger med stationsbestyreren om spærrede tværtunneler eller fortove
- tænde "rød mand", når stationsbestyreren har meldt, at sporspærringen er hævet.

7.2. Vestbroen

7.2.1. Stedlig dækning af spærret spor

Når der skal foretages dækning af et spærret hovedspor på strækningen Sprogø-Nyborg (Vestbroen), 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 (drejefafbryder) til ind- og udkobling af stedlig dækning. Tableauet lyser gult, når stedlig dækning er indkoblet.



7.2.1.1. Etablering af stedlig dækning

Indkobling af stedlig dækning sker ved at dreje betjeningsknappen i en vilkårlig boks 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.

7.2.1.2. 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 flere bokse, skal de tilsvarende betjeningsknapper drejes for at fjerne den stedlige dækning.

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

8. **Ulovlig indtrængen i tunnel**

8.1. **Overvågning**

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

8.2. **Teknisk Overvågnings forhold**

Teknisk Overvågning underretter straks stationsbestyreren.

8.3. **Stationsbestyreres forhold**

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

Lokomotivføreren på tog, som allerede befinder sig på banestykket, underrettes om at køre ud af tunnelen med skærpet udvig.

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

Storebæltsforbindelsen. Uheld og ulykker

1. Almindelige bestemmelser

Bestemmelserne i denne instruks gælder i tilslutning til SR §§ 89 og 90.

I tilknytning til de i SR § 90, punkt 1.1.2. nævnte oplysninger skal underretning ved alarmering desuden indeholde en omtrentlig angivelse af det totale antal personer i toget.

2. Særlige kørselsregler i tunnelen og på broen

2.1. Brand, røgudvikling eller kemikalieudslip

Hvis togpersonalet opdager eller underrettes om brand, røgudvikling eller kemikalieudslip, skal lokomotivføreren straks underrettes.

Når lokomotivføreren opdager eller underrettes om brand, røgudvikling eller kemikalieudslip skal toget så vidt muligt fortsætte ud af tunnelen henholdsvis væk fra broen. Lokomotivføreren skal fortsætte til nærmeste station, hvor evakuering kan foretages. Signaler på "Stop" skal respekteres.

Hvis toget standses som følge af signaler på "Stop", skal toget evakueres hurtigst muligt.

2.2. Akut sygdom eller tilskadekomne passager

Hvis togpersonalet opdager eller underrettes om akut sygdom eller tilskadekomne passagerer, skal lokomotivføreren straks underrettes.

Toget fortsætter til nærmeste station, og lokomotivføreren standser toget på det sted, der er aftalt med stationsbestyreren. Signaler på "Stop" skal respekteres.

2.3. Nødbremseaktivering

Aktiveres nødbremsen i tunnelen, på broen eller så tæt på disse, at standsning vil ske i tunnelen eller på broen, skal lokomotivføreren overstoppe nødbremsen og fortsætte kørslen.

Lokomotivføreren anmoder straks togpersonalet om at finde den vogn, hvor nødbremsen er aktiveret samt at fastslå grunden til nødbremseaktiveringen.

Togpersonalet melder tilbage til lokomotivføreren om grunden til, at nødbremsen blev aktiveret.

Lokomotivføreren afgør ud fra den konkrete situation, om toget derefter skal fortsætte kørslen og i givet fald hvor langt.

Hvis toget under kørsel med nødbremseoverstropning standses i tunnelen som følge af signaler på "Stop" eller ved en fejl i nødbremseoverstropningen, forholdes som anført under punkt 2.4.

2.4. **Ekstraordinær standsning i tunnelen**

Hvis et tog standses i tunnelen uden lokomotivførerens medvirken, skal lokomotivføreren åbne et vindue for at registrere eventuel brand eller røgudvikling.

Togpersonalet skal så vidt muligt underrette passagererne om årsagen, hvis toget er standset i tunnelen.

Togpersonalet skal gå til følgende placeringer

- i togsæt til nærmeste personaleafsnit med internt samtaleanlæg. Den evakueringsansvarlige skal være placeret i bageste togsæt.
- i øvrigt materiel skal den evakueringsansvarlige være placeret ved bageste personalekupé med taleded og det øvrige personale fordele sig i toget.

Er der brand eller røgudvikling i et standset tog, skal toget evakueres hurtigst muligt jf. punkt 5.2.1.

Der skal gennemføres afgangprocedure, inden kørslen genoptages. Afgangproceduren kan undlades, når lokomotivføreren fra førerpladsen kan overvåge og sikre sig, at de udvendige døre i toget ikke er eller har været frigivet og er lukkede.

2.5. **Underretning af stationsbestyreren**

Lokomotivføreren skal hurtigst muligt underrette stationsbestyreren, hvis de særlige kørselsregler i tunnelen eller på broen anvendes samt træffe de nødvendige aftaler om kørslen og eventuel tilkaldelse af hjælp.

Hvis lokomotivføreren underretter stationsbestyreren om, at toget hurtigst muligt ønskes kørt ud af tunnelen eller væk fra broen, til nærmeste station, ved

- brand, røgudvikling eller kemikalieudslip
- akut sygdom eller tilskadekomne passagerer
- brug af nødbremseoverstropning

skal stationsbestyreren så vidt muligt sørge for, at dette kan lade sig gøre.

Lokomotivføreren anmoder stationsbestyreren om at få tændt tunnelbelysningen, hvis det skønnes nødvendigt.

2.6. **Underretning af togpersonale**

Lokomotivføreren underretter i hvert enkelt tilfælde togpersonalet hurtigst muligt om den aktuelle situation og aftaler de nærmere forholdsregler for det videre forløb.

3. **Tænding af tunnelbelysning**

Stationsbestyreren kontakter Teknisk Overvågning for at få tændt lyset i tunnelen.

Lyset skal tændes hvis

- et tog skal tømmes for passagerer
- et tog skal evakueres for passagerer
- lokomotivføreren skal undersøge årsagen til, at et tog er standset
- et tog skal køre med skærpet udvig
- lokomotivføreren anmoder om at få lyset tændt.

4. **Uheld og nedbrud**

4.1. **Underretning**

Ved nedbrud på tog eller fejl på infrastruktur, som medfører, at et tog ikke umiddelbart kan videreføres, skal stationsbestyreren underrette Teknisk Overvågning.

Medfører fejlen, at toget ikke kan fortsætte kørslen, skal toget tømmes for passagerer. Tømningen indledes først, når tog eller vejtransport til viderebefordring er klar.

4.1.1. **Tømning af tog i tunnelen**

4.1.1.1. **Tilladelse til tømning**

Når stationsbestyreren har sikret sig, at signalgivningen til begge hovedspor i tunnelen er hindret, samt at Teknisk Overvågning

- er underrettet om, at toget skal tømmes for passagerer
- er underrettet om, hvorvidt passagererne bliver i samme eller de skal over i det modsatte tunnelrør

- er underrettet om togets position
 - er anmodet om at tænde lys i tunnelrørene
 - er anmodet om at tænde grønt lys i tværtunnelerne, hvis passagererne skal over i det modsatte tunnelrør
- giver stationsbestyreren lokomotivføreren tilladelse til tømning af toget.

Stationsbestyreren underretter lokomotivføreren, hvis nogle af tværtunnelerne eller fortovene ikke kan benyttes.

Lokomotivføreren underretter den evakueringsansvarlige og giver denne tilladelse til tømning.

4.1.2. **Gennemførelse**

4.1.2.1. **Den evakueringsansvarliges forhold**

Når den evakueringsansvarlige har fået tilladelse til at tømme toget, skal denne via højtaleranlægget underrette passagererne og det øvrige personale om, at toget skal forlades.

Den evakueringsansvarlige beslutter gangretning(er) og sikrer, at en af togpersonalet så vidt muligt går forrest med megafon til vejledning af passagererne.

Den evakueringsansvarlige skal oplyse lokomotivføreren om, i hvilken retning passagererne ledes væk fra toget.

4.1.2.2. **Lokomotivførerens forhold**

Lokomotivføreren skal videregive oplysning om, i hvilken retning passagererne ledes væk fra toget til stationsbestyreren.

I tog uden særskilt evakueringsansvarlig skal lokomotivføreren varetage tømningen af toget for personer, der ledsager transporter.

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

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

4.1.3. **Viderebefordring**

Efter aftale med toglederen skal stationsbestyreren hurtigst muligt sørge for et tog til afhentning af passagerer.

Inden toget kører ind i tunnelen, skal det tømmes for eventuelle passagerer.

Toget fremføres som hjælpetog.

4.1.4. **Afslutning**

Den evakueringsansvarlige skal sikre sig, at

- alle passagerer har forladt tunnelrøret
- alle døre i de benyttede tværtunneler er rigtigt lukket
- passagerer er kommet ind i det andet tog.

Den evakueringsansvarlige underretter lokomotivføreren om, at tømningen er afsluttet.

Lokomotivføreren underretter stationsbestyreren.

4.2. **Tømning af tog på Vestbroen**

4.2.1. **Tilladelse til tømning**

Hvis passagererne skal viderebefordres med biler/busser, må tilladelse til tømning af toget først gives, når politiet har givet tilladelse.

5. **Ulykker**

5.1. **Alarmering**

Stationsbestyreren alarmerer via SRO-anlægget alarmcentralen og Teknisk Overvågning ved hjælp af "Uheld Bane".

Alarmering skal også ske, hvis stationsbestyreren ikke kan få kontakt med et ekstraordinært standset tog i tunnelen.

Ved uheld med godstog skal stationsbestyreren formidle togets vognliste til alarmcentralen og Teknisk Overvågning.

5.2. **Evakuering af tog i tunnelen**

I situationer, hvor passagererne er i fare (brand, røgdudvikling, kemikalieudslip m.m), skal toget evakueres hurtigst muligt.

5.2.1. **Tilladelse til evakuering**

Lokomotivføreren indhenter, eventuelt efter anmodning fra den evakueringsansvarlige, tilladelse til evakuering af toget hos stationsbestyreren.

Hvis lokomotivføreren opdager forhold, der nødvendiggør evakuering af toget, skal denne straks underrette den evakueringsansvarlige.

Når stationsbestyreren har sikret sig at signalgivningen til begge hovedspor i tunnelen er hindret, samt at Teknisk Overvågning

- er underrettet om, at toget skal tømmes for passagerer
- er underrettet om, hvorvidt passagererne bliver i samme eller de skal over i det modsatte tunnelrør
- er underrettet om togets position
- er anmodet om at tænde lys i tunnelrørene
- er anmodet om at tænde grønt lys i tværtunnelerne, hvis passagererne skal over i det modsatte tunnelrør

giver stationsbestyreren lokomotivføreren tilladelse til evakuering af toget.

Stationsbestyreren underretter lokomotivføreren, hvis nogle af tværtunnelerne eller fortovene ikke kan benyttes. Lokomotivføreren underretter den evakueringsansvarlige om forholdet og giver denne tilladelse til evakuering.

5.2.2. **Gennemførelse**

5.2.2.1. **Den evakueringsansvarliges forhold**

Når den evakueringsansvarlige har fået tilladelse til at evakuere toget, skal denne via højttaleranlægget underrette passagererne og det øvrige personale om, at toget skal forlades. Kørestole og bagage skal blive i toget.

Den evakueringsansvarlige beslutter gangretning(er) og sikrer, at en af togpersonalet så vidt muligt går forrest med megafon til vejledning af passagererne.

Evakuering skal ske således, at passagererne bliver mindst muligt udsat for at skulle bevæge sig i områder, hvor der er brand eller røg.

Ved brand eller røgdudvikling på ydersiden af toget, skal passagerne ledes forbi brandstedet inde i toget.

Passagererne skal hurtigst muligt ledes væk fra stedet, hvor der er brand eller røg.

Den evakueringsansvarlige skal oplyse lokomotivføreren om, i hvilken retning passagererne ledes væk fra toget.

5.2.2.2. **Lokomotivførerens forhold**

Lokomotivføreren skal videregive oplysning om, i hvilken retning passagererne ledes væk fra toget til stationsbestyreren.

I tog uden særlig evakueringsansvarlig skal lokomotivføreren varetage evakueringen af toget for personer, der ledsager transporter.

Lokomotivføreren skal blive i toget længst muligt for at sikre kommunikation med stationsbestyreren og for afbremning af toget.

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

5.2.3. **Afslutning**

Den evakueringsansvarlige skal sikre sig, at

- alle passagerer, der har mulighed for det, har forladt tunnelrøret
- alle døre i de benyttede tværtunneler er rigtigt lukkede
- passagerer, der har mulighed for det, er kommet ind i evakueringstoget.

Den evakueringsansvarlige underretter lokomotivføreren om, at evakueringen er afsluttet, herunder om der er passagerer eller alvorligt tilskadekomne, der ikke kan forlade det uheldsramte tog.

Lokomotivføreren underretter stationsbestyreren.

5.3. **Evakuering af tog på Vestbroen**

Evakuering sker jf. SR § 90.

Er politiet til stede, skal indsatsledelsens anvisninger derefter følges.

Vordingborg, spor 3 og jernbanebroen. Arbejde og færdsel

1. Almindelige bestemmelser

1.1. Gyldighed

Denne instruks gælder på Vordingborg station, spor 3, fra km 119,0 til km 119,6, samt begge spor på jernbanebroen over Masnedsund, fra km 119,9 til km 120,2.

1.2. Adgangsveje

Adgangsvej til arbejdssted skal fremgå af jernbanesikkerhedsplan.

1.3. Arbejde og færdsel

Arbejde og færdsel i og ved spor 3, fra km 119,0 til km 119,6, på Vordingborg station samt på jernbanebroen over Masnedsund må kun ske i spærret spor.

2. Færdsel over jernbanebroen over Masnedsund

Færdsel over jernbanebroen kan ske udenfor sporene på stien langs den østlige støjskærm henholdsvis stien langs det vestlige rækværk.

Vigerslev - Ringsted

Sikkerhedsbestemmelser

1. **Tunneler**

1.1. **Almindelige bestemmelser**

På banestrækningen mellem Vigerslev og Ringsted findes tre tunneler.

Flugtvvejsskilte i tunnelerne viser retning og afstand til nærmeste nødudgang.

I tunneler og sporområder med lodrette vægge findes, ved nødudgangene, overgange mellem hovedsporene til brug ved tømning og evakuering.

2. **Definitioner**

2.1. **Styring, regulering og overvågning (SCADA)**

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

Anlægget kan betjenes i Overvågningscenter Kørestrøm (OCK).

Anlægget kan overvåges i FC København, FC Roskilde og OCK.

2.2. **Tunnelafstand**

2.2.1. **Køreretning Vigerslev-Ringsted**

Tunnelafstand defineres fra

- U-signal R1 i Vigerslev til AM-signal 1206 i 1. hovedspor.

- U-signal R2 i Vigerslev til AM-signal 2206 i 2. hovedspor.

2.2.2. **Køreretning Ringsted-Vigerslev**

Tunnelafstand defineres fra

- AM-signal 1210 i 1. hovedspor til U-signal R1 i Vigerslev.

- AM-signal 2210 i 2. hovedspor til U-signal R2 i Vigerslev.

2.3. **Kulbanetunnelen**

Kulbanetunnelen er beliggende mellem km 6,0 og km 6,7 med en samlet længde på 692 meter.

2.4. **Hvidovretunnelen**

Hvidovretunnelen er beliggende mellem km 7,2 og km 7,8 med en samlet længde på 591 meter.

2.5. **Tunnel under Holbækmotorvejen**

Tunnelen under Holbækmotorvejen er beliggende mellem km 9,7 og km 10,0 med en samlet længde på 280 meter.

2.6. **Sporområde med lodrette vægge**

Mellem Kulbanetunnelen og Hvidovretunnelen henholdsvis Hvidovretunnelen og Avedøre Havnevej er banen beliggende i sporområde med lodrette vægge på begge sider af banen, men uden dæk over banen.

2.7. **Åbent afsnit**

Sporområde mellem tunneler.

Sporområde med åbent afsnit betragtes som sikkert område, hvortil der kan evakueres, f.eks. ved brand i det kørende materiel og dette holder i en tunnel.

3. **Køge Nord T**

3.1. **Glasbrudsdetektering**

Køge Nord Ts gangbro er beliggende i km 35,38.

Gangbroens vinduesfacade videoovervåges for glasbrud. Ved brud på glasset alarmeres OCK.

OCK vurderer bruddets umiddelbare omfang på overvågningsskærmen og konstaterer om glasfeltet er over motorvej eller jernbane.

Er bruddet over fjernbanen alarmeres FC Roskilde og over S-banen Trafikkontrolcenter S-bane (FC Syd). Alarmeringen skal indeholde oplysninger, som gør stationsbestyreren i stand til at vurdere behov for f.eks. kørsel med skærpet udvig eller sporspærring.

4. **Kørsel med tunnelafstand**

I tilfælde hvor SCADA-anlægget giver alarm, som kræver kørsel med tunnelafstand, skal tunnelafstand sikres jf. punkterne 2.2.1. og 2.2.2.

5. **Klargøring af materiel**

5.1. **Personførende tog**

5.1.1. **Almindelige bestemmelser**

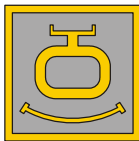
Personførende tog skal medgives togpersonale.

Der skal være gennemgang i hele toget. Er dette undtagelsesvist ikke muligt, skal der være togpersonale i de enkelte togdele.

Materiellet skal endvidere være forsynet med

- nødbremseoverstopning
- togbelysning
- ildslukkere
- megafon (minimum en pr. tog)
- højtaleranlæg
- internt samtaleanlæg.

Lokomotiver og personvogne med nødbremseoverstopning er mærket med følgende piktogram



5.2. **Godstog**

5.2.1. **Vognlister**

Jernbanevirksomheden skal, også selvom toget ikke er omfattet af SR § 64, sikre, at toglederen har modtaget en vognliste, der er i overensstemmelse med den faktiske oprangering, inden toget skal afgå fra Vigerslev henholdsvis Ringsted. Toglederen sikrer, at vognlisten er til rådighed for stationsbestyreren.

Toget må ikke gives afgangstilladelse fra Vigerslev henholdsvis Ringsted, før stationsbestyreren har konstateret at vognlisten foreligger.

5.3. **Arbejds- og placeringskørsel**

5.3.1. **Farligt gods**

Føreren af et arbejdskøretøj skal sikre, at stationsbestyreren har oplysninger om art og mængde af farligt gods på arbejdskøretøjet og eventuelt tilkoblede vogne, jf. blanket S6, inden det afgår fra Vigerslev henholdsvis Ringsted.

6. **Uheld, ulykker, ekstraordinær standsning og nedbrud i tunnelerne, sporområde med lodrette vægge eller åbent afsnit**

6.1. **Brand, røgudvikling eller kemikalieudslip**

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

Holder et tog stille med brand eller røgudvikling, må tømning og evakuering af tog ske til fortov uden stationsbestyrerens tilladelse, men stationsbestyreren skal straks underrettes.

Hvis togpersonalet opdager eller underrettes om brand, røgudvikling eller kemikalieudslip, skal lokomotivføreren straks underrettes.

Når lokomotivføreren opdager eller underrettes om brand, røgudvikling eller kemikalieudslip skal toget så vidt muligt fortsætte ud af tunnelen. Lokomotivføreren skal fortsætte til nærmeste evakueringsmulighed. Signaler på "Stop" skal respekteres.

Hvis toget standses som følge af signaler på "Stop", skal toget evakueres hurtigst muligt.

Det skal så vidt muligt undgås, at tog med brand eller røgudvikling befinder sig under gangbroen ved Køge Nord T.

6.2. **Nødbremseaktivering**

Aktiveres nødbremsen i tunnelen eller så tæt på denne at standsning vil ske i tunnelen, skal lokomotivføreren overstoppe nødbremsen og fortsætte kørslen.

Lokomotivføreren anmoder straks togpersonalet om at finde den vogn, hvor nødbremsen er aktiveret samt at fastslå grunden til nødbremseaktiveringen.

Togpersonalet melder tilbage til lokomotivføreren om grunden til, at nødbremsen blev aktiveret.

Lokomotivføreren afgør ud fra den konkrete situation, om toget derefter skal fortsætte kørslen og i givet fald hvor langt.

Hvis toget under kørsel med nødbremseoverstopning standses i tunnelen som følge af signaler på "Stop" eller ved en fejl i nødbremseoverstopningen, forholdes som anført under punkt 6.3.

6.3. **Ekstraordinær standsning i tunnelen**

Hvis et tog standses i tunnel uden lokomotivførerenes medvirken, skal lokomotivføreren åbne et vindue for at registrere eventuel brand eller røgudvikling.

Togpersonalet skal så vidt muligt underrette passagererne om årsagen, hvis toget er standset i tunnel.

Togpersonalet skal gå til følgende placeringer

- i togsæt til nærmeste personaleafsnit med internt samtaleanlæg.
Den evakueringsansvarlige skal være placeret i bageste togsæt.
- i øvrigt materiel skal den evakueringsansvarlige være placeret ved bageste personalekupé med talested og det øvrige personale fordele sig i toget.

Er der brand eller røgudvikling i et standset tog, skal toget evakueres hurtigst muligt.

Der skal gennemføres afgangprocedure, inden kørslen genoptages. Afgangproceduren kan undlades, når lokomotivføreren fra førerpladsen kan overvåge og sikre sig, at de udvendige døre i toget ikke er eller har været frigivet og er lukkede.

6.4. **Tognedbrud**

Ved nedbrud på tog i tunnel, sporområde med lodrette vægge eller åbent afsnit, skal passagererne blive i det nedbrudte tog for at afvente viderebefordring.

Stationsbestyreren kan dog beslutte, at toget skal tømmes, og at passagererne skal forlade tunnelen til fods via fortov/nøddudgang eller tunnelmundingerne.

6.5. **Nøddugange, flugtveje og fortove**

6.5.1. **Kulbanetunnelen**

I Kulbanetunnelen kan der evakueres via nøddudgang i km 6,3 (ved Kulbanevej) eller via tunnelmundingerne.

Nøddudgang findes i 1. hovedspor.

Brandtryk findes på trapperne i flugtvejen.

6.5.2. **Hvidovretunnelen**

I Hvidovretunnelen kan der evakueres via nødudgangene i km 7,2 (ved Hvidovregade) og km 7,5 (ved Dalumvej) eller via tunnelmundingerne.

Nødudgange findes i 2. hovedspor.

Brandtryk findes på trapperne i flugtvejene.

6.5.3. **Tunnelen under Holbækmotorvejen**

I tunnelen under Holbækmotorvejen evakueres via tunnelmundingerne.

6.5.4. **Sporområde med lodrette vægge**

Mellem Hvidovretunnelen og Avedøre Havnevej er der i km 7.8 adgang til båravej og nødudgang i 2. hovedspor, begge fører op til vejniveau på Allingevej. Langs banen er der i begge sider etableret fortov.

6.6. **Øvrige personaleforhold**

6.6.1. **Stationsbestyrerens forhold**

Når stationsbestyreren modtager melding om forhold, som kræver tømning/evakuering af tog eller redningsindsats i tunnel, sporområde med lodrette vægge eller åbent afsnit, skal tog på vej mod stedet straks søges standset.

Stationsbestyreren skal derefter hindre signalgivning, jf. SODB og, såfremt forholdet er i en tunnel, anmode OCK om at tænde lyset i tunnelen.

Når toggangen er indstillet, underrettes toglederen.

Stationsbestyreren skal give lokomotivføreren tilladelse til tømning/evakuering af tog.

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

- signalgivning til begge hovedspor i tunnelen er hindret, og alle tog holder stille samt

- OCK har bekræftet, at lyset i tunnelen er tændt.

Foreligger der ikke umiddelbar fare for passagererne, må tilladelse til tømning/evakuering først gives, når 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 hjælpetoget kører ind i tunnelen, sporområde med lodrette vægge eller åbent afsnit for afhentning af passagerer, skal det så vidt muligt tømmes.

6.6.2. Lokomotivførerens forhold

Når stationsbestyrerens tilladelse til tømning/evakuering af toget foreligger, orienteres passagererne om, i hvilken retning de skal gå.

I tog uden særlig evakueringsansvarlig skal lokomotivføreren varetage evakueringen af toget for personer, der ledsager transporter.

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

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

I øvrigt forholdes som anført i jernbanevirksomhedens driftsinstruktion.

6.6.3. Togpersonalets forhold

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

I øvrigt forholdes som anført i jernbanevirksomhedens driftsinstruktion.

7. Infrastruktur- og vedligeholdelsesarbejder

I tilslutning til bestemmelserne i SR gælder at alt arbejde og færden i tunneler eller sporområde med lodrette vægge kræver sporspærring i begge hovedspor.

Ved arbejde eller færden på fortov kræves kun sporspærring i sporet nærmest fortovet.

7.1. SR-arbejdslederens forhold

SR-arbejdslederen skal melde til stationsbestyreren, hvilke fortove/nøddugange der ikke kan benyttes til flugtveje og foretage afmærkning af disse.

7.2. **Stationsbestyrerens forhold**

Stationsbestyreren skal notere i telegramjournalen, hvilke fortove/nøddugange, der ikke kan benyttes til flugtvej. Endvidere skal OCK underrettes om aktuel status.

8. **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 Vigerslev og Ringsted foretages stedlig dækning fra særlige betjeningsbokse mærket "Kunstig besættelse". Se Plan 1.

Der findes betjeningsbokse således:

- På Vigerslevs U-signaler.
- På Ringsteds U-signaler.

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 (drejefafbryder) 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.

8.1. **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.

8.2. 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.

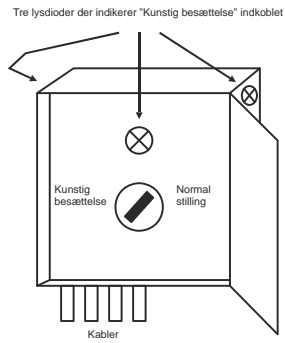
Hvis stedlig dækning er aktiveret fra begge bokse, skal de tilsvarende betjeningsknapper drejes for at fjerne den kunstige besættelse.

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

8.3. 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:



København H/Hvidovre Fjern - (Peberholm). Sikkerhedsbestemmelser

1. Definitioner

1.1. Tunneler

1.1.1. Generelt

I alle tunneler er der nødtelefoner og brandtryk. Flugtvejsskilte viser retning og afstand til nærmeste flugtvej.

1.1.2. Sydhavngadetunnelen

Sydhavngadetunnelen, som består af ét rør, ligger i km 2,7 - 4,5.

1.1.3. Tårnbytunnelen

Tårnbytunnelen, som består af et rør, ligger i km 8,4 - 9,1. Tårnby T ligger i Tårnbytunnelen.

1.1.4. Kastruptunnelen

Kastruptunnelen Godsbanen, som består af ét rør, ligger i km 11,1 - 11,3.

Kastruptunnelen Personbanen, som består af ét rør, ligger i km 11,1 - 12,7.

Københavns Lufthavn Kastrup ligger i Kastruptunnelen Personbanen.

1.1.5. Øresundstunnelen

Øresundstunnelen, som består af to rør, ligger i km 13,5 - 17,5. De 300 m af tunnelen nærmest mundingerne i begge ender består dog kun af ét rør.

De tekniske installationer i Øresundstunnelen overvåges og styres fra TrafikCenteret (TC), som er beliggende i Lernacken i Sverige.

I Øresundstunnelen er nøddørene uaflåst mellem de to jernbanetunnelrør og fra det nordlige jernbanetunnelrør mod det sydlige motorvejstunnelrør.

Det er kun politi og redningsmyndigheder, som kan åbne nøddørene fra motorvejstunnelrøret mod jernbanetunnelrøret.

Der er for strækningen Københavns Lufthavn Kastrup-Lernacken, etableret et computerbaseret alarmeringsystem kaldet COMBAS-Ø.

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

1.2. **Tunnelafstand**

1.2.1. **Sydhavngadetunnelen**

1.2.1.1. **Køreretning Bavnehøj Fjern - Kalvebod**

Tog eller arbejdskøretøj må først gives kørtilladelse fra U-signal M henholdsvis L på Bavnehøj Fjern (signalgivning eller udrangering), når det er sikret, at det forankørende tog i samme køreretning og ad samme hovedspor har passeret sporskifte 01 henholdsvis sporskifte 02 på Kalvebod.

1.2.1.2. **Køreretning Kalvebod - Bavnehøj Fjern**

Tog eller arbejdskøretøj må først gives signal gennem Kalvebod (eller udrangeres), når det er sikret, at det forankørende tog, i samme køreretning og ad samme hovedspor, har passeret U-signal M Henholdsvis L på Bavnehøj Fjern (for modsat køreretning).

1.2.2. **Øresundstunnelen**

1.2.2.1. **Køreretning Københavns Lufthavn Kastrup - Peberholm**

Tog eller arbejdskøretøj må først afsendes fra Københavns Lufthavn Kastrup (signalgivning i PU 121 / PU 111 / SU 21 / SU 11 / SU 111 eller udrangering), når det er sikret, at det forankørende tog, i samme køreretning og ad samme hovedspor, har passeret stationsgrænsen på Peberholm.

1.2.2.2. **Køreretning Peberholm - Københavns Lufthavn Kastrup**

Tog eller arbejdskøretøj må først afsendes fra Peberholm (signalgivning eller udrangering), når det er sikret, at det forankørende tog, i samme køreretning og ad samme hovedspor, har passeret sporskifte 11 henholdsvis sporskifte 12 på Københavns Lufthavn Kastrup.

1.3. **Betjeningsforhold**

Betjeningspladsen for Kalvebod sikringsanlæg står i Københavns Lufthavn Kastrup. Kalvebod betragtes derfor SR-mæssigt som fjernstyret, også ved MU-drift.

DLC er betegnelsen for stationsbestyreren for Peberholm, normalt placeret i Malmø (Driftledningscentral Malmø).

1.4. **Vognkontrolanlæg**

Vognkontrolanlægget i km 5,2 kontrollerer togene i begge spor og køreretninger. Vognkontrolanlægget er en del af SRO-anlægget (Styring, Regulering og Overvågning).

2. **Kørsel på banestrækningen København H/Vigerslev-Peberholm**

2.1. **Tunneler**

I tog, hvor det er muligt at lukke for friskluftindtaget, skal dette lukkes, inden toget kører ind i den første tunnel. Det må først åbnes igen, når toget er ude af samtlige tunneler.

I tog, der befører personvogne, som ikke er udstyret med mulighed for recirkulation, skal lokomotivføreren sikre, at el-varmen er slukket inden kørsel i den første tunnel. Ventilationsanlægget i hver enkelt vogn skal være slukket. El-varmen og ventilationsanlægget må først tændes igen, når toget er ude af den sidste tunnel.

Den evakueringsansvarlige skal skaffe sig overblik over antallet af passagerer, herunder specielt handicappede og barnevogne.

Inden toget kører ind i den første tunnel, skal lokomotivføreren underrettes om det anslåede antal passagerer (0-100, 100-200 osv.). Underretningen foretages igen umiddelbart efter afgang fra Københavns Lufthavn Kastrup.

I tog, hvor lokomotivføreren er evakueringsansvarlig, skal lokomotivføreren sikre sig oplysning om eventuelle personer, der ledsager transporter. Der må højst være 10 personer i tog, hvor lokomotivføreren er evakueringsansvarlig.

2.2. **Bremser**

Bremseprocenten skal være mindst 60.

2.3. Radio

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

2.3.1.1. Køretning mod Københavns Lufthavn Kastrup/Sverige

For tog, som fortsætter til Sverige, sker skift til svensk GSM-R-netværk i km 8,8, hvilket er markeret med SR-mærke 17.49 (S).



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

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



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

2.3.1.2. Køretning mod Danmark

Efter passage af systemgrænsen 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, skal lokomotivføreren bringe toget til standsning inden kørsel ind i Sydhavns-gadetunnelen og underrette stationsbestyreren, jf. SIN-G instruks 17.

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

3. **Klargøring af materiel**

3.1. **Personførende tog**

3.1.1. **Almindelige bestemmelser**

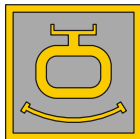
Der skal være gennemgang i hele toget. Er dette undtagelsesvist eller på grund af materiellets i øvrigt godkendte konstruktion ikke muligt, skal der være togpersonale i de enkelte togdele.

Der må kun anvendes materiel, som er konstrueret af brandhæmmende materiale, og hvor der kan sikres mulighed for at etablere nødudgange.

Materiellet skal endvidere være forsynet med

- nødbremseoverstropning
- togbelysning
- ildslukkere
- megafon (minimum en pr. tog)
- højtaleranlæg
- internt samtaleanlæg
- radio.

Lokomotiver og personvogne med nødbremseoverstopning er mærket med følgende piktogram



3.1.2. Øresundstjek

3.1.2.1. Stort Øresundstjek

Mindst én gang for hver 24 timer skal den, der klargør toget, sikre, at ildslukkere er til stede. Endvidere skal det sikres, at nødbremseoverstopning, togbelysning, megafon, højttaler, internt samtaleanlæg samt radioen fungerer.

Den, der klargør toget, udfylder en særlig blanket, der følger toget/ togsættet indtil næste øresundstjek.

3.1.2.2. Lille Øresundstjek

Ved ændret oprangering skal den, der klargør toget, sikre, at nødbremseoverstopning, højttaler, internt samtaleanlæg samt radio fungerer.

Når der skiftes førerrum, skal radioen afprøves.

3.2. Godstog

3.2.1. Vognlister

Jernbanevirksomheden skal, også selvom toget ikke er omfattet af SR § 64, sikre, at toglederen har modtaget en vognliste, der er i overensstemmelse med den faktiske oprangering, inden toget skal afgå fra København H henholdsvis passerer Kalvebod (ved kørsel fra Vigerslev). Toglederen sikrer, at vognlisten er til rådighed for stationsbestyreren.

Tog må ikke gives afgangstilladelse fra København H/Kalvebod, og DLC må ikke gives tilladelse til at afsende tog fra Peberholm, før stationsbestyreren har konstateret, at vognlisten foreligger.

3.3. Arbejds- og placeringskørsel

3.3.1. Farligt gods

Føreren af et arbejdskøretøj skal sikre, at stationsbestyreren har oplysninger om art og mængde af farligt gods på arbejdskøretøjet og

eventuelt tilkoblede vogne, jf. blanket S6.

4. **Fejl ved materiellet**

4.1. **Radio**

Tog, som på grund af fejl ikke har virksom radio, må ikke afgå

- fra Vigerslev eller København H mod Kalvebod

- fra Københavns Lufthavn Kastrup mod Kalvebod eller Peberholm.

4.2. **Nødbremseoverstopning, togbelysning, samtale- og højtaleranlæg**

Hvis det i personførende tog konstateres, at nødbremseoverstopning, togbelysning, og/eller samtale- eller højtaleranlæg ikke virker i en eller flere vogne, skal stationsbestyreren straks underrettes, og der må ikke være passagerer i den/de pågældende vogn(e).

Når stationsbestyreren er underrettet, skal der så vidt muligt sikres tunnelafstand foran og efter toget (se punkt 1.2.).

Hvis nødbremseoverstopningen ikke virker i hele toget, må tog med passagerer ikke passere Sydhavns- og Øresundstunnelen.

Hvis togbelysning og/eller samtale- eller højtaleranlæg ikke virker i hele toget, må tog med passagerer ikke afgå fra København H henholdsvis Københavns Lufthavn Kastrup.

4.3. **Fejl ved tryklufsbremsen, vogne efter slutbremsen**

I tilfælde af fejl ved tryklufsbremsen under togfremførsel må vogne efter slutbremsen ikke befordres mellem København H/Vigerslev og Peberholm. Opstår fejlen på strækningen

- skal der så vidt muligt køres i tunnelafstand (se punkt 1.2.) efter toget

- må der ikke være passagerer i vognene efter slutbremsen

- må toget køre med forsigtighed til København H, Vigerslev eller Københavns Lufthavn Kastrup.

4.4. **Alarm fra vognkontrolanlægget**

Ved alarm fra vognkontrolanlægget, skal stationsbestyreren underrette lokomotivføreren om

- hvilken type alarm det drejer sig om (varme lejer, varme hjulringe eller afsporing)
- hvor i toget fejlen er
- at toget ikke må køre videre, før lokomotivføreren har foretaget eftersyn af toget.

Ved underretning om alarm fra varme lejer eller varme hjulringe på personførende tog må lokomotivføreren efter endt eftersyn om muligt genoptage kørslen med forsigtighed til nærmeste station, hvor toget kan tømmes for passagerer.

Jernbanevirksomheden fastsætter regler for, hvornår toget igen kan sættes i drift.

5. **Togfølge og sporbenyttelse**

5.1. **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 bliver nødvendigt at udkoble det mobile togkontrolanlæg under kørsel mellem de nævnte stationer, skal stationsbestyreren så vidt muligt sikre tunnelafstand (se punkt 1.2.) foran toget.

5.2. **Arbejds køretøjer**

Ved kørsel med arbejds køretøjer skal der i Sydhavns gade- og Øresundstunnelen, være tunnelafstand (se punkt 1.2.) foran og efter arbejds køretøjet.

5.3. **Godstog**

5.3.1. **Sydhavns gadetunnelen**

Hvis ekspedition af godstog via Vigerslev er forhindret på grund af

- manglende kontrol på sporskifter
- sporspærring
- tognedbrud
- uheld

må godstog ekspederes gennem Sydhavns gadetunnelen på følgende betingelser:

Stationsbestyreren skal sikre

- tunnelafstand foran og efter godstoget
- at der ikke samtidig er personførende tog i nabosporet
- at lokomotivføreren er underrettet om, at toget højst må fremføres med 40 km/t gennem Sydhavngadetunnelen.

Hvis godstoget befordrer vogne med fareseddel 1, 1.5 eller 1.6, skal stationsbestyreren hindre signalgivningen til det hovedspor, der ikke benyttes af godstoget ved at indkoble blokspærring.

Blokspærring må først frakobles, når godstoget har passeret Sydhavngadetunnelen.

5.3.2. **Tårnbytunnelen**

Når et godstog, der befordrer vogne med fareseddel 1, 1.5 eller 1.6, kører gennem tunnelen, må der ikke samtidig være andre tog i tunnelen.

5.3.3. **Kastruptunnelen Personbanen**

Hvis ekspedition via Kastruptunnelen Godsbanen er forhindret på grund af

- manglende kontrol på sporskifter
- sporspærring
- tognedbrud
- uheld

må godstog ekspederes gennem spor 1 eller spor 2 på Københavns Lufthavn Kastrup på følgende betingelser:

Stationsbestyreren skal sikre

- at der ved signalgivning er frit til U-signalet i det spor, som godstoget skal benytte
- at lokomotivføreren er underrettet om, at toget højst må fremføres med 40 km/t gennem den del af Københavns Lufthavn Kastrup, som ligger i Kastruptunnelen.

Hvis godstoget befordrer vogne med fareseddel 1, 1.5 eller 1.6, må der ikke samtidig være personførende tog i nabosporet.

5.3.4. Øresundstunnelen

5.3.4.1. Vogne med RID-gods

Hvis et godstog befordrer RID-gods, skal stationsbestyreren sikre tunnelafstand foran og efter toget, jf. punkt 1.2.

5.3.4.2. RID fareklasse 1

Når et tog, der befordrer vogne med fareseddel 1, 1.5 eller 1.6, kører gennem tunnelen, må der ikke samtidig være tog i nabosporet.

Før et sådant tog afsendes fra en af stationerne Peberholm eller Københavns Lufthavn Kastrup, skal der derfor være frit i begge hovedspor mellem Peberholm (I-signal 22 henholdsvis I-signal 52) og Københavns Lufthavn Kastrup (sporskifte 11 henholdsvis sporskifte 12).

Stationsbestyreren skal sikre, at signalgivning hindres til det hovedspor Københavns Lufthavn Kastrup-Peberholm, der ikke skal benyttes af godstoget, indtil godstoget har passeret Øresundstunnelen.

5.3.5. Vognkontrolanlæg ude af drift

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

5.4. Afsendelse af tog fra Peberholm

DLC skal indhente tilladelse til afsendelse af tog hos stationsbestyreren ved ekspedition af følgende:

- godstog
- arbejdskøretøjer
- tog med fejl på nødbremseoverstroponing, togbelysning, samtale- eller højtaleranlæg
- tog med fejl ved tryklufsbremsen eller vogne efter slutbremsen
- tog med udkoblet ATC

Tilladelse fra stationsbestyreren til DLC gives ved meldingen:
"Tog..... (tognummer) må afsendes til hovedspor ... (hovedsporsnummer). Det er.....(navn), FC København".

5.4.1. **Ankomstmelding**

I de tilfælde, hvor der skal etableres tunnelafstand fra Peberholm mod Københavns Lufthavn Kastrup, skal stationsbestyreren give ankomstmelding til DLC, når toget har passeret sporskifte 11 henholdsvis sporskifte 12 på Københavns Lufthavn Kastrup.

Ankomstmelding gives ved melding: "Tog.....(tognummer) er ankommet til Københavns Lufthavn Kastrup. Det er.....(navn), FC København".

6. **Infrastruktur- og vedligeholdelsesarbejder**

6.1. **Almindelige bestemmelser**

I tilslutning til SR gælder følgende:

Alt arbejde og færden i tunneler eller områder med lodrette vægge kræver sporspærring.

Undtaget fra krav om sporspærring er dog færden på fortovej i

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

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

SR-arbejdslederen skal melde til stationsbestyreren, hvilke flugtvejsdøre/nøddøre eller fortoveje der ikke kan benyttes og foretage afmærkning af disse.

Stationsbestyreren skal notere i telegramjournalen, hvis flugtvejsdøre/nøddøre eller fortoveje ikke kan benyttes som flugtvej henholdsvis adgangsvej for redningsberedskabet.

6.2. **Øresundstunnelen**

6.2.1. **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.

- Tunnelportal Peberholm.
- I-signalerne til Peberholm.

I boksen findes et tableau og en betjeningsknap.

Dækslet på boksen er aflåst med hængelås.

6.2.1.1. **Etablering af stedlig dækning**

Aktivering 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.



6.2.1.2. **Fjernelse af stedlig dækning**

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

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

Hvis dækning er aktiveret fra flere bokse, skal de tilsvarende betjeningsknapper indtrykkes 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.

2. Regler for rangeringens gennemførelse

2.1. Hastighed i spor 29 og 30

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

2.2. Kørsel mellem togvejsspor og spor 31-36

2.2.1. Kørsel fra spor 1, 2 og 11 til spor 31-36

Lokomotivføreren klargør togkontrolanlægget til rangering og aftaler rangeringen med stationsbestyreren.

Rangertræk til KAC skal ekspederes gennem spor 31. Ændret sporbenyttelse aftales mellem stationsbestyreren og vagthavende holdleder i KAC.

2.2.2. Kørsel fra spor 31-36 til spor 1, 2 og 11

Lokomotivføreren klargør togkontrolanlægget til togkørsel og aftaler rangeringen med stationsbestyreren, når rangertrækket er klar ved DV-signal D312, D322, D332, D342, D352 eller D362.

Rangertræk fra KAC skal ekspederes gennem spor 33. Ændret sporbenyttelse aftales mellem stationsbestyreren og vagthavende holdleder i KAC.

2.3. **Fritrumsprofil for rangerpersonale**

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

København H/Hvidovre Fjern - (Peberholm). Uheld og ulykker

1. Almindelige bestemmelser

Bestemmelserne i denne instruks gælder i tilslutning til SR §§ 89 og 90.

I tilknytning til de i SR § 90, punkt 1.1.2. nævnte oplysninger skal underretning ved alarmering desuden indeholde en omtrentlig angivelse af det totale antal personer i toget, samt om toget holder helt eller delvist i en tunnel.

2. Særlige kørselsregler i tunneler

2.1. Brand, røgudvikling eller kemikalieudslip

Hvis togpersonalet opdager eller underrettes om brand, røgudvikling eller kemikalieudslip, skal lokomotivføreren straks underrettes.

Når lokomotivføreren opdager eller underrettes om brand, røgudvikling eller kemikalieudslip, skal toget så vidt muligt fortsætte ud af tunnelen, medmindre det i forvejen holder ved eller kører imod en perron, hvortil evakuering kan finde sted.

Køres der ud af tunnelen, standser lokomotivføreren toget på et sted, der er aftalt med stationsbestyreren, så evakuering kan foretages. Signaler på "Stop" skal respekteres.

Hvis toget standses som følge af signaler på "Stop", skal toget evakueres hurtigst muligt.

2.2. Akut sygdom eller tilskadekomne passager

Hvis togpersonalet opdager eller underrettes om akut sygdom eller tilskadekomne passagerer, skal lokomotivføreren straks underrettes.

Toget fortsætter ud af tunnelen, og lokomotivføreren standser toget på det sted, der er aftalt med stationsbestyreren, medmindre det i forvejen holder ved eller kører imod en perron, hvor der kan ydes eller skaffes hjælp. Signaler på "Stop" skal respekteres.

2.3. Nødbremseaktivering

Aktiveres nødbremsen i en tunnel eller så tæt på denne, at standsning vil ske i tunnelen, skal lokomotivføreren overstoppe nødbremsen og fortsætte ud af tunnelen.

Lokomotivføreren anmoder straks togpersonalet om at finde den vogn, hvor nødbremsen er aktiveret samt at fastslå grunden til nødbremseaktiveringen.

Togpersonalet melder tilbage til lokomotivføreren om grunden til, at nødbremsen blev aktiveret.

Lokomotivføreren afgør ud fra den konkrete situation, om toget derefter skal fortsætte kørslen og i givet fald hvor langt og underretter togpersonalet.

Hvis toget under kørsel med nødbremseoverstopning standses i tunnelen som følge af signaler på "Stop" eller ved en fejl i nødbremseoverstopningen, forholdes som under punkt 2.4.

2.4. **Ekstraordinær standsning i en tunnel**

Hvis et tog standses i en tunnel uden lokomotivførerens medvirken, skal lokomotivføreren åbne et vindue for at registrere eventuel brand eller røgudvikling.

Togpersonalet skal så vidt muligt underrette passagererne om årsagen, hvis toget er standset i en tunnel.

Togpersonalet skal gå til følgende placeringer

- i togsæt til nærmeste personaleafsnit med internt samtaleanlæg. Den evakueringsansvarlige skal være placeret i bageste togsæt.
- i øvrigt materiel skal den evakueringsansvarlige være placeret ved bageste personalekupé med talested og det øvrige personale fordele sig i toget.

Er der brand eller røgudvikling i et standset tog, skal toget evakueres hurtigst muligt jf. punkt 5.2.

Der skal gennemføres afgangprocedure, inden kørslen genoptages. Afgangproceduren kan undlades, når lokomotivføreren fra førerpladsen kan overvåge og sikre sig, at de udvendige døre i toget ikke er eller har været frigivet og er lukkede.

2.5. **Underretning af stationsbestyreren**

Lokomotivføreren skal hurtigst muligt underrette stationsbestyreren, hvis de særlige kørselsregler i tunnelen anvendes samt træffe de nødvendige aftaler om kørslen og eventuel tilkaldelse af hjælp.

Hvis lokomotivføreren underretter stationsbestyreren om, at toget hurtigst muligt ønskes kørt ud af en tunnel ved

- brand, røgudvikling eller kemikalieudslip
- akut sygdom eller tilskadekomne passagerer
- brug af nødbremseoverstopning

skal stationsbestyreren så vidt muligt sørge for, at dette kan lade sig gøre.

Lokomotivføreren anmoder stationsbestyreren om at få tændt tunnelbelysningen, hvis det skønnes nødvendigt.

2.6. **Underretning af togpersonale**

Lokomotivføreren underretter i hvert enkelt tilfælde togpersonalet hurtigst muligt om den aktuelle situation og aftaler de nærmere forholdsregler for det videre forløb.

3. **Tænding af tunnelbelysning**

Lyset skal tændes i en tunnel, når

- et tog skal tømmes for passagerer
- et tog skal evakueres for passagerer
- lokomotivføreren skal undersøge årsagen til, at et tog er standset
- et tog skal køre med almindelig eller skærpet udgig
- lokomotivføreren i øvrigt anmoder om det.

I Sydhavnsgade-, Tårnby-, og Kastruptunnelerne tændes lyset af stationsbestyreren. I Øresundstunnelen tænder TC lyset på stationsbestyrerens anmodning.

4. **Uheld og nedbrud**

4.1. **Underretning**

Ved nedbrud på tog eller fejl på infrastruktur - undtaget Øresundstunnelen - som medfører, at tog ikke umiddelbart kan videreføres, skal stationsbestyreren underrette Teknisk Overvågning.

Medfører fejlen, at toget ikke kan fortsætte kørslen, skal toget tømmes for passagerer. Tømningen indledes først, når tog eller vejtransport til viderebefordring er klar.

4.1.1. **Tømning af tog i en tunnel**

4.1.1.1. **Tilladelse til tømning**

Ved nedbrud på tog eller fejl på infrastruktur, som medfører, at toget ikke kan fortsætte kørslen, men som ikke kræver redningsindsats, skal toget tømmes for passagerer.

Tømningen indledes normalt først når toget til viderebefordring er klar. Stationsbestyreren kan dog beslutte, at passagererne skal forlade den pågældende tunnel til fods.

Lokomotivføreren indhenter, eventuelt efter anmodning fra den evakueringsansvarlige, tilladelse til tømning hos stationsbestyreren.

Stationsbestyreren giver tilladelse til tømning, når

- signalgivningen til begge spor i tunnelen er hindret, jf. SODB
- lyset er tændt i den pågældende tunnel.

I Øresundstunnelen desuden, når

- TC er underrettet om, at toget skal tømmes for passagerer
- TC er underrettet om togets position
- TC er anmodet om at betjene ventilationen.

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

Lokomotivføreren underretter den evakueringsansvarlige og giver denne tilladelse til tømning.

4.1.2. **Gennemførelse**

4.1.2.1. **Den evakueringsansvarliges forhold**

Når den evakueringsansvarlige har fået tilladelse til at tømme toget for passagerer, skal denne via højttaleranlægget underrette passagererne og det øvrige personale om, at toget skal forlades.

Den evakueringsansvarlige beslutter gangretning(er) og sikrer, at en af togpersonalet så vidt muligt går forrest med megafon til vejledning af passagererne.

Den evakueringsansvarlige skal oplyse lokomotivføreren om, i hvilken retning passagererne ledes væk fra toget.

4.1.2.2. **Lokomotivførerens forhold**

Lokomotivføreren skal videregive oplysning om, i hvilken retning passagererne ledes væk fra toget til stationsbestyreren.

I tog uden særskilt evakueringsansvarlig skal lokomotivføreren varetage tømningen af toget for personer, der ledsager transporter.

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 toget afbremses med tryklufsbremser og i muligt omfang med skrue- eller fjederbremse, så det ikke kan komme i bevægelse.

4.1.3. **Afslutning**

Den evakueringsansvarlige skal sikre sig, at

- alle passagerer har forladt tunnelrøret
- alle døre i de benyttede flugtveje er rigtigt lukket
- passagerer er kommet ind i toget til viderebefordring, hvis et sådant anvendes til viderebefordring.

Den evakueringsansvarlige underretter lokomotivføreren om, at tømningen er afsluttet.

Lokomotivføreren underretter stationsbestyreren.

5. **Ulykker**

5.1. **Alarmering**

Stationsbestyreren alarmerer redningsberedskab og relevante myndigheder

- via 1-1-2 ved uheld og ulykker i Sydhavnsgade-, Tårnby-, og Kastrup-tunnelerne
- 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 TC en alarm om, at vejtrafikken skal standses.

Alarmering skal også ske, hvis stationsbestyreren ikke kan få kontakt med et ekstraordinært standset tog i en tunnel.

5.2. **Evakuering af tog i en tunnel**

I situationer, hvor passagererne er i fare (brand, røgudvikling, kemikalieudslip m.m.), skal toget evakueres hurtigst muligt.

I Øresundstunnelen skal passagererne evakueres til motorvejstunnelrøret.

5.2.1. **Tilladelse til evakuering**

Lokomotivføreren indhenter, eventuelt efter anmodning fra den evakueringsansvarlige, tilladelse til evakuering af toget hos stationsbestyreren.

Hvis lokomotivføreren opdager forhold, der nødvendiggør evakuering af toget, skal denne straks underrette den evakueringsansvarlige.

Stationsbestyreren giver tilladelse til evakuering, når

- signalgivningen til begge spor er hindret, jf. SODB
- TC er underrettet om, at lyset skal tændes i den pågældende tunnel
- I Øresundstunnelen desuden, når
- TC er underrettet om, at toget skal tømmes for passagerer
- TC er underrettet om togets position
- TC er anmodet om at betjene ventilationen
- TC har kvitteret for alarmer vedrørende standsning af vejtrafikken

Stationsbestyreren underretter lokomotivføreren, hvis nogle af tværtunnelerne eller fortovene ikke kan benyttes. Lokomotivføreren underretter den evakueringsansvarlige om forholdet og giver denne tilladelse til evakuering.

5.2.2. **Gennemførelse**

5.2.2.1. **Den evakueringsansvarliges forhold**

Når den evakueringsansvarlige har fået tilladelse til at evakuere toget, skal denne via højtaleranlægget underrette passagererne og det øvrige personale om, at toget skal forlades. Kørestole og bagage skal efterlades i toget.

Den evakueringsansvarlige beslutter gangretning(er) og sikrer, at en af togpersonalet så vidt muligt går forrest med megafon til vejledning af passagererne.

Evakuering skal ske således, at passagererne bliver mindst muligt udsat for at skulle bevæge sig i områder, hvor der er brand eller røg.

Ved brand eller røgdudvikling på ydersiden af toget, skal passagererne ledes forbi brandstedet inde i toget.

Den evakueringsansvarlige skal oplyse lokomotivføreren om, i hvilken retning passagererne ledes væk fra toget.

5.2.2.2. **Lokomotivføreren forhold**

Lokomotivføreren skal videregive oplysning om, i hvilken retning passagererne ledes væk fra toget til stationsbestyreren.

I tog uden særlig evakueringsansvarlig skal lokomotivføreren varetage evakueringen af toget for personer, der ledsager transporter.

Kørestole og bagage skal efterlades i toget.

Lokomotivføreren skal blive i toget længst muligt for at sikre kommunikation med stationsbestyreren og for afbremning af toget.

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

5.2.3. **Afslutning**

Den evakueringsansvarlige skal sikre sig, at

- alle passagerer, der har mulighed for det, har forladt tunnelrøret
- alle døre i de benyttede flugtveje er rigtigt lukkede
- passagerer er kommet ind i toget til viderebefordring, hvis et sådant anvendes til viderebefordring.

Den evakueringsansvarlige underretter lokomotivføreren om, at evakueringen er afsluttet, herunder om der er passagerer eller alvorligt tilskadekomne, der ikke kan forlade det uheldsramte tog.

Lokomotivføreren underretter stationsbestyreren.

6. **Viderebefordring**

Efter aftale med toglederen skal stationsbestyreren hurtigst muligt sørge for et tog til afhentning af passagerer fra et tømt eller evakueret tog.

Inden toget til viderebefordring kører ind i tunnelen, skal det tømmes for eventuelle passagerer.

Toget fremføres som hjælpetog.

7. **Disponering og aftaler med politiet**

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