

SIN-G

Nummeret på sidste indsatte rettelsesblad

1 2	3 5	6 8	9 10	11 13	14 15	16	17 22	23 24	25 30
31 39	40	41	42 47	48 58	59	60	61 64	65	66 74
75	76 85	86 87	88 92	93 98	99 107	108 113			

Sikkerhedsbestemmelser for kørsel gennem tunneler og sporområder med lodrette vægge

1. Gyldighed

Denne instruks er gældende for

- TIB 1 Korsør - Nyborg
- TIB 6 Vigerslev - Ringsted
- TIB 11 København H - Peberholm.

1.1. Generelt

Flugtvejsskilte i tunneler viser retning og afstand til nærmeste nødudgang.

2. Definitioner

2.1. Tunnel

En tunnel er en udgravning eller en konstruktion rundt om sporet, som gør det muligt at føre jernbanen under f.eks. højere beliggende terræn, bygninger eller vand. En tunnel er mindst 100 meter.

2.2. Sporområde med lodrette vægge

Et sporområde med lodrette vægge er et sporstykke med lodrette vægge på begge sider, men uden overdækning af jernbanen.

2.3. Åbent afsnit

Et åbent afsnit er et sporområde mellem to tunneler, som har en maksimal længde på 420 meter.

Sporområder 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.

2.4. Tunnelafstand

Når en tunnel ikke entydigt er placeret enten på den fri bane eller på en station, defineres tunnelafstand.

Tunnelafstand er den afstand der skal opretholdes mellem to på hinanden følgende tog, når der er fastsat kørsel med tunnelafstand jf. SIN for den enkelte tunnel.

2.5. **Vognkontrolanlæg**

Vognkontrolanlæg kontrollerer køretøjer for varmløbne hjul og lejer og kan desuden være forsynet med afsporingsdetektering.

De specifikke placeringer, samt oplysninger om hvert anlæg, fremgår af SIN.

3. **Krav til materiel**

3.1. **Personførende tog**

3.1.1. **Almindelige bestemmelser**

Der skal være togpersonale til stede i toget.

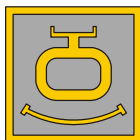
Den evakueringsansvarlige i toget skal kunne kommunikere med lokomotivføreren, samt med øvrigt personale, som skal indgå i en eventuel evakuering.

Der må kun anvendes materiel, hvis konstruktion og udstyr er godkendt til tunnelkørsel med passagerer.

Materiellet skal være forsynet med

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

Lokomotiver og personvogne med nødbremseoverstopning er markeret med følgende piktogram:



Der skal være gennemgang i hele toget. Er dette ikke muligt, skal togets personale være til stede i hver togdelt, hvor der befordres passagerer.

Rubrikken kan endvidere indeholde oplysninger af orienterende karakter om togets kørsel eller ekspedition.

1.1.6. **Hastighed**

Her angives den hastighed, som jernbanevirksomheden har oplyst, at toget kan fremføres med. Den er sammen med banestrækningernes hastighed udgangspunkt for beregning af togets køreplan. Sker der ændringer, så toget ikke kan fremføres med den nødvendige hastighed, skal stationsbestyreren underrettes, jf. SR § 68.

1.1.7. **Køreplan**

1.1.7.1. **Ankomst, afgang**

Ankomst- og afgangstider angives i rubrik "Ank" henholdsvis "Afg".

På udgangsstationen angives kun afgangstid.

På øvrige togekspeditionssteder angives

- ankomst- og afgangstid, når toget er standsende

- afgangstid, når toget er gennemkørende

Skal toget kun standse, hvis der er passagerer at optage henholdsvis afsætte angives "X" i rubrik "Ank".

Skal toget kun standse, af driftsmæssige årsager (krydsning, overhaling, afventning af tilbagemelding eller blokafstand efter et forankørende tog, manglende mulighed for gennemkørsel eller lignende) angives ankomsttiden på stationer med U-signal i parentes.

På udgangsstationen angives tiden i timer og minutter.

På øvrige togekspeditionssteder kan tiden angives i minutter, dog i timer og minutter, når timetallet skifter.

1.1.7.2. **X-tog**

Krydsninger og overhalinger angives alene, når toget skal afgå mod en strækning uden linjeblok.

I rubrikken angiver et tognummer i parentes, at krydsning ikke finder sted alle togets køredage. Det krydsende togs køredage er da anført som en note nederst i togets kolonne.

Er det krydsende tog anført uden parentes, finder krydsningen sted alle togets køredage.

Rubrikken anvendes endvidere til angivelse af, på hvilke stationer lokomotivføreren skal afgive ankomstmelding, jf. SIN-L.

1.1.8. **Bemærkninger**

Her anføres, hvis toget/kørslen skal fremføres og/eller ekspederes på særlige vilkår. Endvidere kan anføres oplysninger af orienterende art om togets kørsel eller ekspedition.

I rubrikken oplyses tillige om ekstraordinært udlagte Y-baliser, når dette er krævet, samt om toget har tilladelse til at udkoble det mobile ATC-anlæg i tilfælde af manglende balise, jf. ATC Anlægsbestemmelser punkt 12.4.3.

2. **Tjenestekøreplanen**

Plantog optages i tjenestekøreplanen.

3. **Tog anmeldelse**

3.1. **Generelt**

I toganmeldelsen for tillyste ekstratog samt arbejds- og placeringskørsel oplyses togets køreplan, eventuelt ved henvisning til foreliggende køreplaner, togets nummer og oplysning om formålet.

Til- og aflysning af tog kan kun ske mellem togfølgestationer.

3.2. **Togenes inddeling**

Hvis ikke andet er angivet, er tog opført på toganmeldelsen særtog. Øvrige togtyper, jf. SR § 2 punkt 6., skal angives særskilt.

Et tog kan ikke under samme tognummer have forskellige togtyper.

3.3. **Formål/årsag**

Til oplysning om ekstratogs formål må betegnelsen:

- prøvetog kun anvendes, når kørslen foregår iflg. instruks 19 eller instruks 20,

- hjælpetog kun anvendes, når toget er hjælpetog jf. SR § 2 punkt 6.3.,

- arbejdstog kun anvendes, når toget er arbejdstog jf. SR § 2 punkt 6.2.3.,

- snerydningstog kun anvendes, når toget er snerydningstog jf. SR § 2 punkt 6.2.4.

For arbejdstog skal toganmeldelsen endvidere indeholde oplysning om arbejdstid og arbejdsstrækning.

For arbejdstog på strækninger med flere hovedspor anføres tillige, hvilket hovedspor toget skal benytte på den fri bane.

3.4. **Gyldighed**

Toganmeldelser kan på strækninger med radiodirigeret trafikafvikling have en gyldighed på maksimalt fire uger.

3.5. **Ophævelse**

3.5.1. **Generelt**

En toganmeldelse kan ophæves i sin helhed med udsendelse af en ny toganmeldelse.

3.5.2. **Tillyste tog**

Samtlige tog, som var tillyst på en ophævet toganmeldelse, er efter ophævelsen aflyst.

3.5.3. **Aflyste tog**

Samtlige tog, som var aflyst på en ophævet toganmeldelse, kører efter ophævelsen i deres oprindelige køreplan, forudsat at ophævelsen sker mindst tre driftsdøgn, før togene skal afgå fra deres udgangsstation.

Aflyste tog, som med mindre end tre driftsdøgns varsel ønskes kørt alligevel, skal tillyses på en ny toganmeldelse.

4. **Benyttelse af hovedspor**

4.1. **Høje Taastrup-(København H)**

Strækning 810 benyttes af følgende tog:

a) S-tog

b) plan- og ekstratog med numrene 699000-699999

Strækning 1 benyttes af følgende tog:

c) andre plan- og ekstratog end de under a) og b) nævnte.

Ekspedition af tog uden virksomt mobilt togkontrolanlæg på strækninger med faste togkontrolanlæg

1. Generelt

Hvor der i denne instruks står

- tog, gælder det også arbejdskøretøjer
- lokomotivførere, gælder det også førere af arbejdskøretøj.

Reglerne omfatter

- tog uden indbygget mobilt togkontrolanlæg som er kompatibelt med den pågældende strækning faste togkontrolanlæg
- tog, der kører med udkoblet mobilt togkontrolanlæg.

Den, der tillyser et tog uden virksomt mobilt togkontrolanlæg eller optager det i tjenestekøreplanen, skal sikre, at det af toganmeldelse henholdsvis køreplan fremgår, at ekspedition skal foregå efter denne instruks.

2. Hastighed

Højest tilladte hastighed for tog, der fremføres efter denne instruks, er 70 km/t.

3. Ekspedition af tog uden virksomt togkontrolanlæg

Når der på stationer ekspederes tog uden virksomt mobilt togkontrolanlæg, skal stationbestyreren sikre, at der ikke samtidig ekspederes tog i andre togveje, hvortil der ikke er dækning med dækningssporskifter.

Togveje, hvortil der ikke er dækning med dækningssporskifter, må ikke anvendes, før stationsbestyreren har sikret, enten ved selvsyn eller ved at forespørge lokomotivføreren, at toget uden virksomt mobilt togkontrolanlæg er ankommet og holder stille.

For tog på den fri bane er et I- eller VI-signal på "Stop" dækning.

4. Særlige forhold

På banestykket Valby - Vanløse skal tog uden virksomt mobilt togkontrolanlæg i køreretningen mod Vanløse køre med stationsafstand til forankørende tog.

5. **Eksempler**

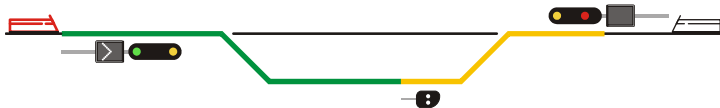
I alle eksemplerne er tog uden virksomt togkontrolanlæg vist med rød kant.

5.1. **Togvej uden dækning med dækningssporskifter**

5.1.1. **Tog uden virksomt togkontrolanlæg ekspederes først (eksempel 1 og 2)**

Stationsbestyreren skal have melding om, at toget uden virksomt togkontrolanlæg er ankommet og holder stille, inden det andet tog må ekspederes.

Eksempel 1:



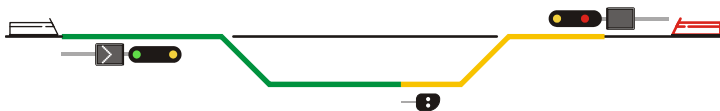
Eksempel 2:



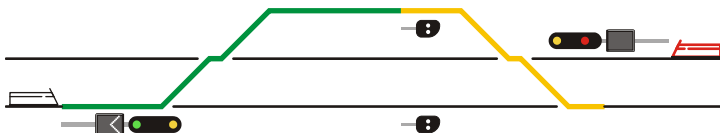
5.1.2. **Tog med virksomt togkontrolanlæg ekspederes først (eksempel 3 og 4)**

I-signalet yder dækning. Ingen meldingsudveksling nødvendig.

Eksempel 3:



Eksempel 4:



Bestemmelser for prøvetog

1. Almindelige bestemmelser

Prøvekørsel efter denne instruks kræver tilladelse fra den trafikale regelansvarlige.

Det skal af toganmeldelsen fremgå, at der er tale om prøvetog, samt om prøvetoget fremføres jf. Supplerende Sikkerhedsbestemmelser (SR SSB).

Udover de særlige betingelser, som kan fremgå af SIN og/eller SR SSB gælder, at der skal anvendes signal "Kør" og "Kør igennem" for prøvetogene, hvis dette er hensigtsmæssigt for prøveførerne. Andet kan aftales mellem prøvetogslederen og stationsbestyreren.

Ved fare for infrastruktur og/eller materiel har prøvetogslederen ansvaret for at indstille prøveførerne.

Trækraftenheder, som ikke skal benyttes i prøvetogene, skal være fjernet fra prøvestrækningen, inden prøveførerne påbegyndes.

Prøvetog må kun befordre personer som har en specifik opgave i forbindelse med prøveførslen.

Lokomotivføreren skal have erfaring med prøvetogskørsler.

Prøvetog skal ledes af en prøvetogsleder, som repræsenterer den ansvarlige jernbanevirksomhed under prøveførerne.

2. Prøvetogslederens forhold

Prøvetogslederen har ansvaret for, at materiellet opfylder de tekniske krav, som gælder for materiellet ved den pågældende prøveførsel.

Prøvetogslederen skal sikre sig, at der ikke befinder sig andet materiel på prøvestrækningen, end det der er nødvendig for prøveførslen.

Prøvetogslederen er ansvarlig for, at lokomotivføreren er orienteret om særlige forhold i forbindelse med prøveførslen, herunder indholdet af eventuelle dispensationer.

Skal der arbejdes under prøvetoget, har prøvetogslederen ansvaret for, at bestemmelserne i SR § 33 overholdes.

Prøvetogslederen er normalt bremseprøver ved prøvetoget.

Prøvetogslederen udfylder bremseseddel for prøvetoget, når dette kræves.

3. **Lokomotivførereens forhold**

Lokomotivføreren må udelukkende være beskæftiget med at fremføre prøvetog og må ikke varetage anden kommunikation end den, der er nødvendig for at fremføre prøvetog.

Alle hastighedsnedsættelser skal overholdes.

4. **Stationsbestyrerens forhold**

Stationsbestyreren skal sikre stationsafstand foran og efter et prøvetog.

Automatiske driftsformer må ikke være indkoblet på den banestrækning, prøvetog er anmeldt til at køre på.

Bestemmelser for afprøvning af CBTC og ETCS

1. Almindelige bestemmelser

Prøvekørsel efter denne instruks kræver tilladelse fra den trafikale regelansvarlige.

Prøvekørsel efter denne instruks kan udføres i forbindelse med afprøvning af mobilt såvel som fast udstyr på strækninger og stationer, som er under forberedelse til brug med CBTC, henholdsvis ETCS.

Prøvekørsel efter denne instruks skal foregå jf. et godkendt afprøvningsprogram for de enkelte afprøvninger.

Prøvekørsel efter denne instruks skal foregå med stationsafstand i afprøvningsområdet, dog undtaget tilfælde, hvor kørsel med mindre end stationsafstand er en del af afprøvningen. Kørsel med mindre end stationsafstand skal fremgå af afprøvningsprogram eller Supplerende Sikkerhedsbestemmelser (SSB).

Det skal af toganmeldelsen fremgå, at der er tale om prøvetog, samt at der køres efter denne instruks.

1.1. Definitioner

Testsikkerhedsleder: Den person, som har det jernbanesikkerhedsmæssige ansvar for afprøvningen på S-banen.

Prøvekørselskoordinator: Den person, som har det jernbanesikkerhedsmæssige ansvar for afprøvningen på fjernbanen.

Testleder: Den person, som har ansvaret for, at de planlagte afprøvninger gennemføres jf. afprøvningsprogram.

Testlederen har udelukkende ansvaret for, i samarbejde med de øvrige aktører, at de planlagte afprøvninger gennemføres. Testlederen har derfor intet jernbanesikkerhedsmæssigt ansvar før, under eller efter afprøvningen.

1.2. **Mobilt togkontrolanlæg**

Mobilt togkontrolanlæg skal være indkoblet under afprøvning.

Testsikkerhedslederen/prøvekørselskoordinatoren kan dog tillade kørsel uden indkoblet mobilt togkontrolanlæg, hvis dette er en del af afprøvningen. Kørsel uden indkoblet mobilt togkontrollsystem skal fremgå af afprøvningsprogram eller Supplerende Sikkerhedsbestemmelser (SSB).

1.3. **Kørsel hen over systemgrænser**

Kørsel mellem udgangsstation og systemgrænse, henholdsvis endestation og systemgrænse, foregår efter reglerne i SR samt evt. Supplerende Sikkerhedsbestemmelser (SSB).

1.4. **Afprøvningsformer**

Prøvekørsel efter denne instruks kan foregå som

"Shadow mode". Ved kørsel i "Shadow mode" foregår afprøvning jf. jernbanesikkerhedsbestemmelserne i SR samt evt. Supplerende Sikkerhedsbestemmelser (SSB)

eller

"OR mode". Ved kørsel i "OR mode" foregår afprøvning jf. jernbanesikkerhedsbestemmelserne i ORS henholdsvis ORF samt evt. Supplerende Sikkerhedsbestemmelser (SSB).

1.5. **Faresituationer**

Ved fare for personale, infrastruktur og/eller materiel har den enkelte deltager ansvaret for, at afprøvningen straks standses og meldes til testsikkerhedsleder/prøvekørselskoordinator, prøvetogsleder, lokomotivfører og stationsbestyrer/trafikleder.

I øvrigt forholdes der jf. SR § 90.

2. **Betingelser for afprøvning**

Der skal under hele afprøvningen være en testsikkerhedsleder/prøvekørselskoordinator til stede, som har det jernbanesikkerhedsmæssige ansvar.

Lokomotivføreren skal være godkendt til kørsel med prøvetog af den materielejer, som leverer det rullende materiel til afprøvning.

Prøvetog kan ledsages af en prøvetogsleder, som repræsenterer den materielejer, der har ansvaret for det rullende materiel under