

Midtjyske Jernbaner



VI

Vejrlig instruks

Vemb - Thyborøn Havn

VI - MJBA Vejrlig instruks udgives af:

Midtjyske Jernbaner
Lemvig station
Banegårdsvej 2
7620 Lemvig
E-mail: keo@mjba.dk

VI - MJBA Vejrlig instruks udgives udelukkende som et elektronisk dokument.

Dette er et elektronisk dokument. 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.

Den enkelte medarbejders medie skal inden tjenestens begyndelse opdateres med det gyldige elektroniske dokument. Det elektroniske dokument forudsættes vist på et korrekt indstillet medie uden farvefejl.

Den gyldige elektroniske version kan altid findes på adressen

<http://www.mjba.dk/>

Indholdsfortegnelse

	Side
1.0.	Forord 5
1.1.	Beredskab 5
2.0	Vinterberedskab 8
2.1.	Snedisponeringsgruppen 8
2.2.	Trafikafvikling 8
3.0.	Meldinger 9
3.1.	Vejrmeldinger 9
3.2.	Snemeldinger 9
3.3.	Information 9
3.4.	Særlige lokaliteter 9
4.0.	Materiel 10
4.1.	Alle tog 10
4.2.	Y-togsmateriel 10
4.3.	MY og MX 10
4.4.	Arbejdskøretøjer 10
5.0.	Snerydningstog 11
5.1.	Sneplov S1 og S2 11
5.2.	Befordring i tog 12
5.3.	Rydning med sneplov 13
5.4.	Snepløjning 13
5.5.	Fastkørte tog 14
5.6.	Efter endt snepløjning 15
6.0.	Tekniske anlæg 16
6.1.	Signaler og overkørselsanlæg 16
6.2.	Sporskifter 16
6.3.	Sikkerhedsregler i forbindelse med arbejdet 16
7.0.	Snerydning og grusning på stationer 17
7.1.	Generelt 17
7.2.	Arbejdets udførelse 17

1.0. Forord

I forbindelse med etablering af et nyt sikkerhedsledelsessystem (SLS) hos MJBA i 2019, har nærværende instruks ændret navn fra "VI - Mjba Vinterinstruks" til "VI MJBA - Vejrlig Instruks".

"VI MJBA - Vejrlig Instruks" er blevet suppleret med instrukser for håndtering af andre former for vejrlig end snestorm, således at den omfatter følgende vejrlig:

- Snefald
- Snestorm
- Storm/orkan

1.1. Beredskab

Når der varsles snefald, snestorm eller storm/orkan vil det ofte være nødvendigt at træffe foranstaltninger i form af et aftalt beredskab.

Beredskabet etableres for at sikre regelmæssig drift, minimere begrænsninger i trafikafviklingen samt opretholde en høj jernbanesikkerhed.

Der opereres med to former for beredskab - et vinterberedskab, der gælder i vinterhalvåret samt et ændret beredskab, der kan etableres hele året.

1.1.1. Etablering af vinterberedskab

Almindeligt vinterberedskab er etableret permanent i tiden 1. november til 31. marts. Vinterberedskab skal håndtere situationer vedr. snefald og snestorm. Almindeligt vinterberedskab indebærer, at nedennævnte forhold er sikret senest den 31. oktober:

- snerydningsmateriellet er afprøvet
- sneplovene er efterset, prøvekørt og anbragt let tilgængeligt
- personale, herunder at plovførere er instrueret
- sporskiftevarmen er afprøvet og meldt driftsklar
- sporkost, skovl og skraber er placeret i togsæt og lokomotiv
- snerydningsplaner er udarbejdet/revideret
- aftaler med entreprenører er indgået.

Afsnit 2.0 til 7.0 indeholder nærmere instruktioner til vinterberedskabet

1.1.2. Etablering af ændret beredskab (hele året)

Tjenestegørende lokomotivfører skal altid vurdere vejr-situationen inden togfremførsel.

I vurderingen af vejr-situationen kan aktuelle vejr-meldinger fra DMI, TV MidtVest eller andre anvendes.

Såfremt der meldes over 20 m/s skal der foretages en søgning af oplysninger på vindhastighed i middelvind og i vindstød fra følgende vejrstationer:

- Heldum - www.vestvejr.dk (Vemb-banen)
- Thyborøn - www.hyde.dk (Thyborøn-banen)

Ud fra den aktuelle situation skal det vurderes, om togfremførsel kan ske uden fare for jernbanesikkerheden. I vurderingen kan indgå beslutning om, at der eventuelt kan køres med skærpet udvig eller om driften skal indstilles.

Ved vejr-meldinger, hvor der forventes vindhastighed over 25 m/s, eller når stationsbestyrer, lokomotivfører eller banevagt skønner behov herfor, varsles personalet i beredskabsteamet. Personalet i beredskabsteamet skal løbende overvåge vejr-situationen.

På hverdage inden for FC Lemvigs åbningstid vil beredskabsteamet bestå af følgende personale:

- Tjenestegørende lokomotivfører i samarbejde med tjenestegørende stationsbestyrer hos FC Lemvig samt en repræsentant fra ledelsen.
- Beredskabsteamet vurderer om yderligere personale skal indgå i beredskabet

På tidspunkter uden for FC Lemvigs åbningstid vil beredskabsteamet bestå af følgende personale:

- Tjenestegørende lokomotivfører i samarbejde med tjenestegørende FC-leder hos FC Hillerød
- FC-leder skaber kontakt til driftschef eller en anden fra chefgruppen, der sikrer at FC Lemvig om nødvendigt bemannes og at trafikstyringen overgår til FC Lemvig
- Beredskabsteamet vurderer om yderligere personale skal indgå i beredskabet

Tjenestegørende stationsbestyrer hos FC Lemvig skal inden weekender og helligdage søge oplysninger om vejrmeldinger for de kommende dage, indtil FC Lemvig igen er bemanded. Såfremt der varsles vindhastigheder over 25 m/s, skal stationsbestyreren aftale beredskab med en repræsentant fra ledelsen. Information om aftalt beredskab videregives til FC Hillerød ved overlevering samt til de lokomotivførere, der er sat på turlisten i den varslede periode.

Såfremt en storm kommer uanmeldt, er det altid tjenestegørende lokomotivfører, der skal igangsætte vurdering af vejr situationen samt afgive aktuelle informationer til tjenestegørende stationsbestyrer/FC-leder.

Beredskabets omfang ændres i takt med, at udviklingen i vejr situationen gør dette nødvendigt eller hensigtsmæssigt.

2.0. **Vinterberedskab**

2.1. **Snedisponeringsgruppen**

Med henblik på en koordineret indsats er der etableret en snedisponeringsgruppe. På hverdage inden for FC Lemvigs åbningstid vil snedisponeringsgruppen bestå af følgende personale:

- Tjenestegørende lokomotivfører i samarbejde med tjenestegørende stationsbestyrer hos FC Lemvig samt en repræsentant fra ledelsen.
- Snedisponeringsgruppen vurderer om yderligere personale skal indgå i beredskabet

På tidspunkter uden for FC Lemvigs åbningstid vil snedisponeringsgruppen bestå af følgende personale:

- Tjenestegørende lokomotivfører i samarbejde med tjenestegørende FC-leder hos FC Hillerød
- FC-leder skaber kontakt til driftschef eller en anden fra chefgruppen, der sikrer at FC Lemvig om nødvendigt bemandedes og at trafikstyringen overgår til FC Lemvig
- Snedisponeringsgruppen vurderer om yderligere personale skal indgå i beredskabet

Snedisponeringsgruppen er bemyndiget til at træffe de nødvendige aftaler og fastlægge retningslinier for trafikafviklingen under sneforhold.

Snedisponeringsgruppen vurderer således hvordan og hvornår en indsats skal iværksættes.

2.2. **Trafikafvikling**

Ved vedvarende kraftigt snefald med fygning, vil det i reglen være nyttigt at foretage større snekastningsarbejder.

I denne situation tilstræbes kun det gennemgående hovedspor ryddet. Trafikken kan så afvikles med pendulkørsel med faste stammer uden omstilling af sporskifter, Togenes forsyning skal dog sikres.

Under konstant snestorm, er det ikke sikkert, at driften kan opretholdes, men snerydningstog vil fortsat køre, hvis det er nødvendigt.

3.0. **Meldinger**

3.1. **Vejrmeldinger**

FC holder sig orienteret om vejr situationen gennem tjenestegørende lokomotivfører samt DMI eller andre relevante vejrmeldinger og iværksætter sammen med den øvrige snedisponeringsgruppe et beredskab tilpasset situationen.

3.2. **Snemeldinger**

3.2.1. **Lokomotivførers forhold**

Lokomotivføreren afgiver melding til FC om drivedannelse og disses omfang og placering i forhold til sporet, samt andre forhold som begynder at give problemer for trafikafviklingen.

Lokomotivføreren kan nedsætte togets hastighed efter eget skøn.

3.2.2. **Stationsbestyrers forhold**

Stationsbestyreren overleverer modtagne snemeldinger ved vagtskifte.

3.3. **Information**

FC sikrer, at relevant information videregives til interessenter jf. liste over kontakter, der forefindes hos FC.

Informationen skal målrettes MJBA's passagerer som oplyses om driftssituationen, når der er uregelmæssig drift. Information gives/opdateres endvidere på hjemmesiden og via Facebook.

3.4. **Særlige lokaliteter**

For banestrækningen Lemvig-Thyborøn gælder, at det skal sikres, at den aktuelle snesituation

- ved Pinholtvej

- ved udgravningen i Nejrup

kendes, inden snerydningstoget må passere.

4.0. Materiel**4.1. Alle tog**

Når der påregnes at ligge fast sne - f.eks. sne iblandet jord - selv i ringe højder, må der kun afsendes snerydningstog.

4.2. Y-togsmateriel

Y-togsmateriel må ikke afsendes såfremt sneens højde over skinneoverkant er over 30 cm. Der måles på jævnt lag og ikke i snedriver.

4.3. MY og MX

Der er ingen begrænsninger.

4.4. Arbejds køretøjer

Når der må påregnes at ligge sne i større højde end skinneoverkant og under snefygning og isbelægning på skinnerne, er der risiko for, at sporisolationerne ikke med sikkerhed kan kortsluttes.

Føreren af arbejds køretøjet skal underrette FC om dette.

Kørslen skal herefter ske som for arbejds køretøjer uden attest, jf. SR § 45 om direkte togvejseftersyn.

5.0. Snerydningstog

Regler for kørsel med snerydningstog fremgår af SR § 55 punkt 2.2.

Til snerydningstog anvendes MY eller MX som trækraft.

For **MY** gælder, at

- De otte indsugningsriste i vognsiden ved hoveddynamoen skal løftes af og afdækkes med plasticsække. Derefter skal indsugningsristene igen sættes på.
- Efter endt plovkørsel skal plasticafdækningen fjernes.
- Plombebrud på ATC (udkoblet togkontrolanlæg) skal rapporteres, jf. SIN-MJBA instruks 6.

For **MX** gælder, at klapper i vognsiden skal lukkes.

5.1. Sneplov S1 og S2

5.1.1. Beskrivelse

Sneplovens forende er forsynet med storplovsvær. Afstanden mellem underside af det buede plovsvær og overkant af skinne skal være mindst 100 mm.

Ploven har skrubremse på bagenden, hvor tillige forendens løse bastardkobling er anbragt. Forendens løse bremseledningskobling er anbragt i skab ved plovens forende.

Trækkrog findes i såvel for- som bagende. Trækkrogen i bagenden er forsynet med en koblingssikring som aftages, når lokomotivets kobling anbringes i krogen. Koblingssikringen sættes på igen for at forhindre selvafkobling.

Der er gennemgående luftledning, der dog kun er forsynet med normal kobling med ophæng og hane i bagenden, hvorimod forenden ender i en studs med aftagelig slutmuffe placeret under trækkrogen.

Ploven er forsynet med to hvide 24 v 75 w halogenlygter og to røde lygter med 75 v 40 w lamper anbragt på et stativ foran og oppe over plovsværret.

Lygterne tilsluttes lokomotivet med et specielt kabel, som er anbragt i sneplovens højre sideskab.

Sneplovene er forsynet med et ledningssystem med gule stik.

Lysset tændes på sneplovene, når man tænder for lyset i næserummet.

Der er hunstik i lokomotivernes næserum.

Hunstikkene i næserummet er forsynet med en kontakt, som bruges til at omskifte mellem rødt og hvidt lys.

Ledningerne skal gøres fast.

Sneplovens skabe er aflåst med hængelås. Nøglen er udleveret til baneteknikere..

På plovens bagside er anbragt en stålkasse, hvori der er anbragt skovle.

Ploven vejer ca. 50 ton, da der er anbragt cementblokke som ballast. Dette svarer til, at ploven har et akseltryk på ca. 12,5 ton.

5.1.2. **Tilsyn og klargøring**

Inden vinterperioden begynder skal sneplovene være eftersat og opsmurte.

Plovene skal kobles til et lokomotiv og belysningen skal tilkobles og afprøves.

Der skal foretages en kørsel med plovene koblet som et snerydningstog for at sikre, at sneplovene er klargjort korrekt.

I perioden 1. november til 31. marts er sneplovene normalt henstillet på Lemvig station på hver sit spor med plovskærene vendt bort fra hinanden. Plovene sikres med dobbelte hemske og skruebremse.

5.2. **Befordring i tog**

Sneplovene (der ikke har trykluftbremse) skal befordres parvis sammenkoblet, uanset at det i givet fald kun er den ene plov som skal repareres. Herved opnås, at sneplovene altid vender rigtigt, og at de er fuldt ud håndterbare i forbindelse med rangering.

Befordringen skal så vidt muligt ske med et særligt tillyst ekstratog, men sneplovene må også befordres bagest i et godstog med højst én bremsevogn bagpå. Også under rangering må der højst medgives en vogn bagpå (bremsevognen).

Ved befordring i tog skal lokomotivføreren underrettes om, at lokomotivets el-bremse ikke må benyttes.

Største tilladte befordringshastighed er 60 km/t.

Inden en sneplov skal befordres i tog, skal den underkastes et eftersyn, herunder at den særlige kobling mellem plovene er sikret med split og nagler.

Under rangering med eller mod sneplovene skal der udvises særlig forsigtighed, fordi der er risiko for at komme i klemme mellem sneplovene, når de vender plovspidserne mod hinanden.

5.3. **Rydning med sneplov**

5.3.1. **Plovfører**

Der skal være mindst én instrueret plovfører ombord.

En plovfører skal have fornødent kendskab til sneplovens tekniske indretning.

Plovføreren har ansvar for at sneplovene er korrekt udstyret og monteret, jf. instruktion af plovfører herunder at lokomotiverne - såvel MY som MX - bliver tilkoblet og rigget korrekt.

Under kørsel skal plovføreren kunne opnå radiokontakt med FC, som skal have situationsmeldinger om arbejdet.

5.4. **Snepløjning**

Ved snepløjning samt kørsel i forbindelse hermed kobles sneplovene til hver sin ende af lokomotivet og tilsluttes den gennemgående bremseledning.

Et snerydningstog skal ved fremførelse have tændt lysene på sneploven.

Højeste tilladte hastighed ved snerydning er 50 km/t.

Sneplovene må sænkes indtil 10 cm fra skinneoverkant (SO).

I usigtbart vejr - herunder fygning - skal plovføreren sørge for, at sneplovkørslen foregår med forsigtighed. Plovføreren kan anmode om, at kørslen midlertidigt indstilles.

Ved kørsel gennem perronspor samt ved passage af overkørsler skal hastigheden nedsættes, fordi der er meget stor kraft på den udkastede sne.

Et snerydningstog vil normal kunne rydde strækningen for 1-2 meter nogenlunde løs sne. Såfremt sneen ved en drives begyndelse er meget fast, kastes den til en passende højde. Meget skråliggende driver gøres vandrette i en passende højde ved delvis kastning. Ved

overkørsler, hvor sneen er fastkørt eller fasttrådt, skal sporareal og sporriller renses inden kørsel med snerydningstog.

Såfremt plovføreren ikke er underrettet om, hvilke driver der kan pløjes, skal der standses foran større driver for at undersøge disse. Efter samråd med lokomotivføreren tages bestemmelse om pløjningen.

Høje og lange driver, der ikke kan gennempløjes, skal - inden ploven benyttes - gennemkastes i bæltet af passende bredde på tværs af drivernes længderetning, således at der skaffes plads til den opløjede sne, hvorved sneplovens virkeevne forøges.

Det bør undgås, at sneploven kører fast i sneen, idet lokomotivet da ikke kan trække sneploven løs, før der er kastet sne omkring lokomotiv og sneplov.

Når en sneplov er drevet så langt frem i en snedrive som det er muligt, og derefter er trukket tilbage, må den - hvis sneen ved sneplovens tilbagetrækning er blevet sammentrykket og fast - først på ny føres frem i snedriften, når sneen i sporet er fuldstændig fjernet eller løst. Sneploven kan ellers køre op på den faste sne og afspore.

5.5. **Fastkørte tog**

Et fastkørt snerydningstog kan trækkes fri af et lokomotiv, som kobles bag på den bagud vendende plov. Den stive bastardkobling skal anvendes, og der skal etableres bremseledning mellem de to lokomotiver ved hjælp af den løse bremseledningskobling på den bagud vendende sneplov.

Det må under ingen omstændigheder forsøges - gennem den stive bastardkobling - at trykke et fastkørt snerydningstog igennem sneen ved hjælp af et skydelokomotiv op til bageste plov.

Bastardkobling på sneplove må kun bruges til at trække et Y-tog fri med. Man må ikke løsne koblingen mellem plov og lokomotiv for at "ruske" Y-toget fri.

Man må heller ikke med lokomotivet trykke et Y-tog gennem en snedrive. Det kan ødelægge både mellemkobling og sporrøkker og i værste fald afspore toget.

5.6. **Efter endt snepløjning**

Når snepløjning på en strækning er endt, skal plovføreren underrette FC om tilstanden på den pløjede strækning.

Efter snepløjningens afslutning skal plovføreren sikre, at sneplovene rengøres for sne og is hurtigst muligt. Mangelfuld rensning af sneplovens understel kan give anledning til afsporing og beskadigelse af sneploven under pløjning. Senere fjernelse af sne og is er besværligere og kan medføre at sneploven ikke er driftsklar i rette tid.

6.0. Tekniske anlæg

6.1. Signaler og overkørselsanlæg

Ved snefald og samtidig fygning kan det være nødvendigt at rense signalernes lanterner samt vejsignaler i overkørslerne for sne og is.

Af hensyn til sikring af et automatisk bomanlægs korrekte funktion, skal bommenes kontravægte holdes fri af sne og is.

Når det konstateres, at der er problemer med sporisolationernes rette funktion, skal den automatiske signalgivning bortkobles, jf. SIN-MJBA instruks 9.

6.1.1. Lokomotivførerens forhold

Lokomotivføreren skal være opmærksom på signalobservationen ved tilsneede signaler og sikre korrekt signalobservation ved kontakt til FC.

6.2. Sporskifter

På stationer med elektrisk sporskiftevarme sikrer FC, at sporskiftvarmen er tændt i relevant omfang. Lokomotivfører underretter FC ved behov. Ved varsling om sne bør sporskiftevarmen tændes 2-3 timer før påregnet snefald.

Når sporskiftevarmen er tændt skal sporskifterne omstilles med passende mellemrum for at sikre at begge sporskiftetunger opvarmes.

Ved stærkt snefald med fygning kan det ikke påregnes, at sporskiftevarmen kan sikre en korrekt omstilling af sporskiftet, og der skal derfor foretages en supplerende manuel fejning af sporskiftet.

Når sporskiftevarmen anvendes, vil der være behov for en hyppigere smøring af sporskifternes glidestole.

6.3. Sikkerhedsregler i forbindelse med arbejdet

Arbejdet med snerydning i sporet skal foretages som beskrevet i en jernbanesikkerhedsplan, eller fastsættes i en særlig instruktion, jf. SR § 73.

Vær opmærksom på, at sneen dæmper lyden af et kommende tog.

7.0. Snerydning og grusning på stationer

7.1. Generelt

Arbejdet udføres efter de i forvejen udarbejdede planer for snerydning af publikumsvendte arealer.

Endvidere foretages rydning af områder ved værkstederne.

Når der anvendes entreprenører til rydning, skal disse være instrueret i relation til jernbanesikkerhedsmæssige forhold.,

7.2. Arbejdets udførelse

Det skal sikres, at

- der tilvejebringes tilstrækkelig passage fra ventesale og perroner, hvor ind- og udstigning finder sted
- de for publikum bestemte lokaliteter er tilgængelige.

Ved snerydning af perroner må sneen ikke fejes ned i sporet.

Lokomotivfører har ansvaret for at meddele FC, såfremt der observeres behov for snerydning, saltning, grusning eller andet på perroner på strækningen. FC kontakter herefter banevagten.

