

Midtjyske Jernbaner



SIN

Lemvigbanen

(Vemb) - Thyborøn Havn

Version 3
Gyldig fra 20-05-2023

SIN-MJBA Lemvigbanen udgives af:

Midtjyske Jernbaner A/S
Lemvig Station
Banegårdsvej 2
7620 Lemvig
E-mail: trafikaleregler@mjba.dk

og gælder for alle, der befarer strækningen (Vemb) - Thyborøn Havn.

Gældende regler kan findes på www.mjba.dk

Midtjyske Jernbaners regler udgives udelukkende som elektroniske dokumenter. I tilfælde af uoverensstemmelse(r) mellem en papirkopi af dokumentet og det originale elektroniske dokument, er det til enhver tid den elektroniske udgave, som er gyldig.

Seneste ændringer

Instruks	Punkt	Forklaring
Alle	-	<p>Der er foretaget en omfattende omrokering af instrukserne for, samlet set, at lave et bedre reglement at læse. Det betyder at en del instrukser har fået nye numre, samt at der er lavet nye instrukser.</p> <p>Især instruks 1, er blevet opdelt, og tidligere indhold er flyttet ud i andre instrukser. Der er endvidere flyttet indhold fra TIB-MJBA Lemvigbanen til SIN-MJBA Lemvigbanen.</p> <p>Dertil er der lavet grammatiske rettelser, og korrigerings af henvisninger til andre reglementer.</p>
1.	Alle	Ny titel, samt en større omskrivning af hele instruksen.
2.	Alle	Ny instruks.
3.	Alle	Nyt instruksnummer. Tidligere instruks 2. Der er foretaget mindre ændringer af hele instruksen. "AS-drift" er gennemgående slettet, da det ikke er muligt.
	5.	Nyt punkt med vigtig information om linjeblokkens virkemåde.
4.	-	Ny instruks.
5.	-	Ny instruks.
6.	-	Ny instruks.
7.	-	Ny instruks.
8.	-	Nyt instruksnummer. Tidligere instruks 3.
9.	-	Ny instruks.
10.	-	Nyt instruksnummer. Tidligere instruks 4.
11.	-	Nyt instruksnummer. Tidligere instruks 6. Henvisning til blanket "Attest for ATC plombebrud" er slettet i hele instruksen.
	1.	Nyt punkt.
	2.	Nyt nummer og overskrift. Tidligere punkt 1.1. Der er foretaget en større omskrivning af punktet.
	2.1.1.	Nyt punkt.

Instruks	Punkt	Forklaring
	2.2.	Nyt nummer. Tidligere punkt 1.3.
12.	-	Nyt instruksnummer. Tidligere instruks 7.
	1.4.1.	Nyt punkt.
	2.2.2.	Ændring af teksten.
	3.	Ændring af teksten.
13.	-	Nyt instruksnummer. Tidligere instruks 8.
	1.	Ny overskrift samt mindre ændring af teksten.
	3.	Ændring af teksten.
	5.	Nyt punkt.
14.	-	Nyt instruksnummer. Tidligere instruks 9.
Tidl. 16.	-	Instruksen er slettet.
381.1	-	Nyt instruksnummer. Tidligere instruks 14.
	Plan 1	Tidligere punkt 4. Tegningen over Lemvig station er blevet opdateret.
381.2	-	Nyt instruksnummer. Tidligere instruks 15.
	1.	Ændring af teksten.
	2.	Ændring af rækkefølgen på afsnittene.
382.1	-	Nyt instruksnummer. Tidligere instruks 13.
382.2.	-	Nyt instruksnummer. Tidligere instruks 12.
Ændringshistorik		Ændringshistorikken er slettet.

Indholdsfortegnelse

Instruks 1	(Vemb) - Thyborøn	6
1.	Strækningen (Vemb) - Thyborøn Havn	6
1.1.	Linjeblok	6
1.2.	Togkontrolanlæg	6
2.	Sikring af perronovergange	6
3.	Sporbenyttelse på stationer	6
3.1.	Passagertog	6
3.2.	Kørsel med lokomotiver	6
4.	Særlige forhold vedrørende overkørsler	6
4.1.	Nummerering af overkørsler	6
5.	Afvigende betegnelser fra SR	7
Instruks 2	(Vemb) - Bækmarksbro. Bestemmelser for kørsel og infrastrukturarbejder i transitionsområdet	8
1.	Definitioner	8
2.	Almindelige bestemmelser	8
3.	Bestemmelser i tilknytning til SIN-G instruks 1	8
3.1.	Linjeblok	8
3.2.	Signal "Kør"	8
4.	AG-drift	8
5.	Kørsel med Y-tog	9
5.1.	Anvendelse af tognumre	9
5.2.	Kørsel fra Bækmarksbro til Vemb	9
5.3.	Kørsel fra Vemb til Bækmarksbro	9
6.	Arbejds- og placeringskørsel med arbejdskøretøjer uden mobilt ETCS-anlæg	9
7.	Anvendelse af materiel	9
Instruks 3	Linjeblok	10
1.	Almindelige bestemmelser	10
2.	Arbejdstog og arbejdskøretøjer	10
2.1.	Flere arbejdskøretøjer i samme blokafsnit	10
2.2.	Flere arbejdskøretøjer i samme blokafsnit	10
2.3.	Arbejdskøretøjer uden attest	10
3.	Uregelmæssigheder	10
3.1.	Udrangering	10
3.2.	Nødopløsning af en udkørselstogvej	11
3.3.	Fejl ved et togs bremsesystem	11
4.	Dækning af en sporspærring	12
5.	Utidig afgang fra en station uden signal (signalforbikørsel)	12

Instruks 4	Signaler og mærker	13
1.	Almindelige bestemmelser	13
2.	Hovedsignaler	13
2.1.	Fælles U-signal	13
2.2.	I-signal. Lemvig	14
3.	Passagersignal	15
4.	Standsignaler	15
5.	"Høje afstandsmærker"	15
6.	"Holdested uden dækningssignal"	15
7.	"Kilometermærke"	16
Instruks 5	FC Lemvig. Fjernstyring	17
1.	Betjening af FC Lemvig	17
1.1.	Overlevering af betjeningen mellem FC Lemvig og FC Hillerød	17
2.	Den grafiske køreplan	17
2.1.	Ekstratog	17
2.2.	Sporspærringer	17
Instruks 6	Sikringsanlæg på fjernstyrede stationer	19
1.	Betjening	19
2.	Fejl ved sporskifter	19
3.	Logning af sikringsanlæg	20
Instruks 7	Infrastrukturarbejde	21
1.	Dækning af sporspærring	21
1.1.	Almindelige bestemmelser	21
1.2.	Sporspærring på stationer	21
1.3.	Sporspærring på den fri bane	21
Instruks 8	Automatisk sikrede overkørsler	22
1.	Generelt	22
1.1.	Manuel betjening	22
1.2.	Betjeningskasser ved overkørsler	23
2.	Elektronisk overkørselsanlæg type BUES 2000	24
2.1.	Almindelige bestemmelser	24
2.2.	Forskel i signalering	24
2.3.	Betjening	25
2.4.	Logning	25
3.	Arbejde i eller ved en automatisk sikret overkørsel	25
3.1.	Almindelige bestemmelser	25
3.2.	Instruktion inden arbejdet påbegyndes	25
3.3.	Arbejde udført med overkørslen "afbrudt"	26

Instruks 9	Retningslinjer for optagelse i Tjenestekøreplan og toganmeldelser	27
1.	Almindelige bestemmelser	27
1.1.	Generelt	27
2.	Tjenestekøreplan	30
3.	Togangmeldelse	30
3.1.	Generelt	30
3.2.	Togenes inddeling.....	30
3.3.	Formål/årsag	30
3.4.	Ophævelse.....	30
Instruks 10	Bremser	32
1.	Fejl ved bremsen eller styreledning under togfremførelse	32
2.	Trykluftbremsen delvis brugbar. Togets videreførsel	32
2.1.	Fejl ved trykluftbremsen på forreste køretøj.....	32
2.2.	Bageste køretøj uden automatisk trykluftbremse.....	32
2.3.	Fejl, som alene kræver udskiftning af trykluftslange	32
2.4.	Fejl, som kræver afholdelse af bremseprøve.....	33
3.	Y-tog. Fejl ved styreledning	33
Instruks 11	Mobile togkontrolanlæg	34
1.	Almindelige bestemmelser	34
2.	Kørsel med udkoblet mobilt togkontrolanlæg	34
2.1.	Lokomotivførers forhold	34
2.2.	Værkstedets forhold	34
Instruks 12	GSM-R strækingsradio	35
1.	Almindelige bestemmelser	35
1.1.	Definitioner	35
1.2.	Anvendelse	35
1.3.	Formål	35
1.4.	Betjening	36
2.	Særlige bestemmelser for GSM-R	36
2.1.	Registrering	36
2.2.	Afregistrering	37
2.3.	Tekstmeddelelser (SMS).....	37
2.4.	Nødopkald	38
3.	Uregelmæssigheder	38
4.	Logning af radiokommunikation	38
5.	Baneafdelings personale	38

Instruks 13	La	39
1.	La for Lemvigbanen	39
2.	Gyldighedsperiode	39
3.	Lokomotivførerens forhold	39
4.	Rettelser til La	39
5.	Indmeldelse af La	39
Instruks 14	Manglende kortslutning af sporisolationer	40
1.	Generelt	40
2.	Lokomotivførerens forhold	40
2.1.	Sanding	40
2.2.	Vejrforhold	40
2.3.	Ankomstmeldinger	40
3.	Stationsbestyrerens forhold	40
Instruks 381.1	Lemvig. Rangering	42
1.	Almindelige bestemmelser	42
1.1.	Gyldighedsområde	42
1.2.	Stedbetjeningskontakter	42
1.3.	Hastighed	42
1.4.	Akseltryk	42
1.5.	Centralaflåste sporskifter	42
1.6.	Nøgleaflåste sporskifter	42
2.	Regler for rangeringens gennemførelse	42
2.1.	Områder omfattet af sikringsanlægget	42
3.	Rangering via sporforbindelsen mellem DV-signal J og sporskifte 102	43
3.1.	Rangeringens mellem værksted og perron i spor 1	43
3.2.	Omrangering af materiel i værkstedssporene	43
3.3.	Stationsbestyrerens forhold	43
3.4.	Tilladelse til at påbegynde rangeringen	43
3.5.	Rangeringens afslutning	43
Instruks 381.2	Lemvig. Bestemmelser for kørsel på havnebanen	45
1.	Almindelige bestemmelser	45
1.1.	Hastighed	45
1.2.	Akseltryk	45
2.	Kørsel på havnebanen	45
3.	Bremsernes fordeling	45
Instruks 382.1	Rønland. Rangering	46
1.	Almindelige bestemmelser	46
1.1.	Gyldighedsområde	46

1.2.	Stedbetjeningskontakter.....	46
1.3.	Hastighed.....	46
1.4.	Akseltryk.....	46
2.	Regler for rangeringens gennemførelse.....	46
2.1.	Generelle forhold.....	46
2.2.	Rangerlederens forhold.....	46
2.3.	Stationsbestyrerens forhold.....	46
2.4.	Rangering til og fra FMC.....	46
2.5.	Rangering på FMC's område.....	47
3.	Overkørsler.....	47
4.	Mobil app til betjening af overkørsel 85a N og port til FMC.....	47
4.1.	Installation af app på mobil enhed.....	47
4.2.	Betjeningsvejledning af overkørsel 85a N og port til FMC.....	49
Instruks 382.2	Thyborøn Havn. Rangering.....	50
1.	Almindelige bestemmelser.....	50
1.1.	Gyldighedsområde.....	50
1.2.	Stedbetjeningskontakter.....	50
1.3.	Hastighed.....	50
1.4.	Akseltryk.....	50
2.	Regler for rangeringens gennemførelse.....	50
2.1.	Generelle forhold.....	50
2.2.	Manglende spormæssig dækning.....	50
2.3.	Rangerlederens forhold.....	50
2.4.	Stationsbestyrerens forhold.....	50
2.5.	Rangering på havnesporet.....	51
3.	Overkørsler.....	51
4.	Togs afgang fra Thyborøn Havn.....	51

(Vemb) - Thyborøn Havn

1. **Strækningen (Vemb) - Thyborøn Havn**

Strækningen fra Vemb til Thyborøn Havn er fjernstyret, med Vemb og Lemvig som overgangsstationer til den fjernstyrede strækning.

SIN-MJBA Lemvigbanen gælder strækningen fra systemgrænsen ved Vemb til Thyborøn Havn.

1.1. **Linjeblok**

Strækningen er udstyret med linjeblok jf. instruks 3.

1.2. **Togkontrolanlæg**

Strækningen er ikke udstyret med faste togkontrolanlæg.

Der er udlagt Y-baliser i

- Lemvig
- Rønland for kørsel mod Lemvig
- Thyborøn.

2. **Sikring af perronovergange**

Togekspeditionsstederne er ikke forsynet med varslingsanlæg.

Lokomotivføreren skal udvise særlig opmærksomhed med hensyn til færdsel over sporene.

3. **Sporbenyttelse på stationer**

3.1. **Passagertog**

På grund af perronforhold må tog der skal udveksle passagerer ikke benytte vigespor i Bonnet og Ramme.

3.2. **Kørsel med lokomotiver**

Lokomotivtrukne tog skal fortrinsvist benytte det gennemgående spor.

4. **Særlige forhold vedrørende overkørsler**

4.1. **Nummerering af overkørsler**

Den enkelte overkørsels nummer er angivet på det tilhørende signal.

Nummeret angives med efterfølgende "S" for syd (Vemb-Lemvig), eller "N" for nord (Lemvig-Thyborøn Havn)

For at undgå misforståelser skal en sikkerhedsmelding indeholde overkørselens nummer efterfulgt af "Syd" eller "Nord".

5. **Afvigende betegnelser fra SR**

Midtjyske Jernbaner benytter afvigende betegnelser fra personalekategorierne i SR § 3 således:

SR	Midtjyske Jernbaner
Togleder	Driftsvagt
Undersøgelsesvagt	Beredskabsledelsen

(Vemb) - Bækmarksbro. Bestemmelser for kørsel og infrastrukturarbejder i transitionsområdet

1. Definitioner

Vemb instruks 31: Særlig blanket med instruktioner til lokomotivføreren. Blanketten bruges ved kørsel med Y-tog uden mobilt ETCS anlæg fra systemgrænsen til Vemb.

Vemb instruks 32: Særlig blanket med instruktioner til lokomotivføreren. Blanketten bruges ved kørsel med Y-tog uden mobilt ETCS anlæg fra Vemb til systemgrænsen.

2. Almindelige bestemmelser

De almindelige bestemmelser for kørsel og infrastrukturarbejder i transitionsområdet er beskrevet i SIN-G instruks 1.

3. Bestemmelser i tilknytning til SIN-G instruks 1

3.1. Linjeblok

Linjeblokkens funktion giver ikke teknisk sikkerhed for kørsel med Y-tog mellem Vemb og Bækmarksbro.

Sikring af togenes kørsel sker derfor ved kørsel på af- og tilbagemelding.

Alle tog af- og tilbagemeldes jf. SR § 43.

3.2. Signal "Kør"

3.2.1. Trækraftenheder med mobilt ETCS-anlæg

Der forholdes som beskrevet i SIN-G instruks 1 punkt 2.1.2.1.

3.2.2. Trækraftenheder uden mobilt ETCS-anlæg

Signal "Kør" i U-signalet i Bækmarksbro har, for trækraftenheder uden mobilt ETCS-anlæg, betydningen:

- Frit til SR-mærke 17.53.

- Stands foran SR-mærke 17.53.

- Viderekørsel må kun ske efter tilladelse fra trafiklederen.

4. AG-drift

AG-drift for Bækmarksbro må ikke være indkoblet.

5. **Kørsel med Y-tog**

5.1. **Anvendelse af tognumre**

Y-tog mellem Vemb og Bækmarksbro skal anvende tognummer i nummerserierne 150001-150999 og 155001-155999.

5.2. **Kørsel fra Bækmarksbro til Vemb**

Kørsel fra Bækmarksbro til Vemb må kun ske, hvis kørslen fra systemgrænsen kan ske på Vemb instruks 31.

Hvis betingelserne for kørsel på Vemb instruks 31 ikke er tilstede, vil trafiklederen underrette stationsbestyreren om, at tog ikke må afsendes fra Bækmarksbro.

5.2.1. **Stationsbestyrerens forhold**

Stationsbestyreren underretter lokomotivføreren og driftsvagten om situationen.

5.3. **Kørsel fra Vemb til Bækmarksbro**

Hvis kørsel fra Vemb er sket på Vemb instruks 32, må kørsel over systemgrænsen ske uden restriktioner, dog jf. TIB, La eller særlig meddelelse.

6. **Arbejds- og placeringskørsel med arbejdskøretøjer uden mobilt ETCS-anlæg**

Arbejds- og placeringskørsel jf. SR § 71 må finde sted på banestykket mellem Bækmarksbro og systemgrænsen mod Vemb.

Rangering forbi systemgrænsen må kun ske, når der er etableret sporpsærringer jf. SIN-G instruks 1 punkt 4.3.

7. **Anvendelse af materiel**

Hvis det bliver nødvendigt at køre et tog med andet materiel end det planlagte, skal det sikres, at kørslen aflyses og tillyses med et nyt tognummer jf. instruks 9 punkt 1.1.1.2.

Linjeblok

1. Almindelige bestemmelser

Linjeblokken er af typen signalblok uden sporisolation på strækningen, men med stop- og passagekontrol.

2. Arbejdstog og arbejdskøretøjer

2.1. Flere arbejdskøretøjer i samme blokafsnit

Normal signalgivning skal anvendes, hvis der kun kører ét tog eller arbejdskøretøj, også hvis kørslen afsluttes på afgangsstationen.

2.2. Flere arbejdskøretøjer i samme blokafsnit

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

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

Øvrige køretøjer skal indrangeres uden brug af togvejsfastlægning.

Såfremt disse regler ikke følges, kan der stilles signal til blokafsnittet, også selv om der stadig er køretøjer i blokafsnittet.

2.2.1. Lokomotivførereens forhold

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

2.3. Arbejdskøretøjer uden attest

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

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

Signalgivning må først foretages, når der foreligger en ankomstmelding fra arbejdskøretøjet.

3. Uregelmæssigheder

3.1. Udrangering

Før stationsbestyreren giver et tog eller arbejdskøretøj tilladelse til at passere et U-signal i stilling "Stop", skal stationsbestyreren sikre sig, at

- blokafsnittet efter signalet må formodes at være frit

- der ikke på nabostationen er stillet eller magasineret en indkørselstogvej fra eller en udkørselstogvej mod det banestykke, der skal udrangeres til.

- AG-drift er frakoblet på afgangstationen og på nabostationen.

3.2. **Nødopløsning af en udkørselstogvej**

Før stationsbestyreren foretager nødopløsning af udkørselstogvejen skal stationsbestyreren sikre sig, at

- der ikke er magasineret en udkørselstogvej fra nabostationen mod samme banestykke

- AG-drift er frakoblet på afgangstationen og på nabostationen.

3.3. **Fejl ved et togs bremsesystem**

3.3.1. **Lokomotivførers forhold**

Såfremt togets bageste vogn/togsæt ikke er tilsluttet den gennemgående bremseledning, eller en fejl kræver afholdelse af bremseprøve, jf. instruks 10, skal lokomotivføreren straks melde dette til stationsbestyreren.

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

3.3.2. **Stationsbestyrers forhold**

Stationsbestyreren skal sikre sig, at signalgivning fra nabostationen hindres - herunder frakobling af AG-drift - inden det fejlbehæftede tog tages ind på ankomststationen.

Først når stationsbestyreren har sikret sig, at hele toget er ankommet til stationen, må tog igen afsendes mod det pågældende banestykke.

3.3.3. **Efterladte køretøjer**

3.3.3.1. **Lokomotivførers forhold**

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

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

3.3.3.2. **Stationsbestyrers forhold**

Stationsbestyreren spærrer det pågældende banestykke, og hindrer signalgivning til banestykket.

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

4. **Dækning af en sporspærring**

Der må ikke anvendes kortslutningsstropper som stedlig dækning på den fri bane.

5. **Utidig afgang fra en station uden signal (signalforbikørsel)**

Hvis et tog afgår fra en station uden signal, mens der er signal for udkørsel mod det samme banestykke fra nabostationen, vil U-signalet på nabostationen på grund af blokkens konstruktion forblive på "Kør".

Hvis stationsbestyreren opdager en sådan signalforbikørsel, skal togene søges standset med de forhåndenværende midler.

Signaler og mærker

1. Almindelige bestemmelser

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



Det enkelte ekspeditionssteds udstyrelse med signaler og mærker, og en eventuel afvigende opstilling i forhold til de almindelige bestemmelser, fremgår af strækningsoversigten i TIB-MJBA Lemvigbanen.

2. Hovedsignaler

2.1. Fælles U-signal

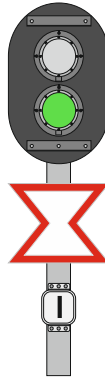
På en station med kun to togvejsspor, er der kun opstillet ét fælles U-signal for hver køreretning.

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

"Udkørsel fra det gennemgående spor tilladt"	"Udkørsel fra vigesporet tilladt"
	

I Bonnet i retningen mod Vemb og i Rønland i retning mod Thyborøn Havn er der dog opstillet PU-signaler.

2.2. I-signal. Lemvig



2.2.1. Indkørselshastighed

Når signal "Kør" vises fra I-signalet, gælder indkørselshastigheden jf. TIB-MJBA Lemvigbanen ikke fra I-signalet, men først fra SR-signal 16.2.2., "Hastighedsnedsættelse begynder".

2.2.2. Mærke "Togvej uden sikkerhedsafstand"

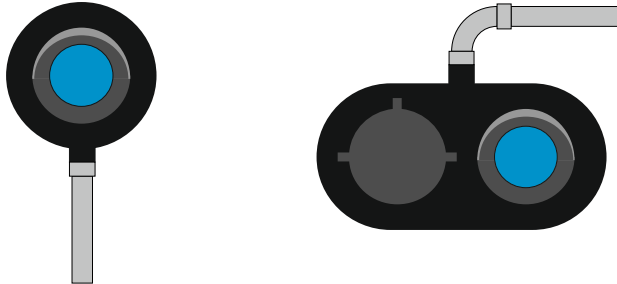
På I-signalerne i Lemvig er anbragt mærket "Togvej uden sikkerhedsafstand".

Mærket angiver, at én eller flere indkørselstogveje er uden sikkerhedsafstand, samt at togvejens endepunkt er markeret ved SR-mærke 17.12., "Stop".

Ved signal "Kør" fra I-signalet skal lokomotivføreren altid være forberedt på, at togvejen kan ende foran en sporstopper.

3. **Passagersignal**

Når passagersignalet viser fast blått lys, skal planmæssigt standsende tog standse for at optage passagerer.



4. **Standssignaler**

SR-signal 16.2.1., "Hastighedsnedsættelse følger", opstilles altid 400 meter foran det tilhørende SR-signal 16.2.2., "Hastighedsnedsættelse begynder".

5. **"Høje afstandsmærker"**

SR-mærkerne 17.1.1., 17.1.3. og 17.1.5. er opstillet foran SR-mærke 17.53., "Strækning med ETCS begynder", i køreretning mod Vemb.

6. **"Holdested uden dækningsignal"**

SR-mærke 17.5., "Holdested uden dækningsignal", er opstillet 400 meter foran det tilhørende standsningssted.

7. "Kilometermærke"



Betydning:

Øverste tal viser kilometer, nederste tal viser antal 100 meter som decimal.

I det viste eksempel står mærket i kilometer 19,250.

Opstilling:

Kilometermærker opstilles for hver 250 meter.

FC Lemvig. Fjernstyring

1. **Betjening af FC Lemvig**

Dele af døgnet varetages fjernstyring af FC Lemvig af Lokaltog A/S fra FC Hillerød.

Det fremgår af TIB-MJBA Lemvigbanen, hvornår FC Lemvig betjenes fra FC Lemvig henholdsvis FC Hillerød.

1.1. **Overlevering af betjeningen mellem FC Lemvig og FC Hillerød**

De generelle regler for overlevering fremgår af SR § 3 punkt 7.1.1.

Inden overlevering skal det sikres, at alle relevante toganmeldelser, cirkulærer og andre vigtige meldinger er tilgængelige for den tiltrædende stationsbestyrer jf. SR § 32 punkt 4.

Overlevering foregår telefonisk og forløber på følgende måde:

- den tiltrædende stationsbestyrer tager initiativ til overlevering, når denne er klar til det
- alle relevante forhold og informationer overleveres
- den fratrædende stationsbestyrer logger af RMS2000F jf. SODB og bekendtgør, at denne er logget af
- den tiltrædende stationsbestyrer logger på RMS2000F jf. SODB og bekendtgør, at denne er logget korrekt på.

1.1.1. **GSM-R**

Efter overlevering skal det sikres, at rollen "RFC (Vem)-ThbTIB312" kun er aktiv hos den tiltrådte stationsbestyrer.

1.1.2. **Telefon**

Stationsbestyreren i FC Lemvig foretager omstilling af telefonen.

2. **Den grafiske køreplan**

2.1. **Ekstratog**

Ved tillysning af ekstratog eller aftale om kørsel med arbejdskøretøjer indfører stationsbestyreren straks oplysninger herom i den grafiske køreplan.

2.2. **Sporspærringer**

Sporspærringer skal af stationsbestyreren indføres i den grafiske køreplan ved en lodret rød stregmarkering i det spærrede spor.

Stationsbestyreren noterer relevante oplysninger om sporspærringen jf. SR § 73.

Sikringsanlæg på fjernstyrede stationer

1. Betjening

Ved hvert enkelt sikringsanlæg findes et udvendigt betjeningsskab.

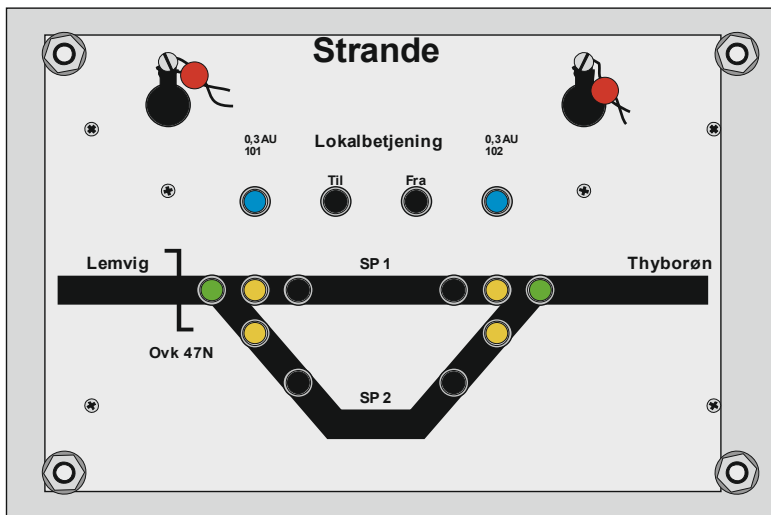
Denne betjeningsmulighed kan anvendes til omstilling af sporskifter, og genindkobling af kontrolstrømsikringer til sporskifterne, hvis fjernstyringen ikke er virksom.

Når lokal betjening er indkoblet, kan stationen ikke fjernstyres.

Betjening af sikringsanlægget via det udvendige betjeningsskab må kun ske efter tilladelse fra stationsbestyreren.

Aftale om betjening skal ske for hver enkelt betjeningshandling.

Den person der betjener sikringsanlægget på stationen, foretager togevejseftersyn efter stationsbestyrerens anvisning, og resultatet af eftersynet meldes til stationsbestyreren.



2. Fejl ved sporskifter

Sporskiftehåndsving er kun anbragt ved Lemvig station.

Faste låsebolte til aflåsning af tilliggende tunge findes i alle centralbetjente sporskifter.

3. **Logning af sikringsanlæg**

Det enkelte sikringsanlægs data gemmes automatisk, således at hændelser efterfølgende kan dokumenteres og afklares.

Udlæsning af log må kun foretages af Midtjyske Jernbaners direktør, driftschef, relevante myndigheder eller en af direktøren udpeget person.

Infrastrukturarbejde

1. Dækning af sporspærring

1.1. Almindelige bestemmelser

Såfremt et arbejde i eller ved spor kræver en sporspærring, skal sporspærringen dækkes efter reglerne i SR § 73.

Er sporet ikke farbart, skal standsignaler anvendes som supplement til den i punkt 1.3. nævnte dækningsmetode.

Det skal af cirkulære "Sporspærring" tydeligt fremgå, hvordan der skal foretages dækning af arbejdsstedet.

Cirkulære "Sporspærring" skal fordeles til stationsbestyreren og med personligt eksemplar til SR-arbejdslederen.

1.2. Sporspærring på stationer

Ved sporspærring på en station gælder bestemmelserne for dækning af sporspærringen som anført i SR § 73.

1.3. Sporspærring på den fri bane

Ved sporspærring på fri bane, og når sporet i øvrigt er farbart, kan dækning af sporspærringen alene ske ved at forhindre signalgivning mod det spærrede spor på de stationer, der begrænser det pågældende banestykke.

Denne dækning skal ske efter bestemmelserne i SODB vedrørende ordrespærring i fjernstyringen.

Centralapparatet (capp) på Lemvig station bruges ikke i daglig drift og er påmonteret glasplade og hængelås, der umuliggør betjening.

Betjening i FC kan kun foretages via computer, hvorfor påsætning af spærrehætter på dækkende U-signaler på centralapparatet (capp) i Lemvig ikke er nødvendig.

SR-arbejdslederen skal hos stationsbestyreren have bekræftet, at dækning er foretaget.

Automatisk sikrede overkørsler

1. Generelt

For automatisk sikrede overkørsler gælder bestemmelserne i SR § 11.

Den enkelte overkørsels placering og type (blinklys eller blinklys med bomme) fremgår af strækningsoversigten i TIB-MJBA Lemvigbanen.

SR-mærke 11.5., "Automatisk sikret overkørsel følger", vil normalt være opstillet 450 meter foran den tilhørende overkørsel.

For at sikre at toget kan bringes til standsning foran overkørslen, skal lokomotivføreren indlede bremsning når førerrummet er ud for SR-mærke 11.5., hvis tilhørende overkørsel melder overkørslen ikke sikret.

Såfremt afstanden mellem SR-mærke 11.5. og overkørslen af tekniske eller anlægsmæssige årsager ikke er opfyldt, er hastigheden nedsat, så en tilsvarende bremsevej fortsat kan opretholdes.

En afvigende opstilling af SR-mærke 11.5. og den tilhørende hastighedsnedsættelse, samt fælles overkørselssignal, fremgår af strækningsoversigten i TIB-MJBA Lemvigbanen.

På den fjernstyrede strækning vises overkørselsanlæggenes funktion i FC, men stationsbestyreren har ingen mulighed for at betjene det enkelte overkørselsanlæg.

1.1. Manuel betjening

1.1.1. Almindelige bestemmelser

Når lokomotivføreren i henhold til SR § 11 skal foretage en manuel betjening af en automatisk sikret overkørsel, skal dette ske fra betjeningskassen ved overkørslen.

Anlæg som er i afhængighed med trafiksignaler, må dog først betjenes efter tilladelse fra stationsbestyreren. Betjeningskassen er forsynet med opslag herom.

Eksempler på betjeningskasser ved overkørsler, se punkt 1.2.

1.1.2. Betjening

Når betjeningen sker fra betjeningskassen ved overkørslen (B1), skal toget standses med forenden så nær ved vejkannten som muligt.

Ved betjeningen skal knapper holdes indtrykket i cirka to sekunder.

Tryk på "Tænding (og ned)".

Overkørslen vil herved normalt tænde indenfor få sekunder.

Hvis ikke overkørslen tænder indenfor 15 sekunder, eller en lampe i betjeningskassen begynder at lyse fast, trykkes der på "Slukning (og op)". Efter yderligere fem sekunder trykkes der igen på "Tænding (og ned)".

Herefter forsøges ikke yderligere betjening af overkørslen.

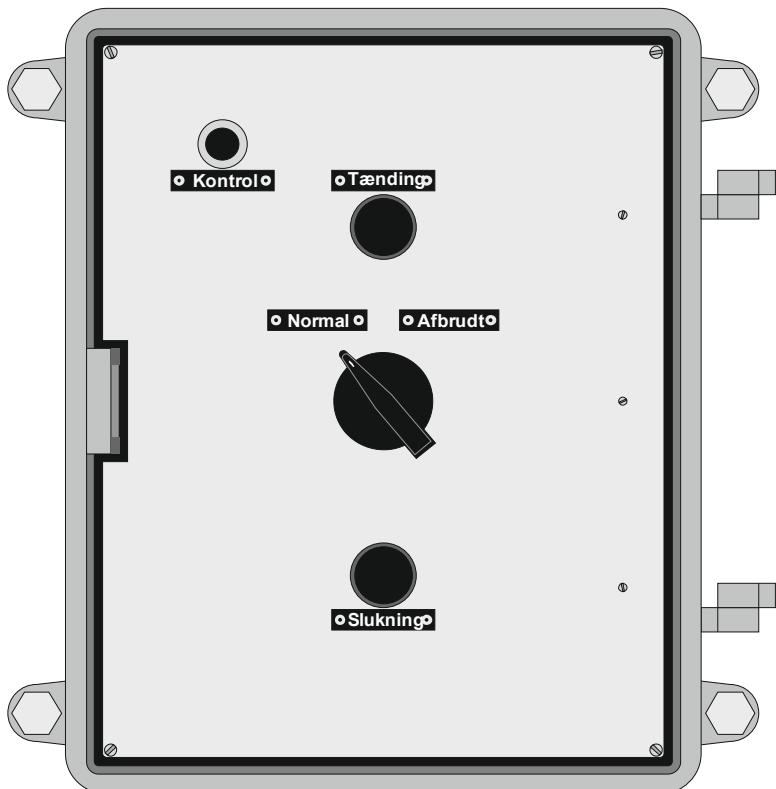
Drejeomskiftere og plomberede knapper i betjeningskasserne må kun betjenes, når stationsbestyreren giver tilladelse til det.

1.1.3. **Slukning af overkørsel**

Slukning fra en B1-kasse er kun tilladt med stationsbestyrerens tilladelse.

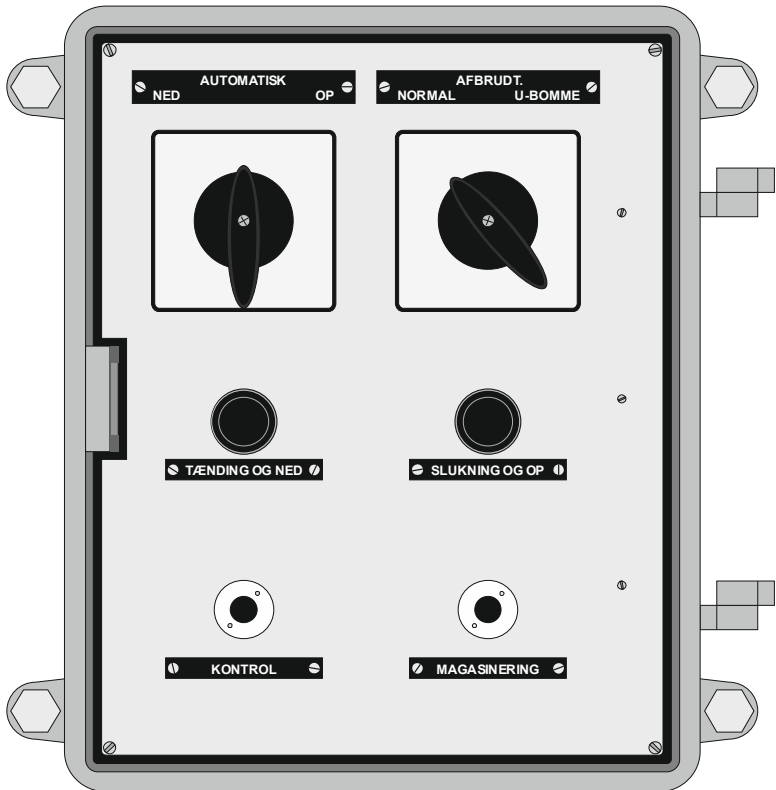
1.2. **Betjeningskasser ved overkørsler**

1.2.1. **Advarselssignalanlæg**



1.2.2. Ledig

1.2.3. Elektroniske bomanlæg



2. Elektronisk overkørselsanlæg type BUES 2000

2.1. Almindelige bestemmelser

Et BUES anlæg kan kendes på, at teknikhytten er stålgrå med et kraftigt buet tag, og med en dobbeltdør i gavlen.

2.2. Forskel i signalering

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

2.3. **Betjening**

Der vises ikke "overkørslen sikret", hvis overkørslen betjenes fra betjeningskassen ved overkørslen (B1).

Når overkørslen betjenes fra betjeningskasse B1, vil overkørslen kun blive slukket automatisk efter togets passage, såfremt overkørslels slukkefunktion er besat inden overkørslen bliver betjent. Det betyder, at togets forende højst må være fem til seks meter fra nærmeste vejkant når betjening foretages, hvis slukning skal ske automatisk.

Slukning fra betjeningskassen på perronen (B2) kan ikke foretages, såfremt overkørslen er tændt automatisk af et tog.

2.4. **Logning**

Der er mulighed for at foretage en særlig fejllogning fra den enkelte overkørsels sikringsanlæg.

Logningen foretages af fejlretningspersonalet eller af relevant myndighed.

3. **Arbejde i eller ved en automatisk sikret overkørsel**

3.1. **Almindelige bestemmelser**

For arbejder i eller ved en automatisk sikret overkørsel er det - i stedet for vagtpost - tilladt at anvende overkørselsanlæggets klokker som en teknisk advarsel mod et kommende tog, når nedennævnte betingelser overholdes.

3.2. **Instruktion inden arbejdet påbegyndes**

Inden arbejdet påbegyndes, skal SR-arbejdslederen instruere hver enkelt medarbejder om straks at forlade sporet,

- såfremt overkørslen igangsættes, eller

- når det registreres at tog nærmer sig,

samt at overholde sikkerhedsafstanden for personer, indtil toget har passeret overkørslen.

Inden arbejdet påbegyndes, skal SR-arbejdslederen sikre sig, at overkørslen er funktionsduelig. Dette sker ved kortvarigt at igangsætte overkørselsanlægget efter indhentet tilladelse fra stationsbestyreren.

3.3. **Arbejde udført med overkørslen "afbrudt"**

Såfremt arbejdet nødvendiggør, at drejeomskifteren sættes på "Afbrudt", eller der foretages tekniske indgreb som vil have samme virkning, skal SR-arbejdslederen sikre sig

- at stationsbestyreren underrettes
- at overkørslen bevogtes.

Retningslinjer for optagelse i Tjenestekøreplan og toganmeldelser

1. Almindelige bestemmelser

1.1. Generelt

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

Hvor togekspeditionssteder skal forkortes, anvendes forkortelserne fra TIB-MJBA Lemvigbanen.

1.1.1. Togkategori og tognummer

1.1.1.1. Togkategori

Betydningen af bogstavbetegnelserne foran tognummeret (togkategori) fremgår af teksten forrest i tjenestekøreplanen.

Togkategorien skal til enhver tid afspejle togets faktiske status.

Togkategorier som kan anvendes ved udarbejdelse af tjenestekøreplaner og toganmeldelser på Lemvigbanen er som følger:

PP	Persontog
PM	Materieltog
VP	Veterantog - persontog
VM	Veterantog - materieltog
G	Godstog
FX	Fakultative tog

1.1.1.2. Tognummer

Et tognummer skal entydigt identificere toget på hele dets kørestrækning.

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

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

igen, inden det er ankommet til sin endestation, skal det aflyses og tillyses som særtog.

Tognumre på Lemvigbanen anvendes i følgende serier:

- 150xxx = plantog uden mobilt ETCS-anlæg
- 152xxx = plantog med mobilt ETCS-anlæg
- 155xxx = ekstratog uden mobilt ETCS-anlæg
- 156xxx = ekstratog med mobilt ETCS-anlæg
- 157xxx = arbejds- og placeringskørsel efter SR § 71
- 158xxx = godstog
- 159xxx = fakultative tog

1.1.2. **Kørestrækning**

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

1.1.3. **Kører**

I det enkelte togs rubrik "kører" er:

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

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

Køredagene kan være forskellige på forskellige strækningsafsnit.

1.1.4. **Togart**

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

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

1.1.5. **Hastighed**

Her angives den hastighed, som jernbanevirksomheden har oplyst, at toget kan fremføres med. Den er sammen med banestrækningernes hastighed udgangspunkt for beregning af togets køreplan. Sker der ændringer, så toget ikke kan fremføres med den nødvendige hastighed, skal stationsbestyreren underrettes, jf. SR § 68.

1.1.6. **Køreplan**

1.1.6.1. **Ankomst, afgang**

Ankomst- og afgangstider angives i rubrik "Ank" henholdsvis "Afg".

På udgangsstationen angives kun afgangstid.

På øvrige togekspeditionssteder angives

- ankomst- og afgangstid, når toget er standsende

- afgangstid, når toget er gennemkørende

Skal toget kun standse, hvis der er passagerer at optage henholdsvis afsætte angives "X" i rubrik "Ank".

Skal toget kun standse, af driftsmæssige årsager (krydsning, overhaling, afventning af tilbagemelding eller blokafstand efter et forankørende tog, manglende mulighed for gennemkørsel eller lignende) angives ankomsttiden på stationer med U-signal i parentes.

1.1.6.2. **X-tog**

I rubrikken angiver et tognummer i parentes, at krydsning ikke finder sted alle togets køredage. Det krydsende togs køredage er da anført som en note nederst i togets kolonne.

Er det krydsende tog anført uden parentes, finder krydsningen sted alle togets køredage. Rubrikken anvendes endvidere til angivelse af, på hvilke stationer lokomotivføreren skal afgive ankomstmelding. Dette markeres med et "A".

1.1.7. **Bemærkninger**

Her anføres, hvis toget/kørslen skal fremføres og/eller ekspederes på særlige vilkår. Endvidere kan anføres oplysninger af orienterende art om togets kørsel eller ekspedition.

2. **Tjenestekøreplan**

I tjenestekøreplanen er optaget plantog og behovstog.

3. **Toganmeldelse**

3.1. **Generelt**

I toganmeldelsen for tillyste ekstratog samt arbejds- og placeringskørsel oplyses togets køreplan, eventuelt ved henvisning til foreliggende køreplaner, togets nummer og oplysning om formålet.

Til- og aflysning af tog kan kun ske mellem togfølgestationer.

3.2. **Togenes inddeling**

Hvis ikke andet er angivet, er tog opført på toganmeldelsen særtog.

Øvrige togtyper, jf. SR § 2 punkt 6., skal angives særskilt.

Et tog kan ikke under samme tognummer have forskellige togtyper.

3.3. **Formål/årsag**

Til oplysning om ekstratogs formål må betegnelsen:

- arbejdstog kun anvendes, når toget er arbejdstog jf. SR § 2 punkt 6.2.2.,

- snerydningstog kun anvendes, når toget er snerydningstog jf. SR § 2 punkt 6.2.3.

- prøvetog kun anvendes, når toget er prøvetog jf. SR § 2 punkt 6.2.4.

- hjælpetog kun anvendes, når toget er hjælpetog jf. SR § 2 punkt 6.3.

3.4. **Ophævelse**

3.4.1. **Generelt**

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

3.4.2. **Tillyste tog**

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

3.4.3. **Aflyste tog**

Samtlige tog, som var aflyst på en ophævet toganmeldelse, kører efter ophævelsen i deres oprindelige køreplan, forudsat at ophævelsen sker mindst tre driftsdøgn, før togene skal afgå fra deres udgangsstation.

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

Bremser

1. **Fejl ved bremsER eller styreledning under togfremførelse**

Ud over det i SR § 62 punkt 2. nævnte, gælder nedennævnte bestemmelser.

2. **Trykluftbremsen delvis brugbar. Togets videreførsel**

2.1. **Fejl ved trykluftbremsen på forreste køretøj**

2.1.1. **Indgreb i dødmandsanordningen**

Hvis lokomotivføreren på grund af en fejl i bremsesystemet må foretage indgreb, der kan have indvirkning på dødmandsanordningens funktioner, skal disse kontrolleres inden viderekørsel.

Hvis dødmandsanordningen ikke fungerer, skal der være to mand i førerrummet.

2.1.2. **Forreste køretøj uden automatisk trykluftbremse**

Toget må videreføres med højst 60 km/t.

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

Y-togsæt må videreføres med forsigtighed til næste station.

2.2. **Bageste køretøj uden automatisk trykluftbremse**

2.2.1. **Tilsluttet den gennemgående bremseledning**

Toget må videreføres med forsigtighed til næste station.

2.2.2. **Ikke tilsluttet den gennemgående bremseledning**

Toget må videreføres med forsigtighed til næste station.

Lokomotivføreren skal, inden kørslen genoptages, underrette stationsbestyreren, jf. instruks 3 punkt 3.3.

2.3. **Fejl, som alene kræver udskiftning af trykluftslange**

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

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

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

2.4. **Fejl, som kræver afholdelse af bremseprøve**

Toget må efter tilfredsstillende tæthedsprøve videreføres med forsigtighed til nærmeste station, hvor bremseprøve kan afholdes.

Lokomotivføreren skal, inden kørslen genoptages, underrette stationsbestyreren, jf. instruks 3 punkt 3.3.

3. **Y-tog. Fejl ved styreledning**

Når styreledningen mellem et togsæts enkelte køretøjer er uvirksom eller må afbrydes, må toget videreføres med forsigtighed til næste station.

Mobile togkontrolanlæg

1. **Almindelige bestemmelser**

Selvom strækningen ikke er udstyret med faste togkontrolanlæg, skal trækraftenheder der er udstyret med mobilt

- ATC-anlæg eller
- ETCS-anlæg og DK-STM,

fremføres med indkoblet togkontrolanlæg jf. SR § 2 punkt 4. og ATC-instruks afsnit 3.3.

2. **Kørsel med udkoblet mobilt togkontrolanlæg**

Hvis der opstår fejl under kørslen på det mobile togkontrolanlæg, skal det udkobles jf. SR § 68 punkt 4.1.2.

2.1. **Lokomotivførers forhold**

Lokomotivføreren skal underrette stationsbestyreren om udkoblingen og årsagen til dette.

2.1.1. **Plombebrud på ATC-omskifter**

Når plomben på ATC-omskifteren brydes på Midtjyske Jernbaners materiel, skal lokomotivføreren underrette værkstedet.

2.2. **Værkstedets forhold**

Værkstedet foretager genplombering.

Genplombering skal foretages hurtigst muligt indenfor værkstedets normale arbejdstid.

GSM-R strækingsradio

1. Almindelige bestemmelser

1.1. Definitioner

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

1.1.1. Særligt for GSM-R

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

1.2. Anvendelse

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

Radioen må ikke anvendes som mobiltelefon. GSM-R numre må ikke oplyses til offentligheden.

1.3. Formål

Radioen er det primære kommunikationsmiddel til

- sikkerhedsmeldinger, jf. SR § 32
- trafikinformation til togets lokomotivfører
- andre samtaler mellem stationsbestyrer og lokomotivføreren.

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

Sikkerhedsmeldinger har fortrinsret for øvrig anvendelse af radioen.

1.3.1. Identifikation

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

For eksempel:

Tog 150302 i Strande.

Tog 150306 mellem Ramme og Fåre.

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

1.3.2. **Alle-kald**

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



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

1.4. **Betjening**

For betjening af radioudstyret henvises til de relevante betjeningsforskrifter.

1.4.1. **Opkald fra tog og håndholdte GSM-R radioer**

Der er på hele strækningen lavet fast modtager af opkald fra tog og håndholdte GSM-R radioer således:

Opkaldsknap	Modtager
Primær 	TKC-Vest
Sekundær 	FC Lemvig

Nødopkald virker som normalt.

2. **Særlige bestemmelser for GSM-R**

2.1. **Registrering**

2.1.1. **Tog**

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

2.1.2. **Rangertræk og materiel under klargøring**

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

2.1.3. **Fejl under registrering**

Kan lokomotivføreren eller den, der klargør toget/rangertrækket, ikke registrere dette med det korrekte nummer, underrettes stationsbestyreren. Stationsbestyreren kan eventuelt tildele toget/rangertrækket et nyt nummer.

2.2. **Afregistrering**

2.2.1. **Tog og rangertræk**

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

2.2.2. **Fejl under afregistrering**

Kan lokomotivføreren eller den, der nedrigger toget/rangertrækket, ikke afregistrere dette, underrettes stationsbestyreren, der sørger for tvangsafregistrering med hjælp fra NOC.

2.3. **Tekstmeddelelser (SMS)**

Tekstmeddelelser må kun læses og afsendes når toget holder stille.

Følgende faste tekstmeddelelser kan benyttes:

Dansk F-bane

00 - Test

01 - Mangler signal for viderekørsel

02 - Ønsker samtale med LKI-vagt

03 - LKF forlader førerrum

04 - Koblingsproblemer

05 - Klar til afgang

06 - Manglende færdigmelding

07 - Nedsat hastighed

08 - Tidstab -indøvelse

09 - TGF - samtale ønskes

10 - LKF klar til at genoptage kørsel

11 - Telefonomstilling ønskes

12 - Tog dårligt kørende

Tekstmeddelelser må ikke anvendes til sikkerhedsmeldinger.

2.4. **Nødopkald**

En lokomotivfører, som modtager et nødopkald enten specifikt til toget eller til en gruppe af tog, skal straks nedsætte hastigheden til højst 60 km/t og køre med skærpet udkig, indtil yderligere forholdsordrer er modtaget fra stationsbestyreren.

3. **Uregelmæssigheder**

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

Stationsbestyreren skal straks underrettes om fejl på GSM-R radioen og oplyses om lokomotivførerens mobiltelefonnummer. Stationsbestyreren underretter i nødvendigt omfang Banedanmarks trafikleder.

4. **Logning af radiokommunikation**

Radiokommunikationen på strækningsradioen optages løbende på centralt loganlæg.

5. **Baneafdelings personale**

Baneafdelingens personale skal være udstyret med bærbar GSM-R radio eller mobiltelefon.

La

1. **La for Lemvigbanen**

La udsendes i forbindelse med hastighedsnedsættelser som ikke er optaget i TIB-MJBA Lemvigbanen, og andet om togenes kørsel, når det medfører afvigelser fra den normale drift med årsag i infrastrukturens tilstand jf. SR § 53.

La udsendes af Banedanmark.

2. **Gyldighedsperiode**

La udsendes dagligt gældende fra kl. 00.00 til kl. 24.00.

3. **Lokomotivførereens forhold**

Lokomotivføreren er selv ansvarlig for at være i besiddelse af en gyldig La, inden en kørsel påbegyndes.

4. **Rettelser til La**

Rettelser til La for udsendes fra toglederen som en særlig meddelelse "Rettelse til La".

5. **Indmeldelse af La**

La-forhold skal indmeldes til stationsbestyreren eller driftsvagten så tidligt som muligt. Absolut sidste frist for indmelding af forhold til optagelse i La er kl. 10.00, dagen før forholdet skal optages.

Driftsvagten skal tilsvarende indmelde La til Banedanmark senest kl. 11.00, dagen før forholdet skal optages.

Manglende kortslutning af sporisolationer

1. Generelt

Lokomotivføreren bør af hensyn til sporisolationernes rette funktion undgå at anvende sanding ved opbremsning indenfor stationsgrænsen.

2. Lokomotivførerens forhold

2.1. Sanding

Hvis der sandes umiddelbart inden togets standsning, skal toget efter standsningen (i direkte fortsættelse heraf) rykke to meter frem.

Når der er sandet indenfor stationsområdet, skal stationsbestyreren underrettes.

2.2. Vejrforhold

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

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

2.3. Ankomstmeldinger

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

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

3. Stationsbestyrerens forhold

Når stationsbestyreren modtager underretning om, at der er sandet indenfor stationsområdet, skal det ved efterfølgende tog kontrolleres, at sporisolationerne er virksomme.

Konstateres der uregelmæssigheder, herunder manglende besættelse, skal automatisk signalgivning straks bortkobles.

Lokomotivføreren skal underrettes om, at der skal gives ankomstmelding ved alle efterfølgende stationer.

Der må ikke gives afgangstilladelse til det banestykke, toget har befaret før der foreligger melding om, at toget er ankommet til en station, og den pågældende stations I-signal viser "Stop".

Den automatiske signalgivning må herefter ikke anvendes, før tilkaldt teknisk personale melder sporisolationerne i orden, eller stationsbestyreren vurderer, at der ikke længere er fare for manglende kortslutning.

Lemvig. Rangering

1. Almindelige bestemmelser

1.1. Gyldighedsområde

Denne instruks gælder for Lemvig station.

1.2. Stedbetjeningskontakter

Der er stedbetjeningskontakt ved alle centralbetjente sporskifter.

1.3. Hastighed

Højeste tilladte hastighed ved rangering er 25 km/t.

1.4. Akseltryk

Største tilladte akseltryk er 22,5 tons.

1.5. Centralaflåste sporskifter

1.6. Nøgleaflåste sporskifter

Sporskifte S10.

2. Regler for rangeringens gennemførelse

2.1. Områder omfattet af sikringsanlægget

2.1.1. Generelle forhold

Rangering foregår normalt ved stedbetjening af sporskifterne og signal "Signalet annulleret".

Områder omfattet af sikringsanlægget fremgår af plan 1.

2.1.2. Rangerlederens forhold

Rangerlederen skal straks underrette stationsbestyreren, når den aftalte rangering er afsluttet.

2.1.3. Stationsbestyrerens forhold

Stationsbestyreren indkobler stedbetjening efter anmodning fra rangerlederen.

Stationsbestyreren frakobler stedbetjeningen, når rangerlederen melder rangeringen afsluttet.

2.1.4. SR-mærke 17.13., "Stop for farepunkt"

Dværgsignal E gælder for kørsel fra spor 8 og 9 mod spor 3.

SR-mærke 17.13., "Stop for farepunkt" med teksten "Stop for Dv E" er opstillet.

3. **Rangering via sporforbindelsen mellem DV-signal J og sporskifte 102**

3.1. **Rangeringens mellem værksted og perron i spor 1**

3.1.1. **Aftaler forud for rangeringens påbegyndelse**

Rangerlederen anmoder stationsbestyreren om tilladelse til rangering med følgende melding:

"(Identifikation) ved værkstedet i Lemvig anmoder om tilladelse til at rangere fra dværgsignal J til perron i spor 1".

henholdsvis

"(Identifikation) i Lemvig spor 1 anmoder om tilladelse til at rangere fra spor 1 til værkstedet".

3.2. **Omrangering af materiel i værkstedssporene**

3.2.1. **Aftale forud for rangeringens påbegyndelse**

Rangerlederen anmoder stationsbestyreren om tilladelse til rangering med følgende melding:

"(Identifikation) ved værkstedet i Lemvig anmoder om tilladelse til at rangere fra dværgsignal J ud i spor 1 og tilbage til værkstedet".

3.3. **Stationsbestyrerens forhold**

Stationsbestyreren sikrer, at sporskifter og sporspærre er i rette stilling for den aftalte rangerbevægelse.

3.4. **Tilladelse til at påbegynde rangeringen**

Stationsbestyreren giver tilladelse til at påbegynde den aftalte rangering ved signal "Signalet annulleret" i dværgsignal J henholdsvis PU-signal H1.

3.5. **Rangeringens afslutning**

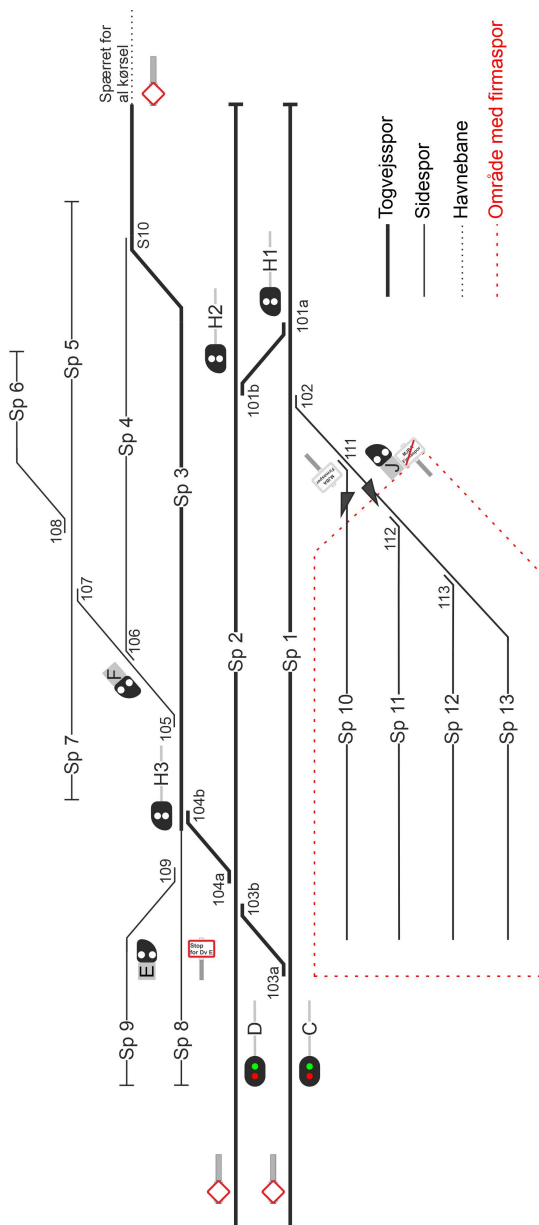
Rangerlederen melder rangeringen afsluttet med følgende melding:

"(Identifikation) ved værkstedet i Lemvig har afsluttet rangeringen".

henholdsvis

"(Identifikation) i spor 1 i Lemvig har afsluttet rangeringen"

Plan 1



Lemvig. Bestemmelser for kørsel på havnebanen

1. Almindelige bestemmelser

På grund af sporets tilstand, er der etableret sporspærring fra slut spor 3 og hele havnebanen.

Havnebanen er tilsluttet Lemvig station via spor 3.

SR-mærke 17.12., "Stop", dækker kørslen til havnebanen.

SR-mærke 17.10., "Rangergrænsen", dækker kørslen fra havnebanen.

1.1. Hastighed

Hastigheden på havnebanen må ikke overstige 10 km/t.

1.2. Akseltryk

Største tilladte akseltryk er 18,0 tons.

2. Kørsel på havnebanen

Kørslen foregår som rangering.

Der må kun være ét rangertræk på havnebanen.

Tilladelse til rangering gives af stationsbestyreren.

Såfremt rangertrækket ikke medgives en rangerleder, er lokomotivføreren rangerleder.

3. Bremsernes fordeling

Der skal være etableret gennemgående bremseledning og samtlige køretøjer skal have virksom trykluftbremse.

Inden rangeringen påbegyndes skal der afholdes bremseprøve, jf. bestemmelserne i SR.

Rønland. Rangering

1. Almindelige bestemmelser

1.1. Gyldighedsområde

Instruksen gælder for kørsel og rangering med tog og arbejdskøretøjer på Rønland samt til/fra FMC.

1.2. Stedbetjeningskontakter

Der er stedbetjeningskontakt ved sporskifte 101, 102 og 103a.

1.3. Hastighed

Højeste tilladte hastighed ved rangering er 25 km/t.

På FMC's sidespor dog højst 15 km/t (gældende fra spsk. 103a).

1.4. Akseltryk

Største tilladte akseltryk er 22,5 tons.

2. Regler for rangeringens gennemførelse

2.1. Generelle forhold

Rangering foregår ved stedbetjening og for signal "signalet annulleret".

2.2. Rangerlederens forhold

Rangerlederen kontakter stationsbestyreren inden rangeringen påbegyndes.

Rangerlederen skal straks underrette stationsbestyreren, når toget er ankommet på FMC og rangeringen er afsluttet.

Denne underretning er en garanti for, at færdigrangerede vogne er hensat afbremsede på FMC's sidespor bag porten, og at denne er lukket.

2.3. Stationsbestyrerens forhold

Stationsbestyreren indkobler stedbetjening efter anmodning fra rangerlederen.

Stationsbestyreren frakobler stedbetjeningen, når rangerlederen melder rangeringen afsluttet.

2.4. Rangering til og fra FMC

Til sikring af rangeringen over Thyborønvej, er der et manuelt betjent overkørselsanlæg med bomme. Der er betjeningskasse ved sporskifte 103a, samt ved porten.

Porten til FMC's område er elbetjent, og overkørselsanlægget kan kun igangsættes, når porten er åben. Et gult blinklys er tændt, når porten er åben.

Porten må kun være åben i forbindelse med passage.

På grund af sporenes krumning skal rangeringen på FMC altid ske med slækkede koblinger.

2.5. **Rangering på FMC's område**

Der må ikke rangeres samtidig med, at FMC foretager lokale vognplaceringer.

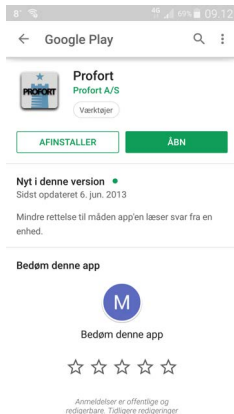
3. **Overkørsler**

Umiddelbart før rangering til eller fra FMC, tændes overkørslen for Thyborønvej ved at indtrykke knappen mærket "Tænding og ned" i betjeningskassen.

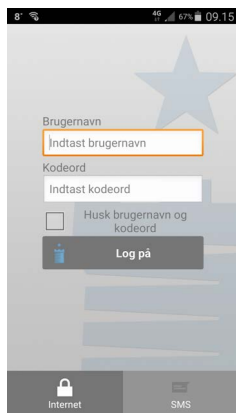
4. **Mobil app til betjening af overkørsel 85a N og port til FMC**

4.1. **Installation af app på mobil enhed**

Profort appen hentes via App-store eller Google Play.

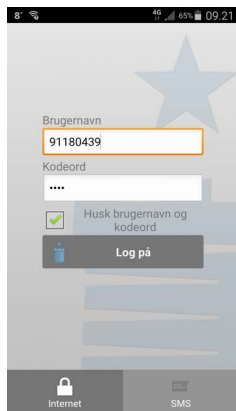


Efter at appen er installeret åbnes den.



Startbilledet udfyldes med det udleverede brugernavn og kodeord. På Android-enheder skal der vælges internet i bunden af billedet.

Husk at sætte flueben i "Husk brugernavn og kodeord".



Første gang der logges på appen, skal der trykkes på "Hent makroer" for at få adgang til de forskellige betjeningsmuligheder.



4.2. **Betjeningsvejledning af overkørsel 85a N og port til FMC**

Ved ankomst til FMC skal knap i betjeningsboks, placeret på relæskabet ved overkørsel 85a N, aktiveres.

Når knappen i relæskabet er aktiveret, lyser den blå. Det indikerer at anlægget nu er frigivet til fjernbetjening via den mobile app i 60 minutter.

Ved tryk på "ÅBEN PORT" på appen vil porten åbne og en gul lampe placeret på portstolpe vil blinke så længe porten kører. Når porten er åbnet helt og sikret vil gul lampe slukke og grøn lampe vil lyse konstant.

Ved tryk på "TÆND OVK." på appen kan nu betjenes og hvid lampe ved port vil blinke når overkørslen er tændt og sikret.

Overkørslen kan kun slukkes ved slukning via spor eller ved betjening af slukkeknop i B1/B2.

Ved tryk på "LUK PORT" på appen vil påbegynde lukning af porten samtidig med at grøn lampe vil slukke. Gul lampe blinker så længe porten kører. Når porten er helt lukket vil gul lampe slukke.

Thyborøn Havn. Rangering

1. Almindelige bestemmelser

1.1. Gyldighedsområde

Instruksen gælder for kørsel og rangering med tog og arbejsskøretøjer på Thyborøn Havn.

1.2. Stedbetjeningskontakter

Der er stedbetjeningskontakt ved sporskifte 102.
Stedbetjeningskontakten har ingen frigivningslampe.

1.3. Hastighed

Højeste tilladte hastighed ved rangering er 15 km/t.

1.4. Akseltryk

Største tilladte akseltryk er 22,5 tons.

2. Regler for rangeringens gennemførelse

2.1. Generelle forhold

Rangering foregår ved stedbetjening og for signal "signalet annulleret".

2.2. Manglende spormæssig dækning

Ved rangering fra pladsen sikres kørsel mod spor 1 alene ved Dv 01.

Ved rangering fra havnen sikres kørsel mod spor 1 alene ved Dv 02.

2.3. Rangerlederens forhold

Rangerlederen kontakter stationsbestyreren inden rangeringen påbegyndes.

Rangerlederen skal straks underrette stationsbestyreren, når rangeringen er afsluttet.

Denne underretning er en garanti for, at rangerlederen har sikret sig, at færdigrangerede vogne er hensat afbremsede indenfor mærke "frispor".

2.4. Stationsbestyrerens forhold

Stationsbestyreren indkobler stedbetjening efter anmodning fra rangerlederen.

Stationsbestyreren frakobler stedbetjeningen, når rangerlederen melder rangeringen afsluttet.

2.5. **Rangering på havnesporet**

På grund af sporenes krumning skal rangeringen på havnesporet altid ske med slækkede koblinger. Kørslen skal foregå med forsigtighed.

3. **Overkørsler**

Umiddelbart før rangering over Bredgade tændes overkørsel 88N ved at indtrykke knappen mærket "Tænding" i betjeningskassen.

Der er to betjeningskasser, én på hver side af vejen.

4. **Togs afgang fra Thyborøn Havn**

For at igangsætte signalgivning for udkørsel skal lokomotivføreren umiddelbart før afgang tænde overkørsel 87N fra betjeningskassen på perronen.