
Gældende SIN instrukser for DSB Togpersonale

Dato 25.10.2010

Denne udgave erstatter udgave af 21-12-2009

Der udsendes ikke rettelsesblade til dette hæfte

Når der udkommer rettelser, vil hæftet blive genudgivet

DSB Onboard Service, jernbanesikkerhed og arbejdsmiljø,

Bernstoffsgade 20-22 1577 København V.

Indholdsfortegnelse

	Side
Instruks 1	Godsbaner 5
Instruks 2	Kørsel med mobilt ATP-anlæg 9
Instruks 3	Ledig 11
Instruks 4	Passage af private overkørsler 13
Instruks 5	Retningslinjer for optagelser i Tjenestekøreplan og toganmeldelser 15
Instruks 6	Ledig 17
Instruks 7	Ledig 19
Instruks 8	Manglende kortslutning af sporisationer 21
Instruks 9	Ledig 23
Instruks 10	Sikringsanlæg på fjernstyrede stationer 55
Instruks 11	Sporskifteomstillingsanlæg 71
Instruks 12	Vending af plan- eller særtog på den fri bane 75a
Instruks 13	Ekspedition af tog uden virksomt mobilt togkontrolanlæg på strækninger med faste togkontrolanlæg 77a
Instruks 14	Anvendelse af radiokanal C 45 79
Instruks 15	Uorden ved automatisk sikret overkørsler. Manuel betjening 81a
Instruks 16	La og "Rettelse til La". Retningslinjer for optagelse af forhold 83a
Instruks 17	Stræknings- og stationsradio 85
Instruks 18	Lys i dørmeldelampe og åbentstående døre i personførende tog 97
Instruks 19	Bestemmelser for prøvekørsel af materiel 99

Retningslinjer for optagelser i Tjenestekøreplan og toganmeldelser

1. Almindelige bestemmelser

I tjenestekøreplanen er optaget plantog og behovstog.

Betydningen af bogstavbetegnelserne foran tognummeret fremgår af teksten forrest i tjenestekøreplanen.

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

I rubrikken "x tog" angiver

- tognummer uden (), at krydsning finder sted alle togets køredage
- tognummer med (), at krydsning ikke finder sted alle togets køredage

Det krydsende togs køredage er anført som en note nederst i togets kolonne.

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

Dgl = daglig

Hv = hverdage

S = søn- og helligdage

Ma = mandage

Ti = tirsdage

On = onsdage

To = torsdage

Fr = fredage

Lø = lørdage

Sø = søndage

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

Køredagene kan være forskellige på forskellige strækningsafsnit.

Vending af plan- eller særtog på den fri bane

1. Almindelige bestemmelser

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

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

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

Toget kan - hvis det er nødvendiggjort af trafikstyrings- eller informationssystemer - skifte tognummer på holdestedet, hvor der vendes.

2. Vending optaget i tjenestekøreplanen

2.1. Oplysninger

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

Køreplanen indeholder oplysning om, ved hvilket holdested toget vender.

2.2. Togkontrolanlæg

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

3. Vending ikke optaget i tjenestekøreplanen

3.1. Fremgangsmåde

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

Toget aflyses og tillyses i stedet som arbejdstog med arbejdsstrækning mellem de togfølgestationer, der begrænser banestykket, hvor toget ønskes vendt, jf. SR § 55 punkt 1.4.

Togmeldelsen indeholder oplysning om, ved hvilket holdested toget vender. Skal toget køre ad venstre spor, skal der være indført enkeltsporsdrift jf. SR § 87.

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

4. **Stationsbestyrerens forhold**

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

5. **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 for eksempel omfatte forhold vedrørende

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

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

Anvendelse af radiokanal C 45

1. Generelt

Radiokanal C 45 er en landsdækkende nød- og nedbrudskanal, hvilket vil sige, at den ikke anvendes nogen steder ved Banedanmark i daglig drift.

Kanal C 45 er tilgængelig i alle køretøjer, der er udstyret med strækingsradio samt i et mindre antal bærbare radioer.

Anvendelse af kanal C 45 skal begrænses mest muligt og aftales mellem stationsbestyrer og lokomotivfører i hvert enkelt tilfælde.

2. Anvendelse

Radiokanal C 45 kan anvendes i følgende tilfælde:

- Til samtale mellem lokomotivførerne for et nedbrudt tog og et hjælpetog i forbindelse med sammenkobling og videre kørsel.
- Til at dirigere næstforreste lokomotiv i tog med to betjente førerpladser.
- I forbindelse med sammenkobling og adskillelse af togsæt.
- I tog bestående af flere togsæt uden overgang og/eller samtalemulighed, når togpersonalet i nødsituationer (tilkaldelse af ambulance og politi) skal kommunikere med lokomotivføreren eller andet togpersonale i et af de andre togsæt.
- Kommunikation mellem bærbare radioer på et uheldssted.

3. Stationsbestyrerens forhold

Stationsbestyreren kan, så længe kanal C 45 anvendes, kun med sikkerhed komme i forbindelse med lokomotivføreren, hvis køretøjet er udstyret med strækingsradio type MSR 3.

Hvis køretøjet er udstyret med strækingsradio type MSR 2 skal lokomotivføreren manuelt vælge mellem vagt i A- eller D-drift.

Hvis køretøjet er udstyret med strækingsradio type MSR 1, er der kun vagtfunktion i D-drift.

Lys i dørmeldelampe og åbentstående døre i personførende tog

1. Togpersonalets forhold

Togpersonale, der observerer og lukker åbne døre under togets kørsel, skal snarest underrette en stationsbestyrer herom, så der kan iværksættes det nødvendige strækningseftersyn.

2. Stationsbestyrerens forhold

Når der observeres lys i en dørmeldelampe henholdsvis en åbentstående dør i et kørende personførende tog, forholdes således:

- i tog med radio underrettes lokomotivføreren. Om lokomotivføreren forhold, se punkt 3.

- i tog uden radio skal stationsbestyreren sørge for, at toget standses, så vidt muligt ved en perron, og at døren lukkes.

Vender den åbentstående dør væk fra nabospor, eller drejer det sig om en enkeltsporet strækning, skal næste tog ad samme spor underrettes om almindeligt udvig.

Vender den åbentstående dør mod et nabospor, skal næste tog ad samme spor underrettes om almindeligt udvig. Endvidere skal første tog på nabosporet til den side, hvor døren har stået åben, underrettes om skærpet udvig.

Drejer det sig om en åbentstående endedør, skal næste tog ad samme spor underrettes om skærpet udvig.

Hvis det skønnes sandsynligt, at en passager er faldet af toget, tilkaldes personale til strækningseftersyn.

3. Lokomotivføreren forhold

I et tog med radio skal lokomotivføreren, når denne er underrettet om lys i en dørmeldelampe henholdsvis en åbentstående dør, straks kontakte togpersonalet og anmode om at få lukket døren.

Kan der ikke opnås kontakt med togpersonalet i løbet af to minutter, skal lokomotivføreren standse toget - så vidt muligt ved perron - og sørge for, at døren bliver lukket.

Når lokomotivføreren er underrettet om at holde almindeligt udvig, kan toget fremføres med normal hastighed, men lokomotivføreren skal være opmærksom på arealerne ved siden af sporet.

SIN (Ø)

Opbygning af SIN (Ø)

Instruksernes nummerering

Instrukserne i SIN (Ø) nummereres efter TIB's strækningsnumre.

Instrukser, der gælder stationer, som berøres af flere strækninger, vil normalt være at finde under strækningen med det laveste nummer - således vil en række instrukser under strækning 1 for eksempel også være gældende for strækning 10 og 11. SR's krav til togets personale om forsyning med blandt andet SIN (jf. SR bilag 13) kan derfor omfatte mere end præcis den strækning, personalet skal køre på.

Instruksernes indbyrdes nummerering ændres som hovedregel ikke, når instrukser oprettes eller fjernes. Der er således ikke garanti for, at instrukserne fremstår i "geografisk" rækkefølge.

13.12.2009

Indholdsfortegnelse

	Side
Strækning 1 København H - Fredericia / Taulov	
Instruks 1.1 Ledig	103
Instruks 1.2 København H. Rangering til og fra DSBs maskindepot	107
Instruks 1.3 København H. Ekspedition af godstog	111
Instruks 1.4 Storebæltsforbindelsen. Sikkerhedsbestemmelser	113a
Instruks 1.5 Storebæltsforbindelsen. Uheld og ulykker.....	115a
Instruks 1.6 Storebæltsforbindelsen. Redningsindsats i tunnel	117a
Instruks 1.7 Ledig	119
Instruks 1.8 Odense. Rangering	121
Instruks 1.9 København H. Signalanmodning	125
Instruks 1.10 Roskilde. Rangering	127a
Instruks 1.11 Korsør. Rangering	129a
Instruks 1.12 Middelfart. Rangering	129e
Strækning 2 Ringsted - Rødby Færge	
Instruks 2.1 Rødby Færge. Rangering	131
Instruks 2.2 Nykøbing Falster. Rangering	135
Instruks 2.3 Jernbanebroen over Vordingborg havn. Vedligeholdelsesarbejde	139a
Instruks 2.4 Kong Frederik IX's bro. Vedligeholdelsesarbejde	139c
Strækning 4 Roskilde - Køge - Næstved	
Instruks 4.1 Køge. Rangering	141
Strækning 5 Roskilde - Kalundborg	
Instruks 5.1 Kalundborg. Udkørselstogveje	149
Instruks 5.2 Kalundborg og Kalundborg Havn. Rangering	151
Strækning 8 S-baner	
Instruks 8.0 Kørsel på S-baner	165
Strækning 8.3 Frederikssund - Valby	
Instruks 8.3.1 Flintholm T	181

Storebæltsforbindelsen. Sikkerhedsbestemmelser

1. Definitioner

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

Tunnelen ligger i km 110,5 til km 118,6 på banestykket Korsør-Sprogø.

Tunnelen består af to tunnelrør, der er forbundet med 31 tværtunneler. Et rødt/grønt fodgængersignal styrer adgangen fra tværtunnelerne til de to tunnelrør.

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

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

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

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

Brandhaner på Sprogø er markeret med skilte.

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

Et profilkontrolanlæg i henholdsvis km 101,2 i Forlev og km 136,8 i Hjulby kontrollerer togene i begge spor og køreretninger.

Profilkontrolanlægget er en del af SRO-anlægget.

2. Kørsel på banestrækningen Korsør-Nyborg

2.1. Tunnel

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

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

2.2.1.2. Underretninger

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

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

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

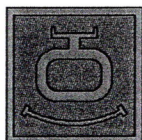
Der skal være gennemgang i hele toget. Er dette undtagelsesvis ikke muligt, skal der være togpersonale i de enkelte togdele.

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

Materiellet skal endvidere være forsynet med

- nødbremseoverstropning
- togbelysning
- ildslukkere
- megafon i personalekupéer (minimum én pr. tog)
- højtaleranlæg
- internt samtaleanlæg
- strækingsradio.

Lokomotiver og personvogne med nødbremseoverstropning er mærket med følgende piktogram



4.2. Nødbremseoverstopning, togbelysning, samtale- og højtaleranlæg

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

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

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

4.3. Fejl ved tryklufsbremser, vogne efter slutbremsen

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

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

4.4. Alarm fra profilkontrolanlæg

Ved alarm fra profilkontrolanlægget, skal stationsbestyreren underrette lokomotivføreren om

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

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

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

5.4. **Togfølge Korsør-Sprogø, sammenfatning**

Første	Efterfølgende				
	Tog uden RID-gods	Tog uden ATC	Tog med RID-gods	RID-klasse 1 *)	Arbejds-køretøj
Tog uden RID-gods	B	S	S	S	S
Tog uden ATC	B	S	S	S	S
Tog med RID-gods	S	S	S	S	S
RID-klasse 1 *)	S	S	S	S	S
Arbejds-køretøj	S	S	S	S	S

B = blokafstand, S = stationsafstand
 *) Ingen personførende tog i nabotunnelrører (dog minus klasse 1.4. S)

6. **Særlige bestemmelserne for godstog**6.1. **Profilkontrolanlæg ude af drift**

Såfremt hele eller dele af profilkontrolanlægget er ude af drift, skal stationsbestyreren underrette lokomotivføreren i godstog på vej mod tunnelen om, at

- hastigheden skal nedsættes til 40 km/t ved indkørsel i tunnelen
- toget må køre med normal hastighed, når hele toget er inde i tunnelen.

6.2. **Igangsætning i tunnel**

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

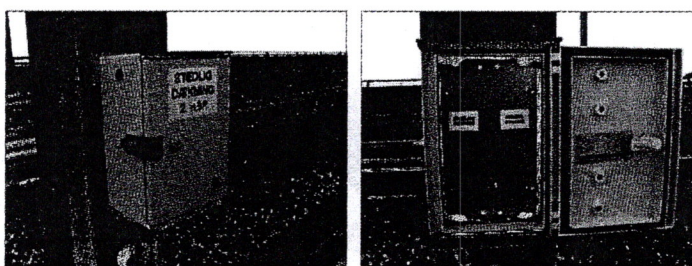
Der findes bokse for hvert hovedspor ved:

- U-signalerne fra Sprogø.
- U-signalerne fra Nyborg.

Dækslet på boksen er aflåst med hængelås.

Betjening må kun ske efter aftale med stationsbestyreren.

I boksen er der et tableau og en betjeningsknap (drejeafbryder) til ind- og udkobling af stedlig dækning. Tableauret lyser gult, når stedlig dækning er indkoblet.



7.2.1.1. Etablering af stedlig dækning

Indkobling af stedlig dækning sker ved at dreje betjeningsknappen i en vilkårlig boks til stilling "Stedlig dækning".

Når stedlig dækning er indkoblet indikerer alle blokafsnit i det pågældende hovedspor besat.

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

7.2.1.2. Fjernelse af stedlig dækning

Fjernelse af stedlig dækning sker ved at dreje betjeningsknappen tilbage til stilling "Normal stilling".

Hovedsporet vil indikere frit og tableauret vil slukke.

Hvis stedlig dækning er aktiveret fra flere bokse, skal de tilsvarende betjeningsknapper drejes for at fjerne den stedlige dækning.

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

Storebæltsforbindelsen. Uheld og ulykker

1. Almindelige bestemmelser

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

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

2. Særlige kørselsregler i tunnelen og på broen

2.1. Brand, røgudvikling eller kemikalieudslip

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

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

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

2.2. Akut sygdom eller tilskadekomne passager

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

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

2.3. Nødbremseaktivering

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

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

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

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

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

2.6. **Underretning af togpersonale**

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

3. **Tænding af tunnelbelysning**

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

Lyset skal tændes hvis

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

4. **Uheld og nedbrud**

Ved nedbrud på tog eller fejl på infrastruktur, som medfører, at toget ikke kan fortsætte kørslen, men som ikke kræver redningsindsats, skal toget tømmes for passagerer. Tømningen indledes først, når toget til viderebefordring er klar.

4.1. **Tømning af tog i tunnelen**

4.1.1. **Tilladelse til tømning**

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

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

4.1.4. Afslutning

Den evakueringsansvarlige skal sikre sig, at

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

Den evakueringsansvarlige underretter lokomotivføreren om, at tømningen er afsluttet.

Lokomotivføreren underretter stationsbestyreren.

4.2. Tømning af tog på Vestbroen**4.2.1. Tilladelse til tømning**

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

5. Ulykker**5.1. Alarmering**

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

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

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

5.2. Evakuering af tog i tunnelen

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

5.2.1. Tilladelse til evakuering

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

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

5.2.2.2. Lokomotivførerens forhold

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

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

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

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

5.2.3. Afslutning

Den evakueringsansvarlige skal sikre sig, at

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

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

Lokomotivføreren underretter stationsbestyreren.

Storebæltsforbindelsen. Redningsindsats i tunnel

1. Adgang til tunnel

Der er ambulancevej til perronen for spor 1 og 2 på Korsør station.

Foran tunnelmundingerne er der etableret et sporsætningsareal til sporsætning af redningsberedskabets banevejkøretøj (BVK).

Adgangen til sporsætningsarealet er afspærret ved hjælp af kæder.

2. Ulykker i tunnelen

Ved enhver hændelse i tunnelen, som kræver indsats af redningsberedskabet, skal stationsbestyreren hindre signalgivningen til begge hovedspor på banestykket Korsør-Sprogø.

Kørsel til og på banestykket foregår herefter som rangering. Når politiets kommandostade (KST) er oprettet jf. punkt 5. koordinerer Politileder Tog al kørsel til og fra skadestedet.

Ved rangering på banestykket efter denne instruks må AM-signaler, der viser "Stop", passeres uden tilladelse fra stationsbestyreren.

3. Viderebefordring af evakuerede

Toglederen sørger for, at tog bestående af personvogsmateriel - fortrinsvis dieseltog - hurtigst muligt holder klar på Korsør og Sprogø station til afhentning af evakuerter eller tilskadekomne samt til transport af politi og redningsmandskab.

Tog til brug for evakuering tømmes for eventuelle passagerer i Nyborg henholdsvis så vidt muligt i Slagelse.

4. Benævnelse af materiel

Følgende betegnelser benyttes for materiel, der indsættes i tunnelen ved ulykker:

- "BVK Korsør". Indsættes fra Korsør og køres af Redningsberedskabet.
- "BVK Sprogø". Indsættes fra Sprogø og køres af Redningsberedskabet.
- "Trolje". Arbejdskøretøj, der indsættes fra Korsør spor 11 eller 12 og køres af Sund & Bælts entreprenør.
- "EVAK Korsør". Evakueringstog indsat fra Korsør.

Redningsberedskabets indsatsleder henholdvis føreren anmoder om tilladelse til sporsætning ved følgende melding:

"BVK Korsør anmoder om tilladelse til sporsætning i hovedspor 1 (henholdsvis hovedspor 2) i Korsør". Hovedspor 1 er det sydlige tunnelrør, hovedspor 2 er det nordlige tunnelrør.

Tilladelsen fra stationsbestyreren til sporsætning må først gives, når togtrafikken er standset, og signalgivningen til begge hovedspor er hindret.

Stationsbestyreren underretter redningsberedskabets indsatsleder, hvis der er arbejdskøretøjer eller et tog til afhentning af passagerer i tunnelen.

Når betingelserne er opfyldt, giver stationsbestyreren følgende melding:

"BVK Korsør har tilladelse til at sporsætte i hovedspor 1 (henholdsvis hovedspor 2) i Korsør".

Redningsberedskabets indsatsleder/føreren gentager meldingen.

6.1.2.1.2. **Kørsel**

Tilladelse til sporsætning er samtidig tilladelse til at køre ind i tunnelen ad det pågældende hovedspor og helt frem til skadestedet, eller hvor indsatslederen ønsker at standse.

Når BVK Korsør er ankommet til skadestedet i tunnelen og holder stille, skal føreren melde dette til stationsbestyreren.

Stationsbestyreren underretter føreren om at kalde op og få en ny tilladelse, før BVK Korsør flyttes.

Når stationsbestyreren har givet tilladelse til kørsel ind i et tunnelrør med BVK Korsør, må der efterfølgende kun gives tilladelse til anden kørsel i samme hovedspor, når føreren af BVK Korsør har meldt, at den holder stille.

6.1.2.2. **BVK Sprogø**

6.1.2.2.1. **Sporsætning**

BVK Sprogø er normalt sporsat og holder i spor 0 på Sprogø station. I tilfælde, hvor BVK skal sporsættes i forbindelse med en redningsindsats, skal dette aftales med stationsbestyreren.

- at udveksle færdigmelding med føreren

når troljen skal indlede rangering fra Korsør station henholdsvis tunnelen.

Politiets forbindelsesofficer (FO) skal køre med troljen og skal melde klar til rangerlederen, inden denne kan give færdigmelding til føreren.

6.2.1. Ind i tunnelen

Kørsel med Trolje aftales mellem stationsbestyreren og PL-tog.

Stationsbestyreren melder Trolje klar til PL-tog.

Stationsbestyreren giver tilladelse til, at Trolje rangerer ud på banestykket Korsør-Sprogø.

6.2.2. Ud af tunnelen

Trolje må uden yderligere tilladelse fra stationsbestyreren returnere fra skadestedet til Korsørs stationsgrænse.

6.3. EVAK Korsør og EVAK Sprogø

Politiets forbindelsesofficer (FO) skal køre med EVAK Korsør eller EVAK Sprogø og skal melde klar til den ansvarlige blandt togpersonalet, inden denne gennemfører afgangprocedure med lokomotivføreren.

6.3.1. Ind i tunnelen

Kørsel med EVAK Korsør og/eller EVAK Sprogø aftales mellem stationsbestyreren og PL-tog.

Lokomotivføreren melder klar til stationsbestyreren, når toget er klar på Korsør henholdsvis Sprogø station.

Stationsbestyreren skal underrette lokomotivføreren på evakueringstoget om, at toget betegnes EVAK Korsør henholdsvis EVAK Sprogø.

Stationsbestyreren melder evakueringstog(ene) klar til PL-tog.

Der gennemføres afgangprocedure inden afgang fra Korsør/Sprogø.

Stationsbestyreren giver tilladelse til, at evakueringstoget rangerer ud på banestykket Korsør-Sprogø. ATC-anlægget skal være indkoblet.

SIN (Ø)

119 - 21
Instruks 1.7

Ledig

25.10.2010

1048

Tilbage

København H. Signalanmodning

1. Almindelige bestemmelser

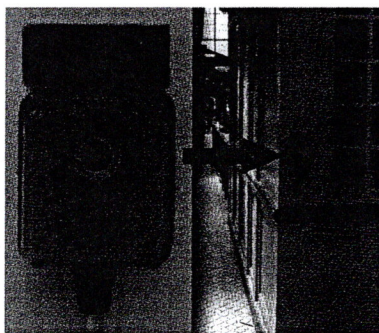
1.1. Gyldighedsområde

Denne instruks gælder for Københavns Hovedbanegård, sporene 1-8 og 26.

Instruksen gælder for ankomne personførende tog, der fortsætter som tomt materiel eller bortrangeres.

1.2. Kontakter til signalanmodning

Kontakter til signalanmodning findes på hver side af perronkioskerne samt under Tietgensbroen i spor 1-8. Kontakterne betjenes af togpersonalet med en kupénøgle.



Kontakter til signalanmodning og placering på perronkiosk

For tog uden togpersonale fastsætter jernbanevirksomheden, hvem der afgiver signalanmodning, herunder om meldingen skal gives mundtligt af lokomotivføreren.

2. Signalanmodning

Signalanmodning gives til stationsbestyreren ved at betjene kontakten for det pågældende spor, når toget er klar til viderekørsel henholdsvis bortrangering.

I spor 26 gives signalanmodning ved mundtlig kontakt til stationsbestyreren.

Rødby Færge. Rangering

1. **Almindelige bestemmelser**
 - 1.1. **Gyldighedsområde**

Denne instruks gælder for Rødby Færge station.
 - 1.2. **Stedbetjeningskontakter**

Der er stedbetjeningskontakter ved følgende sporskifter:
49, 50 a/b og 55 a/b.
2. **Regler for rangeringens gennemførelse**
 - 2.1. **Almindelige bestemmelser**

Der kan kun rangeres i sporene 18, 19 og 20.

Ved understationsdrift foregår rangering normalt for signal "forbikørsel tilladt" og "forsigtig forbikørsel tilladt".

Når stationen er fjernstyret foregår rangering mellem spor 19 og færgen normalt ved signal "forbikørsel tilladt" eller "forsigtig forbikørsel tilladt". Øvrig rangering foregår ved stedbetjening og for "signalet annulleret".
 - 2.2. **Rangerlederens forhold**

Når stationen er fjernstyret, kontakter rangerlederen stationsbestyreren i FC Nykøbing Falster, inden rangering påbegyndes.

Rangerlederen skal straks underrette stationsbestyreren, når rangeringen er afsluttet.
 - 2.3. **Stationsbestyrerens forhold**

Stationsbestyreren indkobler stedbetjening efter anmodning fra rangerlederen. Stationsbestyreren frakobler stedbetjeningen, når rangerlederen melder rangeringen afsluttet.
3. **Rangering på færgens område**
 - 3.1. **Færgens område**

Færgens område omfatter færgen, broklappen samt sporstykket fra broklappen til og med PU-signal V henholdsvis SR-mærke 17.17. i spor 20.

3.3.2. Rangering fra perron mod færge**3.3.2.1. Færgespersonalets forhold**

Færgens personale skal inden tilladelse til omborgkørsel i Rødby Færge gives igangsætte overkørslen fra betjeningskassen på færgeklappen.

Tilladelse til ombordkørsel på færgen gives via radio jf. punkt 3.3.5.

3.3.2.2. Lokomotivførerens forhold

Når ekspeditionen er afsluttet og der er modtaget færdigmelding fra togpersonalet, må lokomotivføreren, såfremt der er tilladelse til rangering, rangerer toget fra spor 19 og frem til SR-mærke 17.17. i spor 20.

Rangering fra SR-mærke 17.17. og videre mod færgen må ske, når melding nævnt i punkt 4.3.5. er modtaget og lokomotivføreren har kontrolleret, at overkørslen er igangsat jf. punkt 3.2.2.

3.3.3. Standsningssted

På dansk færge skal togsæt, der kan koble i færgens stopbom, køre frem til stopbommen og koble. Øvrige togsæt standser ved det standsningsmærke, der gælder for det pågældende litra.

På tysk færge standser togsæt ved det standsningsmærke, der gælder for det pågældende litra.

For togsæt der anvender standsningsmærker gælder, at der skal standses, når standsningsmærket kan ses ud af sideruden ud for førerpladsen.

3.3.4. Kørsel fra færge til perron**3.3.4.1. Færgespersonalets forhold**

Færgens personale skal inden tilladelse til ilandkørsel i Rødby Færge gives igangsætte overkørslen fra betjeningskassen på færgeklappen.

Tilladelse til ilandkørsel fra færgen gives via radio jf. punkt 3.3.5. eller ved håndsignal "Frem".

3.3.4.2. Lokomotivførerens forhold

Rangering fra færgen må ske, når melding nævnt i punkt 3.3.5. er modtaget eller tilladelse er givet ved håndsignal "Frem" og lokomotivføreren har kontrolleret, at overkørslen er igangsat jf. punkt 3.2.2.

København H - Østerport. Nedbrud, uheld og ulykker i Boulevardtunnelen

1. Definitioner

Boulevardtunnelen ligger i km 0,776-2,282 mellem København H (Kh) og Østerport (Kk).

Tunnelen består af to tunnelrør med to spor i hvert rør:

- sporene for fjerntog, TIB(Ø) strækning 10, er beliggende i det østlige tunnelrør og benævnes 1. og 2. hovedspor.
- sporene på S-banen, TIB(Ø) strækning 8.4, er beliggende i det vestlige tunnelrør og benævnes højre spor København H-Østerport henholdsvis højre spor Østerport-København H.

Nørreport T (Kn) er beliggende i km 1,5.

De to tunnelrør består, jf. plan 1, af seks afsnit

- afsnit syd nær og fjern
- Nørreport T nær og fjern
- afsnit nord nær og fjern

I væggen mellem de to tunnelrør findes åbninger, der anvendes som flugtveje.

Fjernbanen fjernstyres fra FC København og S-banen fra Driftscenter Hovedstad (FC Øst).

2. Tognedbrud

Ved nedbrud på tog i et af tunnelafsnittene skal passagererne blive i det nedbrudte tog for at afvente viderebefordring.

Stationsbestyreren i FC København henholdsvis FC Øst kan dog beslutte, at toget skal tømmes, og at passagererne skal forlade tunnelen til fods og gå til Nørreport T eller ud af tunnelen.

3. Uheld og ulykker

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

En brand i tog i et af tunnelafsnittene eller på Nørreport T vil medføre, at røgen spredes i tunnelens længderetning.

Foreligger der ikke umiddelbar fare for passagererne, desuden at
- toget til viderebefordring er klar i tunnelen.

Skal et plan- eller ekstratog anvendes til afhentning af passagerer i tunnelen, fremføres dette som hjælpetog, jf. SR § 89. Inden et tog kører ind i tunnelen for afhentning af passagerer, skal det så vidt muligt tømmes.

5. **Lokomotivførerens forhold**

Når stationsbestyrerens tilladelse til tømning/evakuering af toget foreligger, orienteres passagererne om, hvorvidt de skal blive i samme tunnelrør eller gå til det modsatte rør samt om, i hvilken retning de skal gå.

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

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

6. **Togpersonalets forhold**

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

7. **Toglederens forhold**

Når melding foreligger om, at toggangen er standset i alle fire hovedspor, foranlediger toglederen i DcDk kørestrømmen afbrudt i alle hovedspor mellem Kh (ekskl.) og Kk (ekskl.), hvis dette er nødvendigt for redningsindsatsen.

Bekræftelse på

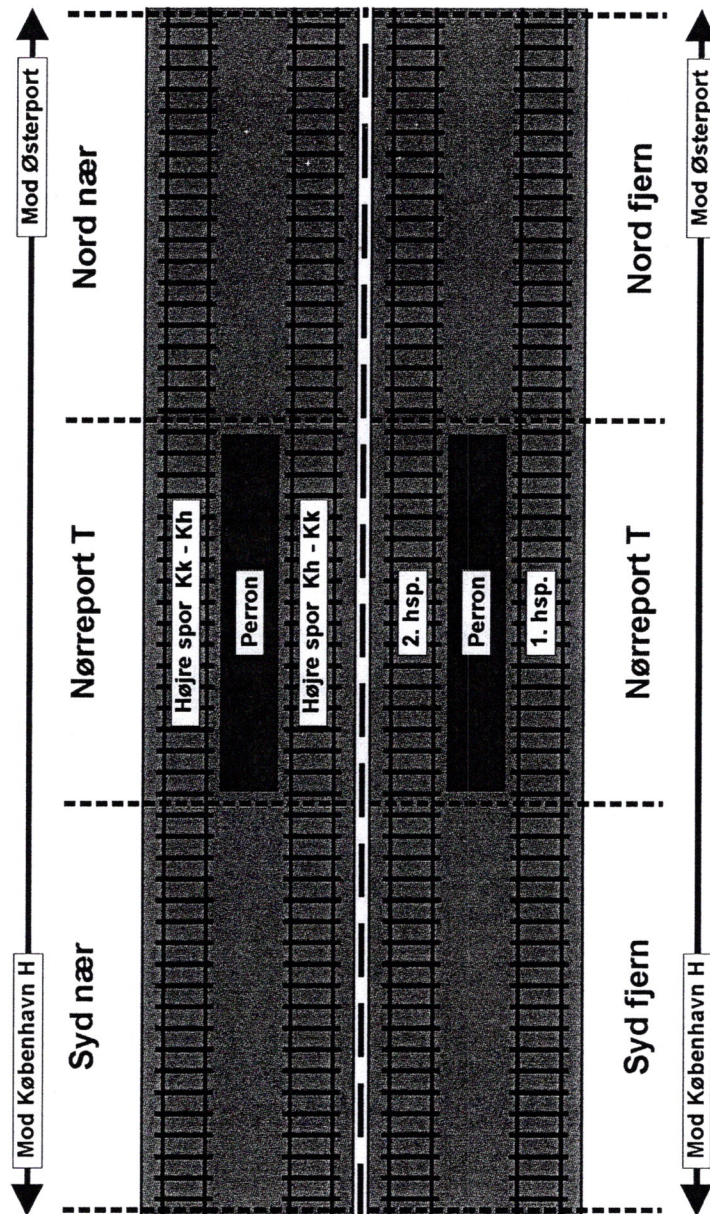
- at toggangen er standset

- at kørestrømmen er afbrudt (men ikke jordet) i alle fire hovedspor

gives af toglederen i DcDk til alarmcentralen, der videregiver denne melding til indsatslederen.

Ved uheld og ulykker på Nørreport T underrettes MetroService med henblik på at standse passagerstrømme fra metroen til Nørreport T.

Plan 1



København H - Østerport. Nedbrud, uheld og ulykker i Boulevardtunnelen

1. Definitioner

Boulevardtunnelen ligger i km 0,776-2,282 mellem København H (Kh) og Østerport (Kk).

Tunnelen består af to tunnelrør med to spor i hvert rør:

- sporene for fjerntog, TIB(Ø) strækning 10, er beliggende i det østlige tunnelrør og benævnes 1. og 2. hovedspor.
- sporene på S-banen, TIB(Ø) strækning 8.4, er beliggende i det vestlige tunnelrør og benævnes højre spor København H-Østerport henholdsvis højre spor Østerport-København H.

Nørreport T (Kn) er beliggende i km 1,5.

De to tunnelrør består, jf. plan 1, af seks afsnit

- afsnit syd nær og fjern
- Nørreport T nær og fjern
- afsnit nord nær og fjern

I væggen mellem de to tunnelrør findes åbninger, der anvendes som flugtveje.

Fjernbanen fjernstyres fra FC København og S-banen fra Driftscenter Hovedstad (FC Øst).

2. Tognedbrud

Ved nedbrud på tog i et af tunnelafsnittene skal passagererne blive i det nedbrudte tog for at afvente viderebefordring.

Stationsbestyreren i FC København henholdsvis FC Øst kan dog beslutte, at toget skal tømmes, og at passagererne skal forlade tunnelen til fods og gå til Nørreport T eller ud af tunnelen.

3. Uheld og ulykker

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

En brand i tog i et af tunnelafsnittene eller på Nørreport T vil medføre, at røgen spredes i tunnelens længderetning.

Foreligger der ikke umiddelbar fare for passagererne, desuden at
- toget til viderebefordring er klar i tunnelen.

Skal et plan- eller ekstratog anvendes til afhentning af passagerer i tunnelen, fremføres dette som hjælpetog, jf. SR § 89. Inden et tog kører ind i tunnelen for afhentning af passagerer, skal det så vidt muligt tømmes.

5. **Lokomotivførerens forhold**

Når stationsbestyrerens tilladelse til tømning/evakuering af toget foreligger, orienteres passagererne om, hvorvidt de skal blive i samme tunnelrør eller gå til det modsatte rør samt om, i hvilken retning de skal gå.

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

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

6. **Togpersonalets forhold**

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

7. **Toglederens forhold**

Når melding foreligger om, at toggangen er standset i alle fire hovedspor, foranlediger toglederen i DcDk kørestrømmen afbrudt i alle hovedspor mellem Kh (ekskl.) og Kk (ekskl.), hvis dette er nødvendigt for redningsindsatsen.

Bekræftelse på

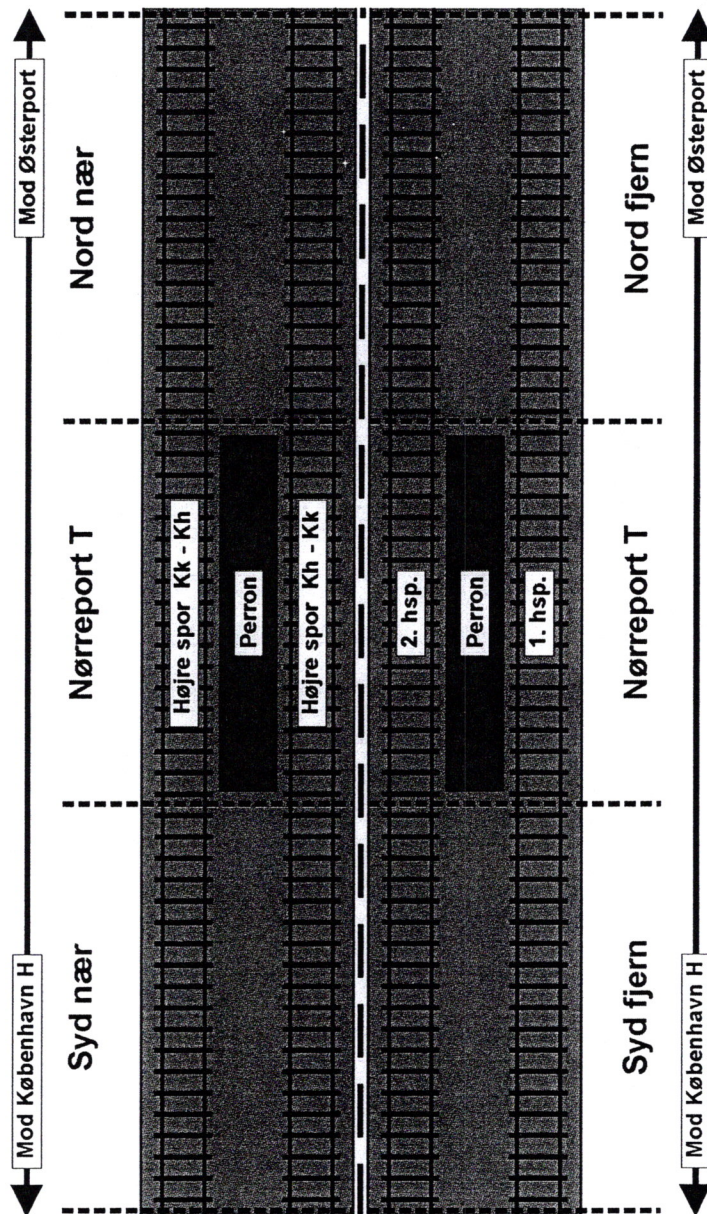
- at toggangen er standset

- at kørestrømmen er afbrudt (men ikke jordet) i alle fire hovedspor

gives af toglederen i DcDk til alarmcentralen, der videregiver denne melding til indsatslederen.

Ved uheld og ulykker på Nørreport T underrettes MetroService med henblik på at standse passagerstrømme fra metroen til Nørreport T.

Plan 1



København H / Vigerslev - Peberholm, sikkerhedsbestemmelser

1. Definationer

RFC anvendes her som betegnelse for stationsbestyreren for Københavns Lufthavn Kastrup, placeret i RFC København H, Driftscenter Danmark (DcDk) eller på stationen.

Betjeningspladsen for Kalvebod sikringsanlæg står i Københavns Lufthavn Kastrup.

Kalvebod betragtes derfor SR-mæssigt som fjernstyret, også ved MU-drift.

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

Vognkontrolanlægget i km 5,2 kontrollerer togene i begge spor og køreretninger.

Vognkontrolanlægget er en del af SRO-anlægget (Styre-, Regulering- og Qvervågning).

Sydhavngadetunnelen, som består af ét rør, ligger i km 2,7 - 4,5. Den nordlige del af Kalvebod station mod København H, ligger i Sydhavngadetunnelen.

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

Kastruptunnelen Godsbanen, som består af ét rør, ligger i km 11,0 - 11,3.

Kastruptunnelen Personbanen, som består af ét rør, ligger i km 11,0 - 12,7.

Københavns Lufthavn Kastrup ligger i Kastruptunnelen.

Øresundstunnelen, som består af to rør, ligger i km 13,5 - 17,5.

De 300 m af tunnelen, nærmest mundingerne i begge ender, består dog kun af ét rør.

2. Tjeneste i tog

I tog, hvor det er muligt at lukke for friskluftindtaget, skal dette være lukket, mens toget kører igennem strækningens tunneler.

I tog, der befordrer personvogne, som ikke er udstyret med mulighed for recirkulation, skal lokomotivføreren sikre at el-varmen er slukket inden kørsel i en tunnel.

- strækingsradio med samtalemulighed mellem lokomotivfører og RFC.

Ved kørsel i tunnelerne, skal materiellet opfylde ovenstående krav samt kravene i punkt 4.1.2.

Lokomotiver og personvogne med NBO (NødBremseOverstopning) er mærket med følgende piktogram



4.1.2. Øresundscheck

4.1.2.1. Stort Øresundscheck

Mindst én gang for hver 24 timer skal den, der klargør toget, sikre at ildslukkere er tilstede. Endvidere skal det sikres, at nødbremseoverstopning, togbelysning, megafon, højttaler- og internt samtaleanlæg samt strækingsradioen virker.

Den der klargør toget, skal udfylde en særlig blanket, der følger toget/togsættet indtil næste Øresundscheck.

4.1.2.2. Lille Øresundscheck

Ved ændret oprangering, f.eks. lokomotivskift, skal den, der klargør toget, sikre at nødbremseoverstopning, højttaler- og internt samtaleanlæg samt strækingsradioen virker.

Når der skiftes førerrum, skal strækingsradioen afprøves.

4.2. Godstog

4.2.1. Vognlister

Den pågældende jernbanevirksomhed skal sikre, at RFC har adgang til en vognliste, der er i overensstemmelse med den faktiske oprangering af toget.

RFC skal, af hensyn til alarmering, have vognlisten inden toget afsendes fra Kalvebod eller København H mod Københavns Lufthavn Kastrup henholdsvis inden DLC får tilladelse til at afsende toget fra Peberholm.

4.3. Befordring af farligt gods i arbejdskøretøjer

Føreren af arbejdskøretøjer skal sikre, at RFC har oplysninger om art og mængde af farligt gods på arbejdskøretøjer og eventuelt tilkoblede vogne, jf. blanket S6.

5.4. Alarm fra vognkontrolanlægget

Ved alarm fra vognkontrolanlægget, skal RFC underrette lokomotivføreren om

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

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

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

6. Togfølge og sporbenyttelse**6.1. Afsendelse af tog fra Peberholm**

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

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

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

6.1.1. Ankomstmelding

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

6.5. **Godstog**

6.5.1. **Sydhavngadetunnelen**

Hvis ekspedition af godstog via Vigerslev er forhindret på grund af

- manglende kontrol på sporskifter
- sporspærring
- tognedbrud
- uheld

må godstog ekspederes gennem Sydhavngadetunnelen på følgende betingelser:

RFC skal sikre

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

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

Blokspærring må først frakobles når godstoget har passeret Sydhavngadetunnelen.

6.5.2. **Tårnbytunnelen**

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

6.5.3. **Kastruptunnelen Personbanen**

Hvis ekspedition via Kastruptunnelen Godsbanen er forhindret på grund af

- manglende kontrol på sporskifter
- sporspærring
- tognedbrud
- uheld

8. Vedligeholdelsesarbejder**8.1. Almindelige bestemmelser**

I tilslutning til SR §§ 34, 70, 72 og 86, gælder følgende:

Alt vedligeholdelsesarbejde og færdsel i tunneler eller områder med lodrette vægge, kræver sporspærring.

I Sydhavnsgade- og Kastruptunnelen Personbanen må to naboflugtveje ikke planlægges spærret på samme tid.

I tunneler, der består af ét rør kræver arbejde på et fortov kun sporspærring i sporet nærmest fortovet.

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

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

8.2. Øresundstunnelen**8.2.1. Dækning af det spærrede spor**

Når der skal foretages dækning af et spærret hovedspor i Øresundstunnelen, skal det ske fra særlige "stedlig dækning" bokse.

Boksene findes 3 steder for hvert hovedspor ved:

- I-signalerne til Købehavns Lufthavn Kastrup.
- Tunnelportal Peberholm.
- I-signalerne til Peberholm.

I boksen er der et tableau og en betjeningsknap.

Dækslet på boksen er aflåst med hængelås.

Uheld i tunneler København H - Peberholm, stationsbestyrerens forhold

1. Definationer

Betegnelsen RFC anvendes her som betegnelse for stationsbestyreren for Københavns Lufthavn Kastrup, placeret i RFC København H, Driftscenter Danmark (DcDk) eller på stationen.

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

Sydhavnsgadetunnelen, som består af ét rør, ligger i km 2,7 - 4,5. Den nordlige del af Kalvebod station mod København H, ligger i Sydhavnsgadetunnelen.

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

Kastruptunnelen Godsbanen, som består af ét rør, ligger i km 11,0 - 11,3.

Kastruptunnelen Personbanen, som består af ét rør, ligger i km 11,0 - 12,7.

Københavns Lufthavn Kastrup ligger i Kastruptunnelen.

De tekniske installationer i disse tunneler overvåges og styres fra OvervågningsCentral Kørestrøm (OCK).

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

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

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

Det er kun politi og redningsmyndigheder, som kan åbne nøddørene fra det sydlige motorvejstunnelrør mod jernbanetunnelrøret.

For at sikre en hurtig og korrekt alarmering, er der for strækningen Københavns Lufthavn Kastrup - Lernacken, etableret et Computer baseret alarmeringsystem-Øresund (COMBAS-Ø).

Rednings- og politimyndighederne i Danmark og Sverige, RFC, DcDk, Driftledningscentral Malmø og TC er koblet til COMBAS-Ø.

4.2. **Tilladelse til tømning**4.2.1. **Sydhavnsgade-, Tårnby- og Kastruptunnelen Personbanen og Godsbanen**

RFC skal give lokomotivføreren tilladelse til tømning af toget.

Tilladelsen må først gives når RFC har sikret sig at

- der er etableret sporspærring i begge spor
- der er tændt lys (udenfor perron).

RFC skal underrette lokomotivføreren om nøddøre eller fortove, som ikke kan benyttes.

4.2.2. **Øresundstunnelen**

RFC skal give lokomotivføreren tilladelse til tømning af toget.

Tilladelsen må først gives når RFC har sikret sig at

- der er etableret sporspærring i begge spor
- TC er underrettet om at toget skal tømmes
- TC er underrettet om togets position
- TC er anmodet om at tænde lyset og betjene ventilationen.

RFC skal underrette lokomotivføreren om nøddøre eller fortove, som ikke kan benyttes.

4.3. **Ledig**4.4. **Ledig**5. **Uheld**5.1. **Anmeldelse**

Hvis RFC bliver underrettet om uheld i en tunnel, skal RFC sikre sig oplysninger om

- togets placering, signal-/kilometerangivelse, nøddørnummer
- uheldets art og omfang
- eventuel nødvendig assistance fra Jernbanevirksomheder
- antal tilskadede
- antal passagerer (0 - 100, 100 - 200 osv.).

5.4. Evakuering af tog i en tunnel**5.4.1. Uheld**

Ved uheld, hvor passagererne er i fare, skal toget evakueres hurtigst muligt.

I Øresundstunnelen skal passagerne evakueres til motorvejstunnelrøret. RFC skal underrette TC om stop af vejtrafik.

5.4.2. Tilladelse til evakuering**5.4.2.1. Sydhavns- og Tårnby- og Kastrup-tunnelen Personbanen og Godsbanen**

RFC skal give lokomotivføreren tilladelse til evakuering af toget.

Tilladelsen må først gives når RFC har sikret sig at

- der er etableret sporspærring i begge spor
- der er tændt lys (udenfor perron).

RFC skal underrette lokomotivføreren om nøddøre eller fortove, som ikke kan benyttes.

5.4.2.2. Øresundstunnelen

RFC skal give lokomotivføreren tilladelse til evakuering af toget.

Tilladelsen må først gives når RFC har sikret sig at

- der er etableret sporspærring i begge spor
- der er kvitteret for alarmerne for standsning af vejtrafikken fra TC. Kvittering fra TC vises ved grønt lys på alarmboksen
- TC er underrettet om at toget skal tømmes
- TC er underrettet om togets position
- TC er anmodet om at tænde lyset og betjene ventilationen.

RFC skal underrette lokomotivføreren om nøddøre eller fortove, som ikke kan benyttes.

5.4.3. Ledig**5.4.4. Ledig**

Uheld i tunneler København H - Peberholm, lokomotivførerens forhold

1. Definationer

Betegnelsen RFC anvendes her som betegnelse for stationsbestyrelsen for Københavns Lufthavn Kastrup, placeret i RFC København H, Driftscenter Danmark (DcDk) eller på stationen.

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

Sydhavngadetunnelen, som består af ét rør, ligger i km 2,7 - 4,5. Den nordlige del af Kalvebod station mod København H, ligger i Sydhavngadetunnelen.

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

Kastruptunnelen Godsbanen, som består af ét rør, ligger i km 11,0 -11,3.

Kastruptunnelen Personbanen, som består af ét rør, ligger i km 11,0 - 12,7.

Københavns Lufthavn Kastrup ligger i Kastruptunnelen.

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

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

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

Det er kun politi og redningsmyndigheder, som kan åbne nøddørene fra det sydlige motorvejstunnelrør mod jernbanetunnelrøret.

I materiel hvor lokomotivføreren ikke kan overvåge dørene fra den betjente førerplads, gennemføres en afgangprocedure inden kørslen genoptages.

2.5. **Underretning af RFC**

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

3. **Ledig**

4. **Tømning af tog i en tunnel**

4.1. **Nedbrud**

Ved nedbrud, hvor toget ikke kan køre videre, skal passagererne blive i det nedbrudte tog for at vente på videre befordring.

RFC kan dog beslutte at passagererne skal forlade den pågældende tunnel til fods.

4.2. **Tilladelse til tømning**

Lokomotivføreren indhenter, eventuelt efter anmodning fra den evakueringsansvarlige, tilladelse til tømning af toget hos RFC.

Hvis RFC oplyser, at nogle af nøddørene eller fortovene ikke kan benyttes, skal lokomotivføreren underrette den evakueringsansvarlige om det.

4.3. **Gennemførelse**

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

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

Lokomotivføreren skal blive i toget længst muligt for at sikre kommunikation med RFC og for afbremsning af toget.

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

4.4. **Afslutning**

Lokomotivføreren skal underrette RFC når tømningen er afsluttet.

SIN (Ø)

215 - 15
Instruks 11.4

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

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

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

Lokomotivføreren skal blive i toget længst muligt for at sikre kommunikation med RFC og for afbremsning af toget.

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

5.5. **Ledig**

5.6. **Ledig**

5.7. **Afslutning**

Lokomotivføreren skal underrette RFC når evakueringen er afsluttet.

Uheld i tunneler København H - Peberholm, togpersonalets forhold

1. Definationer

Betegnelsen RFC anvendes her som betegnelse for stationsbestyreren for Københavns Lufthavn Kastrup, placeret i RFC København H, Driftscenter Danmark (DcDk) eller på stationen.

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

Sydhavngadetunnelen, som består af ét rør, ligger i km 2,7 - 4,5. Den nordlige del af Kalvebod station mod København H, ligger i Sydhavngadetunnelen.

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

Kastruptunnelen Godsbanen, som består af ét rør, ligger i km 11,0 -11,3.

Kastruptunnelen Personbanen, som består af ét rør, ligger i km 11,0 - 12,7.

Københavns Lufthavn Kastrup ligger i Kastruptunnelen.

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

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

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

Det er kun politi og redningsmyndigheder, som kan åbne nøddørene fra det sydlige motorvejstunnelrør mod jernbanetunnelrøret.

2. Særlige forholdsregler i en tunnel

2.1. Brand, røgudvikling eller kemikalieudslip

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

4. Tømning af tog i en tunnel**4.1. Nedbrud**

Ved nedbrud, hvor toget ikke kan køre videre, skal passagererne blive i det nedbrudte tog for at vente på videre befordring.

RFC kan dog beslutte at passagererne skal forlade den pågældende tunnel til fods.

4.2. Tilladelse til tømning

Den evakueringsansvarlige indhenter gennem lokomotivføreren, tilladelse til tømning af toget hos RFC.

4.3. Gennemførelse

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

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

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

4.4. Afslutning

Den evakueringsansvarlige skal sikre sig, at

- alle passagerer, der har mulighed for det, har forladt jernbanetunnelen/jernbanetunnelrøret
- alle døre i de benyttede flugtveje, er rigtigt lukkede
- passagerer, der har mulighed for det, er inde i evakueringstoget, hvis der benyttes tog til transport væk fra den pågældende tunnel.

Den evakueringsansvarlige underretter lokomotivføreren om, at tømningen er afsluttet.

SIN (Ø)

221 - 15
Instruks 11.5

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

5.4.4. Afslutning

Den evakueringsansvarlige skal sikre sig, at

- alle passagerer, der har mulighed for det, har forladt jernbanetunnelen/jernbanetunnelrøret

- alle døre i de benyttede flugtveje, er rigtigt lukkede

- passagerer, der har mulighed for det, er inde i evakueringstoget, hvis der benyttes tog til transport væk fra uheldsstedet.

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

5.5. **Ledig**

5.6. **Ledig**

5.7. **Ledig**