



# SIN

**Sikkerhedsinstrukser  
Lokaltog, Region H**

Gyldig fra 02.11.2023

SIN LT Region H

**SIN Lokaltog, Region H udgives af:**

Lokaltog A/S  
Jættevej 50  
4100 Ringsted

Ændringer eller forslag til rettelser til SIN LT sendes til [sikkerhed@lokaltoget.dk](mailto:sikkerhed@lokaltoget.dk)

**Fordeling:**

SIN LT bekendtgøres elektronisk på Lokaltogshjemmeside samt på dokumentssystemet Sitra.

**Gyldighed:**

SIN LT Region H gælder for strækningerne

- Hornbækbanen
- Gribskovbanen
- Frederiksværkbanen
- Nærumbanen
- Lille Nord

## Indholdsfortegnelse

Instruks 1	<a href="#">Almindelige bestemmelser</a> .....	7
Instruks 2	<a href="#">Automatiske driftsformer i fjernstyrings- og sikringsanlæg</a> .....	8
Instruks 3	<a href="#">Sikringsanlæg på fjernstyrede stationer</a> .....	10
Instruks 4	<a href="#">Linjeblok</a> .....	17
Instruks 5	<a href="#">Manglende kortslutning af sporisolationer</a> .....	21
Instruks 6	<a href="#">Anvendelse af belægningsplan på FC</a> .....	23
Instruks 7	<a href="#">Retningslinjer for optagelse i tjenestekøreplan og toganmeldelse</a> .....	24
Instruks 8	<a href="#">LA og rettelse til LA for Hillerød</a> .....	29
Instruks 9	<a href="#">Særlige infrastruktur forhold</a> .....	30
Instruks 10	<a href="#">Signaler og mærker</a> .....	31
Instruks 11	<a href="#">Automatisk sikrede overkørsler</a> .....	39
Instruks 12	<a href="#">Overgangs anlæg</a> .....	44
Instruks 13	<a href="#">Vending af plan- og særtog på den fri bane</a> .....	48
Instruks 14	<a href="#">ATP-Instruks</a> .....	52
Instruks 15	<a href="#">Passage af endepunkt</a> .....	71
Instruks 16	<a href="#">Anvendelse af låsebolte</a> .....	73
Instruks 17	<a href="#">Kommunikation</a> .....	85
Instruks 18	<a href="#">Kørsel med veteranog</a> .....	87
Instruks 19	<a href="#">Bestemmelser for prøvetog</a> .....	89
Instruks 20	<a href="#">Tømning og evakuering af tog</a> .....	91

## SIN LT Region H

Instruks 21	<a href="#">Uheld, ulykker og sikkerhedsmæssige hændelser</a> .....	95
Instruks 22	<a href="#">Sporspærring</a> .....	96
Instruks 23	<a href="#">Forbud mod udvendigt ophold på køretøjer</a> .....	98
Instruks 24	<a href="#">Sikring af passagerer på stationer med perronovergange uden varslingsanlæg</a> .....	98

## Strækningsvise instrukser

### TIB 40. Helsingør - Gilleleje

Instruks 40.1	<a href="#">Kørsel mellem Grønnehave og Helsingør</a> .....	99
Instruks 40.2	<a href="#">Grønnehave. Rangering</a> .....	105
Instruks 40.3	<a href="#">Samtidig indkørsel på Hornbækbanen</a> .....	108
Instruks 40.4	<a href="#">Kørsel med tog og arbejdskøretøjer uden indbygget eller virksomt mobilt togkontrolanlæg</a> .....	110
Instruks 40.5	<a href="#">Markering af ATP-infrastruktur på Hornbækbanen</a> .....	113
Instruks 40.6	<a href="#">Ubevogtede overkørsler på Hornbækbanen med nøgleaflåste led</a> .....	115

### TIB 50. Hillerød - Gilleleje

Instruks 50.1	<a href="#">Hillerød. Rangering ved Lokaltogs værksted</a> .....	117
Instruks 50.2	<a href="#">Kørsel på GDS-strækningen Slotspavillonen - Kagerup</a> .....	121
Instruks 50.3	<a href="#">Kagerup. Signal "kør til kobling"</a> .....	123
Instruks 50.4	<a href="#">Gilleleje. Rangering til og fra spor 10 og 11</a> .....	129

### **TIB 60. Hillerød - Hundested**

Instruks 60.1	<a href="#">Placering af SR mærke 11.5 på Frederiksværkbanen</a>	131
Instruks 60.2	<a href="#">Frederiksværk. Rangering ved stålvalseværket</a>	132
Instruks 60.3	<a href="#">Hundested. Forsignalering af I-signalet</a>	136
Instruks 60.4	<a href="#">Hundested. Overkørsel 106</a>	137
Instruks 60.5	<a href="#">Hundested. Rangering</a>	139

### **TIB 70. Jægersborg - Nærum**

Instruks 70.1	<a href="#">Jægersborg. Rangering</a>	145
Instruks 70.2	<a href="#">Jægersborg. "Kør med begrænset hastighed" fra I-signalet</a>	149
Instruks 70.3	<a href="#">Samtidig indkørsel på Nærumbanen</a>	150

### **TIB 90. Hillerød – Snekkersten**

Instruks 90.1	<a href="#">Fredensborg. Nødoplysninger af indkørseltogvej</a>	152
Instruks 90.2	<a href="#">Kvistgård trinbræt. Overkørsel 119</a>	153
Instruks 90.3	<a href="#">Mørdrup trinbræt. Standsningssted</a>	154
Instruks 90.4	<a href="#">Ubevogtet overkørsel 128 med nøgleflåst led</a>	155

## Almindelige bestemmelser

### 1. Afvigende betegnelser fra SR

Lokaltog, Region H benytter afvigende betegnelser fra SR jævnfør nedenstående skema.

SR	Lokaltog, Region H
Togleder	Stationsbestyrer
Fjernstyringscentral (FC)	Driftcentral (DC)
SODB	Betjeningsvejledning

## Automatiske driftsformer i fjernstyrings- og sikringsanlæg

### 1. Almindelige bestemmelser

De almindelige bestemmelser for anvendelse af automatiske driftsformer fremgår af SR. Supplerende bestemmelser er beskrevet i denne instruks.

Sikringsanlæg er normalt indrettet til at kunne anvende automatisk gennemkørselsdrift (AG-drift). Herudover kan fjernstyringsanlægget være indrettet med en eller flere automatiske driftsformer. Stationens sikringsanlæg vil da sikre, at der ikke indstilles fjendtlige togveje. Stationsbestyreren skal altid have et overblik over, hvorvidt der er indkoblet automatiske driftsformer på den enkelte station.

### 2. Automatiske driftsformer

#### 2.1. Automatisk gennemkørselsdrift (AG-drift)

Når AG-drift er indkoblet, stiller sikringsanlægget selv gradvis gennemkørsel for tog ad gennemkørselssporet, under forudsætning af, at de sikkerhedsmæssige betingelser er opfyldt. Fastlægning af indkørselstogvej sker i forbindelse med fastlægning af udkørselstogvej fra nabostationen. Fastlægning af udkørselstogvej sker, når toget besætter sporisolationerne efter I-signalet.

#### 2.2. Automatisk krydsningsdrift (AK-drift)

AK-drift medfører, at ankommende tog automatisk vil få indkørsel til krydsning, normalt højre spor i kørselsretningen. Et tog betragtes som ankommende, når linieblokken mod stationen er fastlagt eller besat.

AK-driften vælger selv, ud fra indlæste normalkøretider, hvilket tog der tages ind på stationen først. Er strækningen efter stationen fri sættes udkørsel med det samme.

Er der et ankommende tog på vej mod stationen i den modsatte kørselsretning, afsendes i stedet ordre om indkørsel for dette tog, ligeledes normalt til højre spor i kørselsretningen.

Herefter magasineres udkørsel for det først ankomne tog.

Når magasinet atter er ledigt, afsendes ordre om udkørsel for sidst ankomne tog.

02.11.2023

### **2.3. Automatisk Autodrift (AUTO-drift)**

AUTO-drift indkobles og udkobles for den enkelte station.

AUTO-drift udsender automatisk ordrer i henhold til den indlæste køreplan, sporbenyttelse samt de indlæste køretider. Ordre udsendes først når tiden er inde jf. indlæste tidsintervaller for signalgivning og køreplan, således at for tidlig signalgivning og sikring af eventuelle overkørsler undgås.

Ved krydsning, vælger AUTO-driften hvilket tog der tages ind først, i henhold til indlæste informationer om køretider.

### **3. Begrænsninger i benyttelsen af automatiske driftsformer**

Automatiske driftsformer må ikke anvendes

- når der på et tilstødende banestykke foregår kørsel med arbejdstog, snerydningstog, arbejdskøretøj eller er etableret sporspærring
- på stationer der grænser op til et banestykke, hvortil der er eller skal udrangeres
- på stationer der grænser op til et banestykke, hvortil der gives tilladelse til passage af rangergrænsen.
- når der er indført kørsel på af- og tilbagemelding på et tilgrænsende banestykke
- ved fejl på en af stationens sporisolationer
- ved fejl på et tilgrænsende banestykkes linjeblokanlæg



## **Sikringsanlæg på fjernstyrede stationer**

### **1. Betjeningsskab**

På fjernstyrede stationer er der placeret et betjeningsskab, der indeholder et nødbetjeningspanel til sikringsanlægget. Betjeningsskabet er anbragt på stationsbygningen, ved relæhytten eller på perronen.

### **2. Sporskifter**

Sporskifter i forbindelser mellem togvejsspor er centralbetjente.

Sporskifter i forbindelser mellem togvejsspor og sidespor er enten centralbetjente eller centralaflåste med nøgleaflysning.

#### **2.1. Centralbetjente sporskifter**

Centralbetjente sporskifter kan omstilles fra

- FC

- nødbetjeningspanel på stationen

- stedbetjeningskontakter, efter frigivning fra FC eller nødbetjeningspanelet.

##### **2.1.1. Særlige forhold ved omstilling**

Ved manuel omstilling af de centralbetjente sporskifter på understationer, skal både sporisolationen, der dækker selve sporskiftet og sporisolationen fra I-signal til sporskiftet være frie.

I praksis betyder det, at FC hhv. lokal stationsbestyrer ikke kan være behjælpelig med omstilling af sporskifter ved f.eks. rangerbevægelser på en understation. I stedet anvendes stedbetjening.

### **2.1.2. Stedbetjening**

Ved omstilling fra stedbetjeningskontakter er sporskifterne ikke sikret mod utidig omstilling. Inden omstilling skal det ved direkte eftersyn konstateres, at

- der ikke holder køretøjer i sporskiftet
- der ikke er køretøjer på vej ind i sporskiftet

### **2.2. Centralaflåste sporskifter**

Nøgleaflåste sporskifters hovednøgle er fastholdt i en elektromagnetisk nøggleås ved sporskiftet.

Når nøglen er frigivet, tændes en tableaulampe i den elektromagnetiske nøggleås, hvorefter hovednøglen kan omdrejes og udtages, når en på låsen anbragt knap indtrykkes.

Efter brugen skal hovednøglen på ny indsættes og omdrejes i hovedlåsen og stationsbestyreren underrettes.

### **3. Anvendelse af håndsving til omstilling af centralbetjent sporskifte**

Sporskiftehåndsving er normalt anbragt i relæhytten eller i telefonskab på perronen. Håndsvinget må kun benyttes af sikringstjenesten efter tilladelse fra stationsbestyreren og efter udtagning af motorstrøms sikring for pågældende sporskifte.

#### **4. Understationsbetjening**

##### **4.1. Overgang til/fra understation**

Betjening af nødbetjeningspanelet må kun ske efter tilladelse fra FC.

Nødbetjeningspanelet tændes, henholdsvis slukkes, ved et tryk på kontakten "Sportv. Sluk".

Overgang til understationsbetjening sker ved et tryk på knappen "Fjernst/underst".

Tilbagestilling til fjernstyring sker ligeledes ved et tryk på knappen.

Når nødbetjeningspanelet ikke benyttes, skal lamperne være slukket.

##### **4.2. Omstilling af centralbetjent sporskifte**

Sporskifterne omstilles automatisk i forbindelse med togvejsindstilling.

Manuel omstilling sker ved at ind trykke tableaunknappen i sporsignaturen, der svarer til den ønskede nye stilling.

Tableauet for den hidtidige stilling vil da slukke. Når omstillingen er tilendebragt, tændes tableauet for den nye stilling.

Ved omstilling skal det iagttages, at der sker

- at omstillingen varer 2-3 sekunder
- at tableauet efter omstilling viser sporskiftets stilling rigtigt

Såfremt sporskiftet ikke kan omstilles (pga. sne, is mv.), må det forsøges tilbagestillet til udgangsstillingen

##### **4.2.1. Indkobling af kontrolstrømsikring**

Indkobling sker ved betjening af vippekontakt til stilling "On".

Hvis sporskiftet er opskåret, må indkobling af kontrolstrøms sikring på nødbetjeningspanelet først foretages, efter at sporskiftet er eftersat og fundet i orden af banetjenesten og sikringstjenesten, jf. SR § 34.

##### **4.3. Signalgivning**

Magasinet benyttes til indstilling af togveje og aktiveres ved samtidig betjening af en knap ved hovedsignalet og en knap i det valgte spor på nødbetjeningspanelet. Knapperne kan slippes når den gule lampe ved hovedsignalet blinker. Når signalstyrerelæet for den pågældende togvej trækker, er magasinet frit til indstilling af en anden togvej.

Såfremt betingelserne er til stede sørger magasinet for følgende:

- automatisk omstilling af sporskifter, der indgår i togvejen og togvejens forløb, såfremt de ikke i forvejen indtager den til togvejen svarende stilling
- togvejsfastlægning i henhold til spærreskema
- udløsning af magasineringen, der nu kan benyttes til en ny togvej.

Når ovennævnte betingelser er til stede, gives "kør" hhv. "kør igennem" i signalet.

Ved udkørselstogveje kræves endvidere, at blokken er etableret, således at nabostationen er spærret for udkørselstogvej til strækningen, og at strækningen er registreret fri.

Såfremt det pågældende hovedsignal er påsat SR mærke 11.6 (O-mærke), vil signalet dog først skifte til "kør" hhv. "kør igennem", når den tilhørende overkørsel er sikret.

I tilfælde, hvor en eller flere sporisolationer er besatte eller ude af drift, vil togvejen kun blive fastlagt og knappen "Nødopl" skal da betjenes for at fjerne togvejsfastlægningen.

En magasineret togvej vises ved blink i signalknappen.

#### **4.3.1. Indkørsel**

Ved togvejsfastlægning for indkørsel benyttes knappen (gul indgraveret "J" ved pågældende signal samt knappen (grøn indgraveret "T") i pågældende togvejsspor.

Stopfald på signalet sker, når sporisolationen bag signalet besættes. Togvejsopløsning indtræffer, når sporisolationen ved indgangsspor skiftet forlades.

#### **4.3.2. Udkørsel**

Signalgivning for udkørsel sker ved samtidigt at indtrykke grøn knap indgraveret "T" for det pågældende togvejsspor og gul knap indgraveret "U" ved det pågældende signal.

En automatisk sikret overkørsel i afhængighed af U-signalet, vil blive igangsat ca. 30 sekunder efter besættelse af perronisolationen.

#### 4.3.3. Gennemkørsel

Signalgivning for gennemkørsel sker ved først at stille udkørsel og derefter indkørsel til samme spor.

#### 4.4. Nødopløsning af togveje

Såfremt den automatiske togvejsopløsning udebliver, kan opløsning ske ved indtrykning af rød knap mærket "Nødopl", der blinker som tegn på at en nødopløsning er i gang.

En ikke ønsket magasineret togvej kan fjernes ved betjening af knappen "Stop". Dette ses ved, at det blinkende lys i tableaulampen ved knappen for hovedsignalet slukker. Øvrige signaler på "kør" hhv. "kør igennem" sættes dog samtidig på "Stop".

Er der en nødopløsning i gang på stationen, er magasinet spærret.

Nødopløsning kan medføre en faresituation, i form af utilsigtet deblokering af et tilgrænsende banestykke.

Nødopløsning må derfor kun anvendes efter aftale med stationsbestyrerne på nabotogfølgestationerne.

#### 4.5. Stopknap

Såfremt et signal ønskes sat på "stop", f.eks. i en faresituation, sker dette ved betjening af rød knap mærket "Stop". Alle stationens signaler går herefter på "stop" og en eventuel magasineret togvej slettes.

#### 4.6. Automatisk gennemkørselsdrift

AG-drift indkobles og udkobles ved tryk på knappen mærket "AG-drift".

AG-drift må kun indkobles efter ordre/tilladelse fra stationsbestyreren i FC.

#### 4.7. Slukning af nødbetjeningspanelet

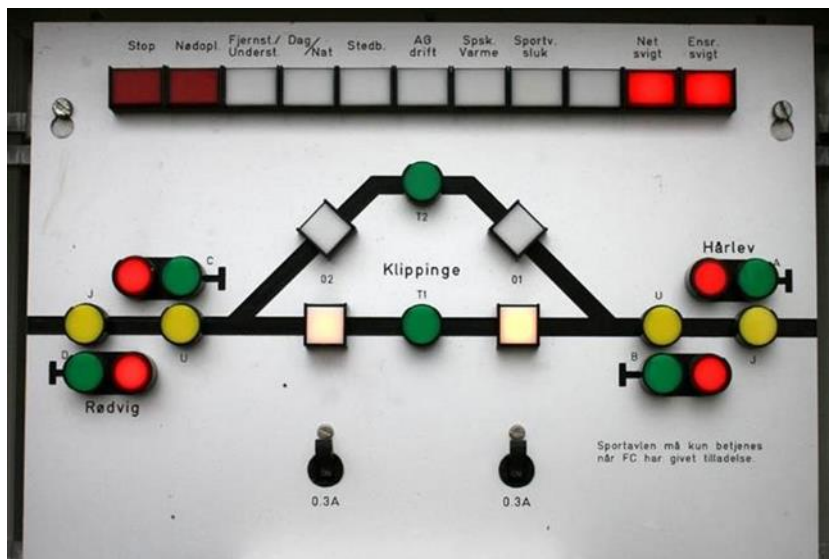
Når nødbetjeningspanelet ikke benyttes, skal lamperne være slukket og betjeningsskabet være aflåst. Lamperne i nødbetjeningspanelet slukkes ved tryk på knappen "sportv sluk".

#### 4.8. Overkørsler

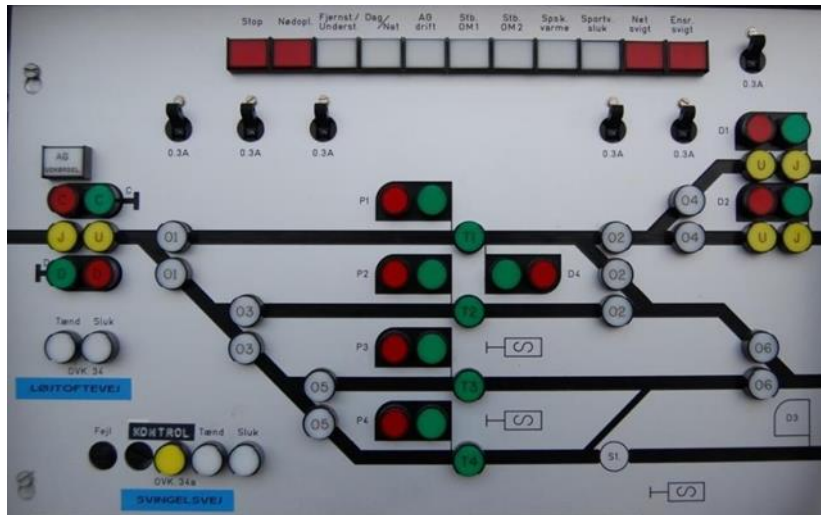
Automatisk sikrede overkørsler på og ved stationerne tændes og slukkes normalt automatisk under togenes ind- og udkørsel, ved passage dels af tændsteder uden for stationen, dels af sporisolationer på stationen. Kan eller må der ikke anvendes signalgivning for et tog, skal de pågældende overkørsler tændes manuelt fra betjeningskassen

### 5. Eksempler på nødbetjeningspanel

#### 5.1. Nødbetjeningspanel på mindre station



5.2. Nødbetjeningspanel på større station



## **Linjeblok**

### **1. Almindelige bestemmelser**

De almindelige bestemmelser for linjeblok fremgår af SR.  
Supplerende bestemmelser er beskrevet i denne instruks.

#### **1.1. Strækningernes udstyr**

Lokaltog strækninger er udstyret med stop- og passagekontrol og linjeblok af typen systemblok.  
Der gælder supplerende bestemmelser for strækninger uden togdetektering, disse bestemmelser er beskrevet i denne instruks.

### **2. Særlige forhold på strækninger uden togdetektering**

#### **2.1. Arbejdstog, snerydningstog og arbejdskøretøjer**

Arbejdskøretøjer omfatter i denne instruks endvidere arbejdskørsel med lokomotiver, rangertraktorer og vogne mv.

##### **2.1.1. Arbejdskøretøjer med attest**

Normal signalgivning skal anvendes, hvis der kun køres med ét arbejdskøretøj, også hvis kørslen afsluttes på afgangstationen.

##### **2.1.2. Arbejdskøretøjer uden attest**

Der skal så vidt muligt anvendes signalgivning for det pågældende arbejdskøretøj.

Ved kørsel med et arbejdskøretøj, som ikke med sikkerhed kan kortslutte sporisationerne, skal signalgivningen til det pågældende spor hindres.

Signalgivning for det efterfølgende tog eller arbejdskøretøj må først foretages, når der foreligger en ankomstmelding fra arbejdskøretøjet.



### **2.1.3. Af-/på sætning af køretøjer på fri bane**

Det er ikke tilladt at sætte køretøjer af eller på sporet på fri bane. Af- eller på sætning af køretøjer kan dog tillades såfremt det fremgår af jernbanesikkerhedsplanen og aftales med stationsbestyreren.

### **2.1.4. Flere arbejdskøretøjer i samme blokafsnit**

Kørsel med flere arbejdskøretøjer i samme blokafsnit må kun ske i forbindelse med en sporspærring.

Ved kørsel med flere arbejdskøretøjer, må kun det sidste køretøj som forlader blokafsnittet ekspederes for signal ind på en af stationerne.

Øvrige køretøjer skal indrangeres uden brug af togvejsfastlægning.

#### **2.1.4.1. Særlige forhold for fører af arbejdskøretøj**

Føreren af et arbejdskøretøj må ikke efterkomme et signal for indkørsel, når der er flere arbejdskøretøjer i blokafsnittet, men skal straks underrette stationsbestyreren.

### **2.1.5. Arbejdstog og snerydningstog**

Normal signalgivning skal anvendes.

### **2.1.6. Returnering til afgangsstation**

Såfremt arbejdstoget, snerydningstog eller arbejdskøretøjet returnerer til afgangsstationen, er systemet indrettet til at ophæve køreretningsindstilling og frigive gentagelsespærren på afgangsstationen, hvis kørslen sker på fastlagt indkørselstogvej.

## **2.2. Uregelmæssigheder**

### **2.2.1. Udrangering**

#### **2.2.1.1. Stationsbestyrerens forhold**

Forinden der må gives et tog tilladelse til at passere et U-signal i stopstilling, skal stationsbestyreren for den pågældende station ved kontakt til stationsbestyreren for nabotogfølgestationen, sikre sig at:

- blokafsnittet efter signalet er frit
- der ikke er stillet/magasineret en togvej fra nabotogfølgestationen mod samme banestykke
- der ikke er indkoblet nogen form for automatisk signalgivning på den pågældende station eller på nabotogfølgestationen.
- der ikke er et AM-signal, der viser "kør" mod samme blokafsnit.

Først herefter må stationsbestyreren give toget tilladelse til udrangering.

Af hensyn til linieblokkens funktionsmåde skal togets kørsel aftales med nabotogfølgestationens stationsbestyrer med underretning om, at toget udrangeres forbi U-signalet i stilling "stop".

#### **2.2.1.2. Stedbetjening**

Stedbetjening må ikke være indkoblet på en station ved udrangering, da gentagelsesspærren i så fald ikke vil blive aktiveret.

#### **2.2.2. Nødopløsning af en udkørselstogvej på strækninger uden togdetektering**

Bliver det nødvendigt at foretage nødopløsning af en udkørselstogvej, skal stationsbestyreren sikre sig, at der ikke sker en utilsigtet frigivning til et blokafsnit, hvor der befinder sig tog eller arbejdskøretøjer.

Forinden nødopløsning foretages, skal stationsbestyreren for den pågældende station, ved kontakt til stationsbestyreren for nabostationen sikre sig at,

- der ikke er magasineret en togvej fra nabotogfølgestationen mod samme banestykke
  - der ikke er indkoblet nogen form for automatisk signalgivning på den pågældende station eller på nabotogfølgestationen.
- Først herefter må stationsbestyreren foretage nødopløsning af udkørselstogvejen.

**2.2.3. Efterladte køretøjer**

**2.2.3.1. Lokomotivførerens forhold**

Såfremt vogne, togsæt eller andet materiel efterlades på den fri bane, skal lokomotivføreren straks melde dette til stationsbestyreren.

Lokomotivføreren må ikke passere et hovedsignal som viser en køretilladelse, før særskilt tilladelse fra stationsbestyreren foreligger.

**2.2.3.2. Stationsbestyrerens forhold**

Stationsbestyreren spærrer det pågældende banestykke og hindrer signalgivning til banestykket. Herefter indrangeres toget uden anvendelse af togvejsfastlægning, jf. SODB.

## Manglende kortslutning af sporisolationer

### 1. Generelt

Efter sanding, under visse vejrforhold samt ved manglende kørsel er der risiko for, at tog ikke med sikkerhed kortslutter sporisolationer.

### 2. Lokomotivførerens forhold

#### 2.1. Sanding

Hvis lokomotivføreren foretager sanding under standsning, skal toget, hvor forholdene tillader det, standse mindst to meter efter sandingen.

Hvis toget er udstyret med sandingsudstyr, som aktiveres manuelt, skal lokomotivføreren altid have mulighed for at tilføre sand, men dette bør så vidt muligt undgås:

- Omkring sporskifter og sporkryds
- Ved opbremsning ved hastigheder på under 20 km/t.
- Når toget holder stille.

Undtagelser herfra gøres:

- Hvis der er risiko for forbikørsel af et signal i stopstilling, eller for andre alvorlige hændelser, hvor sanding vil kunne forbedre adhæsionen:
- Ved igangsætning af tog
- Når det er nødvendigt for at afprøve sandingsudstyret på trækraftenheden.

#### 2.2. Vejrforhold

Ved kraftigt løvfald, isbelægning, snefygning eller snedække over skinnekant skal lokomotivføreren underrette stationsbestyreren.

02.11.2023

SIN LT Region H

Lokomotivføreren skal ligeledes underrette stationsbestyreren, når det vurderes, at forholdene atter er normale.

### **2.3. Ankomstmelding**

Lokomotivføreren kan af stationsbestyreren, blive anmodet om at give ankomstmelding på én eller flere efterfølgende stationer.

Ankomstmelding må først gives, når lokomotivføreren med sikkerhed ved, at alle togets køretøjer har passeret stationsgrænsen på den station, hvor melding skal gives.

### 3. Stationsbestyrerens forhold

Når en lokomotivfører giver melding om vejrforhold som nævnt under punkt 2.2., skal stationsbestyreren være særligt opmærksom på togets besættelse af sporisolationer.

Konstateres der manglende besættelse af sporisolationer, må der ikke foretages nødopløsning, anvendes automatisk signalgivning, stilles signal "kør" eller "kør med begrænset hastighed" eller gives efterfølgende tog tilladelse til ud-, ind- eller forbirangering, før det med sikkerhed vides, at sporet er frit.

Toget samt efterfølgende tog, skal anvende ankomst melding på stationen, hvor den manglende besættelse af sporisolation er konstateret samt tilstødende stationer.

Kørsel med ankomstmelding skal fortsætte, indtil stationsbestyreren vurderer der ikke længere er fare for manglende kortslutning.

Automatiske driftsformer må ikke benyttes, så længe sporisolationen ikke virker korrekt.

#### 3.1. Særlige forhold på strækninger uden togdetektering

Stationsbestyreren skal i forbindelse med togets udkørsel fra en station, være særlig opmærksom på om U-signalet sættes på stop og at blokken besættes.

På grund af systemblokkens virkemåde vil en manglende aktivering af stop- og passagekontrol medføre at blokken forbliver fri og U-signal forbliver på "kør".

### 4. Rustkørsel

For at sikre korrekt funktion af sporisolationer, skal disse befares af mindst 30 aksler pr. dag.

Dette krav må dog afviges 2 dage pr. kalenderuge, dog ikke på hinanden 2 følgende dage.

Sporbenyttelse for tog der skal benytte vigespor, skal fremgå af belægningsplanen.

Alle ikke-personførende tog benytter så vidt muligt vigespor på stationer, hvor der ikke normalt krydses, derudover suppleres evt. med personførende tog i nødvendigt omfang for at opnå det samlede akselantal.

## **Anvendelse af belægningsplan på FC**

### **1. Indledning**

FC fører en grafisk belægningsplan, der er retningsgivende for togenes kørsel, signalgivning, afgangstilladelser, krydsningsforlægninger, spærringer og eventuelle uregelmæssigheder, når ikke der anvendes automatisk driftsform på den pgl. strækning.

### **2. Almindelige noteringer**

FC angiver med rødt:

- Ændringer af køreplanen (aflysninger, ekstratog og arbejdskøretøjer)
- Krydsningsforlægninger, når der ikke anvendes automatisk driftsform på den pgl. strækning
- Spærringer af stationer eller strækninger angivet med X og tidspunkt

## Retningslinjer for optagelser i Tjenestekøreplan og toganmeldelser

### 1. Almindelige bestemmelser

#### 1.1. Generelt

Døgnets 24 timer er betegnet ved tallene 0 – 24, regnet fra midnat til midnat. Tiden for midnat betegnes 24.00 som ankomsttid, men 0.00 som afgangstid. Tiden i døgnets første time betegnes 0.01 – 0.59.

Hvor togekspeditionssteder skal forkortes, anvendes forkortelserne fra Trafikal Information om Banestrækningen (TIB).

#### 1.1.1. Togkategori og tognummer

##### 1.1.1.1. Tog kategori

Betydningen af bogstavbetegnelserne foran tognummeret (togkategori) fremgår af teksten forrest i tjenestekøreplanen. Togkategorien skal til enhver tid afspejle togets faktiske status.

Oversigt over togekategorier som kan anvendes ved udarbejdelse af tjenestekøreplaner og toganmeldelser.

Lokaltog	PP	Persontog
	PM	Materieltog
	PK	Myldretidstog
Veterantog	VP	Personførende
	VM	Materieltog
DB Cargo	G	Godstog
	GM	Materieltog
CFL Cargo	CG	Godstog
	CM	Materieltog



### 1.1.1.2. Tognummer

Et tognummer skal entydigt identificere toget på hele dets kørestrækning.

Et tognummer kan kun tages i brug én gang i et driftsdøgn. Efter aflysning af et tog, kan det samme tognummer ikke anvendes igen i samme driftsdøgn.

Kører et tog hen over midnat, skal det ifølge sin køreplan være ankommet til sin endestation, inden det pågældende nummer tages i brug igen. Er et tog så forsinket, at dets tognummer vil blive taget i brug igen, inden det er ankommet til sin endestation, skal det aflyses og tillyses som særtog.

### 1.1.2. Kørestrækning

Der oplyses betegnelse for de togfølgestationer, som er togets udgangs- og endestation.

### 1.1.3. Kører

I den over hvert tog optagne rubrik "kører" er:

Dgl = daglig	On = onsdage
Hv = hverdage	To = torsdage
S = søn- og helligdage	Fr = fredage
Ma = mandage	Lø = lørdage
Ti = tirsdage	Sø = søndage

Angivelsen kan være suppleret af et datointerval. Er datointervallet uden årstal, udledes dette af køreplanens gyldighedsperiode. Er der intet datointerval, kører toget i hele køreplansperioden.

Køredagene kan være forskellige på forskellige strækningsafsnit.

**1.1.4. Togart**

Her angives oplysning fra jernbanevirksomheden om den trækrafttype og den belastning, som køreplanen er beregnet ud fra.

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

**1.1.5. 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.

**1.1.6. Køreplan****1.1.6.1. 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". Men toget må dog ikke afgå hhv. køre igennem stationen/holdstedet før anført afgangstid.

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.

Er der angivet tid i feltet "Afvig", må toget afgå fra stationen til denne tid, såfremt signalgivningen tillader dette.

Er en afgangstid anført med halvminuts angivelse, må toget afgå til det hele minuttal, såfremt signalgivningen tillader dette.

### **1.1.7. 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.

## **2. Tjenestekøreplanen**

I tjenestekøreplanen er optaget plantog og behovstog.

## **3. Toganmeldelse**

### **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 tognnummer have forskellige togtyper.

### **3.3. Formål/årsag**

Til oplysning om ekstratogs formål må betegnelsen:

- prøvetog kun anvendes, når kørslen foregår iflg. instruks 19,
- hjælpetog kun anvendes, når toget er hjælpetog jf. SR § 2
- arbejdstog kun anvendes, når toget er arbejdstog jf. SR § 2
- snerydningstog kun anvendes, når toget er snerydningstog jf. SR § 2

02.11.2023

**3.4. Ophævelse**

**3.4.1. Generelt**

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

**3.4.2. Tillyste tog**

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

**3.4.3. 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 afgang fra deres udgangsstation.

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

## **LA og Rettelse til LA for Hillerød**

Lokaltog udsender efter aftale med Banedanmark LA for Hillerød, denne anvendes af tog der fremføres efter ydre signaler som beskrevet i ORS Lokalinstruktion Hillerød. Lokaltog modtager information om indholdet i LA Hillerød fra TCC Nord. La Hillerød omhandler kun forhold i Hillerød og skal anvendes sammen med LA for den TIB strækning toget skal fremføres på.

## **Særlige infrastruktur forhold**

### **1. Kurveradius**

Følgende sporstykker har kurveradius  $R < 150$  m samt ingen sporudvidelse:

- TIB strækning 40, Havnebanen mellem Grønnehave og Helsingør.
- TIB strækning 60, Havnebanen mellem Hundested. og Hundested havn

## Signaler og mærker

### 1. Almindelige bestemmelser

De almindelige bestemmelser for signaler og mærker fremgår af SR. Supplerende bestemmelser er beskrevet i denne instruks.

### 2. Hovedsignaler

#### 2.1. Fælles udkørselssignal

Der kan anvendes et fælles U-signal på en station med kun to togvejsspor, uden at dette skal være suppleret med PU- eller SU-signaler for hvert spor.

U-signalet kan da vise følgende "kør" tilladelser:

#### Signalfarve



Et grønt fast lys

Et brandgult fast lys over et grønt fast lys

#### Betydning

Udkørsel fra det gennemgående spor tilladt

Udkørsel fra vigespor tilladt

"Udkørsel fra gennemgående spor tilladt"	"Udkørsel fra vigespor tilladt"
	

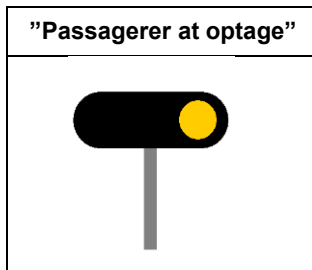
### 3. Passagersignal

Passagersignalet er en lanterne, der viser brandgult lys. Signalet kan være anbragt på togekspeditionssteder på eller ved perronen.

Signalet tændes af passagerer til toget. Signalet er indrettet til automatisk slukning.

Signalet tilkendegiver, at planmæssigt standsende tog skal standse. Signalet har alene ekspeditions­mæssig betydning.

Det fremgår af TIB, hvor der er etableret passagersignal.





**4. Signaler for automatisk sikrede overkørsler på strækninger med en strækningshastighed på 75 km/t**

**Opstilling:**

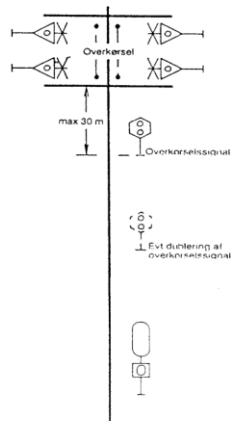
Ved automatisk sikrede overkørsler, der er i afhængighed af hovedsignaler m.v., kan der på baner med strækningshastighed indtil 75 km/t anvendes overkørselssignaler (evt. dubleret) i stedet for uordenssignaler, jf. plan 1.

Ved ny anlæg af ovennævnte type overkørselsanlæg, etablering af nyt sikringsanlæg med overkørselsafhængighed eller større ombygninger i eksisterende overkørselsanlæg, der er dækket af et hovedsignal, skal der normalt etableres uordenssignaler jfr. SR § 11.

Plan 1

Opstilling af signaler ved automatisk sikrede overkørsler, der er i afhængighed af hovedsignaler.  
Strækningshastighed indtil 75 km/t.

Bomanlæg



**5. Mærker**

**5.1. Høje og lave afstandsmærker” SR mærke 17.1 og 17.2**

Anvendes normalt ikke på strækninger, hvor største tilladte hastighed er 75 km/t eller derunder.

**5.2. ”Giv agt” SR mærke 17.3. og 17.4**

SR mærke 17.3 opstilles 100-165 m foran overgange og overkørsler, hvor der skønnes at være mindre gode oversigtsforhold.

SR mærke 17.3 og 17.4 opstilles ikke, hvor der findes overgangs anlæg, advarselsanlæg eller overkørselsanlæg.

**5.3. ”Holdsted uden dækningssignal” SR mærke 17.5**

Opstilling

På TIB strækningerne

40. ”Hornbækbanen”

50 og 51. ”Gribskovbanen”

60. ”Frederiksværkbanen”

70. ”Nærumbanen”

er mærket opstillet 400 meter foran holdstedet, uanset strækningshastighed.

Hvis mærket er opstillet mindre end 400 meter på disse strækninger eller mindre end 800 meter på øvrige strækninger vil det fremgå af TIB.

**5.4. "Perron ved trinbræt" SR mærke 17.7**

På TIB strækningerne

40. "Hornbækbanen"

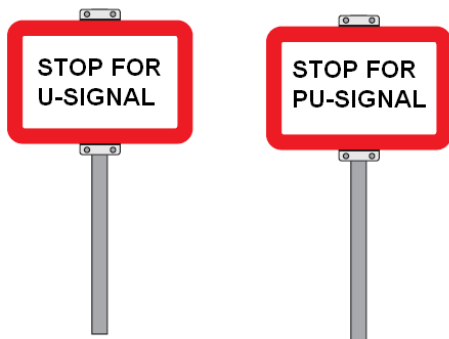
50 og 51. "Gribskovbanen"

60. "Frederiksværkbanen"

70. "Nærumbanen"

90. "Lille Nord".

anvendes mærket normalt ikke.

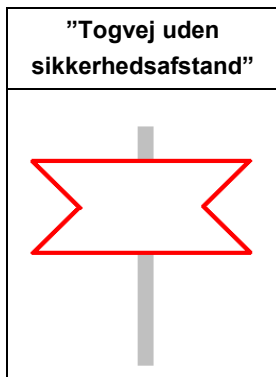
**5.5. "Stop for U-signal henholdsvis PU-signal" SR mærke 17.13 "stop for farepunkt"****Opstilling:**

På stationer hvor ankomende tog ikke må køre helt frem til U- eller PU-signal i stilling "stop" pga. signalets placering i forhold til andre farepunkter, er indkørselstogvejens endepunkt markeret med SR mærke 17.13, med teksten "Stop for U-signal" henholdsvis "Stop for PU-signal".

**Betydning:**

Stands foran mærket, når det signal der er angivet på mærket, ikke tillader videre kørsel. Mærket er endepunkt for indkørselstogvejen til det pågældende hovedspor.

Hvor der i henhold til strækningsoversigten i TIB er placeret en perronovergang med varslingsanlæg bag ved mærket, vil varslingsanlægget ikke blive aktiveret under togets indkørsel, idet toget skal bringes til standsning foran mærket.

**5.6. Togvej uden sikkerhedsafstand****Opstilling:**

Mærket er anbragt på I-signalet og angiver at indkørselstogvejen, kan være uden sikkerhedsafstand.  
Det fremgår af TIB såfremt I-signalet er udstyret med mærket, samt til hvilke spor der ikke er sikkerhedsafstand.

**Betydning:**

Indkørsel til togvej under sikkerhedsafstand, sporet umiddelbart efter endepunkt kan være besat.  
Højest tilladte indkørselshastighed er 40 km/t.  
Togvejens endepunkt er markeret ved mærke "Stop".

Mærket har kun betydning ved signalgivning til togveje uden sikkerhedsafstand.

Såfremt mærket ikke er gældende for samtlige togveje, er nummeret på det aktuelle spor angivet på eller ved mærket.

## Automatisk sikrede overkørsler

### 1. Almindelige bestemmelser

For automatisk sikrede overkørsler gælder bestemmelserne i SR § 11 suppleret med bestemmelserne i denne instruks.

Placeringen af automatisk sikrede overkørsler, samt overkørslernes udrustning med advarselssignalanlæg, halv- eller helbomanlæg, fremgår af TIB.

Overkørslernes tilstand indikeres på FC.

Hvis en overkørsel har været sikret i mere end 3 minutter uden togpassage, vil overkørslen vise "overkørslen ikke sikret" i overkørsels- og uordenssignal. Efter yderligere 3 minutter vil overkørslen gå i normalstilling (slukket)

#### 1.1. Nummerering af overkørsel og betjeningskasser

Overkørselens nummer er angivet på de tilhørende signaler samt på overkørselens skab eller hytte.

Betjeningskassen ved overkørslen betegnes B1. Eventuel betjeningskasse på perron betegnes B2.

### 2. Manuel betjening

#### 2.1. Almindelige bestemmelser

Anlæg som er i afhængighed med trafiksignaler (gadesignalanlæg) må først betjenes efter tilladelse fra stationsbestyreren. Betjeningskassen er forsynet med opslag herom.

Slukning af en overkørsel som er tændt automatisk af et tog, må kun ske efter tilladelse fra stationsbestyreren.

#### 2.2. Signalering

Der vises kun "overkørslen sikret" i den retning hvor toget kommer fra (den retning hvorfra tænding er modtaget).

Betjenes en overkørsel fra betjeningskasse B2 på perronen for et ankomende tog, vises derfor "overkørslen ikke sikret" i uordenssignalet. Hvis betingelserne i øvrigt er til stede forhindrer dette ikke signalgivning i indkørselssignalet.

Der vises ikke "overkørslen sikret", hvis overkørslen betjenes fra betjeningskassen ved overkørslen (B1). Der gives dog hvidt blinklys i betjeningskassen.

### **2.3. Betjening**

Følgende trykknapper må betjenes:

- "Tænding (og ned)", hvorved overkørslen igangsættes
- "Slukning (og op)", hvorved overkørslen går i normalstilling (slukket)

Drejeomskiftere i betjeningskassen må kun betjenes efter aftale med stationsbestyreren.

Se plan 1.

Ved betjening skal trykknapperne holdes indtrykket i mindst to sekunder.

Når overkørslen betjenes fra betjeningskasse B1, vil overkørslen kun blive slukket automatisk efter togets passage, såfremt overkørsels slukkefunktion er besat inden overkørslen bliver betjent. Det betyder, at togets forende højst må være fem til seks meter fra nærmeste vejkant, når betjening foretages, hvis slukning skal ske automatisk. Slukning fra betjeningskassen på perronen (B2) kan ikke foretages, såfremt overkørslen er tændt automatisk af et tog. Slukning fra B1, når overkørslen er tændt automatisk af et tog, må kun ske efter tilladelse fra stationsbestyreren.

### **2.4. Afprøvning**

Før afprøvning fra B1, sættes drejeomskifter over i stilling "Afbudt" i 2 sekunder og derefter foretages "Tænding" og "Slukning" på trykknapperne.

Afprøvning må kun foretages efter tilladelse fra stationsbestyreren.

### **2.5. Magasinerede tændinger**

Hvis arbejdskøretøjer i en sporspærring har passeret sensorerne til en overkørsel flere gange og hvor der ikke har været normal tænding og slukning af overkørslen, vil der være magasineret en tænding i overkørslen.



Når der er magasineret en tænding vil overkørselsanlægget tænde omgående næste gang der indstilles en togvej over overkørslen. For at undgå for tidlig tænding, kan stationsbestyreren underrette lokomotivføreren om at melde sig umiddelbart foran hovedsignalet, hvorefter signalgivning kan foretages.

### **2.5.1. Annullering af magasinerede tændinger**

En magasineret tænding kan annulleres ved at flytte drejeomskifteren i B1 til "Afbrudt" i 2 sekunder, hvorefter den flyttes tilbage til "Normal". Dreje-omskifteren må kun betjenes efter tilladelse fra stationsbestyreren.

## **3. Uorden ved automatisk sikret overkørsel**

### **3.1. Fejlmelding**

FC tilkalder tekniker for den berørte strækning, og oplyser om overkørselsnummer samt fejlens art. Udrangering af tog Når tog udrangeres uden togvejsfastlægning, sker der ikke automatisk tænding af signalafhængige overkørsler. Overkørslen skal da aktiveres fra B2 eller hvis denne ikke findes B1.

B2 må ikke anvendes, når signalafhængige overkørsler er aktiveret automatisk. Betjenes B2 i disse situationer, vil der ikke ske automatisk slukning efter togets passage.

### **3.2. Fejlmeldelampe på sikringshytte**

Sikringshytten/-skabet er på siden mod sporet forsynet med en fejlmeldelampe, der viser hvidt lys, når der er fejl. Lokomotivføreren skal underrette stationsbestyreren når fejlmeldelampen viser hvidt lys.

### **3.3. Manuel betjening af bomdrev**

I hvert bomdrev findes i den ene side et udvendigt betjeningshåndtag, hvor igennem en låsecylinder (med 2 huller) i hver endeflade er ført.

I betjeningskassen findes en koblingsnøgle, hvormed drevets betjeningshåndtag kan frigøres, ved at dreje låsecylinderen ¼ omgang mod uret.

Betjeningshåndtaget drejes herefter ½ omgang med uret, hvorefter det trækkes udad, samtidig med at der rykkes i det. Bommen bliver da frigjort af motoren og den kan herefter løftes med hånden eller ved drejning af håndtaget.

Når bommen er helt oppe, skubbes håndtaget atter ind, drejes til normalstilling og låses ved hjælp af koblingsnøglen.

#### **4. Afvigende bestemmelser for ældre overkørselsanlæg af typen relæanlæg**

##### **4.1. Generelt**

Der forefindes på lokaltogs infrastruktur enkelte overkørselsanlæg af typen relæanlæg, som har en afvigende virkemåde.

Disse anlæg forefindes på følgende strækning:

- TIB 90, Lille Nord samtligge overkørselsanlæg

##### **4.2. Signalering**

Overkørselsanlæg af typen relæanlæg viser overkørsel sikret henholdsvis betinget sikret, såfremt betingelserne er tilstede, for begge køreretningen, upåagtet af fra hvilken retning tænding er foretaget.

Ved tænding fra B1 vil overkørslen vise hvidt blink i betjeningsboks samt overkørsel sikret henholdsvis betinget sikret, såfremt betingelserne er tilstede, for begge køreretningen upåagtet af at tænding er foretaget fra B1.

#### **5. Placering af SR mærke 11.5 ”Automatisk sikret overkørsel følger”**

Som følge af optimerede bremsetabeller, kan SR mærke 11.5 være opstillet i kortere afstand før overkørslen end foreskrevet i SR.

Skærpede bremsekrav i forbindelse hermed fremgår af den pågældende stræknings bremsetabel i TIB.

Plan 1. Betjeningskasse ved overkørsel



## Overgangs anlæg

### 1. Indledning

Overgangs anlæg er stiovergange bevogtet med blinklys.  
Overgangs anlæggenes placering fremgår af TIB.

### 2. Fejlovervågning

Anlæggene kan vise følgende fejl: Lille fejl, stor fejl, ingen kommunikation.  
Konstaterer en lokomotivfører at der er fejl på et overgangs anlæg meldes dette til FC.  
Der er ved overgangs anlæggene placeret et telefonnummer til FC hvor 3. mand kan indberette fejl.

#### 2.1. Fejl på overgangs anlæg

FC tilkalder tekniker for den berørte strækning, og oplyser om overgangs anlæggets nummer samt fejlens art.  
Der sker ingen underretning af lokomotivførere. Ved fejl på anlægget vil blinklyset normalt være tændt konstant. Der er endvidere batteri-backup i tilfælde af netspændingssvigt.

### 3. Arbejds kørsel

Ved arbejds kørsel forstås i denne sammenhæng kørsel som arbejdstog eller snerydningstog, der må standse og køre tilbage på fri bane, hjælpetog, arbejds- og placerings kørsel jævnfør SR § 71 samt rangering i spærret spor jævnfør SR § 73.

Ved arbejds kørsel forbi et overgangs anlæg, kan anlægget registrere fejl, der automatisk sendes til FC. Ved fejl på anlæg tilkalder FC personale for fejlretning.

For at undgå unødige fejl på overgangs anlægget, skal overgangs anlæggets fejlmeldingssystem frakobles som beskrevet i denne instruks. Frakobling er kun nødvendig såfremt det pågældende tog/køretøj skal standse og/eller køre tilbage inden for overgangs anlæggets tændsteder.

**3.1. Betjening af overgangs anlægget**

Betjeningskassen er placeret umiddelbart ved overgangs anlægget og åbnes med kupénøgle. Omskifteren drejes til stilling "arbejds kørsel". Det kontrolleres, at lampen "Arbejds kørsel" samt vejlanterne blinker.

Sporet kan nu befærdes i 4 timer, uden at anlægget melder fejl. Efter endt arbejds kørsel (højst 4 timer), drejes omskiftere atter til stilling "Normal". Det kontrolleres, at lampen "Arbejds kørsel" og vejlanterne lyser fast, hvilket indikerer, at sporet kan befærdes i yderligere 10 minutter, uden at anlægget melder fejl.

Såfremt arbejds kørslen varer mere end 4 timer, skal fejlmeldesystemet frakobles igen efter 4 timer.

Plan 1. Overgangs anlæg



Plan 2. Betjeningskasse til overgangs anlæg



## **Vending af plan- eller særtog på den fri bane**

### **1. Almindelige bestemmelser**

I denne instruks bruges udtrykket "vende" om den situation, hvor et tog returnerer til en togfølgestation uden at have kørt hele banestykket igennem.

I tilfælde af driftsuregelmæssigheder, infrastrukturarbejder eller efter ønske fra jernbanevirksomheden, kan plan- eller særtog vende ved et holdested på den fri bane.

Hvis toget befordrer passagerer, skal det betjenes fra et førerrum i spidsen af toget.

### **2. Vending optaget i tjenestekøreplanen**

#### **2.1. Oplysninger**

Toget optages i tjenestekøreplanen med henvisning til denne instruks og en bemærkning om, at det fremføres efter reglerne for arbejdstog.

Køreplanen indeholder oplysninger om, ved hvilket holdested toget vender.

#### **2.2. Togkontrolanlæg**

Der skal være foretaget det fornødne, så et indbygget mobilt togkontrolanlæg kan opdateres ved afgang fra holdestedet, hvor der er foretaget førerrumsskift.



### **3. Vending ikke optaget i tjenestekøreplanen**

#### **3.1. Fremgangsmåde**

Beslutning om at vende et plan- eller særtog på den fri bane tages af stationsbestyreren eller den instans, der har ansvaret for udgivelse og korrigerings af køreplaner.

Toget aflyses og tillyses i stedet som arbejdstog med arbejdsstrækning mellem de togfølgestationer, der begrænser banestykket, hvor toget ønskes vendt, jfr. SR § 55 punkt 2.1.

Tog anmeldelsen indeholder oplysning om, ved hvilket holdested toget vender.

Kan en toganmeldelse af tidsmæssige årsager ikke udsendes, underretter stationsbestyreren lokomotivføreren mundtligt umiddelbart inden afgang fra den togfølgestation, der begrænser banestykket. Underretningen må kun gives til den lokomotivfører, der skal køre arbejdstog

#### **3.2. Togkontrolanlæg**

##### **3.2.1. Strækninger med faste ATP-anlæg**

Hvis det mobile togkontrolanlæg på strækninger med faste ATP-anlæg ikke kan opdateres efter førerrumsskift, på holdestedet, må anlægget udkobles.

Anlægget skal genindkobles, så snart opdatering er mulig. Når anlægget er genindkoblet, underrettes stationsbestyreren.

##### **3.2.2. Øvrige strækninger**

Der forholdes som anført i SR § 68 punkt 4 for køretøjer med ATC og som i Lokaltogs SIN Region H instruks 14 for køretøjer med ATP.

### **3.3. Banestykket spærret eller signalgivning hindret**

Er et banestykke spærret, eller er sporstykket mellem rangergrænsen og stationsgrænsen på nabotogfølgestationen spærret, således at signalgivningen til banestykket, jfr. SR § 73 skal hindres, kan der uanset SR § 73 på nedenstående betingelser køre arbejdstog på banestykket, når toget vendes på et holdested på den del af banestykket, som er farbart, og kørslen sker efter skriftlig anmeldelse.

På et spærret banestykke må der ikke samtidig med arbejdstoget fore- gå anden kørsel.

#### **3.3.1. Dækning af arbejdsstedet**

Mellem holdestedet og arbejdsstedet skal findes et signal, der viser "Stop", jfr. SR § 6 punkt 2. Signalet skal kunne ses fra togets standsningssted på holdestedet, hvor der vendes.

Findes et eksisterende signal, skal dette i sikringsanlægget hindres i at give en kørtilladelse. Findes der ikke et eksisterende signal, placeres et signal ca. 50 meter efter togets standsningssted.

Et til formålet opstillet signal forsignaleres ikke med F-signal, og der opstilles ikke afstandsmærker. Findes der afstandsmærker henholdsvis et F-signal hørende til et hovedsignal, som arbejdstoget ikke skal passere, ugyldiggøres disse. Det samme gælder et eventuelt F-mærke (SR § 7 mærke 7.3.1.) på det foregående hovedsignal.

Uanset om der anvendes et eksisterende eller et ekstraordinært opsat signal, opstilles der midt i sporet ud for signalet tillige et standsignal "Stop" (SR § 16 signal 16.1.2.) for begge køreretninger.

### **4. Stationsbestyrerens forhold**

Stationsbestyreren skal hindre signalgivning til det banestykke, hvor toget kører.

**5. Særlige forhold**

Findes der særlige forhold omkring kørslen, kan disse beskrives i en meddelelse, som i øvrigt henviser til denne instruks.

Disse særlige forhold kan for eksempel omfatte forhold vedrørende:

- signalgivning til banestykket, hvor der vendes
- overkørsler, som lokomotivføreren skal betjene
- overkørsler, som er afbrudt, fordi deres tændsted, men ikke selve overkørslen, passeres af arbejdstoget
- ugyldiggørelse af signaler og mærker
- togkontolanlæg

Meddelelsen må ikke indeholde bestemmelser, der afviger eller dispenserer fra forhold i denne instruks, SR eller andre gældende sikkerhedsbestemmelser.

## **ATP-Instruks**

### **1. Almindelige bestemmelser**

ATP-anlægget er alene en ekstra sikkerhed i forhold til lokomotivførerens signalobservationer og kørsel.

Al kørsel sker efter de ydre signaler.

Den ønskede sikkerhed opnås kun når det er korrekt forberedt af lokomotivføreren.

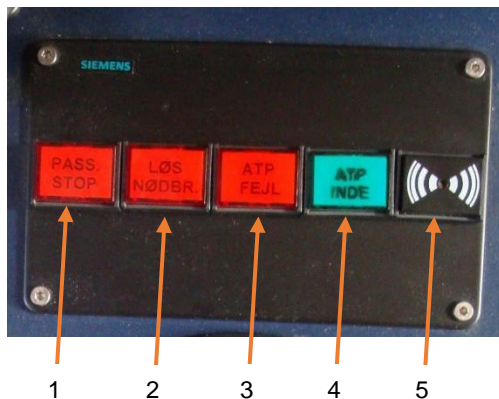
### **2. Beskrivelse af det mobile ATP-anlæg**

Det mobile ATP-anlæg er det udstyr i togene, der modtager informationer fra det faste togkontrolanlæg.

Udstyret består af:

- ATP-panel
- ATP Hovedafbryder
- ATP-datamat
- Punktantenne
- Vejimpulsgivere
- Rangerkontakt

## 2.1. ATP-panel



ATP-panelet indeholder:

- 1 Knap "PASS. STOP"
- 2 Knap "LØS NØDBR"
- 3 Meldelampe for "ATP FEJL"
- 4 Meldelampe for "ATP INDE"
- 5 Lydgiver

Det aktive ATP-panel er altid det panel, der er forrest i køreretningen.

## **2.2. Hovedafbryder**

Hovedafbryderen er en drejeomskifter med mulighed for indstilling i ét affølgende to stillinger:

Stilling 1: ATP-anlæg indkoblet.

Stilling 0: ATP-anlæg udkoblet

Omskifteren er plomberet som tegn på, at ATP-anlægget er kontrolleret og i orden.

Når plomben ikke er intakt, skal lokomotivføreren melde det til stationsbestyreren.

Hvis ATP-anlægget skal udkobles, sker det ved hjælp af ATP-hovedafbryder.



ATP-Hovedafbryder

### **2.3. ATP-datamat**

ATP-datamaten anvender fast indkodede togdata, og disse data skal være kendt af lokomotivføreren.

I ATP-datamaten registreres:

- Fejl fra det faste togkontrolanlæg og det mobile ATP-anlæg
- Signalforbikørsler
- Betjening af ATP-panelet.

Disse registreringer logges i en "Flash Memory" og kan udlæses af vedligeholdelsespersonalet på et senere tidspunkt og analyseres.

### **2.4. Punktantenne**

Punktantennen er monteret i højre side for hver køreretning.

Punktantennen modtager signalinformationer fra det faste togkontrolanlæg ATP eller ATC via baliser og evt. linieledere, der bl.a. er placeret ved hovedsignalerne og giver data om hovedsignalets visning  
Punktantennen videregiver signalinformationerne via kabelforbindelse til ATP-datamaten.

### **2.5. Vejimpulsgiver**

Vejimpulsgivere er monteret på den ene aksel.

Måler fra den ene aksel togets kørsel (hastighed og vejmåling) og videregiver dette til ATP-datamaten.

## **2.6. Rangerkontakt**

Til ændring fra togekørsel og til rangering er der en "Rangerkontakt".

Kontakten har to stillinger:

- "ATP rang fra" Rangermode udkoblet
- "ATP rang til" Rangermode indkoblet.

Rangerkontakten er udstyret med en rød meldelampe, der lyser når "Rangermode" er indkoblet.



Rangerkontakt



**3. Start af mobilt ATP-anlæg**

**3.1. Selvtest af ATP**

Ved aktivering af førerbordet foretager ATP-anlægget automatisk en selvtest af anlægget, testen varer ca. 30 sek. ATP-anlægget kan højst være aktiv i 8 timer inden ny selvtest skal udføres.

I den tid hvor selvtesten pågår vil:

- "ATP INDE" blinke roligt
- "ATP FEJL" blinke roligt
- Lydgiver afgive en kort lyd.

Når selvtesten er gennemført og i orden, skifter meldelamperne til

- "ATP INDE" lyser fast,
- "ATP FEJL" slukket.

ATP-anlægget er nu klar drift.

Hastigheden kan ikke overstige 40 km/t før toget har passeret en Y-ballise med hastighedsinformation.

### **3.2. Fejl ved selvtest**

Hvis der opstår fejl under selvtesten vil meldelamperne:

- "ATP FEJL" lyser fast.
- "ATP INDE" slukket.

ATP-anlægget skal forsøges genstartet ved at:

- Sætte førerbordsnøglen i stilling 0
- Vente 10 sekunder
- Aktivere ATP og førerbord.

Er der fortsat fejl, kan der ikke køres med indkoblet ATP og ATP-anlægget udkobles. Stationsbestyreren skal underrettes, ved udkobling af ATP-anlægget.

#### **4. Kørsel med mobilt ATP på strækninger med faste ATP-anlæg**

Ved kørsel på strækninger med faste ATP-anlæg overvåges:

- Tilladte hastigheder (materiel- og strækningshastighed)
- Passage af stopvisende signaler.
- At det mobile ATP-anlæg og det faste ATP-anlæg er fejlfrit.

Lokomotivføreren har selv ansvaret for at afpasse togets hastighed efter SR's regler.  
ATP-panelet viser fast lys i meldelampe "ATP INDE"

På udgangsstationer og stationer med rangering på strækninger med fast ATP-anlæg findes der Y-baliser, som sender hastighedsinformation, så toget efter opstart af ATP kan køre med strækningshastighed.

Oversigt over baliser findes i bilag 1.

##### **4.1. Hastighed**

##### **4.1.1. Overskridelse af overvågningshastighed**

ATP-anlægget giver:

- ATP driftsbremssning, når den udregnede overvågningshastighed overskrides med 7 km/t
- ATP nødbremssning, når den udregnede overvågningshastighed overskrides med 10 km/t.

Når togets hastighed igen er nede på det tilladte ophører drifts- og nødbremssningen automatisk.

## **4.2. Uregelmæssigheder**

### **4.2.1. Viderekørsel efter nødbremning**

Når toget efter en nødbremning er bragt til stilstand, underrettes stationsbestyreren straks med besked om årsagen til nødbremningen.

Grund til nødbremning kan være:

- Kørsel forbi et signal der viser stop
- Fejl på ATP-anlægget
- Fejl på balise

Når stationsbestyreren har givet tilladelse til at genoptage kørsel, må trykknop "LØS NØDBR." aktiveres, og kørslen kan foregå med maksimalt 40 km/t frem til Y-balise.

### **4.2.2. Ind-, ud- eller forbirangering**

Når lokomotivføreren har fået tilladelse til ind-, ud-, eller forbirangering, skal lokomotivføreren trykke på "PASS STOP" og holde den indtrykket, indtil signal og balise er passeret. Toget overvågningshastighed er 40 km/t.

### **4.2.3. Tilbagerykning**

Har lokomotivføreren af stationsbestyreren fået tilladelse til tilbagerykning, skal dette foregå ved at "Rangerkontakt" stilles i "ATP rang til".

Efter endt tilbagerykning stilles "Rangerkontakt" i "ATP rang fra" og ATP-anlægget startes op og udfører selvtest.

Toget vil herefter kun kunne fremføres med maks. 40 km/t indtil opdatering af ATP-anlægget er sket ved passage af en efterfølgende Y-balise.

## **5. Kørsel med mobilt ATP på strækninger uden faste ATP-anlæg**

Ved kørsel på strækninger uden faste ATP-anlæg overvåges:

- Tilladte hastigheder (materiel- og strækningshastighed)
- At det mobile ATP-anlæg er fejlfrit.

Lokomotivføreren har selv ansvaret for at afpasse togets hastighed efter SR's regler.  
ATP-panelet viser fast lys i meldelampe "ATP INDE"

På udgangsstationer og stationer med rangering på strækninger uden fast ATP-anlæg findes der Y-baliser, som sender hastighedsinformation, så toget efter opstart af ATP kan køre med strækningshastighed.  
Oversigt over baliser findes i bilag 1.

### **5.1. Hastighed**

#### **5.1.1. Overskridelse af overvågningshastighed**

ATP-anlægget giver:

- ATP driftsbremning, når den udregnede overvågningshastighed overskrides med 7 km/t
- ATP nødbremning, når den udregnede overvågningshastighed overskrides med 10 km/t.

Når togets hastighed igen er nede på det tilladte ophører drifts- og nødbremningen automatisk.

## **5.2. Uregelmæssigheder**

### **5.2.1. Viderekørsel efter nødbremning**

Når toget efter en nødbremning er bragt til standstill, underrettes stationsbestyreren straks med besked om årsagen til nødbremningen.

Grund til nødbremning kan være:

- Fejl på ATP-anlægget
- Fejl på balise

Når stationsbestyreren har givet tilladelse til at genoptage kørsel, må trykknop "LØS NØDBR." aktiveres og kørslen kan foregå med maksimalt 40 km/t frem til Y-balise.

### **5.2.2. Ind-, ud- og forbirangering**

På strækninger uden fast ATP-anlæg er der ikke baliser ved hovedsignaler, hvorfor betjening af anlægget ikke er nødvendigt ved ind-, ud-, eller forbirangering.

### **5.2.3. Tilbagerykning**

Har lokomotivføreren af stationsbestyreren fået tilladelse til tilbagerykning, skal dette foregå ved at "Rangerkontakt" stilles i "ATP rang til".

Efter endt tilbagerykning stilles "Rangerkontakt" i "ATP rang fra" og ATP-anlægget startes op og udfører selvtest.

Toget vil herefter kun kunne fremføres med maks. 40 km/t indtil opdatering af ATP-anlægget er sket ved passage af en efterfølgende Y-balise.

**6. Udkobling af det mobile ATP-togkontrolanlæg**

**6.1. Strækninger med fast ATP-anlæg**

Opstår der fejl under kørslen, så det mobile ATP-anlæg udkobles, må toget videreføres med højst 70 km/t. Det mobile ATP-anlæg må kun udkobles, hvis viderekørsel med indkoblet anlæg er umulig.

**6.1.1. Lokomotivførers forhold**

Lokomotivføreren skal inden udkoblingen underrette stationsbestyreren om:

- At ATP-anlægget udkobles
- Årsagen til udkoblingen.

ATP-anlægget skal indkobles igen senest ved ankomst til endestationen.

**6.1.2. Stationsbestyrerens forhold**

Stationsbestyreren registrerer udkobling af det mobile ATP-anlæg i telegramjournalen.

## **6.2. Strækninger uden faste ATP-anlæg**

Udkobles det mobile ATP-anlæg må toget videreføres med den for toget og strækningen gældende hastighed.

Det mobile ATP-anlæg må udkobles, hvis der:

- Ikke kan opnås hastighedsinformation ved afgang fra udgangsstationen eller som følge af genstart af ATP-anlægget.
- Efter en ATP-nødbremsning eller ATP-fejl ikke kan køres mere end 40 km/t

### **6.2.1. Lokomotivførerens forhold**

Lokomotivføreren skal inden udkoblingen underrette stationsbestyreren om:

- At ATP-anlægget udkobles
- Årsagen til udkoblingen

ATP-anlægget skal indkobles igen senest

- Når der køres ind på en strækning med fast ATP-anlæg eller ATC-anlæg
- Ved ankomst til endestationen

### **6.2.2. Stationsbestyrerens forhold**

Stationsbestyreren registrerer udkobling af det mobil ATP-anlæg i telegramjournalen.



## 7. Rangering

Ved rangering skal ATP-anlægget have information om, at toget må køre både frem og tilbage.

Indkobling af rangermode gøres ved at "rangerkontakt" stilles i "ATP rang til".

Når køretøjet kører i "ATP rang til", er ATP-anlægget ikke aktivt, og rangering foregår uden nogen form for overvågning fra ATP-anlægget.

Der må først skiftes til "ATP rang til", når rangering er aftalt med stationsbestyreren.

Efter endt rangering stilles "Rangerkontakt" i "ATP rang fra" og ATP-anlægget startes op og udfører selvtest.

Toget vil herefter kun kunne fremføres med maks. 40 km/t indtil opdatering af ATP-anlægget er sket ved passage af en efterfølgende balise.

## 8. Fejl

Fejlmeldinger

ATP-anlægget skal fejlmeldes til stationsbestyreren:

- Ved manglende eller fjernelse af plommen på hovedafbryderen.
- "ATP FEJL" lyser fast.
- "ATP INDE" ikke lyser fast efter selvtest.
- ATP-anlægget optræder unormalt, f.eks. med utilsigtet nødbremsninger
- ATP-anlægget nødbremset til stilstand samt at "ATP FEJL" blinker roligt

Lokomotivføreren udfærdiger tillige normal fejlmelding via lokomotivførerrapporten.

**8.1. Manglende eller brudt plombering af ATP-anlæg**

Såfremt plomben ikke er intakt skal lokomotivføreren inden toget skal afgå fra udgangsstationen underrette stationsbestyreren.

ATP-anlægget skal genplomberes så snart det er muligt.

Tog med brudt plombering må maksimalt køre i 72 timer inden plombering skal foretages.

**9. Indikeringer på ATP-Panel**

**9.1. Mindre fejl**

Ved mindre fejl i ATP anlægget indikeres det ved at:

- "ATP FEJL" Blinker hurtigt
- "ATP INDE" Lyser fast
- Lydgiver afgiver kort tone

**9.2. Alvorlig fejl**

Ved alvorlig fejl i ATP anlægget indikeres det ved at:

- Toget nødbremses til stilstand
- "ATP FEJL" lyser fast
- Lydgiver afgiver lang tone indtil stilstand

**9.3. Forbigående fejl**

Ved forbigående fejl indikeres det ved at:

- Toget nødbremses til stilstand
- "ATP FEJL" lyser fast
- "ATP INDE" lyser fast
- Lydgiver afgiver kort tone.

Efter stilstand:

- "ATP FEJL" blinker roligt
- "ATP INDE" lyser fast

#### **9.4. Signalforbikørsel**

Ved en signalforbikørsel indikeres det på ATP-panelet ved at:

- Toget nødbremses til stilstand
- "ATP FEJL" lyser fast
- "ATP INDE" lyser fast
- Lydgiver afgiver en kort tone

Efter stilstand:

- "ATP FEJL" blinker roligt
- "ATP INDE" lyser fas

#### **9.5. Overskridelse af overvågningshastighed**

Ved overskridelse af overvågningshastigheden indikeres det ved at:

- Toget nødbremses indtil det er under overvågningshastigheden
- "ATP FEJL" lyser fast
- "ATP INDE" lyser fast
- Lydgiver afgiver en kort tone

## Bilag 1

### **Oversigt over placering af Y-baliser**

Der er placeret Y-baliser (ATC-baliser) med henblik på opdatering af togenes mobile ATP-anlæg med tilladt maksimal strækningshastighed på de enkelte strækninger i følgende omfang:

#### **Strækning 40. Helsingør – Gilleleje (strækningen er udstyret med ATP togstop)** (ved udkørsel fra følgende stationer)

Grønnehave (begge retninger)

Hornbæk (begge retninger)

Firhøj (begge retninger)

Gilleleje

#### **Strækning 50. Hillerød – Gilleleje** (ved udkørsel fra følgende stationer)

Hillerød

Kagerup (alle tre retninger)

Gilleleje

#### **Strækning 51. Kagerup – Tisvildeleje** (ved udkørsel fra følgende stationer)

Helsingø (begge retninger)

Vejby (mod Helsingø)

Tisvildeleje

#### **Strækning 60. Hillerød - Hundested** (ved udkørsel fra følgende stationer)

Hillerød

Skævinge (begge retninger)

Frederiksværk (begge retninger)

Hundested

**Strækning 70. Jægersborg – Nærum**

(Intet)

**Strækning 90. Hillerød – Snekkersten** (ved udkørsel fra følgende stationer)

Hillerød

Fredensborg (begge retninger)

Snekkersten

## Passage af endepunkt.

### 1. Almindelige bestemmelser:

Et endepunkt er det punkt, hvortil der er givet en kørtilladelse.

Dette punkt kan være skriftligt/fysisk/mundtligt videregivet eller markeret med et mærke eller signal.

Et køretøj der passere et endepunkt skal straks bringes til standsning.

### 2. Nødopkald:

Hvis en Stationsbestyrer eller Lokomotivfører/Rangerleder bliver opmærksom på, eller får en mistanke om at et endepunkt er blevet passeret, skal denne straks udsende et nødopkald til den pågældende strækning jf. SIN region H instruks 17 pkt. 1,2, hvis det vurderes at der er fare for personer eller jernbanesikkerheden.

### 3. Fortsættelse af kørslen.

Den Lokomotivfører/Rangerleder som har været impliceret i en passage af endepunkt, må først fortsætte sin kørsel når Lokaltogs Undersøgelsesvagt har frigivet Lokomotivføreren/Rangerlederen og køretøjet over for Stationsbestyreren.

Dog kan Stationsbestyreren give tilladelse til at flytte køretøjet til nærmeste egnede spor, uden tilladelse fra Undersøgelsesvagten, i følgende situationer:

- Det er til fare for jernbanesikkerheden, at lade køretøjet blive holdende.
- Hvis der ikke opnås kontakt med en Lokaltogs Undersøgelsesvagt indenfor 10 min.

## SIN LT Region H

Lokomotivføreren/Rangerlederen må under ingen omstændigheder fortsætte kørslen, hvis det vurderes at den eller de implicerede er:

- Påvirket af hændelsen i et sådant omfang, at de ikke kan udføre deres arbejde sikkerhedsmæssigt forsvarlig.
- Under mistanke om påvirkning af alkohol, medicin eller narkotiske stoffer.
- Påvirket af andre forhold som gør, at de ikke kan udføre deres arbejde sikkerhedsmæssigt forsvarlig.



## Anvendelse af låsebolte

### 1. Almindelige bestemmelser

Ud over bestemmelserne i SR §34 og SR § 73 gælder disse afvigende bestemmelser for brug af låsebolte på Lokaltogs infrastruktur.

### 2. Typer af låsebolte anvendt ved Lokaltog

Ved Lokaltog må følgende typer af transportable- og faste låsebolte anvendes:

-Type 1. Gammel type 1975

-Type 2. Banedanmark type 1981

-Type 3. Banedanmark type 2002

-Type 4. Banedanmark type 2017

-Type 5. Fast låsebolt

### 3. Montering af låsebolte

#### 3.1. Almindelige bestemmelser

Låsebolte må på tilliggende tunge monteres af personale der er instrueret i montering af låsebolte.

Stationsbestyreren kan pålægge togets personale at sikre sporskifter midlertidigt med låsebolt jf. SR § 34 såfremt personalet er instrueret i montering af låsebolte.

Er der på skinnen et mærke "L" skal låsebolten anbringes ved siden af mærket.

#### 3.2. Særlig forhold fraliggende tunge

Kun låse af type 4 "Banedanmark 2017" må anvendes til sikring af fraliggende tunge.

Låsebolten må kun monteres af særligt uddannet bane- eller sikringsteknisk personale.

**4. Anvendelse af låsebolte typer**

<b>Type</b>	<b>Tilliggende tunge</b>	<b>Fraliggende tunge</b>
Nr.1 Gammel 1975	Monteres med spindel yderst.	Må ikke anvendes
Nr.2 Banedanmark 1981	Monteres med spindel inderst	Må ikke anvendes
Nr.3 Banedanmark 2002	Monteres med spindel inderst	Må ikke anvendes
Nr.4 Banedanmark 2017	Monteres med spindel inderst	Monteres med spindel inderst
Nr.5 Fast låsebolt	Fastmonteres og kan ikke vendes forkert.	Må ikke anvendes

**5. Indrangering og udrangering**

Modgående sporskifter uden kontrol, eller modgående sporskifter der er opskåret, men hvor kontrollen kan genoprettes, skal så vidt muligt aflåses med fast eller transportabel låsebolt før passage.

Er aflåsning med låsebolt ikke mulig, må sporskiftet passeres med højst 15 km/t, når lokomotivføreren har overbevist sig om, at tungetilslutningen er i orden. Der må ikke være synlige skader på tunger, sideskinner, træk-og kontrolstænger eller andre synlige dele.

Plan 1



Type 1 "Gammel 1975" (bøjlen ca. 34 cm lang, med klods der glider på jernet)



Montering af låsebolt type 1. "1975" på tilliggende tunge

Plan 3



Type 2 "Banedanmark 1981"

Plan 4



Montering af låsebolt type 2 "Banedanmark 1981" på tilliggende tunge

Plan 5



Type 3 "Banedanmark 2002"

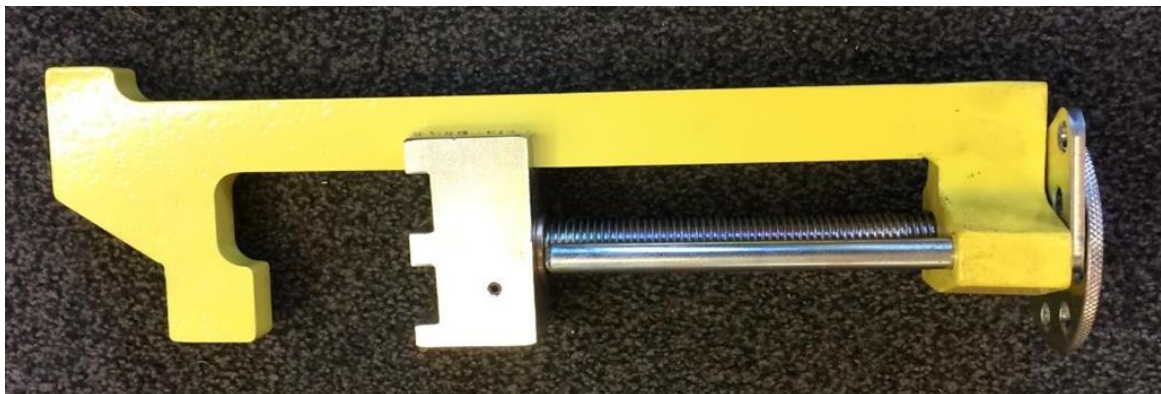
Plan 6



Montering af låsebolt type 3 "Banedanmark 2002" på tilliggende tunge



Plan 7

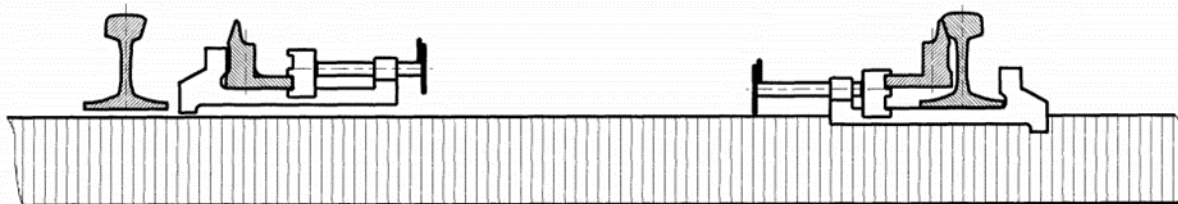


Type 4 "Banedanmark 2017"

Plan 8

**UIC 60 + DSB 45**  
**Fraliggende tunge**  
**Tungespids (drev 1)**

**UIC 60 + DSB 45**  
**Tilliggende tunge**  
**Tungespids (drev 1)**



Montering af låsebolt type 4 "Banedanmark 2017"



Montering af låsebolt type 4 "Banedanmark 2017" på fra liggende tunge.



Type 5 "fast låsebolt"

## **Kommunikation**

### **1.1. Standardmeldinger ved afgivelse og modtagelse af sikkerhedsmelding.**

Enhver sikkerhedsmelding skal indledes med følgende ordlyd:

”Dette er en sikkerhedsmelding.”

Når modtageren af en sikkerhedsmelding har gentaget den tilfredsstillende, kvitterer afsender med følgende ordlyd:

”Korrekt”

### **1.2. Nødopkald**

Hvis en Stationsbestyrer, Lokomotivfører eller Rangerleder bliver opmærksom på en situationen hvor der er akut fare for personskade, miljø, infrastruktur eller jernbanesikkerheden, skal de, hvis det er muligt, foretage et nødopkald.

Meldingen har følgende faste ordlyd:

”Alle tog [Stationsnavn] / Alle tog [Hovedspor mellem Station A og Station B], stop for faresituation.”

Lokomotivførerens/Rangerlederens forhold:

Hvis en Lokomotivfører/Rangerleder modtager et nødopkald med ovennævnte melding, skal der straks indledes en farebremsning, og køretøjet skal bringes til standsning, hvis køretøjet befinder sig på den pågældende station, hovedspor eller tilstødende stationer eller hovedspor.

I tilfælde hvor Lokomotivføreren/Rangerlederen er i tvivl om denne er omfattet af nødopkaldet, eller opkaldets indhold indledes der straks en farebremsning og køretøjet bringes til standsning.

Hvis et køretøj har været farebremset må det først fortsætte sin kørsel efter tilladelse fra Stationsbestyreren.

En Lokomotivfører/Rangerleder som modtager samme nødopkaldet, men ikke befinder sig på stationen eller de tilstødende banestykker, skal sætte nedsætte hastigheden til maks. 40 km/t, og kører på sigt indtil yderligere forholdsordrer er modtaget fra Stationsbestyreren.

## Kørsel med veteran tog

### 1. Indledning

#### 1.1. Definition

Ved veteran tog forstås tog fremført med en godkendt veteran togsoperatør som ansvarlig.

#### 1.2. Toganmeldelse

Ved bestilling af køreplan skal bestilleren gøre opmærksom på, at der er tale om veteran tog. Det skal af toganmeldelsen fremgå, at toget er et veteran tog.

### 2. Bestemmelser i tilknytning til SR

#### 2.1. Signaler på tog og køretøjer (SR § 12)



##### 2.1.1. Slutsignaler for tog

I stedet for de i SR nævnte slutsignaler kan anvendes slutsignalskiver eller -lygter af ældre typer.

Slutsignalskive og -lygte kan være sammenbygget.

Slutsignalskiver skal være røde eller gule.

Lygter skal vise fast eller blinkende rødt lys bagud og kan tillige vise hvidt lys fremad til orientering for lokomotivføreren.

Slutsignalskive	Slutsignalskive og -lygte sammenbygget
	

## **Instruks 18**

Disse placeres bagest på hver side af togets bageste vogn, eventuelt diagonalt, såfremt vognen kun er udstyret med én holder på hver vognside.

Om natten eller i tåget og usigtbart vejr, skal der anvendes slutsignalskiver med reflekterende belægning eller lygter.



## Bestemmelser for prøvetog

### 1. Almindelige bestemmelser

#### 1.1. Tilladelse

Prøvekørsler efter denne instruks, kræver tilladelse fra Lokaltog Sikkerhed.

Det skal af toganmeldelsen fremgå, at der er tale om prøvetog, og efter hvilke sikkerhedsbestemmelser eller dispensationer der køres.

### 2. Betingelser for prøveførsler

Udover de særlige betingelser som fremgår af en supplerende sikkerhedsbestemmelse eller tilladelse gælder de generelle krav i punkt 2.1.

#### 2.1. Generelle krav

Der skal anvendes signal "Kør" og "Kør igennem" for prøvetogene, hvis dette er hensigtsmæssigt for prøveførslerne, samt i øvrigt jf. SIN.

Andet kan aftales mellem prøvetogslederen og stationsbestyreren.

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

Trækkraftenheder, som ikke skal benyttes i prøvetogene, skal være fjernet fra prøvestrækningen, inden prøveførslerne påbegyndes.

Prøvetog må ikke befordre passagerer under prøveførsler.

Lokomotivføreren skal have erfaring med prøvetogsførsler.

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

**3. Prøvetogslederens forhold**

**3.1. Ansvar**

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

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

Prøvetogslederen er ansvarlig for, at lokomotivføreren er orienteret om særlige forhold i forbindelse med prøve kørslen, 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.

**4. Lokomotivføreren forhold**

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

Alle hastighedsnedsættelser skal overholdes.

**5. 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.

## **Tømning og evakuering af tog**

### **1. Tømning af tog**

Ved nedbrud på toget eller fejl på infrastruktur, hvor toget ikke kan køre videre, skal toget tømmes for passagerer. Tømningen indledes så vidt muligt først, når viderebefordringen er klar. Tømning skal i muligt omfang ske ved perron eller tæt på vej.

#### **1.1. Tilladelse til tømning**

Når stationsbestyreren har sikret sig:

- at det tog som ikke kan eller skal køre videre er meldt eller erklæret nedbrudt
- at sporspærring er etableret

giver stationsbestyreren lokomotivføreren tilladelse til tømning af toget.

#### **1.2. Nabospor uden for perron**

##### **1.2.1. Tømning væk fra nabospor**

Er der ved siden af det tog, som skal tømmes nabospor, hvor der forekommer togkørsel, skal toget primært søges tømt til den side, der vender væk fra nabosporet.

Stationsbestyreren skal underrette tog i nabosporet om tømningen.

##### **1.2.2. Tømning mod nabospor**

Kan tømning kun ske over nabosporet, skal dette spærres. Stationsbestyreren sikrer sig, at nabosporet er spærret inden tilladelse til tømning gives.

## **2. Evakuering af tog**

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

Når stationsbestyreren har sikret sig:

- at det tog som ikke kan eller skal køre videre er meldt eller erklæret nedbrudt
- at sporspærring er etableret

giver stationsbestyreren lokomotivføreren tilladelse til evakuering af toget.

### **2.1. Nabospor uden for perron**

#### **2.1.1. Evakuering væk fra nabospor**

Er der ved siden af det tog, som skal evakueres, nabospor, hvor der forekommer togkørsel, skal evakuering af toget primært ske til den side, der vender væk fra nabosporet.

Stationsbestyreren skal underrette tog i nabosporet om evakueringen.

#### **2.1.2. Evakuering mod nabospor**

Kan evakuering kun ske over nabosporet, skal dette spærres.

Stationsbestyreren sikrer sig, at nabosporet er spærret inden tilladelse til evakuering gives.

## 2.2. Akut evakuering

Er det ikke muligt at få forbindelse med stationsbestyreren, eller tillader en overhængende faresituation ikke, at der først træffes aftale med stationsbestyreren, skal lokomotivføreren evakuere toget.

Stationsbestyreren skal efterfølgende forsøges underrettet.

Er det ved akut evakuering ikke umiddelbart muligt gennem stationsbestyreren at få nabospor spærret, skal lokomotivføreren forsøge tog i nabospor standset indtil spærspærring er etableret.

Stationsbestyreren skal efterfølgende forsøges underrettet og stationsbestyreren skal sikre sig, at nabosporet spærres ved akut evakuering, samt at tog på vej standses.

## 3. Forholdsregler ved brand

I tilfælde af brand skal lokomotivføreren vurdere, om det er muligt at slukke ilden, og i givet fald gøre det. Vurderer lokomotivføreren, at det ikke umiddelbart er muligt at slukke ilden, skal han først og fremmest sørge for togets evakuering.

Lokomotivføreren skal inden toget forlades sikre, at dette ikke kan komme i bevægelse.

Lokomotivføreren underretter så vidt muligt via højtaleranlægget passagererne om, hvad der skal ske.

Lokomotivføreren skal underrette stationsbestyreren, hvis der er passagerer eller alvorligt tilskadede, der ikke kan forlade det uheldsramte tog.

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

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

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.

**4. Andet jernbanepersonale**

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

Togpersonale, togrevisor eller andet jernbanepersonale skal assistere lokomotivføreren efter dennes anvisninger ved tømning og evakuering af tog.

**5. Færden ad spor**

Bliver det i forbindelse med tømning eller evakuering af tog nødvendigt, at passagererne færdes ad sporet, må dette kun ske under ledsagelse af jernbanepersonale og efter etablering af en sporspærring.

**6. Viderebefordring**

Viderebefordring foranlediges af stationsbestyreren.

**7. Afslutning**

Når tømning eller evakuering er afsluttet underretter lokomotivføreren stationsbestyreren.

**Uheld, ulykker og sikkerhedsmæssige hændelser på infrastruktur, der er underlagt Lokaltogs infrastrukturforvaltning (SR § 90)**

Sådanne hændelser håndteres i henhold til bestemmelserne i SR § 90 samt Lokaltogs supplerende instruktionsstof, der er fordelt til de relevante instanser.

Lokaltog varetager egen undersøgelsesfunktion vedrørende nævnte hændelsestyper på Lokaltogs infrastruktur i henhold til gældende lovgivning og bekendtgørelser herom.

## **Sporspærringer**

### **1. Almindelige bestemmelser**

Sporspærringer etableres efter SR's bestemmelser med de undtagelser der er nævnt i denne instruks.

### **2. Dækning af sporspærring på fri bane**

Dækning med standsignaler kan undlades, når dækning kan ske gennem dækningssporskifter og/eller U-signaler i stopstilling på de stationer, der begrænser banestykket der skal spærres.

Utsigtet signalgivning til hovedsporet skal være hindret jf. SODB før en sporspærring må etableres, og SR-arbejdslederen skal ved kontakt til stationsbestyreren sikre sig, at denne dækning er foretaget.

Dette sker ved at stationsbestyreren i forbindelse med etablering af sporspærring tilføjer følgende ordlyd til meldingen jf. SR § 73

"og dækning af banestykket er foretaget".

Eksempel:

Dette er en sikkerhedsmelding. Der er etableret en sporspærring mellem [Station A] og [Station B] fra kl. 14.00 til kl. 15.00, og dækningen af banestykket er foretaget.

### **2.1 Anvendelse af kortslutningsstropper**

Der må ikke benyttes kortslutningsstropper, som stedlig dækning på fri bane.



**3. Særlige forhold ved sperspærring mod en Banedanmark overgangsstation**

Skal et banestykke mellem en Banedanmark overgangsstation og en Lokaltogs station spærres, aftales dette mellem stationsbestyrerne for henholdsvis Lokaltog- og Banedanmarks station.

I disse situationer må dækningen af spærringen ikke foretages via spærrefunktionen i sikringsanlægget alene, men skal ske ved fastlægning af en udkørselstogvej fra Lokaltogsstationen.

## **Forbud mod udvendigt ophold på køretøjer.**

### **1. Almindelige bestemmelser**

På Lokaltogs infrastruktur må der ikke tages ophold udvendigt på køretøjer i bevægelse.

Undtaget fra denne bestemmelse er køretøjer, som befinder sig i en sporspærring, arbejds spor eller spor under anlæg.

## **Sikring af passagerer på stationer med perronovergange uden varslingsanlæg.**

### **1. Almindelige bestemmelser**

På stationer, hvor perronovergange ikke er forsynet med varslingsanlæg, skal Lokomotivføreren udvise særlig opmærksomhed med hensyn til færdsel over sporene.

### **2. Stationer uden varslingsanlæg:**

Strækning 40. (Helsingør) – Gilleleje.

- Samtlige stationer, med undtagelse af Gilleleje.

Strækning 50. (Hillerød) – Gilleleje.

- Samtlige stationer, med undtagelse af Gilleleje.

Strækning 51. Kagerup – Tisvildeleje

- Samtlige stationer, med undtagelse af Helsingør

Strækning 60. (Hillerød) – Hundested

- Hundested

Strækning 70. Jægersborg – Nærum

- Fuglevad
- Ørholm

## **Kørsel mellem Grønnehave og Helsingør**

### **1. Almindelige bestemmelser**

Sporstykket mellem Grønnehave og Helsingør station, betragtes som havnespor, og al kørsel sker som rangering. Sporstykket sikres gennem sikringsanlægget, ved at kørsel for signal fra Grønnehave mod Helsingør indikerer besat samt frigiver sporstykket ved opløsning af indkørselstogvej til Grønnehave station.

Krydset Jernbanevej/Færgevej er sikret ved gadesignalanlæg med togprogram og overkørslerne på begge sider af Fakta er dækket med bomme. Fodgængerovergangene ved Fakta og ved busterminalen er dækket med "Røde mænd" og advarselsklokker.

Lokaltogs standsningssted Helsingør station (spor 4) er beliggende på Lokaltogs A/S egen infrastruktur.

Infrastrukturforvaltergrænsen mod det tilstødende spor P 2 på Banedanmarks infrastruktur på Helsingør station er markeret med SR- mærke 17.13 "Stop for farepunkt" med teksten "Kald kmp" for begge køreretninger.

### **2. Bestemmelser for rangering**

Hastigheden på havnesporet må ikke overstige 15 km/t.

Lydsignal "Giv agt" skal afgives, når vejfarende færdes på eller nær ved sporet. Kendingssignal suppleres med roterende gult lys, når dette er muligt.

Der må ikke efterlades vogne på banestykket uden tilladelse fra stationsbestyreren.

**2.1. Rangering fra Grønnehave til Helsingør**

Tilladelse til rangering fra Grønnehave gives via signal "kør" i U-signalet mod Helsingør.

**2.2. Rangering fra Helsingør til Grønnehave**

Rangertræk der er ankommet til Helsingør fra Grønnehave, må uden yderligere tilladelse påbegynde rangering retur til Grønnehave.

For rangertræk der kommer fra Banedanmark spor P2 gælder bestemmelserne i afsnit 4.

**2.3. Forholdsregler ved uregelmæssigheder**

**2.3.1. Manglende signal for udkørsel fra Grønnehave**

Hvis U-signalet mod Helsingør ikke kan vise signal "kør", skal toget have tilladelse til at påbegynde rangering til havnesporet mod Helsingør efter bestemmelser i SR §36 og SR §46.

**2.3.1.1. Stationsbestyrerens forhold**

Inden der gives tilladelse til rangering skal stationsbestyrer sikre at, der ikke befinder sig andre rangertræk på sporstykket mellem Grønnehave og Helsingør.

**2.3.2. Manglende signal for indkørsel til Grønnehave**

Hvis I-signalet til Grønnehave ikke kan vise signal "kør", skal toget have tilladelse til passage af signalet fra stationsbestyreren.

### **3. Beskrivelse og betjening af gadesignalanlæg (bomme) og fodgængerovergange**

#### **3.1. Anlæggets opbygning**

Anlægget er opbygget som ét anlæg – men med 3 adskilte zoner.

Zone 1: Dækker fodgængerovergang ved busterminalen samt bom ved bagudgang fra Fakta. Ved kørsel mod Grønnehave er kontrollampen placeret på en stander ved forgængerovergang. Ved kørsel fra Grønnehave er kontrollampen dubleret på stander ved bom i zone 1.

Zone 2: Dækker fodgængerovergangen ved Fakta samt bom og signalet ved vareindlevering. Kontrollampen er placeret på en stander ved vareindlevering visende mod begge køreretninger.

Zone 3: Dækker gadesignalerne Havnegade/Færgevej. Kontrollampen er placeret på en stander på hjørnet ved Helsingør station visende mod begge køreretninger.

Se tegning på plan 1.

#### **3.2. Tænding af anlægget.**

##### **3.2.1. Fra Grønnehave mod Helsingør**

Anlægget tændes automatisk via spoler placeret i sporet.

Tændes anlægget ikke automatisk skal lokomotivføreren tænde anlægget manuelt. Manuel betjening kan ske fra kupenøglekontakt som er placeret før Færgevej.

##### **3.2.2. Fra Helsingør mod Grønnehave**

Tænding af anlægget sker fra radiosenderen på togets førerplads eller via manuel betjening fra kupenøglekontakt som er placeret på perronen ved spor 4 på Helsingør station.

### 3.3. Slukning af anlægget

Manuel slukning af anlægget kan ske fra kupenøglekontakterne som er placeret før Færgevej, samt på perronen ved spor 4 på Helsingør station.

### 3.4. Signalbetydning

Slukket lampe:	Intet togprogram
Fast hvidt lys:	Togprogrammet er i gang, men et af de overvågede objekter er defekt.
Hvidt blink:	De overvågede objekter er i orden.

Da klokkernes funktion ikke overvåges, skal lokomotivføreren være opmærksom på krydsende fodgængere i den enkelte overgang.

### 3.5. Kontrol for aktivering af togprogram

Når tænding af togprogrammet er sket, vises fast hvidt lys i kontrollamperne mod toget.  
Gadesignalanlægget (zone 3) er sikret, når blinkende, hvidt lys vises i denne zones kontrollamper.  
Den øvrige del af anlægget (zone 1 og 2) er sikret, når blinkende hvidt lys vises i hver af disse zoners kontrollamper.

### 3.6. Uregelmæssigheder

Hvis den enkelte zone ikke kan sikres, skal toget fremføres med fornøden forsigtighed evt. under brug af tyfon.

Hvis togprogrammet ikke kan aktiveres, følges gadesignalanlæggets visning for vejtrafik i samme køreretning, og toget rangeres med forsigtighed gennem gadekrydset med speciel agtpågivenhed over for svingende vejtrafik.

#### **4. Rangering mellem spor 4 og P2**

##### **4.1. Generelt**

Grænsen mellem Lokaltogs og Banedanmarks infrastruktur er markeret med SR-mærke 17.13, "stop for farepunkt, med teksten "kald kmp" for begge retninger.

Når der ikke henstår materiel i spor P2, kan tog fra Grønnehave anvende sporet, efter aftale med stationsbestyreren i Helsingør kommandopost.

##### **4.2. Rangering fra spor 4 til P2.**

###### **4.2.1. Rangerlederens forhold**

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

Rangerlederen meddeler til stationsbestyreren i FC Hillerød når hele rangertrækket er i spor P2 og spor 4 er frit.

##### **4.3. Rangering fra P2 til spor 4**

###### **4.3.1. Rangerlederens forhold**

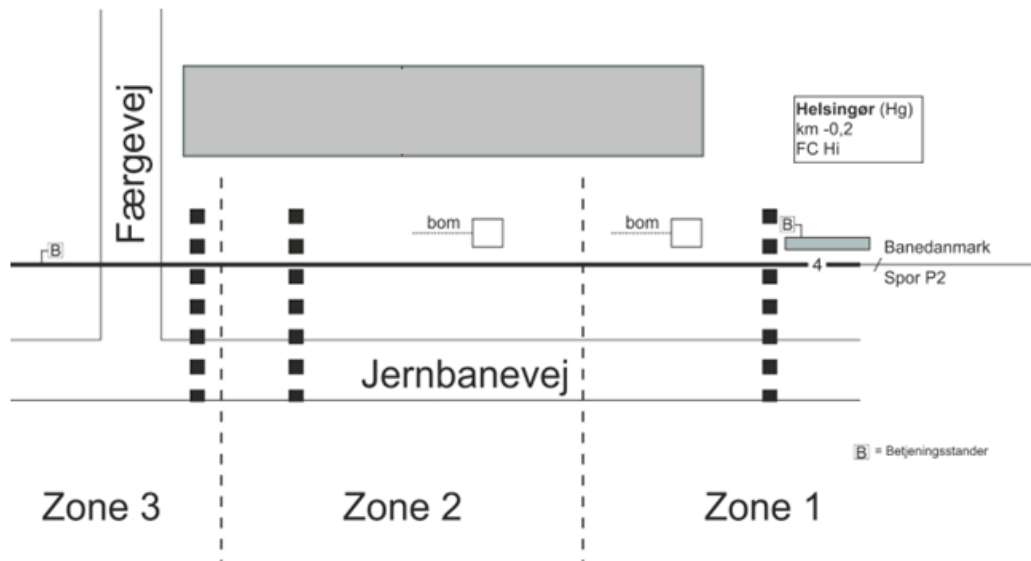
Rangertræk skal inden passage af SR-mærke 17.13 "Stop for farepunkt" kontakte stationsbestyreren i FC Hillerød og anmode om tilladelse til rangering til Grønnehave.

###### **4.3.2. Stationsbestyrerens forhold**

Inden der gives tilladelse til rangering fra Helsingør mod Grønnehave skal det sikres, at der ikke er rangertræk på vej mod spor 4 samt hindre signalgivning fra Grønnehave mod Helsingør jf. SODB.



Plan 1



## **Grønnehave. Rangering**

### **1. Almindelige bestemmelser**

#### **1.1. Gyldighedsområde**

Denne instruks gælder for Grønnehave station

#### **1.2. Stedbetjeningskontakter**

Stedbetjeningskontakter findes ved følgende sporskifter:  
01 og 02

### **1.3. Centralaflåstesporskifter**

#### **1.3.1. Nøgleaflåste sporskifter**

S1 og S2 med tilhørende afløbssko.

#### **1.4. El-betjente sporskifter**

Sporskifterne S03 og S04 er el-betjente og kan omstilles via trykknapper, på betjeningsstanderen ved sporskiftet og tilhørende afløbssko når stationen er sat til stedbetjening.  
Sporskifterne er forsynet med SMUTO (Sikring Mod Utidig Omstilling).

##### **1.4.1. Sporskifte S03 a/b**

For omstilling af sporskifte S03 a/b skal sporisolationen i sporskifte 02 være fri

##### **1.4.2. Sporskifte S04 a/b**

For omstilling af sporskifte S04 a/b skal sporisolationen i spor 2 være fri.



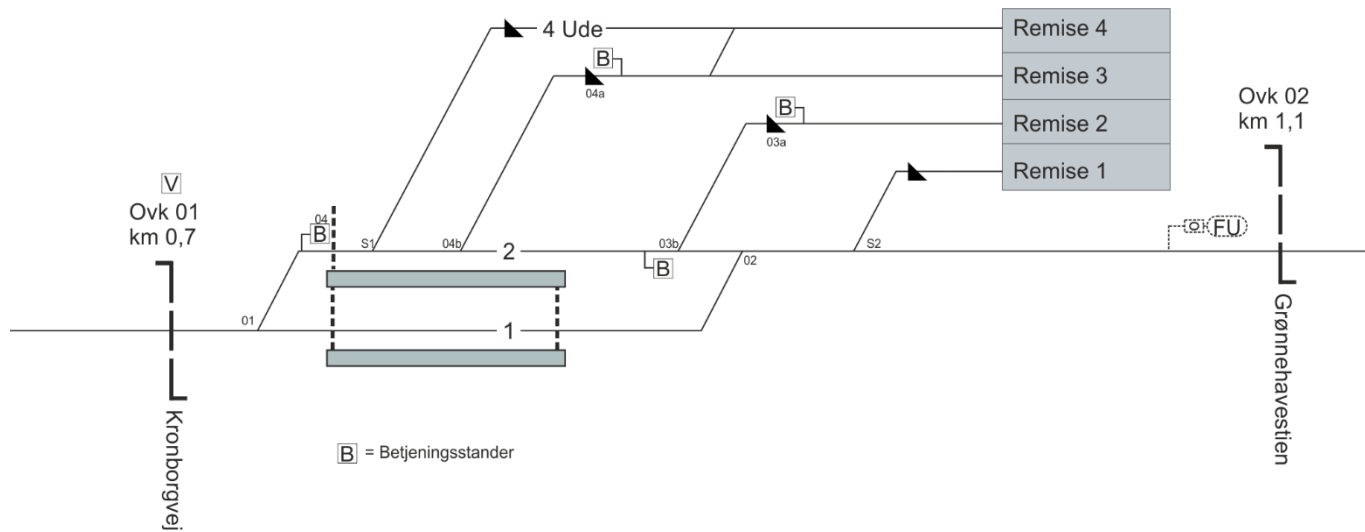
Betjeningsstander har to betjeningsknapper, "AF" og "PÅ".

Ved betjening af knappen "AF" aftages afløbsskoen og sporskiftet omstilles.

Ved betjening af knappen "PÅ" pålægges afløbsskoen og sporskiftet omstilles.

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

Plan 1



## Samtidig indkørsel på Hornbækbanen

### 1. Almindelige bestemmelser

På stationerne Højstrup, Ålgårde, Saunte, Hornbæk, Dronningmølle og Firhøj er sikringsanlæggene indrettet til signalgivning med samtidig indkørsel.

Det betyder, at der fra en stations indkørselssignaler samtidig til hver sit togvejsspor, kan anvendes signal "Kør til en togvej uden sikkerhedsafstand".

### 2. Lokomotivførers forhold

Signalgivning til samtidig indkørsel, "Kør til en togvej uden sikkerhedsafstand", vises med brandgul over grøn med "X" i krydsviseren (se nedenstående tegning).



Krydsviseren er kun tændt i forbindelse med samtidig indkørsel. Bestemmelserne i SR § 6 punkt 12.2. vedrørende en slukket hastighedsviser, finder ikke anvendelse i forbindelse med krydsviseren.

Den tilladte (lavest forekommende) hastighed i stationens indkørselsende gælder fra I-sig-nalet.

1.Hastigheden er

-25 km/t eller derunder

-som angivet i TIB, La eller særlig meddelelse

2.Togvejens endepunkt er markeret ved et U-signal, der viser "Stop"

### **3. Stationsbestyrerens forhold**

Signal "Kør til en togvej uden sikkerhedsafstand" må kun anvendes i forbindelse med krydsning ved samtidig indkørsel. Begge tog skal være standsende.

Samtidig indkørsel anvendes ved AUTO- eller MC-drift.

### **4. Begrænsninger i anvendelse af samtidig indkørsel**

Samtidig indkørsel må ikke anvendes når:

- (D)e(t) krydsende tog består af mere end 1 LINT-togsæt
- (D)e(t) krydsende tog består af fremmed materiel/veterantog
- (D)e(t) krydsende tog er arbejdstog/arbejds-køretøjer.
- (D)e(t) krydsende tog ikke er udstyret med funktionelt og indkoblet mobilt togkontrolanlæg.

#### **4.1. Signalgivning for disse tog**

Stationsbestyreren skal i disse situationer udkoble evt. AUTO-drift og foretage manuel signalgivning/fastlægning af indkørselstogvej for "før- ste tog" ved krydsningen, inden der er fastlagt udkørselstogvej fra begge nabostationer mod krydsningsstationen.

## **Kørsel med tog og arbejdskøretøjer uden indbygget eller virksomt mobilt togkontrolanlæg på Hornbækbanen**

### **1. Almindelige bestemmelser**

Hvor der i denne instruks står

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

Reglerne omfatter både tog uden indbygget mobilt togkontrolanlæg og 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 ekspeditionen skal foregå efter denne instruks.

Bemærk, at trækraftenheder med indkoblet mobilt ATC-anlæg ligeledes skal fremføres efter denne instruks.

### **2. Hastighed**

Højst 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 stationsbestyreren 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 modtaget melding om, at toget uden virksomt mobilt togkontrolanlæg er ankommet og holder stille.

Stationsbestyreren kan altid anmode lokomotivføreren om denne melding. For tog på den fri bane er et I-signal på "stop" dækning.

#### 4. Særlige forhold

Samtidig indkørsel må ikke anvendes, når tog ekspederes efter denne instruks.

#### 5. Eksempler

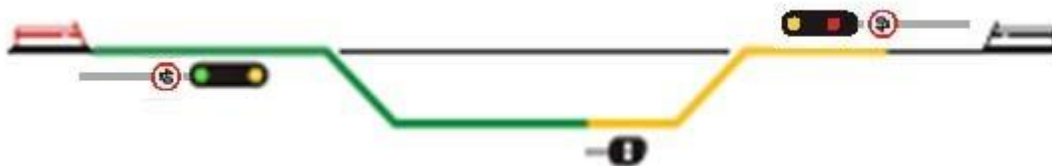
I begge eksempler er tog uden virksomt togkontrolanlæg vist med rød kant.

##### 5.1. Togvej uden dækning med dækningssporskifter

##### 5.1.1. Tog uden virksomt togkontrolanlæg ekspederes først (eksempel 1)

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

##### Eksempel 1:





5.1.2. Tog med virksomt togkontrolanlæg ekspederes først (eksempel 2)

I-signalet yder dækning. Ingen meldingsudveksling nødvendig.

Eksempel 2:



## **Markering af ATP-infrastruktur på Hornbækbanen**

Ved udkørsel fra Gilleleje mod Hornbækbanen hhv. indkørsel til Grønnehave fra Helsingør, er opsat nedenstående mærke på mast/stander, der angiver, at strækning med ATP-infrastruktur (fast ATP-anlæg) begynder.



Ved indkørsel til Gilleleje fra Hornbækbanen hhv. udkørsel fra Grønnehave mod Helsingør, er opsat nedenstående mærke på mast/stander, der angiver, at strækning med ATP-infrastruktur ender.



## **Ubevogtede overkørsler på Hornbækbanen med nøgleaflåste led**

### **1. Almindelige bestemmelser**

Følgende overkørsler er via aflåste bomme spærret for biltrafik over sporet, fodgængere og cyklister kan passere via sluser.

Overkørslerne er placeret som følgende:

- Overkørsel nr. 7 i km 2,231
- Overkørsel nr. 14 i km 3,765
- Overkørsel nr. 15 i km 4,245
- Overkørsel nr. 16 i km 4,543
- Overkørsel nr. 22 i km 6,146

Nøgle til bommene er placeret i FC Hillerød.

### **2. Oplåsning i forbindelse med infrastruktur arbejde**

Er der behov for oplåsning af en eller flere overkørsler i forbindelse med infrastruktur arbejde, skal dette fremgå af jernbanesikkerhedsplanen.

**2.1. SR-arbejdslederens forhold**

SR-arbejdslederen eller en af denne udpeget person, afhenter nøglen på FC Hillerød.

Oplåsning må kun ske når sporspærring er etableret og det er SR-arbejdslederens ansvar at samtlige overkørsler igen er aflåste inden sporspærringen ophæves.

SR-arbejdslederen skal notere i logbogen, når en overkørsel oplåses henholdsvis aflåses. Nøglen tilbageleveres til FC Hillerød den pågældende dag, hvor sporspærringen ophæves.

Ved overdragelse af sporspærringen til anden SR-arbejdsleder, skal overdragelse af nøgler noteres i logbogen og stationsbestyreren underrettes.

**2.2. Stationsbestyrerens forhold**

Stationsbestyreren foretager notat i telegramjournalen ved udlevering henholdsvis tilbageleveringen af nøgler.

**3. Oplåsning der ikke er i forbindelse med infrastruktur arbejde**

Der må kun ske oplåsning af en overkørsel ad gangen, når det sker efter disse bestemmelser.

Relevant personale afhenter nøglen i FC Hillerød

Forud for oplåsning af overkørslen kontaktes stationsbestyreren, og der etableres sporspærring efter bestemmelserne i SR §86 "sporspærring uden SR-arbejdsleder".

Når passage af overkørslen er tilendebragt, aflåses overkørslen og sporspærringen ophæves jf. SR §86.

Nøglen tilbageleveres til FC Hillerød den pågældende dag.

SIN LT Region H

### **3.1. Stationsbestyrerens forhold**

Stationsbestyreren foretager notat i telegramjournalen ved udlevering henholdsvis tilbageleveringen af nøgler.

**Instruks 50.1**

## **Hillerød. Rangering ved Lokaltogs værksted**

### **1. Almindelige bestemmelser**

#### **1.1. Gyldighedsområde**

Denne instruks gælder for rangering på Lokaltog område ved værkstedet. Områdes afgrænsning er markeret på plan 1.

#### **1.2. Hastighed**

Højst tilladte hastighed er 25 km/t

### 1.3. El-betjente sporskifter

Sporskifterne 01,02, 03 og 04 er el-betjente og kan omstilles via trykknapper på betjeningsstanderen ved sporskifterne. Sporskifterne er ikke forsynet med SMUTO (Sikring Mod Utidig Omstilling).



Betjeningsstander og panel har to betjeningsknapper for valg af kørselsretning gennem sporskiftet, samt tilhørende gul indikeringslampe, der viser den valgte retning.

Ved fejl/strømsvigt afbrydes sporskiftets sikkerhedsafbryder, der er placeret under betjeningspanelet ved sporskiftedrevet, hvorefter sporskiftet kan omstilles med håndsving.

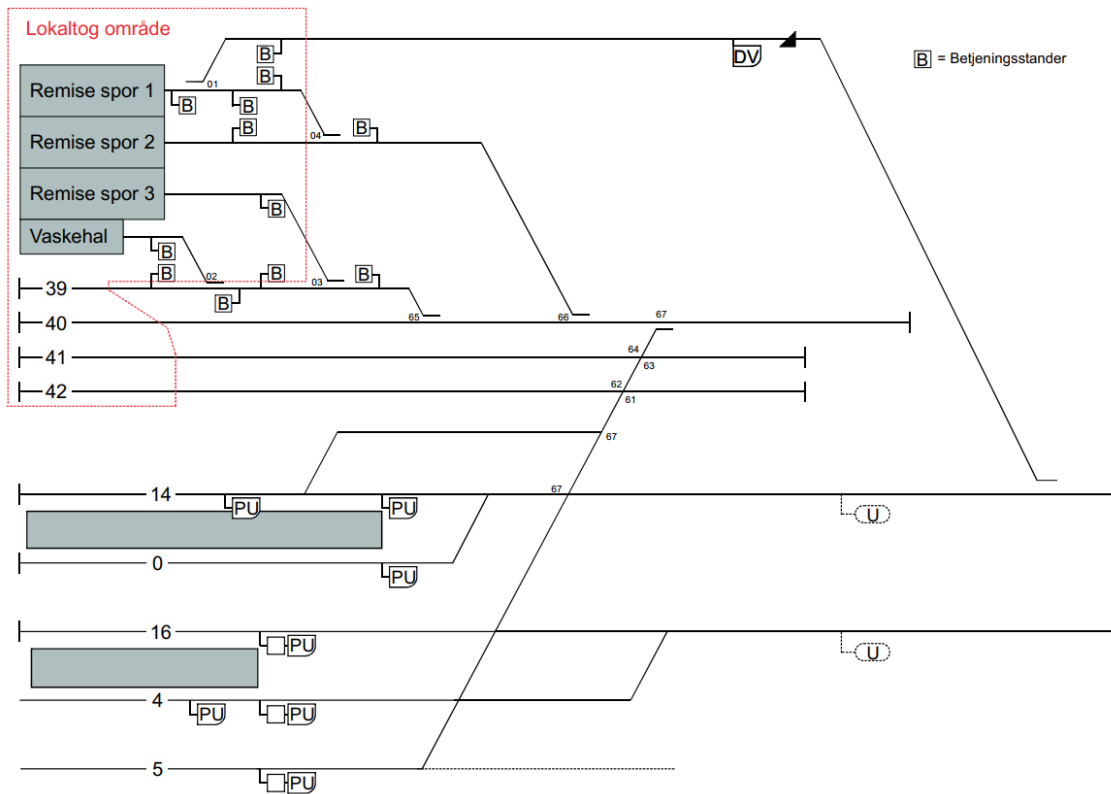
**2. Regler for rangeringens gennemførelse**

Rangerlederens forhold

Omstilling af sporskiftene 01,02, 03 og 04 må kun finde sted, når det ved direkte eftersyn er konstateret, at sporskiftet er frit. Rangerlederen skal sikre sporskiftets korrekte stilling inden disse passerer.



Plan 1



## Kørsel på GDS-strækningen Slotspavillonen - Kagerup

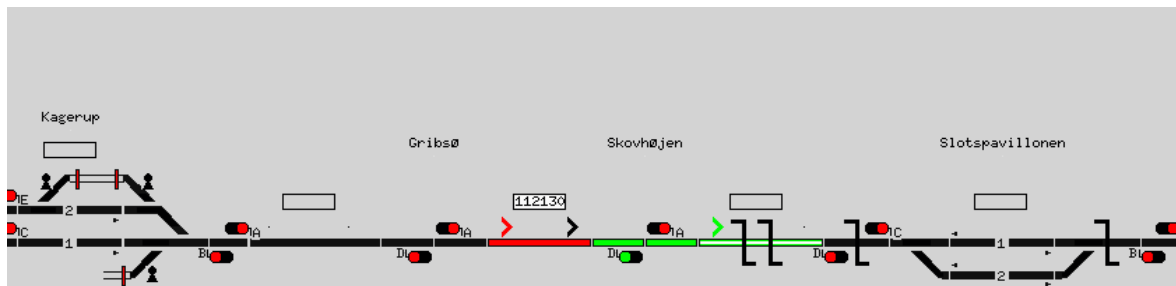
### 1. Almindelige bestemmelser

De generelle bestemmelser for kørsel på strækninger med systemblokanlæg findes i SIN LT instruks 4.

### 2. Strækningen Slotspavillonen - Kagerup

For strækningen Slotspavillonen – Kagerup gælder herudover flg:

Banestykket mellem togfølgestationerne Slotspavillonen og Kagerup er opdelt i tre blokafsnit ved AM-signaler, se tegning herunder.



Ved udkørsel fra Slotspavillonen hhv. Kagerup fastlægges blokretningen for hele banestykket, d.v.s. alle tre blokafsnit.

AM-signalerne i AM-stationerne Gribsø og Skovhøj kan af stationsbestyreren sættes på "stop" og spærres i denne stilling. Spærringen gælder begge køreretninger, ligesom den efterfølgende fjernelse af signalspærringen ligeledes gælder begge køreretninger.

**3. Kørsel med arbejdstog og arbejdskøretøjer**

Skal et arbejdstog eller arbejdskøretøj kun køre i det nærmest en station liggende blokafsnit, skal denne kørsel normalt foregå ved signalgivning for først udkørsel, siden indkørsel til samme station.

Skal et arbejdstog eller arbejdskøretøj køre i flere blokafsnit, men ikke gennemkøre hele banestykket, skal stationsbestyreren spærre samtlige AM-signaler i stilling "stop", indtil kørslen er meldt afsluttet.

**4. Efterladte vogne – efterfølgende passage af et AM-signal**

**4.1. Lokomotivførers forhold**

En lokomotivfører for et tog, der har måttet efterlade vogne i et blokafsnit, må ikke passere et efterfølgende AM-signal, uanset at signalet viser "kør"

- uden at have underrettet stationsbestyreren om de efterladte vogne, samt
- uden at have fået særskilt tilladelse til at passere AM-signalet fra stationsbestyreren

Bliver det nødvendigt at afbryde den gennemgående bremseledning i toget og efterfølgende befordre vogne efter slutbremsen, skal lokomotivføreren ligeledes underrette stationsbestyreren om dette, jfr. SR § 62.

#### **4.2. Stationsbestyrerens forhold**

Inden stationsbestyreren giver nævnte tilladelse, skal stationsbestyreren:

- sikre sig, at alle AM-signaler på det pågældende banestykke holdes spærret i stopstilling
- standse et eventuelt efterfølgende tog i blokafstand, og give lokomotivføreren besked på ikke at genoptage kørslen, før stationsbestyrerens tilladelse hertil foreligger
- sikre sig, at U-signalet på den bagved toget beliggende station holdes på "stop", og at en eventuel magasineret udkørselstogvej fjernes
- sikre sig, at Auto-drift, herunder AG-drift, ikke er indkoblet i hverken sikrings- eller fjernstyringsanlæg på de to togfølgestationer, der be- grænser det pågældende banestykke
- foretage en nødopløsning af indkørselstogvejen, inden der må gives toget tilladelse til indrangering.

#### **5. Overkørsel 08 – Kildeportvej**

##### **5.1. Særlige forhold vedrørende betjening af overkørslen**

###### **5.1.1. Tog fra Hillerød**

Overkørslen fungerer som et normalt fribaneanlæg.

###### **5.1.2. Tog fra Kagerup**

Overkørselsanlægget igangsættes kun automatisk, såfremt AM- signalet (Skg) viser "Kør".

### **5.1.2.1. Passage af AM-signal i stilling "stop"**

For at sikre, at overkørslen fungerer normalt for efterfølgende tog, skal følgende iagttages:

Hvis AM-signalet, (efter særskilt tilladelse) må passeres i stilling "stop", skal lokomotivføreren foretage en manuel annullering af den magasinerede tændimpuls og efterfølgende en manuel tænding af overkørselsanlægget således:

### **5.1.2.2. Annullering af tændimpuls**

1. Standse toget foran slukkesensorerne ved overkørslen:
2. I betjeningskassen ved overkørselssignalet stilles drejemoaskifteren på "Afbrudt" i to sekunder. Se plan 1.
3. Drejemoaskifteren stilles tilbage til "Normal"

### **5.1.2.3. Manuel tænding af overkørselsanlægget**

1. Når toget er kørt frem, således at to aksler har passeret slukkesensorerne, tændes overkørslen ved tryk på "tænding og ned" i betjeningskassen.

Overkørselsanlægget starter og bommene går ned, hvorefter der vises hvidt blink i "kontrol" i betjeningskassen, mens overkørselssignalerne vil vise "overkørslen ikke sikret".

2. Toget rangeres over overkørslen, jfr. SR § 11, 2. og overkørslen slukker normalt.

Plan 1



## **Kagerup. Signal ”Kør til kobling”**

### **1. Almindelige bestemmelser**

I Kagerup er sikringsanlægget indrettet til signalgivning til besat spor.

Det betyder, at der fra stationens indkørselssignaler i køreretningen fra Tisvildeleje og fra Gilleleje kan vises ”Kør til kobling”, uanset at sporet er besat.

Signalet vises således:



**2. Lokomotivførerens forhold**

Signal "Kør til kobling" fra et I-signal i Kagerup (brandgul over grøn med en lysende hvid tværbjælke under baggrundspladen), betyder:

1. Frit til togvejens endepunkt

2. Stands på stationen

3. Den tilladte (lavest forekommende) hastighed i stationens ind- kørselsende gælder fra I-signalet.

Hastigheden er

-40 km/t eller derunder

-som angivet i TIB, La eller særlig meddelelse

4. Togvejen har ingen sikkerhedsafstand og er væsentlig kortere end andre togveje for samme køreretning

5. Togvejens endepunkt er markeret af SR mærke 17.13 "Stop for kobling"

6. Sporet umiddelbart efter togvejens endepunkt er besat af det tog, der skal kobles til

Efter standsning ved mærke SR mærke 17.13 må toget rangere forsigtigt til sammenkobling.



**3. Stationsbestyrerens forhold**

Signal "Kør til kobling" anvendes primært for tog, som skal kobles til tog, der allerede holder i sporet, signalet kan også anvendes, uden at der skal kobles.

Hvis signal "Kør til kobling" anvendes uden der skal kobles skal stationsbestyreren underrette lokomotivføreren før signalet sættes.

## **Gilleleje. Rangering**

### **1. Almindelige bestemmelser**

#### **1.1. Gyldighedsområde**

Denne instruks gælder for Gilleleje station.

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

Perronovergang med varslingsanlæg findes i spor 2.  
Varslingsanlægget tændes ikke ved rangering.

#### **1.3. Stedbetjeningskontakter**

Alle centralbetjente sporskifter er udstyret med stedbetjeningskontakter

#### **1.4. Akseltryk og hastighed**

Højest tilladte akseltryk i alle sidespor er 20 tons.  
Højest tilladte hastighed i alle sidespor er 15 km/t.

#### **1.5. Centralaflåste sporskifter**

##### **1.5.1. El-betjente sporskifter**

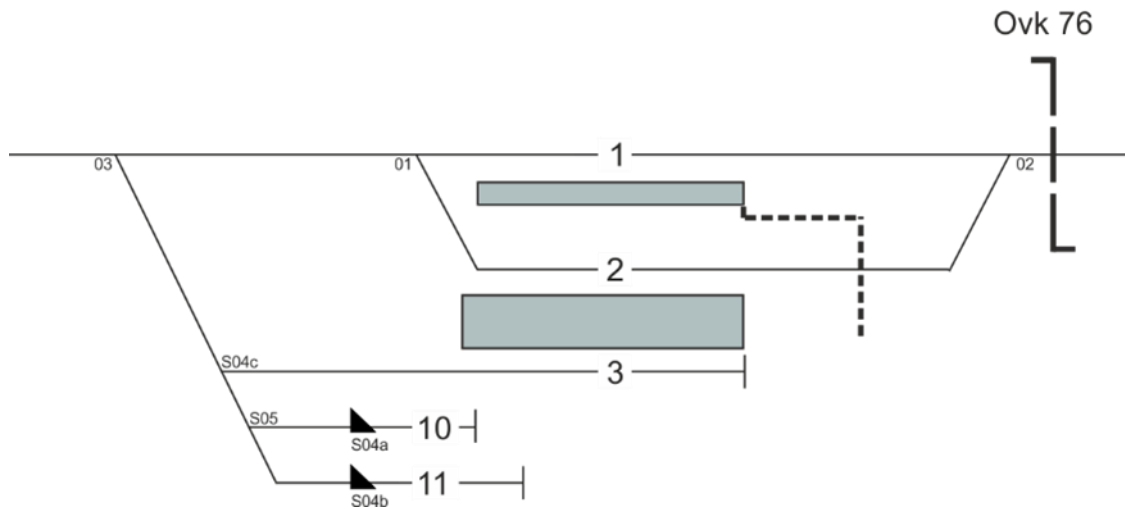
Sporskifterne S04 a/b/c og S05 er el-betjente og kan betjenes når stationen er sat til stedbetjening.  
Sporskifterne er ikke forsynet med SMUTO (Sikring Mod Utidig Omstilling).

##### **1.5.2. Sporskifte S04 a/b/c**

Sporskifterne S04 a/b/c består af et sporskifte og to afløbssko som alle tre er koblet.  
Ved betjening af stedbetjeningskontakt omstillet sporskiftes og begge afløbssko går henholdsvis af og på.

Der er kun opstillet stedbetjeningskontakt ved sporskifte S04c og ved afløbssko S04b.

Plan 1



## **Placering af SR mærke 11.5 på Frederiksværkbanen**

Som følge af optimeret bremsetabel på Frederiksværkbanen er SR mærke 11.5 (pilmærke) placeret i mindre afstand end 750 m før overkørslen.

De skærpede bremsekrav til togene fremgår af strækningens bremsetabel i TIB.

## **Frederiksværk. Rangering**

### **1. Almindelige bestemmelser**

#### **1.1. Gyldighedsområde**

Denne instruks gælder for Frederiksværk station

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

Perronovergang med varslingsanlæg findes i spor 1.  
Varslingsanlægget tændes ikke ved rangering.

#### **1.3. Stedbetjeningskontakter**

Stedbetjeningskontakter findes ved følgende sporskifter:  
01, 02, 03a, 04a/b

#### **1.4. Akseltryk og hastighed**

Højest tilladte akseltryk i alle sidespor er 22,5 tons.  
Højest tilladte hastighed i alle sidespor er 15 km/t.

#### **1.5. Centralaflåste sporskifter**

##### **1.5.1. El-betjente sporskifter**

Sporskifterne 05a/b og 06a/b er el-betjente og kan betjenes når stationen er sat til stedbetjening.

Sporskifterne er ikke forsynet med SMUTO (Sikring Mod Utidig Omstilling).

Sporskifte 05a/b og 06a/b er koblet til visningen i henholdsvis DV-signal D2 og D5.  
Når sporskiftet omstilles og afløbsko tages af, vil det tilhørende DV-signal skifte til signal "annulleret".

**1.6. Betjening af sporskifte 02 og overkørsel 69**

Sporskifte 02 og overkørsel 69 kan betjenes på særlige betjeningsstander der er opstillet ved PU-signal P6. Standeren giver mulighed for omstilling af sporskifte 02 med vippekontakt eller aktivering af overkørsel 69 med kupenøgle.

Billede af stander:



**2. Regler for rangeringens gennemførelse**

**2.1. Generelle forhold**

Rangering foregår ved stedbetjening og for "signalet annulleret", når dette er muligt.

Stationen er inddelt i to stedbetjeningsområder som kan anvendes hver for sig eller samlet. Områderne fremgår af tegningen på plan 1.

**2.2. Rangerlederens forhold**

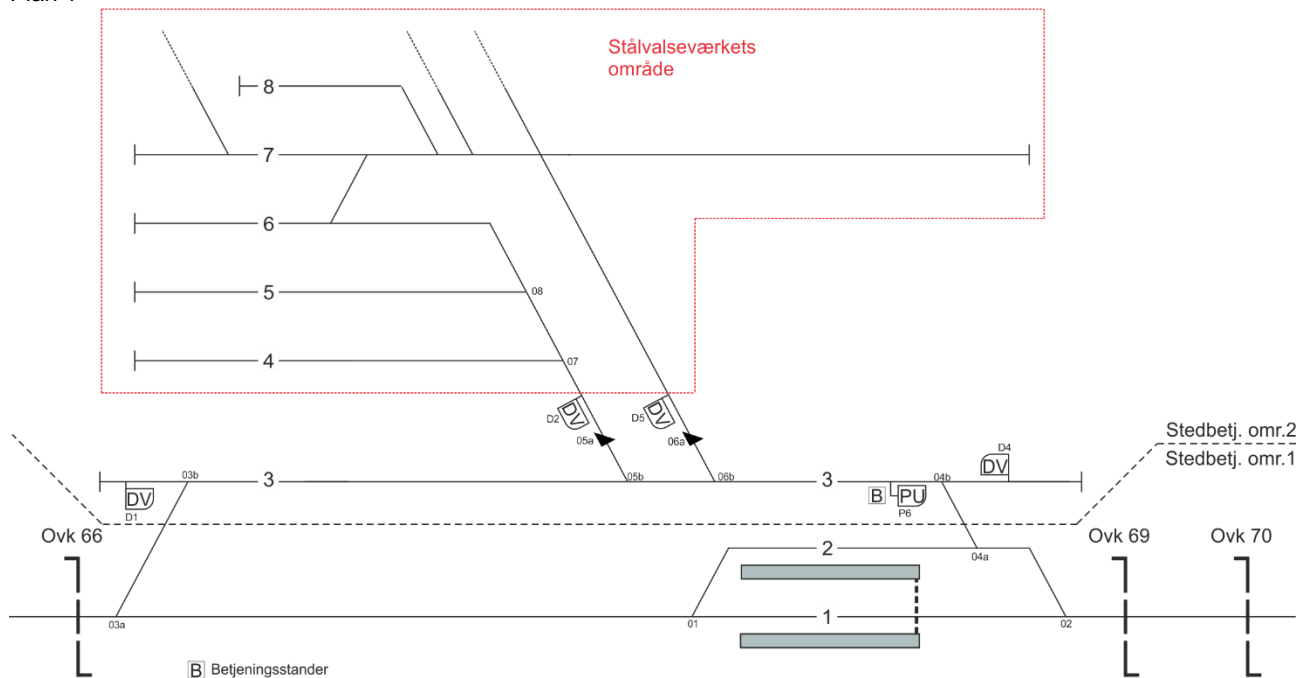
Rangerlederen indhenter tilladelse hos stationsbestyreren, inden rangering indledes og melder til stationsbestyreren når rangeringen er afsluttet.

**2.3. Stationsbestyrerens forhold**

Stationsbestyreren indkobler stedbetjening/annullerer signaler efter anmodning fra rangerlederen.

Stationsbestyreren frakobler stedbetjeningen henholdsvis tilbagetager "Signalet annulleret", når rangerlederen melder rangeringen afsluttet.

Plan 1





## **Hundested. Forsignalering af I-signalet**

"Kør med begrænset hastighed" (SR signal 6.5.6) i indkørselssignalet til Hundested forsignaleres altid med "Hovedsignalet viser køр eller køр igennem" (SR signal 7.2.3), uanset at den tilladte hastighed fra I-signalet kun er 40 km/t eller derunder.

## **Hundested. Overkørsel 106**

### **1. Betjening af overkørsel 106**

Lokomotivføreren skal tænde overkørsel 106 – Overdrevsvej – umiddelbart før togets afgang. Overkørselsanlægget tændes med fjernbetjening.

#### **1.1. Betingelser for at kunne tænde overkørslen**

For at kunne se, hvornår der er fastlagt en udkørselstogvej, og det derved er muligt at aktivere overkørslen med fjernbetjeningen, er der etableret en lampe, som er placeret mellem spor 1 og 2. Lampen er udformet som en lodret hvid stribe lys.

Når denne lampe lyser, kan overkørselsanlægget tændes med fjernbetjeningen.

Billede af lampe for indstillet togvej:



**1.2. Tænding af overkørslen**

Når fjernbetjeningen til overkørslen aktiveres, slukker den hvide lampe, så længe der trykkes på knappen på fjernbetjeningen. Lampen vil atter lyse, når knappen slippes. Dette viser, at overkørselsanlægget har modtaget tændeimpulsen, og overkørslen vil gå i gang, når betingelserne for tænding er opfyldt.

**1.3. Bilisttid**

Overkørslen er forsynet med bilisttid på 30 sekunder, hvorfor overkørslen ikke nødvendigvis vil gå i gang umiddelbart efter tryk på fjernbetjeningens knap. I sådanne tilfælde vil tændingen blive magasineret og komme til udførelse, når bilisttiden er udløbet.

## **Hundested. Rangering**

### **1. Almindelige bestemmelser**

#### **1.1. Gyldighedsområde**

Denne instruks gælder for Hundested station samt havesporet til Hundested havn.

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

Perronovergang uden traktorvejssignaler findes over spor 1.

Rangering til og fra havnen er omfattet af bestemmelserne om rangering i områder med offentlig færdsel, herunder havnepladser, jf. SR § 36

#### **1.3. Stedbetjeningskontakter**

Der er stedbetjeningskontakter ved følgende sporskifter:

Alle centralbetjente sporskifter er udstyret med stedbetjeningskontakter

#### **1.4. Centralaflåste sporskifter**

##### **1.4.1. Nøgleaflåste sporskifter**

S1

**2. Regler for rangeringens gennemførelse**

**2.1. Rangering fra ”pladsen” til spor 1 eller 2**

**2.1.1. Dværgsignal D4**

Dværgsignal D4 kan kun vise ”forbikørsel forbudt” (normal- og dækstilling) eller ”signal annulleret”.

Dværgsignal D4 kan kun annulleres ved, at stationen sættes på stedbetjening, enten fra FC eller fra nødbetjeningspult.

Stationsbestyreren må ikke sætte Hundested station på stedbetjening, og derved annullere dværgsignal D4, førend der er indgået en mundtlig aftale om rangeringens gennemførelse, med lokomotivføreren/rangerlederen.

Lokomotivføreren/rangerlederen må ikke påbegynde en rangerbevægelse, førend der er indgået en mundtlig aftale med stationsbestyreren.

**2.1.2. Endepunkt for rangering**

Rangertræk skal standse senest ved SR mærke 17.13 ”Stop for U-signal”.

Kørsel forbi SR mærke 17.13, må kun ske med tilladelse fra stationsbestyreren.

**2.2. Rangering mellem Hundested station og Hundested Havn**

**2.2.1. Almindelige bestemmelser**

Sporstykket mellem sporskifte 03 og Hundested Havn, betragtes som havnebane, og al kørsel på denne foregår som rangering.

Rangering til og fra havnen sikres ved hjælp af rangertogveje. Dette sikrer, at der kun kan være ét rangertræk på havnebanen ad gangen.

Der må ikke efterlades vogne på havnebanen.

### **2.2.2. Akseltryk**

Højst tilladte akseltryk er 22,5 tons.

### **2.2.3. Hastighed**

Højst tilladte hastighed er 15 km/t.

### **2.2.4. Bestemmelser for rangering**

Der må ikke efterlades vogne på havnebanen.

Alle tog fra havnen skal ved tilbagekomsten til stationen standse senest ved SR mærke 17.13 "Stop for U-signal".

#### **2.2.4.1. Rangering til havnen**

Tilladelse til at foretage rangering til havnen vises ved signal "forsigtig forbikørsel tilladt" i dv-signal.

Inden rangertrækket afgår fra stationen, skal rangerlederen igangsætte overkørsel 107 (Læssevejen) manuelt i betjeningskasse B2 eller via fjernbetjening.

Overkørsel 108 og 109 aktiveres automatisk via akseltæller.

Slukning af overkørsel 107 kan ske fra betjeningskasse B2, så længe havnesporet ikke besat

#### **2.2.4.2. Rangering fra fra havnen**

Inden afgang fra "havnen" skal rangerlederen igangsætte overkørsel 108 og 109 manuelt i betjeningskasse B2 ved perronen eller via fjernbetjening.

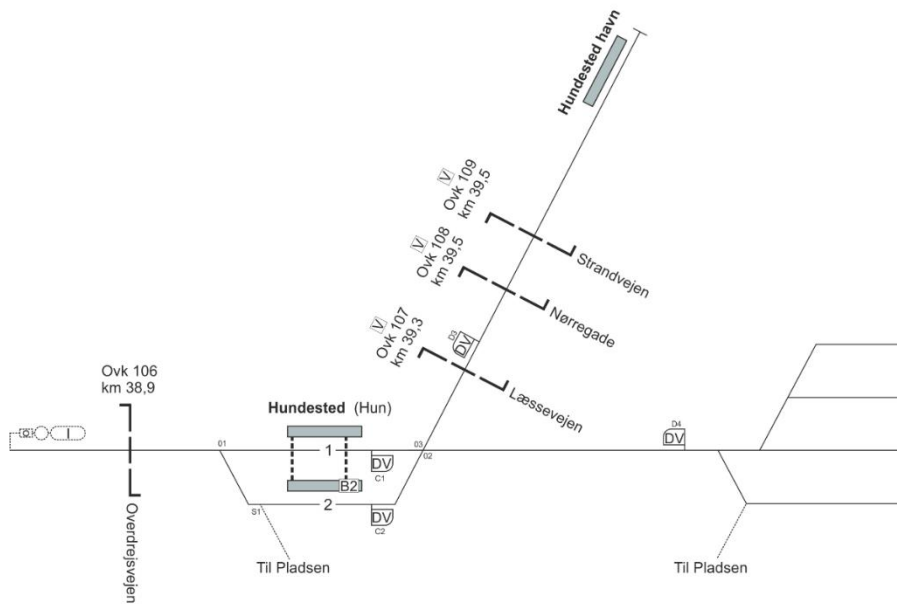
Overkørsel 107 tændes automatisk via akseltæller

Viser dværgsignal D 3 "forbikørsel forbudt", skal rangerlederen slukke overkørsel 107 manuelt i B 1 og når videre kørsel er mulig igen tænde overkørsel 107 igen.

Alle rangertræk fra havnen skal ved tilbagekomsten til stationen standse senest ved SR mærke 17.13 "Stop for U-signal".

### 2.2.4.3. Stationsbestyrerens forhold

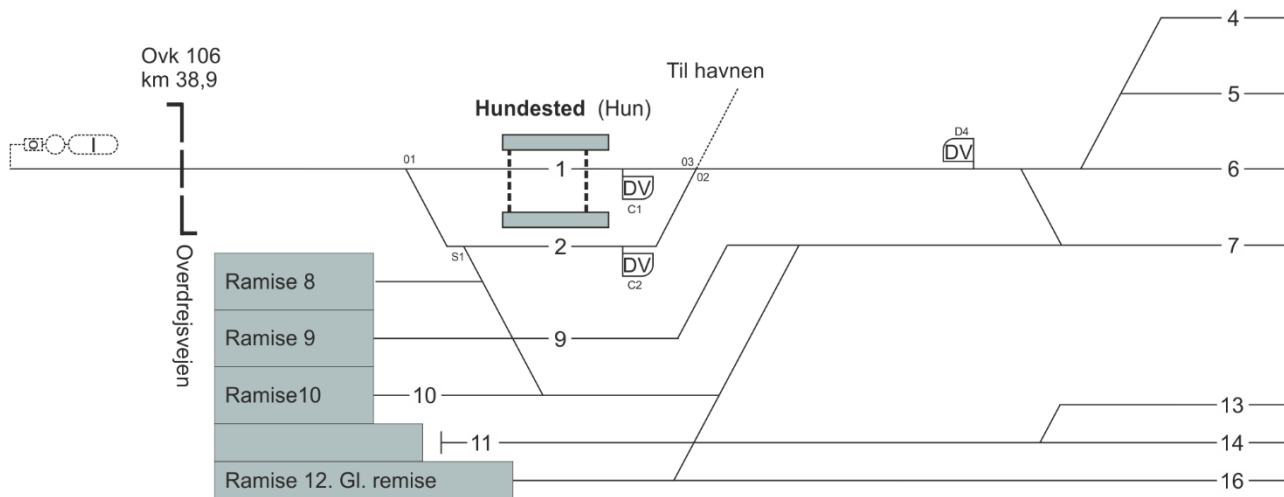
Kan rangertogveje ikke anvendes, skal stationsbestyreren inden tilladelse til kørsel til havnen gives, sikre sig, at havnebanen er fri.



Plan 1.

02.11.2023

Side 143 af 156





## **Jægersborg. Rangering**

### **1. Almindelige bestemmelser**

#### **1.1. Gyldighedsområde**

Denne instruks gælder for Jægersborg station

#### **1.2. Stedbetjeningskontakter**

Stedbetjeningskontakter findes ved følgende sporskifter:  
01 og 02

### **1.3. Centralaflåstesporskifter**

#### **1.3.1. Nøgleaflåste sporskifter**

S1

### **1.4. Betjening af sporskifter**

#### **1.4.1. El-betjente sporskifter**

Sporskifterne V1 og V3 er el-betjente.

De betjenes via trykknapper på betjeningsstandere, samt på et betjeningspanel ved sporskiftedrevet.

Inde i værkstedet ved porten mellem spor 2 og 3 er der ligeledes opsat et betjeningspanel.

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.



Betjeningsstander og panel har to betjeningsknapper for valg af kørselsretning gennem sporskiftet, samt tilhørende gul indikeringslampe, der viser den valgte retning.

Ved fejl/strømsvigt afbrydes sporskiftets sikkerhedsafbryder, der er placeret under betjeningspanelet ved sporskiftedrevet, hvorefter sporskiftet kan omstilles med håndsving.

**2. Regler for rangeringens gennemførelse**

**2.1. Rangering tilladt fra perronspor til "Rampen" og retur**

PU-signalet viser "forbikørsel tilladt" (SR signal nr. 8.3.2).

Denne rangertogvej gælder også returkørsel til det perronspor, der er kørt fra, og rangertogvejen opløses først, når toget er tilbage i det oprindelige afgangsspor på Jægersborg.

**2.2. Rangering tilladt fra Remisen til perronspor**

DV-signal D 1 viser "forsigtig forbikørsel tilladt" (SR signal nr.8.4.1).

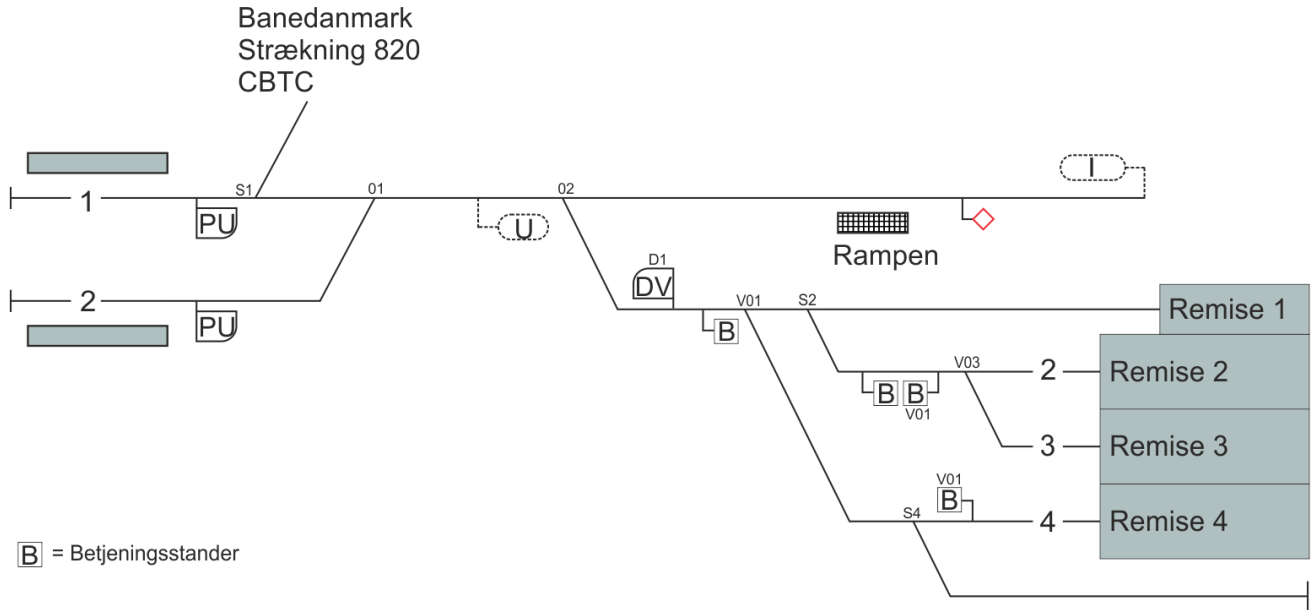
Denne rangertogvej kan i specielle tilfælde fastlægges ved betjening af nøglekontakt ved sporskifte 02 efter forudgående tilladelse fra stations- bestyreren (FC).

**3. Kørsel til og fra S-banen (Jægersborg sidespor)**

Når stedbetjening er indkoblet er nøglen til sidesporsforbindelsen (S1) til S-banen også frigivet.

Før tilladelse til rangering samt kørsel mellem Jægersborg station og Jægersborg sidespor gives, skal rangeringen aftales mellem stationsbestyreren for Jægersborg station og Trafiklederen i Banedanmarks TCC Nord.

Plan 1



## **Jægersborg. "Kør med begrænset hastighed" fra I-signalet.**

### **1. Almindelige bestemmelser**

Der anvendes følgende særlige bestemmelser vedr. togenes indkørselshastighed fra I-signalet på Jægersborg station.

#### **1.1. Lokomotivførerens forhold**

Uanset at der fra I-signalet i Jægersborg vises "kør med begrænset hastighed" i forbindelse med mærke "togvej uden sikkerhedsafstand", må toget fremføres med strækningshastighed forbi signalet og frem til standsignal 16.2.2 (40 km/t), hvorfra hastigheden skal være nedbragt til 40 km/t. Standsignalet er opstillet 580 meter efter I-signalet.

#### **1.2. Hastighed**

Hastigheden er som angivet i TIB, La eller særlig meddelelse.

## Samtidig indkørsel på Nærumbanen

### 1. Almindelige bestemmelser

På stationerne Ørholm og Fuglevad er sikringsanlæggene indrettet til signalgivning med samtidig indkørsel. Det betyder, at der fra en stations indkørselssignaler samtidig til hver sit togvejsspor, kan anvendes signal "Kør til en togvej uden sikkerhedsafstand".

### 2. Lokomotivførerens forhold

Signalgivning til samtidig indkørsel, "Kør til en togvej uden sikkerhedsafstand", vises med brandgul over grøn med "X" i krydsviseren (se nedenstående tegning).



Krydsviseren er kun tændt i forbindelse med samtidig indkørsel.

Bestemmelserne i SR § 6 punkt 12.2. vedrørende en slukket hastighedsviser, finder ikke anvendelse i forbindelse med krydsviseren.

Den tilladte (lavest forekommende) hastighed i stationens indkørselsende gælder fra I-signalet.

Den højst tilladte hastighed i stations indkørselsende er:

- 25 km/t eller derunder
- som angivet i TIB, La eller særlig meddelelse

### **3. Stationsbestyrerens forhold**

Signal "Kør til en togvej uden sikkerhedsafstand" må kun anvendes i forbindelse med krydsning ved samtidig indkørsel.

Begge tog skal være standsende.

Samtidig indkørsel anvendes ved AUTO- eller MC-drift.

### **4. Begrænsninger i anvendelse af samtidig indkørsel**

Samtidig indkørsel må ikke anvendes når:

- (D)e(t) krydsende tog består af mere end 2 Regionsprinter-togsæt
- (D)e(t) krydsende tog består af fremmed materiel/veterantog
- (D)e(t) krydsende tog er arbejdstog/arbejds køretøjer.

#### **4.1. Signalgivning for disse tog**

Stationsbestyreren skal i disse situationer udkoble evt. AUTO-drift og foretage manuel signalgivning/fastlægning af indkørselstogvej for "før- ste tog" ved krydsningen, inden der er fastlagt udkørselstogvej fra begge nabostationer mod krydsningsstationen.

Signalgivning for "andet tog" ved krydsningen foretages (hvh. magasineres) ligeledes manuelt.

## **Fredensborg. Nødopløsning af indkørseltogvej**

### **1. Almindelige bestemmelser**

Konstruktionen af signalblokanlægget på Lille Nord gør, at der kan opstå en utilsigtet deblokering (frigivning) af et "besat" blokafsnit, når en indkørseltogvej til en station på denne strækning nødopløses.

### **2. Stationsbestyrerens forhold**

Inden der i givet fald skal foretages en nødopløsning af en indkørseltogvej på Fredensborg station, skal stationsbestyreren derfor ved aftale med den berørte trafikleder TCC-Nord (Hillerød) eller stationsbestyrer FC Kyst (Snekkersten) sikre sig, at der ikke er fastlagt (magasineret) en togvej imod det banestykke nødopløsningen skal ske fra.



## **Kvistgård trinbræt. Overkørsel 119**

### **1. Almindelige bestemmelser**

På grund af placering af tændstedet til overkørsel 119 (Munkegårdsvej), skal alle tog fra Snekkersten standse på Kvistgård T.

### **2. Lokomotivførerens forhold**

Tog skal derfor afvente, at overkørsel 119 bliver sikret inden afgang fra Kvistgård T (Uordenssignalet. skifter fra "Ikke sikret" til "Betinget sikret").

**Mørdrup trinbræt. Standsningssted**

Af hensyn til rigtig slukning af ovk. 125 (Mørdrupvej) skal der standses ved perronen således:

Når toget består af ét togsæt, skal der standses ved mærket



Når toget består af to togsæt, skal der standses ved mærket



## **Ubevogtet overkørsel 128 med nøgleaflåst led**

### **1. Almindelige bestemmelser**

Overkørsel nr. 128 i km 55,447 er spærret for kørsel over sporet via aflåste bomme på tværs af kørebanen. Nøgle til bommene er placeret på FC Hillerød.

Fodgængere kan passere overkørslen via cykelsluserne ved siden af kørebanen.

### **2. Oplåsning og aflåsning af bomme**

Skal der foregå arbejde ved sporet eller kørsel med landbrugsmaskiner, der nødvendiggør oplåsning af ledet, kræver dette medvirkning af en SR-arbejdsleder.

#### **2.1. SR-arbejdslederens forhold**

SR-arbejdslederen afhenter nøglen på FC Hillerød og kvitterer for udleveringen på stationsbestyrerens notat i telegramjournalen, og melder til stationsbestyreren fra arbejdsstedet, når der sker oplåsning/aflåsning af ledet.

Skal der ske kørsel med landbrugsmaskiner over overkørslen, må dette kun ske i en sporspærring efter aftale mellem SR-arbejdslederen og stationsbestyreren.

SR-arbejdslederen sikrer sig, at bommene er aflåste, inden overkørslen forlades.

Nøglen tilbageleveres til FC Hillerød inden afslutning af SR-arbejdslederens tjeneste den pågældende dag. Stationsbestyreren foretager notat herom i telegramjournalen ved tilbageleveringen, der tillige underskrives af SR-arbejdslederen.

**2.2. Stationsbestyrerens forhold**

Stationsbestyreren noterer i telegramjournalen når nøgle til ledes udleveres til SR-arbejdslederen. Noteringen skal indeholde følgende oplysninger om SR-arbejdslederen:

- Firma
- Navn
- Telefonnummer