



VR

Virksomhedsregler

DIN / MIN

(Drift-instruks / Materiel-instruks)

Lokaltog

Gyldig fra 19.03.2026 - Version 1.2

Ændringsoversigt – siden sidste udgivelse

| Placering | Ændring | Årsag |
|---------------------------|---|---|
| DIN 1.2.1 | Der henvises til formular på sitra | Tilrettelse, da dok. ikke sendes til LKF, men skal findes på SITRA |
| DIN 2.1 og 4.1 samt 2.2.1 | Rettelse af bilag henvisning i DIN 2.2 og MIN 4.2 – samt til rettelse af placering af OA og bremseseddel ved overlevering | Redaktionel fejl |
| DIN 4 | Overleveringsattest flyttes til ETLOK | Ønske fra faggruppe |
| DIN 15 | Tilbageknytning ifm. afkobling | Ønske fra faggruppe |
| MIN 1 – pkt. 1.4.1 | Specifikation vedr. radio på ETCS strækninger udgår. Regler fremgår af OR-S/OR-F | Redaktionel ændring |
| MIN 2 | Eftersyn/sikkerhedstjek ændring ifm. natkørsel | Indførelse af natkørsel |
| MIN 4 | Bremseseddel flyttes til ETLOK | Ønske fra faggruppe |
| Bilag 1, 2, 6 | Udgår. Dokumenterne (overleveringsattest og bremseseddel) er flyttet til ETLOK | Ønske fra faggruppe |
| MIN 9 | Specifikation af hastighed (max hastighed) | Redaktionel ændring |
| MIN 9 – pkt. 9.10 | SH-mode i level 2 | Indførelse af nyt pkt. i forbindelse med specifikation af SH-mode i Level 2 |
| DIN 13 | Ny mailadresse til Korttidsplanlægning | Redaktionel ændring |
| MIN 1 – pkt. 1.6 | Der henvises til reglerne i SIN-LT | Sikre at reglen kun fremgår af et LT regelværk |
| MIN 1 – pkt. 1.6.1 | Der henvises til gældende regler og lokalinstrukser på anden infrastrukturforvalters områder | Sikre at reglen der følges, er opdateret. |

Indledning

VR Lokaltog, udgives af:

Lokaltog A/S
Thistedgade 10
2630 Taastrup

Fordeling:

VR bekendtgøres på Lokaltogs elektroniske dokumentsystem (SITRA).

Gyldighed og definition:

VR Lokaltog, indeholder generelle regler for personale og materiel tilknyttet Lokaltog. Reglerne gælder på alle strækninger som Lokaltog befarer.

Supplerende regler:

Materielspecifikke regler for Lokaltogs rullende materiel findes i ODI for den pågældende materieltype.

Infrastrukturspecifikke regler for Lokaltogs strækninger findes i SIN LT (Lokaltog).

Indholdsfortegnelse

| | |
|---|-----------|
| Drift-Instrukser | 6 |
| DIN 1 - Sikkerhedscertifikat | 6 |
| DIN 2 - Personalets kompetence og ansvar | 9 |
| DIN 3 - Ophold i førerrum, fejl på dødmandsanlæg. | 12 |
| DIN 4 - Tablet, mobiltelefon og adgang til SITRA | 14 |
| DIN 5 - Regelhierarki..... | 16 |
| DIN 6 - Afgangprocedure for passagertog..... | 17 |
| DIN 7 - Kørsel under særlige vejrforhold | 19 |
| DIN 8 - Ophold i Driftcentral..... | 20 |
| DIN 9 - Holdundervisning i og ved trafikerede spor | 21 |
| DIN 10 - Rangering | 24 |
| DIN 11 - Evakuering/tømning af tog..... | 26 |
| DIN 12 - Ulykker og sikkerhedsmæssige hændelser | 30 |
| DIN 13 - Toganmeldelser, sporspærringer & jernbanesikkerhedsplaner..... | 36 |
| DIN 14 - Føring af telegramjournal..... | 39 |
| DIN 15 - Tilbagerykning..... | 40 |
| Materiel-Instrukser | 41 |
| MIN 1 - GSM-R Strækingsradio | 41 |
| MIN 2 - Eftersyn af tog | 46 |
| MIN 3 - Togenes sammensætning og sammenkobling..... | 49 |
| MIN 4 - Bremses og bremseprøver | 56 |
| MIN 5 - Sikring af tog mod utilsigtet bevægelse..... | 71 |
| MIN 6 - Sikring af køretøjer..... | 72 |
| MIN 7 - Kørsel med revnede eller knuste ruder | 73 |
| MIN 8 - Kørsel i nøddrift / Transport af dødt togsæt. | 74 |
| MIN 9 - ETCS Supplerende bestemmelser | 75 |
| MIN 10 - ATC Supplerende bestemmelser | 77 |
| MIN 11 - Tankning | 79 |
| MIN 12 - Tomgangkørsel..... | 79 |

| | |
|--|-----------|
| Bilag | 80 |
| Bilag 1 - Personalets forsyning med reglementer mv. | 80 |
| Bilag 2 - Nødtelefonnumre og administrative numre til DC. | 81 |
| Bilag 3 - Underretning af Undersøgelsesvagt | 82 |

Drift-Instrukser

DIN 1 - Sikkerhedscertifikat

Lokaltog skal som jernbanevirksomhed og jernbaneinfrastrukturforvalter være udstyret med et sikkerhedscertifikat samt sikkerhedsgodkendelse for at drive virksomhed. For at opnå disse godkendelser skal lokaltog have et sikkerhedsledelsessystem.

1.1 - Sikkerhedsledelsessystem(SLS):

Systemet skal sikre, at der udarbejdes og implementeres interne sikkerhedsregler, operationelle instrukser og systemer, der er nødvendigt for at opretholde en sikker drift under både normale og unormale driftsforhold.

1.1.1 - Lokaltogs sikkerhedspolitik:

Jernbanesikkerhed i Lokaltog er defineret således:

”den sikkerhed, der skal iagttages for at hindre eller minimere risikoen for skade på personer, materiel og infrastruktur i jernbanedriften som følge af aktiviteter, opgaver og ansvar i forbindelse med rollen som jernbaneinfrastrukturforvalter og jernbanevirksomhed”

Lokaltogs jernbane skal være et sikkert sted at færdes. Dette gælder både for medarbejdere og passagerer samt øvrige personer, der færdes på Lokaltogs område.

1.2 - Personale

Personale der anvendes til kørslen skal være uddannet til kørsel på de strækninger der skal befares.

Personale der ikke har befaret strækninger inden for et år, må ikke anvendes, uden at de efteruddannes jf. ”Bekendtgørelse om certificering af lokomotivførere”. Alternativt skal der anvendes lods.

1.2.1 - Dokumentation

Dokumentation for strækningsekendskab på Lokaltogs strækninger dokumenteres gennem månedlige tjenestelister, som ajourføres af Trafikafdelingen.

Dokumentation for strækningsekendskab på øvrige Banedanmark strækninger, dokumenteres således:

Når en lokomotivfører på den månedlige tjenesteliste sættes op til kørsel uden for egne strækninger, udfyldes formularen [Strækningsekendskab på Banedanmarks infrastruktur](#) på SITRA.

I formularen skal lokomotivfører afkrydse, hvilke TIB-strækninger eller dele heraf som befares.

Formularen sendes herefter til:

Tjenestefordeler-RegionS@lokaltoget.dk

Tjenestefordeler-RegionH@lokaltoget.dk

Trafikafdelingen dokumenterer herefter kørslen.

Bliver en lokomotivfører opmærksom på, at denne bliver tjenestesat til en strækning han ikke har befaret inden for de sidste 12 måneder, skal dette straks oplyses til tjenestefordeleren.

Lokomotivføreren må ikke befare strækninger, denne ikke har befaret inden for de sidste 12 måneder.

1.3 - Materiel

Alt materiel skal have gyldig ibrugtagningstilladelse og rutekompatibilitetsattest til de strækninger som skal befares jf. bekendtgørelse om godkendelse af køretøjer på jernbaneområdet.

DIN 2 - Personalets kompetence og ansvar

2.1 - Generelle bestemmelser

Personalets forsyning med regler mv. fremgår af bilag 1.

Ved Lokaltog distribueres gyldige versioner af nævnte regler mv. i elektronisk form på Lokaltog SITRA – formularer og vejledninger forefindes i SITRA og på ETLOK.

2.1.1 - Forbud mod udførsel af en sikkerhedsklassificeret funktion

En person må ikke udføre eller forsøge at udføre en sikkerhedsklassificeret funktion, hvis den pågældende på grund af sygdom, svækkelse, overanstrengelse eller mangel på søvn, eller af andre årsager befinder sig i en sådan mental eller fysisk tilstand, at den pågældende føler sig ude af stand til at udføre funktionen på fuldt betryggende måde.

En funktion betragtes som værende sikkerhedsklassificeret, hvis det i funktionsbeskrivelsen fremgår, at den er omfattet af helbreds bekendtgørelsen.

2.2 - Funktioner

2.2.1 - Lokomotivfører

Lokomotivføreren har ansvaret for alle sikkerhedsmæssige forhold omkring togets kørsel, herunder for passagerernes sikkerhed. Lokomotivføreren udveksler sikkerhedsmeldinger og meldinger om driften med trafiklederen/stationsbestyreren for den pågældende strækning.

På Banedanmarks strækninger underretter lokomotivføreren endvidere Banedanmarks stationsbestyrer / trafikleder om uregelmæssigheder, materielle fejl, uheld, ulykker, sikkerhedsmæssige hændelser og tilsvarende forhold af betydning, medmindre det er aftalt med lokomotivføreren, at denne underretning foretages af Lokaltogs stationsbestyrer.

Under enmandsbetjening af tog kan lokomotivføreren pålægges opgaver af ikke sikkerhedsmæssig karakter, herunder passagertælling, kundeinformation, oplysning og hjælp af passagerer.

2.2.1.1 - Personaleskifte

Når lokomotivføreren afløses, skal den fratrædende lokomotivfører underrette den tiltrædende lokomotivfører om, hvad der har betydning for togets videre kørsel og overlevere endnu gældende noterede og udleverede skriftlige meddelelser. Hvis den fratrædende lokomotivfører ikke møder den tiltrædende lokomotivfører, skal underretning ske skriftligt.

- Lokomotivførerrapport er tilgængelig på ETLOK – ligeledes er bremsesedlen hvorfra den tiltrædende lokomotivfører kan tilgå den for fremføring af toget.

2.2.1.2 - Procedure for glemt/udløbet lokomotivførerlicens eller –certifikat

Hvis en lokomotivfører ikke medbringer sin licens/sit certifikat eller den/det er udløbet, skal DC straks underrettes.

Er licensen/certifikatet glemt eller bortkommet, kan tjenesten gennemføres, efter at DC er underrettet. Er licensen/certifikatet udløbet, må der ikke forrettes tjeneste som lokomotivfører.

2.3 - Togrevisor

Togrevisorer har ingen sikkerhedsmæssige funktioner, men foretager udelukkende billetkontrol og servicering af passagerer i toget.

2.4 - Stationsbestyrer

Stationsbestyreren har det jernbanesikkerhedsmæssige ansvar for et afgrænset område omfattet af SR.

Stationsbestyreren fungerer som driftsdisponent på Lokaltogs strækninger.

Stationsbestyreren kan endvidere varetage driftsdisponering på Banedanmarks strækninger i samarbejde med Banedanmarks stationsbestyrer, togleder, trafikleder og netværksleder.

Stationsbestyreren ansvarsområde fremgår af turspecifikationen, men kan afviges jævnfør VR DIN 14.

2.5 - Trafikleder:

Trafiklederen (defineret i ORF/ORS) har det jernbanesikkerhedsmæssige ansvar for et afgrænset område omfattet af ORS og ORF. Der er ved Lokaltog ikke nogen, der varetager denne funktionen.

DIN 3 - Ophold i førerrum, fejl på dødmandsanlæg.

3.1 - Betjent førerrum

Ud over lokomotivføreren må kun følgende tage ophold i et betjent førerrum:

- Personale fra Trafikstyrelsen, Havarikommissionen, politi mv.
- Personer der er i besiddelse af gyldig førerrumstilladelse udstedt af Lokaltog
- Lokomotivpersonale under uddannelse/vedligeholdelse af infrastrukturkendskab.

Ophold er kun tilladt, hvis der efter lokomotivførerens skøn er plads i førerrummet. I tilfælde af manglende plads har personer fra Trafikstyrelsen, Havarikommissionen, Politiet eller Lokaltogs jernbanesikkerhedsfunktioner fortrinsret til ophold i førerrummet.

Personer der er jernbanesikkerhedsuddannet, har det samme sikkerhedsmæssige ansvar, som den tjenestegørende lokomotivfører ved signalobservation af ydre signaler.

Undtaget er dog personale på tilstandsinspektion, som ikke har observationspligt og må ikke samtale under kørslen.

Alle observationer af restriktive signaler skal repeteres med lokomotivføreren.

Personer der har behov for at tage ophold i førerrum, uden at have den fornødne kompetence til at kunne repetere restriktive signaler, skal være i besiddelse af gyldig midlertidig førerrumstilladelse, og ledsages af en lokomotivfører faglærer (certifikat B.) eller lokomotivfører kørelærer (certifikat B.)

Personer der har behov for at tage ophold i betjent førerrum, skal fremvise gyldig førerrumstilladelse eller gyldig lokomotivførerlicens til lokomotivføreren, før der må tages ophold i førerrummet.

Opholdet skal altid have tjenesteligt formål.

Personale fra Trafikstyrelsen, Havarikommissionen, politi er undtaget alle krav beskrevet i dette afsnit, men skal følge lokomotivføreren anvisninger.

Togrevisorer har tilladelse til at udveksle information med lokomotivføreren, hvis det er nødvendigt.

3.2 - Ikke betjent førerrum

Det er kun tilladt personale i tjeneste at tage ophold i et ikke betjent førerrum.

Personale der opholder sig i ikke betjent førerrum skal bære uniform, arbejdsbeklædning eller sikkerhedsvest med logo.

Personale, som forlader det ikke betjente førerrum, skal sikre at førerrumsdør er aflåst.

3.3 - Fejl på dødmandsanlæg.

Opstår der fejl på dødmandsanlægget, så det bliver nødvendigt at benytte yderligere en person i førerrummet, for at toget kan videreføres, skal personen instrueres i hvordan toget afbremses og trækraften afbrydes.

Personen skal efter endt instruktionen bekræfte mundtligt til lokomotivføreren, at instruksen er forstået.

Kravet om en gyldig førerrumstilladelse og observationspligt bortfalder i denne situation

DIN 4 - Tablet, mobiltelefon og adgang til SITRA

4.1 - Almindelige bestemmelser

Alle gyldige reglementer og cirkulærer er til rådighed på SITRA eller ETLOK.

Det er til enhver tid den enkelte brugers ansvar at disse er opdaterede jf. bilag 1.

4.2 - Lokomotivførerens forhold

4.2.1 - Brug af tablet

Det er som udgangspunkt tilladt at bruge tablet under kørsel, såfremt dette er relateret til driften, herunder Green Speed.

Alt brug af tablet under kørsel skal ske med hensyntagen til sikkerheden.

4.2.2 - Brug af mobiltelefon

Lokomotivføreren må under kørslen udveksle sikkerhedsmeldinger og meldinger om toggangen via mobiltelefon. Øvrig brug af mobiltelefon i betjente førerrum er ikke tilladt under kørsel.

GSM-R radioen er det primære kommunikationsmiddel jf. MIN 1 pkt. 1.1.3

4.2.3 - Fejl på tablet

Såfremt en tablet er defekt, er det muligt at låne en reserve. Dette gøres ved at kontakte DC, som udleverer kode til en sikkerhedsboks, hvori tabletten befinder sig.

Den defekte tablet afleveres til teamleder sammen med en beskrivelse af fejlen.

4.2.4 - Manglende adgang til SITRA

Såfremt det ved tjeneste start ikke er muligt at opnå forbindelse til SITRA, kontaktes DC via telefon for derved at blive orienteret om eventuelle forhold vedrørende tjenesten.

Er det ikke muligt at opnå forbindelse til SITRA ved opstart / afslutning af elektronisk

Lokomotivførerrapport, gøres følgende:

Ved opstart, udfyldes overleveringsattesttesten via ETLOK: [Overleveringsattest](#)

Det er lokomotivføreren ansvar kontrollerer at der er udfyldt en overleveringsattest.

4.2.5 - Stationsbestyrerens forhold

I tilfælde af fejl på adgangen til SITRA anvendes i stedet

- papirudgave af dokumenter og reglementer.

4.3 - Medbringelse af tablet

Tablet skal medbringes under tjenesten. Undtaget herfor er lokomotivførere A4.

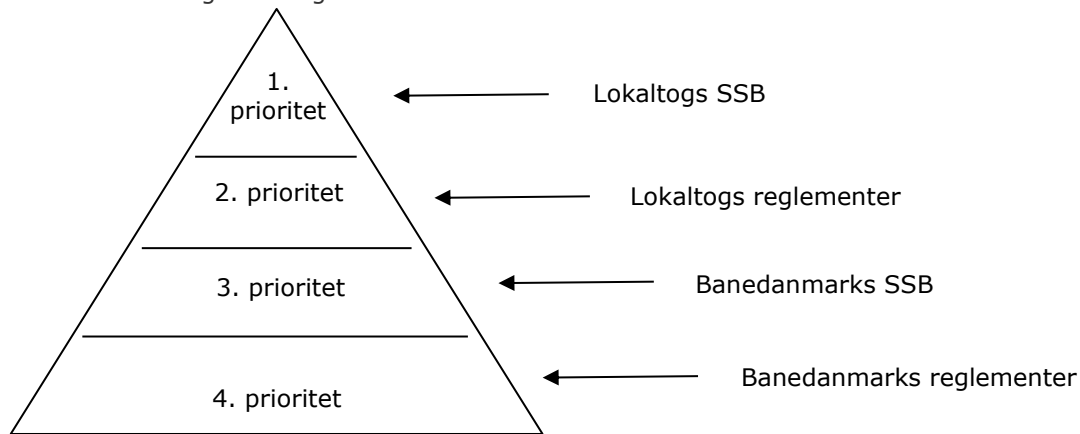
Lokomotivfører A4 skal have tilgang til en opdateret tablet eller PC med adgang til SITRA jf. bilag 1.

DIN 5 - Regelhierarki

5.1 - prioritering og sammenhæng

Med flere udgivere af sikkerhedsmæssigt instruktionsstof er der behov for at få præciseret, hvordan prioriteringen og sammenhængen er mellem de forskellige regelværker.

Instruksen gælder for prioritering og sammenhæng mellem sikkerhedsmæssigt instruktionsstof udgivet af Banedanmark og Lokaltog.



- Banedanmarks reglementer er basis for Lokaltogs kørsel på infrastrukturen.
- Banedanmarks SSB er tilføjelser/indskærpelser til/af disse.
- Lokaltogs reglementer er tilføjelser/indskærpelser af regler/instrukser der gælder for Lokaltogs kørsel.
- Lokaltogs SSB er tilføjelser/indskærpelser til/af de øvrige.

DIN 6 - Afgangsprocedure for passagertog

6.1 - Generelt

Inden afgang, skal lokomotivføreren til enhver tid sikre sig at der er en kørtilladelse til rådighed.

Afgangsprocedure, herunder tvangslukning af døre må ikke indledes, før der foreligger en kørtilladelse.

6.2 - Tog uden togpersonale

Personførende tog kan fremføres uden togpersonale, såfremt lokomotivføreren fra førerpladsen kan overvåge ind- og udstigning inden igangsætning, samt kontrollere at dørene er lukkede.

Når enmandsbetjente tog ekstraordinært medgives togpersonale, skal denne melde til- og fratreden til lokomotivføreren.

Inden igangsætning skal lokomotivføreren ved hjælp af siderude, sidespejle, perronspejle, kameraovervågning eller monitor (hvor disse er etableret), sikre sig at passagerernes ind- og udstigning af toget er afsluttet. Såfremt synligheden er forringet f.eks. på grund af lys- eller vejrforhold, skal lokomotivføreren benytte siderude til at kontrollere at ind- og udstigning er afsluttet.

Anvendelsen af antal togsæt i enmandsbetjente personførende tog er begrænset jf. nedenstående skema. Overskrides nedenstående maksimale antal togsæt, skal toget medgives togpersonale jf. 6.3.

| Materieltype | Maksimalt antal togsæt |
|---------------|------------------------|
| IC2 | 2 |
| LINT | 2 |
| REGIOSPRINTER | 2 |

6.3 - Tog med togpersonale (ekstra lokomotivfører)

Personførende tog, som overskrider det i punkt 6.2 angivende maksimale antal togsæt, skal medgives ekstra lokomotivfører som fungerer som togpersonale.

Denne person er ansvarlig for at afgive færdigmelding til lokomotivføreren.

DIN 7 - Kørsel under særlige vejrforhold

7.1 - Generelt

Lokomotivføreren skal hurtigst muligt underrette stationsbestyreren/trafiklederen om vejrforhold (snefygning, kraftig blæst, kraftig regn mv.), der kan have indflydelse på såvel drift som sikkerhed.

Stationsbestyreren/trafiklederen kan anmode lokomotivføreren om vejrobservationer.

7.2 - Restriktioner

Stationsbestyreren/trafiklederen kan pålægge lokomotivføreren at nedsætte hastigheden generelt eller i et afgrænset område, som følge af særlige vejrforhold jf. gældende trafikale regler.

DIN 8 - Ophold i Driftcentral.

8.1 - DC Maribo og DC Hillerød

Ophold på DC Maribo og DC Hillerød skal have et tjenstligt formål.

DIN 9 - Holdundervisning i og ved trafikerede spor

9.1 - Generelt

Disse retningslinjer gælder for holdundervisning af 2 til 8 kursister i forbindelse med jernbanesikkerhedsuddannelser og undervisning omkring rullende materiel i og ved trafikerede spor.

Der må højst være 8 kursister pr. underviser.

9.2 - Forudsætninger

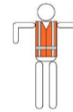
Krav til underviser:

- Godkendt som lærer i færdsel-/materielsikkerhed eller kørelærer.
- Være lokalkendt i det område, hvor undervisningen udføres.
- Skal have gennemgået et relevant kursus i personlig sikkerhed.

Krav til kursister:

- Skal have gennemgået et relevant kursus i personlig sikkerhed (med undtagelse af kursister på Pas På, På Banen).
- Alle deltagere skal opfylde gældende krav til sikkerhedsbeklædning ved henholdsvis arbejde og færden i spor.

Ved færden i og ved spor, skal der bæres sikkerhedsbeklædning klasse 2



Ved arbejde i og ved spor, skal der bæres sikkerhedsbeklædning klasse 3



9.3 - Planlægning

Underviseren er ansvarlig for, at undervisningen er vurderet forud, herunder hvilke forholdsregler der skal træffes, for at undervisningen kan udføres i forhold til person- og jernbanesikkerhed.

9.4 - Sikkerhedsinstruktion

Inden undervisningen begyndes skal underviseren instruere alle kursister i følgende:

- Hvordan færden til og fra »undervisningsstedet« skal foregå.
- Hastighed i trafikerede spor, herunder nabospor.
- Sikkerhedsafstand til nabospor.
- Hvordan der advares for tog.
- Hvortil der skal rømmes inden togpassage.
- Andet der er relevant for sikkerheden ved den pågældende undervisnings gennemførelse.

DIN 10 - Rangering

10.1 - Generelle regler

10.1.1 - Rangertræk som kan fremføres fra et førerrum forrest i køreretningen

Lokomotivføreren skal altid betjene toget fra det forreste førerrum i køreretningen.

Hvis lokomotivføreren opfylder forudsætningerne i SR om lokalkendskab, kan vedkommende være rangerleder.

Opfylder lokomotivføreren ikke forudsætningerne i SR om lokalkendskab, skal der medgives en rangerleder. Rangerlederen skal, før der gives tilladelse til rangering, tage ophold i førerrummet på det køretøj, som er forrest i køreretningen, så rangervejen kan overskues.

10.1.2 - Rangertræk som ikke kan fremføres fra et førerrum forrest i køreretningen

Rangerlederen skal, før der gives tilladelse til rangering, tage ophold (så vidt muligt) indvendig på det køretøj, som er forrest i køreretningen, så rangervejen kan overskues.

Der skal være radioforbindelse imellem lokomotivføreren og rangerlederen og kontroltone skal være indkoblet.

Er det ikke muligt at anvende kontroltone, anvendes kontroltale i stedet, jf. reglerne i SR.

Rangerlederen skal, inden rangeringen påbegyndes, sikre sig, at der er fri adgang til den forreste enheds nødbremsegreb/nødstop. Reagerer lokomotivføreren ikke som forventet på rangerlederens ordre, skal rangerlederen straks udkoble kontroltonen, og standse rangerbevægelsen ved hjælp af nødbremse/nødstop.

Hvis det ikke er muligt at anvende radio, gennemføres rangeringen efter reglerne i SR.

Hastigheden må ikke overskride 10 km/t

DIN 11 - Evakuering/tømning af tog

11.1 - Evakuering/tømning af tog

Ved nedbrud på toget eller fejl på infrastruktur, hvor toget ikke kan køre videre, skal toget evakueres/tømmes for passagerer.

Evakueringen/tømningen:

- Indledes så vidt muligt først, når viderebefordringen er klar.
- Skal i muligt omfang ske ved perron eller tæt på vej.
- Må først påbegyndes når der foreligger en tilladelse fra stationsbestyreren/trafiklederen.

11.1.1 - Tilladelse til evakuering/tømning

Når stationsbestyreren/trafiklederen har sikret sig:

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

giver stationsbestyreren/trafiklederen lokomotivføreren tilladelse til tømning af toget.

11.1.2 - Nabospor uden for perron

11.1.2.1 - Evakuering/tømning væk fra nabospor

Er der nabospor ved siden af det tog som skal evakueres/tømmes, skal toget evakueres/tømmes væk fra nabosporet,

Evakueringen/tømningen må først indledes efter tilladelse fra stationsbestyreren/trafiklederen.

Stationsbestyreren/trafiklederen skal underrette tog i nabosporet om evakueringen/tømningen.

11.1.2.2 - Evakuering/tømning mod nabospor

Kan evakuering/tømning kun ske over nabosporet, skal dette spærres.

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

11.2 - Akut evakuering/tømning

I livstruende situationer, må lokomotivføreren evakuere/tømme toget uden stationsbestyrerens tilladelse.

Stationsbestyreren/trafiklederen skal efterfølgende forsøges underrettet.

11.3 - 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 højttaleranlægget passagererne om, hvad der skal ske.

Lokomotivføreren skal underrette stationsbestyreren/trafiklederen, hvis der er passagerer eller alvorligt tilskadekomne, 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/trafiklederen 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.

11.4 - 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.

11.5 - 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.

11.6 - Viderebefordring

Viderebefordring foranlediges af DC

11.7 - Afslutning

Når tømning eller evakuering er afsluttet underretter lokomotivføreren stationsbestyreren.

DIN 12 - Ulykker og sikkerhedsmæssige hændelser

12.1 - Almindelige bestemmelser

Der skelnes mellem ulykker og øvrige sikkerhedsmæssige hændelser.

Ved ulykke forstås hændelser der fx medfører

- tilskadekomst af personer
- skade på materiel eller infrastruktur.

Ved øvrige sikkerhedsmæssige hændelser forstås fx

- hændelser, hvor der er fare for personer, materiel eller bygninger
- hændelser, hvor jernbanesikkerheden er tilsidesat
- hændelser der involverer farligt gods
- hændelser der involverer miljøfarlige udslip, spild mv.

12.2 - Banedanmarks strækninger

Lokomotivføreren underretter straks stationsbestyreren / trafiklederen om ulykker eller sikkerhedsmæssige hændelser.

Der forholdes som beskrevet i SR eller ORF/ORS.

Lokomotivføreren underretter DC om hændelsen.

12.3 - Lokaltogs strækninger

Lokomotivføreren underretter straks stationsbestyreren om ulykker eller sikkerhedsmæssige hændelser. Der forholdes som beskrevet i SR § 90, samt SIN LT for henholdsvis region H og region S.

Ved Lokaltog benyttes følgende afvigende betegnelser:

| | |
|--------------------------------|-------------------------|
| SR Sikkerhedsreglement af 1975 | Lokaltog |
| Toglederen | DC Maribo / DC Hillerød |
| Banedanmarks undersøgelsesvagt | Undersøgelsesvagten |

12.3.1 - Stationsbestyrerens forhold

Stationsbestyreren skal endvidere foretage underretning jævnfør gældende underretningslister. Banedanmarks stationsbestyrer / trafikleder underrettes, såfremt det har betydning for driften på Banedanmarks infrastruktur.

12.4 - Lokomotivførers forhold

Er der rekvireret hjælp gennem en stationsbestyrer/trafikleder, må kørsel ikke genoptages, før denne har givet tilladelse.

Er der risiko for, at nabospor er blevet ufarbare, skal lokomotivføreren straks

- Forsøge standse tog på vej mod farestedet
- underrette trafiklederen/stationsbestyreren.

12.5 - Personpåkørsel

Ved personpåkørsel på strækninger omfattet af SR skal lokomotivføreren straks standse toget, kalde op til stationsbestyreren, og underrette denne om situationen.

Når meldingen om personpåkørsel er afgivet / modtaget er toget at betragte som nedbrudt.

Ved personpåkørsel på strækninger omfattet af ORF/ORS skal lokomotivføreren straks standse toget, kalde op til trafiklederen, og underrette denne om situationen.

Når meldingen om personpåkørsel er afgivet / modtaget er toget at betragte som fejlramt.

12.6 - Påkørsel af genstand

Lokomotivføreren vurderer i samråd med Lokaltogs undersøgelsesvagt om toget kan fortsætte, eller om det skal efterses af en materielsagkyndig.

12.7 - Undersøgelsesvagt

Lokaltog har en undersøgelsesvagt, der kan kontaktes telefonisk hele døgnet.

DC underretter undersøgelsesvagten jævnfør bilag 3.

Undersøgelsesvagten har den koordinerende rolle for Lokaltog på et skadested.

12.8 - Undersøgelsesleder

Undersøgelseslederen er overordnet ansvarlig for efterforskning og opfølgning på en ulykke eller sikkerhedsmæssig hændelse

12.9 - Frigivelse af skadested på Lokaltogs infrastruktur

Oprydning og arbejde på skadestedet må først påbegyndes efter tilladelse fra undersøgelsesvagten.

Undersøgelsesvagten vurderer, i samarbejde med relevante medarbejdere, om der skal laves eftersyn af materiel, spor og/eller sikringsanlæg.

12.10 - Forbikørsel af endepunkt uden tilladelse.

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

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

Eksempel på et endepunkt

- Et signal ved sporet, der ved sin farve eller stilling signalerer "stop" eller "forbikørsel forbudt".
- Endepunktet i en sikkerhedsrelateret kørtilladelse, der er givet af et togkontrolanlæg.

- Et punkt, der er meddelt i forskriftsmæssig mundtlig eller skriftlig tilladelse.
- Stopmærker eller håndsignaler.

En lokomotivfører, der forårsager en "forbikørsel af endepunkt uden tilladelse" underretter straks den relevante stationsbestyrer / trafikleder.

Sker hændelsen på Lokaltogs infrastruktur, forholdes der som beskrevet i SIN Lokaltog Instruks 3.

Sker hændelsen på Banedanmarks infrastruktur, forholdes der efter ordre fra den relevante stationsbestyrer / trafikleder.

I sådanne tilfælde aftales mellem stationsbestyreren / trafiklederen og lokomotivføreren hvem der underretter DC om hændelsen

Stationsbestyreren / trafiklederen skal altid underrettes ved denne type hændelser.

12.11 - Anmeldelse af sikkerhedsmæssige hændelser

Den der bliver bekendt med, eller er involveret i, en sikkerhedsmæssig hændelse skal udfylde

"Melding Om Sikkerhedsmæssig Hændelse" (MOSH).

Indberetningen skal ske via SITRA (du føres direkte til formular på ETLOK) eller via www.lokaltog.dk så frem der ikke er adgang til formularen.

Indberetning skal ske senest ved tjenestens afslutning.

12.12 - Psykologhjælp

Psykologhjælp tilbydes involverede og vidner til ulykker, og kan rekvireres via DC.

12.13 - Miljø

Hændelser der involverer miljøforhold, herunder udslip, spild, røg mv., håndteres som beskrevet i Lokaltogs miljøledelse.

Akut håndtering varetages af undersøgelsesvagten.

Uheld skal håndteres jf. Lokaltogs uhedsberedskabsplan.

DIN 13 - Toganmeldelser, sporspærringer & jernbanesikkerhedsplaner

13.1 - Bestilling

Planlagte **toganmeldelser** kan bestilles alle hverdage mellem klokken 9-16

Bestillinger sendes til: korttidsplanlaegning@lokaltog.dk

Bestilling af **sporspærringer og jernbanesikkerhedsplaner** skal bestilles jævnfør nedenstående frister:

- Ingen eller marginale trafikale konsekvenser: 14 dage
- Mindre trafikale konsekvenser (sporspærring efter kl. 20 med aflysning af tog): 8 uger
- Store totalspærringer (på hele eller dele af strækninger): 13 uger

Bestillinger sendes til: korttidsplanlaegning@lokaltog.dk

13.1.1 - Akut bestilling

Hvis der opstår et behov for en udarbejdelse af en toganmeldelse med kort varsel uden for hverdage mellem 09-16, så udarbejdes bestillingen af en stationsbestyrer i Driftscentralen

Bestillingen sendes til: DC-Maribo@lokaltog.dk eller DC-Hillerod@lokaltog.dk

Før den akutte bestilling afsendes, skal den relevante Driftscentral kontaktes (administrativt nummer, jf. bilag 2), og der skal være indgået en aftale omkring udarbejdelsen af toganmeldelsen.

13.1.2 - Kørsel på Banedanmarks strækning

Hvis en bestilt kørsel skal beføre Banedanmark strækninger skal stationsbestyreren sende ansøgning videre til Banedanmark baseret på kørslens ønskede afgangstid.

- Inden for 24 timer: tlo@bane.dk
- 1-5 hverdage frem i tiden: tlp@bane.dk
- 6-? hverdage frem i tiden: korrtoga@bane.dk

Ved kørsel uden virksomt kompatibelt togkontrolanlæg på en strækning med faste togkontrolanlæg skal tilladelsesnummer oplyses i bestillingen. Tilladelsesnummeret skal søges hos: trafikaleregler@bane.dk

Yderligere skal det fremgå af bestillingen, at der køres efter SIN-G instruks 13 udgivet af Banedanmark.

13.2 - Udarbejdelse og udsendelse

Den der udarbejder toganmeldelsen, indhenter alle relevante oplysninger og udarbejder ligeledes køreplan.

Togammeldelser skal udarbejdes ved brug af gyldige skabeloner, som forefindes i Lokaltogs SLS.

Ved udsendelse af toganmeldelser efter kl. 17:00 gyldig til næste dag, skal Driftscentralen/stationsbestyreren underrettes pr. telefon.

Alle toganmeldelser lægges på SITRA/ITS og udsendes endvidere pr. mail til:

- Bestiller af toganmeldelsen
- Relevant Driftscentral (DC-Maribo@lokaltog.dk eller DC-Hillerod@lokaltog.dk)

Udsendelse på SITRA kan dog undlades ved akutte toganmeldelser.

13.3 - Stationsbestyrer forhold

Stationsbestyreren kvitterer for modtagelse af toganmeldelser for eget ansvarsområde.

Tog anmeldelser noteres i arbejdsplan, noteringskalender eller telegramjournal.

Notering skal foretages straks efter modtagelsen.

DIN 14 - Føring af telegramjournal

14.1 - Almindelige bestemmelser

Stationsbestyreren er ansvarlig for at føre telegramjournal for det område, som den pågældende har det jernbanesikkerhedsmæssige ansvar for.

Følgende skal noteres i telegramjournalen:

- Til- og fratrædelse af vagter og ansvarsområder
- Sikkerhedsmeldinger jævnfør bestemmelserne i SR og SIN Lokaltog
- Notat omkring Ulykker og sikkerhedsmæssige hændelser og underretning af undersøgelsesvagt, herunder uden for egen infrastruktur
- Væsentlige hændelser der medfører uregelmæssigheder, herunder for Lokaltogs kørsel uden for egen infrastruktur
- Hvis der afviges fra de i turen specificerede ansvarsområder eller hvis ansvarsområdet ikke er specificeret skal der indføres notat i telegramjournalen om hvilket ansvarsområde der tiltrædes.

DIN 15 - Tilbagerykning

Tilbagerykning med togsæt må ikke foretages, hvis der forefindes et funktionelt førerrum i modsat køreretning

Dog må der i forbindelse med afkobling af togsæt, rykkes op til 1 meter tilbage.

Materiel-Instrukser

MIN 1 - GSM-R Strækningsradio

1.1 - Almindelige bestemmelser

1.1.1 - Definitioner

Hvor intet specifikt er nævnt, gælder denne regel for kommunikation via GSM-R strækningsradio under fællesbetegnelsen "radio".

1.1.1.1 - Særligt for GSM-R

"GSM-R Voice" betegner den del af GSM-R systemet, der transmitterer tale og tekstbeskeder.

1.1.2 - Anvendelse

GSM-R anvendes altid, når den banestrækning toget eller rangertrækket befinder sig på og trækraften begge er udstyret hermed. I øvrige tilfælde anvendes mobiltelefon.

Radioen må kun benyttes til kontakt med stationsbestyreren / trafiklederen

Øvrige indkodede telefonnumre må kun benyttes i tilfælde af uvirksom mobiltelefon.

Indkodede numre må ikke oplyses til offentligheden.

1.1.3 - Formål

Radioen er det primære kommunikationsmiddel til udveksling af

- Sikkerhedsmeldinger
- Driftsrelaterede meldinger mellem stationsbestyreren / trafiklederen og lokomotivføreren.

Radioen kan desuden anvendes til gennemstilling af samtaler mellem tog og almindelig mobil- eller fastnettelefon samt til udveksling af tekstmeddelelser.

1.1.3.1 - Identifikation

Ved opkald på radioen skal lokomotivføreren identificere sig med tognummer samt geografisk placering.

Eksempel:

Tog 192020 i A-købing

Tog 204033 mellem A-købing og B-købing

Stationsbestyreren skal ved udveksling af sikkerhedsmeldinger sikre, at der er overensstemmelse mellem det nummer, der vises på skærmen, og det af lokomotivføreren mundtligt oplyste tognummer.

1.1.3.2 - Alle-kald

Stationsbestyreren kan udsende "alle-kald", som høres i samtlige enheder, der er tilmeldt/registreret på den pågældende strækning.

Endvidere kan tekstmeddelelser ved kombination med "alle-kald" udsendes til samtlige tog, der er tilmeldt/registreret på den pågældende strækning.

1.1.4 - Betjening

For betjening af radioudstyret henvises til betjeningsvejledning til GSM-R.

1.2 - Registrering

1.2.1 - Tog

Lokomotivføreren skal inden der indledes kørsel som tog sikre, at toget er eller bliver korrekt registreret på GSM-R-netværket. Et igangværende nødopkald må dog ikke afbrydes for registrering af toget på et nyt netværk

1.2.2 - Rangertræk og materiel under klargøring

Rangertræk og materiel under klargøring skal være registreret med materielnummer eller tognummer med foranstillede 9-taller. Uanset, at der er tale om rangerbevægelser, skal registrering foregå som ved togekørsel.

1.2.3 - Fejl under registrering

Kan lokomotivføreren eller den, der klargør toget / rangertrækket, ikke registrere dette med det korrekte nummer, underrettes stationsbestyreren / trafiklederen.

Stationsbestyreren / trafiklederen kan eventuelt tildele toget / rangertrækket et nyt nummer.

1.3 - Af-registrering

1.3.1 - Tog og rangertræk

Når et tog eller rangertræk har afsluttet sin kørsel, skal den, der kører henholdsvis nedrigger toget, af-registrere det.

1.3.2 - Fejl under af-registrering

Kan lokomotivføreren eller den, der nedrigger toget/rangertrækket, ikke af-registrere dette, underrettes stationsbestyreren/trafiklederen.

1.4 - Uregelmæssigheder

Bliver radioen uvirksom eller fejlbehæftet, anvendes mobiltelefon til udveksling af meldinger.

Stationsbestyreren/trafiklederen skal underrettes om fejl på radioen, jf. gældende trafikale regler.

Dog skal Lokaltogs stationsbestyrer altid underrettes om fejl på radioen.

På forespørgsel fra Banedanmarks stationsbestyrer/trafikleder eller togleder/netværksleder skal Lokaltogs stationsbestyrer oplyse lokomotivføreren mobiltelefonnummer for Lokaltogs plan- eller særtog der befarer Banedanmarks strækninger.

1.5 - Tekstmeddelelser (GSM-R radio)

Tekstmeddelelser må kun læses og afsendes når toget holder stille og må ikke anvendes til sikkerhedsmeldinger.

1.6 - Nødopkald

Den medarbejder der modtager et nødopkald, skal forholde sig i henhold til retningslinjerne i SIN-LT

1.6.1 - Særlige forhold på anden infrastrukturforvalter områder

Lokaltogs GSM-R udstyr er tilknyttet fjernbanenettet, og nødopkald fra denne radio kan modtages og besvares af TCC Nord, men S-tog eller andre køretøjer med S-bane GSM-R udstyr kan ikke høre nødopkald fra Lokaltog.

Nødopkald foretaget i umiddelbar nærhed af en Banedanmark station håndteres efter gældende regler og lokalinstrukser.

1.7 - Logning af radiokommunikation

Radiokommunikationen på GSM-R radioen optages løbende på centralt loganlæg hos Banedanmark.

MIN 2 - Eftersyn af tog

2.1 - Almindelige bestemmelser

Lokomotiver, vogne, troljer og sporvedligeholdelseskøretøjer klargøres jf. ODI og Banedanmarks Togklargøringsreglement (TKR)

Banedanmarks Togklargøringsreglement (TKR) anvendes ikke til togsæt ved Lokaltog.

Togsæt klargøres jf. ODI

Eftersyn/ sikkerhedscheck og bremseeftersyn foretages mindst 1 gang i driftsdøgnet eller hvis toget har været til eftersyn/ reparation eller lignende på værkstedet.

2.2 - Ansvar for eftersyn

Lokomotivføreren har ansvaret for at eftersyn af tog er afholdt.

Eftersynet kan være afholdt af en anden lokomotivfører.

2.3 - Kørsel med aflåste døre

Fejlbehæftede døre udbedres hurtigst muligt.

Er der fejl på en eller flere døre, kan lokomotivføreren, i fornødent omfang, fortage udkald med advarsel til passagererne i toget.

Desuden påsættes advarselmærkat om aflåste døre på de berørte døre.

Aflåste døre må kun tilbageslides af værksted.

Lokomotivføreren må dog i forbindelse med fejlretning, forsøge at tilbageslide døre man selv har aflåst.

2.3.1 - Regiosprinter- og Lint-togsæt

Togsæt med op til 2 aflåste døre, maksimalt én i hver side, må være i drift uden begrænsninger.

Aflåses yderligere døre må togsættet ikke befordre passagerer.

2.3.2 - MF/FS-togsæt (IC2)

Togsæt med op til 2 aflåste døre, maksimalt én i hver side, må være i drift uden begrænsninger.

Hvis én af dørene i FS flexrum (dør 1 eller 2) aflåses, skal den modsatte dør også aflåses og toget udskiftes med andet materiel snarest muligt, under hensyntagen til driften.

Togsæt med op til 4 aflåste døre, maksimalt 2 i hver side, må ikke afgang fra togets udgangsstation.

Aflåses yderligere døre må togsættet ikke befordre passagerer.

2.4 - Kørsel med aflåste trin

Skydetrin skal som hovedregel benyttes ved alle standsningssteder.

Er der fejl på et eller flere skydetrin, skal lokomotivføreren, efter fornødent forsøg på fejlretning jf. ODI, foranledige udkald (evt. særligt udkald i GSP-systemet) med advarsel til passagererne i toget, inden dørene frigives på berørte standsningssteder.

Desuden påsættes advarselmærkat "GIV AGT trin ude af funktion" på berørte døre, for advarsel til passagererne. Er der, eller opstår der fejl ved spor og/eller perron, så trin sætter sig fast, bedes det fejlmeldt på lokomotivførerrapporten/i Sitra.

2.5 - Fejl på kameraovervågning ved døre

Lokomotivføreren skal overvåge lukning af døre via vinduet (eller fra perron hvis alle døre ikke kan overvåges fra vinduet).

MIN 3 - Togenes sammensætning og sammenkobling

3.1 - Sammensætning af trækraftenheder

Oplysninger om trækraftenheder og deres anvendelse fremgår af TIB.

3.1.1 - Anvendelse i tog

| Art | Gruppe | Litra | Højst antal arbejdende |
|-----------|--------|---------------|------------------------|
| Lokomotiv | 1 | MX MY | 3 |
| Togsæt | 2 | IC2 | 5 |
| | 3 | Lint | 3 |
| | 5 | RegioSprinter | 4* |

*) RegioSprinter er ikke udstyret med gennemgående bremseledning og må derfor ikke transportere andre person- eller godsvogne

Anvendes mere end én arbejdende trækraftenhed, skal de være af samme gruppe.

Enkeltkørende trækraftenheder betragtes som tog

3.1.2 - Manøvrering af tog

Hvis hastigheden er over 10 km/t, skal der i spidsen af toget være en førerplads, hvorfra lokomotivføreren kan

- betjene alle virksomme bremses.
- manøvrere alle arbejdende lokomotiver.

Snerydningstog manøvreres fra lokomotivets forreste førerplads.

I tog med to betjente førerpladser er det tilladt at dirigere bagerste trækraftenhed over strækingsradioen, når

- kommunikationsforbindelsen mellem de betjente førerpladser er afprøvet og fundet virksom.
- bremsning fra forreste førerplads afbryder trækraften på alle arbejdende trækraftenheder.

3.1.3 - Fejl ved styreledninger

3.1.3.1 - Almindelige bestemmelser

Opstår der fejl i tog med styreledning, så trækraften ikke kan manøvreres gennem styreledningen, må toget videreføres til nærmeste station, hvor omrangering kan ske. Dette aftales med stationsbestyreren/trafiklederen.

Kørslen må foregå med højst 60 km/t, når der forholdes sådan

- styreledninger afbrydes
- lokomotivføreren betjener togets bremses fra førerpladsen i spidsen af toget
- når lokomotivføreren betjener bremsen, skal trækraften på alle arbejdende trækraftenheder afbrydes
- trækraften betjenes fra en anden førerplads i toget.

Er kørsel på denne måde ikke mulig, skal kørsel ske som rangering. Hastigheden må ikke overstige 25 km/t.

3.1.4 - Ikke-arbejdende trækraftenheder

Ikke-arbejdende trækraftenheder skal - når anden ordre ikke foreligger - befordres op til et arbejdende lokomotiv.

Lokomotivføreren skal underrettes om befordringen.

Ophold i førerrum under transport er ikke tilladt.

På Lokaltogs strækninger må en ikke-arbejdende traktor kun medgives en begrænset vægt, jf. TIB.

Den, der overleverer et køretøj til transport i tog, har ansvaret for, at det er klargjort til transporten.

3.2 - Vogne mv. i tog

3.2.1 - Almindelige bestemmelser

Udenlandske jernbanevirksomheders godsvogne må kun befordres, når de er forsynet med

- RIV-mærke
- de enkelte landes anerkendte initialer i følgende signatur:

| | |
|---|----|
| D | DK |
|---|----|

Enkelte jernbanevirksomheders forkortelser vil indtil videre også kunne forekomme i den pågældende signatur således:

| | |
|---|-----|
| D | DSB |
|---|-----|

I øvrige tilfælde må udenlandske jernbanevirksomheders vogne kun befordres efter Trafikstyrelsens tilladelse, f.eks. ved tilladelse i henhold til UT-instruks.

3.2.2 - Størst tilladte hastighed

3.2.2.1 - Godsvogne

| Vogne med følgende signatur | Må befordres i tog med højst tilladt hastighed |
|--|--|
| RIV-mærke | 90 km/t |
| S-mærke | 100 km/t |
| * ved siden af lastgrænsesignaturen | |
| "100" til venstre i lastgrænsesignaturen | |
| SS-mærke | 120 km/t |
| ** ved siden af lastgrænsesignaturen | |
| "120" til venstre i lastgrænsesignaturen | |
| "140" til venstre i lastgrænsesignaturen | 140 km/t |

3.2.2.2 - Andre vogne

Den størst tilladte hastighed for ikke RIV-mærkede vogne, tjenestegodsvogne og tjenestevogne (kraner, hjælpevogne, skinnetransportvogne med flere) står på den pågældende vogn.

3.2.3 - Lastgrænse for godsvogne

Godsvogne må kun køre med hastigheder på 100 km/t, 120 km/t eller 140 km/t, når læssets vægt ikke overstiger den lastgrænse, som står ud for signaturen, der efter skemaet i afsnit 3.2.2.1. bestemmer hastigheden.

3.3 - Kobling af køretøjer

3.3.1 - Sammenkobling

Køretøjer skal sammenkobles ved hjælp af de på køretøjerne anbragte koblinger, jf. dog punkt 3.3.4. om særligt koblede vogne. Koblingssvingelen på benyttede koblinger skal være anbragt på koblingsbøjlen, eventuelt på den dertil beregnede krog. Ikke benyttede koblinger skal være anbragt på plads.

Sammenkobling skal foretages således, at samtlige træk- og pufferfjedre mellem

- personvogne og togsæt er stramt spændt
- godsvogne er let spændt

når toget holder stille på lige spor.

3.3.2 - Automatkobling

Når køretøjer sammenkobles med automatkoblinger skal sammenkoblingen kontrolleres.

Kontrol sker ved indikering i førerrummet, visuelt eftersyn af koblingen eller ved at trække i den/de tilkoblede køretøjer.

3.3.3 - Fast sammenkoblede godsvogne

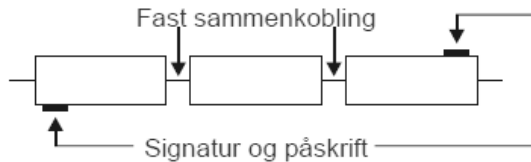
Fast sammenkoblede godsvogne skal betragtes som én vogn med ét vognnummer og én påskrift på hver side.

Èn vogn, der består af flere sammenkoblede enheder er forsynet med signatur for fast sammenkoblede vogne



Fast sammenkoblede vogne kan bestå af enheder, der tidligere har kørt særskilt som vogn, og har derfor også normalt et særskilt bremsesystem for hver enhed.

Påskrifter og signaturer er angivet på vognen efter retningslinjerne for påskrifter på én vogn.



3.3.4 - Særligt koblede vogne og sammenlæssede vogne

Vogne, der er sammenkoblet med koblingsstang eller ved selve læsset, må kun befordres som usædvanlig transport (UT).

Sammenlæssede vogne, der er sammenkoblet med skruestik, skal befordres i ikke-personførende tog, og må højst køre 100 km/t.

Vogne læsset med skinner, betonrundjern eller lignende genstande med en længde på over 60 m, skal indrangeres bagest i toget.

MIN 4 - Bremsler og bremseprøver

4.1 - Bremsler

4.1.1 - Dødmandsanordning

Alle tog der anvendes til strækningsskørsel, skal have virksom dødmandsanordning i betjente førerrum.

Hvis dødmandsanordningen ikke aktiveres, som betjeningsvejledningen foreskriver, skal den afbryde trækraften og iværksætte en farebremsning.

Alle lokomotivførere skal underskrive en erklæring om, at de kender bestemmelserne om dødmandsanordningen.

4.1.2 - Passagernødbremse

Jernbanekøretøjer, der befordrer passagerer, skal være forsynet med virksom nødbremse.

Lokomotivføreren har mulighed for at overstroppe nødbremsen, såfremt det er krævet i strækningsoversigten eller pålægges af stationsbestyreren/trafiklederen. Ligeledes kan en nødbremse overstropes, såfremt tilbagestilling ikke er mulig eller med henblik på akut evakuering.

Såfremt en nødbremse aktiveres uden lokomotivførerens medvirken, skal stationsbestyreren / trafiklederen underrettes.

4.1.3 - Nødbremse udsendt fra togcomputer

Ved nødbremsning fra togcomputeren, skal lokomotivføreren selv indlede en farebremsning.

4.1.4 - Bremseseddel

Lokomotivføreren har ansvaret for på en bremseseddel at have nedenstående oplysninger fra udgangsstation og stationer, hvor der sker ændring i størrelse mv.:

- Togvægt og toglængde
- Bremsevægt, bremseart og bremseprocent
- Materiellets hastighed og hastighed jf. bremseprocenten.

Som bremseseddel anvendes formular i ETLOK: [Bremseseddel](#)

Sker der ændringer i bremsesystem eller sammensætning undervejs, skal der udstedes en ny bremseseddel før viderekørsel.

4.1.4.1 - Fejl ved bremsen under togfremførelse

Ved fejl på togets bremsesystem skal lokomotivføreren melde til stationsbestyreren / trafiklederen på hvilke vilkår toget kan fortsætte kørslen eller om toget skal meldes nedbrudt.

4.1.4.1.1 Bremseprocent under 50

Bliver et togs bremseprocent på grund af fejl under 50, må toget videreføres med højst 25 km/t til næste station på strækninger omfattet af SR.

På strækninger omfattet af ORF/ORS gælder særlige regler.

4.1.4.2 - Togsæt

Der skal kun udstedes bremseseddel, når der er fejl ved toget, der bevirker, at den normale bremseprocent ikke kan opnås.

I dette tilfælde skal lokomotivføreren selv udstede bremseseddel via ETLOK.

4.1.4.3 - Lokomotiver uden vogne

Der skal kun udstedes bremseseddel

- ved kørsel på strækninger med strækningshastighed 75 km/t eller derunder.
- Ved kørsel på Frederiksværk banen og Lille Nord (TIB 60 og 90)
- Ved kørsel på S-banen
- når dele af lokomotivets bremsesystem er uvirksomt

I disse tilfælde skal lokomotivføreren selv udstede bremseseddel.

4.1.4.4 - Ændringer på grund af fejl under togfremførelse

Hvis der under togfremførelse på grund af fejl sker ændringer i togets sammensætning, bremsesystem eller hastighed, skal lokomotivføreren udstede ny bremseseddel før kørslen må fortsætte.

4.1.5 - Trykluftbremsen delvist ubrugbar. Togets videre fremførelse

4.1.5.1 - Indgreb i dødmansanordningen

Hvis der på grund af fejl i bremsesystemet må foretages indgreb, der kan have indvirkning på dødmansanordningens funktion, skal denne kontrolleres inden viderekørsel.

Hvis dødmansanordningen ikke fungerer som foreskrevet, skal der være to mand i førerrummet jf. VR DIN 3.3

4.1.5.2 - Fejl, som alene kræver udskiftning af trykluftslange

Når der ikke har været rørt ved udligningstræk, og lokomotivføreren efter udskiftning af trykluftslangen har sikret sig, at

- koblingshanerne er åbnet,
- bremsen er løs på forreste køretøj med virksom bremse efter udskiftningsstedet,
- tæthedsprøven er tilfredsstillende,

må toget genoptage kørslen. Togets hastighed bringes op på 25 km/t, hvorefter der foretages en driftsbremning. Virker trykluftbremsen normalt, må toget videreføres med den hastighed, der gælder for toget og strækningen.

4.1.5.3 - Fejl, som kræver afholdelse af bremseprøve

Toget må efter tilfredsstillende tæthedsprøve videreføres med højst 25 km/t til nærmeste station, hvor bremseprøve kan afholdes.

Lokomotivføreren skal, inden kørslen genoptages, underrette stationsbestyreren / trafiklederen.

4.1.5.4 - Forreste køretøj (ekskl. togsæt) uden automatisk trykluftbremse

Toget må videreføres med højst 60 km/t.

Hvis køretøjet er et lokomotiv, skal der være to mand i førerrummet og hjælpebremsen eller magnetskinnebremsen skal være virksom.

4.1.5.5 - Forreste togsæt uden automatisk trykluftbremse

Hvis fjederbremsen er virksom, må kørslen fortsættes med højst 60 km/t. Der skal ikke være to mand i førerrummet.

4.1.5.6 - Bageste togsæt uden automatisk trykluftbremse


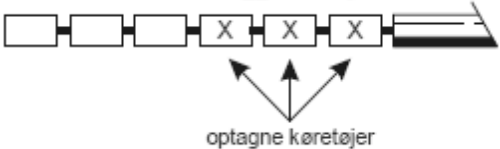
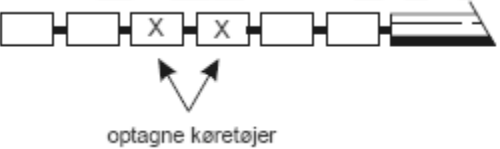
Hvis togsættet er tilsluttet den gennemgående bremseledning og fjederbremsen er virksom, må kørslen fortsættes med den hastighed, som bremseprocenten tillader.

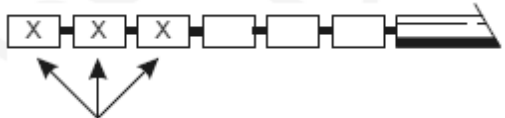
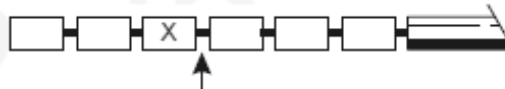
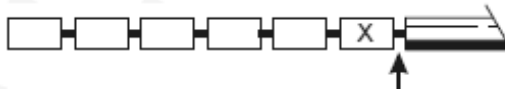

Hvis togsættet ikke er tilsluttet den gennemgående bremseledning, må toget efter aftale med stationsbestyreren / trafiklederen videreføres med forsigtighed til næste station. Det pågældende togsæt må ikke medføre passagerer.

4.2 - Bremseprøver

4.2.1 - Inddeling mv.

Bremseprøve inddeles og benævnes således:

| Benævnelse | Omfatter kontrol af bremsning og løsning på følgende køretøjer (i eksemplet markeret med X) |
|------------------------|--|
| A. "Fuldstændig prøve" | Alle køretøjer – dog ikke forreste, når dette er et lokomotiv 1)  |
| B. "Delvis prøve" " | Optagne køretøjer  |
| | Optagne køretøjer  |

| | | |
|--------------------------|---|--|
| | |  <p>optagne køretøjer</p> |
| C. "Sammenkoblingsprøve" | Forreste køretøj efter adskillelses- henholdsvis samlingsstedet |  <p>her adskilt for udsætning eller optagelse af køretøjer</p> |
| | |  <p>her adskilt for udskiftning af lok</p> |
| D. "Gennemslagsprøve" | Bageste køretøj |  |

1) Lokomotivføreren har ansvaret for prøve af lokomotivets bremsesystem.

4.2.2 - Fremgangsmåde

4.2.2.1 - Trækkraftenheder med særlige bremsesystemer

Bremseprøve afholdes efter trækkraftenhedens driftsinstruktion.

4.2.2.2 - Trykluftbremsede tog

| Ved prøve | Foretages | af |
|-----------|---|---|
| A, B, C | Kontrol af samling Før prøve afholdes, kontrolleres forskriftsmæssig samling <ul style="list-style-type: none">- af alle optagne køretøjer (prøve A)- af optagne køretøjer (prøve B)- mellem køretøjer der har været adskilt (prøve C) | Lokomotivføreren eller jernbanevirksomheden |
| A, B | Eftersyn af vogne Før prøve afholdes, kontrolleres for alle vogne (prøve A) henholdsvis optagne vogne (prøve B) <ul style="list-style-type: none">- at G-P og G-P-R omstillere er rigtigt stillet | |

| | | |
|------------|---|------------------|
| | <ul style="list-style-type: none"> - at udligningstræk er fri, og udligningsventiler ikke blæser - at skruebremses er løse - at nødbremseventiler er lukket, og nødbremsegreb er plomberet | |
| A, B, C, D | <p>Tæthedsprøve</p> <p>Når lokomotiv og vogne er sammenkoblet, underrettes lokomotivføreren. Lokomotivføreren fylder herefter bremseledningen op til 5 bar og stiller førerbremseventilen i midtstilling.</p> <p>Trykket i bremseledningen må ikke falde mere end 0,5 bar på et minut.</p> | Lokomotivføreren |
| A, B, C, D | <p>Bremsning</p> <p>Bremseledningen fyldes atter op til 5 bar. Trykket i bremseledningen sænkes med 0,65 bar. Bremseprøveren underrettes.</p> | |
| A, B, C, D | <p>Kontrol af bremsning</p> <p>Bremseprøveren sikrer sig for pågældende køretøjer</p> | Bremse-prøveren |

| | | |
|------------|--|------------------|
| | <ul style="list-style-type: none"> - at bremsen er fast. Ved prøve B, C og D skal bremseprøveren på bageste køretøj, som skal kontrolleres, iagttage at bremsen kommer til anlæg - at afspærringshaner for styreventiler er rigtigt stillet (prøve A og B) - at bremseanlægget i øvrigt er i orden (prøve A og B) og underretter lokomotivføreren om det. | |
| A, B, C, D | <p>Løsning</p> <p>Lokomotivføreren løser bremsen, ved at sætte førerbremseventilen i kørestilling. Fyldestød og overladning må ikke anvendes.</p> | Lokomotivføreren |
| A, B, C, D | <p>Kontrol af løsning</p> <p>Bremseprøveren sikrer sig, at bremsen er løs på pågældende køretøjer, og underretter lokomotivføreren, der bekræfter underretningen.</p> | Bremse-prøveren |

4.2.3 - Anvendelse

| I følgende tilfælde | anvendes prøve |
|--|---------------------|
| <p>1.</p> <p>Ved fuldstændig oprangering af et tog på en udgangsstation eller ved væsentlige ændringer af togets sammensætning.</p> <p>Hvis køretøjerne har været bremseprøvet (prøve A) ved fast bremseprøveanlæg eller andet lokomotiv højst 24 timer, før toglokomotivet tilkobles, eller hvis to tog uden udligning sammenkobles til ét tog, afholdes kun prøve D.</p> | A |
| <p>2.</p> <p>Ved optagelse af køretøjer ét sted i toget.</p> <p>Optages køretøjerne som bageste køretøjer i toget, afholdes kun prøve B.</p> | B + C ¹⁾ |
| <p>3.</p> <p>Ved optagelse af køretøjer flere steder i toget.</p> | B + D |
| <p>4.</p> <p>Ved udsætning af køretøjer fra ét sted i toget.</p> | C ²⁾ |

| | |
|--|-----------------|
| Udsættes alene togets bageste køretøj (køretøjer), skal prøve ikke afholdes. | |
| 5. Ved udsætning af køretøjer fra flere steder i toget. | D |
| 6. Ved genanvendelse af en togstamme uden ændring af sammensætning, og der har været holdt prøve A på stammen inden for de seneste 24 timer. Når der skiftes førerrum i tog med førerrum i begge ender, bortfalder prøve D. Lokomotivføreren skal dog sikre sig, at fødeledningen er rigtigt samlet ved at foretage en bremsning og løsning og kontrollere, at manometre for hovedluftbeholder og bremsledning viser normalt før og efter denne manøvre. | D |
| 7. Ved viderebefordring inden for 24 timer af køretøjer, som er overtaget fra et andet tog eller en færge, når køretøjerne uden udligning optages ét sted i toget. Viderebefordres køretøjerne som bagerste køretøjer i toget, afholdes prøve D. | C ²⁾ |

| | |
|---|----------------------------------|
| <p>8.</p> <p>Ved lokomotivskifte foran i toget eller ved tilkobling af forspandslokomotiv.</p> <p>Hvis der efter lokomotivskifte også ændres køreretning, afholdes prøve D.</p> <p>Ved afkobling af forreste lokomotiv i tog med to lokomotiver forrest skal prøve ikke afholdes.</p> | <p>C</p> |
| <p>9.</p> <p>Ved omstilling af ledningsvogne til bremsevogne.</p> | <p>B på pågældende køretøjer</p> |
| <p>10.</p> <p>Ved retablering af den gennemgående bremseledning efter afbrydelse henholdsvis ændring af koblingshåndtagenes stilling ét sted i toget.</p> | <p>C ¹⁾</p> |
| <p>11.</p> <p>Ved retablering af den gennemgående bremseledning efter afbrydelse henholdsvis ændring af koblingshåndtagenes stilling flere steder i toget.</p> | <p>D</p> |

| | |
|--|---------------------------|
| 12. Ved træk i udligningstræk under eller efter en prøve. | B på pågældende køretøjer |
|--|---------------------------|

Efter brug af nødbremsegreb eller omstilling af G-P-R omstillere skal prøve ikke afholdes.

- 1) Er bremseprøveren i tvivl om, hvor toget (bremseledningen) har været adskilt, afholdes prøve B+D.
- 2) Er bremseprøveren i tvivl om, hvor toget (bremseledningen) har været adskilt, afholdes prøve D

MIN 5 - Sikring af tog mod utilsigtet bevægelse

5.1 - Manglende signal for videre kørsel

Toget afbremses med IP-bremsen i "Fuldbremsestilling", sådan at bremseledningstrykket sænkes til under 3,5 bar.

På Lint 41 og RegioSprinter sættes EP-bremsen (KBK) i fuldbremsestilling.

5.2 - Førerrum forlades med oprigget "førerbord"

Toget afbremses med IP-bremsen i "Fuldbremsestilling", sådan at bremseledningstrykket sænkes til under 3,5 bar.

På Lint 41 og RegioSprinter aktiveres fjederbremse.

MIN 6 - Sikring af køretøjer

6.1 - Henstående køretøjer (uden oprigget førerbord)

Et køretøj er henstående, når der ikke er personale tilstede, som kan betjene bremserne eller på anden måde sikre køretøjet mod utilsigtet at komme i bevægelse.

Den der henstiller et køretøj, skal sikre

- køretøjet mod at komme i bevægelse
- at køretøjet er anbragt inden for mærket "frispor"
- at køretøjet så vidt muligt er sammenkoblet med andre køretøjer

Køretøjerne skal være sikret med fjederbremse jf. ODI eller med hæmsko.

6.2 - Sikret område

Henstilling af køretøjer i sikret område må kun ske med stationsbestyreren / trafiklederens tilladelse, eller når det i forvejen er aftalt med jernbaneinfrastrukturforvalteren.

MIN 7 - Kørsel med revnede eller knuste ruder

7.1 - Almindelige bestemmelser

Observeres der revnede eller knuste ruder i tog, skal dette straks meldes til stationsbestyreren/trafiklederen.

Modtager Lokaltogs stationsbestyrer melding om revnede eller knuste ruder fra andre end lokomotivføreren, skal lokomotivføreren for det pågældende tog straks underrettes.

Den højest tilladte hastighed nedsættes til 60 km/t, dog 25 km/t ved passage af perron, overkørsler og andre steder der kan forekomme personer tæt på toget.

Når ruden er monteret med sikkerhedsfolie, må der igen køres med normal hastighed.

7.2 - Sikring af knuste ruder indvendig

Passagerafdelinger med knuste ruder skal aflåses, afspærres eller ruden skal monteres med sikkerhedsfolie.

Tog med knuste ruder indvendigt skal, så snart det er muligt, tages ud af drift.

MIN 8 - Kørsel i nøddrift / Transport af dødt togsæt.

Kørsel i nøddrift foregår uden passagerer, passagererne sættes af på første holdested.

Transport af dødt togsæt foregår efter samme forholdsregler.

MIN 9 - ETCS Supplerende bestemmelser

9.1 - Generelt

For kørsel på ETCS strækninger gælder bestemmelserne i ORF, suppleret med Lokaltog VR.

9.2 - Brug af Toggle

Toggle-funktionen i DMI må kun benyttes i OS-mode.

9.3 - Daglig reset af det mobile ETCS anlæg (SSI-afbryder)

Ved klargøring af togsæt skal det mobile ETCS anlægget resettes jf. ODI.

9.4 - Genindkobling af ETCS anlæg

Hvis ETCS anlægget udkobles pga. fejl må anlægget kun genindkobles af uddannet værkstedspersonale.

9.5 - Hovedafbryder til ETCS anlæg

ETCS anlæg må kun udkobles på hovedafbryder efter aftale med uddannet værkstedspersonale

9.6 - Kørsel i Transitions område

Opnås der ikke forbindelse til RBC hvor dette forventes skal hastigheden nedsættes til max 40 Km/t ved passage af systemgrænsen.

Ved TR-mode efter passage af systemgrænsen kvitteres dette og TKC kontaktes.

ETCS anlægget resettes på SSI-afbryder, herefter laves opstart af tog.

9.7 - Fejltekst i DMI

Ved blivende fejl med teksten (JRU, DRU, TRU,) i tekstfelt i DMI skal der resettes på SSI.

Ved blivende fejl udkobles ETCS anlægget.

9.8 - Nødbremsetest

Nødbremsetest gennemføres jf. tekstbesked i DMI, hvis nødbremsetesten overskrider 24 timer gennemføres testen ved førerrums skift.

9.8.1 Nødbremsetest Afbrudt eller delvis fejlbehæftet

Vent til resultatet af nødbremsetest ikke længere vises i DMI, herefter genstartes nødbremsetest

Hvis fejlen ikke er løst udkobles anlæg på SSI

9.8.2 Fejl i Nødbremsetest

Ved fejl i nødbremsetest udkobles anlæg på SSI

9.9 - Manglende plombe på SSI-afbryder

Togsæt med manglende plombe på SSI-afbryder må ikke afgå fra værkstedsområde

9.10 - SH-mode

SH-mode må kun benyttes i Level 2.

MIN 10 - ATC Supplerende bestemmelser

10.1 - Generelt

For kørsel på ATC strækninger gælder bestemmelserne i ATC instruks, suppleret med Lokaltog VR.

10.2 - Rød fejl lampe for havarilog lyser fast / ATC-fejl 249

Tog må ikke afgå fra udgangsstation eller værksted med fast lys i fejllampen for havarilog eller ATC-fejl 249 i det betjente førerrum.

Materiel under togfremførsel må køre til togets endestation.

10.3 - Rød fejl lampe for havarilog blinker

Repareres inden 48 timer, gælder fra indmelding til værkstedsvagt.

10.4 - Brud på plombe

ATC udkoblet:

Materiellet må køre til endestationen.

ATC indkoblet:

Toget må højst køre i 48 timer i drift med brudt plombe, gælder fra indmelding til værkstedsvagt

MIN 11 - Tankning

Hvis der forefindes tankstop skal denne altid følge med tankstuds. Der må ikke benyttes tankstop fra anden tankstuds.

Tankning skal overvåges for at undgå udslip af brændstof.

Hvis der konstateres udslip, skal nødstop betjenes hurtigst muligt, og DC underrettes.

MIN 12 - Tomgangkørsel

Hvis toget skal holde i mere end 5 min. standses motorerne.

Hvis toget skal holde i mere end 10 min. standses motorerne, og 230 v fremmednet tilsluttes, hvis mulighed forefindes

Ved manglende fremmednet skal toget afsluttes uden fremmednet jf. ODI.

Hvis LKF vurderer at sikkerheden, eller komforten bliver påvirket for meget af de standsede motorer (luft, varme etc.) kan standsning af motorer undlades.

Motorerne startes 2 min. før afgang.

Bilag

Bilag 1 - Personalets forsyning med reglementer mv.

| | Lokomotivfører A3+B | Stationsbestyrer | SR-arbejdsleder | Lokomotivfører A4 |
|---|---------------------|------------------|-----------------|-------------------|
| SR | X | X | X | X |
| OR-F | X* | | | |
| Blanketsamling (OR-F) | X* | | | |
| Supplerende sikkerhedsbestemmelser | X*** | X*** | | |
| ETCS-betjeningsvejledning | X* | | | X* |
| UT-BDK | X** | | | |
| ATC-instruks | X** | | | |
| SIN-G/L | X | | | |
| ODI for specifikke litra | X | | | X |
| TKR | X | | | |
| VR Lokaltog | X | X | X | X |
| SIN Lokaltog | X*** | X*** | X*** | X*** |
| Sikkerhedscirkulærer | X | X | X | X*** |
| LA | X | X | X | |
| Trafikmeddelelser | X | X | X | X*** |
| TIB/Strækningsoversigt | X | X | X | X*** |
| Køreplan (TK eller TA) | X | X | X** | |
| Lokomotivførerlicens- og certifikat | X | | | X |
| Tjenestemobiltelefon | X | | | |
| Tablet med opdateret SITRA | X | | | X |
| Kupénøgle, sikkerhedsvest | X | X | X | X |
| Underretningslister | | X | | |
| SODB fjernstyringsanlæg, sikringsplaner | | X | | |
| Bremseseddel | X | | | |
| Overleveringsattest | X*** | | | |

*) Materiel med ETCS-togkontrolanlæg **) Efter behov ***) For de relevante områder

Bilag 2 - Nødtelefonnumre og administrative numre til DC.

FC Maribo

- Løllandsbanen og Østbanen 27 27 17 33
- Tølløsebanen og Odsherredsbanen 51 59 64 28

DC Maribo

- Administrativt nummer 54 79 17 06

FC Hillerød

- Nærumbanen og Frederiksværkbanen 27 15 63 63
- Gribskovbanen, Hornbækbanen og Lille Nord 27 15 63 64

DC Hillerød

- Administrativt nummer 48 29 88 50

Bemærk at alle samtaler logges.

Bilag 3 - Underretning af Undersøgelsesvagt

3.1 Underretning

Straks underretning skal ske hurtigst muligt dog senest 10 minutter efter en indtruffet hændelse.

Alle hændelser skal endvidere indberettes som MOSH via SITRA (der linkes direkte til formular i ETLOK), eller på e-mail til sikkerhed@lokaltog.dk, såfremt der ikke er adgang til SITRA eller ETLOK. Kort notat om underretningen indføres i telegramjournal i DC Hillerød eller den elektroniske journal i DC Maribo.

Hændelsestyper der kræver straks-underretning henholdsvis skriftlig underretning er beskrevet i nedenstående skema.

| | |
|---|---|
| <p>Straks-underretning af undersøgelsesvagten</p> <p>Jernbanesikkerhed</p> | <ul style="list-style-type: none">- Rullende materiel involveret i afsporing eller kollision, i både sikrede og usikrede områder.- Brand i tog, Lokaltog infrastruktur eller bygninger, som påvirker jernbanesikkerheden- Ved evakuering af tog.- Personpåkørsler (inkl. selvmord og selvmordsforsøg)- Påkørsel af broer (både tog- og vejtrafik)- Rangeruheld med materielle skader- Forbikørsel af endepunkt uden tilladelse (Ikke ved teknisk stopfald)- Sikkerhedsmæssige hændelser i forbindelse med infrastrukturarbejde hvor der har været risiko for skader på infrastrukturen, materiel eller personer.- Skader på infrastruktur der standser togdriften- Uheld med farligt gods, der medfører lækage eller lugtgener- Enhver hændelse, hvor personer er omkommet eller kommet til skade |
|---|---|

| | |
|--|--|
| <p>Straks underretning af undersøgelsesvagt</p> <p>Øvrige hændelser</p> | <ul style="list-style-type: none"> - Beredskabsmeldinger fra Politi, Brandvæsen og/eller Trafikstyrelsen - Bombetrusler - Dødsfald eller alvorlig tilskadekomst blandt personale der er på job - Episoder hvor der har været presse til stede - Overfald/røveri på medarbejdere - Hændelser med risiko for miljømæssige konsekvenser |
| <p>Kun MOSH indberetning.</p> | <ul style="list-style-type: none"> - Ikke alvorlige arbejdsskader - Hændelser der har været anmeldt til politiet - Hærværk på tog og/eller bygninger tilhørende Lokaltog - Overfald på passagerer i tog tilhørende Lokaltog |

Uanset hændelsestyperne beskrevet i dette skema, så skal undersøgelsesvagten underrettes ved alle hændelser hvor det vurderes at sikkerheden har været udsat for alvorlig fare.

Ved alvorlig fare forstås at hændelsen under lidt andre omstændigheder kunne have medført omkomne, alvorligt tilskadekomne eller materielle skader for over 2 millioner Euro.