

+



SIN

**Sikkerhedsinstrukser
Lokaltog, Region S**

Gyldig fra 02.11.2023

SIN Lokaltog, Region S udgives af:

Lokaltog A/S
Jættevej 50
4100 Ringsted

Fordeling:

SIN bekendtgøres på Lokaltogs elektroniske dokumentsystem (SITRA).

Gyldighed:

Bestemmelserne i SIN Lokaltog, Region S er gældende på Lokaltog, Region S' strækninger.

Bestemmelserne i SR er gældende på Lokaltog, Region S' strækninger, med de afvigende eller supplerende bestemmelser der er anført i SIN

Indholdsfortegnelse

| | | |
|-------------|---|----|
| Instruks 1 | <u>Almindelige bestemmelser</u> | 5 |
| Instruks 2 | <u>Vending af tog på fri bane</u> | 7 |
| Instruks 3 | <u>Passage af endepunkt</u> | 8 |
| Instruks 4 | <u>La og "Rettelse til La"</u> | 10 |
| Instruks 5 | <u>Kørsel med veterantog</u> | 14 |
| Instruks 6 | <u>Fejlmelding af infrastruktur</u> | 16 |
| Instruks 7 | <u>Varslingsanlæg</u> | 17 |
| Instruks 8 | <u>Overgangs anlæg</u> | 19 |
| Instruks 9 | <u>Automatisk sikrede overkørsler</u> | 22 |
| Instruks 10 | <u>Signaler og mærker</u> | 30 |
| Instruks 11 | <u>Linjeblok</u> | 33 |
| Instruks 12 | <u>Automatiske driftsformer i fjernstyrings- og sikringsanlæg</u> | 36 |
| Instruks 13 | <u>Indrangering og udrangering</u> | 38 |
| Instruks 14 | <u>Anvendelse af belægningsplan på FC</u> | 39 |
| Instruks 15 | <u>Sikringsanlæg på fjernstyrede stationer</u> | 40 |
| Instruks 16 | <u>Manglende kortslutning af sporisolationer</u> | 47 |
| Instruks 17 | <u>Jernbanesikkerhedsplaner</u> | 49 |
| Instruks 18 | <u>Sporspærring</u> | 51 |
| Instruks 19 | <u>Bestemmelser for prøvetog</u> | 53 |
| Instruks 20 | <u>Kommunikation</u> | 55 |

| | | |
|-------------|---|----|
| Instruks 21 | <u>Forbud mod udvendigt ophold på køretøjer</u> | 57 |
| Instruks 22 | <u>Sikring af passagerer på stationer med perronovergange uden varslingsanlæg</u> | 58 |

Nakskov – Nykøbing F Vest

| | | |
|-------------|--|----|
| Instruks 30 | <u>Maribo. Rangering</u> | 59 |
| Instruks 31 | <u>Øster Toreby. Rangering</u> | 62 |
| Instruks 32 | <u>Nakskov. Rangering</u> | 65 |
| Instruks 33 | <u>Nykøbing F. Vest fejl på automatisk sikret overkørsel</u> | 66 |

Køge – Faxe Ladeplads og Hårlev – Rødvig

| | | |
|-------------|--|----|
| Instruks 40 | <u>Faxe Syd. Rangering</u> | 67 |
| Instruks 41 | <u>Hårlev. Signal "Kør til kobling"</u> | 68 |
| Instruks 42 | <u>Forholdsregler ved konstatering af store hjulflader</u> | 70 |
| Instruks 43 | <u>Rødvig. Rangering</u> | 71 |

Holbæk – Nykøbing Sjælland og Tølløse – Slagelse

| | | |
|-------------|--|----|
| Instruks 50 | <u>Tølløse. Signalgivning</u> | 72 |
| Instruks 51 | <u>Høng. Rangering</u> | 73 |
| Instruks 52 | <u>Standingsning på trinbrætter med korte perroner</u> | 76 |
| Instruks 53 | <u>Tølløse. Rangering</u> | 77 |
| Instruks 54 | <u>Nykøbing Sj. Rangering</u> | 80 |
| Instruks 55 | <u>Ruds Vedby</u> | 81 |
| Instruks 56 | <u>Holbæk Rangering</u> | 82 |

Almindelige bestemmelser

- 1. Lokaltog, Region S' strækninger**
- 1.1. Nykøbing F Vest – Nakskov**
Strækningen er fjernstyret fra DC Maribo.
Nykøbing F Vest er overgangsstation.
- 1.2. Holbæk – Nykøbing Sjælland**
Strækningen er fjernstyret fra DC Maribo.
Holbæk er overgangsstation.
- 1.3. Tølløse – Slagelse**
Strækningen er fjernstyret fra DC Maribo.
Tølløse og Slagelse er overgangsstationer.
- 1.4. Køge – Fakse Ladeplads og Hårlev – Rødvig**
Strækningerne er fjernstyret fra DC Maribo.
Køge er overgangsstation.

2. Afvigende betegnelser fra SR

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

| SR/Banedanmark | Lokaltog, Region S |
|---------------------------------------|---|
| Toglederen | DC Maribo |
| FC | DC Maribo |
| Banedanmarks undersøgelsesvagt | Undersøgelsesvagten |
| Supplerende Sikkerhedsbestemmelser | Supplerende Sikkerheds- bestemmelser. Betegnelsen sikkerhedscirkulære forekommer indtil videre |
| Trafikcirkulære | Trafikmeddelelse |

Vending af tog på 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 mv. kan plan- eller særtog vende på den fri bane. Hvis toget befordrer passagerer, skal det betjenes fra et førerrum forrest i toget.

2. Fremgangsmåde

Kørslen sker som arbejdstog jævnfør bestemmelserne i SR.

Toget kan skifte tognummer på det sted hvor det vendes. Lokomotivføreren aftaler med stationsbestyreren hvilket tognummer der anvendes samt hvilke overkørsler der skal betjenes.

3. Særlige forhold

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

Disse særlige forhold kan eksempelvis omfatte forhold vedrørende

- overkørsler, som lokomotivføreren skal betjene
- overkørsler, som er afbrudt, fordi deres tændsted, men ikke selve overkørslen, passeres af toget
- togkontrolanlæg.

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

4. Togkontrolanlæg

Eventuelt togkontrolanlæg betjenes eller udkobles jævnfør betjeningsvejledning.

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 passerer 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 videresende et nødopkald til den pågældende strækning jf. SIN Region S instruks 20 pkt. 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 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.

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.

La og "Rettelse til La"

1. Almindelige bestemmelser

DC Maribo udsender La og "Rettelse til La" gældende for Lokaltog, Region S' strækninger. La udsendes dagligt. Bestilling af forhold til optagelse i La henholdsvis "Rettelse til La" sker ved henvendelse til DC Maribo. La-forhold skal indmeldes så tidligt som muligt.

2. Optagelse i La og "Rettelse til La"

Forhold, der optages i La og i "Rettelse til La", skal indeholde følgende punkter:

| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
|------|--------------|------|-----------|-----|-----|-------|
| Lbnr | Station i km | Sted | Hastighed | Fra | Til | Årsag |

Forholdene skal optages i rækkefølge efter kilometreringen i den pågældende køreretning. Indholdet i de enkelte kolonner er beskrevet efterfølgende:

2.1. Kolonne 1: Lbnr

Løbenumre tildeles fortløbende og er på et eller to cifre, begyndende med 1. Ved "Rettelse til La" anvendes bogstaver som løbenummer.

2.2. Kolonne 2: Station

Hvis forholdet ligger på en station, skrives stationsnavnet og stationens kilometrering (stationens midte, fremgår af TIB RT).

Hvis forholdet ligger på den fri bane, skal de stationer, som ligger på hver sin side af forholdet, oplyses sammen med stationernes kilometrering (stationens midte).

Eksempel: Hvis forholdet ligger mellem Store Heddinge og Rødvig, så vil der i La stå:

| | |
|--------------|------|
| St. Heddinge | 12,2 |
| Rødvig | 18,5 |

2.3. Kolonne 3: Sted

På en station sker optagelse som beskrevet herunder.

Gennemkørselsspor og gennemgående spor: Her angives kilometreringsen (med én decimal) for La-forholdet. Standsignaler opstilles i gennemkørselsspor og gennemgående spor jf. SR.

Eksempel: Hvis forholdet ligger i Grubberholm fra km 8,0 til km 8,5 skrives denne kilometrering uden angivelse af spornummer.

Vigespor: Ved hastighedsnedsættelse i vigespor skrives kun spornummer.

Eksempel: Ved hastighedsnedsættelse i spor 2, der er vigespor i Sakskøbing, optages i La alene "Spør 2". Dette anvendes, når hastighedsnedsættelsen i vigesporet omfatter både indkørsel og udkørselstogvejene for det pågældende spor.

Hvis hastighedsnedsættelsen i vigesporet kun omfatter enten indkørselstogvejene eller udkørselstogvejene for det pågældende spor og køreretning, skrives "Indkørsel" henholdsvis "Udkørsel" sammen med spornummeret. Eksempel: "Indkørsel spor 1".

På **den fri bane** optages forholdet i La for begge køreretninger.

Ved **forhold, der omfatter både den fri bane og stationer**, anvendes ovenstående retningslinjer i aktuel kombination. En hastighedsnedsættelse, der eksempelvis starter på den fri bane og fortsætter ind på en station, optages som ét forhold med den aktuelle kilometrering.

Kilometerangivelsen indeholder kun en decimal og afrundes altid nedad for den laveste kilometrering og opad for den højeste kilometrering.

Kilometerangivelserne i La er optaget af hensyn til lokomotivførerens omtrentlige placering af La-forholdet. Den præcise placering findes ved hjælp af de opstillede standsignaler.

Eksempel: Et forhold, der er beliggende i km 17,781 til km 19,005, skrives i La således: 17,7 – 19,1.

Opstilling af standsignaler sker efter forholdets præcise placering under hensyn til de aktuelle spor- og signalforhold.

2.3. Kolonne 4: Hastighed

Her angives den højst tilladte hastighed, som La-forholdet må passeres med.

Eksempel: 40.

2.4. Kolonne 5: Fra

Her angives det tidspunkt, hvorfra La-forholdet er gældende.

Eksempel: 12.00.

2.5. Kolonne 6: Til

Her angives det tidspunkt, hvor La-forholdet ophører.

Eksempel: 22.00.

2.6. Kolonne 7: Årsag

Her skal årsagen til og eventuelt særlige forhold vedrørende La-forholdet fremgå. Det kan være nummeret på cirkulære "Sporspærring", henvisninger til "Trafikmeddelelse nr. xx", "Banens tilstand", "Oversigtsforhold", "U-drift" eller lignende.

Eksempler:

- når hastigheden skal nedsættes på grund af sporets tilstand eller lignende, skrives "Banens tilstand".
- hvis afstanden mellem standssignalerne er mindre end de afstande, som SR kræver, eller standssignalerne står til venstre for sporet, skrives eksempelvis "Afstanden mellem standssignal xx og standsignal xx er nedsat til xx meter" eller "Standsignal xx opstillet til venstre for sporet".
- ved særlige trafikale forhold, hvor der for eksempel er udsendt en trafikmeddelelse nr. xx eller et sikkerhedscirkulære nr. xx kan nummeret på meddelelsen/cirkulæret skrives her.
- hvis oversigtsforholdene i en overkørsel ikke er tilstrækkelige, skrives "Oversigtsforhold".
- når der er planlagt understationsdrift, skrives "U-drift" og eventuelt radiokanalnummer eller telefonnummer for kontakt til den stedlige stationsbestyrer.
- når en signalopstilling midlertidigt ændres, for eksempel et signal, der ændres fra placering i en galge til placering på mast eller placering i forhold til højre eller venstre i forhold til sporet, skrives "Ændret signalopstilling". Det eller de aktuelle signaler nævnes så i pkt. 3. "Sted".
- når et ekspeditions-mæssigt standsningssted ændres midlertidigt, for eksempel når et standsningssted flyttes i forbindelse med perronarbejde, skrives "Ændret standsningssted", eventuelt suppleret med det eller de aktuelle standsningsmærker. Sker ændringen alene i et bestemt spor, nævnes spornummer i kolonnen "Sted".

2.7. Andre forhold og tekster

Den trafikale regelansvarlige kan godkende, at andre forhold og tekster optages i La eller "Rettelse til La".

Kørsel med veteran tog

1. Indledning

1.1. Definition

Ved veteran tog forstås tog fremført med en godkendt veteran togs-operatør 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 |
|---|---|
|  |  |

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.

2.2. Bremses (SR § 62)

2.2.1. Køretøjer uden automatisk bremse

Lokomotiver uden automatisk virkende trykluftbremse (kun direkte bremse) kan fremføre tog som forreste køretøj, når følgende betingelser er opfyldt:

- lokomotivets direkte bremse skal være virksom
- lokomotivet skal være betjent af minimum to personer, som begge er i stand til at betjene lokomotivets bremse og afbryde trækraften

Højest tilladte hastighed er 50 km/t.

2.2.2. Bremseprocent under 50

Ikke-personførende tog kan undtagelsesvist fremføres med bremseprocent under 50 fra udgangsstationen

- ved nødvendig transport af defekt eller urevideret materiel
- ved kørsel med solokørende lokomotiv, som ikke kan opnå den i øvrigt krævede bremseprocent.

Tog med bremseprocent under 50 fremføres med hastigheder som anført nedenstående.

| | | | | |
|------------------------------------|---------|---------|---------|---------|
| | 45 | 40 | 35 | 30 |
| Strækningshastighed indtil 75 km/t | 40 km/t | 35 km/t | 30 km/t | 25 km/t |
| Strækningshastighed over 75 km/t | 60 km/t | 55 km/t | 50 km/t | 45 km/t |

Fejlmelding af infrastruktur

1. Observation

Den der bliver opmærksom på, eller får viden om, fejl på Lokaltog, Region S' infrastruktur, skal straks vurdere om fejlen kan have sikkerhedsmæssig betydning.

2. Fejlmelding

Såfremt fejlen skønnes at have sikkerhedsmæssig betydning, underrettes DC Maribo straks med beskrivelse af fejlen, placering samt evt. kilometerangivelse.

Skønnes fejlen ikke at have sikkerhedsmæssig betydning fejlmeldes via SITRA.

3. Stationsbestyrerens forhold

Stationsbestyreren vurderer indledningsvis om der er behov for kørsel med nedsat hastighed eller etablering af sporspærring jævnfør SR § 86.

Infrastrukturafdelingen underrettes hurtigst muligt om fejl der kan påvirke sikkerheden.

Undersøgelsesvagten underrettes i nødvendigt omfang jævnfør VR regel 13.

Stationsbestyreren indmelder enhver fejl til infrastrukturafdelingen via e-mail. Fejlmelding via SITRA er ikke nødvendig.

Varslingsanlæg

1. Almindelige bestemmelser

Varslingsanlæg omfatter alle anlæg på stationer der advarer publikum imod at gå over spor hvor der kommer tog. Anlæggene er forsynet med lyssignal (rød mand) og eventuelt lyd giver. Varslingsanlæggenes placering og type fremgår af TIB.

2. Overvågning i sikringsanlæg

2.1. Signalafhængighed

På følgende stationer er signalgivningen afhængig af varslingsanlæggets funktion:

Lollandsbanen: Maribo.
 Østbanen: Alle stationer*
 Odsherredsbanen: Fårevejle, Asnæs.
 Tølløsebanen: Ruds Vedby.

*) Mindre fejl blokerer ikke i alle tilfælde for signalgivningen.

2.2. Fejlovervågning

Varslingsanlæggets funktion overvåges i sikringsanlægget. Fejl indikeres i DC Maribo jævnfør nedenstående skema:

| Sted | Fejl indikeres som |
|---------------------------------|--|
| Østbanen | Varslingsfejl |
| Odsherredsbanen | Reservetrådsfejl |
| Tølløsebanen | Reservetrådsfejl |
| Lollandsbanen, eksklusiv Maribo | Reservetrådsfejl |
| Maribo | Ingen indikering (ingen signalgivning) |

3. Stationsbestyrerens forhold

Fejl på varslingsanlæg konstateres ved "varslingsfejl" eller "reservetrådsfejl" jævnfør punkt 2.2. eller ved melding fra øvrigt personale.

Sikringstjenesten underrettes pr. telefon om fejl på varslingsanlæg.

Lokomotivførere og førere af arbejdskøretøj der skal passere varslingsanlægget underrettes om fejlen.

På stationer hvor fejl på varslingsanlæg indikeres som "reservetrådsfejl" konstateres fejlens art på følgende måde:

- hvis der indikeres "reservetrådsfejl" når stationen er uden fastlagte togveje og alle signaler er på stop, er et hovedsignal på reservetråd og sikringstjenesten underrettes om fejlretning i normal arbejdstid
- i modsat fald er der tale om fejl på varslingsanlægget.

Overgangs anlæg

1. Indledning

Overgangs anlæg er stiovergange bevogtet med blinklys.

Overgangs anlæggene er placeret således:

Tølløsebanen

| | | |
|-------|-----------|-------------------|
| 15C67 | km 15,788 | Tersløse Bøgeskov |
|-------|-----------|-------------------|

Odsherredsbanen

| | | |
|-------|-----------|--------------|
| 14C47 | km 35,681 | Søndre Vænge |
|-------|-----------|--------------|

| | | |
|-------|-----------|--------------|
| 14C68 | km 48,105 | Nyledsbakken |
|-------|-----------|--------------|

| | | |
|-------|-----------|---------------------------|
| 14C70 | km 48,560 | Sygehusvej v/Nykøbing Sj. |
|-------|-----------|---------------------------|

| | | |
|-------|-----------|------------------|
| 14C71 | km 48,885 | Grønnehavestræde |
|-------|-----------|------------------|

Østbanen

| | | |
|-------|----------|---------------------------|
| 10C04 | km 1,216 | Knapmagervej, Gl. Hastrup |
|-------|----------|---------------------------|

| | | |
|-------|----------|------------------------|
| 10C83 | km 3,557 | Bækkemosevej, Varpelev |
|-------|----------|------------------------|

2. Fejl overvågning

Overgangs anlæggene på Østbanen er overvåget via fjernstyrings anlægget.

Overgangs anlæggene på Odsherredsbanen og Tølløsebanen overvåges via e-mail til DC Maribo. Hver dag ca. kl. 09:00 sendes en statusmelding. Derudover sendes en mail til DC Maribo hvis der opstår fejl på et overgangs anlæg.

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 DC Maribo.

Der er ved overgangs anlæggene placeret et telefonnummer til DC Maribo hvor 3. mand kan indberette fejl.

2.1. Fejl på overgangs anlæg

DC Maribo tilkalder tekniker for den berørte strækning, og oplyser om overgangs anlæggets nummer samt fejls art. Desuden underrettes Banedanmark telefonisk og fejlen noteres i telegramjournalen.

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

Ved arbejdskørsel forbi et overgangs anlæg, kan anlægget registrere fejl, der automatisk sendes til DC Maribo. Ved fejl på anlæg tilkalder DC Maribo 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 vejlanternerne blinker.

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

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

4. **Betjeningskasse**



5. **Overgangs anlæg**



Automatisk sikrede overkørsler

1. Generelt

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 RT.

Overkørslernes tilstand indikeres på DC Maribo.

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).

Overkørsel 24S og 26S på Tølløsebanen går dog ikke i normalstilling efter manglende togpassage.

1.1. Nummerering af overkørsler

Overkørselens nummer er angivet på de tilhørende signaler.

2. Manuel betjening

2.1. Almindelige bestemmelser

Anlæg som er i afhængighed med trafiksignaler (gadesignalanlæg) må dog 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.

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

2.2. Betjening

Følgende trykknapper må betjenes:

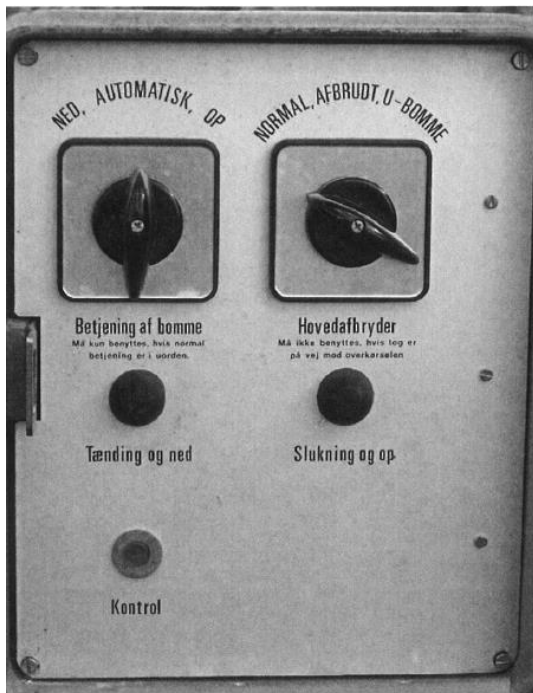
- "Tænding (og ned)", hvorved overkørslen igangsættes
- "Slukning (og op)", hvorved overkørslen går i normalstilling (slukket)

Drejeomskifttere i betjeningskassen må kun betjenes efter aftale med stationsbestyreren.

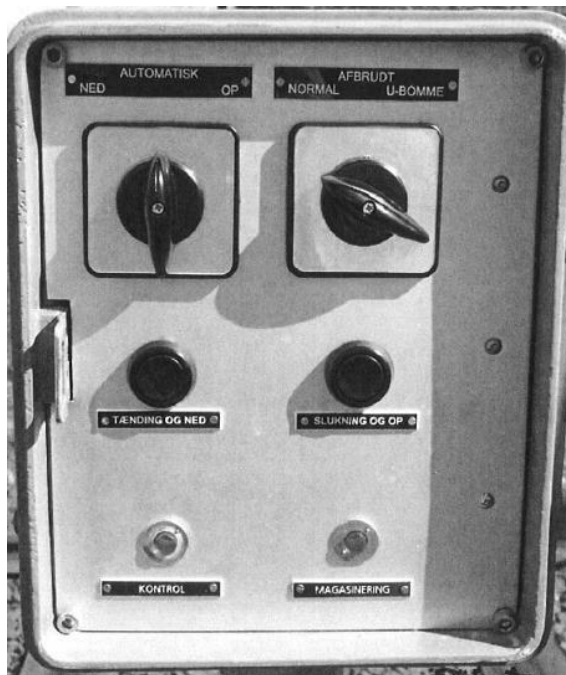
Overkørselsanlæg kan afprøves ved "Tænding" og afslutningsvis "Slukning" på trykknapperne. For BUES 2000 anlæg se endvidere pkt. 3.2.

2.3. Betjeningskasser ved overkørsler

2.3.1. Bomanlæg (Tølløsebanen overkørsel 24S, 26S)



2.3.2. Elektronisk bomanlæg (BUES 2000) (B1)



2.3.3. Betjeningskasse på perron (B2)



3. Særlige forhold for elektroniske overkørselsanlæg type BUES 2000

Samtlige anlæg ved Lokaltog, Region S undtagen overkørsel 24S og 26S på Tølløsebanen er af typen BUES 2000.

3.1. 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. Stationsbestyreren skal derfor underrette lokomotivføreren om at betragte den pågældende overkørsel som i uorden.

3.2. Betjening

Ved betjening skal trykknapperne holdes indtrykket i mindst to sekunder.

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

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.

3.3. Afprøvning

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

Afprøvning må kun foretages efter tilladelse fra stationsbestyreren.

3.4. 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.

3.4.1. Annullering af magasinerede tændinger

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

4. Uorden ved automatisk sikret overkørsel

Overkørselsanlægget betjenes manuelt som beskrevet under pkt. 2.

4.1. Fejlmelding

DC Maribo tilkalder tekniker for den berørte strækning, og oplyser om overkørselsnummer samt fejlens art. Desuden underrettes Banedanmark telefonisk og fejlen noteres i telegramjournalen.

4.2. 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.

4.3. 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.

4.4. 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 $\frac{1}{4}$ omgang mod uret.

Betjeningshåndtaget drejes herefter $\frac{1}{2}$ 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.

5. Placering af SR signal 11.5 (Pilmærke)

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

Skærpede bremsekrav i forbindelse hermed fremgår af den pågældende strækings bremsetabel i TIB-G Lokaltog.

6. Særlige forhold for overkørsel 34 på Hårlev station

Betjeningskasse B2 på perronen indeholder 2 tændknapper, én for kørsel mod Rødvig (mærket "spor 1") og én for kørsel mod Køge (mærket "spor 2"). Spornumrene har ingen sammenhæng med perronsporet der køres fra, men refererer til spornumrene i overkørslen.

Eksempel: Holder et tog i spor 1 i Hårlev og skal mod Køge, skal der trykkes på tændingsknappen for "spor 2".

Ved tryk på forkert knap vil overkørslen blive sikret, men uordenssignalet for den ønskede strækning vil vise "overkørslen ikke sikret" og der kommer ikke signal for udkørsel. Dette afhjælpes ved tryk på "slukning" ud for det spornummer der fejlagtigt er aktiveret og derefter "tænding" for det korrekte spornummer. Slukning fra betjeningskasse B2 er dog ikke mulig, hvis der samtidig er registreret en automatisk tænding eller hvis slukning fra B2 er blokeret fra sikringsanlægget.

Passerer et tog eller arbejdskøretøj overkørslen med det forkerte spornummer aktiveret, sker der ikke automatisk slukning. Overkørslen skal i dette tilfælde meldes i uorden.

7. Overkørsler med retningsbestemte klokker

Overkørsler med retningsbestemte elektroniske klokker må ikke anvendes som teknisk advarsel i forbindelse med infrastrukturarbejder.

Signaler og mærker

1. Hovedsignaler

1.1. 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" signaler:

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" |
|---|---|
|  |  |

1.2. Signal "Stop og ryk frem"

Signalgivningen forekommer ikke på Lokaltog, Region S' strækninger.

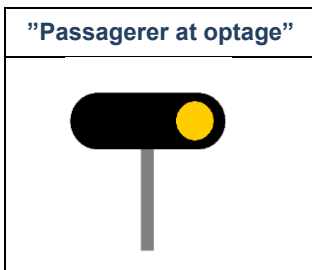
2. Passagersignal

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 ekspeditions-mæssig betydning.



3. Mærker

3.1. Perron ved trinbræt (SR mærke 17.7)

På Østbanen anvendes mærket normalt ikke.

3.2. Kilometermærke (SR mærke 17.9)

På Lollandsbanen er mærket opstillet for hver 500 meter.

3.3. Stop for U/PU-signal (SR mærke 17.13)

På stationer hvor ankomende tog ikke må køre helt frem til U- eller PU-signal, er indkørselstogvejens endepunkt markeret med SR mærke 17.13, med teksten "Stop for U-signal" henholdsvis "Stop for PU-signal".

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.

3.4. Standsningsmærker (SR mærke 17.20)

Mindste angivelse er 40 meter.

3.5. Togvej uden sikkerhedsafstand

Mærket er anbragt på I-signalerne i Nykøbing Sjælland og Rødvig.

Mærket angiver, at indkørselstogvejen kan være uden sikkerheds-afstand.

Højst tilladte indkørselshastighed er 40 km/t.

Togvejens endepunkt er markeret ved mærke "Stop".



Linjeblok

1. Almindelige bestemmelser

Strækningen Nakskov – Nykøbing F. Vest er udstyret med togdetektering og stop- og passagekontrol. Linjeblokken på denne strækning håndteres på normal vis i henhold til bestemmelserne i SR.

Strækningerne Køge – Fakse Ladeplads/Rødvig, Holbæk – Nykøbing Sjælland samt Tølløse – Slagelse er udstyret med stop- og passagekontrol. Der gælder supplerende bestemmelser for disse strækninger, som beskrevet i denne instruks.

2. Særlige bestemmelser på 120 km/t strækninger uden togdetektering (Holbæk – Svinninge og Slagelse – Tølløse)

Fremføres der tog (f.eks. veterantog, godstog, måletog mv.) eller arbejdskøretøj med dårligere bremseevne end Lint 41 eller IC2, skal lokomotivføreren hhv. føreren af arbejdskøretøjet med dårlig bremseevne afgive ankomstmelding ved ankomst til togfølgestationer.

Stationsbestyreren må ikke afsende tog fra nabotogfølgestationen før der er modtaget ankomstmelding fra lokomotivføreren af toget hhv. føreren af arbejdskøretøjet med den dårligere bremseevne.

Der må ikke planlagt fremføres tog uden gennemgående bremsesystem, med mindre et sådant tog kører alene på den pågældende banestrækning.

3. Særlige forhold på strækninger uden togdetektering

3.1. Arbejdstog, snerydningstog og arbejdskøretøjer

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

3.1.1. Arbejdskøretøjer med attest

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

3.1.2. 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.

3.1.3. 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.

3.1.4. Arbejdstog og snerydningstog

Normal signalgivning skal anvendes.

3.1.5. 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.

3.2. 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 sporisolationerne, skal signalgivningen til det pågældende spor hindres.

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

3.3. Uregelmæssigheder

3.3.1. Udrangering

3.3.1.1. Holbæk – Nykøbing Sjælland, Køge – Fakse Ladeplads, Hårlev – Rødvig og Tølløse – Slagelse

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

3.3.2. 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
- at der ikke er indkoblet nogen form for automatisk signalgivning på den pågældende station eller på nabotogfølgestationen.

Først herefter må stationsbestyreren foretage nødopløsning af udkørselstogvejen.

3.3.3. Efterladte køretøjer

3.3.3.1. 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.

3.3.3.2. Stationsbestyrerens forhold

Stationsbestyreren spærre det pågældende banestykke og hindrer signalgivning til banestykket.

Herefter indrangeres toget uden anvendelse af togvejsfastlægning, jf. SODB.

Automatiske driftsformer i fjernstyrings- og sikringsanlæg

1. Almindelige bestemmelser

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. 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 sporisationerne efter I-signalet.

3. 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.

4. **Automatisk køreplansdrift (KP-drift)**

KP-drift indkobles og udkobles fælles for samtlige stationer. Når KP-drift for strækningen er indkoblet, kan KP-driften frakobles individuelt på stationerne.

KP-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 KP-driften hvilket tog der tages ind først, i henhold til indlæste informationer om køretider.

5. **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
- når der rangeres tog forbi rangergrænsen mod stationen på nabotogfølgestationen
- når der er indført kørsel på af- og tilbagemelding på et tilgrænsende banestykke
- ved fejl på et tilgrænsende banestykkes linjeblokanlæg

Indrangering og udrangering

1. Almindelige bestemmelser

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.

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.

Sikringsanlæg på fjernstyrede stationer

1. **Betjeningsskab**

Betjeningsskab er anbragt på stationsbygningen eller på relæhytten. Betjeningsskabet indeholder nødbetjeningspanelet.

Nødbetjeningspanelet kan dog også være placeret i stationsbygningen.

Betjening af sikringsanlægget fra nødbetjeningspanelet må kun ske efter aftale med stationsbestyreren.

1.1. **Undtagelser**

På Maribo station findes intet nødbetjeningspanel.

2. **Sporskifter**

Sporskifter i forbindelser mellem togvejsspor er centralbetjente.

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

2.1. **Centralbetjente sporskifter**

Centralbetjente sporskifter kan omstilles fra

- DC Maribo
- nødbetjeningspanel på stationen
- stedbetjeningskontakter, efter frigivning fra DC Maribo eller nødbetjeningspanelet.

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 nøgletås 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 efter tilladelse fra stationsbestyreren og sikringstjenesten.

4. Anvendelse af låsebolte

Stationsbestyreren kan pålægge togets personale at sikre sporskifter midlertidigt med låsebolt jf. SR § 34.

Faste låsebolte er monteret således, at den tilliggende tunge kan sikres i stilling til det gennemgående hovedspor på stationen. Placering af faste låsebolte fremgår af punkt 4.1.

Transportable låsebolte er normalt anbragt i relæhytten eller i telefonskab på perronen. På Odsherredsbanen og Tølløsebanen opbevares transportable låsebolte dog af det tekniske personale.

Transportable låsebolte skal anbringes tættest muligt ved tungespidsen. Er der et mærke "L", skal låsebolten anbringes ved siden af mærket.

Om anbringelse af låsebolte se endvidere VR regel 12.

4.1. Placering af faste låsebolte

4.1.1. Køge – Fakse Ladeplads og Hårlev – Rødvig

Findes ikke.

4.1.2. Nykøbing F Vest – Nakskov

Findes på indgangssporskifterne på alle stationer.

4.1.3. Holbæk – Nykøbing Sjælland

Findes ikke.

4.1.4. Tølløse – Slagelse

Findes ikke.

5. Understationsbetjening

5.1. Overgang til/fra understation

Betjening af sikringsanlægget må kun ske efter tilladelse fra DC Maribo.

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.

5.2. Omstilling af centralbetjent sporskifte

Sporskifterne omstilles automatisk i forbindelse med togvejsindstilling. Manuel omstilling sker ved at indtrykke tableau knappen 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 tilbagesluttet til udgangsstillingen

5.2.1. Indkobling af kontrolstrømsikring

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

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

5.2.2. Særlige forhold

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

Dette gælder både fra nødbetjeningspanelet på understationen og fra Fapp. I praksis betyder det, at DC Maribo hhv. lokal stationsbestyrer ikke kan være behjælpelig med omstilling af sporskifter ved f.eks. rangerbevægelser på en understation. I stedet anvendes stedbetjening.

5.3. 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 mærke 11.6 jf. SR (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.

5.3.1. 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.

5.3.2. 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.

5.3.3. Gennemkørsel

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

5.4. 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 debløkering af et tilgrænsende banestykke, jf. SIN instruks 11. Nødopløsning må derfor kun anvendes efter udtrykkelig ordre fra stationsbestyreren i DC.

5.5. 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.

5.6. 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 DC Maribo.

5.7. Slukning af nødbetjeningspanelet

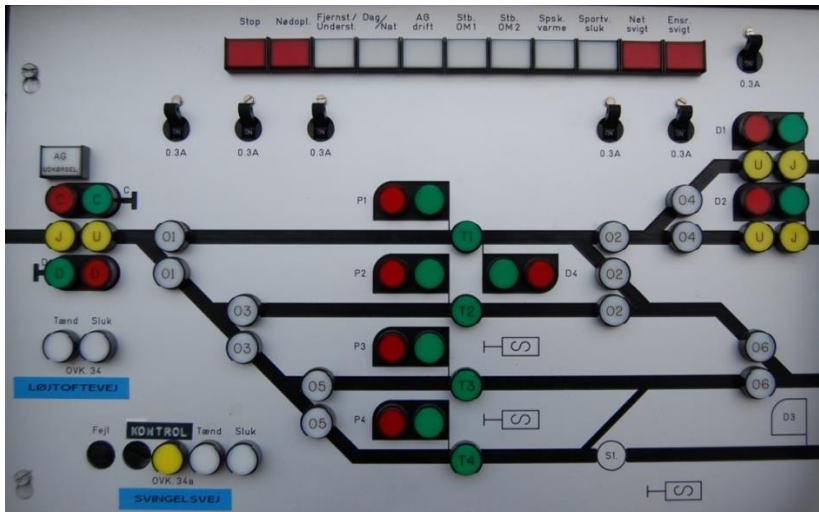
Når nødbetjeningspanelet ikke benyttes, skal lamperne være slukket og betjeningskabet være aflåst. Lamperne i nødbetjeningspanelet slukkes ved tryk på knappen "sportv sluk".

6. Overkørsler

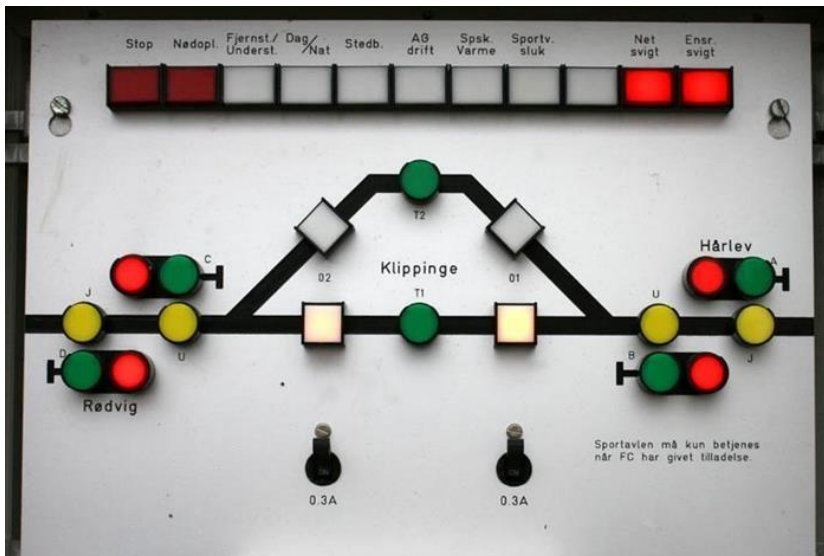
Automatisk sikrede overkørsler på og ved stationerne tændes og slukkes normalt automatisk under togenes ind- og udkørsel, ved passage dels af tændsteder uden for stationen, dels af sporisolationer på stationen. Kan eller må der ikke anvendes signalgivning for et tog, skal de pågældende overkørsler tændes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

7. Eksempler på nødbetjeningspanel

7.1. Nødbetjeningspanel på større station



7.2. Nødbetjeningspanel på mindre station



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.

Konstateres manglende besættelse af sporisolationer på en station, må automatiske driftsformer ikke benyttes, indtil stationsbestyreren modtager melding fra teknisk personale om, at sporisolationerne er eftersat.

1.1 Sanding

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. 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 afvigende spor, skal fremgå af belægningsplanen.

4. Sanding i/ved sporskifter og sporisolationer

Sanding kan isolere togets hjul fra skinnerne, hvorved sporisolationer ikke besættes. Endvidere kan kraftig sanding i sporskifter medføre, at sporskiftet ikke fungerer korrekt.

Sanding bør derfor begrænses mest muligt.

Såfremt sanding foretages ved standsning på stationer, og på Lollandsbanen endvidere på strækningen, skal der umiddelbart efter standsning rykkes 2 meter frem, af hensyn til korrekt besættelse af sporisolationen.

5. Løvfald og særlige vejrforhold

5.1. Generelle forhold

Under vejrforhold med risiko for rimdannelse samt ved løvfald, skal stationsbestyreren være særligt opmærksom på besættelse af sporisolationer.

Konstateres der manglende besættelse af sporisolationer, må der ikke foretages nødopløsning, anvendes automatisk signalgivning eller gives efterfølgende tog tilladelse til udrangering, før det med sikkerhed vides, at sporet er frit.

5.2. Særlige forhold på strækninger uden togdetektering

Konstateres der manglende besættelse af sporisationer på en station, skal stationsbestyreren (herunder Banedanmarks) for de tilstødende stationer underrettes. Lokomotivføreren skal underrettes om, at der skal gives ankomstmelding ved den efterfølgende station.

Jernbanesikkerhedsplaner

1. Almindelige bestemmelser

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

2. Udfærdigelse af jernbanesikkerhedsplaner

2.1. Ansvar

For arbejder udført af Lokaltog, Region S' medarbejdere er banemesteren for den pågældende strækning ansvarlig for, at der forud for ethvert planlagt arbejde foreligger en godkendt jernbanesikkerhedsplan.

For arbejde udført af fremmede entreprenører, er det entreprenørens ansvar, at der foreligger en godkendt jernbanesikkerhedsplan forud for ethvert planlagt arbejde.

Entreprenøren har endvidere ansvaret for, at arbejdet i praksis kan udføres som beskrevet i jernbanesikkerhedsplanen, herunder at alle oplysninger om f.eks. udsigtsslængder og andre fysiske forhold, er korrekte.

2.2. Uddannelseskra

Den der har ansvaret for udfyldelse af en jernbanesikkerhedsplan skal som minimum have en SR-arbejdsleder uddannelse, herunder opfylde kravene til efteruddannelse.

SR-koordinatorens kontaktperson vedrørende en jernbanesikkerhedsplan er altid den sikkerhedsuddannede medarbejder, der står som ansvarlig for udfærdigelsen.

Jernbanesikkerhedsplanen skal altid være underskrevet af en SR-koordinator. Undtaget herfra er akut arbejde som beskrevet i SR § 72.

2.3. Dokumentation

Jernbanesikkerhedsplaner udarbejdet af Lokaltog, Region S skal dokumenteres under "jernbanesikkerhedsplaner".

3. Gyldighed

Enhver jernbanesikkerhedsplan skal have et unikt ID og er kun gyldig den dato/periode og det tidsrum der er påført jernbanesikkerhedsplanen.

4. Funktionskort

Ved arbejder der udføres med jævne mellemrum, på en nærmere beskrevet geografisk position, f.eks. sporskiftevedligehold, vil der kunne anvendes forud godkendte jernbanesikkerhedsplaner, benævnt funktionskort. Funktionskortene er gyldige i den periode, der er anført på kortet.

Det er en betingelse for anvendelse af funktionskort, at arbejdet udføres på samme måde hver gang og der kun udføres den type arbejde, der er angivet på kortet.

5. Udsendelse

Jernbanesikkerhedsplaner sendes til:

- Infrastrukturafdelingen
- DC Maribo (til Banedanmark, hvor der er tilstødende Banedanmark kommandoposter involveret i arbejdet)
- Evt. eksterne entreprenører

Sporspærring

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.

3. Anvendelse af kortslutningsstroppe

Der må ikke benyttes kortslutningsstroppe, som stedlig dækning på fri bane, på andre strækninger end Lollandsbanen, hvor kortslutningsstroppe skal anvendes.

4. Udstedelse af cirkulære ”Sporspærring”

Cirkulære ”Sporspærring” udstedes af trafikafdelingen efter bestilling fra infrastrukturafdelingen, entreprenører mv. Supplerende trafikmeddelelse udsendes efter behov.

Udsendte cirkulærer dokumenteres på ”cirkulærer og meddelelser”.

5. Bestillingsfrister

Planlagte sporspærringer skal bestilles senest jævnfør nedenstående frister. Ingen eller marginale trafikale konsekvenser: 14 dage

Betydelige trafikale konsekvenser: 2 måneder

6. Fordeling af cirkulære ”Sporspærring”

Cirkulære ”Sporspærring” fordeles til

- DC Maribo
- bestiller
- infrastrukturafdelingen
- andre efter behov

7. Særlige bestemmelser på 120 km/t strækninger uden togdetektering (Holbæk – Svinninge og Slagelse – Tølløse)

Ved sporspærringer skal SR-arbejdslederen oplyse antallet af vogne/køretøjer der kører ind i sporspærringen til stationsbestyreren. Ved ophævelse af sporspærringer skal SR-arbejdslederen oplyse antallet af vogne/køretøjer der kører ud af sporspærringen til stationsbestyreren.

Stationsbestyreren indfører notat over antallet af vogne/køretøjer i telegramjournalen.

Ved spærringer der forløber over 24 timer eller mere, skal strækningen gennemkøres af SR-arbejdslederen inden strækningen meldes klar til stationsbestyreren.

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 prøvekørsler

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 prøvekørslerne, 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 prøvekørslerne.

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

Prøvetog må ikke befordre passagerer under prøvekørsler.

Lokomotivføreren skal have erfaring med prøvetogskørsler.

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

3. Prøvetogslederens forhold

3.1. Ansvar

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

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

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

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.

Kommunikation

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"

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 via GSM-R systemet.

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 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 nødopkald, men ikke befinder sig på pågældende stationen eller de tilstødende banestykker, skal straks nedsætte hastigheden til maks. 40 km/t, og kører på sigt indtil yderligere forholdsordrer er modtaget fra Stationsbestyreren.

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 perronovergangene ikke er forsynet med varslingsanlæg, skal Lokomotivføreren udvise særlig opmærksomhed med hensyn til færdsel over sporene.

2. Stationer uden varslingsanlæg:

Strækning 140. (Holbæk) – Nykøbing Sj.

- Fårevejle.
- Asnæs.
- Nykøbing Sj.

Strækning 150. (Slagelse.) – Høng.

- Høng.

Strækning 151. Høng – Tølløse.

- Høng.

Strækning 180. (Nykøbing F. Vest) – Nakskov.

- Sakskøbing.
- Nakskov.

Maribo. Rangering

1. Almindelige bestemmelser

1.1. Gyldighedsområde

Denne instruks gælder på Maribo station med undtagelse af infrastruktur som er forvaltet af Museumsbanen Maribo - Bandholm (MBJ).

Infrastrukturen er afgrænset med mærker ved henholdsvis begyndelse af:



2. Rangering.

2.1. Rangering gennemsporskifte 50 og 121

Ved rangering gennem sporskifte 50 og 121 skal rangerleder ud over bestemmelserne i SR §36 udvise særlig opmærksomhed i forhold til rangertræk på vej til eller fra Bandholm.

2.2. Rangering fra Bandholm

Rangerlederen på rangertræk fra Bandholm skal senest ved mærke "Lokaltog Område" sikre at der ikke sker anden rangering gennem sporskifte 50 og 121.

2.3. Henstilling af køretøjer

Der må ikke henstilles køretøjer i sporet mellem sporskifte 01a og sporstopper (Holebysporet)

3. Personførende rangertræk

3.1. Almindelige bestemmelser

Museumsbanen Maribo – Bandholm fremfører passagerførende rangertræk mellem Bandholm og Maribo station. Kørslen på Lokaltogs infrastruktur sker som rangering jf. SR §36, samt supplerende bestemmelser i denne instruks.

3.2. Tillysning på toganmeldelse

Personførende rangertræk der skal til og fra Maribo station, tillyses på toganmeldelse udstedt af Museumsbanen Maribo – Bandholm.

```

MUSEUMSBANEN Maribo-Bandholm
-----
          LØSTOGANMELDelse 18-18
-----
Begjæring: DC, DM                      09. 05. 2018
Mål: Opstilling, gennemløb

Det fjerdedag har bestilt
kørsel fra Bandholm hen til Maribo og retur med 8 pers.
Fredag d. 18 maj 2018

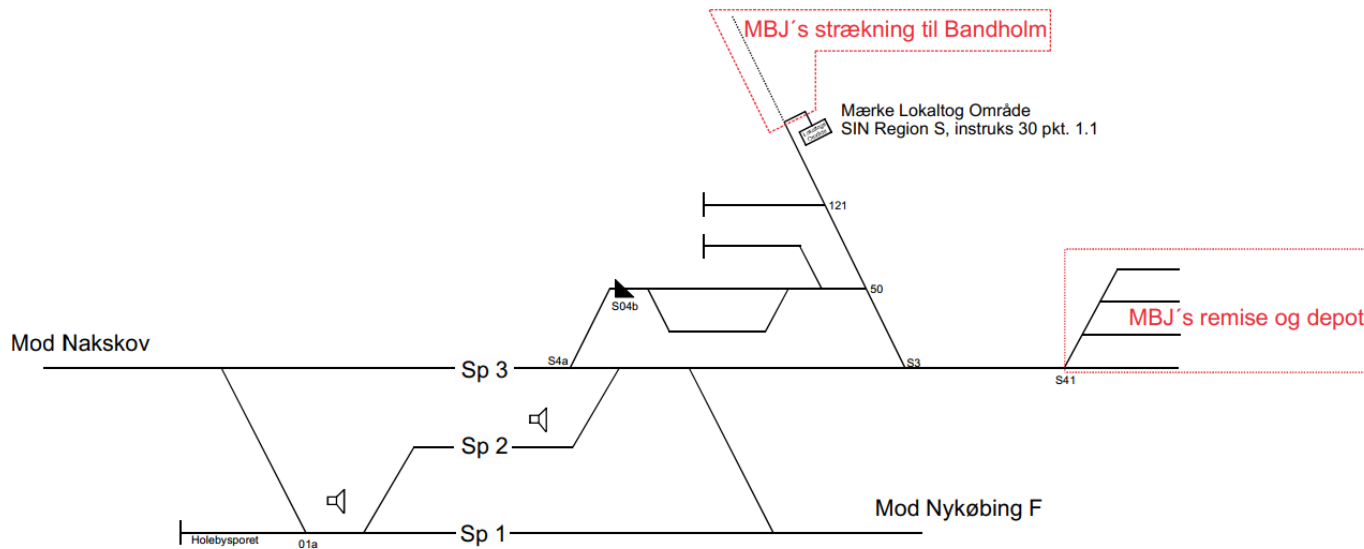
I den anledning tillyses følgende sætning:
-----
          # 1061                      # 1062
          ank  afg                      ank  afg
-----
Maribo st
Maribo st          8.23                13.00
Majløse           9.25                13.15
Mørstebjørn       9.45                13.21
Bandholm st       9.47  9.57 omkøb      13.27  13.35 omkøb
Bandholm havn     10.00                13.00
-----
          # 1062                      # 1064
          ank  afg                      ank  afg
-----
Bandholm havn     10.15                13.15
Bandholm st       10.18                13.18
Mørstebjørn       10.18                13.18
Majløse           10.41                13.34
Maribo st         10.41                13.30
Maribo st         10.54                13.42
-----

Løbet 18/5 - 2018
Måttighed 36/1 30
-----
Togene er skrevet med
Opstilling = Øjeblik - tankbøge - K1 - D2 - D2 - D2 C40

Løbet/inferat = Ole A. Hansen ( 1), fortælling kan mednes
Fyrbæner = Finn B. Paulsen ( hvis behov herfor)
Fyrbæner =
-----
Togfører = Arne Jørgensen
Anmeldelse =
Togbetjener =
Gennemløb =
Gennemløb = D2 med duple ( primært med medbringne fra Sh.hotel )
Øvrige = D2 ryddes omgående efter tilmeldelse, de næste dage
Afgivning = mail/faktura
Arne Jørgensen

```

Plan 1



Øster Toreby. Rangering

1. Almindelige bestemmelser

Sidesporet ligger i km 2,8 mellem Grænge og Nykøbing F. Vest.

Sidesporet er sikret gennem aflåsningsanlæg i afhængighed af U-signalerne på nabostationerne. Sporskifterne kan frigøres og aflåses af begge nabostationer, afhængig af i hvilken retning der skal køres til/fra sidesporet.

Adgangen til Fa. Raacos område er spærret af en bom over sporet. Når bommen åbnes tænder der indenfor alle porte blinklys som advarsel til fabrikkens ansatte, om at der foregår rangering på fabrikkens område. Bommen skal atter lukkes, når sidesporet forlades.

2. Kørsel til sidesporet

Kørsel fra afgangstationerne (en af sidesporets 2 nabostationer) kan ikke foregå for signal. Et tog, der skal rangere til sidesporet, må derfor ikke efterkomme et signal "kør" fra U-signalet på afgangsstationen.

Afgangsstationen frigiver nøglen ved sporskiftet således:

Fra Nykøbing F. Vest

Der foretages normal signalgivning, herefter udsendes stopordre og til sidst indtrykkes knappen "oplås Raaco", hvorved U-signalet falder på "stop".

Fra Grænge

Der fastlægges en udkørselstogvej 1-C eller 2-C og herefter afgives kommandoen "Oplåsning af sidespor på fri bane (OSF)".

En ikke benyttet frigivning kan nødpløses som en normal udkørselstogvej.

Toget skal have tilladelse af afgangsstationen til udrangering efter SR's bestemmelser (§ 46).

Når rangeringen er meldt afsluttet jævnfør punkt 3, nødpløses udkørselstogvejen.

3. Kørsel fra sidesporet

Oplåsning af sidesporet sker ved fastlægning af udkørselstogvej fra Grænge eller Nykøbing F Vest og efterfølgende afgivelse af kommandoen "Oplåsning af sidespor på fri bane (OSF)" i Grænge henholdsvis knappen "oplås Raaco" i Nykøbing F. Det er ikke nødvendigt at der vises en kørtilladelse i U-signalet.

En ikke benyttet frigivning kan nødopløses som en normal udkørselstogvej.

Når rangeringen er meldt afsluttet jævnfør punkt 3, nødopløses udkørselstogvejen og normal signalgivning for indkørsel kan anvendes.

4. **Betjening af sidesporet**

Sidesporet betjenes af personalet i tog, der skal rangere ved sidesporet.

Rangerlederen er ansvarlig for betjening af sidesporets sikringsanlæg.

Efter ankomsten til sidesporet indhentes tilladelse hos afgangsstationen til at påbegynde rangeringen. Herefter åbnes skab for elektromagnetisk nøgglelås med en kupénøgle. En lampe lyser hvidt fast lys, som tegn på at nøglen kan omdrejes og udtages, når en trykknop for oplåsning betjenes. Når nøglen er udtaget slukkes det hvide lys i tableauet. Sporskifterne oplåses og omstilles.

Efter endt rangering skal rangerlederen,

- sikre sig at sporforbindelsen mellem sidespor og hovedspor er fri
- sikre sig at færdigrangerede vogne er hensat afbræmsat på sidesporet
- sikre sig at bommen over sidesporet på fabrikkens område er lukket
- sikre sig at sporskifterne er retstillet og aflåst
- sikre sig at nøglen er anbragt og omdrejet i skabet
- betjene trykknop (gul knap) i nøgleskabet for rangering afsluttet, hvorpå det hvide lys i tableauet slukker
- melde at rangeringen er afsluttet til afgangsstationen, og samtidig have tilladelse til at køre på sigt til en af nabostationerne.
- sikre sig, at alle betjeningskasser er lukkede inden toget afgår.

5. **Betjening af overkørselsanlæg**

Der er anbragt en betjeningskasse til ovk. 17a ved afløbsspor skiftet.

Inden et tog til/fra sidesporet eller under rangering ved sidesporet passerer ovk. 17a (Linde Allé) skal rangerlederen sikre sig, at overkørselsanlægget fungerer. Betjening kan foretages vilkårligt fra begge af de to opsatte betjeningskasser.

Såfremt det automatiske overkørselsanlæg ikke sikres, forholdes som beskrevet i SR § 11.

6. Krydsning og overhaling

Såfremt der skal foregå kørsel i hovedsporet mellem Grænge og Nykøbing F. vest, mens der er tog på sidesporet, skal rangerlederen for toget på sidesporet underrettes herom.

Når toget er anbragt på sidesporet og rangerlederen har sikret sig, at hovedsporet samt sporforbindelsen mellem sidespor og hovedspor er fri, og endelig at nøglen er på plads og omdrejet i skabet, underrettes afgangsstationen herom. Rangerlederen skal endvidere betjene trykknap (gul knap) i skabet for rangering afsluttet.

Når tog på ny skal ud i hovedsporet, anmoder rangerlederen ankomststationen om frigivning af sporskifterne. Frigivning må først foretages, når hovedsporet mellem Grænge og Nykøbing F. Vest atter er frit.

I øvrigt forholdes som angivet i pkt. 4 "Betjening af sidesporet", idet alle meldinger dog udveksles med ankomststationen.

Nakskov. Rangering

1. **Rangering mellem pladsen hhv. spor 21/22 og spor 1-3**

På grund af utilstrækkelig rustkørsel i sporskifter omfattet af sikringsanlægget i vestenden af Nakskov station, skal rangering meldes afsluttet til stationsbestyreren. Endvidere meldes materiellets placering.

Rangeringen meldes afsluttet når materiellet holder i spor 1-3, spor 21-22 eller har forladt sikret område på vej til pladsen.

2. **Benyttelse af spor 4**

På grund af utilstrækkelig rustkørsel er signalgivning til spor 4 spærret i sikringsanlægget. Indkørsel sker ved togvejsfastlægning og indrangering.

Udkørsel fra spor 4 kan ske for signal.

Efter rangering i spor 4 meldes rangeringen afsluttet til stationsbestyreren. Endvidere meldes om der er henstillet materiel i sporet.

3. **Hastighed**

Hastigheden under rangering må ikke overstige 25 km/t.

4. **Magnetskinnebremse**

Magnetskinnebremse må kun benyttes under rangering såfremt der er tale om en faresituation.

Nykøbing F Vest – Grænge fejl på automatisk sikret overkørsel.

1. Underretning af Lokomotivfører om fejl på automatisk sikret overkørsel.

Ved fejl på automatisk sikret overkørsel på banestykket mellem ORF mærke "Strækning med ETCS ender", i km 1,8 og Grænge stationsgrænse, skal Stationsbestyreren sikre, at Lokomotivføreren er underrettet om fejlen inden Lokomotivføreren passere systemgrænsen i retning mod Grænge. Dette kan evt. ske i samarbejde med Banedanmarks Trafikleder i TKC-ØST

Faxe Syd. Rangering

1. Almindelige bestemmelser

Afløbssko 01a og sporskifte 01b kan kun omstilles når stedbetjening er indkoblet.

Efter rangering i spor 2 skal afløbssko 01a være i pålagt stilling og sporskifte 01b stillet til kørsel i hovedsporet, når stedbetjening af stationen tages tilbage.

2. Placering af rangergrænsemærker

Rangergrænsemærker er placeret på U-signal B og C, samt ved afløbssko 01a i spor 2.

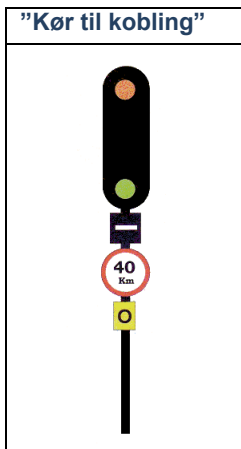
Hårlev. Signal ”Kør til kobling”

1. Almindelige bestemmelser

På Hårlev station er sikringsanlægget indrettet til signalgivning til besat spor.

Det betyder, at der fra stationens indkørselssignaler 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 Hårlev (brandgul over grøn med en lysende hvid tværbjælke under baggrundspladen), betyder:

- frit til togvejens endepunkt
- stands på stationen
- den tilladte (lavest forekommende) hastighed i stationens indkørselsende gælder fra I-signalet
- hastigheden er maksimalt
 - 40 km/t eller
 - som angivet i TIB, La eller særlig meddelelse
- togvejen har ingen sikkerhedsafstand og er væsentlig kortere end andre togveje for samme køreretning
- sporet umiddelbart efter togvejens endepunkt er besat af det tog, der skal kobles til
- togvejens endepunkt er markeret af mærke 17.13 "Stop for kobling"

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

3. Stationsbestyrerens forhold

Signal "Kør til kobling" må anvendes selvom der ikke skal ske sammenkobling.

Signalgivningen er kun mulig til spor 1 og 2.

Forholdsregler ved konstatering af store hjulflader

1. Indledning

Ved kørsel med meget store hjulflader på Østbanen ved hastigheder på 100 km/t udsættes skinnerne for store slagpåvirkninger. Der gælder derfor særlige forholdsregler ved konstatering af store hjulflader.

2. Forholdsregler

2.1. Flader større end 60 mm

Konstaterer lokomotivføreren ved kørsel med Lint-tog store flader på hjulene og vurderer lokomotivføreren at fladen/fladerne er større end 60 mm, må toget kun flyttes efter nærmere forholdsordre og eventuel inspektion fra en materielsagkyndig.

2.2. Flader mindre end eller lig med 60 mm

For alle øvrige hørbare hjulflader forholdes således:

Flader af mindre karakter, der er karakteriseret ved at fladerne kun kan høres enten i kurver eller på ret spor, noteres i lokomotivfører-rapporten.

Flader som er hørbare konstant: Fejlen besigtiges af lokomotivfører ved ankomst til første endestation med henblik på at vurdere, om fladerne er større eller mindre end 60 mm. Er det ikke muligt at måle hjulene når toget holder ved perron, rangeres toget udenfor perron, hvor målingen af hjulfladen foretages.

Såfremt fladerne er ≤ 60 mm rapporteres fejlen til DC Maribo og den registreres på lokomotivfører-rapporten. Toget tages ud af drift senest efter 24 timer. Værkstedet vurderer herefter om toget kan fortsætte i drift efter konstatering af fladens/fladernes karakter eller om der skal foretages hjulafdrejning af det pågældende togsæt.

3. Underretninger

Såfremt der konstateres hjulflader større end 60 mm såvel i drift eller ved eftersyn på værksted, er værkstedet ansvarlig for at den pågældende infrastrukturafdeling underrettes.

Rødvig. Rangering

1. Almindelige bestemmelser

Efter rangering i spor 2 og mellem spor 1 og sporet bag dværghsignal D1 skal rangeringen meldes afsluttet til stationsbestyreren. Endvidere oplyses materiellets placering.

Henstillet materiel i spor 2 og bag dværghsignal D1 skal være sikret mod utilsigtet at komme i bevægelse.

2. Benyttelse af spor 2

Sporskifterne til spor 2 er normalt aflåst og kan kun benyttes efter aftale med sikringstjenesten.

Tølløse. Signalgivning

1. Almindelige bestemmelser

Kørsel mellem Tølløsebanen og Banedanmarks spor 1 på Tølløse station, foregår ved hjælp af rangertogveje betjent af RFC Roskilde.

De tilhørende supplerende togveje fra Tølløses I-signal fra Slagelse til SR mærke 17.12 "Stop", og fra SR mærke 17.17 "Endepunkt for rangering for signal" til Tølløses U-signal mod Slagelse betjenes af DC Maribo.

2. Signalgivning fra Slagelse til Tølløse spor 1

Ved indkørsel fra Slagelse mod spor 1 er togvejens endepunkt markeret med SR mærke 17.12 "Stop", placeret ved DV 11. Togvejen er uden sikkerhedsafstand.

Viderekørsel sker ved en kørtilladelse fra DV 11 med endepunkt i PU C1 i spor 1.

3. Signalgivning fra Tølløse spor 1 mod Slagelse

Kørsel fra spor 1 mod U-signalet mod Slagelse sker ved en kørtilladelse fra PU E1 til SR mærke 17.17 "Endepunkt for rangering for signal".

Viderekørsel fra SR mærke 17.17 til U-signalet mod Slagelse sker efter tilladelse fra stationsbestyreren hvert enkelt tilfælde.

4. Lokomotivførers forhold

Lokomotivføreren indhenter tilladelse hos stationsbestyreren til kørsel fra SR mærke 17.17 til U-signalet mod Slagelse. Tilladelsen må først indhentes, når der foreligger en kørtilladelse fra PU E1, men tilladelsen skal indhentes inden togets igangsætning.

5. Stationsbestyrers forhold

Når stationsbestyreren har fastlagt udkørselstogvejen mod Slagelse, gives toget i spor 1 tilladelse til at rangere fra SR mærke 17.17 til U-signalet mod Slagelse.

Høng. Rangering

1. Almindelige bestemmelser

1.1. Stedbetjeningskontakter

Stedbetjeningskontakter findes ved følgende sporskifter:

01 (sydlige indgangssporskifte), 03, S4a/b (Gørlev).

1.2. Centralaflåste sporskifter

Følgende sporskifter er centralaflåste:

S2 (DLG), S3 (veteranbanens remise), S4a/b (Gørlev).

1.3. Rangergrænsemærker

Rangergrænsemærke mod Tølløse er placeret 150 m inden I-signal D ind mod stationen.

Rangergrænsemærke mod Slagelse er placeret 150 m inden I-signal A ind mod stationen.

2. Regler for rangeringens gennemførelse

Rangering foregår ved stedbetjening og signal annulleret (kun Dv F).

3. Rangering til Gørlev

3.1. Rangerlederens forhold

Rangerlederen anmoder stationsbestyreren om tilladelse til rangering mod Gørlev.

Rangerlederen skal, når stationen er sat på stedbetjening, omstille S4a/b ved stedbetjeningskontakten, der er placeret ved betjeningskassen til overkørsel 32S, samt ved S4a/b.

Overkørsel 32S skal igangsættes fra betjeningskasse på perron inden rangering over overkørslen. Efter passage skal rangerlederen bringe overkørslen i normalstilling fra betjeningskassen ved overkørslen.

Når rangertrækket har forladt stationen og sporskifte S4a/b er omstillet til kørsel i togvejsspor meldes rangeringen afsluttet til stationsbestyreren.

3.2. Stationsbestyrerens forhold

Når rangeringen er afsluttet kontrolleres det om sporskifte S4a/b er i korrekt stilling til kørsel i togsvejsspor.

4. Rangering fra Gørlev

4.1. Rangerlederens forhold

Rangertrækket skal standse ved Dv F og anmode stationsbestyreren om tilladelse til rangering fra Gørlev.

Rangerlederen skal, når stationen er sat til stedbetjening, omstille S4a/b ved stedbetjeningskontakten, der er placeret ved betjeningskassen til overkørsel 32S, samt ved S4a/b.

Overkørsel 32S skal igangsættes fra betjeningskassen ved overkørslen inden rangering over overkørslen. Efter passage skal rangerlederen bringe overkørslen i normalstilling fra betjeningskassen ved overkørslen.

Når rangeringen er afsluttet og sporskifte S4a/b er omstillet til kørsel i togsvejsspor meldes rangeringen afsluttet til stationsbestyreren.

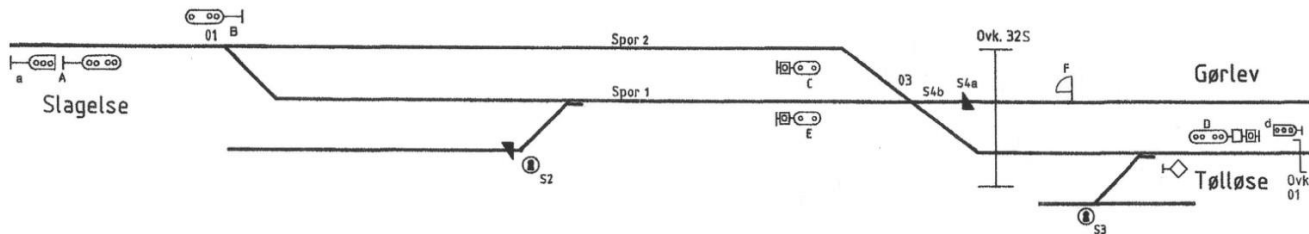
4.2. Stationsbestyrerens forhold

Når rangeringen er afsluttet kontrolleres det om sporskifte S4a/b er i korrekt stilling til kørsel i togsvejsspor.

5. Indskrænket fritrumsprofil

Sporet mellem Vestsjællands Veterantogs hal og spor 1 har indskrænket fritrumsprofil mod hallen. SR mærke 17.47 "Ophold udvendigt på siden af køretøjer forbudt" er opsat.

6. Oversigtstegning



Standingsning på trinbrætter med korte perroner

1. **Sommerland Sj.**

Perronen er 94 meter lang.

Ved standingsning ved SR mærke 17.18 "S-mærke" og SR mærke 17.19 "4 vogns mærke", kan togets forreste dør ikke påregnes at være ved perron, når toget består af 3 togsæt.

2. **Stenhus**

Perronen er 84 meter lang.

Når toget består af 3 togsæt, kan to af togets døre ikke påregnes at være ved perron.

3. **Lokomotivførerens forhold**

Lokomotivføreren orienterer passagererne over togets højttalere inden standingsning ved Sommerland Sj. og Stenhus, hvis toget består af 3 togsæt.

Tølløse. Rangering

1. Almindelige bestemmelser

1.1. Gyldighedsområde

Denne instruks gælder for Lokaltogs del af Tølløse station.

Sporforbindelsen til og fra Banedanmark via sporskifte 103a/b med sko 103 til spor 1, som betjenes af RFC Roskilde, er således ikke omfattet af denne instruks, men fremgår af instruks 50.

1.2. Hastighed

Højst tilladte hastighed er 15 km/t.

1.3. Akseltryk

Største tilladte akseltryk er 20 tons.

1.4. Rangertogveje

Der er følgende rangertogveje:

- Fra spor 0 til spor 4 = fra PU P til spor 4 (SR mærke 17.12 "Stop").

- Fra spor 4 til spor 0 = fra DV D til spor 0 (SR mærke 17.12 "Stop").

Indstilling af rangertogveje foretages af DC Maribo eller fra nødpanelet på relæhytten.

Sporskifterne omstilles automatisk ved indstilling af en rangertogvej.

1.5. Stedbetjeningskontakter

Der er stedbetjeningskontakter ved følgende sporskifter:

01a/b, 02 samt 03a/b.

1.6. Centralaflåste sporskifter

Der findes ét nøgleaflåste sporskifte: S1.

2. Rangeringens gennemførelse

Stationsbestyreren giver tilladelse til rangering enten ved signalgivning eller ved mundtlig rangertilladelse til rangerlederen.

Rangerlederen skal altid melde rangeringen afsluttet til stationsbestyreren.

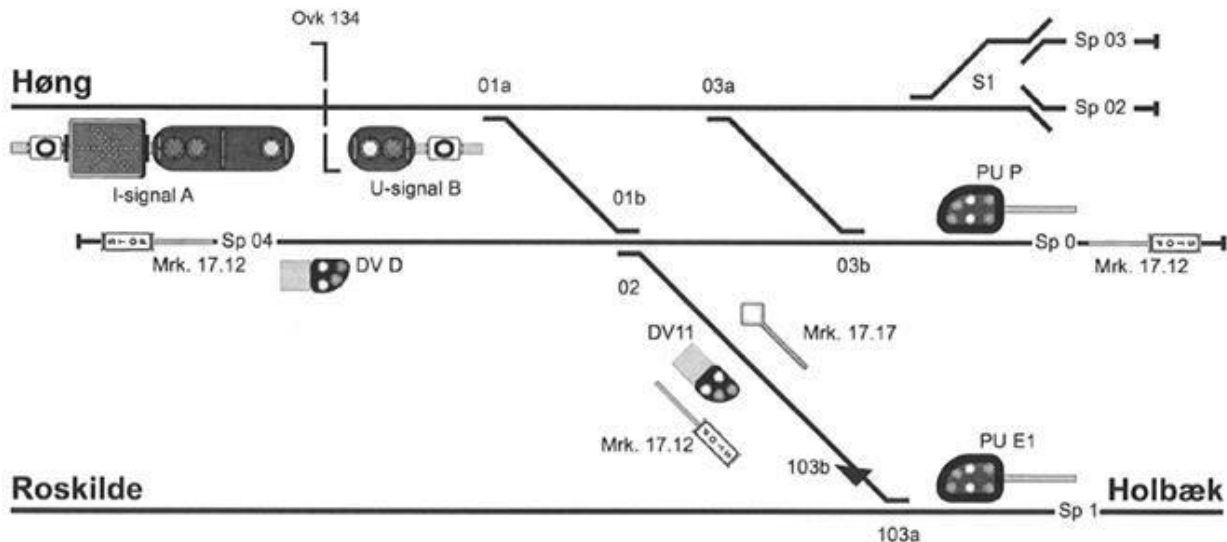
3. Overkørsel 134

Rangerlederen skal igangsætte overkørslen fra betjeningskassen ved overkørslen, inden rangering over overkørslen.

Rangerlederen har ansvaret for, at overkørslen går i normalstilling efter endt rangering over overkørslen.

Hvis dette ikke sker automatisk, skal overkørslen bringes i normalstilling fra betjeningskassen.

4. Stationsplan Tølløse



Nykøbing Sj. Rangering

1. Almindelige bestemmelser

På grund af utilstrækkelig rustkørsel kan sporisationerne efter togvejsendepunkterne i spor 1 og 2 samt i transversalen mellem spor 2 og 3 ikke påregnes at virke.

Når rangering meldes afsluttet, skal stationsbestyreren oplyses om hvor materiellet er placeret.

Hvis sporskifte 02, 03 eller 04a/b skal omstilles fra DC Maribo under rangering, skal rangerlederen give melding til stationsbestyreren om at sporskiftet må omstilles

Ruds Vedby

1. Almindelige bestemmelser

Sporskifte S1 samt tilhørende afløbssko er permanent aflåst med 2 forskellige hængelåse på både tilliggende og fraliggende tunge og må ikke omstilles.

Det ene sæt nøgler opbevares hos infrastrukturafdelingen og det andet sæt hos stationsbestyreren i DC Maribo.

Holbæk. Rangering

1. Almindelige bestemmelser

Gyldighedsområde

Denne instruks gælder for Holbæk station (Lokaltog infrastruktur) – plan 1

2. Hastighed

Højst tilladte hastighed er 25 km/t

Ved kørsel ind / ud af værkstedshaller højst 5 km/t

Ved kørsel ind / ud af vaskehal højst 5 km/t

3. El-betjente sporskifte

Sporskifte 11 er el-betjent og kan omstilles via boksen på betjeningsstanderen (blå pil).

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



Sporskifte 11

4. Håndbetjente sporskifter
Sporskifterne 01, 02, 03, 04 og 101,102,103 er håndbetjente

5. Aflåste sporskifter:
I sporskifte 11, 102 samt 103 er der pålagt transportabel låsebolt med FØ hængelås. Nøglen opbevares hos Banedanmarks sikringsmester der har mobilnr.: 5076-2768

6. Rangerlederens forhold - Banedanmarks infrastruktur
Hvis der skal rangeres på Banedanmarks infrastruktur, se plan 1, skal rangeringen aftales med stationsbestyreren i FC-Roskilde.

7. Vaskehal
I spor 9 er der en vaskehal for togsæt. (Betjening af vaskehallen må kun ske efter modtagelse af særlig instruktion)

8. Rangering i forbindelse med Drejeskive

Rangering gennem spor 9, vaskehal.

Rangertrækket skal standse foran SR-mærke 17.13, "Stop for farepunkt", med teksten "Stop drejeskive"

Inden rangering ud på drejeskiven skal rangerlederen sikre at drejeskiven er i position og låst, "låse indikering" skal stå parallelt med sporet.

Øvrig kørsel til Drejeskiven sker gennem værkstedhallen

Betjening af Drejeskiven må kun ske efter modtagelse af særlig instruktion



Drejeskive sikret



Drejeskive IKKE sikret

9. Tankning

Der er tankanlæg mellem spor 9 og 10

Før tankning påbegyndes skal det sikres at tankstuds er over opsamlingsbakke ved tankanlægget.

