



BANEDANMARK

Røde sider

Udgivet:

26.01.2026

- 01.04.1977

Nyt om SR pr. 26.01.2026

Med virkning fra den 26.01.2026 foretages der redaktionelle rettelser på baggrund af udrulningen af ERTMS-signalsystemet på strækning 23, samt nogle redaktionelle rettelser i §§ 1, 2, 11, 17, 25, bilag 5, 8, 9, 10, 11 samt definitioner.

På grund af en fejl blev § 2 punkt 4.1.1. slettet i SR 26-1. Hermed udsendes SR 26-2, der erstatter SR 26-1.

SR

§ 1 Indledning

Punkt 5.

TU-signal fjernes fra oversigten over forkortelser.

§ 11 Automatisk sikrede overkørsler

Plan 1, Punkt 1. og 5.:

Redaktionel rettelse.

§ 17 Mærker

Punkt 17.25 - 26.

Redaktionel rettelse.

§ 25 TU-signaler

I forbindelse med udrulningen af ERTMS-signalsystemet på strækning 23 nedtages TU-signalerne i Horsens. Det er det sidste sted i landet, at disse signaler er opstillet. Derfor gøres § 25 ledig.

§ 45 Hovedtogveje

Punkt 4.1.

Efter Horsens er overgået til ERTMS-signalsystemet, forsvinder det sidste elektromekaniske stationssikringsanlæg. Derfor fjernes punktet omkring "Tilbagetagning af togveje", da de resterende sikringsanlæg automatisk opløser togveje.

Plan 45.6

Redaktionel rettelse.

Bilag 5

Faktuelle rettelser.

Bilag 8

Faktuelle rettelser.

Bilag 9

Faktuelle rettelser.

Bilag 10

Faktuelle rettelser.

Bilag 11

Faktuelle rettelser.

Definitioner

Der er blevet ryddet op i definitioner, så udtryk, begreber og betegnelser, der ikke anvendes længere, er blevet slettet.

Definitionerne på ind-, ud- og forbirangering er blevet præciseret.

Der udsendes følgende version:

SR 26-2

Med venlig hilsen

Banedanmark, Sikkerhedsledelse, Regler & Hændelser
trafikaleregler@bane.dk

Nyt om SIN-L pr. 26.01.2026

Den 26.01.2026 udrulles ERTMS-signalsystemet på strækning 23.

Dette bevirker, at lokale sikkerhedsinstrukser for TIB 23 mellem Aarhus og Vejle fjernes fra SIN-L.

SIN-L

Indholdsfortegnelse

Strækning 23 ændres til Fredericia - Vejle.

Instruks 11.1

Hastigheden for godstog gennem spor 1 og spor 2 er ændret til 60 km/t.

Forholdet har midlertidigt været udgivet i en SSB, men optages nu i det faste regelstof.

Instruks 26.7

Faktuelle rettelser.

Der udsendes følgende version:

SIN-L 26-1

Med venlig hilsen

Banedanmark, Sikkerhedsledelse, Regler & Hændelser
trafikaleregler@bane.dk

Sikkerhedsledelse
20.04.2025
e-mail:
trafikaleregler@bane.dk

Nyt om TIB-G pr. 26.01.2026

Med virkning fra den 26.01.2026 foretages der en række ændringer i TIB-G afledt af udrulningen af ERTMS-signalsystemet på strækning 23.

Dette bevirker, at bremsetabeller for TIB-strækning 23, 24, 33 og 35 ændres.

Signaturoversigt

Efter Horsens, der er sidste station med TU-signaler, er overgået til ERTMS-signalsystemet, fjernes signaturen for TU-signaler i oversigten.

Der udsendes følgende version:

TIB-G 26-1

Med venlig hilsen

Banedanmark, Sikkerhedsledelse, Regler & Hændelser
trafikaleregler@bane.dk

Sikkerhedsledelse
26.01.2026
e-mail:
trafikaleregler@bane.dk

Nyt om SIN-G pr. 26.01.2026

Med virkning fra den 26.01.2026 foretages der rettelser i instruks 2.

SIN-G

Instruks 2

Punkt 2.1.

Faktuelle rettelser.

Der udsendes følgende version:

SIN-G-26-1

Med venlig hilsen

Banedanmark, Sikkerhedsledelse, Regler & Hændelser
trafikaleregler@bane.dk

Sikkerhedsledelse
26.01.2026
e-mail:
trafikaleregler@bane.dk

Nyt om AML pr. 26.01.2026

Med virkning fra den 26.01.2026 foretages følgende rettelser i AML.

AML

Akseltryk/aksellast og metervægt

Punkt 4:

Der er foretaget ændringer i akseltryk og metervægt på strækning 25.

Der udsendes følgende version:

AML-26-1

Med venlig hilsen

Banedanmark, Sikkerhedsledelse, Regler & Hændelser

trafikaleregler@bane.dk

Sikkerhedsledelse
26.01.2026
e-mail:
trafikaleregler@bane.dk

Nyt om ATC-instruks pr. 26.01.2026

Med virkning fra den 26.01.2026 foretages der faktuelle ændringer i ATC-instruks afsnit 9.

ATC-instruks

Afsnit 9

Punkt 1.

Der foretages ændringer i oversigtskortet afledt af udrulningen af ERTMS-signalsystemet på strækning 23.

Der udsendes følgende version:

ATC-instruks 26-1

Med venlig hilsen

Banedanmark, Sikkerhedsledelse, Regler & Hændelser

trafikaleregler@bane.dk

Nyt om SIN-L pr. 09.12.2025

Med virkning fra den 09.12.2025 foretages følgende rettelser i SIN-L.

SIN-L

Instruks 10.5

Instruksen gøres ledig, da lokaltog har fået installeret mobilt DK-STM i deres tog, og togene kører nu med ATC.

Instruks 11.4

Der er udarbejdet en ny instruks 11.4.

Efter etablering af to nye SI-signaler i Vigerslev, er det nu muligt at køre fra et SI-signal til et andet. Derfor optages der en beskrivelse af SI-signalets betydning i togveje med to SI-signaler.

Instruks 30.1

Redaktionelle rettelser.

Der udsendes følgende version:

SINL-25-4

Med venlig hilsen

Banedanmark, Sikkerhedsledelse, Regler & Hændelser
trafikaleregler@bane.dk

Sikkerhedsledelse
05.12.2025
e-mail:
trafikaleregler@bane.dk

Nyt om AML pr. 05.12.2025

Med virkning fra den 05.12.2025 foretages følgende rettelser i AML.

AML

Akseltryk/aksellast og metervægt

Punkt 4:

Der er foretaget ændringer i akseltryk og metervægt på strækning 25.

Der udsendes følgende version:

AML-25-3

Med venlig hilsen

Banedanmark, Sikkerhedsledelse, Regler & Hændelser

trafikaleregler@bane.dk

Nyt om SR pr. 01.12.2025

Med virkning fra den 01.12.2025 foretages der faktuelle rettelser i §§ 11, 17, 34, 36, 45, 55, 63, 73 samt bilag 1.

SR

§ 11 Automatisk sikrede overkørsler

Punkt 2., 3. og 5.:

Redaktionel rettelse.

§ 17 Mærker

Punkt 33.:

Der er i Banedanmark truffet afgørelse om, at spormagneterne til automatisk udkobling af hovedafbryderen i neutralsektionerne ikke længere skal vedligeholdes og derfor fjernes.

Derfor præciseres betydningen af mærke 17.33, at lokomotivføreren har ansvaret for at udkoble hovedafbryderen.

Punkt 39. og 40.:

Redaktionelle rettelser.

Punkt 56.:

Der er i Banedanmark truffet afgørelse om, at spormagneterne til automatisk udkobling af hovedafbryderen i neutralsektionerne ikke længere skal vedligeholdes og derfor fjernes.

Derfor præciseres betydningen af mærke 17.56, at lokomotivføreren har ansvaret for at udkoble hovedafbryderen.

§ 34 Forstyrrelser og arbejder i sikringsanlæg

Punkt 1.1.:

Der tilføjes, at hvis der er brud på linjeblokken, skal der indføres kørsel på af- og tilbagemelding. Indtil der er indført kørsel på af- og tilbagemelding, skal signalgivningen hindres til linjeblokken.

§ 36 Rangering

Punkt 2.1.2.2.:

Det præciseres, at hvis en rangerleder har fået et område at rangere i, er vedkommende alene ansvarlig for, at sporskifterne er i rette stilling.

§ 45 Hovedtogveje

Punkt 2.1.:

Konsekvensrettelse

Punkt 2.2.2.:

Situationerne, der kræver direkte togvejseftersyn, flyttes til punkt 2.3.
Direkte togvejseftersyn.

Punkt 2.3.:

Situationerne, hvor der skal foretages direkte togvejseftersyn, er retteligt flyttet til dette punkt.

Punkt: 4.3.1.:

Det præciseres, at et signal ikke må sættes på stop, hvis lokomotivføreren ikke kan nå at standse foran signalet eller signalerne.

§ 55

Punkt 2.2.:

Efter vinterinstruksen er bortfaldet, er det ikke længere beskrevet, at når der ryddes sne, skal dette ske med forsigtighed ved f.eks. perroner eller parkeret materiel. Derfor optages dette i § 55 omkring snerydningstog.

§ 63

Punkt 2.1.3.:

Det præciseres, at jernbanevirksomheden er ansvarlig for at underrette alle infrastrukturforvaltere, hvis der transporteres usædvanlig transport mellem flere infrastrukturforvaltere. Dvs. at jernbanevirksomheden særskilt skal underrette alle infrastrukturforvaltere på togets kørestrækning, hvis toget befordrer en usædvanlig transport.

§ 73

Punkt 2.1.

Det præciseres, at SR-arbejdslederen skal sikre, at de personer, der deltager i arbejdet, har de nødvendige kompetencer.

Punkt 4.8.1.:

På baggrund af en anbefaling fra havarikommissionen præciseres det hvilket værktøj, der må anvendes, og hvor lang tid en kortvarig sporspærring må vare.

Bilag 1

Konsekvensrettelse.

Der udsendes følgende version:

SR-25-3

Med venlig hilsen

Banedanmark, Sikkerhedsledelse, Regler & Hændelser
trafikaleregler@bane.dk

Nyt om SIN-G pr. 01.12.2025

Med virkning fra den 01.12.2025 foretages der rettelser i instruks 1 og instruks 13.

SIN-G

Instruks 1

Punkt 2.5.2.2.

Det præciseres, at lokomotivføreren skal køre på sigt til næste hovedsignal efter systemgrænsen, for hvilken lokomotivføreren har fået tilladelse til at forbirangere.

Punkt 2.6.

Det præciseres, at ved ud- eller forbirangering af et hjælpetog til et transitionsområde, skal lokomotivføreren underrettes om togets status som hjælpetog, og at det nedbrudte tog holder i transitionsområdet.

Instruks 13

Punkt 3

Der henvises til nye eksempler med togveje, hvor der indgår SI- og SU-signaler.

Punkt 4.1.1. og 4.3.1.

Redaktionel rettelse.

Punkt 4.4.

Der optages 5 nye eksempler på, hvornår et SI- eller SU-signal kan anvendes som dækning for et tog uden virksomt togkontrolanlæg.

Der udsendes følgende version:

SIN-G-25-2

Med venlig hilsen

Banedanmark, Sikkerhedsledelse, Regler & Hændelser
trafikaleregler@bane.dk

Nyt om SR pr. 20.04.2025

Med virkning fra den 20.04.2025 foretages der faktuelle rettelser i bilag 1, 5, 6, 8, og 10.

SR

Bilag 1, 5, 6, 8 og 10

Afledt af ibrugtagningen af ERTMS-signalsystemet på TIB-strækning 29 Lunderskov-Esbjerg og TIB-strækning 30 Bramming-Tønder foretages der enkelte rettelser i SRs afsnit 9.

TIB-strækning 30 ændres til Tønder-Tønder grænse og forbliver under SRs gyldighedsområde. Togekspeditionsstedet "Tønder" ændres fra at være en togfølgestation til et holdested - trinbræt. Togene skal fremføres efter reglerne for arbejdstog.

Der udsendes følgende version:

SR-25-2

Med venlig hilsen

Banedanmark, Kvalitet & Sikkerhed, Regler & Hændelser
trafikaleregler@bane.dk

Nyt om SIN-G pr. 20.04.2025

Med virkning fra den 20.04.2025 foretages der enkelte rettelser i instruks 10, instruks 11 og instruks 17.

SIN-G

Instruks 10

Punkt 3.2.

Med ibrugtagningen af ERTMS-signalsystemet på TIB-strækning 30 fjerner vi også de sidste sikringsanlæg type DSB 1954 med perronapparat (PAPP) i henholdsvis Gredstedbro, Ribe og Tønder.

Det oprindelige punkt 3.2. slettes og øvrige punkter - punkt 3.3. og punkt 3.4. - ændrer punktnummerering.

Instruks 11

Punkt 5.

Illustrationen af SR-mærke 17.47 slettes i punkt 4.

Mærket vil fortsat være optaget i SR § 17.

Instruks 17

Punkt 1.1.

Det præciseres i instruks 17, at instruksen kun gælder for køretøjer, der er udstyret med en GSM-R radio.

Der udsendes følgende version:

SIN-G-25-1

Med venlig hilsen

Banedanmark, Kvalitet & Sikkerhed, Regler & Hændelser
trafikaleregler@bane.dk

Nyt om SIN-L pr. 20.04.2025

Med virkning fra den 20.04.2025 foretages der en række ændringer i SIN-L afledt af udrulningen af ERTMS-signalsystemet på strækning 29 og 30.

Dette bevirker, at alle lokale sikkerhedsinstrukser for TIB-strækning 29 og TIB strækning 30 fjernes fra SIN-L, bortset fra instruks 30.1, der ændres og gælder for Tønder.

SIN-L

Indholdsfortegnelse

Strækning 30 ændres til Tønder T - Tønder Grænse.

Overskriften for Instruks 30.1 er rettet til Tønder T - Niebüll.

Instruks 30.1

Der er udarbejdet en ny instruks for Tønder.

Da ERTMS-signalsystemet ikke udrulles mellem Tønder og landegrænsen, skal togene mellem Niebüll og Tønder køre som arbejdstog. Tønder bliver et trinbræt på fri bane, hvor togene vender og kører tilbage til Niebüll.

Med venlig hilsen

Banedanmark, Kvalitet & Sikkerhed, Regler
& Hændelser

trafikaleregler@bane.dk

Kvalitet & Sikkerhed
20.04.2025
e-mail:
trafikaleregler@bane.dk

Nyt om TIB-G pr. 20.04.2025

Med virkning fra den 20.05.2025 foretages der en række ændringer i TIB-G afledt udrulningen af ERTMS-signalsystemet på strækning 29 og 30.

Dette bevirker, at bremsetabeller for TIB-strækning 29 og 30 ændres.

Der udsendes følgende version:

TIB-G 25-1

Med venlig hilsen

Banedanmark, Kvalitet & Sikkerhed, Regler & Hændelser
trafikaleregler@bane.dk

Nyt om ATC-instruks pr. 20.04.2025

Med virkning fra den 20.04.2025 foretages der faktuelle ændringer i ATC-instruks afsnit 7.3. "Særligt for kørsel med ETCS-anlæg og DK-STM" og afsnit 9.

ATC-instruks

Afsnit 7.3.

Punkt 4.3.:

Der foretages enkelte rettelser i de viste fejlkoder, da selve fejlkoderne ikke vil fremgå af tekstfeltet i førerrumssignalet. Fejlkoderne vil fremgå af fejlkodefeltet. Derudover foretages der enkelte sproglige rettelser.

Punkt 4.3.4

Punktet slettes.

Fejl "*EE224 Uoverensstemmelse mellem hastighed i EVC og havarilog*" vises ikke i førerrumssignalet.

Afsnit 9

Punkt 1.

Der foretages ændringer i oversigtskortet afledt af udrulningen af ERTMS-signalsystemet på strækning 29 og strækning 30.

Der udsendes følgende version:

ATC-instruks-25-1

Med venlig hilsen

Banedanmark, Kvalitet & Sikkerhed, Regler & Hændelser

trafikaleregler@bane.dk

Nyt om SIN-L pr. 29.03.2025

Med virkning fra den 29.03.2025 foretages følgende rettelser i SIN-L.

SIN-L

Indholdsfortegnelse

Overskriften for Instruks 6.3 er rettet til "København Syd".

Instruks 1.9

Der er udarbejdet en ny rangerinstruks for Høje Taastrup.

Pga. ibrugtagning af en ny infrastrukturbanegård på Høje Taastrup station, omskrives den eksisterende instruks 1.9, så der beskrives generelle forhold relevant for almindelig rangering, samt instrukser for infrastrukturbanegården.

Instruks 23.2

Punkt 1.1.:

DV-signal 13 er fjernet fra teksten, da "sporrammepladsen" er nedlagt.

Med venlig hilsen

Banedanmark, Kvalitet & Sikkerhed, Regler & Hændelser
trafikaleregler@bane.dk

Nyt om SR pr. 03.03.2025

Med virkning fra den 03.03.2025 foretages følgende faktuelle rettelser.

SR

§ 3 Personalets kompetence og ansvar

Punkt 5.:

Sproglige og redaktionelle rettelser.

§ 90 Uheld, ulykker og andre sikkerhedsmæssige hændelser

Sproglig rettelse af titel.

Definitioner

Sikkerhedsmæssig hændelse

Definitionen "sikkerhedsmæssig hændelse" ændres til at omfatte enhver uventet begivenhed, der er forbundet med jernbanedrift, og som berører sikkerheden i forhold til jernbanen, personer, ejendom eller miljø.

Der udsendes følgende version:

SR-25-1

Med venlig hilsen

Banedanmark, Kvalitet & Sikkerhed, Regler & Hændelser
trafikaleregler@bane.dk

Nyt om SR pr. 02.12.2024

Med virkning fra den 02.12.2024 foretages følgende faktuelle ændringer i SR §§ 2, 11, 17, 45, 46, 73 og bilag 6.

SR

§ 2 Almindelige bestemmelser

Punkt 8.2.1.

Det gøres klart at situationer, hvor personer færdes uden legitimationskort i forbindelse med akutte opgaver, ikke alene begrænser sig til infrastrukturarbejde, men også andre akut opståede opgaver.

§ 11 Automatisk sikrede overkørsler

Punkt 5.:

Efter TIB-strækning 24 Aarhus H-Aalborg er overgået til ETCS, findes der ikke længere overkørsler på dobbeltsporede strækninger. Derfor fjernes teksten om opstilling af signaler til en overkørsel på dobbeltspor.

§ 17 Mærker

Punkt 29.-32.:

Det tilføjes at mærkerne efterhånden udgår og bliver erstattet af de nye SR-mærker 17.61.-62. "Stop for el-tog".

Punkt 60.:

Der optages et nyt mærke "Systemspænding". Mærket vil gradvis erstatte det nuværende SR-mærke 17.38.

Punkt 61.-62.:

Der optages nye mærker for "Stop for el-tog". Mærkerne vil gradvist erstatte de nuværende SR-mærker 17.29 til 17.32.

§ 45 Hovedtogveje

Punkt 4.2.:

Reglerne for nødopløsning af hovedtogveje har hidtil ikke været nærmere beskrevet bortset fra i tilfælde af faresituationer. Derfor indføres der nu regler, som præciserer, hvornår en nødopløsning af en togvej kan finde sted, såfremt dette ikke sker automatisk.

Punkt 4.3.

Punktnummereringen er ændret.

§ 46 Kørsel ind på, ud af og gennem en station, når signalgivning ikke kan eller må anvendes

Punkt 5.3.

Det præciseres, at brugen af skriftlig udkørseltilladelse kun må finde sted fra togvejsspor, hvor der allerede findes en udkørselstogvej. Reglen er beskrevet i den "sorte SODB" fra 1949, men da man påtænker at udfase denne, optages reglen i SR.

§ 73 Udførelse af infrastrukturarbejde

Punkt 10.

Indtil der udarbejdes tekniske regler for aflåsning af sporskifter, hvor sporskiftedrev og/eller trækstænger ikke er monteret indskærpes det, at sporskifter, der aflåses efter reglen "*Sporskifte, hvor sporskiftedrev og/eller trækstænger ikke er monteret*", ikke må anvendes.

Herved ophører SSB 2024-101 SR § 73. Kørsel i aflåste sporskifter.

Bilag 6 Strækninger, som er udstyret med køreledningsanlæg

Køreledningsanlægget på strækning 5 Roskilde - Holbæk ibrugtages, og derfor ændres skemaet.

Der udsendes følgende version:

SR-24-4

Med venlig hilsen

Banedanmark, Kvalitet & Sikkerhed, Regler & Hændelser

trafikaleregler@bane.dk

Nyt om SIN-L pr. 02.12.2024

Med virkning fra den 02.12.2024 foretages følgende rettelser i SIN-L.

SIN-L

Instruks 1.9

Punkt 2.1. og 3.1.:

Sproglig præcisering.

Instruks 6.3

Titel:

Vigerslev Allé ændres til København Syd.

Punkt 1., 2. og 3.:

Vigerslev Allé ændres til København Syd, og der foretages enkelte sproglige præciseringer.

Instruks 7.1

Punkt 2.1. og 3.1.:

Sproglig præcisering.

Instruks 23.1

Punkt 1.7.1.:

Reglerne for henstående køretøjer på modtagerstationen (K.O.K I/S) slettes fra instruksen.

Punkt 2.3.1.:

Modtagerstationen (K.O.K IS) slettes i oplistningen.

Punkt 3.3.2.:

Reglerne for henstilling af vogne forsynet med faresedler er ændret således, at der kun må henstilles vogne læsset med ikke-antændeligt gods i spor 209 og spor 210.

Plan 9:

Modtagerstationen (K.O.K I/S) slettes på planen.

Instruks 23.2

Punkt 1.1., 1.3., 2.1., :

Sproglig præcisering.

Punkt 2.2.:

Reglerne for rangering fra personbanegården til Gfa slettes, da sporforbindelsen (sporskifte 127) til den gamle "sporrammeplads" er fjernet.

Det oprindelige punkt 2.2.1. slettes og punkt 2.2.2. ændres til punkt 2.2.

Punkt 3.2.:

"Ny vej" ændres til "Pakhusvej".

Punkt 4.:

Spor H3 (efter sporskifte K1) er tildelt Beredskab Banedanmark, som øvespor. Henstilling af køretøjer i spor H3 må kun ske efter tilladelse fra Beredskab Banedanmark.

Plan 1:

"Sporrammepladsen" og sporskifte 127 slettes fra planen.

Plan 2:

Spor H3 er tilføjet planen.

Plan 4:

"Ny vej" ændres til "Pakhusvej" på planen.

Instruks 23.7

Punkt 1.4.:

Den højst tilladte hastighed på 10 km/t ændres, så den gælder for sporene 401-404.

Der udsendes følgende version:

SINL-24-3

Med venlig hilsen

Banedanmark, Kvalitet & Sikkerhed, Regler & Hændelser
trafikaleregler@bane.dk

Nyt om AML pr. 30.09.2024

Med virkning fra den 30.09.2024 foretages der en faktisk rettelse af skemaet på side 9.

Det er desuden første version af AML, hvori vi siger et endeligt farvel til de trafikale regler på papir. For 10 år siden stoppede Banedanmark med at udsende papirversioner af de trafikale regler, og indtil nu har reglernes typografiske opsætning fortsat faciliteret det.

Fremover udgives hvert regelsæt med et versionsnummer. Rettelser i den enkelte version markeres med en rettestreg og suppleres med en forklaring på dette forsideblad.

AML

Akseltryk/aksellast og metervægt

Punkt 4.:

Strækning 880 rettes til "København Syd - Hellerup".

Der udsendes følgende version:

AML-24-1

Med venlig hilsen

Banedanmark, Kvalitet & Sikkerhed, Regler & Hændelser
trafikaleregler@bane.dk

Nyt om ATC-instruks pr. 02.09.2024

Med virkning fra den 02.09.2024 foretages der tilføjelser til ATC-instruks afsnit 7.3. "Særligt for kørsel med ETCS-anlæg og DK-STM".

ATC-instruks

Afsnit 7.3.

Punkt 4.1.:

Det har ikke tidligere været klart, hvor mange gange en lokomotivfører har skulle forsøge at genindkoble togkontrolanlægget efter fejl, der er opstået under kørslen. Det er nu præciseret i sidste afsnit, at lokomotivføreren én gang skal forsøge at genindkoble togkontrolanlægget efter ankomst til den efterfølgende togfølgestation.

Der er endvidere foretaget en række sproglige rettelser.

Punkt 4.3.:

Der er indarbejdet nye bestemmelser for, hvordan der skal forholdes, når fejlmeddelelse "FF510", "FF511", "FF512" og "EE224" vises i fejlmeddelelsesfeltet i førerrumssignalet.

Bestemmelserne har tidligere været beskrevet i en SSB, men optages nu i ATC-instruks.

Der udsendes følgende version:

ATC-instruks-24-2

Med venlig hilsen

Banedanmark, Kvalitet & Sikkerhed, Regler & Hændelser

trafikaleregler@bane.dk

Nyt om SR pr. 20.08.2024

Med virkning fra den 20.08.2024 foretages følgende faktuelle ændringer i SR § 7, bilag 8 og bilag 10.

Ændringerne er hovedsageligt afledt af ibrugtagningen af ERTMS-signalsystemet på strækning 24.

SR

§ 7 Forsignalering af hovedsignaler

Punkt 4.

Signalaspektet "Kør Igennem" vist med blinklys i et U- og AM-signal slettes i skemaerne.

Bilag 8 Strækninger med linjeblok, fjernstyring mv.

TIB-strækning 24 er ændret i skemaet.

Bilag 10 Stedlig dækning af sporspærringer på den fri bane. Kørselsrestriktioner for arbejdskøretøjer

TIB-strækning 24 er ændret i skemaet.

Der udsendes følgende version:

SR-24-3

Med venlig hilsen

Banedanmark, Kvalitet & Sikkerhed, Regler & Hændelser
trafikaleregler@bane.dk

Nyt om SR pr. 27.07.2024

Med virkning fra den 27.07.2024 foretages der en række faktuelle ændringer i SR §§ 1, 2, 3, 45, 70, 75 samt bilag 5, 8, 9 og 10.

Ændringerne er hovedsageligt afledt af ibrugtagningen af ERTMS-signalsystemet på strækning 24, 25 og 52.

SR

§ 1 Indledning

Punkt 5.:

“FKI - fjernbanens kørestrømsinstruks” slettes på listen over forkortelser. I stedet henvises der nu bare til kørestrømsinstrukserne, som en fællesbetegnelse for de forskellige instrukser til de forskellige typer af køreledningsanlæg.

§ 2 Almindelige bestemmelser

Punkt 2.2.4.3.:

Det oprindelige punkt 2.2.4.3. “Ubetjent station” udgår afledt af ibrugtagningen af ERTMS-signalsystemet på strækning 24.

Ellidshøj er den sidste togfølgestation på det danske jernbanenet, der i dele af og hele døgn har anvendt betjeningsformen “ubetjent station”.

Ellidshøj har eksisteret siden 1872 og har i mere en 150 år fungeret som togfølgestation på banestrækningen mellem Skørping-Aalborg. Ellidshøj nedlægges den 27.07.2024 kl. 00:00.

Punkt 2.2.4.4.:

Det oprindelige punkt 2.2.4.5. “Angivelser i TIB” falder til punkt 2.2.4.4. og “ubetjent” slettes i oplistningen.

§ 3 Personalets kompetencer og ansvar

Punkt 7.1.1.

“Ubetjent station” slettes i oplistningen.

§ 45 Hovedtogveje

Punkt 3.3.:

“Ubetjent” slettes i oplistningen.

§ 70 Generelle forhold vedrørende infrastrukturarbejder

Punkt 4.2.:

Henvisningen til "FKI" og "SKI" ændres til "kørestrømsinstrukserne" for at imødekomme øvrige instrukser for de forskellige typer af køreledningsanlæg.

Punkt 2.2.:

Henvisningen til "FKI" og "SKI" ændres til "kørestrømsinstrukserne" for at imødekomme øvrige instrukser for de forskellige typer af køreledningsanlæg.

Bilag 5, 8, 9, og 10

Bilagene ændres afledt af ibrugtagningen af ERTMS-signalsystemet på strækning 24, 25 og 52.

Definitioner

Ubetjent station:

"Ubetjent" slettes i definitionsafsnittet

Der udsendes følgende version:

SR-24-2

Med venlig hilsen

Banedanmark, Kvalitet & Sikkerhed, Regler & Hændelser
trafikaleregler@bane.dk

Nyt om SIN-L pr. 27.07.2024

Med virkning fra den 27.07.2024 foretages der en række ændringer i SIN-L afledt udrulningen af ERTMS-signalsystemet på strækning 24, 25 og 52.

Dette bevirker, at alle lokale sikkerhedsinstrukser for TIB-strækning 24, 25 og 52 fjernes fra SIN-L.

Udover fjernelsen af TIB-strækningerne 24, 25 og 52, er der ikke lavet andre ændringer i SIN-L.

Nyt om ATC-instruks pr. 27.07.2024

Med virkning fra den 27.07.2024 foretages der en faktuel ændring i ATC-instruks afsnit 9, afledt af udrulningen af ERTMS-signalsystemet på strækning 24, 25 og 52.

Det er desuden første version af ATC-instruks, hvori vi siger et endeligt farvel til de trafikale regler på papir. For 10 år siden stoppede Banedanmark med at udsende papirversioner af de trafikale regler, og indtil nu har reglernes typografiske opsætning fortsat faciliteret det.

Fremover udgives hvert regelsæt med et versionsnummer. Rettelser i den enkelte version markeres med en rettestreg og suppleres med en forklaring på dette forsideblad.

ATC-instruks

Oversigt over strækninger med ATC, ATC-togstop og ATC-retning

Oversigtskortet ændres afledt af udrulningen af ERTMS-signalsystemet på strækning 24, 25 og 52.

Der udsendes følgende version:

ATC-instruks-24-1

Med venlig hilsen

Banedanmark, Kvalitet & Sikkerhed, Regler & Hændelser

trafikaleregler@bane.dk

Nyt om SR pr. 01.07.2024

Med virkning fra den 01.07.2024 foretages der en række faktuelle præciseringer i SR §§ 2, 3, 12, 17, 45, 52, 89 og 90. Der foretages endvidere justeringer i definitionerne "Kørsel med stationsafstand", "Sikkerhedsmelding" og "Trafikal regelansvarlig".

Det er desuden første version af SR, hvori vi siger et endeligt farvel til de trafikale regler på papir. For 10 år siden stoppede Banedanmark med at udsende papirversioner af de trafikale regler, og indtil nu har reglernes typografiske opsætning fortsat faciliteret det.

Fremover udgives hvert regelsæt med et versionsnummer. Rettelser i den enkelte version markeres med en rettestreg og suppleres med en forklaring på dette forsideblad.

SR

Udgivelse:

Med LOV nr 756 af 13/06/2023 er de trafikale sikkerhedsregler ikke længere en del af jernbaneloven. Trafikale sikkerhedsregler reguleres i stedet af internationale forordninger. Henvielse til jernbaneloven slettes derfor i SR.

§ 2 Almindelige bestemmelser

Punkt 8.2.1.:

Det har været en smule uklart hvornår det har været tilladt, at færdes tættere end fire meter på nærmeste jernbaneskinne i områder, hvor der normalt ikke er offentlig adgang, uden at være i besiddelse af et gyldigt legitimationskort eller certifikat.

Det er præciseret ved at bestemmelsen omkring ledsagelse er flyttet op i punkt 8.2.1. Det oprindelige punkt 8.2.3. falder til punkt 8.2.2.

§ 3 Personalets kompetencer og ansvar

Punkt 2.:

Med overgangen til selvforvaltning af trafikale sikkerhedsregler skrives Trafikstyrelsen ud af bestemmelsen.

§ 12 Signaler på tog og køretøjer

Punkt 1.1.:

Det præciseres at nedblænding skal anvendes af hensyn til modkørende tog, ved rangering og når det er krævet i SIN.

§ 17 Mærker

Punkt 39. - 40.:

Mærkerne for privatejet infrastruktur har hidtil kun været optaget to steder i SIN, selvom mærket findes på et utal af stationer.

Derfor optages mærkerne nu i SR, som SR-mærke 17.39 "Privatejet infrastruktur begynder" og SR-mærke 17.40 "Privatejet infrastruktur ender", og fjernes ligeledes i SIN.

§ 45 Hovedtogveje

Punkt 2.4.:

På baggrund af en række hændelser præciseres det nu, at stationsbestyreren forud for der foretages signalgivning Signal "Stop og ryk frem", skal sikre, at det også ved meldinger sikres, at sporet er eller må formodes at være frit.

§ 52 Banestrækningens hastighed

Punkt 4.2.3.2.:

Det præciseres at opstilling af standsignaler henholdsvis udlægning af La-baliser også kan undlades, hvis en midlertidig hastighedsnedsættelse ligger mellem første sporskifte efter et SI-signal og det efterfølgende hovedsignal.

§ 89 Togenes ekstraordinære standsning. Nedbrudte tog og hjælpetog

Punkt 1.2.:

Begrebet "tømning" slettes.

Tømning har været anvendt i SR som begreb i mere end et årti uden en egentlig forklaring. Det tager vi nu konsekvensen af og fjerner det helt fra SR og SIN.

Der har været tvivl om forskellen på en tømning og en evakuering i relation til SR. Det slås nu entydigt fast, at der altid er tale om evakuering, når et tog holder helt eller delvist udenfor en perron og derfor kun må ske efter tilladelse fra stationsbestyreren, medmindre der er tale om livstruende situationer.

§ 90 Uheld, ulykker og sikkerhedsmæssige hændelser

Punkt 1.3.2.:

Se § 89.

Definitioner**Kørsel med stationsafstand:**

Kørsel med stationsafstand i et transitionsområde er tilføjet definitionen.

Sikkerhedsmelding:

Definitionen tilrettes i overensstemmelse med SR § 32.

Trafikal regelansvarlig:

Definitionen tilrettes i overensstemmelse med SR § 3.

Der udsendes følgende version:

SR-24-1

Med venlig hilsen

Banedanmark, Kvalitet & Sikkerhed, Regler & Hændelser
trafikaleregler@bane.dk

Nyt om SIN-L pr. 01.07.2024

Med virkning fra den 01.07.2024 foretages der en række faktuelle præciseringer i SIN-L instruks 1.4, 1.5, 6.1, 6.2, 10.1, 11.1, 11.3 og 23.7. Der foretages endvidere rettelser i instrukserne 7.1, 23.1 og 29,4.

Det er desuden første version af SINL, hvori vi siger et endeligt farvel til de trafikale regler på papir. For 10 år siden stoppede Banedanmark med at udsende papirversioner af de trafikale regler, og indtil nu har reglernes typografiske opsætning fortsat faciliteret det.

Fremover udgives hvert regelsæt med et versionsnummer. Rettelser i den enkelte version markeres med en rettestreg og suppleres med en forklaring på dette forsideblad.

SIN-L

Udgivelse:

Faktuel præcisering.

Instruks 1.4

Punkt 4.1.:

Faktuel præcisering.

Instruks 1.5

Punkt 2. - 6.:

Begrebet "tømning" slettes.

Tømning har været anvendt i SR og SIN som begreb i mere end et årti uden en egentlig forklaring. Det tager vi nu konsekvensen af og fjerner det fuldt og helt fra de trafikale regler, da der har været tvivl om forskellen på en tømning og en evakuering i relation til sikkerhedsbestemmelserne.

Det slås nu entydigt fast, at der altid er tale om evakuering, når et tog holder helt eller delvist udenfor en perron, og derfor kun må ske efter tilladelse fra stationsbestyreren, medmindre der er tale om livstruende situationer.

Der er desuden foretaget en række redaktionelle præciseringer i teksterne.

Punkt 7.1.:

Det præciseres at stationsbestyreren ved alarmering om uheld med et godstog skal sikre, at togets vognliste viderefremidles til politiets indsatsleder eller kommandostade (KST).

Der er desuden foretaget en række redaktionelle præciseringer i teksten.

Instruks 6.1

Punkt 2.4.:

Der er tilføjet et nyt punkt 2.4. om indskrænket fritrumsprofil.

Instruks 6.2

Punkt 2.2.:

Faktuel præcisering.

Punkt 4.:

Se instruks 1.5.

Instruks 7.1

Der er tilføjet en ny instruks 7.1, der fastsætter regler for kørsel og infrastrukturarbejder mellem Østerport og Svanemøllen.

Instruks 10.1

Punkt 1.:

På Nær er sporbenævnelserne mellem København H-Østerport ændret i overensstemmelse med de sporbenævnelser, der anvendes på S-banen.

Endvidere er "FC Øst" ændret til "TCC Øst" afledt af ibrugtagningen af CBTC på S-banen.

Punkt 2.:

Se instruks 1.5.

Endvidere er "trafiklederen i TCC Øst" tilføjet i instruks afledt af ibrugtagningen af CBTC på S-banen.

Punkt 3.2.:

Se instruks 1.5.

Punkt 4.:

Se instruks 1.5.

Endvidere er "trafiklederen" tilføjet i instruks afledt af ibrugtagningen af CBTC på S-banen.

Punkt 5.:

Se instruks 1.5.

Punkt 6.:

Se instruks 1.5.

Punkt 8.1.:

Se instruks 1.5.

Endvidere er "trafiklederen i TCC Øst" tilføjet i instruksen afledt af ibrugtagningen af CBTC på S-banen.

Instruks 11.1

Punkt 2.:

Teksten for tunnelafstand for henholdsvis Sydhavnsgadetunnelen og Øresundstunnelen er nu præciseret, så den dels fremstår typografisk som øvrige lignede bestemmelser i SR, og så er tunnelafstanden endvidere justeret, så den er akkurat i forhold til de fysiske rammer i infrastrukturen.

Instruks 11.3

Punkt 4.1.:

Se instruks 1.5.

Punkt 4.1.1.:

Se instruks 1.5.

Punkt 4.1.3.:

Se instruks 1.5.

Punkt 4.1.3.1.:

Se instruks 1.5.

Punkt 5.2.1.:

Se instruks 1.5.

Instruks 23.1

Punkt 1.1.:

Mærkerne for privatejet infrastruktur har hidtil kun været optaget to steder i SIN, selvom mærkerne findes på et antal af stationer.

Derfor optages mærkerne nu i SR, som SR-mærke 17.39 "Privatejet infrastruktur begynder" og SR-mærke 17.40 "Privatejet infrastruktur ender", og fjernes ligeledes i SIN.

Punkt 1.6.:

Faktuel præcisering.

Punkt 1.7.:

Det oprindelige punkt 2.5.1. flyttes op som et nyt punkt 1.7. og der tilføjes et forbud mod henstilling af køretøjer over brandvejen i spor 220, spor 230 og spor 310.

Punkt 3.

Der tilføjes et nyt punkt 3. omhandlende særlige regler for sporgruppe 200.

De særlige regler gældende for sporgruppe 200 omhandler primært områdets indretning med SCADA-anlæg, personer der færdes i området og henstilling af farligt gods.

Instruks 23.7

Punkt 1.1.:

Mærkerne for privatejet infrastruktur har hidtil kun været optaget to steder i SIN, selvom mærkerne findes på et utal af stationer.

Derfor optages mærkerne nu i SR, som SR-mærke 17.39 "Privatejet infrastruktur begynder" og SR-mærke 17.40 "Privatejet infrastruktur ender", og fjernes ligeledes i SIN.

Instruks 29.4

Punkt 1.2.2.:

Der tilføjes et nyt punkt 1.2.2., der beskriver et nyt ISPS havnesikringsanlæg, herunder rangerlederens ansvar i forbindelse med rangerbevægelser igennem dette.

Punkt 2.4.:

Der tilføjes et nyt punkt 2.4., der beskriver rangerlederens ansvar i forbindelse med rangering i spor H11 og spor H12.

Rangerlederen skal, inden der indledes en rangerbevægelse frem mod sporstopperen, sikre, at der ikke er opstillet en læsserampe bagved sporstopperen, og at læsserampen i givet fald fjernes før rangerbevægelsen genoptages.

Punkt 3.1.:

Ved passage af overkørsler sikret ved tavler mod vej skal vejtrafikken standses ved anvendelse af SR-signal 18.8 "Stop for vejtrafik".

Det tilføjes at SR-signal 18.8 "Stop for vejtrafik" må undlades, hvis rangerlederen kan konstatere at havnesikringsanlægget spærrer for vejtrafikken.

Plan 2:

Planen er ændret.

Der udsendes følgende version:

SINL-24-1

Med venlig hilsen

Banedanmark, Kvalitet & Sikkerhed, Regler & Hændelser
trafikaleregler@bane.dk

Nyt om SR pr. 31.07.2023

Med virkning fra den 31.07.2023 foretages der en del større og mindre ændringer i SR. De væsentligste ændringer foretages i §§ 3, 32 36 og 73.

Der foretages desuden en række faktuelle ændringer i bilagene afledt af Signalprogrammets udrulning på TIB-strækning 6 og 31/35.

SR:

§ 3, punkt 9.1.2.

Det oprindelige punkt "Betjening" slettes og derfor rykkes "Personalets udkig" op som et nyt punkt 9.1.2.

Kravet om at fremføringspersonalet skal have kendskab til den trækraftenhed der betjenes, er reguleret af BEK nr. 1212 af 20/11/2017 "Bekendtgørelse om certificering af lokomotivførere".

§ 3, punkt 9.2.4.

Det oprindelige punkt "Lokomotivføreren som rangerleder" rykkes ned som et nyt punkt 11.1.1.

§ 6, punkt 6.

Signal nr. 6.6.1. "Kør igennem" slettes fuldt og helt afledt af udrulningen af CBTC på S-banen.

§ 32, punkt 1.

Første afsnit "*En aftale, melding eller underretning med jernbanesikkerhedsmæssigt indhold benævnes sikkerhedsmelding*" ændres til "*Al kommunikation af betydning for jernbanesikkerheden benævnes sikkerhedsmeldinger*".

Det har vist sig at være nødvendigt at tydeliggøre, at al kommunikation der udveksles, hvori der indgår jernbanesikkerhedsmæssigt indhold er at betegne, som sikkerhedsmeldinger. Sikkerhedsmeldinger begrænser sig altså ikke kun til aftaler, meldinger eller underretninger.

§ 36, rangering

Eksemplerne på hvad der kan anvendes til at identificere et rangertræk, ændres til også at omfatte f.eks. "tognummer".

Teksten omkring hvad aftalen forud for en rangerbevægelse skal indeholde er ændret, så det endnu tydeligere fremgår, at aftalen, udover rangering fra punkt "a" til punkt "b", også kan omfatte rangering i et aftalt område.

Det præciseres at rangertræk uden yderligere tilladelse fra stationsbestyreren må passere signaler, der viser "Signalet annulleret" jf. § 8, når rangertilladelsen foreligger. Signalets betydning forbliver i øvrigt uændret.

Hvis et rangertræk under en rangerbevægelse skal passere et eller flere hoved- eller DV-signaler i stopstilling, skal det nu entydigt fremgå af den mundtlige rangertilladelse. Følgende tilføjes meldingen "*Signal(erne) (betegnelse) må passeres i (signalaspekt)*" jf. §§ 6 eller 8.

Der åbnes nu op for, at rangerlederen ikke behøver at være placeret så mest muligt af rangervejen kan overskues under en rangerbevægelse, såfremt der befinder sig en lokomotivfører, der betjener trækraftenheden fra en førerplads i spidsen af rangertrækket og lokomotivføreren er instrueret i den rangerbevægelse der skal udføres. Rangerlederen befinder sig således andet steds, end hvor mest muligt af rangervejen kan overskues, men varetager fortsat det fulde ansvar for rangerbevægelsen.

Ovenstående er identisk med bestemmelserne for rangering i det trafikale regelsæt ORF.

Begrebet "medgivet rangerleder" skrives ud af SR komplekset og derfor flyttes relevante bestemmelser fra det oprindelige punkt 4. op under punkt 2.3. "Rangerpersonalets forhold". Der foretages desuden mindre konsekvensrettelser afledt af ovenstående.

På baggrund af konkrete hændelser fjernes muligheden for anvendelse af kontroltone fra SR. Således bibeholdes kun muligheden for kontroltale.

§ 45, punkt 6

Forbuddet mod at tage et tog ind på en station, så længe et andet togs ekspedition foregår over en perronovergang i dets togvej bortfalder. På Banedanmarks infrastruktur finder reglen ikke længere anvendelse. Hos de infrastrukturforvaltere, hvor bestemmelsen fortsat finder anvendelse, optages dette i eget trafikalt regelsæt.

§ 62, strækninger med faste ATC-anlæg

Det præciseres, at det er op til de fem forreste vogne, der må stilles i G-bremse uanset toglængde og togvægt.

§ 73, udførelse af infrastrukturarbejder

Det tydeliggøres at rømning i forbindelse med arbejde med vagtpost ikke må finde sted over trafikerede spor, medmindre sporet er spærret.

Skemaerne for aflåsning af sporskifter i forbindelse med infrastrukturarbejde ændres, så skemaets første del "*Sikringsteknisk personale skaber kunstig kontrol i én stilling.*" kun finder anvendelse ved fejlretning.

Der indarbejdes en ny bestemmelse om, at nøgler, der er anvendt til aflåsning af et sporskifte, der ikke er centralsikret, kun må udleveres efter aftale med den trafikale driftsansvarlige.

For Banedanmark gælder det, at der er udarbejdet særlige interne processer for på hvilke betingelser nøglerne må udleveres.

Bilag 3, 5, 6, 8, 9, 10

Der foretages faktuelle ændringer afledt af udrulningen af CBTC på S-banen og den videre udrulning af ERTMS på TIB-strækning 31/35.

Der udsendes følgende rettelsesblade til SR:

3053 - 3080

Med venlig hilsen

Banedanmark, Kvalitet & Sikkerhed, Trafikal Sikkerhed

trafikaleregler@bane.dk

Nyt om SR og SIN pr. 23.05.2022

Med virkning fra den 23.05.2022 foretages der ændringer i SR og SIN. De væsentligste ændringer er foretaget i "kørestrømsparagrafferne" i SR samt i de paragraffer, der omhandler arbejdskøretøjer og kørsel med arbejdskøretøjer.

En række af ændringerne er beskrevet nedenstående. Derudover foretages enkelte præciseringer og rettelser.

SR:

§2 punkt 6.2.2., §71 punkt 5.6.1.1. samt SIN-G instruks 5

Begrebet "Behovstog" blev indarbejdet for en del år siden, men er aldrig blevet anvendt, og fjernes derfor igen.

§ 3 punkt 8.2. holdleder kørestrøm

Ved revisionen af §§ 37, 75 og 85 om kørestrøm, har der vist sig et behov for at beskrive rollen holdleder kørestrøm, som derfor optages i § 3 samt i definitioner.

§ 6 I-signal med retningsviser

I forbindelse med implementeringen af CBTC på S-banen er I-signal forsynet med retningsviser bortfaldet, og signalet fjernes derfor fra § 6.

§ 8 punkt 2

Det har hidtil ikke været beskrevet, hvordan man skulle forholde sig ved rangering i forbindelse med et VU-signal i stilling "Forbikørsel forbudt". Det er nu indarbejdet.

§ 17 mærkerne 17.33. og 17.56. "Hovedafbryder ud" hhv. mærkerne 17.34. og 17.57. "Hovedafbryder ind"

Betydningen af mærke 17.33. og 17.56. "Hovedafbryder ud" præciseres, så det tydeligere fremgår, at ved passage af mærket "Hovedafbryder ud" skal lokomotivføreren sikre, at hovedafbryderen på elektriske køretøjer er koblet ud.

Tilsvarende præciseres betydningen af mærke 17.34. og 17.57. "Hovedafbryder ind", så det fremgår, at hovedafbryderen kan kobles ind, når mærket er passeret.

§§ 37, 75 og 85 Kørestrøm

Alle tre paragraffer er revideret og der er i den forbindelse foretaget en række justeringer af de anvendte fagudtryk. Derudover er paragrafferne gennemgået ud fra et trafikalt perspektiv, så de tydeligere beskriver de forhold som har betydning i forbindelse med trafikken afvikling og ved kørestrømafbrydelser. Der er ikke foretaget egentlige regelændringer.

§ 53 punkt 5.2.1.2. Underretning om "Rettelse til La"

Der gives mulighed for, at lokomotivføreren kan underrettes om bortfald af forhold i La hhv. "Rettelse til La", når stationsbestyreren vurderer det hensigtsmæssigt, og ikke kun når toget holder stille.

§ 71 Arbejds- og placeringskørsel

I forbindelse med revisionen af § 78 (beskrevet nedenstående) er der i tilslutning hertil foretaget en del justeringer i § 71. Generelt rettes paragraffen i overensstemmelse med, at en række forhold i dag skal fremgå af det enkelte køretøjs godkendelse og betjeningsvejledning samt materielejerens driftsinstruktioner.

§ 71 punkt 5.1. Sammenkobling

Reglen ændres, så der i samme oprangering må forekomme flere arbejdende arbejdskøretøjer, når det er tilladt jf. de enkelte køretøjers betjeningsvejledninger og driftsinstruktioner.

§ 71 punkt 5.3. Bremseseddel

Bremseseddel skal udstedes ved kørsel på den fri bane, når det er krævet i det enkelte arbejdskøretøjs driftsinstruktion samt jf. bestemmelserne i § 62.

§ 71 punkt 5.4. Af- og påsætning af arbejdskøretøjer

Det præciseres, at af- og påsætning af arbejdskøretøjer skal ske så tæt på arbejdsstedet som muligt.

§ 78 Arbejdskøretøjer

Hele paragraffen er revideret. Der er foretaget en række ændringer, så de anvendte fagudtryk er i overensstemmelse med de nugældende bekendtgørelser mv. på området. Samtidig er en del punkter i paragraffen bortfaldet, da de omhandlende forhold som skal fremgå af det enkelte køretøjs betjeningsvejledning samt materielejerens driftsinstruktioner.

§ 78 punkt 2. Attest

Attestbegrebet fastholdes, da attesten er en i anvendelsesbetingelse i forhold til flere sikringsanlæg, men kravet om, at det skal være en fysisk attest i førerrummet, bortfalder. Det skal i stedet fremgå af det enkelte køretøjs anvendelsesbetingelser samt betjeningsvejledning, om køretøjet opfylder kravet for at have attest.

§ 78 punkt 3.1. Anvendelsesbetingelser

Begreberne "Overensstemmelseserklæring" og "Ibrugtagningstilladelse" bortfalder og erstattes af anvendelsesbetingelser. Det er den enkelte fører og eventuelle rangerlederes ansvar, at kende til anvendelsesbetingelserne for de benyttede køretøjer.

§ 90 punkterne 1., 1.3.3. og 1.3.4. Uheld, ulykker og sikkerhedsmæssige hændelser

Reglerne i § 90 har hidtil primært omfattet egentlige uheld og ulykker. Det har ikke været præcist beskrevet, hvordan mindre hændelser, der involverer politi og/eller redningsberedskab, skulle håndteres. Denne beskrivelse er nu inkluderet

Dette omfatter f.eks. de situationer, hvor politiet anmoder om kørsel med forsigtighed (kørsel med skærpet udkig) eller kortvarigt anmoder om standsning af trafikken på grund af et eller andet forhold. Det fungerer normalt uproblematisk at etablere "hændelsen", mens det i nogle situationer har været uklart og enkelte gange direkte problematisk, at få afsluttet hændelsen på sikker vis og genetableret den normale drift. Det præciseres nu, hvordan disse situationer, der involverer politi og/eller redningsberedskab skal håndteres. Dermed skal alle hændelser følge samme procedure for afslutning.

Endvidere rettes "beredskab" konsekvent til "redningsberedskab". Redningsberedskab optages samtidig i definitioner.

§ 90 punkt 3.1. Stationsbestyrerens forhold

Der har forekommet nogle situationer, hvor der ikke er tilkaldt fejlretningspersonale til eftersyn efter uheld og hændelser, som kan have påvirket infrastrukturen.

Reglerne præciseres nu, så det ved alle uheld eller hændelser, der antages at være forårsaget af infrastrukturens tilstand (spor, banelegeme, sikrings- og kørestrømsanlæg samt øvrig infrastruktur), eller hvor uheldet eller hændelsen har eller blot kan tænkes at have medført skader på infrastrukturen, fremgår at stationsbestyreren skal sikre, tilkaldelse af teknisk fejlretningspersonale.

§ 90 punkt 4.2. Sporanlæg

Da der forekommer en del sporskifter, der er forsynet med elektriske drev, men som ikke er centralsikrede, præciseres det, at ved afsporing i et elektrisk sporskifte, skal der altid tilkaldes sikringsteknisk - foruden sporteknisk - fejlretningspersonale til undersøgelse af sporskiftet og området omkring afsporingsstedet.

Afsnit 10. Definitioner

Der optages en række nye definitioner, det omfatter: "Afløbssko", "Brovagt", "Certifikat", "Driftsinstruktion", "Elektriske sporskifter", "Endestation", "Evakueringsansvarlig", "Holdleder", "Neutralsektion" samt "Redningsberedskab".

SIN-G:

Instruks 13 Tog uden virksomt togkontrolanlæg

Der gives mulighed for, at stationsbestyreren ved selvsyn kan konstatere, at et tog, der er omfattet af bestemmelserne i instruksen, er ankommet og holder stille, og stationsbestyreren dermed ikke behøver at indhente melding fra lokomotivføreren.

Der udsendes følgende rettelsesblade til SR:

2938 - 2995

Der udsendes følgende rettelsesblade til SIN-G:

108 - 113

Der udsendes følgende rettelsesblade til SIN-L:

553 - 561

Med venlig hilsen
Trafikal Sikkerhed
trafikaleregler@bane.dk

Nyt om SIN-G pr. 13.05.2024

Med virkning fra den 13.05.2024 foretages der en enkelt præcisering i instruks 1 samt mindre redaktionelle rettelser i instruks 4 og instruks 17.

Desuden er dette første version af SIN-G, hvori vi siger et endeligt farvel til de trafikale regler på papir. For 10 år siden stoppede Banedanmark med at udsende papirversioner af de trafikale regler, og indtil nu har reglernes typografiske opsætning fortsat faciliteret det.

Fremover udgives hvert regelsæt med et versionsnummer. Rettelser i den enkelte version markeres med en rettestreg og suppleres med en forklaring på dette forsideblad.

SIN-G

Instruks 1

Punkt 4.1.:

Det præciseres, at det ikke er nødvendigt at spærre på begge sider af systemgrænsen, hvis spærningen i transitionsområdet kun omfatter sporet mellem rangergrænsen og stationsgrænsen. Her finder de generelle bestemmelser fra SR § 73 punkt 4.2.1.2. anvendelse.

Punkt 4.2., 4.3. og 4.4.:

Der er foretaget mindre redaktionelle rettelser.

Instruks 4

Punkt 2.3.:

Det oprindelige punkt 2.3. "Åbent afsnit" bortfalder og punkt 2.4. ændres til punkt 2.3.

Efter ibrugtagningen af ETCS på strækning 6 mellem (Ringsted)-(Vigerslev) og den deraf afledte indførelse af regelsættet ORF, anvendes begrebet "Åbent afsnit" ikke længere i SR og supplerende bestemmelser.

Instruks 17

Punkt 2.2.2.:

Bestemmelse omkring, at toglederen kan foretage nødafregistrering fjernes, idet det ikke er muligt for toglederen med de nuværende GSM-R radioterminaler.

Der udsendes følgende version:

SIN-G-24-1

Med venlig hilsen

Banedanmark, Kvalitet & Sikkerhed, Regler & Hændelser
trafikaleregler@bane.dk

Nyt om ATC-instruks pr. 01.04.2024

Med virkning fra den 01.04.2024 foretages der en række ændringer i ATC-instruks.

Den primære ændring i ATC-instruks består i, at afsnit 7.3 omkring betjening og kørsel med køretøjer med indbygget ETCS-anlæg og DK-STM fuldt og helt udtages af ATC-instruks. Den enkelte jernbanevirksomhed er derfor ansvarlig for, at instruere for det eller de typer af DK-STM-anlæg jernbanevirksomheden anvender.

Baggrunden herfor skal findes i, at der i dag findes mange forskellige leverandører og dermed også valg af forskellige løsninger omkring anvendelse og betjening af førerrumssignalet, indenfor overordnede standarder og krav.

Der foretages desuden en række redaktionelle ændringer igennem hele ATC-instruks.

Tilbage i ATC-instruks er herefter, sammen med bestemmelserne i SR, de grundlæggende sikkerhedsregler for kørsel med ATC samt betjeningsforholdene for det konventionelle ATC-anlæg og førerrumssignal.



Nyt om SR og SIN pr. 30.08.2021

Med virkning fra den 30.08.2021 foretages en række større ændringer i SIN-L, nærmere bestemt de instrukser der gælder for kørsel på Storebæltsforbindelsen, strækningen fra København H/Hvidovre Fjern til Københavns Lufthavn Kastrup, samt "Ny bane" (Vigerslev - Ringsted).

Der er endvidere optaget en ny SIN-G instruks 4 omhandlende de generelle forhold, der gør sig gældende ved kørsler i tunneler og sporområder med lodrette vægge.

SR:

§ 3 punkt 10.1.1., samt SR § 32 punkt 2.1.

Rettelserne i §§ 3 og 32 er primært konsekvensrettelser afledt af bortskaffelsen af det ultimative radiokrav, som hidtil har været gældende ved passage af Storebæltsforbindelsen, og som fortsat gør sig gældende på Øresundsforbindelsen.

SIN-G:

Instruks 4.

SIN-G instruks 4 er en ny instruks, der samler de generelle regler, som er fælles for kørsel i tunneler og sporområder med lodrette vægge.

SIN-L instruks 1.4 har hidtil indeholdt en regel om, at tog, som på grund af fejl ikke havde virksom togradio, ikke måtte afgå fra Korsør henholdsvis Nyborg mod Sprogø. Dette krav er ikke længere gældende, og der forholdes alene som anført i SR § 32. Krav om virksom radio er dog fortsat gældende for kørsel fra Københavns Lufthavn Kastrup mod Sverige.

SIN-L:

Instruks 1.4, 1.5, 1.6, 6.2, 11.1 samt 11.3.

Rettelserne i SIN-L er afledte ændringer af den revision der har været af instrukserne gældende for Storebæltsforbindelsen, "Ny bane" samt TIB-strækning 11. Alle generelle bestemmelser for kørsel i tunneler, er nu samlet i SIN-G instruks 4. Det har samtidig skabt mulighed for at foretage en større revision af SIN-L instrukserne for de pågældende strækninger.

Der udsendes følgende rettelsesblade til SR:

2919 - 2923

Der udsendes følgende rettelsesblade til SIN-G:

99 - 107

Der udsendes følgende rettelsesblade til SIN-L:

495 - 522

Med venlig hilsen

Trafikale Regler

trafikaleregler@bane.dk



Nyt om SR, SIN og ATC-instruks pr. 02.03.2020

Med virkning fra den 02.03.2020 foretages en række mindre ændringer og præciseringer i SR, SIN-G, SIN-L og ATC-instruks, hvor de væsentligste er nævnt nedenstående.

SR:

§ 1 punkt 5. Forkortelser samt SR § 17 mærkerne 17.50., 17.51. 17.53.-17.55.

De nye signalsystemer på både fjernbanen og S-banen er nu i drift en række steder og derfor ikke længere fremtidige, men idriftværende systemer.

Der er derfor også foretaget en præcisering af mærkerne relateret til enten CBTC eller ETCSs betydning, da mærkerne dels kan have betydning i forbindelse med transitionsområder, og dels fortsat kan en have betydning på strækninger, som indtil videre kun er forberedt til et af de nye signalsystemer.

§ 52 punkt 1.2. Strækningshastighed

På strækninger med faste togkontrolanlæg kan den tilladte hastighed være op til 180 km/t. gældende for alle typer af tog og ikke som hidtil kun være gældende for lette togsæt. Det gælder eksempelvis på strækningen Vigerslev-Ringsted.

§ 52 punkt 6.2.1.1. Signalgivning til spor hvor hastigheden er ændret

Det præciseres, at det er den stationsbestyrer som foretager signalgivning til et spor, hvor hastigheden er ændret, som skal foretage eventuel underretning til lokomotivføreren om forhold, som ikke er i orden, eksempelvis manglende omkobling af signaler eller manglende opstilling af standsignaler for hastighedsnedsættelse. Forholdet har i en periode været fastslået i SR SSB 131-2019.

§ 90 punkt 1.3.3. og punkt 1.3.4. Stationsbestyreren og toglederens forhold

I forbindelse med tilladelse til genoptagelse af driften i spor, hvor trafikken har været indstillet på grund af beredskabet og/eller politiets arbejde (uheld og ulykke mv.), er det fastslået, at toglederen i Driftscenter Danmark skal videregive denne melding til den aktuelle stationsbestyrer. Trafik har

ønsket, at denne melding også kan udveksles mellem toglederen i Driftscenter Danmark, og toglederen i Trafikkontrolcenter S-bane.

Reglen justeres derfor, så meldingen kan udveksles mellem de to togledere, således at toglederen i Trafikkontrolcenter S-bane kan give stationsbestyreren på S-banen tilladelse til genoptagelse af trafikken, når tilladelse er modtaget fra toglederen i Driftscenter Danmark. For alle øvrige strækninger gælder fortsat, at det alene er toglederen i Driftscenter Danmark, som giver tilladelsen til den aktuelle stationsbestyrer.

Afsnit 10. Definitioner

Der optages en række nye definitioner, primært rettet mod de nye signalsystemer. Det omfatter; "ORF", "ORS", "CBTC", "Systemgrænse", "Trafikleder" og "Transitionsområde".

SIN-G:

Instruks 1 Bestemmelser for kørsel og infrastrukturarbejder i sporområder mellem SR og ORF (transitionsområder)

Efter en periode med kørsel og infrastrukturarbejder efter denne instruks, er der foretaget nogle mindre justeringer af instruksens.

Enkelte forhold, herunder betydningen af SR-mærker, er flyttet til SR, ligesom nogle af definitionerne, som har været optaget i instruksens, er flyttet til SRs definitioner.

Endelig fastslås, at underretning om en hastighedsnedsættelse i transitionsområdet kun kan bekendtgøres gennem TIB eller La, og dermed ikke gennem "Rettelse til La". Det betyder, at ved en akut opstået hastighedsnedsættelse, skal stationsbestyreren/trafiklederen altid foretage mundtlig underretning af lokomotivføreren.

Instruks 16 La og "Rettelse til La. Retningslinjer for optagelse af forhold

På stationer som grænser op til strækninger med vekselsporsdrift, er der ofte behov for angivelse af spornummer på stationen, for tydeligt at beskrive i La eller "Rettelse til La" hvor et forhold er beliggende. Det præciseres derfor, at i forbindelse med forhold på stationer, som grænser op til strækninger med vekselsporsdrift, og hvor der er flere gennemgående og/eller gennemkørselsspor, at der også optages "spornummer" til angivelse af, hvor forholdet er beliggende.

SIN-L:

Instruks 2.1. Rødby Færges Rangering

Da der ikke længere forekommer overførsel af køretøjer med færges, fjernes alle bestemmelser om rangering til og fra færges.

Instrukserne 23.1. Fredericia. Rangering og 23.7. Aarhus H og Aarhus Østhavn. Rangering

Banedanmark driver og vedligeholder ikke længere C-kanaler. Anvendelse af C-kanaler fjernes derfor fra instrukserne.

ATC-instruks:

Afsnit 3.3. punkt 1.1.

Reglerne for, hvornår et udkoblet mobilt ATC-anlæg skal forsøges genindkoblet, når der har været kørt på en strækning uden fast togkontrolanlæg, har været lidt forskellige, afhængig af, hvad årsagen til udkoblingen har været.

Det fastslås derfor nu, at der altid, når der er foretaget udkobling af det mobile togkontrolanlæg på en strækning uden fast togkontrolanlæg, skal standses foran I- eller VI-signalet, og foretages genindkobling, inden der køres ind på en station, som er udstyret med fast togkontrolanlæg.

Afsnit 7.1. punkt 1.4. og punkt 3.2. Systemskiftet på Øresundsforbindelsen

I forbindelse med kørsel fra svensk til dansk systemdel med køretøjer udstyret med ETCS og STM, vil skiftet til dansk system ske umiddelbart ved passage af U-signalet og ikke som hidtil ca. 270 meter senere. Teksten er derfor justeret, så skiftet skal være sket senest 270 meter efter U-signalet. I den modsatte køreretning fra dansk systemdel mod svensk systemdel er der ingen ændringer.

Der udsendes følgende rettelsesblade til SR:

2854 - 2878

Der udsendes følgende rettelsesblade til SIN-G:

76 - 85

Der udsendes følgende rettelsesblade til SIN-L:

413 - 427

Der udsendes følgende rettelsesblade til ATC-instruks:

163 - 167

SR SSB 131-2019 ophæves, da alle omhandlende forhold er optaget i SR og ATC-instruks.

Med venlig hilsen

Trafikale Regler

trafikaleregler@bane.dk



Nyt om SR pr. 01.11.2019

Kortvarige sporspærringer

Efter hændelsen mellem Skodsborg og Klampenborg, den 14. november 2017, blev der indført nogle begrænsninger for anvendelsen af kortvarige sporspærringer. Disse begrænsninger blev bekendtgjort gennem en Supplerende Sikkerhedsbestemmelse. På baggrund af undersøgelserne efter hændelsen samt undersøgelse af to yderligere hændelser er det besluttet, at de midlertidige begrænsninger skal indarbejdes som permanente regler i SR.

Det betyder, at der altid skal anvendes kortslutningsstrop, samt at kortvarige sporspærringer ikke må anvendes i spor som ikke er udstyret med sporisolationer til togdetektering. Dog tillades kortvarige sporspærringer anvendt i spor uden sporisolation til togdetektering, når der stedligt kan indkobles "kunstig besættelse".

Nedenfor er anført de væsentligste ændringer i SR. Derudover er der foretaget nogle mindre præciseringer og ændring af faktuelle forhold.

SR § 1 punkt 2. m.fl. Supplerende Sikkerhedsbestemmelser

Da betegnelsen "Supplerende Sikkerhedsbestemmelser" også er besluttet anvendt i forhold til regelsættene ORF og ORS ændres betegnelsen for så vidt angår Supplerende Sikkerhedsbestemmelser relateret kun til SR til "SR SSB".

SR § 3 punkt 12.1. m.fl. Sikkerhedskoordinator

Den hidtidige betegnelse "SR-koordinator" ændres til sikkerhedskoordinator, da rollen også har opgaver relateret til regelsættene ORF og ORS.

SR § 73 punkt 4.7.1.2. Sikkerhedsmelding ved ophævelse af sporspærring

De faste meldinger for ophævelse af sporspærring opdeles i meldinger for, når der ikke er køretøjer i sporet og når der fortsat er køretøjer i sporet, efter ophævelse af sporspærringen

SR § 73 punkt 4.8.1. Betingelser for anvendelse af kortvarige sporspæringer

Det fastslås, at anvendelse af kortvarige sporspæringer kun må ske i spor med sporisolationer til togdetektering samt i spor uden sporisolationer til togdetektering, hvor der kan indkobles "kunstig besættelse".

SR § 73 punkt 4.8.2.1. Stedlig dækning ved kortvarig sporspærring

Det præciseres, at i spor med sporisolationer til togdetektering skal der altid anvendes kortslutningsstrop, samt i spor uden sporisolation til togdetektering skal der anvendes "kunstig besættelse".

SR § 73 punkt 6.9. Arbejde med vagtpost

Det indarbejdes, at når det ikke forud er vurderet og fremgår af jernbanesikkerhedsplanen, skal SR-arbejdslederen notere hastighed og udsigtslængde i log- og fejlretningsbogen.

Der udsendes følgende rettelsesblade til SR:

2829 - 2853

Med venlig hilsen

Trafikale Regler

trafikaleregler@bane.dk



Nyt om SIN pr. 30.07.2018

SIN-G instruks 10, "Fjernstyrede stationer. Udvendig betjening"

Instruksens punkt 1.1. har indeholdt omtale af stopknappen placeret bag en glasrude i det udvendige betjeningsskab. En vurdering af stopknappens funktion har imidlertid konkluderet, at der ikke er kendte tilfælde, hvor knappen har afværget en ulykke. Derfor er knappen nu blændet og ude af funktion i alle udvendige betjeningskabe.

Omtale af stopknappen i instruksens er derfor bortfaldet.

Instruks 8.0, "Kørsel på S-baner"

Instruksens punkt 4.7.1.2.1., "Midlertidig hastighedsnedsættelse på stationer", har hidtil indeholdt en regel om, at det faste HKT-anlæg i forbindelse med en midlertidig hastighedsnedsættelse altid skulle omkobles til at sende "LA 30". Dette skyldes et gammelt HKT-kodningsforhold, som efterhånden er rettet på langt de fleste stationer.

Det betyder, at der nu på samtlige S-banens stationer (undtagen København H og Østerport) kan etableres midlertidige hastighedsnedsættelser på 30, 50 eller 70 km/t, og at de faste HKT-anlæg tilsvarende må omkobles til at sende "LA 30", "LA 50" henholdsvis "LA 70".

Reglen bliver således, når bortses fra København H og Østerport, identisk med den tilsvarende regel for midlertidige hastighedsnedsættelser på den fri bane i punkt 4.7.1.2.2.

Der udsendes følgende rettelsesblade til SIN-L:

301 - 303

Med venlig hilsen

Trafikale Regler

jernbanesikkerhed@bane.dk



Nyt om ATC-instruks, SR og SIN-L pr. 05.02.2018

ATC-instruks

De første køretøjer med indbygget mobilt ETCS-anlæg og DK-STM er nu klar til at blive sat i drift. Betjening og reglerne for anvendelse af ETCS-anlæg og DK-STM indarbejdes derfor i ATC-instruks, primært i et nyt afsnit 7.3.

Køretøjer med mobilt ETCS-anlæg og DK-STM sidestilles med køretøjer med mobilt ATC-anlæg. Derfor er alle regler i den samlede ATC-instruks også gældende for køretøjer med mobilt ETCS-anlæg og DK-STM, bortset fra de punkter, hvor det i afsnit 7.3.specifikt er nævnt, at der gælder afvigende betjeningsregler.

Alle trafikale regler, som er gældende for køretøjer med mobilt ATC-anlæg, gælder også for køretøjer med mobilt ETCS-anlæg og DK-STM.

For stationsbestyreren gælder, at lokomotivføreren kan melde en fejlkode med et foranstillet P, som hidrører fra ETCS-anlægget med eller uden en tilhørende ATC-fejlkode jf. afsnit 7.3, punkt 6.6. Denne fejlkode med et foranstillet P skal meldes videre efter de samme regler som gælder for ATC-fejlkoder.

SR § 2 punkt 4.2.2.

I forbindelse med indarbejdelsen af kørsel med mobile ETCS-anlæg og DK-STM i ATC-instruks foretages nogle mindre justeringer i punkt 4.2.2. om togkontrolanlæg.

SR afsnit 10 Definitioner

Supplerende Sikkerhedsbestemmelser (SSB) og Trafikcirkulærer indarbejdes i definitionsafsnittet.

SR og SIN-L instruks 8.0

Driftscenter Hovedstad ændres til den nye betegnelse Trafikkontrolcenter S-bane (TKC-S). Det præciseres, at S-banen forsynes med 1650 volt jævnspænding.

SR og SIN-L

Endelig foretages nogle mindre justeringer og rettelse af stavfejl mv.

Der udsendes følgende rettelsesblade til ATC-instruks:

55 - 159

Der udsendes følgende rettelsesblade til SR:

2798 - 2806

Der udsendes følgende rettelsesblade til SIN-L:

280 - 285

Med venlig hilsen

Trafikale regler

jernbanesikkerhed@bane.dk



Nyt om SR og SIN pr. 01.10.2017

SR § 64

Pr. 01.10.2017 tages et nyt system til håndtering af oplysninger om farligt gods (RID) i brug i Banedanmark.

Systemet betyder blandt andet, at det fremover er toglederen i Driftscenter Danmark, som skal modtage vognlister fra de jernbanevirksomheder, som befordrer farligt gods. Dette indebærer, at stationsbestyreren til enhver tid kan søge oplysninger om farligt gods i kørende tog i en database hos toglederen.

For jernbanevirksomheden betyder ændringen i § 64 blandt andet også, at der indføres et system for kvittering og klarmelding af tog, som det kendes fra SR § 63 vedrørende transport af UT - nemlig, at toget ikke kan meldes klar til lokomotivføreren, før jernbanevirksomheden har modtaget en kvittering for modtagelse af vognlister fra toglederen.

SIN-L instruks 1.4 og 11.1

Da vognlister fremover findes i en database hos toglederen, konsekvensrettes instrukserne for Storebælts- og Øresundsforbindelserne, således at det fremgår, at det er i databasen - og ikke hos jernbanevirksomheden - stationsbestyreren skal indhente oplysninger om farligt gods i påkommende tilfælde.

Trafikcirkulære 35/2017 ophæves.

Der udsendes følgende rettelsesblade til SR:

2794 - 2797

Der udsendes følgende rettelsesblade til SIN-L:

271 - 274

Med venlig hilsen

Trafikale regler

jernbanesikkerhed@bane.dk



Nyt om SR og SIN pr. 04.09.2017

Der udsendes hermed rettelselser til SR, SIN-G samt SIN-L. De væsentligste rettelselser er nævnt herunder.

SR

§§ 3, 90 samt definitioner: Togleder, alarmering

Begrebet togleder anvendes i både Driftscenter Danmark og i Driftscenter Hovedstad, hvilket efter skærpelsen af reglerne for frigivning af spor efter en politi- eller beredskabsindsats har givet anledning til fortolkningsproblemer.

Med rettelsen defineres begge funktioner tydeligt.

I § 90 tydeliggøres også kravet om, at stationsbestyreren altid skal underrettes, hvis der tilkaldes politi eller beredskab i forbindelse med uheld, ulykker eller andre sikkerhedsmæssige forhold ved eller på jernbanen. Det gælder også, hvis for eksempel personalet i et tog får kendskab til, at en passager har foretaget alarmering.

Bilag

Strækning 3 Nykøbing F-Gedser fjernes fra alle bilag, da hele strækningen, som nævnt under SIN-L, nu er udlejet til "Bevaringsforeningen Gedser Remise".

SIN-G

Instruks 10. Udvendig betjening

Banedanmark Teknik har besluttet at fjerne alle transportable låsebolte fra de udvendige betjeningskabe på landets stationer. Låseboltene er af en type, som ikke længere må anvendes, og de erstattes ikke af nye.

Derfor er omtalen af transportable låsebolte fjernet. Forholdet medfører også en enkelt konsekvensændring i SRs definitionsafsnit.

SIN-L

Instruks 1.5 og 1.6: Storebælt

Der foretages nogle mindre justeringer, som blandt andet sikrer, at evakueringstog kan afsendes uden politiets forbindelsesofficer, hvis politiet vælger at bruge denne ressource andre steder.

Instruks 1.8: Odense, kørsel med veteran tog

Reglerne for kørsel med veteran tog uden automatisk virkende trykluftbremse på havnebanen lempes en smule for at give Danmarks Jernbanemuseum bedre muligheder for at køre med museets materiel - også i fremtiden.

Instruks 1.13: Omlægning af tog mellem strækning 1 og 26

Instruksen er ny, men følger principperne fra den eksisterende instruks 1.2. vedrørende omlægning af tog ad en anden banestrækning end den køreplanlagte. Instruksen gør det lettere i påkommende tilfælde at omlægge tog i "trekanten" Snoghøj-Taulov-Fredericia uden at skulle vente på, at der udsendes toganmeldelser for omlægningen.

Instruks 2.2 og 2.6, Nykøbing F og "Gedserbanen"

Banedanmark har besluttet at udleje hele strækningen mellem Nykøbing F og Gedser ("Gedserbanen") til foreningen "Bevaringsforeningen Gedser Remise" - og ikke som nu kun delstrækningen syd for Væggerløse.

Derfor udgår instruks 3.1 og erstattes af en ny instruks 2.6, idet instruksen nummereres efter Nykøbing F's placering på strækning 2.

I instruks 2.2 er afsnit 2.4.2. justeret for at afspejle bestemmelserne i den nye instruks 2.6.

Instruks 23.1., Fredericia rangering

Der optages et mærke, som markerer grænsen mellem Banedanmarks og DSBs infrastruktur, og samtidig fastsættes det, at instruksen ikke gælder på infrastruktur ejet af DSB. Mærket, som er udført med blå kant og blå skrift, findes også flere andre steder i landet og vil blive optaget i de relevante instrukser, når lejlighed byder sig.

Der er desuden foretaget nogle mindre justeringer vedrørende rangertilladelser fra P-risten.

Instruks 26.7.: Godstog Padborg-Maschen

Det har igennem et stykke tid været tilladt at køre med tog på op til 835 meter mellem Padborg og Maschen og ikke kun 650 meter, som hidtil beskrevet. Denne bestemmelse er nu ajourført.

Der udsendes følgende rettelsesblade til SR:

2784 - 2793

Der udsendes følgende rettelsesblade til SIN-G:

48 - 58

Der udsendes følgende rettelsesblade til SIN-L:

253 - 270

Med venlig hilsen

Trafikale regler

jernbanesikkerhed@bane.dk



Nyt om SR pr. 19.06.2017

§ 2 - Sporets trafikale status

Det har været et stort ønske fra flere at få optaget regler om spor under anlæg i SR, ligesom det har været ønsket at få regelsat muligheden for i en periode at tage spor ud af drift som "arbejdsspor" blandt andet for at få en mere fleksibel anvendelse af jernbanesikkerhedsbestemmelserne i disse spor.

Med denne rettelse får spor herefter status af enten

- Spor under anlæg
- Trafikeret spor
- Arbejdsspor eller
- Lukket spor

Spor under anlæg har hidtil udelukkende været perifert beskrevet i SODB Anlægsbestemmelser punkt 7.5.2., men ikke i SR.

I rettelsen slås det fast, at spor under anlæg (p.t. for eksempel den nye bane København-Ringsted) ikke er omfattet af SR, men at sikkerhedsreglerne for arbejde og kørsel på disse spor fastsættes af den, som er ansvarlig for projektet. Meget populært sagt er der tale om en byggeplads og ikke om en jernbane.

Disse spor er også kendetegnet ved, at de ikke tidligere har været en del af jernbanenettet, og efter igangsættelsen af Signalprogrammet med tilhørende nye regelsæt, er det usandsynligt, at SR nogensinde bliver gældende på kommende anlæg - dog er det naturligvis sådan, at hvor spor under anlæg har forbindelse eller på anden måde har grænseflade til eksisterende spor, er SR gældende.

Arbejdsspor er spor, som netop er en del af jernbanenettet - men som i en længere periode udelukkende skal anvendes til infrastrukturarbejde, for eksempel i forbindelse med en større sporombygning.

Det har været overvejet, om disse spor kunne få samme status som spor under anlæg. Den store forskel er imidlertid, at spor, som er en del af jernbanenettet, allerede har grænseflader til det omkringliggende samfund, (for eksempel brugere af overkørsler, overgange, stationer m.v.), der fortsat vil betragte sporet som en jernbane.

Vi har derfor i forslaget valgt at lade arbejde i arbejdsspor være omfattet af SRs bestemmelser for "særligt arbejde". Ved "særligt arbejde" er det i forvejen karakteren af arbejdet, som afgør graden af anvendelse af jernbanesikkerhedsbestemmelserne.

Lukket spor er spor, som mere eller mindre permanent er taget ud af drift, og hvor der altså ikke foregår infrastrukturarbejde i den anledning. Lukket spor er i øjeblikket benævnt "ikke trafikeret spor".

Trafikeret spor er herefter alle andre spor, og altså også spor, som i en kortere periode - ganske som nu - spærres for infrastrukturarbejde, uden at de af den grund bliver til arbejdsspor.

Bestemmelserne i rettelsen til § 2, som beskrevet herover, medfører en række mindre konsekvensrettelser i §§ 72 og 73 og i afsnit 10, Definitioner.

§ 73 - Rangering i spærret spor

Der er foretaget nogle mindre præciseringer i formuleringerne vedrørende rangering til, på og fra spærret spor, ligesom begrebet arbejdsbevægelse, som i praksis har eksisteret i flere år, optages.

Der udsendes følgende rettelsesblade til SR:

2767 - 2783

Med venlig hilsen

Trafikale regler

jernbanesikkerhed@bane.dk



Nyt om SR, SIN og ATC-instruks pr. 01.05.2017

Der udsendes hermed rettelselser til SR, SIN og ATC-instruks. De fleste - men ikke alle - rettelselser er affødt af udfasningen af den analoge strækingsradio. En del sider er desuden medtaget i rettelsen, fordi vi har benyttet lejligheden til at rette "Trafik- og Byggestyrelsen" til den nuværende betegnelse, "Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen".

SR

§ 17, Mærker

Mærkerne 17.39. og 17.40., "Skift radiokanal", bortfalder.

§ 32 m.fl.

Begrebet "strækingsradio" erstattes i flere paragraffer af ordet "radio", som i Afsnit 10, "Definitioner" er defineret således: "*Ved kommunikation mellem stationsbestyrer og henholdsvis lokomotivførere, rangerleder eller førere af arbejdskøretøj forstås ved radio GSM-R. I øvrige relationer forstås enhver form for radio.*"

§ 45 punkt 4.2.1., "Signaler på stop"

Det præciseres, hvad underretningen til lokomotivføreren skal indeholde, når et signal ændres fra en kør- til en stopstilling.

SIN-G

Instruks 17

Instruksen omdøbes fra "Strækingsradio" til "GSM-R", idet alle afsnit om den analoge radio bortfalder. Der er i øvrigt ingen nye eller ændrede regler, men punktnummereringen ændres naturligvis.

Instruks 19

Der er foretaget en redaktionel rettelse, idet en bestemmelse om mobiltelefon, som allerede var dækket af SR, er slettet.

SIN-L

Flere instrukser

Rettelserne er i hovedsagen udløst af, at ordet "strækingsradio" ændres til "radio". Desuden er nævnelse af en specifik radiokanal bortfaldet flere steder. Hvor der fortsat er omtalt C-kanaler, skyldes dette, at disse fortsat

er til rådighed for udstyr, som kan anvende dem.

ATC-instruks

Flertallet af de betydende rettelser skyldes bortfald af den analoge strækingsradio. Der er endvidere foretaget en række redaktionelle og typografiske ændringer.

Der udsendes følgende rettelserblade til SR:

2738 - 2765

Der udsendes følgende rettelserblade til SIN-G:

42 - 47

Der udsendes følgende rettelserblade til SIN-L:

238 - 249

Der udsendes følgende rettelserblade til ATC-instruks:

33 - 53

Med venlig hilsen

Trafikale regler

jernbanesikkerhed@bane.dk



Nyt om SIN-L pr. 18.04.2017

Storebælt og Øresund - instruks 1.4. og 11.1.

De generelle sikkerhedsinstrukser for kørsel i tunnelerne har indeholdt en bestemmelse om, at der skulle være gennemgang i hele toget, og at dette kun undtagelsesvist kunne fraviges.

Med planmæssig kørsel med sammenkoblede MG-togsæt er det ikke længere "undtagelsesvist", at der ikke kan etableres gennemgang i disse tog, hvorfor formuleringen ændres. Der skal fortsat være gennemgang, når det er muligt, og togpersonale i alle togdele, når der ikke er gennemgang.

Østerport - instruks 10.2. og 8.0.

Instruks 10.2. har hidtil været gældende for både Østerport Fjern og Østerport Nær, hvilket ikke er i overensstemmelse med instruksens nummerering.

Der har kun været ganske få forhold vedrørende Østerport Nær i instruksen, og disse flyttes nu til et nyt punkt 9. i instruks 8.0. Det drejer sig om regler for rangering til og fra spor 16.

Samtidig foretages en del mindre rettelser - primært sletninger - af forhold, som ikke længere er aktuelle på Østerport Fjern.

Instruks 10.2. er herefter udelukkende gældende for Østerport Fjern.

Helgoland - instruks 10.4.

Bestemmelsen om, at der skal tændes brandgult lys fra kommandoposten, når der er givet tilladelse til rangering i stationens sydende, bortfalder, da den ikke længere er tidssvarende.

Herning - instruks 33.2.

Der foretages en faktuel rettelser om placering og udstyr ved perronovergange.

Der udsendes følgende rettelsesblade til SIN-L:

230 - 237

Med venlig hilsen

Trafikale regler

jernbanesikkerhed@bane.dk



Nyt om SR og SIN pr. 09.01.2017

I forbindelse med den begyndende brug af GSM-R-radio ved rangering har der vist sig nogle tekniske udfordringer omkring brugen af kontroltone. Nogle af udfordringerne lader sig ikke umiddelbart løse, da designet af radioen er baseret på nogle europæiske normer, som skal følges. Der åbnes derfor mulighed for, at der kan anvendes et nyt begreb, "kontroltale", til erstatning for anvendelsen af en teknisk kontroltone.

Kontroltale, hidtil benævnt som "talende kontroltone", har i en årrække være optaget i SIN og anvendt ved rangering i Padborg med tyske lokomotiver, som ikke var udstyret med en radio med mulighed for anvendelse af kontroltone. I forbindelse med indførelsen af regler for anvendelse af kontroltale i SR, har vi også skelet til de svenske og tyske regler.

De øvrige væsentligste rettelser er nævnt nedenstående.

SR:

§ 2, punkt 5.3. Kørsel med skærpet udikig

Teksten er justeret, så det tydeligere fremgår, at stationsbestyreren kan angive den maksimale hastighed, toget må fremføres med, men at det i øvrigt er lokomotivføreren, som skal vurdere, hvilken hastighed toget bør fremføres med på baggrund af de oplysninger, som er modtaget fra stationsbestyreren.

§ 3, punkt 9.2.7. Plovfører

Funktionen plovfører har hidtil alene været nævnt i § 55 og har ikke været beskrevet i § 3 om personalets kompetencer og ansvar, hvilket den er nu. Samtidig er der foretaget en mindre justering i definitionsafsnittet (afsnit 10) om plovfører.

§ 3, punkt 11. Rangerpersonale

Det præciseres, på baggrund af nogle spørgsmål efter rettelsen den 15.08.2016, at når lokomotivføreren er rangerleder, så omfatter infrastrukturkendskab til en given banestrækning også lokalkendskab til at udføre rangerbevægelser i områder omfattet af sikringsanlæg på banestrækningens stationer, *som naturligt udføres i forbindelse med gods- og passagerkørsel*. Tilføjelsen har afsæt i § 2 stk. 4 i Bekendtgørelse om certificering af lokomotivførere nr. 1378 af 22/11/2016, "Lokomotivførere, der har et B-certifikat, kan udføre begrænsede og tilhørende funktioner,

herunder rangering, som naturligt udføres i forbindelse med gods- eller passagerkørsel.”

§ 11, punkt 3. ”Overkørslen sikret” henholdsvis ”Overkørslen betinget sikret”

Efter den store gennemgang og rettelse af § 11, som vi foretog i 2015, er der alligevel enkelte forhold, som kan præciseres yderligere. I punkt 3 betydning 4 justeres teksten, så den kun omfatter det aktuelt viste signal. Der er ikke tale om en regelændring, men alene en præcisering af den gældende regel.

§ 12, nyt punkt 1.3. Kendingsignal

Det indarbejdes, at hvis det under kørslen konstateres, at toget har defekt kendingsignal, skal lokomotivføreren nedsætte hastigheden til maks. 40 km/t. Hidtil har der ikke været regler for kørsel med defekt kendingsignal, og derfor har toget i princippet skulle meldes nedbrudt, hvis der ikke kunne vises korrekt kendingsignal. Reglen giver fortsat ikke mulighed for at afgå fra udgangsstationen med defekt kendingsignal.

§ 34, punkt 1.1. Aflysning af signalgivning

Reglerne for aflysning af signalgivning har hidtil kun omfattet centralsikring. Imidlertid omfatter definitionen centralsikring alene stationssikringsanlæg, og derfor har der ikke været regler for aflysning af linjeblokanlæg. Det er der rådet bod på nu, ligesom det også indarbejdes, at aflysning af togeveje også kan omfatte aflysning af rangertogveje (jf. § 44). Der er samtidig foretaget enkelte justeringer i § 47, punkt 5.1. omkring aflysning af signalgivning, da reglerne nu er samlet i § 34.

§ 36, punkt 4.2. Rangering med radio

Der tilføjes mulighed for anvendelse af ”talende kontroltone”, benævnt ”kontroltale” i stedet for teknisk kontroltone.

I forbindelse med indførelsen af GSM-R har det vist sig, at ”teknisk” kontroltone, som hidtil har været et krav, kun vanskeligt eller slet ikke kan anvendes i forbindelse med de nye radioer med GSM-R.

Nogle typer radio kan indkoble en kontroltone, men denne har ikke samme funktionalitet som den hidtil kendte og åbner for nogle nye problemstillinger, da kun den ene part - den som har indkoblet den, dvs. rangerlederen - kan bryde ind ved en faresituation. Andre af de tilgængelige radioer med GSM-R har slet ikke funktionaliteten.

§ 52, punkt 6.2. Signalgivning til spor hvor hastigheden ændres

Overskriften er ændret, da reglerne nu omfatter alle forhold, hvor hastigheden ændres og ikke alene gælder ved etablering af en hastighedsnedsættelse.

Der har været et antal tilfælde, hvor en hastighedsnedsættelse ophæves, eller hvor en hastighedsnedsættelse ændres til en anden hastighedsnedsættelse, hvor der ikke er foretaget det fornødne med hensyn til primært omkobling af signaler (hastighedsviser, udskiftning af hastighedstavle mv.).

Fremadrettet skal det kontrolleres i samme omfang, når en hastighedsnedsættelse ophæves, som når den etableres, at signaler, togkontrolanlæg mv. er omkøbt korrekt, samt at standsignaler er korrekt ændret eller nedtaget.

§ 73, Udførelse af infrastrukturarbejder

Vi har valgt at omstrukturere store dele af paragraffen, da den hidtidige struktur har givet anledning til nogle tvivlsspørgsmål. Hovedformålet har været at adskille de regler, der gælder i områder omfattet af sikringsanlæg og de regler, der gælder i området udenfor sikringsanlægget.

Det har samtidig været ønsket, at det tydeligere fremgår, hvilke regler som gælder i forbindelse med kortvarige sporspærringer.

Der er ikke foretaget egentlige regelændringer, udover nogle få i skemaerne om aflåsning af sporskifter, som er nævnt nedenstående.

§ 73, punkt 10, Kørsel i aflåste sporskifter

Blandt andet i forbindelse med indførelsen af de første delelementer af Signalprogrammet har der været situationer, hvor teksterne i skemaet ikke har været fuldt dækkende. Hidtil har arbejder med sporskifter ofte været begrundet i selve sporskifterne, men i forbindelse med indførelsen af Signalprogrammet, vil der være situationer, hvor sporskifter i forskelligt omfang skal aflåses og oplåses efter SRs regler, mens Signalprogrammet arbejder, da der endnu ikke er skiftet til det nye signalsystem og de nye trafikale regler. Teksterne i skemaerne skulle nu i bedre omfang kunne favne, at det er sikringsanlægget (det nye eller det gamle), der arbejdes i og ikke i sporskifterne som sådan.

§ 90, punkt 1.3.3. og nyt punkt 1.3.4. Stationsbestyreren og toglederens forhold

Toglederen indarbejdes med en rolle i forbindelse med hændelser, som involverer eksterne parter (politi, redningsberedskab mv.).

Inden driften genoptages i spor, hvor trafikken har været indstillet på grund af uheld eller ulykke, skal stationsbestyreren ved melding fra toglederen sikre, at redningsmateriel og personer er fjernet fra sporet. Toglederen skal på sin side have meldingen fra politi/beredskab samt fra undersøgelsesvagten, hvis denne er på stedet.

Det præciseres, at ved hændelser, som involverer politi og/eller redningsberedskab, må meldinger med sikkerhedsmæssigt indhold kun udveksles af den stationsbestyrer, som har den pågældende banestrækning som sit ansvarsområde.

Tilsvarende præciseres, at kun den togleder som har pågældende område som sit ansvarsområde må udveksle meldinger i forbindelse med hændelsen.

Præciseringerne, ikke mindst mere præcise kommandoveje, skyldes nogle tilfælde, hvor f.eks. materiel involveret i en hændelse er blevet flyttet, uden at det har været aftalt med "rette vedkommende".

Definitioner (afsnit 10)

Udgangsstation

Begrebet "udgangsstation" præciseres i forhold til grænseoverskridende trafik, således at det er muligt at fortsætte med toget med visse typer fejl frem til en station, hvor omrangering, udskiftning af materiel mv., kan finde sted på hensigtsmæssig vis.

Plovfører

I forbindelse med, at plovfører optages i § 3, er der foretaget en præcisering af plovførerens ansvar i forbindelse med kørsel med snerydningstog.

SIN:

SIN-L 26.6. punkt 2.2. Sætningen om anvendelse af "talende kontrolltone" fjernes, da regler om anvendelse af kontrolltale nu er optaget i SR.

Der udsendes følgende rettelsesblade til SR:

2684 - 2716

Der udsendes følgende rettelsesblade til SIN-L:

206 - 209

Med venlig hilsen

Jernbanesikkerhed

jernbanesikkerhed@bane.dk



Nyt om SR og SIN pr. 15.08.2016

Med virkning fra den 15.08.2016 træder der rettelser til SR, SIN-G og SIN-L i kraft. De væsentlige ændringer er beskrevet herunder.

SR

§ 3, punkt 11. Rangerpersonale

Det indarbejdes, at når lokomotivføreren er rangerleder, omfatter lokomotivføreren infrastrukturkendskab til en given banestrækning også lokalkendskab til at udføre rangering på banestrækningens stationer i de sporområder, der er omfattet af den enkelte stations sikringsanlæg. Reglen er en udmøntning af en aftale indgået i Jernbanebranchens Uddannelsessamarbejde.

§ 6, punkt 1.2. og 5. Signallysfarver og signalbegreb "Kør"

Signalbegrebet "Kør" er opdelt i to betydninger: I punkt 1.2. er signallysfarverne "gul over grøn" nu benævnt "Kør med begrænset hastighed", mens betydningen ved signalaspektet "én grøn" fortsat er "Kør".

Samtidig opdeles signalkemaerne for "Kør" i to betydninger, et skema for betydningen "Kør med begrænset hastighed" og et skema for "Kør".

Ved at ændre opdelingen kan vi i punkt 5.2. indarbejde, at hastighedsnedsættelser i indkørselsenden ved "Kør" fra I- eller SI-signalet afpasses efter standsignalerne. Dette har hidtil kun været gældende i forbindelse med signal "Kør igennem" på I- og SI-signalet, mens den lavest forekommende hastighed ved alle "Kør"-begreber tidligere var gældende fra signalets plads.

Derudover er der ikke foretaget ændringer i de enkelte signalers betydning.

§ 7, Forsignalering af hovedsignaler

Vi har i punkt 1 præciseret, i hvilket omfang og hvordan forsignalering finder sted. De mere tekniske regler for opstilling af F-signaler er fjernet, da de ikke var trafikale regler, og bestemmelserne i øvrigt fremgår af SODB Anlægsbestemmelser.

Vi har samtidig benyttet lejligheden til at flytte visningen af de enkelte signalaspekter ind i teksten og nedlagt den egentlige plan-side. Derved øges læseligheden, især når SR læses på et digitalt medie.

§ 11, Automatisk sikrede overkørsler

På baggrund af nogle konkrete hændelser præciseres det i punkt 1. betydning 4, at når et hovedsignal udstyret med signal 11.6., ("O-mærke") er ugyldiggjort og forsynet med mærke 17.25, skal den eller de tilhørende overkørsler betragtes som værende i uorden.

Efter fornyelsen af SR § 11 og SIN-G instruks 15 i 2015 (SR-rettelserne pr. 29.06.2015 og 09.11.2015) har der vist sig behov for en ændring i punkt 2., "Overkørslen ikke sikret", da rækkefølgen på pindene i betydning 4 ikke var helt logisk. Der er ikke tale om nogen regelændring.

§ 16, Standsignaler

I reglen for opstilling af standsignal 16.2.4. "Hastighedsnedsættelse ophører", på strækninger uden faste ATC- eller HKT-anlæg præciseres det, at alle faste eller midlertidige hastighedsnedsættelser skal være ophørt.

§ 17, Mærker

Visningen af de enkelte mærker er flyttet ind til betydnings- og opstillingsteksten for at gøre paragraffen lettere at læse, særligt på digitale medier.

§ 17, Mærkerne 17.56. - 17.59.

Der optages fire nye mærker i forbindelse med neutralsektioner. Mærkerne har samme betydning som eksisterende mærker 17.33.-34., 17.36.-37.

Mærkerne opfylder kravene i DS/EN 16494:2015 Jernbaner "Krav til ERTMS-tavler langs spor" og skal anvendes på strækninger, hvor det nye signalsystem (ECTS L2) etableres.

For at undgå, at nyopstillede mærker skal udskiftes efter få år, er det besluttet at indarbejde disse mærker i SR. De nye mærker vil første gang blive anvendt i forbindelse med elektrificeringen af strækningen Lunderskov-Esbjerg.

§ 32, Sikkerhedsmeldinger

I de trafikale regler anvendes begreberne "aftale", "melding" og "underretning" i forbindelse med den sikkerhedsmæssige kommunikation.

Vi bliver af og til mødt med spørgsmålet om, hvorvidt en "aftale" eller en "underretning" betragtes som en sikkerhedsmelding. Derfor er det nu slået fast i "Almindelige bestemmelser", at en aftale, melding eller underretning med et jernbanesikkerhedsmæssigt indhold benævnes en sikkerhedsmelding. Det betyder naturligvis, at når der er tale om en sikkerhedsmelding, gælder de generelle regler i § 32 omkring forståelse, gentagelse og kvittering.

§ 36, Rangering

Paragraffen er omskrevet, så en række forhold passer bedre til nutidens måde at rangere på - herunder at bestemmelserne som hovedregel tager udgangspunkt i, at langt de fleste rangerbevægelser foregår med lokomotivføreren som rangerleder. Særlige/supplerende regler for rangering med medgivet rangerleder er nu optaget for sig.

Utidssvarende regler er ændret. Eksempelvis skal rangerlederen efter de nugældende bestemmelser sikre sig, at samtlige sporskifter i rangervejen er stillet korrekt, inden rangeringen påbegyndes. Dette er mange steder en fysisk umulighed og slet ikke aktuelt, hvis der rangeres på rangertogveje. I stedet skal rangerlederen - naturligvis - under hele rangeringen holde øje med både signaler og sporskifter.

Paragraffen er desuden i højere grad inddelt, så den afspejler forskellene i rangering i områder omfattet af sikringsanlæg henholdsvis områder, som ikke er omfattet af sikringsanlæg.

I denne forbindelse indskærpes det, at stationsbestyreren i områder omfattet af sikringsanlæg har et ansvar for sporskifternes rette stilling, inden der gives tilladelse til at påbegynde rangering. Under selve rangerbevægelsen er det naturligvis fortsat rangerlederens ansvar at holde øje med både signalers og sporskifters stilling, samt om rangervejen til stadighed er fri.

§ 52, punkt 4.2.3.2. Hastighedsnedsættelse i stationens indkørselsende

På baggrund af nogle henvendelser omkring betydningen af "første sporskifte i indkørselsenden", præciseres det, at reglen gælder således: Er det første sporskifte modgående, fra tungespids, og er det første sporskifte medgående, fra mærke "Frispor".

§ 62, Bremsler

Bestemmelser, som ikke anvendes længere, er slettet.

§ 73, punkt 1.7.1. ophævelse af sporspærring

Under ophævelse af sporspærring ændres ordet "sikkerhedsafstand" til "fritrumsprofil", således at kravet er, at SR-arbejdslederen skal sikre, at køretøjer, maskiner, materialer mv. er placeret uden for fritrumsprofilen og ikke uden for sikkerhedsafstanden.

§ 89, Hjælpetog

Reglerne for underretning af lokomotivføreren om togets status som hjælpetog præciseres. Endvidere fastslås, at lokomotivføreren skal underrettes om det nedbrudte tog, når der gives tilladelse til udrangering henholdsvis forbirangering af sidste signal inden det banestykke henholdsvis blokafsnit, hvor hjælpen skal ydes.

Reglen om dette faldt i princippet ud i forbindelse med revisionen af §§ 46 og 47 ved rettelsen den 09.11.2015, efter hvilken lokomotivføreren ikke længere generelt skal underrettes om årsagen til ud-, ind- eller forbirangering.

Bilag 3, Udsigtslængder

Efter udtrykt ønske optages et udsigtslængdekrav ved hastighed på 25 km/t, da denne hastighed anvendes i flere relationer samt som tilladt rangerhastighed mange steder i landet.

SIN-G og SIN-L

Rettelserne er i hovedsagen udløst af overgangen fra den analoge strækingsradio til GSM-R.

SIN-G

Instruks 14, "Anvendelse af radiokanal C45"

Instruksen bortfalder, idet den udelukkende omhandler den analoge radio.

SIN-L

I en række lokale instrukser for rangering er henvisning til specifikke C- eller D-kanaler bortfaldet. Det har ikke i alle tilfælde været muligt at opstille et alternativ, hvorfor de helt generelle regler om blandt andet aftaler vedrørende rangering må tages i anvendelse - eventuelt i forbindelse med jernbanevirksomhedernes egne bestemmelser for kontakt via mobiltelefon m.v.

Der pågår i øjeblikket et arbejde mellem jernbanevirksomhederne og Banedanmark omkring GSM-R's muligheder i forbindelse med rangering.

Instruks 8.0., "Kørsel på S-baner"

I punkt 5.7. er optaget nye regler for kontrol af ophævelse af hastighedsnedsættelser.

Instruks 29.1., "Godsbanen Bramming-Grindsted"

Instruksen er bortfaldet, idet godsbanen er nedlagt.

Der udsendes følgende rettelsesblade til SR:

2596 - 2658

Der udsendes følgende rettelsesblade til SIN-G:

25 - 27

Der udsendes følgende rettelsesblade til SIN-L:

137 - 157

Med venlig hilsen

Jernbanesikkerhed

jernbanesikkerhed@bane.dk



Nyt om SR pr. 09.11.2015

Vi har gennemført en gennemgribende revision af reglerne i §§ 46 og 47 om ind-, ud- og forbirangering. Derudover er der foretaget nogle følgerrettelser i § 41 om togfølge. De øvrige rettelselser er primært dels faktuelle, dels præciseringer af allerede gældende bestemmelser. De væsentligste rettelselser er beskrevet herunder.

§ 3, Personalets kompetencer og ansvar

Vi har besluttet at fjerne bilag 13 om "Personalets forsyning med reglementer mv." Det skyldes, at bilaget efterhånden ikke kunne rumme alle de mange forskelligartede krav til de enkelte personalekategorier og derfor gav anledning til mange spørgsmål. Samtidig var bilaget blot en gengivelse af krav, som er kendt fra de enkelte kategoriers certifikatkrav, uddannelsesplaner mv.

Derfor er det i stedet tilføjet i § 3, at det er den enkelte medarbejders ansvar at kende til og være i besiddelse af de for tjenesteudøvelsen krævede og nødvendige bestemmelser og instrukser.

§ 11, Automatisk sikrede overkørsler, § 36, Rangering og SIN-G instruks 15, Betjening af automatisk sikrede overkørsler

I tilslutning til revisionen af § 11 er SIN-G instruks 15 tilpasset, så instruksen gælder for alle de tilfælde, hvor en overkørsel skal betjenes manuelt, herunder ved rangering. Der er samtidig foretaget en justering af teksten om betjening af overkørsler i § 36.

§ 41, Sporbenyttelse og togfølge på den fri bane

I forbindelse med revisionen af §§ 46 og 47, der gennemgås herunder, har vi samlet alle bestemmelserne om togfølge i § 41, da en del af reglerne for togfølge på strækninger med linjeblok fremgik af § 47. I den forbindelse har vi tilpasset punktopdelingen for de enkelte togtyper. Endelig er der som noget nyt indarbejdet togfølgebestemmelser for prøvetog.

§ 43, Af- og tilbagemelding af tog

Muligheden for at anvende "skarp krydsning" fjernes. Det skyldes, at bestemmelsen ofte blev anvendt "akut" og i situationer, hvor lokomotivføreren ikke kunne medvirke til krydsningskontrol, og derved var en del af sikkerheden ved reglen fraværende. Reglen blev endvidere ofte anvendt steder, hvor der ikke i den daglige drift anvendes af- og

tilbage melding. Vi var derfor utrygge ved dens brug også grundet den manglende træning og rutine hos stationsbestyrerne.

Vi har ved samme lejlighed gennemgået sproget og i muligt omfang tilpasset det til nutidens sprog.

§ 46, Kørsel ind på, ud af og gennem en station, når signalgivning ikke kan eller ikke må anvendes

Hele paragraffen er gennemgået. Meldingen fra lokomotivføreren om "Stop" ved et signal er justeret, herunder at signalbetegnelser i muligt omfang skal anvendes, når det præciserer, ved hvilket signal lokomotivføreren holder.

Indholdet i meldingerne "indrangering" og "udrangering" er justeret, og det beskrives, at der udover sporbetegnelser skal anvendes signaltyper og signalbetegnelser i det omfang det medvirker til at fastslå, hvorfra og hvortil meldingen gælder.

Hvis der for eksempel skal undersøges et sporskifte, kan tilladelsen til indrangering ikke gå udover dette punkt. I stedet gives der tilladelse til indrangering frem til det sporskifte, som skal undersøges. Når lokomotivføreren efter stationsbestyrerens anvisninger har undersøgt sporskiftet, og det er fastslået, at sporskiftet kan befares, gives fremover tilladelse til rangering videre ind på stationen, for eksempel frem til en perron eller et signal.

Det fastslås nu, at hoved- og DV-signaler fra start- til slutpunkt i sikkerhedsmeldingerne "indrangering" og "udrangering" ingen betydning har. Det fremgår endvidere nu, at en tilladelse til indrangering i togvejsspor ikke kan gives udover togvejsendepunktet for den længste togvej i det pågældende spor.

Det præciseres, at der altid skal køres "på sigt" på stationen i forbindelse med tilladelse til "indrangering" og "udrangering". Ved udrangering til en strækning med linjeblok, hvortil U- eller VU-signalet viser "Stop" skal der også altid køres på sigt, og dette skal derfor ikke længere nævnes i sikkerhedsmeldingen. Samtidig har vi fjernet kravet om oplysning af "årsag" til sikkerhedsmeldingen.

§ 47, Kørsel på strækninger med linjeblok, når signalgivning ikke kan eller ikke må anvendes

Overskriften er ændret, idet paragraffen nu kun indeholder forhold vedrørende uorden ved linjeblokken. Selve definitionen af linjeblokens funktion fremgår af § 2, og bestemmelserne om togfølge er samlet i § 41.

Meldingen om tilladelse til forbirangering er på tilsvarende vis som meldingerne om "ind- og udrangering" justeret, så det fremgår, at der skal anvendes signaltype og signalbetegnelse i det relevante omfang. Da der altid i forbindelse med tilladelse til "forbirangering" skal køres på sigt, skal dette ikke længere nævnes i sikkerhedsmeldingen.

§ 73, Ophævelse af sporspærringer

Ved ophævelse af en sporspærring er det nu fastslået, at der godt må henstå køretøjer i sporet, der f.eks. blot afventer signal for at kunne køre ud af sporet. Dette gælder på betingelse af, at sporet er "frit og farbart" efter sporspærringen, når køretøjet er væk.

§ 73, Kørsel i aflåste sporskifter

Det tilføjes i reglerne for aflåsning af sporskifter, at reglerne også omfatter dækningssporskifter.

§§ 89 og 90, Nedbrudte tog og ulykker

Efter nogle uheldige episoder regelsættes det nu meget klart, at passagerne ikke må forlade et tog, som holder helt eller delvist uden for perron, medmindre det er aftalt med stationsbestyreren. Dette må kun fraviges, hvis det er forbundet med livsfare at forblive i toget.

Øvrige rettelser

Lovgrundlaget for udgivelsen af SR og supplerende bestemmelser er rettet til den nye Jernbanelov, lov nr. 686 af 27.05.2015.

Ligeledes er "Trafikstyrelsen" ændret til "Trafik- og Byggestyrelsen".

Der udsendes følgende rettelsesblade til SR:

2553 - 2590.

Med venlig hilsen

Jernbanesikkerhed

jernbanesikkerhed@bane.dk



Nyt om SR pr. 29.06.2015

SR § 11

Hele SR § 11, "Automatisk sikrede overkørsler" er fornyet og opstillet grafisk på en måde, som bedre harmonerer med SR i dag.

Der er - udover den ændrede opstilling af paragraffen - følgende egentlige regelændringer:

Et slukket uordenssignal har fået den selvstændige betydning "Overkørslen betinget sikret" og er nu afbilledet i paragraffen. "Betinget sikret" skal forstås sådan, at signalet viser, at overkørslen er sikret på visse betingelser - i første række, at lokomotivføreren forud har passeret et hovedsignal med mærke 11.6., "O-mærket", som viste "Kør" eller "Kør igennem". Men signalet må også bruges til at betragte overkørslen som sikret, hvis det skifter fra "Overkørslen ikke sikret" til "Overkørslen betinget sikret", for eksempel efter manuel betjening af overkørselsanlægget.

Lydsignal "Giv agt" (tyfonering) bortfalder i en række tilfælde. Lokomotivføreren skal ikke i alle tilfælde afgive lydsignalet ved passage af mærke 11.5., "Pilemærket", under nedbremsning mod en overkørsel, som ikke er sikret - men derimod kun, hvis lokomotivføreren vurderer, at toget ikke kan bringes til standsning foran overkørslen. Lydsignalet skal heller ikke afgives ved passage af overkørslen, hvis den efter manuel betjening bliver sikret, eller hvis den er bevogtet. Lydsignalet skal fortsat afgives ved passage, hvis overkørslen ikke kan blive sikret, og den ikke er bevogtet.

Der er medtaget **et nyt Bilag 1** til SR med titlen "Strækninger, hvor mærke 11.5. ikke i alle tilfælde er opstillet i bremseafstand til overkørslen". På disse strækninger skal lokomotivføreren fortsat indlede farebremsning ved passage af mærke 11.5., når den/de tilhørende overkørsler ikke bliver sikret. Men også her skal lydsignal "Giv agt" kun afgives under nedbremsningen, hvis lokomotivføreren vurderer, at standsning før overkørslen er umulig.

For stationsbestyreren er det slået fast, at underretning om en overkørsel, som er i uorden, ikke kan ophøre med to togs fejlfrie passage, hvis der fortsat indikeres fejl i en fjernkontrol hos stationsbestyreren.

Der er konsekvensrettelser i blandt andet i § 15, "Lydsignaler", hvor lydsignal "Giv agt" (tyfonering) i forbindelse med overkørsler nu er medtaget.

Den ændrede grafiske opsætning af paragraffen har medført, at visse mærker og signaler kommer i ny rækkefølge. Det er imidlertid valgt ikke at ændre nummereringen af mærker/signaler, idet blandt andet mærke 11.5., "Pilemærket", er almindeligt kendt og omtalt med sit nuværende nummer.

Der er - blandt andet i §§ 6 og 8 - foretaget nogle rent sproglige rettelser, idet udtrykket "anlæg for automatisk sikrede overkørsler" for læselighedens skyld er ændret til blot "automatisk sikrede overkørsler".

Der udsendes følgende rettelsesblade til SR:

2528 - 2551.

Med venlig hilsen

Jernbanesikkerhed

jernbanesikkerhed@bane.dk



Nyt om SR og SIN pr. 24.11.2014

SR

Efterhånden som forberedelserne til de kommende sikrings- og togkontrolanlæg på både fjern- og S-banen skrider fremad, bliver der i stigende grad behov for at opsætte de mærker, der hører til de nye systemer. Af hensyn til kørsel med prøvetog kan mærkerne ikke forventes at kunne være overdækket/ugyldiggjort, selvom der ikke foregår prøvekørsler

For TIB-strækning 8.4.'s vedkommende har mærkerne været bekendtgjort gennem udsendelse af SSB 08/2014. Indholdet af disse samt de tilsvarende mærker for fjernbanen optages nu i § 17 som mærkerne 17.50. til 17.55. - uden nogen betydning for andet end prøvetog.

SIN

Der udsendes rettelser til følgende instrukser:

SIN-G

Instruks 5, "Retningslinjer for optagelser i Tjenestekøreplan og toganmeldelser"

Der optages regler, som præciserer, hvornår en toganmeldelse kan ophæves. En toganmeldelse, som kun indeholder tillysninger kan uden videre ophæves, idet de tillyste tog så er aflyst. Indeholder en toganmeldelse derimod aflysninger, kan den kun ophæves uden yderligere tiltag, hvis dens gyldighed ligger mindst tre døgn ude i fremtiden. Med kortere varsel end tre døgn skal aflyste tog tillyses igen som særtog.

Reglerne præciseres for at undgå, at aflyste tog pludselig "kører alligevel", uden at der er sikkerhed for, at det er bekendtgjort for stationsbestyrerne på togets/togenes kørestrækning(er).

Instruks 18, "Lys i dørmeldelamper og åbenstående døre i personførende tog"

Instruksen bortfalder, idet indholdet for størstedelens vedkommende er uaktuelt eller overtaget af tekniske indretninger som for eksempel traktionsspærring ved dørfejl. Instruksens forhold omkring "skærpet udvig" er optaget i SR og kan således fortsat anvendes ved mistanke om åbenstående døre.

SIN-L

Instruks 23.1., "Fredericia. Rangering"

Der optages regler for hensætning af vogne med farligt gods (RID).

Instruks 30.1., "Ribe-Tønder. Radiodirigeret trafikafvikling"

Instruks 34.1., "Struer-Thisted. Radiodirigeret trafikafvikling"

Det præciseres, at lokomotivførere, der kalder op for at indhente en køretilladelse, skal oplyse såvel station som spornummer. Dette er en konsekvens af SIN-G instruks 17 punkt 1.3.1., men da der i instrukserne for radiodirigering er tale om faste meldinger, kunne det opfattes sådan, at den generelle regel ikke gjaldt her.

SSB 08/2014 ophæves.

Der udsendes følgende rettelsesblade til SR:

2507 - 2513.

Der udsendes følgende rettelsesblade til SIN-G:

6 - 8.

Der udsendes følgende rettelsesblade til SIN-L:

51 - 53.

Med venlig hilsen

Jernbanesikkerhed

jernbanesikkerhed@bane.dk



Nyt om SR, SIN og TIB pr. 07.04.2014

Som meddelt i SR-information 1-2014 foretages der nogle ændringer i opdelingen af SIN og TIB, samtidig med at sikkerhedscirkulære og trafikmeddelelse ændrer betegnelse.

SIN-G og SIN-L

SIN (Ø/V) ændres til SIN-G for "Generelle instrukser", mens SIN (Ø) og SIN (V) samles i én udgivelse benævnt SIN-L for "Lokale instrukser". Der foretages i den anledning ingen ændringer i nummerering eller i indholdet i de enkelte instrukser. De ændringer, der foretages i SIN, er beskrevet på det røde blad for SIN.

Eksempel: *SIN (Ø/V) instruks 3, Kørsel med veteranog* ændres til *SIN-G instruks 3, Kørsel med veteranog*.

Tilsvarende gælder for de lokale bestemmelser, eksempelvis *SIN (Ø) instruks 1.8, Odense. Ranging* ændres til *SIN-L instruks 1.8, Odense. Ranging*.

TIB-G og TIB-S

TIB (Ø/V) ændres til TIB-G med uændret indhold, mens TIB (Ø) og TIB (V) ændres til én samlet udgivelse benævnt TIB-S for "Strækningsoversigter".

Supplerende Sikkerhedsbestemmelser

Sikkerhedscirkulære ændres til Supplerende Sikkerhedsbestemmelser (SSB). Allerede udsendte og gældende sikkerhedscirkulærer nyudsendes med den nye benævnelse.

Trafikcirkulærer

Trafikmeddelelse ændres til Trafikcirkulære (TC). Ændringen skyldes, at ordet "trafikmeddelelse" anvendes i flere andre betydninger i både Banedanmark og ved flere jernbanevirksomheder. Forkortelsen TM anvendes endvidere af Teknisk Drift i Banedanmark for "Teknisk Meddelelse".

For at undgå denne flertydige anvendelse af betegnelse og forkortelse ændres Jernbanesikkerheds Trafikmeddelelser derfor til Trafikcirkulærer, forkortet TC. Samtidig ændres som ovenfor nævnt Sikkerhedscirkulære til Supplerende Sikkerhedsbestemmelser (forkortet SSB) for at undgå misforståelse mellem *Sikkerhedscirkulære* og *Trafikcirkulære*. Allerede udsendte og gældende trafikmeddelelser nyudsendes med den nye benævnelse.

SR

Der er i SR foretaget relevante justeringer i forhold til de ovenfor nævnte ændringer, herunder er Supplerende Sikkerhedsbestemmelser optaget i § 1 med officiel forkortelse SSB.

Derudover er der i SR foretaget nogle mindre justeringer og præciseringer af allerede gældende regler, hvoraf de lidt større ændringer nævnes herunder.

De "elektriske" paragraffer mv. (§§ 3, 37, 75 og 85 samt afsnit 10)

I forbindelse med en konkret hændelse har der vist sig behov for en præcisering af, hvad der forstås ved et elektrisk køretøj. Det fastslås derfor, at et køretøj er elektrisk, blot én strømaftager er oppe og har kontakt til køreledning, hvilket er optaget i afsnit 10.

Samtidig har vi benyttet lejligheden til sammen med Teknisk Drift at gå de "elektriske" paragraffer igennem, herunder en konsekvent brug af betegnelserne "elektriske køretøjer" og "koblingsleder". Samtidig er en del fagudtryk justeret som følge af ændret brug af disse. Endelig er koblingsleder, der er en central sikkerhedsperson i forhold til kørestrøm, optaget i § 3 punkt 8.

Endvidere er "kørsel på sigt" rettet til "kørsel med skærpet udvig", da "på sigt"-meldingen er beregnet til melding ved fejl på signaler mv., mens "skærpet udvig" er møntet på meldinger om eftersyn af mulige uregelmæssigheder.

Standssignaler for hastighedsnedsættelse (§ 16, plan 16.18)

I-signalet er ændret til "Kør igennem", da denne visning er mere korrekt i forhold til eksemplets formål.

Spærring af spor, der ikke er omfattet af sikringsanlæg (§ 73, punkt 1.2.-1.5.)

Efter udsendelsen af den reviderede § 73 den 11.11.2013 har der vist sig behov for en præcisering omkring reglerne for etablering af sporspærring i spor, som ikke er omfattet af et sikringsanlæg (usikret område). Hensigten med reglerne er, at SR-arbejdslederen selv etablerer spærring af spor i områder, der ikke er omfattet af et sikringsanlæg, og efterfølgende underretter stationsbestyreren - og at SR-arbejdslederen tilsvarende ved ophævelse af en sporspærring selv foretager dette og efterfølgende underretter stationsbestyreren.

Der udsendes følgende rettelsesblade til SR:

2446 - 2487.

Med venlig hilsen

Jernbanesikkerhed

jernbanesikkerhed@bane.dk



Nyt om SR og SIN pr. 11.11.2013

Rettelsen omfatter nogle mindre justeringer og præciseringer af allerede gældende regler. Derudover foretages nedenstående lidt større ændringer.

§ 2, Almindelige bestemmelser

Som et slags forsmag på Signalprogrammet optages begreberne "ETCS" og "DK-STM" i afsnittet om togkontrolanlæg (og i afsnit 10, Definitioner).

DK-STM er en teknisk indretning, som muliggør, at tog, som udelukkende er udstyret med det nye fælleseuropæiske togkontrolsystem ETCS, men ikke med ATC, alligevel kan køre på ATC-udrustede strækninger. DK-STM oversætter så at sige ATCs telegrammer til ETCS-sprog.

§ 3, Personalets kompetencer og ansvar

Stationsbestyrerens ansvar er tilpasset tidens faktiske forhold, hvor stationsbestyreren i en fjernstyringscentral også har ansvaret på den fri bane for de strækninger, der fjernstyres. Desuden er det slået fast, at på selve stationen er ansvaret begrænset til områder omfattet af sikringsanlægget.

§ 6, Hovedsignaler

Under signalaspekterne "Kør" og "Kør igennem" har der hidtil været skelnet mellem stationer med og uden SI-signal. Dette er rettet til togveje med og uden SI-signal, idet der på en station med SI-signal udmærket kan være togveje, som går udenom dette.

§ 16, Standsignaler

Eksemplerne i § 16 vedrørende opstilling af standsignaler for hastighedsnedsættelser stammer stort set fra SRs "fødsel" i 1975, men er nu blevet opdateret og aktualiseret, ligesom der er kommet en del flere.

Samtidig slås det fast, hvordan standsignalerne opstilles i forhold til sporet på forskellige typer af strækninger, bl.a.

- til venstre for venstre spor på dobbeltsporede strækninger
 - og til venstre for venstre hovedspor på strækninger med to vekselspor,
- ligesom reglerne for opstilling i gennemgående spor henholdsvis gennemkørselsspor på stationer justeres en smule.

Eftersom det er uhyre vanskeligt at tage højde for alle situationer og alle lokaliteter, slås det fast, at den trafikale regelansvarlige kan godkende opstillinger, som afviger fra reglerne i paragraffen.

Endelige bortfalder i forbindelse med rettelsen af § 73 muligheden for at opstille standsignal 16.1.1., "Stop", 800/1200 meter foran arbejdsstedet på den fri bane. I konsekvens heraf forsvinder standsignal 16.1.1., "Standsignal Stop følger".

§ 72, Planlægning af infrastrukturarbejder

Reglerne for kortvarige sporspærringer, som p.t. er fastsat i Sikkerhedscirkulære 11/2013, er - efter en positiv prøveperiode - blevet permanente og indarbejdet i såvel § 72 (planlægning) som § 73 (udførelse).

§ 73, Udførelse af infrastrukturarbejder

Reglerne for etablering af, dækning af og arbejde i sporspærringer er nu samlet i § 73. Det har i en længere periode ikke været ganske logisk, at bestemmelserne for sporspærringer skulle findes i § 86, som hører under "Uregelmæssigheder".

Af andre større ændringer kan nævnes:

- en mere præcis beskrivelse af, hvordan en sporspærring etableres og hæves - med fast ordlyd i meldingerne.
- bortfald af muligheden for at opstille standsignal "Stop" (og "Standsignal Stop følger") 800/1200 meter før arbejdsstedet på den fri bane. Hvor sporspærringer på den fri bane skal dækkes med standsignaler, sker det nu i alle tilfælde ved rangergrænsen på nabostationerne.
- anvendelse af korte sporspærringer.

Reglerne for dækning af sporspærringer er reelt ikke ændret, men omskrevet, så det blandt andet tydeligt fremgår, at stationsbestyrerens ansvar for sporspærringer på stationer udelukkende omfatter områder under sikringsanlægget.

§ 86, Sporspærring uden SR-arbejdsleder

Efter at reglerne for de planlagte sporspærringer i forbindelse med infrastrukturarbejder er flyttet til § 73, findes tilbage i § 86 kun de tilfælde, hvor der ikke vil være en SR-arbejdsleder til stede, og hvor etablering og dækning udelukkende sker ved stationsbestyrerens foranstaltning.

Disse sporspærringer kan for eksempel skyldes helt akutte tilfælde (uheld, ulykker) eller situationer, hvor et spor kortvarigt skal spærres af hensyn til passage af langsomtkørende eller tunge maskiner.

Ændringer i SIN

Ændringerne i SIN er udelukkende konsekvensrettelser - i første række på grund af flytningen af reglerne for sporspærringer fra § 86 til § 73.

Der udsendes følgende rettelsesblade til SR:

2384 - 2441.

Der udsendes følgende rettelsesblade til SIN (Ø/V):

Ø1200/V1521 - Ø1204/V1525.

Der udsendes følgende rettelsesblade til SIN (V):

1526 - 1528.

Med venlig hilsen

Jernbanesikkerhed

jernbanesikkerhed@bane.dk



Nyt om SR og SIN pr. 11.02.2013

Rettelsen omfatter nogle mindre justeringer og præciseringer af allerede gældende regler. Derudover foretages nedenstående lidt større ændringer.

Indførelse af GSM-R

I forbindelse med ibrugtagning af GSM-R udvides begrebet "strækingsradio" eller slet og ret "radio" til som hovedregel også at omfatte GSM-R. Det betyder ændringer i SR §§ 1, 17 og 32 samt i afsnit 10, Definitioner.

SIN(Ø/V) instruks 17 opdateres, da der, indtil den hidtidigt anvendte radio er endeligt udfaset, vil være visse forskelle i reglerne, alt efter om man anvender GSM-R eller strækingsradio, MSR. En af de væsentligste forskelle er manglen på "Nødstop" i GSM-R-systemet, hvorfor det bestemmes, at lokomotivførere, som modtager et nødopkald, omgående skal indlede kørsel på sigt, indtil andet er oplyst af stationsbestyreren.

Specielle forhold gør sig gældende på TIB-strækning 11 ved overgangen mellem dansk og svensk GSM-R. Disse forhold er optaget i SIN(Ø) instruks 11.1.

§ 17 - Mærker

Der indføres et nyt mærke 17.49 "Strækning med dansk GSM-R-netværk begynder" Mærket opstilles ved grænserne til Danmark. Der indføres endvidere nogle særlige mærker for netværksskift i forbindelse med dansk og svensk GSM-R, disse mærker er optaget i SIN(Ø) instruks 11.1.

Ved betydning af mærke 17.47 præciseres, at det gælder ophold på siden af køretøjer, og man således godt må opholde sig på de på visse køretøjer anbragte rangertrin foran og bagpå køretøjet.

Bilag 7. Fortegnelse over faresedler mv.

I forbindelse med nyudgivelse af RID for 2013 er der foretaget ændringer i enkelte faresedler. Bilaget er derfor opdateret i overensstemmelse hermed.

Bilag 13. Personalets forsyning med reglementer mv.

Bilaget er justeret, da der desværre havde indsneget sig nogle fejl ved den seneste rettelse den 01.01.2013.

Fra 01.01.2013 er Banedanmark overgået til kun at udgive det trafikale instruktionsstof elektronisk.

Der udsendes følgende rettelsesblade til SR:

2368 - 2381.

Med venlig hilsen

Jernbanesikkerhed

jernbanesikkerhed@bane.dk



Nyt om SR pr. 15.10.2012

Rettelsen omfatter en del mindre justeringer og præciseringer af allerede gældende regler. Derudover foretages nedenstående lidt større ændringer.

Ny TIB-strækning 6 København H-Vigerslev

I forbindelse med ibrugtagning af nye hovedspor mellem København H og Vigerslev via København G (KØR-projektet) er der behov for at tage et nyt strækningsnummer i brug. Strækningen kommer derfor til at hedde TIB-strækning 6. På sigt er det meningen, at den nye bane mellem København og Ringsted via Køge Nord benævnes strækning 6. TIB-strækning 6 indarbejdes derfor i flere bilag.

§ 52 punkt 4.2.3.2. Hastighedsnedsættelse i stationens indkørselsende.

Det tilføjes, at opstilling af standsignaler kan undlades, da det ikke giver mening at opstille dem, da de ingen betydning har. Den nedsatte hastighed gælder fra signalet, jf. kørereglerne i § 6.

Bilag 2. Kørselstilladelse (blanket S1)

Blanket S1 justeres, således at det af blanketten fremgår, at kørselstilladelsen gælder frem til næste stations I- eller VI-signal, når blanketten er udfyldt i feltet "Forbikørselstilladelse". Dette er ikke en ny regel, men der har vist sig behov for en præcisering af, at forbikørselstilladelsen kun gælder til stationsgrænsen på næste station. I SR vises nu tre eksempler på udfyldelse af blanketten.

Afsnit 10. Definitioner

Der indarbejdes enkelte nye definitioner: krøjestop, traktorvejssignaler og varslingsanlæg.

Der udsendes følgende rettelsesblade til SR:

2340 - 2365.

Med venlig hilsen

Sikkerhed & Undersøgelser

sikkerhedogundersogelser@bane.dk



Nyt om SR pr. 16.09.2011

Denne rettelse indeholder primært mindre justeringer og præciseringer i de enkelte bestemmelser samt opdatering af faktuelle forhold i bilag 4 og 8.

Nedenfor er oplistet de væsentligste ændringer i de enkelte paragraffer i SR.

§ 1 punkt 3. Jernbanesikkerhedsbestemmelser

Det indarbejdes i § 1, at udtrykket "Jernbanesikkerhedsbestemmelser" omfatter SR og de supplerende bestemmelser.

§ 2 punkt 5.1.1. Tilbagerykning

Der har hidtil ikke været optaget regler for, hvilke forhold stationsbestyreren bl.a. skal vurdere for at sikre, at tilbagerykning kan ske uden fare, og inden der gives tilladelse til tilbagerykning til lokomotivføreren. Det sker nu, og samtidig samles reglerne for både stationen og den fri bane i § 2.

§ 2 punkt 9. Sikkerhedsafstande for personer

I forbindelse med rømning tilføjes, at dette på stationer må ske til stier, som er anlagt med henblik på færden.

§ 6 punkt 2.3. samt § 8 punkt 2. "Stop", "Betinget stop" samt "Forbikørsel forbudt"

I forbindelse med ændringen af betydningen af mærkerne 17.18.-17.24. ved rettelsen den 28.03.2011 fik vi ikke konsekvensrettet dette ved signalerne "Stop", "Betinget stop" samt "Forbikørsel forbudt". Det er sket nu, så det fremgår, at der altid skal standses med togets forende ud for et standsningsmærke.

§ 17 punkt 18.-24. "Standningsmærker"

Tilføjet, at mærke 17.18. også gælder for tog med virksomt HKT-anlæg, der modtager stopinformation, da dette forhold forekommer på strækninger med togstop. Endvidere præciseret, at mærke 17.19. gælder for tog med op til det antal køretøjer, der er vist på mærket.

§ 17 punkt 29.-32. "Stop for el-tog"

Det præciseres, at mærket gælder for elektriske køretøjer og er gældende for både tog og rangertræk. Bestemmelserne præciseres på baggrund af spørgsmål om, hvorvidt det for eksempel er tilladt at rangere med godsvogne ind i et spor uden køreledning med et elektrisk lokomotiv, som trykker stammen, og derved ikke kommer indenfor mærket. Det er nu præciseret, at mærket gælder for selve det eller de elektrisk(e) køretøj(er)

§ 42 punkt 1.-4. Togrækkefølge og krydsning

Reglerne for togrækkefølge og krydsning er grundlæggende revideret og bragt i bedre overensstemmelse med nutidens former for trafikafvikling. Samtidig bortfalder begrebet "overhaling", idet dette alene er et spørgsmål om aftalt togrækkefølge mellem stationsbestyrerne. Det betyder selvfølgelig ikke, at en stationsbestyrer ikke i fremtiden kan eller vil som information underrette en lokomotivfører om en "ekstraordinær" overhaling på en given station, men underretningen er ikke et krav og har ingen sikkerhedsmæssig betydning. I forbindelse med revisionen er §§ 81 og 82 bortfaldet, idet de "uregelmæssige forhold" nu er indarbejdet samlet i § 42. Derudover er der foretaget nogle mindre præciseringer i §§ 43 og 50 som konsekvens af den nye § 42.

§ 70. punkt 3.2.-3.2.3. Arbejdende maskiner

Indholdet i Sikkerhedscirkulære 17-2011 er indarbejdet. De i sikkerhedscirkulæret angivne forhold er i den forbindelse ikke ændret.

§ 73. punkterne 3.5., 3.8. og 3.9. Vagtpost og fremskudt vagtpost

Indholdet i Sikkerhedscirkulære 15-2011 er indarbejdet. De i sikkerhedscirkulæret angivne forhold er i den forbindelse ikke ændret.

§ 73. punkt 3.7.1. Advarsel ved automatisk sikret overkørsels klokke

Det præciseres, at SR-arbejdslederen til stadighed skal være opmærksom på ændringer i støj- og vejforhold, når en automatisk sikret overkørsels klokke anvendes som advarsel for kommende tog.

§ 85 punkt 1.2.2. Koblingslederens forhold

Det tilføjes, at koblingslederens tilladelse til at lade eksterne myndigheder (redningsberedskaberne) foretage arbejdsjording skal gives gennem toglederen.

Bilag 4, Stationer, hvor automatisk stationsdrift (AS-drift) ikke må være indkoblet, når der er foretaget signalgivning for arbejdskøretøjer

Stationerne Marslev, Ullerslev, Aarup, Kavslunde og Nivå er fjernet fra bilaget, da sikringsanlæggene nu er bygget om, så det kan tillades, at AS-drift er indkoblet ved ekspedition af arbejdskøretøjer.

Tilbage er derefter kun Vejle som forventes ombygget i løbet af efteråret 2011, hvorefter forbuddet også kan bortfalde i Vejle.

Bilag 8, Strækninger med linjeblok, fjernstyring mv.

På strækning 8.1. og 8.2 er indført vekselspor mellem København H og Skelbæk med to vekselspor.

Sikkerhedscirkulære 17-2011 ophæves.

Der udsendes følgende rettelsesblade til SR:

2292 - 2329.

Med venlig hilsen

Sikkerhed & Undersøgelser

sikkerhedogundersogelser@bane.dk



Nyt om SR og SIN fra 28.03.2011

Reglerne for togvejseftersyn i § 45 moderniseres, så de bedre passer med nutidens sikringsteknik. Reglerne tager nu udgangspunkt i, at alle stationer har centralsikring. Derfor fjernes kravet om stationsbestyrerens kontrol af sporskifters aflåsning, idet centralsikringen sikrer dette. Desuden afskaffes begrebet "begrænset direkte togvejseftersyn".

Nedenfor er oplistet de væsentligste ændringer i de enkelte paragraffer i SR.

§ 2 punkt 6.2.4. Snerydningstog

Det præciseres, at der altid er tale om snerydningstog, når der er tilkoblet snerydningsmateriel forrest eller bagest.

Tilkoblet snerydningsmateriel har ikke selvstændige bremsere og skal derfor dækkes både for og bag, også selvom det blot skal transporteres til den banestrækning, hvor der skal ryddes sne. Det afgørende er derfor ikke, om der faktisk ryddes sne, men alene om snerydningsmateriellet (sneplov) er tilkoblet for eller bag, og der derfor er tale om særlige bremseforhold for toget.

§ 2 punkt 9. Sikkerhedsafstande for personer

Afstandskravet ændres til to i stedet for tre afstande - én gældende op til 120 km/t og én for hastigheder over 120 km/t.

Afstandskravet på 2,75 meter har virket voldsomt unødigt, og erfaringer viser, at tog med en hastighed over 160 km/t ikke leverer et større vindtryk end tog med en lavere hastighed. Ofte opleves, at godstog med blandet oprangering bestående af skiftevis åbne og lukkede vogne giver et større vindtryk trods den lavere hastighed.

§ 16 punkt 2.5.1. Standsignaler

Det generelle krav om opstilling af standsignaler i gennemgående spor ændres til, at den trafikale regelansvarlige kan beslutte opstilling i aktuelt omfang. Forholdet har midlertidigt været optaget i sikkerhedscirkulære 07/2011.

Reglen om en generel opstilling af standsignaler i gennemgående spor har ingen mening, idet standssignalerne kun har betydning i forbindelse med signalgivning "Kør igennem", hvilket ikke forekommer i gennemgående spor, der ikke samtidig er gennemkørselsspor.

Derfor er der ingen behov for opstilling af standsignaler på endestationer og i togvejsspor, hvor signalgivning "Kør igennem" ikke findes i sikringsanlægget. Ved signal "Kør" gælder indkørselshastigheden altid fra signalets plads, jf. § 6. Allerede opstillede standsignaler i gennemgående spor, som ikke er gennemkørselsspor, vil dog ikke blive fjernet her og nu, men kun i forbindelse med den løbende vedligeholdelse.

§ 17 punkt 17.18-17.24. Standsningsmærker

Betydning af mærkerne er justeret, så der ikke i skemaet skelnes mellem, om tog skal ekspederes ved perron eller alene skal standse, fordi et signal ikke tillader viderekørsel.

Det er endvidere præciseret, at mærkerne også gælder for rangertræk, medmindre afvigende bestemmelser er fastsat i SIN (rangerinstruks for pågældende lokalitet). Endvidere er det præciseret, at afvigende standsning ved visse mærker, som kan være nævnt i SIN, TIB eller jernbanevirksomhedernes driftsinstruktion, alene kan omfatte mærkerne 17.19. og 17.20.

§ 34 punkt 1.3. Afbrydelse af eller arbejde i overkørselsanlæg

Reglerne fra § 11, samt de trafikale regler fra "Arbejde i Sikringsanlæg" for arbejde i en overkørsel er nu optaget samlet i SR.

§ 43 punkt 1.2. Banestrækninger med linjeblok

Der indarbejdes en regel, der fastslår, at når der køres ad venstre spor på strækninger uden linjeblok for venstre spor, skal alle tog for begge køreretninger af- og tilbagemeldes.

Det har ikke tidligere været fastslået helt præcist, hvordan toggangen skulle sikres i de situationer, hvor der er linjeblok for kørsel ad højre spor, men ikke for venstre spor. Det drejer sig jf. bilag 8 om strækningerne Lyngby-Holte, Snekkersten-Helsingør og Lunderskov-Vamdrup.

§ 45. Togvejseftersyn

Reglerne tager nu udgangspunkt i, at alle stationer har centralsikring, og derfor fjernes kravet om stationsbestyrerens kontrol af sporskifters aflåsning, idet centralsikringen sikrer dette. I forbindelse med ind- og udraming samt skriftlig udkørselstilladelse henvises til § 46.

Det har i mange år været anført i SODB 1949 afsnit 2, at centralsikringen kan overtage garantien for sporskifternes rette stilling og aflåsning, hvorfor eftersynet af dette kan bortfalde.

Samtidig er nu indarbejdet alle de tilfælde, hvor sikringsanlægget helt eller delvis overtager togvejseftersynet, og frem for alt også hvornår det ikke gør.

Der skelnes ikke længere mellem togvejseftersyn på fjernstyrede og ikke-fjernstyrede stationer. Denne skelnen kan alligevel ikke håndteres i praksis.

Dels på grund af stationernes størrelse (f.eks. København H, Århus, Fredericia og Aalborg), dels på grund af, at der stort set ikke er personale til stede på de enkelte stationer længere udover eventuelt trafikstyringspersonale i kommandoposten/FC.

Det er endvidere fastslået, at togvejseftersynet handler om at kontrollere, om sporet er frit for køretøjer og ikke om alt muligt andet.

Direkte eftersyn skal, som det foregår i praksis, nu kun foretages, når stationsbestyreren ikke har sikkerhed for, at sporområdet er frit - typisk efter rangering, hvor rangerleder giver melding om rangeringens afslutning.

Dermed kan begrebet "begrænset direkte togvejseftersyn" afskaffes. Det er fastsat på "Rød plakat", hvor der skal foretages direkte togvejseftersyn efter rangering.

Det er endvidere præciseret, hvornår der skal foretages direkte togvejseftersyn i spor med togdetektering f.eks. ved særlige vejrforhold (is, sne, løvfald m.v.).

§ 50. Almindelige bestemmelser

De grundlæggende regler for opsætning af køreplan flyttes til SIN (Ø/V) instruks 5, som udsendes sammen med denne rettelse. Der indarbejdes derfor i SR alene en henvisning til SIN. De særlige regler, der gælder for S-tog (TKS), bibeholdes indtil videre.

§ 62. P-bremse tog

I en periode - senest ved sikkerhedscirkulære 05/2011 - har det været tilladt, at fuldt ATC-overvågede godstog med en belastning mellem 1200 og 1600 tons kunne fremføres med trækraftenheder og de fem forreste vogne i G-bremse, uanset andelen af vognenes G-bremsevægt derved oversteg 10% af den samlede bremsevægt. Samtidig har det været tilladt, at toget måtte fremføres med den hastighed, som førerrumssignalet tillod, selvom denne hastighed oversteg 90 km/t.

Der har ikke i prøveperioden været konstateret problemer med de ændrede regler. Trafikstyrelsen har derfor godkendt, at de kan indarbejdes i SR.

§ 63. Transport af usædvanlig transport

Ny paragraf, hvor bestemmelserne for melding om usædvanlig transport er optaget. Bestemmelserne erstatter bestemmelserne i UT-instruks, punkt 3.5., der midlertidigt har været optaget i sikkerhedscirkulære 04/2011.

Afsnit 10. Definitioner

Overskrift ændres til "Definitioner", og den forklarende tekst ændres til, at bilaget indeholder "definitioner" på de i SR og tilhørende reglementer anvendte udtryk.

Afsnit 10. Nye eller justerede definitioner

Der er indarbejdet nye eller justerede definitioner for blandt andet: Indikeringer, Rustkørsel, Rød plakat, Snerydningstog, Strækningsskendskab, Togvejs eftersyn, Udgangsstation.

Der udsendes følgende rettelsesblade til SR:

2225 - 2291.

SIN(Ø/V) instruks 5

Instruksen er udbygget med grundlæggende regler for opsætning af tjenestekøreplan og toganmeldelser samt brug af specielle tognumre for tog med specielle ekspeditionsforhold: arbejdstog, snerydningstog, tog uden mobilt togkontrolanlæg m.v.

Der udsendes følgende rettelsesblade til SIN:

SIN (Ø/V): Ø1049/V1382 - Ø1061/V1394

SIN (Ø): 1062

SIN (V): 1395

Med venlig hilsen

Sikkerhed & Undersøgelser

sikkerhedogundersogelser@bane.dk



Nyt om SR og SIN fra 27.09.2010

Begrebet "Rangertogveje" indarbejdes i SR i en ny § 44, og samtidig foretages en større justering af § 8. De første rangertogveje blev etableret i begyndelsen af 1930'erne i Århus og Fredericia, men har altså først nu fundet vej til SR.

Nedenfor er oplistet de væsentligste ændringer i de enkelte paragraffer i SR.

§ 2, punkt 3.6.1.2. Togdetektering

Reglerne for togdetektering har hidtil kun omfattet linjeblokanlæg. Det ændres nu, så reglerne for togdetektering også beskrives for stationssikringsanlæg.

§ 2, punkt 4.1. Togkontrolanlæg

Der indarbejdes regler for kørsel med togkontrolanlæg med baggrund i Trafikstyrelsens bekendtgørelse BJ 5-1-2010. Grundreglen er, at der på strækninger med togkontrolanlæg kun kan påbegyndes kørsel som tog, herunder arbejds- og placeringskørsel, der ikke udføres med arbejdskretøjet, med virksomt mobilt togkontrolanlæg. Det mobile anlæg skal være kompatibelt med det faste anlæg på banestrækningen, hvilket vil sige HKT for S-baner og ATC for fjernbaner.

Kørsel uden virksomt kompatibelt togkontrolanlæg på strækninger med togkontrolanlæg, kan kun undtagelsesvis finde sted og kun efter forudgående ansøgning og godkendelse af Banedanmark, Regler & Undersøgelser. Der gælder jf. BJ 5-1-2010 særlige regler for tilslutningskørsel og kørsel med veterantog.

§ 2, punkt 5.1. Fremførsel af tog

Vi har samlet de grundlæggende regler for fremførsel af tog i ét punkt, ligesom reglerne om kørsel på sigt henholdsvis kørsel med skærpet udkig nu er samlet i dette punkt. Nogle af reglerne har hidtil blandt andet været optaget i §§ 46 og 47. Samtidig fjerner vi begrebet "kørsel med forsigtighed". Nu kan stationsbestyreren enten underrette om "kørsel på sigt", hvor den maksimale hastighed er på 40 km/t eller "kørsel med skærpet udkig", hvor den maksimale hastighed er 60 km/t - alt afhængig af situationen og forholdene.

§ 3, punkt 8. Fremføringspersonale

Regler for lokomotivførerne og fører af arbejdskøretøjer er på de fleste områder identiske, og vi har derfor valgt at samle bestemmelserne i et nyt punkt, "Fremføringspersonale". Der er ikke foretaget egentlige ændringer, bortset fra en præcisering af fremføringspersonalets ansvar for at afpasse hastigheden, så der med tog eller rangerbevægelse kan standses på rette sted under hensyntagen til vejrlig, bremseforhold mv.

Den justerede bestemmelse er i sin grundform hentet fra *"De Danske Statsbaner, Generaldirektoratet, Ordre og Bestemmelser vedrørende Maskintjenesten, Ordresamlingen - serie P, 1942, side 54b-VI (gyldig fra 01.03.1967): "Når et tog nærmer sig en station eller et andet sted på banen, hvor dets hastighed skal nedsættes, eller det skal standse, skal lokomotivføreren (motorføreren) i tide mindske hastigheden så meget, at han er fuldstændig herre over toget og om fornødent kan standse dette på rette sted. Han må derved tage hensyn til vejrets sigtbarhed, skinnernes tilstand, togets størrelse, banens faldforhold m.m. Lokomotivføreren (motorføreren) må vise ganske særlig agtpågivenhed, når han nærmer sig knude-, ende-, rebroussements-, krydsnings-, overhalings- og passeringsstationer."* og har således været gældende indtil delingen af bestemmelserne mellem DSB og Banedanmark.

§ 6, punkt 2., 5., 6. og 8. SI-signal med forgrening

I forbindelse med etablering af nyt overhalingsspor i Ringsted genopstår SI-signal med forgreningsangivelse. Signaltypen optages derfor igen i SR, efter den blevet taget ud for nogle år siden i forbindelse med, at et tilsvarende signal i Vigerslev, som eneste repræsentant for signaltypen, blev nedtaget.

§ 8, DV-signaler og hvide lys i PU-signaler mv.

Signalaspekterne opstilles i skemaform i stil med hovedsignalerne i § 6. Det fastslås som noget nyt, at signalaspekterne "Forbikørsel tilladt" og "Forsigtig forbikørsel tilladt" ingen betydning har for tog, kun for rangerbevægelser. Signalerne tilfører ikke lokomotivføreren oplysninger, som ikke allerede er givet gennem hovedsignalerne, ligesom ændringen fjerner tvivlsspørgsmål vedrørende afgang fra stationer, når det første signal viser hvide lys. Desuden fastslås det, at signalet "Signalet annulleret" ikke giver garanti for frit spor, henholdsvis at sporskifter er i rette stilling. Derudover er der ingen væsentlige ændringer i forhold til det nugældende.

§ 11, Automatisk sikrede overkørsler

Overskriften ændres til "Automatisk sikrede overkørsler", da paragraffen udover signaler knyttet til overkørsler også omfatter køreregler med videre.

§ 11, punkt 5. og 6. Automatisk sikrede overkørsler

Ændrer formuleringen, så det ikke er overkørslen, der er i afhængighed af hovedsignalet, men hovedsignalets visning, som er i afhængighed af overkørslen.

§ 17, punkt 17. Mærke "Frispor"

Opstillingsreglen justeres, så den kommer i overensstemmelse med Banenormen på området, som giver mulighed for opstilling af kun ét mærke "Frispor", der gælder for begge sporene.

§ 32, punkt 3.4. Særlige sproglige hensyn

Der indarbejdes regler om, at begge parter skal tage særlige sproglige hensyn, når den ene part ikke har dansk som modersmål. Det sker primært ved at tale langsomt og tydeligt samt ved, at talord udtales som enkelte cifre. For eksempel at tog 2364 udtales 2-3-6-4. Reglen erstatter SIN (Ø/V) instruks 9 samt sikkerhedscirkulære 12-2010.

§ 34, punkt 1.4. Omstilling af sporskifte med håndsving

Det præciseres, at stationsbestyreren i hvert enkelt tilfælde skal give tilladelse til omstilling af sporskifte med håndsving. Ligeledes skal stationsbestyreren underrettes efter afslutning af hver enkelt omstilling.

§ 36, punkt 1.2. Hastighed under rangering

Det præciseres, at hastigheden under rangering ikke må være højere, end at der kan standses foran en given hindring.

§ 36, punkterne 5.1.-5.3. Aftaler forud for rangering

Reglerne er nu opdelt i tre punkter, der præciserer, hvilke aftaler, der skal indgås forud for rangering og inden rangeringen påbegyndes samt hvilke regler, der gælder under rangeringens gennemførelse.

§ 36, punkt 5.1.3. Rangering forbi mærke "Rangergrænsen"

På baggrund af en konkret hændelse, har vi konstateret, at SR hidtil ikke har givet helt præcise regler for, hvilke betingelser der skal være opfyldt, før stationsbestyreren må give tilladelse til rangering forbi rangergrænsen. Det er derfor nu beskrevet, hvilke betingelser der skal være opfyldt.

§ 41, Hovedsporenes benyttelse

Begrebet "Enkeltspordrift" afskaffes, og der åbnes mulighed for, at der på dobbeltsporede strækninger med faste ATC-anlæg kan køres vilkårligt på begge spor, når alle tog i begge hovedspor på banestykket er udstyret med virksomt mobilt togkontrolanlæg.

Det tillades endvidere på alle dobbeltsporede strækninger med linjeblok for både højre og venstre spor, at der samtidig kan køres ad venstre spor i begge retninger.

Det understøttes i den forbindelse, at reglerne for underretning af lokomotivføreren, når kørslen ikke er optaget i La eller "Rettelse til La", fortsat er gældende.

Derudover er der foretaget mindre justeringer og sproglige præciseringer i hele paragraffen.

§ 44, Rangertogveje

Begrebet "rangertogvej" har aldrig eksisteret i SR, men indarbejdes nu gennem en ny § 44. Bestemmelserne er ikke nye i forhold til den indarbejdede brug af rangertogveje, men indskærper blandt andet stationsbestyrerens ansvar for togvejseftersyn forud for signalgivning "Forsigtig forbikørsel tilladt" samt medansvaret for sporstykket - herunder centralbetjente sporskifters rette stilling - fra rangertrækkets forende til første signal i rangertogvejen.

§ 45, Hovedtogveje

I forbindelse med den nye § 44 ændres overskriften i § 45 til "Hovedtogveje". Samtidig er der foretaget justeringer af "togveje" til "hovedtogveje" flere steder i paragraffen.

§ 45, punkt 4.2. Signaler på "Stop"

Der indarbejdes regler for, at lokomotivføreren ikke må efterkomme fornyet signalgivning efter tilbagetagning af signal uden tilladelse fra stationsbestyreren. Reglen afløser sikkerhedscirkulære 11-2010.

§ 70, punkt 1. Generelle forhold vedrørende instrukturarbejder

De generelle regler for infrastrukturarbejder omfatter mere end blot det arbejde, som finder sted indenfor fire meter fra nærmeste skinne. Derfor tilføjes, at reglerne også gælder ved arbejde i "sikkerhedsbærende anlæg". Sikkerhedsbærende anlæg omfatter fjernstyrings-, kørelednings-, profilkontrol-, radio-, sikrings-, spor-, togkontrol- og transmissionsanlæg mv.

§ 71, punkt 2.3. Arbejds- og placeringskørsel

Der tilføjes to noter til skemaet. Note *) præciserer, at køretøjets status fremgår af overensstemmelseserklæringen, og note **) præciserer, hvor langt der må køres fra logistikplads til arbejdssted.

§ 73, punkt 7. Aflåste sporskifter

Drevbetegnelserne ved sporskifter med flere drev er ændret til drev 1, 2 og 3, da de hidtidige betegnelser ofte gav anledning til spørgsmål og misforståelser.

Derudover er der indarbejdet regler for, at stationsbestyreren altid skal underrettes, inden der sker op- eller aflåsning af sporskifter.

§ 85, punkt 1.2. Akutte kørestrømsafbrydelser

Med baggrund i en konkret hændelse med etablering af en akut kørestrømsafbrydelse på grund af brand i et tog justeres reglerne, så det præciseres, at stationsbestyreren i videst muligt omfang skal sikre, at elektriske tog er standset eller standses, inden kørestrømmen afbrydes i det pågældende område.

Der foretages samtidig en opdeling mellem stationsbestyrerens og koblingslederens forhold.

§ 87, Enkeltspordrift

Paragraffen nedlægges. Fortsat betydende regler er flyttet til §§ 41 og 52.

§ 89, punkt 3.2. Kørsel frem til nedbrudte tog

I overensstemmelse med, at meldingen "kørsel på sigt" nu gælder alle forhold, hvor lokomotivføreren ikke kan påregne, at sporet er frit, anvendes meldingen også, når lokomotivføreren underrettes om kørsel frem til et nedbrudt tog.

§ 90, Underretning ved uregelmæssigheder

Ændret formulering, så underretningspligten ved uheld og forstyrrelser i driften gælder gensidigt mellem jernbaneinfrastrukturforvalterne.

Afsnit 10. Forklaringer

Der er optaget forklaringer for følgende "nye" ord:

Dækningsstilling
Eftertidsspærre
Fastlagt i rette stilling
Omklamringsbalise
Rangervej
Sikkerhedsbærende anlæg
Togvej
Togvejsopløsning

Desuden er der sket mindre justeringer i flere andre.

Der udsendes følgende rettelsesblade til SR:

2136 - 2223.

SIN(Ø/V) instruks 9

Instruksen bortfalder, idet alle lokomotivførere, der kører på dansk infrastruktur, nu opfylder de samme krav som danske lokomotivførere. Særlige sproglige hensyn er optaget i SR § 32, punkt 3.4.

SIN(V)

Der optages ny instruks 36.1. og foretages rettelser i instruks 23.7.

Der udsendes følgende rettelsesblade til SIN(Ø/V):

Ø1033/V1367 - Ø1034/V1368

Der udsendes følgende rettelsesblade til SIN(V):

1369 - 1375.

Øvrige forhold:

Vinterinstruks (VI) ophæves.

Med venlig hilsen

Banedanmark, Kvalitet & Sikkerhed

Regler & Undersøgelser

trafiksikkerhed@bane.dk



Nyt om SR, SIN, TIB og ATC-instruks fra 13.12.2009

Et omfattende arbejde med at dele de trafikale regler i infrastrukturegler og jernbanevirksomhedsregler er nu endelig afsluttet. Det betyder, at SR, SIN og TIB fra den 13. december 2009 ikke længere indeholder specifikke jernbanevirksomhedsregler. De enkelte jernbanevirksomheder skal fremover selv sikre regler for klargøring og anvendelse af deres materiel.

Udover rettelserne i forbindelse med delingen, er der foretaget enkelte mindre rettelser i primært SR og ATC-instruks.

Der udsendes derfor rettelsesblade til SR, SIN og TIB. Endvidere udsendes et nyt reglement: Togklargøringsreglement, forkortet TKR. Dette reglement vil gælde for Banedanmarks egne transportere samt for de jernbanevirksomheder, som har valgt at anvende TKR i stedet for eller som supplement til egne regler. Der kan læses mere om delingen af de trafikale bestemmelser i SR-information nr. 3-2009.

Nedenfor er oplistet de væsentligste ændringer i de enkelte reglementer.

SR

§ 2, Manøvrering af tog

Bestemmelserne om manøvrering af tog, der hidtil har stået i § 63, er flyttet frem til § 2 som nyt punkt 5.

§ 3, Krav til reglementer mv. for de enkelte personalegrupper

Kravene til, hvilke reglementer m.v. de enkelte personalegrupper skal kende til henholdsvis medbringe under udførelse af tjeneste, er flyttet til et nyt bilag 13. I dette bilag er også optaget krav til personalegrupper, hvor kravene hidtil ikke har været nævnt i SR.

§ 3, Personalets kompetence og ansvar

Som nyt punkt 1 er optaget, at det er den enkelte jernbaneinfrastrukturforvalter og den enkelte jernbanevirksomhed, som har ansvaret for, at der kun anvendes personale med de rette kompetencer.

§ 3, Lokomotivføreren

Bestemmelserne om, hvem der måtte tage ophold i betjente førerrum har hidtil stået i SIN. I forbindelse med delingen af bestemmelserne nedlægges instruks 6 i SIN (Ø/V), og i stedet optages i § 3, punkt 8.1.1. regler for, hvem der må opholde sig i betjente førerrum.

§ 3, Prøvetogsleder

Kravene til kompetence og ansvar for prøvetogslederen har hidtil kun fremgået af SIN. Disse krav optages nu i SR og samtidig er kravene til prøvetogsleder blevet præciseret.

§ 3, Togpersonalet

Som en meget markant ændring forsvinder begrebet "togføreren" ud af SR.

Togføreren som "sikkerhedsperson" i forholdet til for eksempel stationsbestyreren er udspillet, og SR vil derfor ikke længere stille krav om, at én person blandt togpersonalet nødvendigvis skal benævnes togfører.

Derfor omdefineres togpersonalet også lidt, og det eneste der foreskrives er, at når jernbanevirksomheden stiller krav om én, der kan forestå afgangsproceduren eller evakuering ved ulykker, skal denne person være udepeget blandt togpersonalet.

I de paragraffer hvor "togføreren" hidtil har fremgået, er denne funktion enten erstattet af "togpersonale" eller bortfaldet. Det gælder blandt andet i §§ 13, 15, 50, 55 og 66.

§ 17, "Stop for litra"

Da der i Banedanmarks reglementer ikke længere er optaget konkrete materiellittra bortfalder mærke 17.11. "Stop for litra".

§ 55, Prøvetog

Det er nu optaget i § 55, at ved kørsel med prøvetog skal formålet og vilkårene for den konkrete prøvekørsel fremgå af toganmeldelsen.

§ 61, Togenes størrelse

Der sker en generel forøgelse af den største tilladte belastning til 2500 tons. Reglen har hidtil fremgået af TIB som en undtagelsesbestemmelse gældende for visse strækninger.

§ 62, Bremses og § 89, Nedbrudte tog

En række materielspecifikke regler vedrørende bremses er forsvundet. Det er fremover alene jernbanevirksomhederne, der fastsætter disse i de enkelte materieltypers driftsinstruktioner. Tilbage i § 62 er alene de generelle krav og regler om bremseart, togstørrelse mv.

Det er endvidere i §§ 62 og 89 præciseret, at lokomotivføreren skal melde til stationsbestyreren, hvis toget ikke kan fremføres efter de "normale" vilkår. For stationsbestyreren er det tilsvarende præciseret, at stationsbestyreren - på baggrund af meldingen fra lokomotivføreren - for eksempel skal sikre, at hele toget kommer ind på stationen, inden der foretages signalgivning for andre tog.

§ 63, Togenes sammensætning

Hele paragraffen er nedlagt. En stor del af § 63 var relateret specifikt til bestemte materieltyper - præcis den type bestemmelser, som jernbanevirksomhederne fremover selv skal sikre tilstede og bekendtgjort overfor deres personale.

En del af oplysningerne var desuden reelt forældede. Endnu gyldige bestemmelser med betydning for Banedanmarks egne kørsler er overflyttet til TKR.

§ 65, Eftersyn af tog

Også denne paragraf er ude af SR. De fleste regler er dog overført til TKR.

§ 66, Bremseprøver

Paragraffen omhandler nu kun formålet med en bremseprøve og de helt overordnede regler for bremseprøves afholdelse.

Det er fremover udelukkende lokomotivføreren, der er ansvarlig for, at der er afholdt bremseprøve og bremserne er fundet i orden, inden lokomotivføreren efterkommer et signal til afgang.

En række regler for bremseprøve af konventionelle trykluftbremsede tog er overført til TKR.

§ 87, Anvendelse af hyppig brug af fløjten

Reglen om, at lokomotivføreren for første tog ved kørsel ad venstre spor, ved en ikke i La bekendtgjort kørsel ad venstre spor, skulle underrettes om kørsel med forsigtighed og hyppig brug af fløjten, bortfalder. Det har gennem flere år været et krav, at der ved infrastrukturarbejder med vagtpost skal udsættes vagtpost for begge køreretninger. S-banen har endvidere i SIN - også gennem flere år - været undtaget for bestemmelsen. Reglen bortfalder altså helt nu.

SIN

Delingen af bestemmelserne i SR har medført en del konsekvensrettelser i SIN.

Der forsvinder flere instrukser, som hidtil alene har indeholdt jernbanevirksomhedsspecifikke regler. Det gælder instrukserne SIN (Ø/V) instruks 2 (Kørsel med knuste ruder), instruks 3 (Efterkontrol af døre), instruks 6 (Ophold i betjente førerrum) og instruks 7 (Tog uden togfører). Indholdet i instrukser som disse skal jernbanevirksomhederne selv fremover - i relevant omfang - sikre bekendtgjort overfor virksomhedens personale.

Endvidere foretages en del ændringer i SIN (Ø/V) instruks 5, idet afsnittene om køreplaner i TIB (Ø/V) indarbejdes i SIN (Ø/V) instruks 5, som samtidig skifter navn til "Retningslinjer for optagelser i Tjenestekøreplan og toganmeldelser".

TIB

Forkortelsen TIB står i fremtiden for "Trafikal information om banestrækningen", idet tjenestekøreplanens indledende bemærkninger er flyttet til SIN(Ø/V) instruks 5. og Banedanmarks togklargøringsreglement, TKR. TIB vil herefter udelukkende indeholde strækningsoversigterne og bremsetabellerne.

TIB vil indtil videre fortsat bestå af tre dele, et fælles (Ø/V) afsnit, samt et (Ø) og et (V) afsnit. I foråret 2010 forventer vi at samle TIB til et samlet reglement.

TKR

Med delingen af sikkerhedsbestemmelserne er en del regler, som Banedanmark faktisk selv har brug for, forsvundet ud af SR. Derfor er der opstået et nyt reglement for Banedanmark: "Togklargøringsreglement", forkortet TKR.

Forklaringen er, at Banedanmark i forbindelse med infrastrukturarbejder reelt har funktion som jernbanevirksomhed, når der køres med tog eller "toglignende oprangeringer" med for eksempel lokomotiv og skærvevogne.

Desuden er der også i andre sammenhænge behov for, at de "gamle" regler om blandt andet eftersyn og bremseprøver på helt almindelige trykluftbremsede tog bliver bevaret.

Trafikstyrelsen har derfor godkendt, at TKR, som altså er Banedanmarks udgave af jernbanevirksomhedernes materielbestemmelser, kan anvendes af andre. En række jernbanevirksomheder vil derfor anvende TKR i stedet for eller som supplement til egne regler.

ATC-instruks

På visse stationer uden faste togkontrolanlæg vil der efterhånden blive udlagt ATC-baliser foran sporstopperen.

Baliserne sikrer toget nedbremset til maksimalt 15 km/t inden sporstopperen.

Når et tog med virksomt mobilt ATC passerer en sådan balise, udløser det et skift i førerrumssignalet fra "YY" til "--" (reduceret ATC).

Forholdet optages i ATC-instruksens afsnit 3.3. som et nyt afsnit 1.2.

Der udsendes følgende rettelsesblade:

SR: 2071 - 2135

SIN (Ø/V): Ø954/V1308 - Ø964/V1318

SIN (Ø): 965 - 1002

SIN (V): 1319 - 1320

TIB (Ø/V): 443 - 464

ATC-instruks: 16 - 18

TKR: Nyt reglement

Øvrige forhold

Sikkerhedscirkulære 20/2009 ophæves.

Med venlig hilsen

Banedanmark, Drift

Trafiksikkerhed

trafiksikkerhed@bane.dk



Nyt om SR fra 06.07.2009

Med virkning fra den 06.07.2009 foretages enkelte mindre rettelser i SR.

Banedanmarks undersøgelsesvagt, indsats på skadestedet (§ 3 punkt 4. og § 90 punkt 1.3.1.)

Efter at vi indarbejdede Uhedsreglementet i SR ved rettelsen den 30.03.2009, har det vist sig, at beredskabsmyndighederne anvender instruktionsmateriale, hvor betegnelsen "Skadestedsleder" er rettet mod "Indsatsleder Redning" som den der har al bemyndigelse og beslutningskompetence på selve skadestedet.

Det er derfor ikke hensigtsmæssigt og kan give anledning til misforståelser, at Banedanmark også anvender betegnelsen "Skadestedsleder" i SR for Banedanmarks repræsentant på skadestedet. Vi fjerner derfor betegnelsen "Skadestedsleder" for undersøgelsesvagten og anvender i stedet alene betegnelsen "Banedanmarks undersøgelsesvagt" for de funktioner, som undersøgelsesvagten skal udføre på skadestedet.

Endvidere er i § 90 indarbejdet hierarkiet mellem politiets indsatsleder og redningsberedskabets indsatsleder.

Automatisk sikrede overkørsler, opstilling af signaler (§ 11 punkt 7.)

Da der nu forefindes en godkendt SODB for overkørsler, er der ikke længere behov for de mange tekniske planer i § 11 med opstillingsregler og afstandskrav for overkørsler. Da planerne ikke har direkte betydning for hverken stationsbestyreren eller lokomotivføreren, udover oplysningerne om bremseafstande, har vi valgt at erstatte planerne med et enkelt skema med oplysning om minimumsbremseafstandene afhængig af strækningshastighed og overkørslernes beliggenhed på enkeltspor, dobbeltspor eller vekselspor.

Ved strækninger med højst tilladte strækningshastighed op til 75 km/t er i skemaet vist, at minimumsafstanden til overkørslen er 350 meter, da der fortsat forekommer en del overkørsler med denne korte afstand. Det har gennem en del år været et krav, at disse overkørsler ved ombygninger og nyanlæg skal have en minimumsbremseafstand på 450 meter. Det sikrer, at et tog altid kan nå at standse foran en overkørsel, der ikke er sikret, såfremt lokomotivføreren indleder nedbremsning ved "pilmærket", SR-signal 11.5.

Der er til erstatning for de mange planer indarbejdet et eksempel på opstilling af signalerne ved overkørsler, der ikke er i signalafhængighed henholdsvis er i signalafhængighed. De jernbanevendte signaler der hører til overkørsler er fortsat beskrevet, og i ordforklaringen er de i reglerne omtalte vejsignaler indarbejdet.

Automatisk sikrede overkørsler, overkørslen sikret (§ 11 punkt 8.)

Det bliver fastslået i reglerne, hvornår en overkørsel er sikret.

Der er optaget køreregler for den gammelkendte problemstilling ved overkørsler udstyret med uordenssignal af gammel type, der slukker, når overkørslen bliver sikret.

Problemstillingen opstår i de situationer, hvor et tog standser mellem overkørselssignalet og uordenssignalet, f.eks. for ekspedition ved en perron, og overkørslen ikke er igangsat ved togets passage af overkørselssignalet. Når der efterfølgende foretages signalgivning for toget og overkørslen bliver igangsat, er der ikke noget signal, der direkte viser for lokomotivføreren, at overkørslen bliver sikret. Lokomotivføreren kan blot iagttage, at uordenssignalet slukker.

Endvidere præciseres det, at når et fælles overkørselssignal viser "Overkørslen ikke sikret" og det til en af overkørslerne hørende uordenssignal viser "Overkørslen sikret", er den pågældende overkørsel sikret.

Automatisk sikrede overkørsler, fejlmeldelampe (§ 11 punkt 10.4.)

Der indarbejdes regler for melding om lys i fejlmeldelampen. Samtidig optages i ordforklaringen eksempler med billeder af fejlmeldelamper.

Behovet for melding til stationsbestyreren om lys i fejlmeldelampen skyldes, at det er ikke alle overkørsler, hvor fejl indikeres for stationsbestyreren.

Standsignal "Stop" (§ 16 punkt 1.2.)

Opstillingsreglerne for standsignal "Stop" er justeret således, at standsignalet også kan anvendes vendt mod det spærrede spor. Det skyldes, at det i nogle situationer, bl.a. i forbindelse med infrastrukturarbejder, er hensigtsmæssigt også at kunne vise for det personale, som kører på det spærrede spor, hvor langt de må køre.

Ekstratog (§ 55 punkt 1.5.)

I § 55 har vi ændret togets plan til køreplan. Samtidig har vi fjernet forholdet med, at toget fremføres med to lokomotivførere samt underretning ved krydsning på ikke-fjernstyrede strækninger, da dette ikke længere forekommer.

Øvrige rettelser

Der er rettet nogle henvisningsfejl mellem de enkelte paragraffer.

Rettemargen

Som et forsøg har vi ændret markeringen af rettelser således, at betydningsrettelser markeres med fast streg som hidtil, mens rettelser der alene er af redaktionel karakter f.eks. ændret punktnummering på grund af andre rettelser er markeret med stiplede streg.

Der udsendes følgende rettelserblade til SR:

Nr. 2025 - 2057.

Med venlig hilsen

Banedanmark, Drift

Trafiksikkerhed

trafiksikkerhed@bane.dk



Nyt om SR fra 30.03.2009

Med virkning fra den 30. marts 2009 foretages følgende større rettelser:

Uhedsreglementet (UR) nedlægges og erstattes af regler i SR. De fleste overflyttede regler fra UR er optaget i en ny § 90 om ulykker og uheld.

Trafikstyrelsens bekendtgørelse BJ 5-08 om arbejds- og placeringskørsel indarbejdes i SR, primært i § 71, som nu udelukkende omhandler arbejds- og placeringskørsel, mens de specifikke regler for arbejdskøretøjer er optaget i en ny § 78.

Reglerne for anvendelse og betydning af "Stop og ryk frem" præciseres i §§ 6 og 45.

Signalernes betydning på den fri bane ved sporspærring med SR-arbejdsleder præciseres i §§ 6 og 8.

De meget restriktive regler for anvendelse af automatiske driftsformer i forbindelse med kørsel med arbejdskøretøjer ændres, så det i fremtiden kun omfatter i alt syv stationer. De syv stationer optages i et nyt bilag 4 vedrørende forbud mod anvendelse af AS-drift ved ekspedition af arbejdskøretøjer.

Derudover er der foretaget en del mindre rettelser, som sammen med de ovenstående rettelser er beskrevet i hovedtræk efterfølgende.

Endvidere henvises til SR-information nr. 1-2009, der har en række uddybende artikler om rettelserne.

Almindelige bestemmelser (§ 2)

Omfanget af § 2, "Almindelige bestemmelser" var efterhånden så stort, at vi har besluttet at flytte alle regler for personale og deres kompetence til en ny § 3. De almindelige bestemmelser vil derfor fremover kun indeholde definitioner og benævnelser for øvrige forhold, mens alt om personalet og de i SR definerede funktioner for personalets kompetence og ansvar vil fremgå af § 3.

Personalets kompetence og ansvar (§ 3)

Alt om personale fra § 2 er overflyttet til § 3. Udover de nye optagne punkter om Banedanmarks undersøgelsesvagt (punkt 4.) og kørsel med skærpet udkig (punkt 7.1.5.1.), der er beskrevet nedenstående, er der alene foretaget mindre sproglige justeringer i enkelte af de overflyttede punkter.

Ansvarsforholdet mellem føreren og ledsageren, når et arbejdskøretøj er medgivet en ledsager, er blevet tydeliggjort og præciseret.

Banedanmarks undersøgelsesvagt (§ 3 punkt 4.)

Banedanmarks undersøgelsesvagts funktion og kompetence er beskrevet i punkt 4. Undersøgelsesvagten erstatter, for de nævnte punkter, den funktion, som Trafikvagten varetog, jf. det nu nedlagte UR.

Skærpet udkig (§ 3 punkt 7.1.5.1.)

Der har vist sig behov for at kunne anvende meldingen om "kørsel med skærpet udkig" i andre situationer end alene i forbindelse med anvendelsen i SIN (Ø/V) instruks 18 omkring åbentstående døre. Derfor indarbejdes betydningen i SR i forbindelse med de eksisterende bestemmelser om personalets udkig.

Hovedsignaler, VI-signalet (§§ 6 og 23)

Det har i det daglige og ikke mindst i forbindelse med undervisning vist sig, at placeringen af VI-signalet i en selvstændig paragraf var meget uhensigtsmæssig. Mange brugere af SR har ikke kunnet forholde sig til, at et enkelt hovedsignal var optaget i en særlig paragraf, alene fordi dette signal normalt ikke længere nyopstilles, og eksisterende signaler i et vist omfang i forbindelse med vedligeholdelse og ombygninger erstattes af I-signaler. Så af rent pædagogiske hensyn flyttes VI-signalet tilbage blandt de øvrige hovedsignaler i § 6 med uændret betydning. Samtidig nedlægges § 23.

Hovedsignaler, SI- og SU-signaler (§ 6 punkt 2.)

Det er tydeliggjort, at rangerbevægelser må passere et SI- eller SU-signal, der viser "Stop", forudsat at et DV-signal placeret sammen med hovedsignalet giver tilladelse til videre rangering.

Hovedsignaler, AM-, AM/DS-, DS-signal samt VM- og VM/DS-signal (§ 6 punkt 2.)

Det har længe været kutyme, at AM- og VM-signaler på et spærret spor kunne passeres af rangertræk uden tilladelse fra stationsbestyreren, hvis rangeringen sker i en sporspærring med SR-arbejdsleder.

Forholdet er nu tydeliggjort, og det er præciseret, at det alene gælder AM-, AM/DS-, VM- samt VM/DS-signaler.

Af samme grund er det "rene" DS-signal udskildt i et særligt punkt, idet dette ikke må passeres uden stationsbestyrerens tilladelse.

Grunden til dette er, at DS-signalerne kan dække et farepunkt (for eksempel en oplukkelig bro), som SR-arbejdslederen ikke har kontrol over.

Hovedsignaler, "Stop og ryk frem" (§ 6 punkt 8.)

Betydningen af "Stop og ryk frem" er tydeliggjort. Det gælder særligt vedrørende hastighed samt vedrørende sporet efter en indkørselstogvejs endepunkt. Det fremgår nu, at hastigheden ved "Stop og ryk frem" kan være under 40 km/t (jf. TIB, La eller særlig meddelelse), og at sporet efter togvejens endepunkt kan være besat eller ufarbart efter de samme regler, som gælder ved signalgivningen til "Togvej uden sikkerhedsafstand".

Forsignalering af hovedsignaler (§ 7)

Betydningen af F-signal "Kør forsigtigt" i punkt 2. er indskrænket til, at det efterfølgende hovedsignal må påregnes at vise "Stop".

Teksten om slukket F-signal er justeret i punkt 2.6., og endelig er de blinkende SU-signaler fjernet i eksemplerne i punkt 4., da signaltypen ikke længere forekommer.

Anvendelse af signal "Stop og ryk frem" (§ 45)

I forbindelse med de justerede regler for "Stop og ryk frem" i § 6 er reglerne for togvejseftersyn i § 45 samtidig justeret.

Bestemmelserne for togvejseftersyn er nu opdelt, så det fremgår, hvilke særlige forhold, der udover de almindelige bestemmelser er gældende, forud for anvendelse af signalgivning "Stop og ryk frem".

Rød plakat (§ 45)

Der er indført mulighed for, at forhold, som nu er optaget på "Rød plakat", i stedet kan fremgå af sikringsanlæggets lokalbeskrivelse. Årsagen er, at udviklingen har medført, at "Rød plakat" meget sjældent nu om dage fremstår som en "plakat", opslået i betjeningslokalet, men derimod ofte for stationsbestyrerne findes sammen med lokalbeskrivelserne i et ringbind i fjernstyringscentralerne rundt om i landet.

Signalgivning for udkørsel (§ 45 punkt 3.2.)

Tilladelsen til, at lokomotivføreren med et ATC-overvåget tog må afgang fra en station, når lokomotivføreren ikke fra afgangsstedet kan se signalgivning for udkørsel, alene på basis af informationerne i ATC-anlægget, fjernes.

Det skyldes bestemmelsen ikke er i overensstemmelse med anlægsbestemmelserne for sikringsanlæg (SODB), der foreskriver, at lokomotivføreren fra det typiske afgangssted skal kunne se signalgivning for udkørsel. I de situationer, hvor lokomotivføreren ikke kan se et afgangssignal, skal bestemmelsen om afgangstilladelse fra stationsbestyreren anvendes.

Togenes afgang og ændret togrækkefølge (§§ 50 og 82)

Skemaet om togs afgangstider fra togekspeditionsstederne er fjernet. Grundholdningen er, at det ikke mere er et sikkerhedsmæssigt forhold, om tog afgår før køreplanstiden. Hvis betingelserne for afgang i øvrigt er til stede, toget er klargjort, og der naturligvis er foretaget signalgivning, er selve afgangstiden et forhold mellem jernbanevirksomheden og dens kunder.

Reglerne for meldinger mellem stationsbestyrerne om ændret togrækkefølge er sprogligt justeret, men selve fremgangsmåden er ikke ændret.

Arbejds- og placeringskørsel (§ 71) samt arbejdskøretøjer (§ 78)

Det har i et års tid været muligt jf. et sikkerhedscirkulære, at køre med anden trækraft end arbejdskøretøj som arbejds- eller placeringskørsel.

Dette forhold, der i øvrigt er afledt af en bekendtgørelse fra Trafikstyrelsen (BJ 5.08), er nu indarbejdet i SR i fuldt omfang.

Kørereglerne for arbejds- og placeringskørsel uanset trækraft er nu indeholdt i § 71.

De særlige forhold, der kun gælder arbejdskøretøjer f.eks. attestbegrebet, er flyttet fra § 71 til ny § 78. De fleste af reglerne er overført uændret til § 78 med nogle få sproglige tilpasninger. Dog er det som noget nyt præciseret, at kopi af både overensstemmelseserklæring og ibrugtagningstilladelse skal forefindes på det enkelte arbejdskøretøj.

Emnet med arbejds- og placeringskørsel er uddybet i SR-information nr. 1-2009.

Bekendtgørelse 5.08. og øvrige bekendtgørelser kan i øvrigt ses på Trafikstyrelsens hjemmeside: www.trafikstyrelsen.dk

Arbejdskøretøjer, anvendelse af automatisk stationsdrift (§ 71 punkt 5.7.2.)

Det har længe været et ønske at kunne lempe på de meget restriktive regler for anvendelse af automatiske driftsformer og signalgivning ved kørsel med arbejdskøretøjer.

Der er derfor gennemført en analyse af alle landets sikringsanlæg, og denne analyse har godtgjort, at det kun er nødvendigt at opretholde et forbud mod anvendelse af AS-drift på syv stationer. Disse stationer er optaget i et nyt bilag 4. Endvidere er "Rød plakat" for de syv stationer, justeret, så de specifikke forhold for signalgivning i forbindelse med arbejdskøretøjer fremgår af den enkelte stations "Rød plakat".

Aflysning af tog (§ 84)

Der er foretaget nogle mindre justeringer af teksten, men selve reglerne og fremgangsmåden er uændret.

Nedbrudte tog (§ 89) og Uheld, ulykker og sikkerhedsmæssige hændelser (§ 90)

§§ 89 og 90 skal ses i sammenhæng, idet § 89 nu udelukkende omhandler forhold af mere "teknisk" karakter, mens § 90 omhandler uheld, ulykker og sikkerhedsmæssige hændelser, som kræver øjeblikkelig indsats fra politi, beredskab, Havarikommissionen eller Banedanmarks egen undersøgelsesvagt. Reglerne stammer i hovedtræk fra det nu nedlagte Uhedsreglement (UR).

I § 89 findes fortsat reglerne for hjælpetog og hjælpetogs kørsel til det nedbrudte tog. Det er nu slået fast, at der ikke er tale om en egentlig sporspærring, dér hvor et nedbrudt tog holder, hvorfor der ikke længere er nogen sammenhæng med § 86, og henvisningerne mellem § 86 (Spærring af spor) og § 89 er derfor fjernet. Det er blot stationsbestyrerens ansvar, at hindre signalgivningen til sporet. Bestemmelserne om hjælpetogets kørsel til det nedbrudte tog er justeret, så de i højere grad svarer til de faktiske forhold i dag.

I § 90 findes nu en række af reglerne fra Uhedsreglementet (UR). Men ikke alt er medtaget, idet en del af bestemmelserne i UR ikke havde relevans for den direkte håndtering af uheld og ulykker, men var relateret til efterfølgende indberetning, undersøgelse m.v. Disse regler fremgår enten af Lov om jernbane eller de er flyttet til relevante funktionsbeskrivelser, procedurer og beredskabsplaner. Endvidere skal de enkelte jernbanevirksomheder mv. have egne regler og procedurer for håndtering af sådanne forhold.

Nye ord i ordforklaring

Der er optaget en del nye ord og/eller ordforklaringer i afsnit 10.

Det omfatter blandt andet:

Akseltryk/aksellast, Arbejdskørsel, Fører, Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane, Ibrugtagningstilladelse, Metervægt, Overensstemmelseserklæring, Placeringskørsel, Sikkerhedsmæssig hændelse, Skadestedsleder, Ulykke og Undersøgelsesvagt.

Øvrige rettelser

Foruden de forhold der er nævnt på de foregående sider, er der foretaget en del mindre rettelser, med henblik på at gøre regler mere klare og sproget lettere at forstå. Endelig er der rettet stavfejl og andre mindre fejl.

Rettelserne i SR har desuden medført en række konsekvens- og følgerrettelser i SIN(Ø), SIN(V) og TIB (Ø/V). Der udgives ikke et separat forklaringsblad til disse rettelser.

Ophævelse

Uhedsreglementet (UR) ophæves med virkning fra den 30.03.2009.

Der udsendes følgende rettelsesblade til SR:

Nr. 1938 - 2021.

Med venlig hilsen

Banedanmark, Drift

Trafiksikkerhed

trafiksikkerhed@bane.dk



Nyt om SR fra 05.05.2008

Togenes standsning på og afgang fra togekspeditionssteder (§ 50)

Reglerne for ekstraordinært standsende eller gennemkørende tog er justeret.

Med henblik på bedre at kunne indhente forsinkelser åbnes der mulighed for at gøre tog ekstraordinært gennemkørende. Systemet har i praksis været anvendt nogen tid på S-banen og enkelte steder på fjernbanen, men gøres nu til en mulighed overalt. I § 50 benævnes det som "bortfald af standsning".

På fjernbanen er "bortfald af standsning" ikke implementeret i P-basen, så på fjernbanen vil der indtil videre fortsat ske aflysning af de aktuelle tog og tillysning med nyt nummer, når meddelelse skal udsendes skriftligt.

Udover justeringen af § 50 er der rettelser af redaktionel karakter.

Der udsendes følgende rettelsesblade til SR:

Nr. 1920 - 1937

Med venlig hilsen

Banedanmark, Drift

Trafiksikkerhed

trafiksikkerhed@bane.dk



Nyt om SR fra 21.01.2008

Med virkning fra den 21. januar 2008 indarbejdes "Arbejde i spor" i SR, og "Arbejde i spor" nedlægges.

Afsnit 7 i SR vil fremover hedde "Infrastrukturarbejder" og indeholde følgende paragraffer:

§ 70: Generelle forhold vedrørende infrastrukturarbejder

§ 71: Kørsel med arbejdskøretøjer

§ 72: Planlægning af infrastrukturarbejder

§ 73: Udførelse af infrastrukturarbejder

§ 75: Arbejde i og ved kørestrømsanlæg.

De regler, der hidtil har stået i "Arbejde i spor", men reelt også gælder for andre forhold end infrastrukturarbejder, er flyttet til SR § 2.

Alle forhold om kørestrøm er blevet fordelt i tre paragraffer:

§ 37: Kørestrøm (de generelle regler)

§ 75: Arbejde i og ved kørestrømsanlæg

§ 85: Kørestrøm - fejl og uregelmæssigheder.

Der er ikke sket principielle ændringer i reglerne om kørestrøm.

I § 71 er køremåderne for kørsel med arbejdskøretøj præciseret, og rangerhastigheden for arbejdskøretøjer er ændret fra højst 40 km/t til højst 25 km/t.

I § 86 er rangerhastigheden på spærret spor gældende alle typer køretøjer nedsat fra højst 40 km/t til højst 25 km/t.

Derudover er § 34 punkt 2, som omhandler planlægning af infrastrukturarbejder flyttet til den ny § 72, Planlægning af infrastrukturarbejder.

En række af de større ændringer bliver gennemgået i SR-information nr. 3, december 2007.

Derudover gennemgås de fleste principielle ændringer i det efterfølgende

Trafikerede spor (§ 2)

"Trafikerede spor" er nu defineret i § 2.

Alle spor er nu som udgangspunkt trafikerede.

Hvis et spor lukkes for trafik permanent eller indtil videre, kan den trafikale driftsansvarlige fastsætte og bekendtgøre, at det pågældende spor er overgået til at være "ikke trafikeret spor".

Der tænkes ikke på en midlertidig sporspærring foranlediget af et infrastrukturarbejde, men f.eks. en reel lukning af et sidespor, som ikke længere kan eller må befæres af køretøjer.

Trafikal driftsansvarlig (§ 2)

Det trafikale driftsansvar er blevet præciseret herunder bl.a., at det trafikale driftsansvar omfatter trafikafviklingen generelt og ikke kun infrastrukturarbejders planlægning og gennemførelse.

Endvidere er det præciseret, at der skal foreligge skriftlige aftaler, hvis det trafikale driftsansvar er uddelegeret.

Instruktion ved akut opståede opgaver (§ 2)

Ny regel om instruktion ved akut opståede opgaver, hvor der tilkaldes assistance fra personer, der ikke er udstyret med legitimationskort.

Reglen er ikke kun til anvendelse ved infrastrukturarbejder, men kan også anvendes i andre tilfælde, hvor stationsbestyreren tilkalder hjælp fra f.eks. en sweishundefører.

SR-hjælper (§§ 2 og 73)

Til hjælp for SR-arbejdslederen ved meget store arbejder med flere arbejdshold er der indført et nyt begreb: "SR-hjælper".

SR-hjælperens funktion er beskrevet nærmere i SR-information nr. 3, december 2007.

SR-arbejdslederens afløsning (§ 2)

Det er nu fastsat, at SR-arbejdslederen ved afløsning har pligt til at overlevere alt materiale og alle oplysninger af sikkerhedsmæssig betydning til afløseren.

Fagarbejdsleder (§§ 2 og 73)

Det er nu fastslået i SR, at der ved indgreb i sikkerhedsbærende tekniske anlæg skal være en teknisk ansvarlig for arbejdet – fagarbejdslederen.

Ansvarsfordelingen mellem SR-arbejdsleder og fagarbejdsleder er også blevet beskrevet.

Sikkerhedsafstand for materialer (§ 70)

Sikkerhedsafstanden for ikke arbejdende maskiner, materialer og værktøj ændres til et krav om, at fritrumsprofilen skal være overholdt, når disse genstande anbringes i nærheden af trafikerede spor.

Sikkerhedsafstand for sporsatte maskiner (§ 70)

Det er nu legaliseret, at sporsatte maskiner kan arbejde indtil 1,6 meter fra trafikerede spor, forudsat at maskinen er sikret med krøjestop.

Passage af spor med køretøjer og materialer (§ 70)

Det er nu beskrevet, at passage af spor med tunge materialer og langsomt kørende køretøjer kun må finde sted via dertil beregnede led og overgange – og kun efter aftale med stationsbestyreren i hvert enkelt tilfælde.

Den trafikale driftsansvarlige kan dog udarbejde en særlig instruktion for passage uden aftale med stationsbestyreren.

Kørsel med arbejdskøretøj (§ 71)

I fremtiden kan et arbejdskøretøj fremføres på to måder (udover kørsel på spærret spor):

- Arbejdskørsel
- Placeringskørsel

Arbejdskørsel er kørsel, som sker direkte i forbindelse med udførelsen af et arbejde. Der skal altid foreligge en jernbane-sikkerhedsplan for kørslen, medmindre der er tale om akut fejlretning.

Placeringskørsel er kørsel alene med det formål at transportere materiel eller materialer fra et punkt til et andet, uden at det er direkte i forbindelse med et arbejde.

Det er ikke længere muligt at tillyse kørsel med arbejdskøretøj som tog. I stedet kan kørsel med arbejdskøretøj tillyses med en køreplan, men aftaler, fremførsel m.v. sker fortsat efter § 71.

Hastigheden for rangering med arbejdskøretøjer er sat ned fra 40 km/t til nu højst 25 km/t.

Dette er begrundet i, at der har været flere kollisioner og en række øvrige hændelser, hvor en medvirkende årsag formentlig har været for høj hastighed.

Sammenkoblede arbejdskøretøjer (§ 71)

Reglen om at der kun må være ét arbejdende arbejdskøretøj, hvis flere arbejdskøretøjer sammenkobles, er flyttet fra § 63 til § 71.

Reglen er begrundet i bl.a. bremsetekniske forhold.

Ændringerne i kørsel med arbejdskøretøjer er ligeledes beskrevet i SR-information nr. 3, december 2007.

SR-arbejdslederens forberedelse og lokalkendskab (§§ 2 og 72)

Det er blevet præciseret, at SR-arbejdslederen skal sikres mulighed for at sætte sig ind i de fysiske forhold på arbejdsstedet og sammenholde disse med bl.a. TIB og jernbanesikkerhedsplanen, inden arbejdet påbegyndes.

Endvidere er det tydeliggjort, at SR-arbejdslederen skal have det nødvendige kendskab til de geografiske forhold, før arbejdet påbegyndes.

Akut fejlretning (§ 72)

Det er nu beskrevet, hvornår en akut fejlretning overgår til, at skulle håndteres som et planlagt arbejde.

Akut fejlretning overgår til reglerne for planlagt arbejde, hvis fejlretningen vil stå på udover én hel arbejdsdag (mandag - fredag fra kl. 07.00 til kl. 15.00).

Den ny regel skal sikre, at der bliver taget hånd om plan-lægningen, således at SR-arbejdslederen ikke selv skal stå med hele ansvaret, hvis et akut fejlretningsarbejde "trækker ud".

Om fejlretningsarbejdet vil vare mere end én hel arbejdsdag, er selvfølgelig altid en vurdering.

Der er derfor åbnet mulighed for, at den trafikale driftsansvarlige kan forlænge "fejlretningstiden", hvis det ikke har været muligt at planlægge arbejdet indenfor tidsfristen, f.eks. i weekender og ved højtider.

Arbejde med vagtpost (§ 73)

Der er sket en række ændringer i arbejde med vagtpost.

B-arbejde er bortfaldet, og C-arbejde kaldes nu for "arbejde med vagtpost".

Der er sket mindre ændringer i "arbejde med vagtpost" – det tidligere C-arbejde. Bl.a. må der nu være op til fire personer, der arbejder, hvis der advares med lyd giver.

SR-koordinatoren kan fastsætte særlige betingelser for arbejde med vagtpost f.eks. fastsætte, at der på bestemte betingelser må være flere end fire personer, der arbejder.

Ændringerne er detaljeret beskrevet i SR-information nr. 3, december 2007.

Særligt arbejde (§ 73)

D-arbejde og "femte arbejde" er slået sammen til én arbejdstype – "særligt arbejde".

"Særligt arbejde" håndteres stort set på samme måde som det hidtidige "femte arbejde".

Den nye arbejdstype er mere detaljeret beskrevet i SR-information nr. 3, december 2007.

Forsinkelser i arbejdets udførelse (§ 73)

Ny regel om, at SR-arbejdslederen har pligt til at underrette stationsbestyreren straks, når det viser sig, at den aftalte arbejdstid ikke kan overholdes.

Aflevering af nyt eller ændret teknisk anlæg (§ 73)

Ansvarsforhold mellem SR-arbejdsleder, fagarbejdsleder og teknisk ibrugtagningsansvarlig ved ibrugtagning af nye eller ændrede tekniske anlæg er blevet præciseret.

Ophævelse

Reglementet "Arbejde i spor" ophæves.

Der udsendes følgende rettelsesblade til SR:

Nr. 1853 - 1919

Med venlig hilsen

Banedanmark, Drift

Trafiksikkerhed

trafiksikkerhed@bane.dk



Nyt om SR fra 13.08.2007

Med virkning fra den 13.08.2007 indføres regler for udfyldelse af sikkerhedsblanket, når der befordres farligt gods på eller med arbejdskøretøjer.

Derudover foretages en del mindre ændringer og præciseringer i blandt andet §§ 6, 7, 17, 32 og 52.

Hovedsignaler (§ 6)

Betydningen af signalerne "stop" og "betinget stop" indarbejdes i tabelform på samme måde som de øvrige signalvisninger.

Reglen om, at tog på S-banen højst må køre 70 km/t i blokafsnittet efter et U- eller AM-signal, der viser "kør", flyttes til SIN, og samtidig er reglen nu kun gældende på strækningen Lyngby-Hillerød.

Derudover fjernes fra §§ 6 og 7 enkelte signaler, der ikke længere forekommer.

Standningsmærker (§ 17)

Det præciseres, at lokomotivføreren ved mærkerne 17.-24. altid skal standse ved det første mærke, der passer til togets størrelse, samt at afvigende standning kan fremgå af SIN eller TIB.

Banestrækningens hastighed (§ 52 samt ATC-instruks afsnit 3.1 punkt 5.4.)

Vi har gennemgået paragraffen og foretaget en del præciseringer i reglerne. Det fastslås, at strækningshastigheden gælder for begge køreretninger.

I de særlige regler for sikring af midlertidig af hastighedsnedsættelse af under en uges varighed er det tilføjet, at bestemmelsen også kan anvendes på VI-signaler og dermed ved hastighedsnedsættelser, der ligger i en indkørselstogvej fra venstre spor.

I forbindelse med sikring af hastighedsnedsættelser har reglerne hidtil kun taget sigte på etablering. Der har ikke været regler for hastighedsnedsættelser, der ændres eller ophæves. Reglerne indeholder nu bestemmelser for, hvordan enhver ændring af hastigheden skal markeres og kontrolleres. Ved f.eks. ophævelse af en midlertidig hastighedsnedsættelse skal det nu sikres, at forholdene er tilbage til det normale.

Reglerne for stationsbestyrerens og lokomotivførerens kontrol af nyetablerede hastighedsnedsættelser, inden der foretages signalgivning til spor med hastighedsnedsættelse, er præciseret.

Det fastslås, at lokomotivføreren for første tog med virksom ATC, efter kontrol af en hastighedsnedsættelse skal underrette stationsbestyreren om, at det mobile togkontrolanlæg sikrer, at toget bliver overvåget på denne hastighed, så togets hastighed ikke kan overstige den hastighed, som er angivet i La henholdsvis særlig meddelelse.

Farligt gods befordret på eller med arbejdskøretøj (§§ 64 og 71 samt SIN 1.4. og SIN 11.1.)

Ved en hændelse med brand i et arbejdskøretøj i Storebæltstunnelen i 2006 var det ikke i tilstrækkeligt omfang muligt at kunne informere redningsberedskabet om art og mængde af farligt gods. Derfor indføres nu regler for opgørelse af art og mængde af farligt gods befordret på eller med arbejdskøretøj. Opgørelsen foretages på den nye sikkerhedsblanket S6.

Blanket S6 skal altid udfyldes forud for kørsel med arbejdskøretøj, så føreren af arbejdskøretøjet har en opgørelse over art og mængde af det farlige gods. Ved kørsel på tunnelstrækningerne Storebælt og Øresund skal stationsbestyreren endvidere underrettes, inden der køres på de pågældende strækninger.

Der udsendes følgende rettelsesblade til SR:

Nr. 1813 - 1844

Med venlig hilsen

Banedanmark, Drift

Trafiksikkerhed

trafiksikkerhed@bane.dk



Nyt om SR fra 15.01.2007

Med virkning fra den 15.01.2007 vil La blive udsendt dagligt, gældende for ét døgn ad gangen. Samtidig er der ændret i reglerne for underretning af lokomotivføreren i forbindelse med "Rettelse til La". § 53 er derfor fuldstændig revideret.

Endvidere er der foretaget en del mindre rettelser, præciseringer og justeringer i blandt andet §§ 2, 6, 9, 11, 16, 36, 46, 47, 50, 52 og 87.

Køreregler ved "Stop og ryk frem" (§ 6 punkt 8., § 46 punkt 5. og 6. samt § 47 punkt 2.5. og 2.6.)

Det er tilføjet i kørereglerne ved "stop og ryk frem", at et slukket uordenssignal ikke giver garanti for, at en overkørsel er sikret. Reglen er ikke ny, men har hidtil kun været nævnt i § 11.

Sikkerhedstelefon/telefon (§ 6 punkt 2., § 46 punkt 2., § 47 punkt 2.2. m.fl.)

Efter revisionen af § 32 ved rettelsen af 05.06.2006 er det ikke længere relevant, at kræve anvendelse af bestemte telefoner mv. Bestemmelserne om "sikkerhedstelefon/telefon" fjernes derfor efterhånden fra SR.

Sporstopper med rødt lys og refleks (§ 6 plan 6.2., § 9 plan 9.1.)

Tegningerne af den nye type sporstopper med rødt lys og refleks, der blev indført i SR den 28.08.2006, er justeret, da sporstopperne ikke helt fik det udseende, som var vist i SR.

Automatisk sikrede overkørsler (§ 11 plan 11.5)

Der findes også advarselssignalanlæg, hvor signalgivning i hovedsignalet (O-mærke) er afhængig af, at overkørslen er sikret. Advarselssignalanlæg er derfor tilføjet som eksempel i plan 11.5.

Standssignaler (§ 16 punkt 2.4.)

Reglerne for opstilling og betydning af signal 16.2.4. "Hastighedsnedsættelse ophører" er præciseret.

På strækninger med faste ATC-anlæg og faste HKT-anlæg er betydningen af signal 16.2.4. reelt "hastighedsnedsættelser, der skal markeres med standssignaler ophører", hvorimod det på de øvrige strækninger stadig har den oprindelige betydning "alle hastighedsnedsættelser ophører".

Ovenstående forhold er nu tydeliggjort.

Standssignaler (§ 16 punkt 2.5.1.)

Opstillingsreglerne for standssignaler for hastighedsnedsættelse har hidtil været sådan, at standssignaler ikke skulle opstilles på dobbeltspor for kørsel ad venstre spor på strækninger uden faste ATC-anlæg. Lokomotivføreren skulle ved kørsel ad venstre spor udlede kilometreringsen for hastighedsnedsættelser af La for modsat køreretning samt i "marken" dels af strækningens kilometrering og dels af bagsiden af standssignalerne opstillet for kørsel ad højre spor.

Dobbeltsporede strækninger uden faste ATC-anlæg omfatter i dag kun strækningen Hobro-Aalborg samt S-banen. Det indføres derfor nu, at hastighedsnedsættelser skal markeres med standssignaler for kørsel ad venstre spor også på disse strækninger. Det er aftalt med Trafikstyrelsen, at standssignalerne opstilles på strækningen Hobro-Aalborg samt på S-banestrækningen Lyngby-Hillerød med virkning fra 15.01.2007.

På den øvrige S-bane med faste HKT-anlæg opstilles standssignalerne for venstre spor i løbet af 2007. Indtil alle hastighedsnedsættelser er markeret for venstre spor følges bestemmelsen i SIN 8.0, punkt 8.4. om, at standssignaler for hastighedsnedsættelse skal opstilles for venstre spor, når der planlægges kørsel ad venstre spor i mere end ét døgn.

Rangering (§ 36 punkt 5.1.1.)

Efter en konkret hændelse med et rangeruheld, hvor rangerlederen havde forstået de hidtidige bestemmelser sådan, at der kun skulle træffes aftale med stationsbestyreren, hvis det var krævet i SIN eller lokal rangerinstruks, er det nu præciseret, at rangerlederen altid skal træffe aftale med stationsbestyreren forud for rangering i områder omfattet af et sikringsanlæg.

Togenes standsning og afgang fra togekspeditionssteder (§ 50 punkt 3.1.)

I betingelserne for togs afgang er tilføjet muligheden for signal "stop og ryk frem".

Banestrækningens hastighed (§ 52)

Det tilføjes i punkt 1.1., at der på strækninger med faste HKT-anlæg gælder supplerende bestemmelser optaget i SIN.

Forkortelserne FH og LA optages, da de ofte anvendes i kommunikationen omkring hastighedsnedsættelser, og endvidere vises FH og LA i forskelligt omfang i førerrumssignalet i togkontrolanlæggene.

Signalgivning til spor med hastighedsnedsættelse (§ 52 punkt 5.2.1.)

Reglerne for signalgivning til spor med hastighedsnedsættelse præciseres. Stationsbestyreren skal nu altid forud for signalgivning sikre, at hastighedsnedsættelsen er bekendtgjort (TIB, La, "Rettelse til La" eller særlig meddelelse) samt for den konkrete hastighedsnedsættelse i aktuelt omfang sikre, at

- standsignaler er opstillet
- signaler og hastighedsvisere er omkoblet
- hastighedstavler er ændret/opsat
- La-baliser er udlagt og kontrolleret.

Hvis et eller flere af de krævede forhold ikke er opfyldt, skal hvert enkelt togs lokomotivfører underrettes om manglerne forud for signalgivning. Den hidtidige regel om, at de manglende forhold kunne fremgå af "Rettelse til La", gælder derfor ikke længere.

La (§ 53)

La ændres fra ugentlig udsendelse til daglig udsendelse. La vil være gyldig fra kl. 00.00 til kl. 24.00. Redaktionen af La afsluttes hver dag kl. 12.00 og udsendes senest kl. 13.00 før det døgn, hvor den pågældende La er gældende. La udsendes af toglederen gældende for hver enkelt TIB-strækning. La "nulstilles" derved en gang i døgnet for de forhold, der er opstået, og som har medført udsendelse af "Rettelse til La".

Lokomotivføreren skal – som i dag – selv sikre, at være i besiddelse af La. Hvis lokomotivføreren helt undtagelsesvis ikke har La, rummer SR § 53 mulighed for, at indholdet i La kan dikteres til lokomotivføreren af stationsbestyreren. Diktering af La skal ske, inden kørsel indledes. Der må dikteres La-forhold frem til en lokalitet, hvor lokomotivføreren kan få udleveret en La.

Bestemmelserne for underretning af lokomotivføreren ved "Rettelse til La" ændres ved samme lejlighed.

Ved skriftlig underretning af lokomotivføreren, er det nu kun den lokomotivfører, som skal køre toget ved La-forholdet, der må kvittere til stationsbestyreren.

Eksempel:

Skriftlig "Rettelse til La" vedrørende et La-forhold i Glostrup udleveres til lokomotivføreren på Helgoland. Den pågældende lokomotivfører skal kun køre toget til København H, og skal dermed ikke køre toget ved passage af La-forholdet. Lokomotivføreren skal derfor ikke kvittere for "Rettelse til La", men overlevere den skriftlige "Rettelse til La" til den lokomotivfører, der tiltræder på København H (jf. § 2, punkt 6.4.). Den tiltrædende lokomotivfører skal herefter kvittere til stationsbestyreren på København H. Stationsbestyreren videregiver denne kvittering til stationsbestyreren for Glostrup.

Ved mundtlig underretning af lokomotivføreren foretages underretningen af den stationsbestyrer, som stiller signal til sporet med La-forholdet. Er dette beliggende på en station sker underretning ved I-signalet, som holdes på "stop" indtil underretning har fundet sted. Ved La-forhold på

på den fri bane sker underretning for standsende tog på sidste station inden forholdet, og inden der foretages signalgivning for udkørsel. Ved gennemkørende tog holdes I-/VI-signalet på "stop" og lokomotivføreren underrettes her. Mundtlig underretning om "Rettelse til La" må kun finde sted, når toget holder stille.

Der er givet mulighed for, at underretning kan undlades, når stationsbestyreren med sikkerhed ved, at toget ikke skal befare sporstykket med La-forholdet.

I forbindelse med, at den ugentlige La forsvinder, er kortene med radiokanaler blevet optaget i TIB.

Endvidere optages to nye blanketter i bilag 2, blanket S3 "Notering af La eller rettelse til La" og blanket S4 "Plan for ekstratog".

Midlertidige hastighedsnedsættelser ved kørsel ad venstre spor (§ 87)

Der er foretaget en sproglig justering i reglen om, at lokomotivføreren ved kørsel ad venstre spor skal udlede midlertidige hastighedsnedsættelser ud fra angivelserne i La henholdsvis "Rettelse til La" for den modsatte køreretning.

TIB-strækning 9 Hillerød-Snekkersten

Ved årsskiftet 2006/2007 overgår TIB-strækning 9 helt til Hovedstadens Lokalbaner A/S. Strækning 9 fjernes derfor fra bilag 8 og 10 samt flere steder i TIB (Ø/V) og TIB (Ø).

TIB-strækning 9 vil ved først givne lejlighed blive fjernet fra øvrigt instruktionsstof, der er udgivet af Banedanmark.

Øvrige rettelser

Der er i denne rettelse derudover foretaget en del præciseringer af de i SR anvendte ord og begreber. Der er endvidere foretaget nogle ændringer ved enkelte ord i "ordforklaringer".

Der udsendes følgende rettelsesblade til SR:

Nr. 1760 - 1812

Med venlig hilsen

Banedanmark, Drift

Trafiksikkerhed

trafiksikkerhed@bane.dk



Nyt om SR fra 28.08.2006

Med virkning fra den 28.08.2006 optages sporstopper med rødt lys og refleks i en ny paragraf 9. Derudover foretages enkelte mindre rettelser og justeringer i blandt andet §§ 2, 15, 17, 62 og 64.

Sporskifter (§ 2 punkt 3.5.) og Regler for rangeringens gennemførelse (§ 36 punkt 5.1.1. og 5.2.)

Der optages et nyt punkt om sporskifter, der fastslår benævnelser for køreretning i sporskifter – medgående og modgående - henholdsvis hvad der forstås ved "kørsel ad højre gren" og "kørsel ad venstre gren" samt at sporskiftet er i rette stilling. I tilknytning hertil, er der foretaget en justering af teksten i § 36 vedrørende de forhold rangerlederen skal sikre sig omkring sporskifters rette stilling.

Sporstopper med rødt lys og refleks (§ 6 plan 6.2., § 9 samt § 45 plan 45.4.)

Den nye type sporstopper med rødt lys og refleks, der hidtil har været bekendtgjort gennem sikkerhedscirkulære 25/2006, optages nu i en ny paragraf 9. Sporstopper med rødt lys og refleks vil blive anvendt ved nyanlæg og ombygninger, og de hidtil anvendt typer sporstopper vil efterhånden bortfalde. Der er gennemført tilslutningsrettelser i § 6 samt i § 45, hvor eksempler på anvendelse af sporstopper er vist.

Sporskiftesignaler og sporspærresignaler (§ 10)

I sammenhæng med optagelsen af sporskiftebegreber i § 2, er samtlige illustrationer med sporskiftesignaler og sporspærresignaler blevet nyttegnet.

Automatisk sikrede overkørsler (§ 11)

Der er foretaget enkelte justeringer af vejsignalerne, så de er i overensstemmelse med opstillingsreglerne.

Signaler på tog og køretøjer (§ 12)

I forbindelse med den sidste rettelse i § 12 fik vi desværre nummeret en del af signalerne forkert, det er rettet nu. Derudover fastslås, i punkt 2.2. "almindeligt slutsignal", at signalet består af to lygter/lanterner. Det betyder, at hvis kun den ene lanterne lyser, skal toget betragtes som værende uden slutsignal og fremføres efter bestemmelserne i punkt 2.4.

Afgangssignaler (§ 13)

Punktet "almindelige bestemmelser" der omhandler betingelserne for togs afgang er flyttet til § 51, som punkt 3.1. Der er endvidere foretaget nogle justeringer i punktet om færdigmelding, så de muligheder lokomotivføreren har for at vise "færdigmelding" ved blinklyssignal til togpersonalet er samlet i et punkt.

Brummersignal "stop" (§ 15)

Det indarbejdes, at brummersignal "stop" ikke må anvendes i tog der holder stille. Det skyldes nogle hændelser, hvor signalet er blevet misforstået.

Mærker (§ 17)

Ved betydning af standsningsmærker indarbejdes, at der i jernbanevirksomhedernes driftsinstruktioner kan være fastsat særlige regler for togs standsning i forhold til mærkerne. Det skyldes blandt andet DSB litra MGs særlige konstruktion og udsyn fra førerpladsen.

Togenes standsning og afgang fra togekspeditionssteder (§ 51)

Betingelserne for togs afgang er flyttet fra § 13 til punkt 3.1. Derudover er der foretaget en forenkling af skemaet i punkt 3.2., så det gælder alle typer tog og alle typer banestrækninger, da der ikke længere gælder særlige regler på S-banen.

Bremser (§ 62)

Kravet om, at tog skal være trykluftbremset, ændres til at tog skal kunne bremse. I tilslutning hertil indarbejdes, at der gælder supplerende bestemmelser for S-tog, der er optaget i SIN. Det skyldes, at DSB litra SA og SE ikke er trykluftbremset. Trykluftbremse ændres en del steder i § 62 til bremse.

Derudover fjernes litra Y2K, da litratypen ikke længere forekommer.

Vogne med farligt gods (§ 64)

Punktet om oprangering og placering fjernes, idet bestemmelserne i SR kun udgjorde et enkelt fragment af reglerne for oprangering, og de optagne regler kunne ikke anvendes i forbindelse med passage af tunnelstrækningerne (Storebælt og Øresund), da der her gælder særlige regler bekendtgjort af Trafikstyrelsen. Nu skal der ved oprangering af vogne med farligt gods, alene forholdes til de regler der er fastsat i RID, samt de supplerende bestemmelser der fastsættes af Trafikstyrelsen, jf. § 64 punkt 1.

Forklaringer

Der er optaget nye eller ændrede forklaringer på enkelte ord; herunder "anhænger", "jernbanekøretøj", "køretøj" og "togvej uden sikkerhedsafstand".

Øvrige rettelser

Derudover er

- sidenummereringen nogle steder tilrettet
- enkelte redigeringsfejl og stavefejl udbedret.

Ophævelse

Sikkerhedscirkulære nr. 25/2006 "Nye sporstoppere med rødt lys og refleks" ophæves.

Der udsendes følgende rettelserblade til SR:

Nr. 1705 - 1755

Med venlig hilsen

Banedanmark, Drift

Trafiksikkerhed

trafiksikkerhed@bane.dk



Nyt om SR fra 05.06.2006

Med virkning fra den 05.06.2006 foretages nogle større rettelser til §§ 2, 12, 32 og 35. Derudover er der en del mindre rettelser til blandt andet §§ 8, 17, 63 og 66.

Togekspeditionssteders inddeling og betjening (§ 2 punkt 2.1. og § 35 samt ny SIN (V) instruks 24.1)

Bestemmelserne om sikring af stationer og holdsteder flyttes til § 2 fra § 35. Herefter vedrører § 35 udelukkende betjening af stationer og holdsteder.

Bestemmelserne om betjening af ubetjent station, der i dag kun finder anvendelse på to stationer (Arden og Ellidshøj), overflyttes til SIN.

I § 35 beskrives, hvorledes en togfølgestation kan være med eller uden stedlig stationsbestyrer samt hvilken stationsbestyrer, der varetager det jernbanesikkerhedsmæssige ansvar afhængig af den driftsform, der anvendes på stationen.

Bestemmelserne i SIN (V) instrukserne 23.1, gl. 24.1 og 24.8 bortfalder. Bestemmelserne er nu indarbejdet i §§ 2 og 35.

Sporbenævnelser (§ 2 punkt 1.2.1. og 2.2.5.)

Sporenes benævnelse på både den fri bane og på stationer tydeliggøres.

Driftsformer (§ 2 punkt 3.5.2.)

De forskellige driftsformer, som sikringsanlæg kan være indrettet med, beskrives under hoveddriftsformer og hjælpedriftsformer. Desuden optages det i bestemmelserne, hvordan der foretages eller sker signalgivning under de enkelte driftsformer.

Et nyt begreb - lokal stationsdrift (L-drift), hvor signalgivningen foretages af den stedlige stationsbestyrer på en ikke fjernstyret togfølgestation, optages.

Ophold i betjente førerrum (§ 2 punkt 6.1.1. og SIN (Ø/V) instruks 6)

Det tilføjes i § 2, at udover lokomotivføreren og en eventuel lods, må kun personer, der opfylder bestemmelserne i SIN, tage ophold i betjente førerrum. Samtidig er SIN (Ø/V) instruks 6 blevet revideret.

Uregelmæssigheder (§ 2 punkt 11.)

Det præciseres, at alle der opdager eller forårsager, at trafikerede spor er eller bliver ufarbare eller andre uregelmæssigheder, der kan betyde noget for togenes kørsel, straks skal forsøge at standse tog på vej mod farestedet samt underrette en stationsbestyrer.

Signaler og tog på køretøjer (§ 12 og bilag 1)

Ændringerne i § 12 omhandler indarbejdelse af anvendelse af slutsignalplader som slutsignal. Bestemmelserne har hidtil været optaget i SIN (Ø/V) instruks 11. Samtidig med optagelsen i SR tillades slutsignalplader anvendt på hele Banedanmarks jernbanenet, bortset fra strækningerne Ribe-Tønder og Hobro-Aalborg. Disse to undtagelser bliver optaget i et nyt bilag 1. Årsagen til, at slutsignalplader ikke tillades anvendt på disse to strækninger er, at tog her må fremføres med normal hastighed efter en eventuel udrangering. På de øvrige strækninger skal der enten køres på sigt til næste hovedsignal eller køres med en højst tilladt hastighed på 75 km/t.

Derudover er der foretaget følgende ændringer i § 12 vedrørende "Kendingssignal":

- Der skal altid føres "Kendingssignal" uanset hvilket spor, toget kører på. Det gælder om, at tog og arbejdskøretøjer er så synlige som muligt.
- Kendingssignal for tog ad venstre spor bortfalder, da det har vist sig, at signalet ingen betydning har. Folk, der færdes på og arbejder langs jernbanen, skal i alle tilfælde reagere på, at tog nærmer sig, uanset signalvisningen fra toget, og uanset hvilket kendingssignal toget fører. Desuden sikrer reglerne i "Arbejde i spor" for anvendelse af vagtpost, at der i alle tilfælde udsættes vagtpost for begge køreretninger.
- Kendingssignal for rangertræk bortfalder. Der skal nu anvendes "kendingssignal" også ved rangering. Det skyldes bl.a., at de fleste togsæt kun kan vise tre lys fremad, uanset om der rangeres eller køres som tog. I "den anden ende" skal der om muligt, når der rangeres med vogne, vises hvidt lys af hensyn til rangerpersonalets orientering.
- Kendingssignal for arbejdskøretøj fjernes. Arbejdskøretøjer skal følge reglerne for tog for førelse af "Kendingssignal" hhv. "slutsignal".

Desuden er:

- Bestemmelserne for kørsel uden slutsignal præciseret.
- Bestemmelserne om underretningssignaler på vogne fjernet, da signalerne ikke længere anvendes.

Nye mærker (§ 17)

I forbindelse med etablering af sporskifteomstillingsanlæg i blandt andet Odense og Nykøbing Falster implementeres to nye mærker.

Mærke 17.47. "Ophold udvendigt på køretøjer forbudt" skal i fremtiden opstilles de steder, hvor det på grund af indskrænket profil eller tilsvarende forhold er forbudt, at opholde sig udvendigt på køretøjer.

Mærke 17.48. "Stands for indstilling af rangerrute" opstilles i områder med sporskifteomstillingsanlæg på de betjeningsstandere, hvor der er betjeningspanel for indstilling af rangerrute. Lokomotivføreren skal standse og indstille rangerrute, inden rangeringen må fortsættes. Betingelserne for betjening og rangering er beskrevet i SIN for de enkelte lokaliteter.

Sikkerhedsmeldinger (§ 32)

Det har længe været et ønske, at foretage en grundlæggende revision af hele paragraffen. Paragraffen var blevet utidssvarende, idet den f.eks. ikke indeholdt bestemmelser om anvendelse af vore dages moderne kommunikationsmidler som mobiltelefon og e-mail. I forbindelse med revisionen skifter paragraffen samtidig overskrift til "Sikkerhedsmeldinger".

Det fastslås, at sikkerhedsmeldinger er al udveksling af kommunikation med et jernbanesikkerhedsmæssigt indhold. Det præciseres, at der ved udveksling af sikkerhedsmeldinger skal være en tydelig afsender og modtager, samt at geografisk placering og funktion skal fremgå af meldingsudvekslingen. Bestemmelserne for gentagelse og kvittering af sikkerhedsmeldinger er præciseret. Afsenderen af en sikkerhedsmelding skal nu give en kvitteringsmelding, når modtageren har forstået og gentaget meldingen i tilstrækkeligt omfang.

Det præciseres endvidere, at sikkerhedsmeldinger ikke må sammenblandes, men skal udveksles hver for sig. Tilsvarende skal anden meldingsudveksling i tilknytning til sikkerhedsmeldinger holdes tydeligt adskilt.

Sikkerhedsmeldinger skal udveksles på dansk. Andre sprog kan anvendes, når det fremgår af SIN. Det gælder i forbindelse med grænsekørsel i Padborg, Tønder og Øresundsforbindelsen.

Der optages bestemmelser for anvendelse af mobiltelefon. Når mobiltelefon anvendes, skal meldingerne udveksles mundtligt. Der må altså ikke anvendes sms eller lignende funktioner til udveksling af sikkerhedsmeldinger.

Grundlæggende skal al kommunikation mellem lokomotivfører og stationsbestyrer fortsat ske via strækings- og stationsradioen. Når denne ikke kan anvendes, kan der i stedet anvendes fastnet- eller mobiltelefon. De strækninger, hvor der er særlige krav om virksom strækingsradio henholdsvis for anvendelse af mobiltelefon, fremgår af SIN.

Når der anvendes mobiltelefon, skal brugeren oplyse sit nummer til stationsbestyreren. Når tog skal fremføres uden strækingsradio eller med uvirksom strækingsradio, skal lokomotivføreren oplyse sit mobiltelefonnummer til stationsbestyreren, inden kørslen påbegyndes.

Begreber som telex, sikkerhedstelefoner og M-telefoner udgår af SR. Sikkerhedstelefoner vil ikke længere blive opstillet ved nyanlæg og ombygninger, medmindre der er særlige krav til deres opstilling. De eksisterende sikkerhedstelefoner vil tilsvarende efterhånden blive fjernet bortset fra de strækninger og stationer, hvor der er krav til opretholdelse af sikkerhedstelefoner. Det gælder eksempelvis på Storebælts- og Øresundsforbindelsen. Enkelte andre steder anvendes de fortsat i større udstrækning f.eks. i Padborg i forbindelse med grænsetrafikken og vil derfor ikke blive fjernet.

Forklaringer

Der er optaget nye eller ændrede forklaringer på blandt andet følgende ord og begreber: driftsform, fastnettelefon, hjælpedriftsform, hoveddriftsform, rangerrute, sikkerhedsmelding, sikkerhedstelefon, telegramjournal og togfølgestation.

Øvrige rettelser

Af øvrige rettelser kan nævnes:

I § 8 punkt 5. ændres betydningen af "Signalet annulleret", idet der ikke efter ændringen af rangerbestemmelserne er forskel på hvem, der er rangerleder. Det afgørende for, om signalet må passeres uden stationsbestyrerens tilladelse, er, at rangeringen forud er aftalt med stationsbestyreren.

I § 63 optages nye trækraftenheder i skemaet vedrørende togenes sammensætning og de enkelte trækraftenheders anvendelse i tog.

I § 66 optages, at bremseprøve for trækraftenheder med særlige bremsesystemer foretages efter disse køretøjers driftsinstruktioner. De hidtil gældende bestemmelser for afholdelse af bremseprøve gælder naturligvis fortsat for trykluftbremsede tog.

Derudover er

- sidenummereringen nogle steder tilrettet
- enkelte redigeringsmæssige fejl udbedret.

Ophævelse

Sikkerhedscirkulære nr. 09/2006 "Anvendelse af mobiltelefon til sikkerhedsmeldinger" ophæves.

Der udsendes følgende rettelsesblade til SR:

Nr. 1636 - 1704

Med venlig hilsen

Banedanmark, Drift

Trafiksikkerhed

trafiksikkerhed@bane.dk



Nyt om SR fra 01.02.2006

Med virkning fra den 01.02.2006 nedlægges S-baneinstruks (SI), og bestemmelserne for kørsel på S-baner optages i en ny SIN instruks, SIN (Ø) instruks 8.0. I den anledning er enkelte bestemmelser overflyttet fra SI til SR. Derudover foretages en række mindre faktuelle rettelser i SR som følge af nedlæggelsen af SI.

Hovedsignalers supplerende udstyrelse og signalskemaer (§ 6 punkt 1.1.2. og 5. - 6. samt plan 6.1 6.3.1)

Retningsviseren, der findes på indkørselssignalerne i Skelbæk og Svanemøllen, til erstatning for forgreningsangivelse på signalerne optages i § 6. I strækningsoversigten i TIB (Ø) fremgår det, hvad retningsviseren viser til den pågældende strækning.

Nye mærker (§ 17 punkt 43. - 46.)

Der optages fire nye mærker 17.43. - 17.46. med betydningen: "Strækning med HKT begynder", "Strækning med HKT ender", "Strækning med togstop begynder" og "Strækning med togstop en-der" til markering af hvilken type togkontrolanlæg den enkelte strækning er udstyret med. Kørereglerne fremgår af SIN (Ø) instruks 8.0.

Bilag 9 (Strækninger som er udstyret med faste togkontrolanlæg)

Bilaget opdeles mellem fjernbaner og S-baner. S-banestrækningerne er opdelt efter de to typer togkontrolanlæg, der findes på S-banen.

Forklaringer

Her er bl.a. optaget nye forklaringer på retningsviser, strækning med gennemgående linjeleder og strækning uden gennemgående linjeleder.

Øvrige rettelser

Derudover er

- sidenummeringen nogle steder tilrettet
- enkelte redigeringsmæssige fejl udbedret

Der udsendes følgende rettelserblade til SR:

Nr. 1594 - 1633

Med venlig hilsen

Banedanmark, Drift

Trafiksikkerhed

trafiksikkerhed@bane.dk



Nyt om SR fra 12.12.2005

Med virkning fra den 12.12.2005 foretages en del større og mindre rettelser i SR, som kort er beskrevet nedenfor.

Signalskemaer (§ 6 punkt 5. - 8.)

Signalskemaerne indeholdende køreregler er generelt opdateret. I punkt 6 er der foretaget samme opdeling som i punkt 5, således at der findes skemaer for I-signal på stationer med og uden SI-signal samt et skema for SI-signaler.

Afgangssignaler (§ 13 punkt 1. og 6. samt 3. - 5.)

Afgangssignalerne "Afgang" og "Stationen ubetjent" anvendes ikke mere. Signalerne slettes.

Bestemmelsen om, hvornår udveksling af "Færdigmelding" kan undlades, ændres, så den gælder for alt materiel, hvor lokomotivføreren fra førerpladsen kan overvåge og sikre sig, at udvendige døre i toget ikke er eller har været frigivet og udvendige døre i toget er lukkede. Teksten er gjort mere generel, så opstilling af materiel-betegnelse kan undlades.

Håndsignaler (§ 18 punkt 6.)

Stødrangering er ikke længere tilladt. Håndsignal "Stød" slettes.

Tilbagerykning på en station (§ 45 punkt 6.)

Bestemmelsen om, hvornår tilbagerykning med indtil 1 meter uden stationsbestyrerens tilladelse er tilladt, ændres, så den gælder for alle trækraftenheder med automatkobling. Tilbagerykning med togsæt, der holder helt eller delvist ved perron, må dog kun finde sted, når lokomotivføreren fra førerpladsen kan overvåge og sikre sig, at udvendige døre i toget ikke er eller har været frigivet og udvendige døre i toget er lukkede. Teksten er også her gjort mere generel, så opstilling af materielbetegnelse kan undlades.

Togenes sporbenyttelse på stationer (§ 49)

Paragraffen nedlægges / bliver ledig.

Der findes ikke længere togfølgestationer, hvor sporbenyttelsen er fastsat i TIB.

Togfølgestationer er i dag udstyret med I-signaler med hastighedstavle eller hastighedsviser eller der er ens indkørselshastighed til alle togvejsspor. Dermed kan stationsbestyreren i hvert enkelt tilfælde afgøre sporbenyttelsen.

Denne bestemmelse overflyttes til § 45 punkt 3.1. vedr. signalgivning for indkørsel.

Strækningshastighed (§ 52 punkt 1.)

Hastigheden for tog ad venstre spor ændres til at være højst 70 km/t på strækninger uden faste togkontrolanlæg.

Der skabes hermed overensstemmelse med den hastighed, der gælder for tog ad venstre spor på S-banen, hvor der ikke findes togkontrolanlæg og hastigheden ad venstre spor på fjernbanen. Derudover har det vist sig, at på de to strækninger på fjernbanen, hvor der ikke findes faste togkontrolanlæg ad venstre spor (Helsingør - Snekkersten og Lunderskov - Vamdrup), er Y-hastigheden i ATC kodet til 70 km/t.

Snerydningstog (§ 55 punkt 2.2.)

Snerydningstog kan normalt ikke opnå en bremseprocent på 50.

De seneste år har snerydningstog haft tilladelse til, at måtte fremføres med en bremseprocent på under 50 via sikkerhedscirkulærer. Denne bestemmelse optages nu i SR, samtidig med at det præciseres, at højst tilladte hastighed er 70 km/t i overensstemmelse med bestemmelsen i ATC-instruks, hvori det er tilladt for snerydningstog at udkoble det mobile ATC-anlæg.

Eftersyn af tog (§ 65)

Det præciseres, at jernbanevirksomheden skal sikre, at lokomotivføreren bliver underrettet om, at der er foretaget eftersyn af tog.

Øvrige rettelser

Derudover er

- sidenummereringen nogle steder tilrettet
- en stribe redigeringsmæssige fejl udbedret
- der foretaget organisationsmæssige tilpasninger.

Der udsendes følgende rettelsesblade til SR:

Nr 1520 - 1593

Med venlig hilsen

Banedanmark, Drift

Trafiksikkerhed

Trafiksikkerhed@bane.dk



Nyt om SR fra 05.09.2005

Med virkning fra den 05.09.2005 nedlægges Rangerbestemmelserne (RR), og bestemmelserne for rangering optages i SR. Derudover foretages en del andre større og mindre rettelser i SR. Rettelserne til SR er kort beskrevet nedenfor.

Sporbetegnelser (§ 2 punkt 1.2.1.)

Reglerne for, hvordan sporene betegnes på strækninger med dobbeltspor henholdsvis vekselspor, er flyttet fra § 32 til § 2.

Førerrumssignal (§ 2 punkt 3.2.)

Det tydeliggøres nu i bestemmelserne

- hvad ATC-førerrumssignalet viser
- hvornår ATC-førerrumssignalet giver oplysninger, der må anvendes til brug for togfremførelse eller rangering
- hvornår et tog er fuldt ATC-overvåget.

HKT-førerrumssignalets visninger er fortsat beskrevet i SI.

Stationssikringsanlæg (§ 2 punkt 3.6.1.)

Henvisningen til § 35 fjernes, idet der ikke længere findes ubetjente stationer på enkeltspor.

Anvendelse af lods (§ 2 punkt 5.1.1. og 5.1.4.)

Lokomotivføreren skal have kendskab til det materiel, toget er sammensat af, og være uddannet i betjening af de trækkræfterheder, der fremføres. Om der skal medgives lods, er således udelukkende betinget af om lokomotivføreren har strækningkendskab.

Det fastslås, hvad lodsens ansvar er, når et tog er medgivet lods. Endvidere fastslås det, at den ansvarlige jernbanevirksomhed skal sikre, at kommunikation mellem lods og lokomotivfører kan foregå på et sprog, hvor sikkerhedsmeldinger kan udveksles uden risiko for misforståelser.

Lokomotivføreren som rangerleder (§ 2 punkt 5.1.2.)

Nyt punkt hvor reglerne for, at lokomotivføreren samtidig kan være rangerleder, er optaget. Det fastslås, at trækraft og bremser skal kunne betjenes fra forenden af rangertrækket samt, at der kun må medføres passagerer, hvis de uændelige døre kan betjenes og overvåges fra den betjente førerplads.

I de køretøjer hvor der er flere førerbord, skal trækraft og bremser betjenes fra det førerbord, der er forrest i køretøret. Ved fjembetjening af trækraft og bremser skal disse kunne betjenes i sam-me omfang

Personalets forsyning med ur, reglementer m.v. (§ 2 punkt 5.1.3. og 5.2.1.)

SIN er nu kommet med blandt de reglementer, som lokomotivføreren og togføreren skal medbringe. Årsagen er, at de særlige regler, der gælder for kørsel og rangering på enkelte lokaliteter, er optaget i SIN. Det omfatter f.eks. forhold vedrørende tunnelstrækningerne og på sigt alle de lokale rangerinstrukser.

Stationsbestyreren og dennes ansvar (§ 2 punkt 6.1.)

Omfanget af stationsbestyrerens ansvar for den trafiksikkerhedsmæssige afvikling af toggang og rangering er præciseret. Det kan nu optages i SIN, at andre end stationsbestyreren kan være ansvarlig for spor og sporområder, der ligger udenfor sikringsanlæggets dækningsområde.

Rangerpersonale (§ 2 punkt 7.)

Rangerleder og rangerhjælper optages som nye personalekategorier i forbindelse med, at reglerne for rangering optages i SR.

Bortfald af talhastighedsviser (§ 6 og § 7)

Talhastighedsviser anvendes ikke mere, og der er nu ingen stationer tilbage, hvor PU-signaler eller SU-signaler er forsynet med talhastighedsviser. Talhastighedsviseren fjernes som supplerende udstyrelse på et hovedsignal, og PU- og SU-signaler med talhastighedsviser fjernes i signalkemaerne.

Køreregler i signalkemaer (§ 6 og § 23)

Reglen om, at den tilladte hastighed på S-banen er 70 km/t i blokafsnittet efter et U-, AM- eller AM/DS-signal, der ikke er forsynet med mærke "F-signal følger" ændres til at gælde med mindre toget modtager anden (lavere) hastighedsinformation i HKT-førerrumssignalet.

Derudover præciseres det, at fuldt ATC-overvågede tog må køre efter oplysningerne i førerrumssignalet om den tilladte hastighed og hvor langt der er frit foran toget.

Kørereglen ved kørsel på "Stop og ryk frem" ændres således, at der skal

- køres på sigt efter I-, SI-, PU- og SU-signaler

- køres forsigtigt videre til næste hovedsignal efter U-, AM- og AM/DS-signaler.

Dermed bliver der overensstemmelse med den måde lokomotivføreren i praksis kører på ved "Stop og ryk frem".

Opstilling af F-signaler (§ 7 punkt 2.1)

Det tilføjes, at afvigelser fra F-signalernes placering foran hovedsignaler i en afstand af 400 m, 800 m eller 1200 m kan forekomme, samt at TIB giver oplysning om, hvor mange meter før hovedsignalet, F-signalet står.

Forsignalering fra I-signaler med hastighedsviser til SI-signal med hastighedstavle (§ 7 punkt 4)

Der findes nu flere stationer, hvor der forsignaleres fra et I-signal med hastighedsviser til et SI-signal med hastighedstavle. De forekommende forsignaleringer optages i signalkemaerne.

Almindelige bestemmelser for DV-signaler (§ 8 punkt 1)

Opbygningen af punktet om de almindelige bestemmelser ændres, så punktet ligner det tilsvarende punkt om hovedsignaler i § 6 punkt 1.

Nyt sporskiftesignal (§ 10)

Et nyt sporskiftesignal er godkendt og ibrugtaget på stationerne Helgoland, Københavns Lufthavn Kastrup og Ringsted. Det nye signal optages i planerne.

Signaler for automatisk sikrede overkørsler (§ 11)

Det optages i bestemmelserne, at signal "automatisk sikret overkørsel følger" - signal nr. 11.5 og signal nr. 11.6 - kan gælde for flere overkørsler. Derudover genoptages bestemmelsen i punkt 9.3.3 om, hvornår underretning af tog ophører. Punktet var ved en fejl faldet ud ved sidste rettelse.

I plan 11.5 er tilføjet, at det nu er tilladt at unklade etablering af uordenssignal ved visse overkørsler, der har afhængighed til signalgivning i et hovedsignal. Betingelsen er, at afstanden fra hovedsignalet til overkørslen er 30 meter eller derunder, og signalopstillingen i øvrigt er godkendt af signalkommissionen.

Mærker (§ 17)

Betydningen af "Stop for litra" (mærke 17.11.) ændres, så mærket også gælder for litra SE.

Betydningen af "Stop for farepunkt" (mærke 17.13.) ændres, så så-vel tog som rangertræk nu altid skal standse foran mærket, når farepunktet, der er angivet på mærket, ikke må passeres. Betydningen ændres fordi, der i forbindelse med etablering af togkontrolanlægget ATC-togstop på fire strækninger på Fyn og i Jylland er kommet en ny tekst "Stop for U-signal" til mærket.

I forbindelse med optagelse af regler for rangering ændres betydningen af mærke 17.17. "Grænse mellem sikret og usikret område" til "Endepunkt for rangering for signal".

I samme anledning præciseres betydningen af mærke 17.10. "Rangergrænsen", så alle de situationer, hvor mærket anvendes, nu er optaget i SR.

Betydningen af "Stop for eltog" (mærkerne 17.29.- 17.32.) ændres, således at elektriske tog så vidt muligt skal standse foran mærket, idet der ikke er krav om synlighed til mærket. Derudover bliver betydningen i overensstemmelse med bestemmelsen i SR § 37 punkt 3.1.

Der optages to nye mærker 17.41. og 17.42. - "Strækning med ATC-togstop begynder" og "Strækning med ATC-togstop ender" - til markering af de strækninger, der er udstyret med det nye togkontrolanlæg.

Bortfald af ældre signalformer (§§ 23 og 24)

Med nedlæggelsen af det mekaniske sikringsanlæg i Borris findes der ikke længere stationer med armsignaler.

Bortfald af TU-signaler med bogstavviser (§ 25 punkt 1 og plan 25.1)

Der findes ikke længere stationer med TU-signaler med bogstavviser.

Bortfald af rangersignaler (§ 27)

Med nedlæggelsen af rangersignalerne i Horsens findes der heller ikke længere stationer med rangersignaler. Bestemmelserne bortfalder.

Sikring af køretøjer (§ 33)

Hele paragraffen er omskrevet. Det præciseres, at reglerne gælder for sikring af alle typer køretøjer, og i alle situationer hvor et køretøj "forlades".

De særlige regler for visse typer arbejdskøretøjer er fjernet. Reglerne kunne kun anvendes af bestemte typer arbejdskøretøjer og kun ganske få steder. Undersøgelser viste endvidere, at reglerne ikke havde været anvendt gennem længere tid.

Reglerne for arbejde under køretøjer er tilpasset. Blandt andet kan arbejdet nu aftales med andre end stationsbestyreren, i de situationer hvor der findes en anden ansvarlig for rangeringen i området.

Forstyrrelser i sikringsanlæg (§ 34 punkt 1.1. - punkt 1.2.)

Reglerne for aflysning af signalgivningen er præciseret, bl.a. skal det tydeligt fastslås om der er tale om enkelte togveje eller alle togveje i sikringsanlægget. Tilsvarende er reglerne for tillysning af signalgivningen præciseret.

Opskæring af sporskifter og arbejde i sporskifter (§ 34 punkt 1.4. og punkt 2.6.)

Der er foretaget en gennemgribende modernisering af skemaet for kørsel i sporskifter med fejl. Det hidtidige skema dækkede ikke alle situationer og alle sporskiftetyper.

Regler for håndbetjente sporskifter har hidtil været beskrevet i RR. I forbindelse med nedlæggelsen af RR overflyttes reglerne til § 34. De elektrisk betjente sporskifter med høje standere i usikret område, som tit populært kaldes "el-oste", er også optaget i § 34.

Rangering (§ 36)

Den nye paragraf i SR, hvor hovedparten af reglerne for rangering er optaget. Nedenfor er gengivet en del af de ændringer og justeringer, der er foretaget. Alle reglerne for rangering er gennemgået, men det er vigtigt at understrege, at de grundlæggende regler og principper for rangering ikke er ændret.

Enkelte regler fra RR er ikke overflyttet til SR. Det gælder blandt andet for stød rangering og rangering med tov, som derfor ikke længere er tilladt. Reglerne for færgerangering er heller ikke overflyttet til SR, men er derimod optaget i to nye SIN-instrukser for henholdsvis Frederikshavn og Rødby Færge.

Hastighed under rangering (§ 36 punkt 1.2.)

Der er nu fastsat en højst tilladt hastighed ved rangering på 40 km/t. Det er dog vigtigt at understrege, at rangerlederen fortsat skal tilpasse hastigheden efter forholdene. Der kan endvidere lokalt være fastsat en lavere hastighed i SIN eller lokal rangerinstruks.

Overkørsler (§ 36 punkt 2.)

Reglerne for rangering over overkørsler er bragt i overensstemmelse med de gældende regler i § 11, herunder for passage ved uorden og anvendelsen af håndsignal "Stop for vejtrafik".

Rangering med radio (§ 36 punkt 3.)

Reglerne for anvendelse af radio er præciseret. Forbudet mod anvendelse af to bærbare radioer er fjernet. I stedet er det præciseret, at det vedvarende skal kontrolleres, at radioforbindelsen er i orden.

Rangering uden radio (§ 36 punkt 4.)

Rangering uden radio er efterhånden sjældent forekommende. Reglerne for rangering uden radio er derfor skærpet. Blandt andet må hastigheden ikke overstige 5 km/t, og lokomotivføreren skal straks standse rangertrækket, hvis kontakten til rangerlederen mistes.

Rangeringens gennemførelse (§ 36 punkt 5.)

De grundlæggende regler for selve rangeringens gennemførelse er optaget i punkt 5.

Overdragelse af rangerledelse (§ 36 punkt 5.3.)

Reglerne for overdragelse af rangerledelsen er skærpet. F.eks. må overdragelse af rangerledelsen nu kun ske, når rangertrækket holder stille.

Rangeringens afslutning (§ 36 punkt 5.4.)

Det er nu klart beskrevet, hvad rangerlederen skal sikre sig ved rangeringens afslutning, og hvornår der skal gives melding om, at rangeringen er afsluttet.

Togkørsel eller rangering til spor i spændingsløst eller ikke elektrificeret område (§ 37 punkt 3.1)

Det indskærpes, at stationsbestyreren, inden et tog gives signal eller rangertilladelse til spor i et spændingsløst eller ikke elektrificeret område, ved selvsyn eller ved at spørge lokomotivføreren skal sikre sig, at der ikke er tale om et elektrisk tog.

Fejl ved køreledningsanlæg (§ 37 punkt 3.3.1.3)

Det indskærpes, at stationsbestyreren også ved meldinger eller mistanke om fejl ved køreledningsanlæg skal underrette første tog i pågældende spor eller nabospor om at køre med forsigtighed ligesom ved mistanke om nedfaldne eller nedhængende køreledninger.

Forenklet trafikafvikling (§ 41 punkt 2.2)

Der findes ikke længere stationer, der fungerer som toglederstation. Instruksen i SIN for denne form for trafikafvikling er udgået.

Kørsel på sigt (§ 46 punkt 6)

Bestemmelsen tilføjes, at lokomotivføreren ved kørsel på sigt heller ikke kan påregne, at traktorvejssignaler virker.

Indhold i og udsendelse af La (§ 53 punkt 1 og 2)

Der findes ikke længere stationer, hvor sporbenyttelsen er fastsat i TIB og ikke kan ændres uden videre. Derfor bekendtgøres ændret sporbenyttelse ikke længere i La.

Der gøres opmærksom på hjælpeskemaerne bagest i La, hvor lokomotivføreren kan notere "Rettelse til La" eller "Plan for ekstratog".

Det tydeliggøres i hvilket omfang La øst, La vest henholdsvis La S-bane udsendes.

Kvittering for togameldelse (§ 55 punkt 1.3)

Det er altid toglederen, der skal sikre, at samtlige kvitteringer foreligger og underrette togets udgangsstation.

Trækraftenheders anvendelse i tog (§ 63 punkt 1.1.1)

Der er ikke længere begrænsninger i antallet af strømaftagere, der må være hævet ved kørsel med ET/X31 og DSB har taget første levering af MQ (49051/49071 - 49053/49073) ud af drift.

Farligt gods (§ 64)

Hele paragraffen er gået igennem. Det fastslås, at bestemmelser for transport af farligt gods fremgår af RID, og at supplerende bestemmelser fastsættes af Trafikstyrelsen.

Reglerne for underretning om transport af farligt gods er justeret, så der alene fremgår et krav om, at oplysningerne skal være tilgængelige for stationsbestyreren mv.

Vogne med fareseddel 1, 1.5 og 1.6 (§ 64 punkt 2.1.)

Reglerne for underretning og kvittering er justeret og samtidig opdelt i selvstændige punkter.

Eftersyn og bremseprøve af togsæt (§ 65 og § 66 punkt 1)

Det er helt generelt, at lokomotivføreren foretager eftersyn og bremseprøve af lokomotiver uden vogne og togsæt.

Bekendtgørelse af kørestrømsafbrydelser (§ 85 punkt 2.1)

Efter ønske fra Eldriftsledelsen præciseres det, hvad meddelelsen "Kørestrømsafbrydelse" indeholder, så der sikres bedre overensstemmelse med Stærkstrømsbekendtgørelsen.

Kørestrømsafbrydelsers udførelse. Arbejdets begyndelse og afslutning § 85 punkt 4.1 - 4.2)

Det optages i bestemmelserne, at det i tilfælde af tordenvejr altid er holdlederen, der vurderer, om et arbejde kan påbegyndes henholdsvis afsluttes, idet det af hensyn til personsikkerheden er forbudt at etablere og nedtage arbejdsjordinger i tordenvejr.

Derudover tilføjes, at koblingslederen og stationsbestyreren altid skal udveksle melding om, i hvilket koblingsområde kørestrømmen udkobles.

Togkørsel eller rangering til spor i spændingsløst område (§ 85 punkt 5)

Det indskærpes, at stationsbestyreren, inden et tog gives signal eller rangertilladelse til spor i et spændingsløst område, ved selvsyn eller ved at spørge lokomotivføreren skal sikre sig at der ikke er tale om et elektrisk tog. Stationsbestyreren skal desuden hindre signalgivning til spor i spændingsløst område, når det spændingsløse område ligger inden for sikringsanlæggets dækningsområde.

Efter ønske fra Eldriftsledelsen og af hensyn til personsikkerheden optages en ny bestemmelse om, at et arbejde straks skal indstilles, såfremt et elektrisk tog ved en fejl er ledt ind i spændingsløst og arbejdsjordnet område. Arbejdet må først genoptages, når alle jordingskabler er kontrolleret og fundet fejlfrie.

Stationsbestyreren er ikke længere ansvarlig for, at et henstående elektrisk tog i et spændingsløst område forbliver nedrigget. Nutidens strømaftagere kan under normale omstændigheder ikke få kontakt med køreledningen, med mindre der er spænding på køreledningen. Skulle strømaftageren ved en fejl få kontakt, er det ikke farligt.

Dækning af nabospor ved nedbrudte tog (§ 89 punkt 2)

Det optages i bestemmelserne, at stationsbestyreren i lighed med lokomotivføreren skal forsøge at standse tog på vej mod et farested.

Forklaringer

Her er bl.a. optaget nye ordforklaringer for førerrumssignal, jernbaneinfrastrukturforvalter, jernbanevirksomhed, koblingsleder, Overvågningscenter Kørestrøm (OCK), rangerhjælper, rangerleder, strækningsskendskab, Trafikstyrelsen, traktorvejssignaler, trækbuk og udgangsstation.

Øvrige rettelser

Derudover er

- planerne i §§ 6, 7, 10, 11 og 17 nyteget
- sidenummereringen nogle steder tilrettet
- en stribe redigeringsmæssige fejl udbedret
- der foretaget organisationsmæssige tilpasninger.

Følgende ophæves med virkning fra den 05.09.2005:

Rangerbestemmelserne (RR)

Sikkerhedscirkulære nr. 41/2004.

Der udsendes følgende rettelsesblade til SR:

Nr 1360 - 1518

Med venlig hilsen

Banedanmark, Drift

Trafiksikkerhed

Trafiksikkerhed@bane.dk

Banestyrelsen

12. januar 2003

E-mail: nkj@bane.dk

Nyt om SR fra 01.02.2003

I forbindelse med udgivelsen af det nye reglement *Arbejde i spor* udgives der en række følgerettelser til SR.

Alle forhold fra Ordre O, som vedrører planlægning af arbejder, spærring af spor, kørsel med arbejdskøretøjer og bevogtning af overkørsler er flyttet til SR § 11, 34, 71 og 86. Samtidig har vi benyttet lejligheden til en modernisering og en opstramning af reglerne.

Derudover er der medtaget en række "smårettelser".

Både det nye reglement og følgerettelserne til SR er mere detaljeret beskrevet i et TEMA-nummer af SR-information (nr. 1 2003).

I det følgende beskrives kun kort en række af rettelserne.

Nye begreber (§ 2)

De nye begreber SR-koordinator, jernbanesikkerhedsplan og driftsansvarlige er defineret i § 2.

Bevogtning af overkørsler (§ 11 og § 34)

Reglerne for bevogtning og afbrydelse af overkørselsanlæg fremgår nu af § 11 og § 34.

Håndsignaler (§ 18)

Håndsignalerne er nytænket. Derudover er der indført et nyt håndsignal "Stop for vejtrafik".

Arbejde ved sporanlæg, sikringsanlæg og køreledningsanlæg (§ 34)

Reglerne for aftaler forud, bekendtgørelse, endelig aftale, arbejdets afslutning samt aflevering af nyt eller ændret anlæg er tilpasset de nye regler og begreber.

Infrastrukturpersonales forespørgsel om tillysning og aflysning af tog (§ 55 og § 84)

Den gamle regel om, at infrastrukturpersonale skulle indhente oplysninger om aflysning og tillysning af tog gælder ikke mere.

Medarbejdere, der arbejder i sporet skal selv holde øje med togenes kørsel, hvis sporet ikke er spærret.

Det vil sige, at der skal udsættes vagtpost, hvis man arbejder tættere på sporet end sikkerhedsafstanden for personer, og det pågældende spor ikke er spærret, jf. Arbejde i spor.

Arbejds køretøjer (§ 71)

Kravene til arbejds køretøjers bremses er strammet væsentligt op og "chaufførbegrebet" er afskaffet.

Sporspærring (§ 86)

Reglerne for sporspærring er forenklet og tydeliggjort.

Der skal nu altid udfærdiges et cirkulære "sporspærring" for alle planlagte sporspærringer også på den fri bane på dobbeltsporede strækninger.

Reglerne for dækning af et spærret spor er ændret. Bl.a. skal der nu altid bruges kortslutningsstroppe i spor med sporisolationer, også selvom sporspærringen kan dækkes ved hjælp af dækningssporskifter.

Der er endvidere indført en logbog, hvor SR-arbejdslederen skal notere bl.a. aftaler vedrørende etablering og overlevering af sporspærring.

Der udsendes følgende rettelsesblade til SR:

Nr 1300 - 1343

Banestyrelsen

11. september 2002
Tlf: 82 27 24 04
E-mail: nkj@bane.dk

Nyt om SR fra 01.10.2002

Med virkning fra 01.10.2002 foretages følgende rettelser i SR:

- Togleder (gen)indføres som et begreb.
- Der indføres en ny § 37 om forhold vedrørende kørestrømsanlæg.
- Mærke "rangergrænsen" er bortfaldet som togvejsendepunkt.
- Nye bestemmelser i RIB er indarbejdet i § 64.
- Forskellige rettelser, der erstatter en række sikkerhedscirkulærer udgivet af Banestyrelsen henholdsvis operatørerne.

Togleder (§ 2)

Toglederen er nu defineret i § 2 og i Forklaringer.

(Gen)indførelsen af begrebet "togleder" er sket for at få toglederansvaret entydigt placeret hos én person.

Enkelte steder vil TFC endnu ikke være rettet til togleder. Det skyldes, at vi i den nærmeste fremtid forventer at kunne udsende et antal større rettelser. Derfor venter vi med at ændre betegnelsen TFC på disse sider.

Indtil videre læses TFC derfor som "togleder".

Kørestrøm (§ 37)

Vi har nu samlet de fleste forhold om kørestrøm, der har relation til trafik- og personsikkerhed i en ny § 37.

Dette er sket for at gøre reglerne tydelige og let tilgængelige.

Med den nye paragraf har vi benyttet lejligheden til at indføre illustrationer i et helt nyt omfang i SR. Vi mener selv, at det er en rigtig god måde at tydeliggøre tingene på. Men vi vil meget gerne høre din mening.

Togvejsendepunkter (§ 45 og Forklaring)

De sidste steder hvor mærke "rangergrænsen" blev anvendt som togvejsendepunkt, er der nu opstillet mærke "stop" som togvejsendepunkt.

Vogne med RID-gods (§ 64 og bilag 7)

Hele § 64 og bilag 7 er rettet i overensstemmelse med rettelserne til RID.

Øvrige rettelser

Af øvrige rettelser kan nævnes:

I § 55 og 84 er der sket tilpasninger til organisationen.

I § 55 er den særlige beskrivelse omhandlende udlevering af toganmeldelse, der er modtaget på telefax eller på fjernskriver fjernet. Telefax og fjernskriver benyttes ikke mere til udsendelse af toganmeldelser.

Sikkerhedscirkulære om gyldighedsmærke er optaget i § 6.

Operatørcirkulærer om fast sammenkoblede vogne og særlige forhold vedrørende P-bremsede tog, der udelukkende består af 4-akslede vogne (bogievogne) er indarbejdet i § 63 og 65.

Enkelte faktuelle rettelser.

Der udsendes følgende rettelsesblade til SR:

Nr 1272 - 1296

Nyt om SR fra 02.04.2001

Denne rettelse til SR vedrører især reglerne for banestrækningens og togenes hastighed. Derudover er der medtaget enkelte faktuelle rettelser som følge af indførelsen af MQ-togsæt.

Banestrækningens hastighed (§ 52)

På strækninger med faste togkontrolanlæg findes der nu kun op til to strækningshastigheder. En generel strækningshastighed og på visse strækninger en særlig strækningshastighed for tog, der må køre med overhastighed.

Tog, hvor det mobile togkontrolanlæg er udkoblet, betragtes nu som fejlbehæftet, når der køres på strækninger med faste togkontrolanlæg. Det vil sige, at toget er fejlbehæftet ligesom f.eks. et tog uden virksom fløjte.

Tog med udkoblet mobilt togkontrolanlæg må fortsat fremføres med højst 70 km/t.

Tog uden indbygget togkontrolanlæg må nu kun køre på strækninger med faste togkontrolanlæg efter godkendelse fra Jernbanetilsynet. Hastigheden fastsættes af Jernbanetilsynet.

Den højst tilladte hastighed for tog, der ikke er fuldt overvåget af et togkontrolanlæg, vil stadig fremgå af TIB.

Reglerne vedrørende håndtering af La-baliser er omskrevet og tydeliggjort både for stationsbestyrer og lokomotivfører.

Derudover er de strækningsrelaterede hastigheder, der tidligere stod i § 68 flyttet til en mere logisk placering i § 52.

Togenes hastighed (§ 68)

Tidligere var det hastigheden i tjenestekøreplanen, der var udgangspunktet for, om et togs hastighed skulle nedsættes eller kunne forøges på grund af bremseprocenten.

Reglerne er nu ændret, så det er "materiellets hastighed", der er udgangspunkt for, om togets hastighed skal ændres på grund af bremseprocenten.

Et tog må nu fremføres med "materiellets hastighed", hvis betingelserne (strækningshastighed m.v.) er tilstede, og hastigheden ikke er nedsat på grund af bremseprocenten.

Den, der udsteder bremsesedlen, skal kontrollere, om toget har bremseprocent nok til at kunne fremføres med "materiellets hastighed". Er det ikke tilfældet, skal hastigheden nedsættes på de dele af togets strækning, hvor bremseprocenten ikke er høj nok.

Det fremgår nu af § 68

- hvilke faktorer der indgår i beregningen af materiellets hastighed
- at det er materiellets hastighed, der skal indkodes i ATC-anlægget
- at en eventuelt nedsat hastighed på grund af bremseprocenten ikke skal indkodes i ATC-anlægget.

Reglerne for udkobling af det mobile togkontrolanlæg er indarbejdet i SR. Reglerne vil snarest blive fjernet fra ATC-instruksen.

Der udsendes følgende rettelsesblade til SR

Nr. 1250 - 1260.

Med venlig hilsen

Driftsområde Jylland/Fyn

Banestyrelsen driftsdivisionen

den 02.12.2000

Driftsområde Jylland/Fyn

Tlf. 39404

Nyt om SR fra 18.12.2000

I forbindelse med bodelingen mellem Banestyrelsen og DSB er det planlagt, at de materielspecifikke oplysninger skal ud af SR og udgives separat af hver enkelt operatør.

Bodelingen har desværre taget længere tid end forventet. Det er derfor blevet nødvendigt, at udsende et antal rettelser til SR inden bodelingen er gennemført.

Rettelserne vedrører især faktuelle materieforhold, men der er også enkelte andre rettelser.

Bremser (§ 62)

Reglen for viderekørsel, når det bageste køretøj er uden automatisk bremse, men tilsluttet den gennemgående bremseledning, er blevet forenklet.

Uanset vægt efter slutbremsen skal toget nu altid videreføres med forsigtighed til næste station.

Reglen med at arbejdende trækraftenheder skal køre i G-bremse, hvis toglængden er mere end 600 meter og/eller togvægten er mere end 800 tons, er nu indarbejdet i SR.

Der udsendes følgende rettelsesblade til SR:

Nr. 1236 - 1248

Med venlig hilsen

Driftsområde Jylland/Fyn

Nyt om SR fra 02.07.2000

Den højst tilladte hastighed for tog uden virksomt togkontrolanlæg på strækninger med faste togkontrolanlæg (ATC eller HKT) nedsættes fra 80 km/t til 70 km/t.

Bemærk at hastighedsrestriktionerne for tog uden virksomt togkontrolanlæg nu også gælder på S-baner med faste togkontrolanlæg (HKT).

Det fremgår nu også af bilag 9, hvilke S-bane strækninger der er udstyret med faste togkontrolanlæg.

Der udgives følgende rettelsesblade til SR:

Nr. 1225 - 1228

Med venlig hilsen

Driftsområdet

Nyt om SR fra 02.01.2000

Ekstratog (§ 2)

Der er indført et nyt ekstratog - behovstog.

Et behovstogs køreplan er optaget i tjenestekøreplanen, men toget kører kun når det er tillyst på en toganmeldelse.

Køredagene i tjenestekøreplanen angiver kun, hvilke dage toget kan tillyses.

Behovstog er endvidere optaget i den grafiske køreplan.

Krydsning og overhaling (§ 42)

Når et behovstog skal afgå mod en ikke-fjernstyret strækning eller mod en fjernstyret strækning uden linieblok (radiodirigeret), er krydsninger med plantog angivet i behovstogets køreplan.

Krydsninger mellem behovstog og plantog er aldrig optaget i plantogets køreplan.

Stationsbestyreren underretter plantoget om krydsninger med behovstog, efter samme regler som for krydsninger med andre ekstratog.

Der udsendes følgende rettelsesblade til SR:

Nr. 1213 - 1221.

Med venlig hilsen

Trafik produktion

Nyt om SR fra 19.10.1998

Med virkning fra 19.10.1998 foretages der enkelte større og mindre rettelser i SR.

En stor del af rettelserne vedrører ændringer og tilpasninger af de forskellige organisatoriske navne og betegnelser.

Afgangssignaler (§ 13)

Efter åbning af Storebæltsforbindelsen anvendes der ikke længere postpersonale i togene. Derfor fjernes bestemmelsen. Endvidere ændres illustrationen af en stationsbestyrer (plan 13.1) i overensstemmelse med den nye uniformering hvor kasketten er blå uden rødt bånd.

Udlevering af skriftligt materiale til tog (§§ 53 og 55)

I § 53 er der nu beskrevet en procedure for, hvordan man, i tilfælde hvor skriftlig underretning ikke er mulig, mundtlig skal underrette lokomotivføreren om "Rettelse til La".

I § 55 tillades det nu generelt, at stationsbestyreren kan diktere et ekstratogs plan til lokomotivføreren på alle strækninger.

Baggrunden for denne rettelse er at sikre, at underretningerne, som i stadig højere grad ikke kan udleveres i skriftlig form, og derfor bliver givet mundtligt, altid gives på en ensartet og sikkerhedsmæssig forsvarlig måde.

Sikkerheden ved mundtlige underretninger forbedres bl.a. ved at

- toget holder stille, mens lokomotivføreren modtager og noterer "Rettelse til La" eller køreplanen
- der i La er fortrykt et skema til noteringer af såvel "Rettelse til La" som til ekstratogsplan (S3)
- det fortrykte skema kan bruges som checkliste for lokomotivføreren, således at han støttes i at få noteret alle de relevante oplysninger
- lokomotivføreren som ved andre sikkerhedsmeldinger skal gentage den dikterede melding overfor stationsbestyreren, og at denne skal kontrollere, at lokomotivførerens diktat er korrekt
- den beskrevne procedure sikrer, at det altid er den aktuelle lokomotivfører der modtager underretningen, så den ikke først skal overleveres gennem endnu et led, før den skal bruges

- det normalt er den aktuelle stationsbestyrer, der selv skal underrette lokomotivføreren om "Rettelse til La" eller en køreplan, så meldingen ikke skal overleveres til en anden stationsbestyrer.

Postvogne (§ 63)

Begrebet postvogne anvendes ikke længere, da alt post siden åbning af Storebæltsforbindelsen nu befordres i godsvogne. Derfor fjernes dette begreb.

Ajourføring af bilag 4, 8 og 10

Bilag 4, 8 og 10 ajourføres i overensstemmelse med de ændrede infrastrukturforhold.

Der udsendes følgende rettelsesblade til SR:

Nr. 1167 - 1207

Med venlig hilsen

Instruktion og anlæg

Nyt om SR fra 06.07.1998

Denne rettelse til SR omfatter primært ændringer i § 6 om hovedsignaler, i § 7 om forsignalering af hovedsignaler og i § 17 om mærker samt nedlæggelse af bilag 3.

Reglerne for forsignalering forenkles og bilag 3 nedlægges

Der har gennem længere tid været et ønske fra flere sider, at reglerne for forsignalering var mere enkle.

Vi har derfor gennemført nogle analyser, blandt andet med det formål at kunne forenkle disse regler.

Resultaterne af dette analysearbejde betyder

- at reglerne for forsignalering ændres til, at alle hovedsignaler altid forsignalerer det efterfølgende hovedsignal
- at nedbremsning mod næste hovedsignal sker på basis af afstandsmærkerne
- at F-signaler altid forvarsles med mærke "F-signal følger" på foregående hovedsignal
- at bilag 3 nedlægges, idet der ikke længere skelnes mellem forskellige former for forsignalering.

Tydligere markering af stationsgrænsen

Analyserne har endvidere vist, at der under forskellige former for uregelmæssigheder, er behov for en tydeligere markering af stationsgrænsen, f.eks.

- ved kørsel på skriftlig forbikørselstilladelse (S1), hvor tilladelsen gælder forbi et antal AM-signaler og frem til stationsgrænsen
- ved kørsel med aflyst linieblok, hvor U-signalet kan bringes på "kør", og hvor AM-signalerne er ugyldiggjort, så der ikke er behov for kørsel på S1
- ved kørsel på "stop og ryk frem", hvor kørselsbetingelserne skifter mellem den fri bane og stationen.

Derfor ændres betydningen af den gule undertavle på afstandsmærker, så den fremover betyder at næste hovedsignal er et I- eller VI-signal, der som bekendt markerer stationsgrænsen.

Køreregler

I forbindelse med de nye enkle regler for forsignalering er det i § 6 tydeliggjort at signal "kør" grundlæggende er et restriktivt signal.

Under de enkelte signalers betydning er det indarbejdet, i hvilket omfang det efterfølgende hovedsignal skal påregnes at vise "stop".

Samtidig er det indarbejdet, at nedbremsning foran hovedsignaler af typen AM-, AM/DS-, I-, VM-, VM/DS-, VI- og DS-signaler sker på basis af afstandsmærkerne foran signalet.

Nedenfor er kort oplyst de større ændringer der er foretaget i de enkelte paragraffer.

Hovedsignaler (§ 6 + § 23)

Det indarbejdes og tydeliggøres

- at signal "kør" er et restriktivt signal og at næste hovedsignal normalt skal forventes at vise "stop"
- at ved signal "kør" i PU-, SU-, U-, AM-, AM/DS-, VU-, VM- og VM/DS-signaler skal næste hovedsignal påregnes at vise "stop"
- at nedbremsning foran hovedsignaler af typen AM-, AM/DS-, I-, VM-, VM/DS-, VI- og DS-signaler skal ske på basis af afstandsmærkerne foran det
- at nedbremsningen kan undlades eller afbrydes, når positiv signalgivning fra hovedsignalet eller et F-signal kan iagttages
- at et fuldt ATC-overvåget tog må køre efter førerrumssignalet informationer, når de afviger fra visningen i de ydre signaler og hastighedsangivelsen i TIB. De særlige regler der gælder på S-banen for S-tog med virksomt HKT-anlæg står som hidtil i SI
- at signal "stop" i SI- og SU-signaler nu også får betydning for rangertræk, medmindre der ved siden af signalet er placeret et DV-signal, der viser enten "forbikørsel tilladt", "forsigtig forbikørsel tilladt" eller "signalet annulleret".

Endelig er reglen om, at hastigheden på S-banen ved kørsel med et tog uden virksom HKT, i blokafsnittet efter et U-, AM- eller AM/DS-signal ved signal "kør", ikke må overstige 75 km/t ændret til 70 km/t.

Dette er sket for at tilpasse reglen til de øvrige bestemmelser om nedbremsning på basis af afstandsmærkerne samt de nugældende bremseprincipper og togvejslængder i SODB Anlægsbestemmelser.

Forsignalering (§ 7)

Omfanget af forsignalering fra det enkelte hovedsignal er indarbejdet under de aktuelle signaler i § 6.

F-signaler bliver nu varslet ved mærke "F-signal følger" på det foregående hovedsignal. På stationer uden U-signal opsættes mærke "F-signal følger" dog på samme mast som mærke "Rangergrænsen".

Det tydeliggøres endvidere, at forsignalering for ATC-overvågede tog, på strækninger med faste ATC-anlæg, kan ske gennem førerrumssignalet.

Mærker (§ 17)

I forbindelse med behovet for en tydeligere markering af stationsgrænsen ændres betydningen af den gule undertavle på afstandsmærker til at betyde, at næste hovedsignal er et I- eller VI-signal.

På dobbeltsporede strækninger, hvor der ikke er opstillet separate afstandsmærker for venstre spors I- eller VI-signal, vil afstandsmærkerne med den gule undertavle fortsat gælde for både højre og venstre spor. Det samme gælder de få steder, hvor der ikke findes et I- eller VI-signal for venstre spor.

Opsætning af den gule undertavle på alle afstandsmærker foran I- og VI-signalerne forventes afsluttet i løbet af 1999.

Følgende sikkerhedscirkulærer ophæves ved denne rettelse af SR:

Nr. 12/1998. Ændret opstilling af mærke "F-signal følger" og ændret betydning af den gule undertavle på afstandsmærker.

Der udsendes følgende rettelsesblade til SR:

Nr. 1137 - 1166

Med venlig hilsen

Instruktion og anlæg

Nyt om SR fra 12.01.1998

Med virkning fra 12.01.1998 foretages der enkelte større og mindre rettelser i SR.

Rettelserne vedrører især reglerne for opstilling af standsignaler på strækninger med ATC og ATC-mæssig håndtering af midlertidige hastighedsnedsættelser.

Fjernstyrede strækninger (§ 2) og bilag 8

Det præciseres, at på fjernstyrede strækninger skal FC have tableauer for alle blokafsnit og alle togdetekteringsafsnit i togvejsspor. Kravet skal sikre, at sikkerhedsmeldinger altid gives på det bedst mulige grundlag.

Strækningen Lyngby-Hillerød bliver fjernstyret, selv om nogle af tableauerne mangler. Strækningen vil blive omtalt særligt i bilag 8 og vil have instrukser i SIN. De manglende tableauer bliver etableret i løbet af få måneder.

Overkørsler (§ 11)

I planerne i § 11 er de tidligere gældende og nogle steder stadig anvendte afstande mellem signal 11.5. og overkørslen bliver anført i form af fodnoter. Endvidere er der nu sat betegnelser på samtlige symboler, der anvendes i planerne.

Standsignaler (§ 16)

Standsignaler for hastighedsnedsættelser får nu betydning for alle tog - også på strækninger med ATC. Der gælder dog stadig særlige regler for S-tog med HKT. Disse regler står i SI.

På ATC-strækningerne opstilles standsignalerne fremover altid så de passer sammen med den hastighed, der vises i førerrumssignalet.

Enkelte steder i landet vil der dog i en kort periode, indtil ATC eller standsignalerne bliver ændret, kunne forekomme forskel mellem hastighedsangivelsen på standsignalerne og i førerrumssignalet.

Der vil stadigvæk kunne være forskel i den hastighed, der tillades fra hovedsignalerne og i ATC, fordi en hastighedsnedsættelse ATC-mæssigt bestemmes af sporskifterne og ikke af hovedsignalet.

Reglerne for opstilling af standsignaler på strækninger med faste ATC-anlæg deles i regler for faste og regler for midlertidige hastighedsnedsættelser.

Ved faste hastighedsnedsættelser opstilles der kun standsignaler når hastigheden nedsættes til under størst tilladte hastighed for tog uden eller med udkoblet ATC (i øjeblikket 80 km/t).

Ved midlertidige hastighedsnedsættelser opstilles der fremover altid standsignaler.

Det er dog under visse betingelser tilladt at undlade standsignaler for hastighedsnedsættelser af under en uges varighed. Disse betingelser står i § 52.

Banestrækningens hastighed (§ 52)

Ved midlertidige hastighedsnedsættelser til 40 km/t mellem en stations første sporskifte og det næste hovedsignal for pågældende spor og køreretning, må La-baliser undlades, når stationens I- henholdsvis SI-signal har hastighedsviser. I stedet spærres signalet mod at vise "kør igennem", og hastighedsviseren omkobles til 40 km/t (pil ned).

Metoden kan dog ikke bruges på sikringsanlæg type DSB 1990. Der oprettes derfor et nyt bilag 11 med stationer, hvor der gælder særlige forhold ved infrastrukturarbejder.

Midlertidige hastighedsnedsættelser, som varer under én uge, kan for venstre spor på strækninger med linieblok for venstre spor undlades afmærket med standsignaler og La-baliser, når

- hastighedsnedsættelsen ikke er til en hastighed under 40 km/t
- der ikke er planlagt kørsel ad venstre spor
- sikring af sporet med hastighedsnedsættelsen sker ved at det dækkende hovedsignal for venstre spor (VU eller VM) spærres mod at vise "kør".

Det tydeliggøres, at den kontrol af La-baliser, som laves af stationsbestyreren og lokomotivføreren, skal ske ved at checke, at ATC ikke gør det muligt at køre hurtigere i sporet med hastighedsnedsættelsen, end La og standsignalerne tillader. Den hastighed, ATC tillader, kan normalt ses på randviseren i førerrumssignalet.

Der udsendes følgende rettelsesblade til SR:

Nr. 1119 - 1136

Med venlig hilsen

Instruktion og anlæg

Nyt om SR fra 28.09.1997

Med virkning fra 28.09.1997 foretages der enkelte rettelser i SR.

Rettelserne sker især i forbindelse med forøgelsen af den højst tilladte hastighed til over 140 km/t på strækninger med faste ATC-anlæg.

Endvidere tydeliggøres det at strækningshastigheden for tog uden virksom ATC højst er 80 km/t, men at den kan være lavere.

Banestrækningens hastighed (§ 52) og ordforklaring

På strækninger med faste ATC-anlæg er det tydeliggjort

- at den særlige strækningshastighed (overhastighed) gælder for særlige togsæt - herunder er også forklaret hvad et særligt togsæt er
- at strækningshastigheden er højst 80 km/t for tog uden virksom ATC.

Definationen på særligt togsæt optages også i ordforklaringen.

Togenes hastighed (§ 68)

Det indføres at togekørsel med højere hastighed end 140 km/t kun kan finde sted på strækninger med faste ATC-anlæg og kun når toget har virksom ATC.

Øvrige rettelser

I bilag 8 og 9 er der foretaget rettelser i overensstemmelse med infrastrukturudbygningerne.

Endvidere er der foretaget sproglige forbedringer/tydeliggørelse af enkelte regler, og der er foretaget rettelser af andre mindre fejl.

Der udsendes følgende rettelsesblade til SR:

Nr. 1104 - 1118

Med venlig hilsen

Instruktion og anlæg

Nyt om SR fra 04.08.1997

Med virkning fra 04.08.1997 foretages der en række større og mindre rettelser i SR.

Der er kun foretaget få rettelser af de forskellige organisatoriske navne og betegnelser i denne omgang. Det skyldes, at alle navne og betegnelser ikke er på plads endnu. Rettelserne vil dog formentlig blive foretaget i forbindelse med udgivelse af de næste rettelser til SR.

Opstilling af signal 11.5. foran overkørsler (§ 11)

Afstandene mellem signal 11.5. og tilhørende overkørsel er blevet ændret i overensstemmelse med Vejdirektoratets nye regelsæt for overkørsler og med principperne for togvejslængder i SODB anlægsbestemmelser.

Slutsignal (§ 12)

Den hidtidige bemyndigelse til at Trafikcentralen må dispensere fra kravet om slutsignal, er nu indarbejdet i SR § 12.

Principperne er ikke ændret, men formuleringerne er tilpasset SR.

Standsignaler for hastighedsnedsættelser (§ 16)

Standsignalers manglende betydning for tog med togkontrolanlæg ændres til, at førerrumssignalet kan tillade en højere hastighed end standsignalerne.

Endvidere rettes opstillingsreglerne for standsignaler på strækninger med faste ATC-anlæg, til at standsignaler skal opstilles for hastighedsnedsættelser til hastigheder under 140 km/t.

Det skyldes at tog, der nyoprigger ATC mellem La-baliserne for en midlertidig hastighedsnedsættelse og det tilhørende La-områdes ophør, "glemmer" La-informationen, så toget efter passage af en signalbalise får lov til at køre med normal hastighed uden hensyn til La.

Mærker (§ 17)

Mærket "Stop for farepunkt" optages nu i SR § 17.

Mærket opstilles bl.a. foran DV-signaler, som står nærmere frispormærket end normalt. Mærket markerer standsningsstedet, når signalet viser "forbikørsel forbudt".

Bortfald af bremseprøvesignaler (§ 26)

Da bremseprøvesignaler ikke anvendes længere, nedlægges paragraffen.

Sidespor på fri bane (§ 35)

Der findes ikke længere sidespor med mulighed for aflåsning med nøgler anbragt på bestemte stationer på 75 km-baner. Derfor fjernes bestemmelsen.

Tilbagerykning på en station (§ 45)

Reglen om at visse materieltypen efter adskillelse må rykke indtil 1 meter tilbage uden særskilt tilladelse, udvides til også at omfatte S-tog af 3. og 4. generation (MC- hhv. SA-togsæt). En sådan tilbagerykning er aktuel i forbindelse med afkobling af togdele i tog med automatkoblinger.

Behovsstandsning (§ 50)

Behovsstandsning har hidtil været bekendtgjort i sikkerhedscirkulære nr. 7/1997. Nu optages instruktionen i SR og sikkerhedscirkulæret udløber samme dag.

La (§ 53)

Udgivelsen af separat La for S-banen er nu optaget i § 53.

Bremseprøver (§ 66)

Efter en større sagsbehandling af gyldighedstid for bremseprøver er det nu fastsat, at der skal foretages fuldstændig bremseprøve på materiel mindst hver 24. time, og bestemmelsen er indarbejdet i SR.

Kørsel med arbejdskøretøjer (§ 71)

Muligheden for, at arbejdskøretøjer kan følge efter tog eller andet arbejdskøretøj i mindre afstand end stationsafstand på strækninger uden linieblok er fjernet.

Efter etablering af linieblok på en lang række strækninger, er der nu kun få steder hvor denne regel kan anvendes. Derfor finder vi det ikke længere forsvarligt at opretholde bestemmelsen.

Standsignaler for sporspæringer på den fri Bane (§ 86)

Det er tydeliggjort, at der altid er krav om opstilling af signal 16.1.1. og 16.1.2. foran arbejdsstedet for begge køreretninger.

Enkeltspordrift (§ 87)

Det er tydeliggjort, at første tog ad venstre spor i alle tilfælde, hvor venstresporkørslen ikke er bekendtgjort i La - altså også når dener bekendtgjort i "Rettelse til La", skal underrettes separat om "Kørsel ad venstre spor med forsigtighed og under hyppig brug af fløjten".

For efterfølgende tog er det tydeliggjort, at "Rettelse til La" kan anvendes til underretning om kørsel ad venstre spor.

Reglen om at tog der kører ad venstre spor, skal underrettes om hastighedsnedsættelser som ikke er bekendtgjort i La, ændres til kun at gælde strækninger uden ATC, da der på disse strækninger normalt kun opstilles standsignaler for højre spor.

Øvrige rettelser

Bilag 3, 5, 6, 8, 9 og 10 er ajourført i overensstemmelse med infrastrukturudbygningerne og den nye TIB-struktur efter Storebæltsforbindelsens ibrugtagning.

Endvidere er der foretaget sproglige forbedringer/tydeliggørelse af enkelte regler, og der er foretaget rettelser af stavfejl og andre mindre fejl.

Følgende sikkerhedscirkulærer ophæves ved denne rettelse af SR:

Nr. 11/1997 om afstand mellem mærke 11.5. og overkørsel.

Nr. 17/1997 om behovsstandsning.

Der udsendes følgende rettelsesblade til SR:

Nr. 1052 - 1103

Med venlig hilsen

Instruktion og anlæg

Nyt om SR fra 25.11.1996

Der foretages fra den dato en lang række rettelser i SR. De fleste sker for at få SR til at passe bedre med virkeligheden - og altså for at løse "regel/kutyme-problemer" på områder, hvor vi har anset en tilpasning af reglerne for den bedste løsning.

Hjælpetog (§§ 2, 55 og 89)

Et hjælpetog skal fremover ikke altid være et ekstratog, men må godt være et plantog, som det jo meget ofte er tilfældet.

Reglerne for hvordan hjælpetoget og det nedbrudte tog skal sammensættes, er tydeliggjort, så de passer med de almindelige regler for togs sammensætning (§ 89).

Tidspunktet for, hvornår lokomotivføreren på hjælpetoget skal underrette stationsbestyreren, er ændret til at passe bedre med virkeligheden og med, at plantog kan være hjælpetog. En underretning efter den hidtidige regel har ikke i praksis kunnet bruges til noget, fordi trafikken ofte har været genoptaget, længe før meldingen skulle gives.

Lods (§ 2)

Der har altid været anvendt lods ved kørsel med fremmede baners materiel, og ved planlagt kørsel over strækninger, hvor lokomotivføreren ikke var strækningskendt.

Lodsen bliver nu defineret i SR. Det bliver samtidig fastslået

- at lodsen har ansvaret for togets førelse og sikkerhed samt udveksler sikkerhedsmeldinger
- at lokomotivføreren i et tog med lods har ansvaret for at betjene trækraften og for bremseprøve m.v., når det er pålagt lokomotivføreren.

Uorden ved overkørsler (§ 11)

Det er tydeliggjort, hvordan lokomotivføreren skal forholde sig, når overkørselssignalet ikke kan ses fra pilmærket (signal 11.5.), for eksempel på grund af tåge.

Reglerne for, hvordan der skal forholdes ved fejl i overkørsler i fuldstændig signalafhængighed, er tilføjet her. De har hidtil stået andre steder i SR.

Standsningsmærker med meter (§ 17)

Den nye type standsningsmærker med meter i stedet for antal køretøjer, som har været afprøvet på nogle stationer, er blevet godt modtaget. Disse mærker optages derfor nu i SR.

Det vil fremover normalt være denne type mærker, som opstilles.

Sikkerhedsblanketter

Den skriftlige kørselstilladelse (Blanket S 1) har i forbindelse med nytrykning fået flere afkrydsningsrubrikker, så der normalt ikke længere er brug for at skrive bemærkninger på den. Til gengælde kan det være en god ide at overstrege de dele af blanketten, som ikke er relevante i det aktuelle tilfælde - se eksemplet i SR bilag 2.

Nogle af sikkerhedsblanketterne bruges efterhånden kun på ganske få stationer uden fjernstyring. Vi har derfor besluttet at afskaffe følgende blanketter:

- Uorden ved automatisk sikret overkørsel (S 5)
- Krydsning (med ekstratog) (S 6)
- Forlægning af krydsning (S 7)
- Ændret sporbenyttelse (S 8)

Samtidig er de paragraffer i SR, som indeholder de punkter, der skal indgå i en underretning af lokomotivføreren, blevet gjort tydeligere, så man kan slå punkterne op. Det er stadig tilladt at underrette lokomotivføreren skriftligt, hvis det skønnes mest hensigtsmæssigt, men der vil ikke længere være særlige blanketter til formålet.

ATC-forhold

Reglen om, at tog med virksomt ATC-førerrumssignal, må afgå på basis af dets oplysninger, er flyttet fra ATC-instruks til SR (§ 45).

Den særlige overhastighed, som visse tog med ATC har mulighed for at køre med, er nu defineret i SR. Indtil videre gælder den kun for MF-togsæt (§ 52).

Fremover er største tilladte hastighed for al kørsel uden ATC på ATC-strækninger 80 km/t.

Bremsebestemmelser (§ 62)

Magnetskinnebremsen er defineret i SR, og det er samtidig fastsat, at den altid skal være indkoblet, hvis det er muligt.

Den særlige regel om bremseseddel til MR-tog med 5 sæt på 75 km-banerne er faldet væk, da disse tog efter at være ændret til P-bremse nu har bremseprocent nok til at køre med normal hastighed.

Sammenlæssede vogne (§ 63)

Reglerne for befordring af sammenlæssede vogne er revideret, så de nu svarer til dem, som anvendes i andre lande. Den hidtidige hastighedsbegrænsning for dem på 80 km/t er herunder bortfaldet. De må derfor fremover køre 100 km/t.

Kørestrømsafbrydelse (§ 85)

Reglerne er blevet justeret, så de nu svarer til den praktiske forvaltning på både S-banerne og fjernbanerne.

Mindre regel/kutyme-ændringer

Der er også lavet en del mindre ændringer for at få SR til at passe bedre med virkeligheden. Følgende af dem skal nævnes:

- Det bliver nu tilladt at lukke en FC på samme måde som en station. Lukkede FC'er har i praksis eksisteret på de mindre trafikerede strækninger i en årrække (§ 2)
- Stationsbestyreren kan forlade en station med AG-drift og overdrage ansvaret for den til en anden stationsbestyrer. Denne driftsform har hidtil kun været beskrevet i SIN, ofte som "Ubemandet station" (§§ 2, 35, 86)
- Fremtidig skal lokomotivføreren altid kontrollere det krydsende togs tilstedeværelse før afgang mod en strækning uden linieblok. Efter at en række strækninger har fået linieblok, er alle stationer med krydsningskontrol så overskuelige, at kontrollen altid kan ske. Er lokomotivføreren ikke sikker på, at det krydsende tog er kommet, skal det sikres ved at spørge stationsbestyreren (§ 42).
- De hidtidige meget stramme tidsgrænser for, hvornår tog måtte af- og tilbagemeldes er fjernet. De har ikke været overholdt i praksis. Det er samtidig blevet tydeliggjort, hvor langt det indkørende tog skal være nået, før tilbagemeldingen må gives (§ 43).
- Kravet om, at FC altid skal give lov til, at tog må køre ind på den fjernstyrede strækning, er fjernet. Ingen af de nyere fjernstyringsanlæg har en teknisk mulighed for at give tilladelsen, og en telefonisk tilladelse er ikke en brugbar løsning på tæt trafikerede strækninger (§ 47).
- Reglen om, at kørsel før tid altid skal være aftalt, er modificeret til kun at gælde i forbindelse med forandret togrækkefølge, som det praktiseres i virkeligheden.

Følgende sikkerhedscirkulærer ophæves ved denne rettelse af SR:

Nr. 17/1995 om ibrugtagning af ATC Vordingborg-Rødby F.

Nr. 1/1996 om nye standsningsmærker

Der udsendes følgende rettelseblade til SR:

Nr. 973 - 1049

Med venlig hilsen

Trafiksikkerhed

Nyt om SR fra 08.01.1996

Ny definition af linieblok

DSB er i gang med at indføre akseltællere til at registrere, om der er jernbanekøretøjer i et spor - togdetektering.

Et akseltællerafsnit besættes, når nogle hjulfølere, sensorer, registrerer, at der kører et jernbanekøretøj ind i afsnittet, og antallet af aksler tælles. Afsnittet meldes først frit igen, når alle de talte aksler er ude af afsnittet igen.

Akseltællere har i nogle af vore nabolande været brugt sådan på lige fod med sporisolationer i mange år. De har flere fordele i forhold til sporisolationer:

- De lader sig ikke påvirke af rust, is eller løvfald.
- De har ingen isolerede skinnestød, som bliver slidt.
- De er født immune overfor påvirkninger fra el-togvarme og eltog.

SR's definition på linieblok har hidtil forudsat, at man altid havde en bestemt kombination af teknisk udstyr i en bestemt type linieblok. Det vil ikke længere passe, når vi indfører akseltællere, og med den tekniske udvikling vil noget lignende kunne ske igen.

Vi har derfor valgt at ændre definitionen, så den tager udgangspunkt i de tekniske funktioner, der findes.

Det bliver både lettere og sværere

Den nye definition påvirker mange paragraffer i SR, og reglerne bliver mere indviklede; men vi mener faktisk, at det er lykkedes at gøre dem bedre end før alligevel:

Infrastrukturmedarbejdere får mere komplicerede regler for kørsel med arbejdskøretøjer og for stedlig dækning af sporspæringer på de strækninger, som har akseltællere.

De meget små jernbanehjul, som nogle arbejdskøretøjer (typisk Unimogs) har, vil få akseltællerne til at gå i uorden, så disse køretøjer må ikke anvendes på strækninger med akseltællere. Det er heller ikke tilladt at sætte arbejdskøretøjer på eller af et spor med akseltællere, da der så vil opstå fejl.

Stedlig dækning ved sporspæringer, hvor der ikke ikke kører arbejdskøretøjer, eller hvor sporet bliver ufarbart, skal dækkes på samme måde, som på andre strækninger uden gennemgående sporisation, nemlig med standsignaler.

For at gøre reglerne lettere at bruge har vi lavet en oversigt over disse oplysninger for alle strækninger i et nyt bilag 10. Her kan man hurtigt finde ud af, hvordan man skal gøre på den enkelte strækning.

For strækningerne Skanderborg-Silkeborg, Funder-Herning og Langå-Struer, som har særlige regler for kørsel med MR- og MF-tog i SIN, er de specielle regler for arbejdskøretøjer også flyttet til SIN.

Lokomotivførerne behøver fremover ikke at vide, hvilken liniebloktype, den enkelte strækning har, kun at den har linieblok.

Stationsbestyrerne skal kende og forvalte de nye regler, men får til hjælp en ny udgave af oversigtsskemaet i bilag 8, som bygger på den nye definition.

Vigtigt for alle

Der er ændret i reglerne for, hvad man skal gøre for at standse trafikken, hvis et spor pludselig bliver ufarbart (§ 86 og § 89). De gamle regler var ret detaljerede, og en del af dem blev faktisk aldrig brugt.

I disse pludseligt opståede situationer vil man normalt handle efter sin sunde fornuft, så i stedet for de detaljerede regler, har vi som eneste hjælpemiddel nævnt radioen. De andre muligheder - og mange andre - findes selvfølgelig stadigvæk.

MH-lokomotiver og Køf-traktorer

Det hidtidige krav om, at disse køretøjer på nogle strækninger altid skulle have en vogn med, er fjernet. En tilpasning til de nye regler for linieblok var ikke mulig, og i praksis har det ikke givet problemer, når de kørte uden vogn.

Andre ændringer

Enkelte steder i SR har vi lavet nogle ændringer, som skal have et par ord med på vejen:

I § 33 om henstående vogne er det blevet præciseret, hvornår noget er henstående - den hidtidige fortolkning er lavet til en regel.

I § 45 om togvejseftersyn har vi moderniseret reglerne om begrænset eftersyn, så de kommer til at være mere i tråd med, at der efterhånden er fjernstyring langt de fleste steder.

I § 62 om bremses er reglen om, at vogne læsset med eksplosiver (med fareseddel 1 og 1.5) og deres beskyttelsesvogne normalt skal køre som ledningsvogne, blevet fjernet. Den er ikke nødvendig længere, fordi denne type gods altid skal læsses på vogne med effektiv gnistbeskyttelse.

Vi har som sædvanlig forsøgt at gøre reglerne mere læsevenlige, hvor der var lejlighed til det.

Det øvrige sikkerhedsmæssige instruktionsstof (TIB, SODB m.v.) bliver rettet efter den nye definition på linieblok efterhånden.

Der udsendes følgende rettelsesblade til SR:

Nr. 931 - 968

Vi har valgt at lade være med at udsende den meget detaljerede oversigt over alle rettelsesbladene. I stedet vil vi engang imellem udsende en komplet oversigt over de gyldige sider i SR.

Med venlig hilsen

Trafiksikkerhed

Nyt om SR fra 25.09.1995

Følgende sikkerhedscirkulærer ophæves herved:

Nr 12 /1995 om trykfejl i SR fra 19.06.1995

Nr 13/1995 om viderekørsel efter en ATC-nødbremning

Flytning af ATC-regler

Som led i den flytning af de SR-relaterede dele af ATC-instruks over i SR, som løbende sker, er der sket mindre ændringer i § 34 og 45.

Uorden ved overkørsler (§ 11, punkt 9.2.2.)

Reglerne for, hvordan der skal bremses foran en ikke sikret overkørsel, når lokomotivføreren ikke er underrettet om uorden, bliver lempet på 75 km-baner, så der kun så vidt muligt skal standses foran overkørslen.

Det skyldes, at der stadig findes mange overkørsler, hvor der kun er 350 m fra mærke 11.5. (pilmærket) til overkørslen mod de 450 m, som fremover kræves. Ved disse overkørsler kan det i enkelte tilfælde ske, at der ikke kan standses foran overkørslen, selv om der farebremses korrekt fra pilmærket.

Strækningshastighed og hastighedsnedsættelser

Reglerne for, hvordan faste og midlertidige hastighedsnedsættelser ATC-mæssigt skal sikres, er flyttet fra ATC-instruks til SR.

Samtidig har vi valgt at samle alle reglerne for banestrækningens hastighed i en ny paragraf 52.

Den indeholder blandt andet alle reglerne for, hvad personalet skal gøre ved hastighedsnedsættelser. § 16, hvor en del af dem stod før, indeholder nu kun betydningen af standsignaler og opstillingsreglerne for dem.

I de nye regler er der taget højde for den modernisering af TIB's strækningsoversigter, som er i gang.

Ændret betydning af ankomsttid i TKØ og TKV

Betydningen er ændret, så parenteser fremover angiver, at en standsning sker af driftsmæssige årsager - og ikke kun på grund af krydsning/overhaling.

Parentesen kan fremover bruges i en del tilfælde, hvor der hidtil er brugt noter i tjenestekøreplanerne. Til gengæld må parenteser ikke længere bruges på stationer uden U-signal.

Nye bremsebestemmelser

Baggrund for ændringerne

Reglerne for, hvordan tog skal være bremset, er moderniseret.

Modernisering har været ønsket fra DSB gods, som gerne vil køre op til 120 km/t med 600 m lange godstog, som det gøres internationalt.

Bremseteknikerne har af flere grunde gerne set reglerne ændret:

- De er kede af, at der køres med R-bremse på lokomotiverne i godstog
- De ser gerne, at brugen af R-bremse på lange tog begrænses
- De vil gerne have sikkerhedsbestemmelserne til at afspejle, at bremsen på alle togsæt faktisk er en P-bremse.

Vi har også selv gerne villet modernisere bremsebestemmelserne, fordi de ikke har været i takt med tiden, og fordi det har givet en del problemer at fremføre godstog på 75 km-banerne.

Indhold i ændringerne

Fremover bliver P-bremsen den normale bremseart, og R-bremsen reserveres stort set til brug i tog, som består af lokomotiver og personvogne.

Reglerne for togenes sammensætning og størrelse strammes i en række tilfælde.

Endvidere indføres krav om, at togs bremseprocent altid skal være mindst 50. Denne regel kan i ganske enkelte tilfælde give problemer med at køre MH-trukne tog. Toglederne vil derfor få en mulighed for i disse sjældne tilfælde at dispensere fra de 50 %.

Som følge af ændringerne sker der også en del ændringer i TIB (Ø/V), der udsendes herunder helt nye bremsetabeller.

Andre ændringer i SR

Foruden dem, der er omtalt på de foregående sider, er der foretaget forskellige mindre rettelser i SR for at gøre reglerne mere klare, for at rette fejl eller for at gøre sproget lettere at forstå.

Der udsendes følgende rettelsesblade til SR:

Nr. 900 - 930

Med venlig hilsen

Sikkerhedssektionen

Nyt om SR fra 19.06.1995

Fra den dato foretages der en række ændringer i SR. De fleste af dem sker for at tydeliggøre reglerne, men der er også nogle nyheder imellem.

Ubetjente stationer (§ 2, pkt 2.2. og § 47, pkt 2.8.)

Reglerne for kørsel gennem ubetjente stationer, når signalerne på grund af fejl står på "stop", har hidtil kun været kendt af stationsbestyrerne. De optages nu i SR.

Trinbrætter beliggende på stationer (§ 2, pkt 2.3.)

Der findes en del af disse rundt omkring i landet, og flere bliver oprettet i de kommende år. De optages nu generelt i tjenestekøreplanerne og beskrives derfor også i SR og i TIB.

Stationsbestyrerens afløsning (§ 2, pkt 6.2.)

Reglerne for, hvordan stationsbestyrere skal overlevere, strammes, bl.a. fordi manglende overlevering har været medvirkende årsag til et togheld i 1994.

Hastighed fra hovedsignalerne (§ 6)

Det indarbejdes, at hastigheden ved "kør" og "kør igennem" gælder som anført i TIB, La eller særlig meddelelse, også for de hovedsignaler, der ikke står i stationens indkørselsende.

Afgangssignaler (§ 13)

Reglerne for togenes afgang har hidtil stået dels i § 13, dels i § 51. De bliver nu samlet i § 13 (pkt 1.).

Der indføres en regel om, at tog må afgang fra perron uden udveksling af færdigmelding, når lokomotivføreren kan sikre sig, at dørene ikke har været åbnet (pkt 3.-5.).

Mærker (§ 17)

En række mærker har ikke været optaget i SR før. Det sker nu, fordi lokomotivføreren under kørslen som grundregel ikke skal møde mærker, som ikke er bekendtgjort, men som har betydning for ham

Det gælder mærker, som anvendes på elektrificerede strækninger. Der indføres herunder nogle nye mærker, som tages i brug i den kommende tid. Mærket "el-tog stop" kommer i en ny udformning efter UIC standard (17.29.-38.).

Det gælder endvidere mærkerne om

- skift af radiokanal (17.39.-40.)
- kørsel ind på eller ud af strækninger med ATC (17.27.-28.).

Sikkerhedscirkulære nummer 1/1995 om mærker på ATC-strækninger ophæves herved.

Perronovergange

I en del år er der ikke blevet etableret varslingsanlæg, når stationer på lokalbanerne blev fjernstyret. Ved nyudgivelsen af SODB anlægsbestemmelser blev reglerne for varslingsanlæg lempet, også på andre strækninger.

Som en konsekvens af det har vi præciseret reglerne for

- lydsignal ved perronovergange (§15, pkt 1.2.)
- togpersonalets advarsel af passagerer ved perronovergange (§ 45, pkt 7.).

Telegramjournal (§ 32, pkt 8.)

I sidste halvdel af 1994 blev der foretaget en større undersøgelse af "regler i forhold til kutymen" blandt stationsbestyrerne.

Undersøgelsen mundede blandt andet ud i flere forslag til moderniseringer i SR for at gøre den mere i tråd med praksis.

Som de første har vi tilpasset reglerne for notering af telegrammer i telegramjournalen til den faktiske anvendelse.

Togenes afgangstider (§ 50, pkt 3.)

Personførende tog på fjernbanerne må generelt afgå før tiden, når det er tilladt for pågældende tog og station i tjenestekøreplanen.

Reglen er allerede i brug, blandt andet mellem København H og Østerport.

ER-togsæt

Indsættelsen af ER-togsættene i plantog medfører, at særlige regler for disse nu indarbejdes i fuldt omfang. Det gælder i

- § 62 om bremseseddel og fejl ved bremsesystemet
- § 65 om eftersyn af toget
- § 66, pkt 1. om bremseprøve.

Ny bremseseddel (§ 62, pkt 1.11. og Bilag 2)

Den nye S2 tages i brug fra køreplansskiftet. Den er derfor indarbejdet. Der er samtidig sket en redaktionel tilpasning af reglerne for bremseseddel til togsæt.

Sammensætning og manøvrering af tog (§ 63)

Der er sket en del redaktionelle ændringer. Reglerne for manøvrering af tog under unormale forhold er tilpasset de muligheder, der i praksis forekommer idag.

Der er sket lignende tilpasninger i reglerne for hjælpetog i § 89.

Togenes hastighed (§ 68) og arbejdskøretøjer (§ 71)

De hastighedsgrænser for kørsel uden ATC, som er en del af sikkerhedsgodkendelsen af ATC, er indarbejdet i fuldt omfang.

For visse køretøjer er der givet dispensationer fra disse hastighedsgrænser. Disse er optaget i TIB.

Der udsendes følgende rettelsesblade til SR:

Nr. 837 - 896

Med venlig hilsen

Sikkerhedssektionen

Nyt om SR fra 09.01.1995

Sikkerhedsgodkendelse af ATC

Efter at have været i prøvedrift siden april 1992 er ATC nu blevet godkendt som sikkerhedssystem. Det betyder, at nogle få grundlæggende sikkerhedsregler om ATC nu kommer ind i SR:

- Begrebet "togkontrolanlæg" indføres som en fælles betegnelse for ATC og HKT - der indføres også en regel om, at togkontrolanlægget altid skal være indkoblet, hvis det er muligt (§ 2 pkt 3.2. og afsnit 10).
- Førerrumssignalet bliver forklaret generelt, og det slås herunder fast, at der må køres efter førerrumssignalet (§ 2 pkt 3.2. og afsnit 10).
- Der indføres et nyt bilag 9, der viser, hvilke strækninger, der har faste ATC-anlæg.

De mere detaljerede regler om ATC står fortsat i ATC instruksen. De vil blive optaget i SR efterhånden.

Organisatoriske ændringer

Den 01.01.1995 er den hidtidige infrastrukturtjeneste ændret til DSB infrastruktur. Det medfører en del rettelser. Der er også enkelte andre rettelser på grund af organisationsforhold.

Forskellige andre ting

Der er endvidere foretaget en del mindre rettelser i SR. Det drejer sig især om fejl og mangler, som er opstået ved den store rettelse i sommeren 1994.

Der udsendes følgende rettelsesblade til SR:

Nr. 803 - 835

Med venlig hilsen

Sikkerhedssektionen

Nyt om SR fra 20.06.1994

Med virkning fra 20.06.1994 foretages der en række større og mindre ændringer i SR.

Signalgivning mod vekselspor

Reglerne for signalgivning fra PU- og SU-signaler med talhastighedsviser hhv hastighedstavle i forbindelse med vekselspordrift indarbejdes.

Sikkerhedscirkulære nr 6/1993, som senest har indeholdt disse regler, ophæves herved.

Ændret hastighed ved "Stop og ryk frem" fra SU-signaler

Hastigheden ændres fra 60 km/t til højst 40 km/t (som efter øvrige signaler på stationer).

Det sker dels for at få reglen til at passe sammen med, at en evt hastighedsviser på signalet er slukket ved "stop og ryk frem", dels fordi det har vist sig, at signalerne på nogle stationssikringsanlæg ikke kan opfylde de krav, som gælder for at køre 60 km/t.

Bortfald af U-signal med bogstavviser

Denne signaltype findes kun på en enkelt station (i Høng) og er derfor flyttet fra SR til SIN.

Ændret signalgivning fra visse PU- og SU-signaler

I forbindelse med etablering af ATC har det været nødvendigt at ændre visse PU-signaler - især på forgreningsstationer - så de kun kan vise "kør igennem" i den togvej, som tillader højest hastighed fra signalet (hastighedsstyret PU-signalgivning). Det betyder, at "kør" fra PU- og SU-signaler, når hastigheden er indtil 60 km/t, nu kan efterfølges af U-signal på "kør" eller "kør igennem" på samme måde, som det også hidtil har været tilfældet ved VU-signaler.

Denne signalering fremgår nu af oversigterne i § 7. Det skal bemærkes, at kørereglerne ikke er ændret, idet "kør" fra PU- eller SU-signal fortsat betyder, at det efterfølgende hovedsignal må påregnes at vise "stop".

Ændrede regler for automatisk sikrede overkørsler

Afstandene mellem mærke 11.5. og overkørsel ved disse strækningshastigheder er justeret i overensstemmelse med SODB (se nedenfor) og med nye regler for sikring af overkørsler, som er aftalt med vejmyndighederne.

Ældre signalformer - hovedsignaler

§ 23 er rettet i overensstemmelse med de faktisk resterende signaltyper. Se også nedenfor om VI-signaler.

Ændringer som følge af ny SODB

I foråret 1993 blev nye SODB Anlægsbestemmelser (regler for sikringsanlægs indretning og udstyrelse) sat i kraft.

Som følge af denne nyudgivelse er der foretaget en del rettelser i SR:

- "Sidespor uden hovedsignal" ændres til "sidespor uden dækningssignal", idet disse sidespor i næsten alle tilfælde er dækket af et hovedsignal (U-signalet fra nabostationen). Mærke 17.5. ændres på samme måde.
- I- og DS-signaler skal fremover altid suppleres med et gult skilt med togekspeditionsstedets navn (som det i en årrække har fundet sted nogle steder, uden at der var regler herfor).
- VI-signalet opstilles ikke længere (i stedet opstilles I-signal). Det er derfor ændret til en ældre signalform og flyttet fra § 6 til § 23.
- Den gule undertavle på afstandsmærker, som gælder for både højre og venstre spor, opsættes ikke længere, idet der fremover skal etableres separate afstandsmærker for hvert hovedspor.
- Der er indarbejdet regler for opsætning af standsningsmærke 17.18. ("S"-mærket) uden for perron, en opsætning som findes en del steder.

En række af SODB-reglerne vil kun gælde ved nye og ombyggede sikringsanlæg, hvilket fremgår af reglerne.

Nedlæggelse af ordreserie K

For at muliggøre dette er enkelte bestemmelser herfra overflyttet til SR:

- Regler for traktors anvendelse (§ 62 pkt 1.2.2. samt afsnit 10)
- Regler for, hvem der må fungere som stationsbestyrer (afsnit 10).

Organisatoriske ændringer

Oprettelsen af infrastrukturtjenesten og DSB trafikstyring medfører et betydeligt antal rettelser.

Ændret typografi mv

I forbindelse med nedlæggelsen af DSB's eget fotosætter har sikkerhedssektionen selv overtaget skrivningen og tegningen af SR. Det betyder, at skrifttyper og opstilling af sider er ændret en smule på de sider, som er rettet.

Øvrige mindre rettelser

Der er iøvrigt foretaget en række mindre ændringer, primært for at tydeliggøre reglerne eller for at gøre dem i bedre overensstemmelse med dagligdagen.

Der udsendes følgende rettelsesblade til SR:

Nr. 716 - 802

Med venlig hilsen

Sikkerhedssektionen

Nyt om SR fra 15.04.1993

Snoghøj - Taulov-banen, som ibrugtages den 18.04.1993, er optaget i bilag 3, 5 og 8.

Almindelige bestemmelser

Begrebet arbejdsleder er medtaget som selvstændigt punkt, for at præcisere den sikkerhedsmæssige arbejdsleders ansvar i forbindelse med vedligeholdelsesarbejder, anlægsarbejder i eller ved spor og i sikringsanlæg.

Desuden er "Arbejdsleder" defineret i ordforklaringen.

Kørsel ind på, ud af og gennem en station, når signalgivning ikke kan eller ikke må anvendes, § 46

Teksten i afsnit 7.1. er omformuleret, med henblik på tydeliggørelse.

Desuden er ordlyden "- være aflåst i rette stilling fra centralapparatet og sikret mod omlægning, jf. SODB" ændret flere steder i § 46 til "-have kontrol i rette stilling og være sikret mod omstilling, jf. SODB".

Med venlig hilsen

Sikkerhedssektionen

Nyt om SR fra 11.01.1993

SR-rettelse vedr § 64

Med henblik på de internationale relationer i forbindelse med åbne grænser i EF, faste forbindelser over Storebælt og Øresund, har de særlige DSB-bestemmelser om beskyttelsesvogne ved befordring af farligt gods været taget op til overvejelse.

Da vi ikke har de store ammoniaktransporter i Jylland mere, og da klorproduktionen i København er ophørt, er det derfor besluttet, at DSB fra den 11.01.1993 vil følge de internationale regler, hvilket betyder, at der kun kræves beskyttelsesvogne omkring vogne læsset med fareseddel 1 og 1.5.

Ændringerne er rettet i GTS fra den 11.01.1993 og fremgår af vedlagte rettelsesblade.

Der udsendes følgende rettelsesblade til SR:

Nr. 692 - 695

Med venlig hilsen

Sikkerhedssektionen

Nyt om SR fra 01.01.1993

Ændret aflåsning af sporskifter ved fejl, § 34

Reglerne om aflåsning af sporskifter i tilfælde af opskæring eller fejl er blevet ændret.

Det skyldes at udskiftningen af de faste låsebolte ("togførerlåsen") i sporskifter med opskærlige drev er afsluttet - de nye låsebolte skal anvendes ved tilliggende tunge i modsætning til de gamle, der skulle anvendes ved den fraliggende tunge.

Herved er sporskifter med opskærlige hhv. uopskærlige drev blevet ens på dette punkt.

Det skyldes desuden, at elektrotjenesten har fastslået at heller ikke den nye låsebolt er tilstrækkelig til at tillade kørsel med hastigheder over 40 km/t.

Det medfører, at kørsel for signal ikke tillades, når den faste låsebolt indgår i aflåsningen.

Det vil i nogle tilfælde - efter opskæring være muligt atter at få kontrol på sporskifterne og dermed opretholde signalgivning når sporet i øvrigt synes ubeskadiget. Det er - som det fremgår af skemaet - ikke tilladt, der kan være andre skader i sporskiftet end de synlige.

Kørsel for signal gennem et sporskifte kan kun genetableres ved elektrotjenestens mellemkomst.

Der udsendes følgende rettelsesblade til SR:

Nr. 691

Med venlig hilsen

Sikkerhedssektionen

Nyt om SR fra 24.03.1992

Her er kort omtalt de væsentligste ændringer.

Personalets forsyninger med ur, regler mv. § 2

Togpersonalet skal ikke længere medbringe TIB, da de oplysninger der er relevante, er optaget i Håndbog for togpersonale, som skal medbringes i stedet for.

"Almindeligt kendingssignal" (plan 12.1) § 12

Forreste køretøj kan nøjes med at vise hvidt lys eller to hvide lys ved siden af hinanden, hvis ikke alle tre frontlanterner er virksomme. Et tog må ikke afgå med uvirksom frontlanterner, hvis fejlen kan udbedres på stationen.

Telegrammer, meldinger og skrivelser om toggangen § 32

Der ha været en del diskussion om brugen af telefax til underretninger. Det fastslås at telefax må benyttes til toganmeldelser og tilføjelse til LA.

Telefax må **ikke** benyttes til sikkerhedsmeldinger f.eks. S1 eller S5.

Telefaxens kvittering om at telegrammet er sendt, må dog ikke betragtes som garanti for, at modtageren er underrettet. Der skal foreligge en mundtlig kvittering fra modtageren.

Dette skyldes blandt andet, at modtagerens telefaxmaskine kan lagre meddelelsen i sin hukommelse uden at foretage udskrift, f.eks. fordi der mangler papir.

Som noget nyt skal lokomotivføreren nu kvittere direkte til stationsbestyreren for modtagelsen af tilføjelse til LA. Der kan være situationer, hvor lokomotivføreren var underrettet om tilføjelse til LA, men ikke havde set den, fordi den lå gemt mellem andre papirer.

Dette kan undgås, hvis lokomotivføreren skal kvittere for modtagelsen af tilføjelse til LA. Hvis ikke lokomotivføreren kvitterer, skal stationsbestyreren selv indhente kvitteringen inden afgang.

Forstyrrelser i sikringsanlæg § 34

Da rettelsen til denne paragraf i forbindelse med ændret anvendelse af låsebolte er meget omfattende, vil de blive udsendt separat. Indtil udsendelse gælder de respektive trafikregioners cirkulærer.

Tilbagerykning på en station § 45

For at lette delingen af MF, må den afkoblede del nu rykke indtil 5 meter tilbage uden tilladelse fra stationsbestyreren.

Vogne med RID-gods § 64

Der er sket en revision af skemaet på side 367, således at dette nu svarer til restriktionerne i GTS.

Bemærk især at stykgodsvogne med fareseddel 7D ikke kræver beskyttelsesvogne, samt at tankvogne med klasse 2 gods - der i øvrigt kører uden fareseddel - ikke må benyttes som beskyttelsesvogn.

Arbejds køretøjers fremførelse § 71

Henvisningen til ordre O om skinnecykler er slettet. Skinnecykler må ikke befare DSB's strækninger.

Enkeltspordrift § 87

Bestemmelsen om, at lokomotivførere for tog der kører ad venstre spor, skal være opmærksom på, at de kan møde tog, der kører i samme retning i nabosporet - er slette, idet lokomotivførere uanset hvilket spor de befarer, skal påregne kørsel i samme eller modsat retning i nabosporet.

Sikkerhedscirkulære nr. 1/1990 ophæves

Nu er alle forhold omkring MF blevet indarbejdet i SR og TIB. Derfor ophæves sikkerhedscirkulære nr. 1/1990 hermed pr. 24.03.1992.

De væsentligste ændringer ses i SR § 62 om trykluftbremsen. Da MF skiller sig ud fra andre litra, er der lavet et nyt punkt 2.3., der kun vedrører MF.

Med venlig hilsen

Sikkerhedssektionen

Nyt om SR fra 01.03.1990

Her er kort omtalt de væsentligste ændringer.

Bortfald af begrebet AM- og AM/DS-stationer (bl.a. § 2)

AM/DS-stationer er et gammelt begreb (indført med VM-stationerne), der dog har vist sig at have en begrænset praktisk betydning. Da de har bidraget til at komplicere visse sikkerhedsbestemmelser unødigt, har vi valgt nu at fjerne begrebet.

Bortfald af flere SU-signaler i samme udkørselstogvej (§ 6)

Der er nu ingen stationer tilbage, hvor der er opstillet mere end et SU-signal i samme udkørselstogvej.

Eksempel 6 i plan 6.6. vil blive fjernet ved en senere lejlighed.

Slukket bogstavviser (§ 6)

Bestemmelserne i § 6 om slukket bogstavviser er flyttet til § 45 punkt 3.2. af hensyn til overskueligheden af de bestemmelser der gælder ved udkørsel.

Forsignalering af hovedsignaler (§ 7)

Den skematiske oversigt over forsignalering er ændret således, at forskellen på anvendelse og betydning af F-signaler med 2- henholdsvis 3-lanterner tydeligt fremgår.

"Forbikørsel forbudt" (§ 8)

Betydningen for tog ændres til: "Stands foran signalet". Det har hidtil været en svækkelse af signalbegrebet "Forbikørsel forbudt", at det i nogle situationer godt måtte passeres.

Såfremt der enkelte steder opstår problemer på grund af den nye restriktive - men korrekt - betydning af signalet, bør dette eventuelt løses med en forøgelse af tiden for togvejsopløsning.

Togvej med kort forløb (§ 17)

Som følge af den ændrede betydning af signal "Forbikørsel forbudt" kan mærket "Togvej med kort forløb" nu fjernes fra SR.

Mærket vil efterhånden blive fjernet fra stationerne hvor det er opstillet.

Det nye kilometermærke optages i SR. Mærket skal efterhånden erstatte kilometersten.

Telegrammer, meldinger og skrivelser om toggangen (§ 32)

Da der nu er fuld strækingsradiodækning, har vi i § 32 indført en bestemmelse om, at en stationsbestyrer der modtager en melding fra et tog udenfor pågældende stationsbestyrers område, straks skal videregive denne melding til den eller de berørte stationsbestyrere.

Sikring af køretøjer på stationer (§ 33)

Bestemmelserne om vogne der arbejdes under, er blevet skrevet om, med henblik på at gøre dem mere overskuelige.

Forstyrrelser i sikringsanlæg (§ 34)

I de besyemmelser, der omhandler opskæring af centralsikrede sporskifter er den pr. telegram den 03.02.1989 udsendte tilføjelse til SR nu indarbejdet i punkt 1.4.

Udkørsel fra en station (§ 45)

Bestemmelserne om lokomotivførerens forhold under udkørsel er ændret og af hensyn til overskueligheden er nogle af bestemmelserne fra § 6 og § 51 flyttet hertil.

Linieblok (§ 47)

Bestemmelserne om forbirangering ændres. Det er nu ikke længere tilladt en stationsbestyrer at give forbirangeringstilladelse for mere end et hovedsignal ad gangen, på dobbeltsporede strækninger med begge hovedspor farbare.

La (§ 53)

I forbindelse med udgivelsen af den nye dag til dag La, optages sporspærringer ikke længere i La, men det gør de som følge af sporspærringer nødvendige venstresporkørsler stadigvæk.

Bremser (§ 62)

Her er bestemmelserne om dødmandsanordningen nu blevet optaget.

Bestemmelserne var tidligere optaget i ordre P.

Togenes sammensætning og sammenkobling (§ 63)

Bestemmelserne om manøvrering af trækkræfterheder i tog er ændret på flere punkter.

Bestemmelserne om at togføreren må betjene lokomotivet efter lokomotivførerens anvisninger, gælder kun for dieseltrukne tog.

Hvis toget skubbes af et EA-lokomotiv vil trækraften blive frakoblet ved trykfald i bremseledningen, men der vil herefter ske en automatiskefterfyldning og trækraften vil blive indkoblet igen, når der er tilstrækkelig tryk i bremseledningen.

Men samtidig er hastigheden for tog fremført på ovennævnte måde hævet til 60 km/t.

Vogne med RID-gods (§ 64)

Bestemmelserne om RID-gods er ændret og herved er bilag 9 farveplanchen med faresedler nu indarbejdet i § 64.

Spærring af spor (§ 86)

Her er bestemmelsern om stedlig dækning af spor på stationer ændret. Ændringen indebærer at stedlig dækning ved sporspærringer på stationer med gennemgående sporisolationer, skal suppleres med kortslutningsstroppe på begge sider af arbejdsstedet.

Desuden er bestemmelserne om optagelse af sporspærringer i LA ændret jf. § 53.

Togenes ekstraordinære standsning. Nedbrudte tog (§ 89)

Bestemmelserne er ændret til generelt at omfatte "togenes ekstraordinære standsning" og ikke længere kun togenes standsning på den fri bane.

Anvendelse af S-blanketter

Da der nu er fuld strækingsradiodækning, er behovet for anvendelse af nogle S-blanketter blevet mindre. Derfor har vi flere steder ændret bestemmelserne, så stationsbestyreren nu eventuelt kan anvende S-blanketterne til underretning af lokomotivføreren.

Til sidst er der foretaget en del moderniseringer af sprogbrugen og en del skemaer er blevet ajourført.

Der udsendes følgende rettelsesblade til SR:

Nr. 554 - 627

Med venlig hilsen

Sikkerhedssektionen

Nyt om SR fra 15.06.1988

Her er kort omtalt de væsentligste ændringer.

Togplan 8's bortfald

Efter togplan 8's bortfald pr. 29.03.1988, er en del af oplysningerne nu optaget i TIB.

Det drejer sig bl.a. om

- togvejsindstilling i lukketid
- sporbenyttelse

Rettelsen i SR omfatter henvisning til TIB i stedet for togplan 8.

Der udsendes følgende rettelsesblade til SR:

Nr. 548 - 553

Med venlig hilsen

Sikkerhedssektionen

Nyt om SR 01.03.1988

Nedenfor er de væsentligste ændringer omtalt.

Forstyrrelser i sikringsanlæg (§ 34)

Bestemmelserne om forstyrrelser i sikringsanlæg er med tiden og indførelsen af "uopskærlige sporskiftedrev" blevet mere og mere uoverskuelige.

Reglerne for , hvordan man skal forholde sig ved fejl i sporskifter, er blevet moderniseret og anbragt i et skema. Vi håber, det gør reglerne mere overskuelige.

Vi ville gerne samtidig have lempet reglerne for aflåsning af opskårne sporskifter, som tilsyneladende er i orden.

Det har elektrotjenesten advaret os imod. Der er tegn på, at der sker flere opskæringer, end meldingerne til elektrotjenesten viser. Nogle steder bruges uforholdsmæssigt mange kontrolstrømssikringer.

Ved opskæring kan der opstå revner i sporskiftedrevet, som først senere bliver til brud. Derfor skal elektrotjenesten efterse sporskifter, der har været opskåret.

Vi har oplevet afsporinger, som sandsynligvis skyldes, at et sporskifte tidligere har været opskåret - måske flere gange - men aldrig er blevet efterset.

Derfor bliver de regler ikke lempet.

Aflysning af tog (§ 84)

Enkelte af bestemmelserne om aflysning af den regelmæssige drift er indarbejdet i denne paragraf.

Aflysning af den regelmæssige drift

Paragraffen (§ 85) er fjernet og enkelte dele indarbejdet i § 84 om aflysning af tog.

Den nye § 85 handler om kørestrømsafbrydelser.

Kørestrømsafbrydelser (§ 85)

På grund af udbredelsen af kørestrømsanlæggene er bestemmelserne om kørestrømsafbrydelser nu indarbejdet i SR i en selvstændig paragraf.

Paragraffen indeholder bestemmelser om bekendtgørelser af kørestrømsafbrydelser, samt hvordan stationsbestyrere, koblingsberettigede og arbejdsledere skal forholde sig, når arbejder, der kræver afbrydelse af kørestrømmen, begynder og slutter.

Spærring af spor (§ 86)

Bestemmelserne om opstilling af standsignal "stop", der var faldet ud ved sidste rettelse, er nu atter med i denne paragraf.

Der udsendes følgende rettelsesblade til SR:

Nr. 521 - 541

Med venlig hilsen

Sikkerhedssektionen

Nyt om SR fra 15.04.1987

Rettelserne denne gang skyldes først og fremmest indførelse af vekselspordrift og af signalblok. Desuden moderniseres sproget på nogle af de sider, der alligevel rettes, og der fjernes nogle bestemmelser, der synes selvfølgelig.

Nedenfor er de væsentligste ændringer omtalt.

Vekselspordrift

Vekselspordrift er betegnelsen for valgfri sporbenyttelse og valgfri køreretning på strækninger med 2 eller flere spor. Hidtil har vi kun haft enkeltspordrift (med venstresporkørsel) og dobbeltspordrift (kørsel ad højre spor).

På strækninger med vekselspordrift (de fremgår af bilag 8) betragtes hvert af hovedsporene som enkeltspor, og der er derfor valgfri benyttelse af strækningens hovedspor. Ændres en evt. planlagt sporbenyttelse på den fri bane, skal lokomotivføreren ikke underrettes.

Vekselspordrift indføres først mellem Høje Tåstrup og Roskilde og mellem Vipperød og Holbæk. Datoerne ligger ikke fast endnu, men bestemmelserne er altså klar til brug.

Signalblok

Signalblok er en ny liniebloktpe uden gennemgående sporisation mellem stationerne. Signalblokken baserer sig på, at et tog eller køretøj, der passerer et udkørselssignal, blokerer signalgivningen, så der først kan vises "Kør" til blokafsnittet, når første tog har forladt det.

Det er vigtigt at være opmærksom på, at kortslutningsstroppe ikke kan bruges til stedlig dækning af et arbejdssted på en strækning med signalblok.

Den første strækning med signalblok bliver Roskilde - Køge - Næstved. Ibrugtagning sker i løbet af maj 1987.

§ 89

Der sker en ændring, så stationsbestyrere nu får mulighed for at erklære et tog nedbrudt uden toglederens mellekomst.

Desuden slås det fast, at et hjælpetog altid i forvejen skal have at vide, hvor det nedbrudte tog skal føres hen.

Endvidere fastslås, at en lokomotivfører - uanset underretning - altid skal regne med at der foregår kørsel i nabospor i samme køreretning.

Der udsendes følgende rettelsesblade til SR:

Nr. 480 - 516

Med venlig hilsen

Sikkerhedssektionen

Nyt om SR fra 01.03.1987

Her er kort omtalt de væsentligste ændringer.

Bortfald af fløjtesignal i forbindelse med togførerens afgivelse af signal 13.2. færdigmelding (§ 13)

Behovet for at afgive fløjtesignal i forbindelse med togførerens afgivelse af færdigmelding til lokomotivføreren er efterhånden meget begrænset, da de fleste tog nu har brummerudstyr.

Desuden har der flere gange været misforståelser omkring fløjtesignalet som supplement til færdigmeldingen og togførerens passagervendte trillefløjtesignal. Disse misforståelser har medført togforsinkelser.

Derfor afskaffer vi nu fløjtesignalet som supplement til færdigmeldingen.

Togførerens færdigmelding til lokomotivføreren skal i fremtiden enten gives som brummersignal eller som håndsignal.

Togføreren skal dog fortsat give trillefløjtesignal før dørlukning/igangsætning efter bestemmelserne i ordre M.

Bortfald af ældre signalformer (§§ 23 og 27)

De sidste SU-signaler af armsignaltypen er nu erstattet af daglyssignaler. Samtidig er de sidste hovedsignaler af ældre type suppleret med bogstavviser og rangersignaler af "havelågetypen" forsvundet.

Kørsel på spærret spor (§ 86)

Det har været nødvendigt at tydeliggøre bestemmelserne i § 86 om kørsel på et spærret spor på fri bane. Det fremgår nu klart, at kørsel ud af og ind på de stationer, der begrænser det spærrede spor, kun må ske efter tilladelse fra stationsbestyreren, medens kørslen på det spærrede spor ledes af arbejdslederen.

Der udsendes følgende rettelsesblade til SR:

Nr. 469 - 479

Med venlig hilsen

Sikkerhedssektionen.

Nyt om SR fra 15.03.1986

Her er kort omtalt de væsentligste ændringer.

Signaler for automatisk sikrede overkørsler (§ 11)

Der bliver nu etableret overkørsler uden signalafhængighed på dobbeltsporede strækninger.

Signalopstillingen i forbindelse med disse overkørselsanlæg er vist på plan 11.5.

I forbindelse med overkørselsanlæggene anvendes uordenssignaler med 3 lanterner. Herved bliver det muligt også igennem uordenssignalet at give synlig melding om, at overkørslen er sikret, nemlig ved hvidt blink i stedet for slukket signal.

Uordenssignaler af denne type vil gradvist blive indført ved andre overkørsler.

Hvis flere overkørselssignalanlæg har fælles overkørselssignal, viser dette "Overkørslen ikke sikret", hvis bare én af overkørslerne ikke er sikret. Det nye uordenssignal vil vise hvidt blink ("Overkørslen sikret") ved de af overkørslerne, som er sikret.

Togenes sammensætning og sammenkobling (§ 63)

Det er nu tilladt at anvende mere end et arbejdende lokomotiv af litra EA i samme tog.

Der udsendes følgende rettelsesblade til SR:

Nr. 453 - 464

Med venlig hilsen

Sikkerhedssektionen

Nyt om SR fra 01.01.1986

Ændret opstilling af standsningsmærker (§ 17)

Standsningsmærke 17.18. opstilles nu kun af ekspeditions-mæssige grunde - standsningssted for tog, der skal ekspederes ved perron.

Mærke 17.18. blev tidligere også opstillet for at vise, hvor tog skulle standse foran et signal, der viste "Stop". Mærket blev også brugt til at vise, hvor indkørende tog senest skulle standse, hvis en overkørsel på en station ikke var sikret. Nu opstilles mærke 17.12. "Stop" for at vise, at togvæjsendepunktet er før en ikke-sikret overkørsel i udkørselsenden af stationen.

Ubetjent station (§ 35)

I forbindelse med ibrugtagning af datamat styrede sikringsanlæg på ikke-fjernstyrede strækninger var det nødvendigt at finde en ny form for signalgivning på ubetjente stationer. Den løsning, der blev valgt, bygger på det samme system som AG-drift - når et tog eller et arbejdskøretøj nærmer sig den ubetjente station udløses signal "Kør igennem".

Angivelse af krydsninger i tjenestekøreplanen (§ 42 og § 55)

De regler om angivelse af krydsning i tjenestekøreplanen, som trådte i kraft 01. maj, er nu skrevet tydeligere i SR.

Bestemmelserne i § 55 om, hvilke tog der skal underrettes om krydsning med ekstrapog, er også blevet tydeliggjorte.

Kørsel med indtil 5 MR-togsæt sammenkoblet (§ 62 og § 63)

Det har i en forsøgsperiode været tilladt at køre med indtil 5 MR-togsæt sammenkoblet. Denne tilladelse gøres nu permanent.

Der skal udfyldes bremseseddel for MR-tog på mere end 3 togsæt, når der køres på strækninger, hvor den højeste tilladte hastighed er 75 km/t. Faldtal på disse strækninger vil ofte betyde, at hastigheden skal nedsættes på grund af MR-togenes bremseprocent på 119.

Anvendelse af samme bremseseddel til flere tog (§ 62)

En bremseseddel må nu bruges til flere tog, såfremt toget fortsætter uændret umiddelbart efter ankomst til endestationen, og der ikke sker indgreb i togets bremsesystem. Bremsesedlen skal selvfølgelig indeholde tognumrene for de tog, den gælder for.

Der udsendes følgende rettelsesblade til SR:

Nr. 429 - 451

Med venlig hilsen

Sikkerhedssektionen

Nyt om SR 01.05.1985

Signal "Stop og ryk frem"

Fra I-signal uden hastighedsviser har der tidligere været mulighed for at vise signal "Stop og ryk frem".

Fra den 01.05.1985 ændres § 6 således, at signal "Stop og ryk frem" på et I-signal kan vises ved blinkende rødt lys under fast gult lys, når signalet ikke er forsynet med hastighedsviser.

Krydsning og overhaling § 42

Ændringer i § 42 vil blive omtalt i "SR-information" nr. 3/1985, der udsendes i begyndelsen af maj 1985.

Kørsel ind på, ud af og gennem en station når signalgivning ikke kan / må anvendes § 46

Linieblokanlæg § 47

Fra den 01.05.1985 bortfalder telefoniske ind-, ud- og forbikørselstilladelser.

Samtidig bliver det præciseret, at stationsbestyreren, inden der gives tilladelse til ind-, ud- og forbirangering, skal forsøge at skaffe samme sikkerhed, som når der vises en kørtilladelse for den togvej tilladelsen gælder for.

§§ 46 og 47 er samtidig blevet omskrevet og forsøgt gjort mere overskuelige, og punkterne om signal-, nød- og nedbrudstelefoner er blevet slettet og vil blive optaget i § 32 snarest.

Farligt gods § 64

I forbindelse med indførelse af GTS-systemet har det vist sig, at lokomotivførere for tog med farligt gods ikke i alle tilfælde er blevet underrettet om, at der er vogne med farligt gods i toget.

Bestemmelserne i § 64 punkt 2 ændres derfor således, at lokomotivføreren for tog, der har vogne med farligt gods, skal underrettes, enten ved at vognene er angivet på

- GTS-bremsesedlen

- en GTS-fareoplistning, hvis oplysningerne om RID-vogne ikke er angivet på bremsesedlen

eller, hvis en af disse muligheder ikke kan anvendes, ved at der udleveres en kopi af vognlisten til lokomotivføreren.

Fra 01.05.1985 ændres også numrene på faresedlerne.

Ændringen i punkt 3 til at en vogn på ca. 20 m gælder for to beskyttelsesvogne betyder, at f.eks. en Rs- eller en Sgs-vogn kan gøre det ud for 2 beskyttelsesvogne.

Der udsendes følgende rettelsesblade til SR:

Nr. 394 - 422

Med venlig hilsen

Sikkerhedssektionen

Nyt om SR fra 15.02.1985

Ændret opstilling af standsignaler (§ 16)

Fra den 01.09.1983 blev det tilladt, at ME-trukne tog på strækningen København - Korsør måtte fremføres med indtil 140 km/t.

På et senere tidspunkt vil også MZ-trukne tog og andre strækninger blive inddraget i hastighedsforøgelsen.

Der regnes i dag med en bremsevej på 1200 m for et lokomotivtrukket tog med højeste hastighed på 140 km/t.

Vi ændrer derfor bestemmelsen om opstilling af standsignal "Hastighedsnedsættelse følger", således at standsignal nu skal være opstillet 1200 m før standsignal "Hastighedsnedsættelse begynder" på strækninger, hvor den højeste tilladte hastighed er 140 km/t.

På S-baner har standsignal "Hastighedsnedsættelse følger" tidligere været opstillet 400 m før standsignal "Hastighedsnedsættelse begynder". Disse bestemmelser ændres nu, således at denne afstand bliver 800 m som for øvrige baner, da man på S-baner regner med en bremsevej på 700 m.

For at undgå for store regularitetsmæssige ulemper ved f.eks. sporarbejder, er der åbnet mulighed for, at afstanden fra "Hastighedsnedsættelse følger" til "Hastighedsnedsættelse begynder" på særlige betingelser kan være mindre.

For standsignal "Standsignal stop følger" og for mærke "Holdested uden hovedsignal" gælder de tilsvarende afstandsregler.

Da alle standsignaler ikke kan flyttes på en gang, vil der i en overgangsperiode indtil 01.03.1985 kunne forekomme opstillinger af standsignaler samt af mærke "Holdested uden hovedsignal" efter de bestemmelser, som var gældende indtil 15.02.1985. Derfor skal lokomotivførerne indtil 01.03.1985 regne med, at standsignalerne og mærket er opstillet efter de gamle bestemmelser.

Arbejds køretøjers fremførelse (§ 71)

I takt med anskaffelsen af større arbejds køretøjer, samt køretøjer, der både kan køre på vej og bane, er der opstået et behov for at tilpasset bestemmelserne i § 71 om arbejds køretøjers fremførelse, således at disse køretøjers muligheder bedre udnyttes.

§ 71 er samtidig blevet omredigeret og søgt gjort mere logisk og overskuelig.

Ændringerne er nærmere omtalt i en udgave af "SR-information", der udsendes til det berørte personale ca. 11.02.1985.

Spærring af spor (§ 86). Enkeltspordrift (§ 87)

I følge § 86 er det nu alene stationsbestyreren og arbejdslederen, der har ansvaret for, at et tog ikke befarer et spærret spor.

De tidligere bestemmelser i § 86 var meget restriktive, bl.a. måtte en stationsbestyrer ikke sende tog ud på et bekendtgjort spærret spor efter tidspunktet for sporspærringens ikrafttrædelse, medmindre arbejdslederen var underrettet.

Nu bliver der mulighed for at køre med tog på et bekendtgjort spærret spor, indtil arbejdslederen har fået bekræftelse fra stationsbestyreren på, at spærringen er iværksat, samt straks efter, at en sporspærring er hævet. Togene må fremføres med normal hastighed.

Såfremt et tog i følge La skal køre ad venstre spor, skal det underrettes, såfremt sporbenyttelsen herefter ændres til højre spor.

Der udsendes følgende rettelsesblade til SR:

Nr. 358 - 382

Med venlig hilsen

Sikkerhedssektionen

Nyt om SR fra 01.10.1984

Enkeltspordrift (§ 87) - Togenes standsning på den fri bane. Nedbrudte tog (§ 89)

For at lette håndteringen af nedbrudssituationer på dobbeltsporede strækninger kan enkeltspordrift nu indføres uden underretning af lokomotivføreren på det nedbrudte tog.

Får et nedbrudt tog tilladelse fra en stationsbestyrer til at genoptage kørslen, skal lokomotivføreren ikke længere underrettes om eventuel kørsel i samme retning på nabosporet.

Bortfaldet af disse underretninger indebærer, at lokomotivføreren for et tog, der er meldt eller erklæret nedbrudt på en dobbeltsporet strækning, altid må regne med, at der kan forekomme kørsel i samme retning på nabosporet.

Bremseseddel S 2

Indførelse af GTS-bremsesedlen har givet anledning til forenkling af den "gamle" bremseseddel S 2, således at det nu ikke længere er nødvendigt at påføre PV, LV hhv. TV, men blot det samlede antal vogne.

S 2 vil blive nyoptrykt som vist i bilag 2, men restoplaget af S 2 1/82 skal anvendes så længe oplaget rækker. Togstørrelsen i antal vogne angives kun i rubrikken "antal vogne i alt".

Der udsendes følgende rettelsesblade til SR:

Nr. 348 - 355

Med venlig hilsen

Sikkerhedssektionen

Nyt om SR fra 01.02.1984

"Afkortet togvej"

Dette signal ændres til "Togvej uden sikkerhedsafstand" (§ 6 og § 23).

Da afkortede togveje på grund af mere udbredt anvendelse ikke altid vil være kortere end andre togveje, har det vist sig hensigtsmæssigt at ændre betegnelsen "Afkortet togvej".

Ved at indføre betegnelsen "Togvej uden sikkerhedsafstand" understreges tydeligt, på hvilket punkt denne type togvej afgørende adskiller sig fra andre togveje, nemlig ved at sporet umiddelbart efter togvejens endepunkt kan være besat eller blive befaret.

Regler for tilbagetagning/nødopløsning (§ 45)

En række faresituationer har påvist et behov for at præcisere de hidtidige bestemmelser i SODB om tilbagetagning og nødopløsning af togveje.

Det er hensigten med optagelsen af de nye bestemmelser i SR at sikre, at signaler, der viser en "kørtilladelse", ikke sættes på "stop", før lokomotivføreren er blevet underrettet.

Foreligger der en faresituation, skal et signal, som viser en "kørtilladelse" straks sættes på "stop", men en eventuel nødopløsning må ikke foretages, før lokomotivføreren er underrettet, eller toget holder stille.

Underretning om bremseprøvens afslutning (§ 66)

I tog med togfører har "bremseprøveren" fra vognopsynet eller stationen hidtil skullet underrette togføreren om bremseprøvens afslutning. Togføreren har da videregivet underretningen til stationsbestyreren.

Proceduren har vist sig mindre hensigtsmæssig og ændres derfor således, at "bremseprøveren" skal underrette stationsbestyreren direkte, men togføreren skal fortsat også underrettes om bremseprøvens afslutning.

Driftstjenesten/togledelsen

Betegnelserne driftstjenesten/togledelsen vil løbende blive rettet til trafiktjenesten og /eller passagertjenesten henholdsvis toglederen eller Driftscentral Fjern.

Betegnelserne vil normalt kun blive rettet i forbindelse med andre rettelser på samme side.

Der udsendes følgende rettelsesblade til SR:

Nr. 313 - 342

Med venlig hilsen

Sikkerhedssektionen

Nyt om SR fra 15.01.1983

Nyt signal i afgangspceduren (§ 13)

Signal "Klarmelding" som i dag har en udbredt anvendelse blandt togpersonalet (aftalt signal), optages som nyt signal i § 13 med betydningen "Arbejdet ved denne del af toget er endt".

Signalet kan anvendes indbyrdes mellem togtjenestemændene i toget, også inden signal "Færdigmelding" er modtaget fra lokomotivføreren. Dvs. at på stationer med underretningssignal (Kh, Fa og Ar) kan signalet udveksles når underretningssignalet er tændt.

Da det fortsat er lokomotivføreren der har det sikkerhedsmæssigheder ansvar, er det ham der afgør om toget er klar til afgang. Togføreren må således stadig ikke afgive signal "Færdigmelding" til lokomotivføreren før lokomotivføreren har afgivet signal S"Færdigmelding" til togføreren.

Det skal indskræpes at bestemmelserne for afgangspceduren og for bremseprøve nøje overholdes, da anvendelsen af signal "Klarmelding" - især på stationer uden underretningssignal - ellers kan forveksles med signal "Bremseprøven slut".

Vogne med farligt gods (§ 64)

For blandt andet at sikre lokomotivføreren bedre samt indføre samme regler om beskyttelsesvogne som de øvrige nordiske lande ændres bestemmelserne nu således, at når der skal anvendes beskyttelsesvogne, skal der være beskyttelsesvogne såvel foran som bagved de pågældende vogne med farligt gods.

Desuden er bestemmelserne opstillet i skemaform således at de skulle være nemmere at anvende. Derudover er antallet af beskyttelsesvogne afhængig af vognlængden, således er kravet om 2 beskyttelsesvogne opfyldt med kun én vogn, når denne er over 20 meter.

Alle tankvogne med farligt gods skal nu være forsynet med orange faretavle, der angiver farenummer (hvorledes stoffet er farligt) og stofnummer (FN-nummer).

Den orangefarvede stribe har derfor ingen betydning mere og vil efterhånden bortfalde.

Der udsendes følgende rettelsesblade til SR:

Nr. 306 - 312

Med venlig hilsen

Sikkerhedssektionen

Nyt om SR fra 01.10.1982

Kørsel på sigt

Som bekendt ændredes bremsebestemmelserne fra 01.02.1982, dels ved bortfald af G-bremsede tog, dels ved, at der til de enkelte bremsetabeller i TIB blev knyttet en største toglængde.

Bortfaldet af brug af den langsomt virkende G-bremse har medført, at der nu kan opnås kortere bremseveje for lange tog end tidligere.

Derfor ændres den største tilladte hastighed ved kørsel på sigt til 40 km/t. Dog skal et tog, der kører på sigt, selvfølgelig fortsat afpasse hastigheden således, at der kan standses foran en hindring. Samtidig ændres hastigheden for signal "Stop og ryk frem" fra I-, SI- og PU-signaler samt hastigheden ved indkørsel til afkörtet togvej og ved slukket hastighedsviser til 40 km/t.

Det skal bemærkes, at S-togs HKT-anlæg fortsat kun tillader kørsel med højst 30 km/t ved kørsel på sigt.

Overkørsler

Efter at der til bremsetabellerne nu er knyttet en største toglængde, vil togene altid kunne bringes til standsning foran overkørslen, såfremt overkørselssignalet viser "Overkørslen ikke sikret". Angivelsen "så vidt muligt" i § 11 bortfalder derfor.

Lyntog

Begrebet "Lyntog" er efter prototypelyntogets ibrugtagning ikke længere sikkerhedsmæssigt entydigt, og det fjernes derfor fra SR. Bestemmelserne om, at der skal være to lokomotivførere i forreste førerrum, når MA-lyntog fremføres med højere hastighed end 120 km/t er indtil videre fortsat gældende. Denne bestemmelse samt øvrige bestemmelser vedrørende MA-lyntogs hastighed vil blive overflyttet til TIB.

Ændret sporbenyttelse

Betingelsen for at kunne ændre sporbenyttelse uden videre har hidtil været, at I-signalet kunne vise "Kør" med gult over grønt. Nu ændres bestemmelserne således, at sporbenyttelsen kan ændres uden videre, såfremt I-signalet har hastighedsviser eller hastighedstavle. Det medfører, at et mindre antal stationer med I-signal af armsignaltypen med hastighedsviser - nemlig Vejen, gørding og Bramming - får mulighed for at ændre sporbenyttelse uden videre. Samtidig overføres den bestemmelse,

der er omtalt i togplan 8 som "Valgfri sporbenyttelse", til § 49.

Afgangsprocedure

Det har jævnligt været fremført - bl.a. ved efteruddannelse i SR - at afgangsproceduren burde være ens, uanset om toget holder ved perron på en station med I-signal eller et holdested.

Det er nu besluttet, at ændre § 13 således, at afgangsproceduren altid afvikles ens. Desuden er paragraffen gjort så generel, at bilag 6 kan bortfalde.

Proceduren kan herefter sammenfattes således:

Lokomotivføreren giver færdigmelding til togføreren, når

- signalgivning for viderekørsel er foretaget eller
- skriftlig eller telefonisk tilladelse til passage af signaler i stopstilling hhv. rangertilladelse er modtaget eller
- signal "Afgang" er modtaget hhv. signal "Stationen ubetjent" vises.

Findes ingen signaler, der skal tillade viderekørsel, må lokomotivføreren give færdigmelding, når toget er standset.

Togføreren giver færdigmelding til lokomotivføreren

- når lokomotivføreren har givet færdigmelding
- umiddelbart før afgangstiden er inde.

Togføreren skal altså i alle tilfælde først give færdigmelding, når lokomotivføreren har givet færdigmelding.

Der udsendes følgende rettelsesblade til SR:

Nr. 273 - 305

Med venlig hilsen

Sikkerhedssektionen

Nyt om SR og TIB fra 01.02.1982

Bortfald af G-bremse tog

Bortfald af akselbegrebet ved angivelse af togstørrelse

Baggrund

Det har længe været ønsket at afskaffe den langsomt virkende G-bremse og i stedet anvende P-bremsen.

Hidtil har tog på højst 120 aksler måttet være P-bremse, mens større tog skulle være G-bremse. Dette skel ved 120 aksler har undertiden medført driftsmæssige problemer.

Hertil kommer ønsket om kun at have én angivelse for togstørrelse.

Bremsearter mv. (SR § 62)

Det vil indtil videre være nødvendigt at bibeholde de eksisterende bremsearter (R-, P- og G-bremse), da enkelte vogne alene er udstyret med G-bremse.

Derimod bortfalder begrebet G-bremse tog.

Reglerne for, hvad der forstås ved et R-bremset tog ændres ikke.

Et P-bremset tog er fremtidig et tog, der bremses udelukkende med P-bremsen, eller - hvis hastigheden ikke overstiger 80 km/t - med P-bremsen i forbindelse med G-bremse køretøjer uden G/P-omstilling.

Skemaet, der viser, hvornår et tog skal være R- eller P-bremset, er forenklet i overensstemmelse med de nye regler.

Desuden er bremsesedlen tilpasset de nye regler.

Togstørrelse (SR § 61, TIB punkt 3)

De største toglængder er generelt fastsat således

P-bremse tog: 835 meter

R-bremse tog: 500 meter.

Der er imidlertid en nær sammenhæng mellem tilladt toglængde og krævet bremseprocent. Bremsens virkning sinkes i takt med øget togstørrelse, hvorfor der må kræves højere bremseprocent ved kørsel med længere tog end med kortere tog.

Såfremt de generelle toglængder skulle gælde overalt, vil de nødvendige bremseprocenter i bremsetabel 2 og 3 i TIB blive højere, end de, der normalt kan opnås.

Derfor knyttes der til bremsetabel 2 og 3 følgende største toglængder

Bremsetabel 2 (700 m bremsevej)

P-bremsede tog: 550 meter

R-bremsede tog: 360 meter

Bremsetabel 3 (350 m bremsevej)

P-bremsede tog: 360 meter

R-bremsede tog: 130 meter

Disse toglængder anføres ved de pågældende bremsetabeller i TIB.

Bortfald af kontrolsignal ved automatisk sikrede overkørsler (SR § 11)

Da kontrolsignalet ikke længere findes på egentlige banestrækninger, bortfalder det i SR.

På godsbaner findes stadig kontrolsignaler. Derfor er signalet beskrevet i SIN instruks 1.

Der udsendes følgende rettelsesblade til SR:

Nr. 251 - 269

Med venlig hilsen

Sikkerhedssektionen

Nyt om SR fra den 17.08.1981

Telefonisk tilladelse til passage af flere hovedsignaler (§ 46 og § 47)

Der er jævnligt forekommet tilfælde (kabelbrud, strømsvigt o.l.), hvor flere på hinanden følgende U- og AM-signaler ikke har kunnet vise en kørtilladelse.

Udover det tidstab, togene påføres, fordi der skal køres på sigt, opstår der også tidstab ved, at lokomotivføreren ved hvert signal i stopstilling skal standse og have telefonisk tilladelse til at passere signalet, ligesom stationsbestyreren belastes ekstra af de mange meldinger, der skal udveksles.

Der åbnes nu mulighed for, at der ved én melding gives tilladelse til at passere samtlige hovedsignaler i stopstilling indtil den næste stations I-signal på følgende betingelser:

- tilladelsen må kun gives til tog ad højre spor på en dobbeltsporet strækning, hvor begge hovedspor er farbare
- det kræves, at strækningen er fjernstyret, fordi der altid er indikering af sporisolationerne i FC
- betingelserne i SR § 46 for telefonisk udkørselstilladelse henholdsvis i SR § 47 for telefonisk forbikørselstilladelse skal være opfyldt for alle blokafsnit.

Lokomotivføreren skal kun køre på sigt i blokafsnit efter signaler i stopstilling. I blokafsnit efter signaler, der viser en kørtilladelse, må toget fremføres som normalt.

En tilsvarende ordning har gennem adskillige år været gældende for fjernstyrede S-togsstrækninger.

Nedbrudt togs genoptagelse af kørslen (§ 89)

Hvis et nedbrudt tog, blev i stand til ved egen hjælp at genoptage kørslen, har én af betingelserne for kørsdens genoptagelse hidtil været, at det andet spor på et dobbeltsporet banestykke ikke blev befaret af tog i samme køreretning.

Dette forhold, sammenholdt med en omstændighed, at der ikke har været udtrykt en tilsvarende begrænsning for et hjælpetogs kørsel (uden hhv. med et nedbrudt tog), har givet anledning til forståelsesbesvær.

Derfor ændres § 89 nu således, at det nedbrudte tog må genoptage kørslen, hvis

- hjælpetoget ikke er sendt ud på det pågældende banestykke
- lokomotivføreren er underrettet om, at der finder kørsel sted på nabosporet i samme køreretning.

Desuden ændres SR §87 således, at tog, der ekstraordinært skal befare venstre spor på grund af tognedbrud, altid skal underrettes om, at der kan forekomme kørsel i samme retning på nabosporet.

Endelig optages i § 89 en bestemmelse om, at stationsbestyreren skal underrette et hjælpetogs lokomotivfører, hvis det nedbrudte tog kun må føres i én retning.

Bortfald af bilag 10

Efter at alle togfølgestationer nu er udstyret med signaltelefon ved I-signalerne, kan bilag 10 til SR bortfalde.

Der udsendes følgende rettelsesblade til SR:

Nr. 236 - 247

Med venlig hilsen

Sikkerhedssektionen

Nyt om SR fra den 14.01.1980

Nye bestemmelser om angivelse af togenes størrelse (§ 61)

DSB's statistik over kørte kilometre og togenes belastning baseres i dag på antal **aksler** (Px, Dx, Lx, Tx), men fra 14.01.1980 skal statistikken udarbejdes på baggrund af antal **vogne**.

Oplysningerne hentes fortsat fra LKF-rapporten, der nyudgives og indeholder rubrikker for

- PV (personvogne)
- LV (læssede godsvogne samt post- og bagagevogne)
- TV (tomme godsvogne og ikke-arbejdende trækraftenheder).

Der udsendes en ny bremseseddel med de pågældende forkortelser. Lokomotivføreren skal som hidtil overføre bremseseddels oplysningerr til LKF-rapporten.

I SR § 61 er anført den nye bestemmelse om angivelse af togstørrelsen i antal vogne.

SR § 61 indeholder endvidere en bestemmelse om, at længden for ikke-personførende tog tillige skal angives i **meter**.

Med denne type bestemmelse imødekommes ønsker om at kunne bestemme toglængden helt præcist, hvilket naturligvis indebærer flere diftmæssige fordele såvel på udgangsstationer som på omrangeringsstationer, endestationer og stationer, hvor togene skal krydse eller overhales.

Bremsesedlen er ændret i overensstemmelse hermed.

Der skal fortsat gives oplysning om togets størrelse i antal aksler, da det af flere grunde endnu ikke er muligt at gå over til udelukkende at angive togstørrelsen i meter.

Der udsendes en ny vognliste med plads til at anføre længden af hver enkelt vogn.

I TIB er givet bestemmelser for beregning af toglængden i meter, og i togplan 8 vil længden af vigespor i meter - når nøjagtig opmåling er færdigudført - blive angivet.

Der udsendes følgende rettelsesblade til SR:

Nr. 213 - 214

Med venlig hilsen

Sikkerhedssektionen

Nyt om SR fra 30.09.1979

"Færdigmelding" fra lokomotivføreren (SR § 13)

Togføreren kan som bekendt bestemme, at signal nr. 13.4. fra lokomotivføreren - gult vekselblink - skal erstattes af signal 13.3. - håndsignalet - hvis der er fare for misforståelser (postvogne op til lokomotivet e.l.).

Bestemmelsen blev indført på et tidspunkt, hvor der var overvejelser om at anvende det gule blinklys på postvognene under postudvekslingen.

Efter beslutningen om at anvende det blå blinklys til at give melding om postarbejds afslutning, er der ikke mere behov for bestemmelsen, hvorfor den er slettet.

Der udsendes følgende rettelsesblade til SR:

Nr. 205

Med venlig hilsen

Sikkerhedssektionen

Nyt om SR fra 01.09.1978

Hastighedstavle

På visse stationer med kun ét togvejsspor for en bestemt køreretning og med I-signal uden hastighedsviser, men indrettet til at vise "Kør" (med begrænser hastighed), er der hidtil opsat hastighedstavler, selv om der normalt ikke er behov for at give signal til en togvej med begrænset hastighed (under 75 km/t). Det er nu besluttet at nedtage disse hastighedstavler og fremover kun foretage opsætning, når der er et reelt behov herfor, nemlig i forbindelse med midlertidige hastighedsnedsættelser.

Strækningsoversigterne i TIB (kolonne 20) vil ikke indeholde oplysninger om sådanne midlertidigt opsatte hastighedstavler.

P-bremsede godstog

Efter den nyligt indførte bestemmelse om, at alle ikke-personførende tog på indtil 120 aksler skal være P-bremset, har der som bekendt i et ØP-cirkulære (Tpkt/TSS 2/1978) været optaget en midlertidig bestemmelse om, at tog på indtil 120 aksler kan være G-bremset, hvis denne bremseart på grund af togets størrelse har været anvendt på en foranliggende eller skal anvendes på en efterfølgende strækning.

Efter en undersøgelse af behovet for at anvende denne midlertidige bestemmelse er det besluttet at optage den i SR § 62 punkt 1.12.

Der udsendes følgende rettelsesblade til SR:

Nr. 173 - 176

Med venlig hilsen

Sikkerhedssektionen

Nyt om SR fra 28.05.1978

Nye bremsebestemmelser og ny bremsetabel (§ 62 og TIB)

Nugældende bremsetavler I og II for R- og P-bremsede tog henholdsvis G-bremsede tog er beregnet på grundlag af en bremsevej på 1000 m.

Bremsetavlerne anvendes på alle strækninger uanset disses varierende hastighed og signalmæssige forhold.

På strækninger med største tilladte hastighed på 75 km/t skal der imidlertid regnes med en bremsevej på 350 m, og vi indfører derfor en ny bremsetabel for disse strækninger.

Bremsetabellen optages i TIB som bremsetabel 3, og samtidig suppleres skemaet "Strækningernes største tilladte hastighed og fald" med oplysning om, hvilken bremstabel (1, 2 eller 3) der skal anvendes på de enkelte strækninger.

Der udsendes endvidere rettelsesblade med ændrede faldtal på de omhandlede strækninger. Om baggrunden herfor skal vi oplyse følgende:

Tidligere blev faldet på en strækning udregnet efter det største fald over én kilometer mellem to stationer. Det er imidlertid mere naturligt at betragte faldet foran et "farepunkt", hvor tog kan komme til at standse, og beregningen sker derfor nu efter det største gennemsnitsfald over 350 m foran hovedsignaler og automatisk sikrede overkørsler.

Kravene til togenes bremseprocent er naturligvis skærpet som følge af den kortere bremsevej. For G-bremsede tog er kravene særligt store, og det er derfor nødvendigt - for at kunne køre med den i tjenestekøreplanen anførte hastighed - at anvende P-bremsen i sådanne tog.

Vi ønsker imidlertid generelt at forbedre ikke-personførende togs bremseevne, og vi ændrer derfor bestemmelserne i SR § 62 punkt 1.12.

Alle ikke-personførende tog indtil 80 km/t - og til og med 120 aksler - skal herefter på alle strækninger fremføres P-bremset. Er toget på mere end 120 aksler, skal det være G-bremset.

Vognes hastighed i tog (§ 63)

Udviklingen indenfor vognmateriellet har betydet, at bestemmelserne i skemaet på side 363 kan forenkles.

De særlige bestemmelser om godsvognes indrangering efter personvogne og hastighed mv. i personførende tog er således slettet.

Togplan 9 bortfalder. Ny togplan 8

Angivelserne i togplan 8 og 9 samles i én togplan - togplan 8 (Ø henholdsvis V). Oplysninger for den enkelte station skal herefter kun findes ét sted.

Der udsendes følgende rettelsesblade til SR:

Nr. 165 - 172

Med venlig hilsen

Sikkerhedssektionen

Nyt om SR fra 01.03.1978

Nyt afstandsmærke

Ved kørsel med sporvedligeholdelsesmaskiner er det ofte nødvendigt af pladsmæssige grunde at fjerne de lave afstandsmærker mellem hovedsporene (højre og venstre spor).

Det er naturligvis uheldigt, at afstandsmærkerne foran venstrespor-signaler mangler netop i situationer (venstresporkørsel), hvor der er brug for dem.

Vi ændrer derfor bestemmelserne således, at de høje afstandsmærker på dobbeltsporet bane for højre spor fremover også gælder for signaler for venstre spor. Sådanne afstandsmærker forsynes med et gult mærke under de nuværende plader.

Samtidig fjernes de lave afstandsmærker mellem højre og venstre spor.

Hvor der i stedet for høje afstandsmærker er opstillet lave mærker, suppleres disse med et gult mærke anbragt foran afstandsmærket.

Ændringerne påbegyndes udført i marts 1978 og ventes afsluttet i løbet af 1978.

Udover at forbedre forholdene for lokomotivføreren giver ændringen også fordele for banetjenesten og elektrotjenesten, idet man dels undgår at fjerne og reetablere afstandsmærkerne, dels opnår en lettere renholdelse af dem.

Der udsendes følgende rettelsesblade til SR:

Nr. 158 - 160

Med venlig hilsen

Sikkerhedssektionen

Nyt om SR fra 06.06.1977

Togenes afgang fra stationer med AM- eller AM/DS-signal (§ 51)

Som bekendt blev der med gyldighed fra 01.04.1977 foretaget den ændring i SR § 13, at "Færdigmelding" på stationer med AM eller AM/DS-signal kun skulle gives af togføreren ganske som det er tilfældet på holdsteder.

I overensstemmelse hermed er der nu foretaget en ændret opdeling af bestemmelserne i § 51.

Flere La-bestemmelser (§ 53)

Bestemmelserne er hentet fra selve La ("Indledende bemærkninger") og er således ikke nye.

Baggrunden for "ommøbleringen" er, at La fra den 06.06.1977 vil blive fremstillet på en mere hensigtsmæssig - og mere økonomisk - måde end hidtil.

Den nye La indeholder ikke nogen samlet oversigt over strækninger og strækkningsnumre, da disse jo også findes i tjenestekøreplanen.

La's "Indledende bemærkninger" reduceres til en "Tegnforklaring", der placeres som sidste side i La.

Herudover vil der i La blive foretaget mindre redaktionelle ændringer. Bl.a. vil der efter hvert sidetal blive givet oplysning om antal sider i pågældende La, f.eks. 4/7 (La består i dette tilfælde af 7 sider).

Alle personførende tog skal være R-bremset (§ 62 punkt 1.12.)

I bestræbelserne for at forbedre togenes bremseevne skal alle personførende tog nu som hovedregel fremføres R-bremset, dvs. at også tog med største hastighed indtil 80 km/t, som tidligere normalt var P-bremset, herefter skal køre i R.

Det samme gælder ikke-personførende tog, som udelukkende består af person-, post- eller rejsegodsvogne.

Det bemærkes, at den forøgede bremseeffekt ved R-bremsen kun opnås ved nedbremsning af tog, hvis hastighed er over 70 km/t.

Fejl ved trykluftbremsen på MA-lyntog

Bestemmelserne i § 62 punkt 2., om fejl ved trykluftbremsen under togfremførelsen gælder fremtidig også for MA-lyntog.

Til brug for udregning af bremseprocent i sådanne tilfælde optages i TIB en bremsetavle for MA-lyntog.

Bestemmelserne i "LYN", bilag 1, bortfalder herefter.

Der udsendes følgende rettelsesblade til SR:

Nr. 124 - 127

Med venlig hilsen

Sikkerhedssektionen

Nyt om SR fra 01.04.1977

Færdigmelding. Nyt færdigmeldingssignal

Blandt andet for at lette lokomotivføreren i afgivelsen af signal "Færdigmelding" indføres et nyt signal, signal nr. 13.4. der vises ved gult blinklys - vekselblink - i to lamper (den ene anbragt lodret over den anden) påmonteret trækraftenheder og styrevogne.

MX-, MY- og MZ-lokomotiver samt Bns-vogne vil alle blive forsynet med nævnte signal.

Togføreren kan bestemme, at signal nr. 13.4. fra lokomotivføreren skal erstattes af signal 13.2. hvis der er fare for misforståelser, f.eks. hvis postvogne er indrangeret umiddelbart op til lokomotivet.

"Færdigmelding" på "AM-station"

Der har været rejst tvivl om, hvorvidt signal "Færdigmelding" skal gives af lokomotivføreren på en station dækket af AM- eller AM/DS-signaler.

Af den hidtidige udformning af SR § 13 fremgår det imidlertid, at såvel lokomotivføreren som togføreren skal give "Færdigmelding". Kun på holdsteder gives signalet alene af togføreren (et i TIB's strækningsoversigter, spalte 5, anført togekspeditionssted uden særlig vedtegning er en station).

Spørgsmålet om det formålstjenlige i, at også lokomotivføreren skal afgive "Færdigmelding" på denne art af stationer, har på ny været overvejet, og det er herefter besluttet at ligestille disse stationer og holdsteder for så vidt angår afgivelse af "Færdigmelding".

Signalet skal således kun gives af togføreren disse steder, men lokomotivføreren har naturligvis fortsat ansvaret for korrekt signalobservation - også fremad.

Der udsendes følgende rettelsesblade til SR:

Nr. 114 - 121

Med venlig hilsen

Sikkerhedssektionen

