

Midtjyske Jernbaner



VR

Version 2
Gyldig fra 20-05-2023

VR-MJBA udgives af:

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

og gælder for alle, der gør tjeneste for Midtjyske Jernbaner A/S.

Gældende reglementer kan findes på www.mjba.dk

Midtjyske Jernbaners reglementer 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

Paragraf	Punkt	Forklaring
Alle	Alle	Ændring af afsnitsnumre, til ikke at indeholde §-nummer. Disse ændringer er ikke ændringsmarkeret. Der er også foretaget en del grammatiske rettelser gennem hele VR-MJBA, som er ændringsmarkeret men ikke er listet herunder.
1	1.	Ændring af teksten.
	2.	Ændring af overskrift.
	2.1.	Nyt punkt.
	2.2.	Nyt punkt.
2	1.	Ændring af teksten.
	Tidl. 1.1.	Slettet.
	Tidl. 1.2.	Slettet.
	Tidl. 1.3.	Slettet.
	Tidl. 1.4.	Slettet.
	Ny 1.1.	Nyt nummer. Var tidligere punkt 1.5.
	2.1.	Ændring af overskrift og tekst, for en mere logisk læsning.
	3.	Korrigerende af henvisninger.
	6.1.	Ændringer i listen. Personale fra infrastrukturforvalteren på tilsyn eller test af infrastruktur er tilføjet.
	7.1.	Korrigerende af henvisning.
3	-	Ændring af titel.
	1.	Ændring af tekst og punkttopstilling for en mere logisk læsning. Præcisering af at en togmekaniker kan foretage klargøring.
4	1.	Blanketter for Vemb instruks 31 og 32 er tilføjet. Ændring af teksten.
	1.2.	Ændring af teksten og korrigerende af henvisning.

Paragraf	Punkt	Forklaring
5	-	Ændring af titel.
7	2.1.	Ændring af teksten.
	2.4.	Ændring af teksten.
9	1.	Nyt afsnit. Præcisering af strækningsoversigt ETCS.
10	3.	Omskrivning af teksten for at stemme bedre overens med SR og ORF inkl. henvisninger hertil.
11	3.1.	Ombytning af afsnit for en mere logisk læsning.
15	1.	Præcisering af lyd giver.
	4.	Ændring af teksten.
17	1.	Korrigerende af henvisning.
	1.2.	Korrigerende af henvisning.
	3.	"Jernbanenødopkald" ændret til "nødopkald".
	4.	"Jernbanenødopkald" ændret til "nødopkald".
	5.	Ændring af teksten.
	7.	"Jernbanenødopkald" ændret til "nødopkald".
18	1.2.	Korrigerende af henvisning.
	2.	Præcisering af teksten, samt korrigerende af henvisning.
19	-	Ændring af titel.
20	1.	Ændring af teksten.
21	Alle	Ændring af "LA" til "La".
22	-	Ændring af titel.
-	-	Ændringshistorikken bagerst i reglementet er fjernet.

Indholdsfortegnelse

§ 1	Indledning	5
1.	Overordnede trafikale sikkerhedsregler	5
2.	Supplerende sikkerhedsregler	5
2.1.	Udgivet af Banedanmark	5
2.2.	Udgivet af MJBA	6
§ 2	Personaleforhold	7
1.	Infrastrukturkendskab	7
1.1.	Nyerhvervelse samt fornyelse af infrastrukturkendskab	7
2.	Personaleskifte	8
2.1.	Afløsningens indhold	8
3.	Indrapportering	8
3.1.	Alvorlige materielle fejl (sikkerhedsmæssig og driftsmæssig betydning)	9
3.2.	Alvorlige fejl eller forhold på infrastrukturen (sikkerhedsmæssig betydning)	9
3.3.	Forsinkelser over 2.59 min.	9
3.4.	Ændring i arbejdstid	9
4.	Pauselokaler	10
4.1.	Generelle regler vedr. ophold i MJBA's pauselokaler	10
5.	Lokomotivførere, der rejser som passager i MJBA's tog (pas)	10
6.	Ophold i førerrum	10
6.1.	Ophold i betjent førerrum	10
6.2.	Ophold i ubetjent førerrum	11
7.	Brug af mobiltelefon under kørsel og rangering	12
7.1.	Generelt	12
7.2.	Defekt togradio	12
§ 3	Sikker og klar til drift eller rangering	13
1.	Sikker og klar	13
2.	Klargøring og eftersyn af vogne	13
§ 4	Reglementer, udstyr og køreplaner	14
1.	Lokomotivførerens forhold	14
1.1.	Defekt tablet	15
1.2.	Defekt tjenestetelefon	16
1.3.	Køreplaner	16
2.	Driftsvagtens forhold	16

§ 5	Bremsebestemmelser og dødmandsanlæg.....	18
1.	Generelle bremsebestemmelser	18
2.	Dødmandsanlæg	18
2.1.	Procedure ved uvirksomt dødmandsanlæg	18
§ 6	Beregning og registrering af data til togkontrolanlæg	20
1.	Togdata	20
1.1.	Togets sammensætning (længde)	20
1.2.	Togets bremseprocent	20
1.3.	Materiellets højeste tilladte hastighed	20
1.4.	Tognummer	21
1.5.	Lokomotivfører ID	21
2.	Jernbanevirksomhedstogdata	21
2.1.	Mobiltelefonnummer (frivillig)	21
2.2.	Passagertogs sammensætning (frivillig)	21
2.3.	Profiloverskridelse (obligatorisk)	21
2.4.	Farligt gods (obligatorisk)	21
2.5.	Godstogs sammensætning (obligatorisk)	22
§ 7	Togenes standsning og igangsætning	23
1.	Generelt	23
1.1.	Togets igangsætning	23
1.2.	Togets standsning	23
2.	Toget standset forkert ved passagerudveksling	24
2.1.	Standset for tidligt i forhold til perron	24
2.2.	Kørt for langt, med døre delvist ved perron (mindst én dør udenfor)	24
2.3.	Kørt for langt, ingen døre ved perron	24
2.4.	Toget standset af lokomotivføreren eller togkontrolanlægget ved fare eller uregelmæssighed	25
§ 8	Enmandsbetjente tog og passagerforhold	26
1.	Enmandsbetjente tog	26
1.1.	Følgende strækninger kan betjenes med enmandsbetjente tog på op til to togsæt:	26
2.	Passagerforhold	26
2.1.	Belysning og varme i toget	26
2.2.	Passagerhenvendelser under kørsel	26
2.3.	Handikaphjælp	27
2.4.	Passagernødkald i toget	27
2.5.	Passagernødbremse aktiveret	28
2.6.	Glemte sager	28

§ 9	Sikring af kontakt mellem lokomotivfører og trafikleder/stationsbestyrer	29
1.	Almindelige bestemmelser	29
§ 10	Nedbrudt/fejlrant tog.....	30
1.	Generelt	30
2.	Procedure, hvis der opstår en fejl	30
3.	Værkstedsvagtens forhold	31
§ 11	Hjælpetog til nedbrudt/fejlrant tog	32
1.	Generelt	32
2.	Hjælpetog	32
3.	Kobling for bugsering af nedbrudt/fejlrant tog	32
3.1.	Bugsering med elektrisk sammenkobling	33
3.2.	Bugsering uden elektrisk sammenkobling	33
3.3.	Bugsering af defekt togsæt	34
§ 12	Lokomotivførerens forhold ved infrastrukturfejl	35
1.	Generelt	35
2.	Sporskifter	35
3.	Automatisk sikrede overkørsler	35
§ 13	Ledig.....	36
§ 14	Ledig.....	37
§ 15	Signaler på tog	38
1.	Generelt	38
2.	Tog uden virksomt kendingssignal (mindre end 2 virksomme frontlanterner)	38
2.1.	Kørsel i god sigtbarhed	38
2.2.	Kørsel i dårlig sigtbarhed	38
3.	Tog uden virksomt slutsignal (1 eller 2 uvirksomme slutlygter)	38
4.	Tog uden virksom lyd giver	39
§ 16	Ledig.....	40
§ 17	Ulykker og sikkerhedsmæssige hændelser	41
1.	Generelt	41
1.1.	Stands ulykken	41
1.2.	Underretning ved ulykker og sikkerhedsmæssige hændelser	41

2.	Kollision med ingen eller lille påvirkning af toget	42
3.	Kollision med stor påvirkning af toget	42
4.	Personpåkørsel eller kollision med køretøj med personer	43
5.	Nærvæd påkørsel/kollision	43
6.	Kollision med dyr	44
7.	Øvrige jernbaneulykker	44
8.	Melding om sikkerhedsmæssige hændelser - MOSH	45
9.	Afhjælpning	45
9.1.	Organisation	45
9.2.	Krisehjælp	45
§ 18	Tømning og evakuering af tog.....	46
1.	Generelt	46
1.1.	Definition af tømning	46
1.2.	Definition af evakuering	46
2.	Tømning af tog	47
3.	Aftalt evakuering	47
4.	Akut evakuering	47
5.	Færden ad sporet efter evakuering	48
§ 19	Miljø og arbejdsmiljø	49
1.	Generelt	49
2.	Tomgangskørsel	49
3.	Økonomikørsel	49
4.	Lækage af væsker fra toget	49
5.	Arbejdsmiljø i toget	50
§ 20	Trafikinformation.....	51
1.	Generelt	51
2.	Lokomotivførerens forhold	51
2.1.	Glatte perroner	51
3.	Driftsvagtens forhold	51
4.	Billetkontrollørens forhold	52
§ 21	Indmelding af La.....	53
1.	Generelt	53
§ 22	RMS-2000F fjernstyring.....	54
1.	Serverbytte	54

Indledning

1. Overordnede trafikale sikkerhedsregler

Grundreglerne for regulering af togtrafikken (de overordnede trafikale sikkerhedsregler) i Midtjyske Jernbaner A/S (herefter MJBA) er angivet i reglementerne benævnt "Sikkerhedsreglement af 1975" (SR) og "Operationelle regler for Fjernbane" (ORF). I takt med at Banedanmark udruller signalprogrammet, udfases SR, som erstattes af ORF.

SR vil efter udrulningen af signalprogrammet på Banedanmarks strækninger stadig være gældende for MJBA's egen infrastruktur.

Personale der ikke er uddannet i ORF, kan se bort fra direkte henvisninger til ORF.

2. Supplerende sikkerhedsregler

2.1. Udgivet af Banedanmark

- ATC-Instruks (togkontrolanlæg - SR)
- Lokale instruktioner (ORF)
- Betjeningsmanualer (ORF)
- UT-Instruks (instruks for usædvanlige transportere - SR/ORF)
- AML (fortegnelse over akselafstand, akseltryk, metervægt og læsseprofil – SR/ORF)
- TKR (togklargøringsreglement - SR)
- SIN-G (generelle sikkerhedsinstrukser - SR)
- SIN-L (lokale sikkerhedsinstrukser - SR)
- TIB-G (trafikale information om banestrækningen - SR)
- TIB-S (strækningsoversigt - SR)
- Strækningsoversigt ETCS (ORF)
- La (midlertidige trafikale forhold - SR)
- SR SSB (supplerende sikkerhedsbestemmelser - SR)
- ORF SSB (supplerende sikkerhedsbestemmelser - ORF)

2.2. **Udgivet af MJBA**

- SIN-MJBA (SR)
- TIB-MJBA (SR)
- VI-MJBA (SR)
- VR-MJBA (SR/ORF)
- SSB-MJBA (SR/ORF)

Personaleforhold

1. **Infrastrukturkendskab**

En lokomotivfører skal have infrastrukturkendskab til den infrastruktur, som vedkommende skal befare.

Infrastrukturkendskab fremgår af lokomotivførerens certifikat, som enten kan være hele strækninger eller enkelte stationer. Stationer kan derudover være opdelt i underområder, og vil typisk være områder der ikke er omfattet af sikringsanlæg.

Har en lokomotivfører ikke befaret en infrastruktur, som fremgår af vedkommendes lokomotivførercertifikat, i en periode på 12 måneder eller mere, skal vedkommende have fornyet sit infrastrukturkendskab for pågældende infrastruktur, hvis denne kompetence ønskes opretholdt. Alternativt skal angivelsen af infrastrukturen på vedkommendes lokomotivførercertifikat fjernes ved udstedelse af et nyt certifikat.

Driftsvagten er medansvarlig for, at den pågældende lokomotivfører på en rådighedsvagt ikke udfører dele af en vagt eller anden opgave, der ikke er dækket af den pågældende lokomotivførers infrastrukturkendskab (lokomotivførercertifikat).

1.1. **Nyerhvervelse samt fornyelse af infrastrukturkendskab**

Har en lokomotivfører ikke tidligere haft infrastrukturkendskab til en given infrastruktur, som vedkommende skal befare, skal der foretages en praktisk og teoretisk gennemgang af infrastrukturen først.

Fornyelse af infrastrukturkendskab skal ligeledes ske ved en praktisk og teoretisk gennemgang af infrastrukturen.

Lokomotivføreren skal observere den pågældende infrastruktur fra førerrummet i et tog eller arbejdskøretøj. Dette skal ske i begge køreretninger med en kørelærer. Infrastruktur, der ikke er omfattet af sikringsanlæg, kan desuden også gennemgås til fods.

I forbindelse med den praktiske gennemgang skal der besvares en række teoretiske spørgsmål omkring den pågældende infrastruktur jf. SIN-L, SIN-MJBA, strækningsoversigt ETCS eller lokalinstruks.

Herefter indsendes en erklæring til tjenestefordelingen, og lokomotivføreren opretholder, eller får påtegnet, den pågældende infrastruktur på sit lokomotivførercertifikat.

2. Personaleskifte

Afløsning på et tog skal så vidt muligt foregå mundtligt mellem den fratrædende og tiltrædende lokomotivfører.

Kan afløsningen ikke ske mundtligt, skal den ske skriftligt. Er der særlige tekniske eller betjeningsmæssige forhold ved toget, skal afløsningen ske mundtligt.

I forbindelse med parkering/henstilling og klargøring, hvor afløsning ikke kan ske mundtligt, skal den ske skriftligt, i det omfang der er behov for dette.

2.1. Afløsningens indhold

En afløsning skal indeholde:

- information om togets tekniske tilstand (fejl på materiellet noteres altid i fejlmeldebogen)
- endnu gældende skriftlige meddelelser
- hvilke procedurer, der evt. er udført i det førerrum, tiltrædende lokomotivfører skal benytte i henhold til betjeningsvejledningen for materiellet
- skriftlige meddelelser skal anbringes i det førerrum, hvorfra den tiltrædende lokomotivfører skal betjene toget.

3. Indrapportering

Lokomotivføreren skal indrapportere fejl, mangler og andre data under tjenesten. Følgende skal indrapporteres via mail, telefon eller fejlmeldebogen for materiellet:

- alvorlige materielle fejl (sikkerhedsmæssig og driftsmæssig betydning), jf. punkt 3.1.
- alvorlige fejl eller forhold på infrastrukturen (sikkerhedsmæssig betydning), jf. punkt 3.2.
- forsinkelser over 2.59 min., jf. punkt 3.3.
- ændring i arbejdstid, jf. punkt 3.4.
- ulykker og sikkerhedsmæssige hændelser, jf. § 17.

3.1. **Alvorlige materielle fejl (sikkerhedsmæssig og driftsmæssig betydning)**

- Trafiklederen/stationsbestyreren kontaktes og informeres om fejls betydning for kørslen
- værkstedsvagten kontaktes på telefon for hjælp til fejlretning
- driftsvagten kontaktes på telefon for hjælp til sikkerhedsmæssige spørgsmål samt for at informere om den driftsmæssige betydning af fejlen.

3.2. **Alvorlige fejl eller forhold på infrastrukturen (sikkerhedsmæssig betydning)**

- Trafiklederen/stationsbestyreren kontaktes og informeres om fejlen eller forholdet.

3.3. **Forsinkelser over 2.59 min.**

3.3.1. **Banedanmarks strækninger**

- Lokomotivføreren skal kontakte trafiklederen/stationsbestyreren om alle forsinkelser og deres årsag, da trafiklederen/stationsbestyreren ikke er forpligtet til at undersøge forsinkelser under fem minutter
- MJBA bliver normalt informeret om forsinkelser af Banedanmark via RDS-rapporter. I tilfælde af forsinkelser, som kan have indflydelse på disponeringen af togene, vil toglederen/netværkslederen informere driftsvagten
- lokomotivføreren kontakter driftsvagten og informerer om opståede forsinkelser, i tilfælde hvor der opstår uenighed mellem lokomotivføreren og trafiklederen/stationsbestyreren om årsagen til forsinkelsen. Denne information kan sendes via mail.

3.3.2. **MJBA's strækninger**

- Stationsbestyreren kontaktes om forsinkelser over fem minutter
- stationsbestyreren kontakter driftsvagten og informerer om forsinkelsen, hvis forsinkelsen får betydning for passagerernes viderebefordring.

3.4. **Ændring i arbejdstid**

- Overarbejde og ekstraarbejde aftales med driftsvagten
- ændring af vagter og fridage aftales med tjenestefordelerne på mail eller telefon.

4. **Pauselokaler**

Der findes pauselokaler for lokomotivførere og billetkontrollører på følgende lokaliteter:

- Lemvig
- Holstebro
- Vemb
- Skjern

Adgang til pauselokalerne kan fås med nøglebrik (Lemvig og Vemb) eller kode (Holstebro og Skjern).

4.1. **Generelle regler vedr. ophold i MJBA's pauselokaler**

Medarbejdere, der benytter pauselokalerne, skal rydde op og gøre rent efter sig, inden lokalet forlades.

Er man sidste person, der forlader lokalet, skal lokalet aflåses.

Fejl og mangler ved pauselokalerne indrapporteres til driftschefen.

5. **Lokomotivfører, der rejser som passager i MJBA's tog (pas)**

Når en lokomotivfører skal rejse (pas), skal denne altid melde sin tilstedeværelse i toget til den tjenestegørende lokomotivfører.

6. **Ophold i førerrum**

6.1. **Ophold i betjent førerrum**

Foruden den tjenestegørende lokomotivfører må følgende tage ophold i betjent førerrum under rangering og togdrift uden skriftlig tilladelse:

- lokomotivførerelever under indøvelse/uddannelse
- faglærere og lokomotivkørelærere fra MJBA
- personale fra MJBA's ledelse
- personer der skal virke som lods
- rangerpersonale, når deres ophold er krævet i forbindelse med kørsel på godsbaner, rangering på stationer eller tilsvarende forhold
- personer der på grund af fejl ved dødmandsanlægget skal tage ophold i betjent førerrum
- personer fra Trafikstyrelsen, Havarikommisionen, politiet mv. i forbindelse med deres myndighedsudøvelse

- togmekanikere fra MJBA som skal lokalisere/observere/overvåge en fejl på materiellet
- personale fra infrastrukturforvalteren ifm. tilsyn eller test af infrastrukturen.

Alle øvrige personer med behov for ophold i det betjente førerrum, skal have en skriftlig førerrumstilladelse fra MJBA.

Personer uden jernbanesikkerhedsuddannelse, skal være ledsaget af en MJBA-ansat person med en jernbanesikkerhedsuddannelse. Er lokomotivføreren uddannet kørelærer, behøves ingen ledsager.

Personer, der tager ophold i betjent førerrum, skal opgive navn, organisation og formål med opholdet til den tjenestegørende lokomotivfører samt efter forlangende fremvise legitimation og førerrumstilladelse. De skal desuden bære sin organisations uniform eller klasse 2 eller 3 sikkerhedsbeklædning med firmanavn.

De nævnte tilladelser gælder kun, hvis der efter den tjenestegørende lokomotivførers skøn er plads i førerrummet, og det vurderes sikkerhedsmæssigt forsvarligt. I tilfælde af manglende plads i betjent førerrum har personer fra Trafikstyrelsen, Havarikommissionen, politiet, jernbanevirksomhedens eller infrastrukturforvalterens jernbanesikkerhedsmæssige funktioner fortrinsret til ophold i førerrummet.

Jernbanesikkerhedsuddannet personale med observationspligt har det samme sikkerhedsmæssige ansvar som den tjenestegørende lokomotivfører mht. signalobservation af ydre signaler. Alle observationer af restriktive signaler skal, medmindre lokomotivføreren oplyser, at toget er fuldt overvåget af et togkontrolanlæg, repeteres med den tjenestegørende lokomotivfører.

Hvis der udføres tilstandsinspektion af infrastrukturen, skal det aftales med lokomotivføreren, at der ikke repeteres restriktive signaler.

Tjenestegørende billetkontrollører må kun kortvarigt tage ophold i betjent førerrum for at udveksle informationer om driftsmæssige forhold.

6.2. **Ophold i ubetjent førerrum**

Det ubetjente førerrum i toget er forbeholdt evt. tjenestegørende billetkontrollør. Når billetkontrolløren stiger på toget, skal lokomotivføreren underrettes.

En lokomotivfører eller billetkontrollør, der rejser som passager (pas), må tage ophold i ubetjent førerrum efter aftale med evt. tjenestegørende billetkontrollør og lokomotivføreren.

Personale fra MJBA iført sikkerhedsvest med firmanavn må tage ophold i ubetjent førerrum efter aftale med evt. tjenestegørende billetkontrollør og lokomotivføreren.

Service- og rengøringspersonale, MJBA-personale i civil og passagerer i øvrigt må ikke tage ophold i ubetjent førerrum.

7. **Brug af mobiltelefon under kørsel og rangering**

7.1. **Generelt**

Mobiltelefonen skal være sat på lydløs.

Lokomotivføreren/rangerlederen må kun kontrollere, om der har været opkald eller beskeder, samt besvare disse, når toget eller rangertrækket holder stille, og der ikke udføres øvrige sikkerhedsmæssige opgaver.

Alle andre, som tager ophold i det betjente førerrum, skal også have sat sin mobiltelefon på lydløs og må ikke besvare opkald imens.

Tekstbeskeder og lignende må besvares, når det ikke strider imod reglerne om ophold i betjent førerrum, jf. punkt 6.1.

7.2. **Defekt togradio**

Bliver togradioen defekt, så det bliver nødvendigt at benytte mobiltelefon i stedet for, skal der tændes for lyden på mobiltelefonen.

Herefter må mobiltelefonen kun bruges under kørslen, som var den en togradio. Al øvrig kommunikation må stadig kun finde sted, når toget holder stille.

Sikker og klar til drift eller rangering

1. Sikker og klar

Før et tog eller arbejdskøretøj er sikker og klar til drift (kørsel med tognummer) eller rangering, skal lokomotivføreren i betjent førerrum sikre, at:

- der er udført klargøring i henhold til betjeningsvejledningen for materiellet
- der er udført ibrugtagning af førerrum i henhold til betjeningsvejledningen for materiellet
- der er udført kontrol af betjeningsudstyr i henhold til betjeningsvejledningen for materiellet
- udført klargøring bekræftes ved kvittering på en klargørings seddel i førerrummet. Kvitteringen skal være under 24 timer gammel. Er der gået mere end 24 timer siden sidste kvittering, skal der udføres ny klargøring, inden toget er sikker og klar til drift eller rangering
- udløber klargøringen under drift, standses toget på næste station eller planmæssige standsningssted, og der udføres bremseprøve i henhold til betjeningsvejledningen for materiellet. En ny klargøring skal udføres snarest muligt herefter.

Registrerer lokomotivføreren fejl ved toget i forbindelse med klargøringen, skal trafiklederen/stationsbestyreren underrettes, hvis materiellet skal bruges til togekørsel. Herefter skal der træffes de nødvendige forholdsregler i samarbejde med driftsvagten og værkstedsvagten.

Klargøring kan foretages af en togmekaniker, hvis denne er uddannet til det.

Klargørings sedlen kasseres, når den udløber.

2. Klargøring og eftersyn af vogne

Ved befordring af vognmateriel på strækninger efter SR skal eftersyn, klargøring og afholdelse af bremseprøve ske efter bestemmelserne i TKR.

Reglementer, udstyr og køreplaner

1. Lokomotivførers forhold

Lokomotivførere med A- eller B-certifikat skal under tjeneste være forsynet med:

- SR/ORF*
- Betjeningsmanualer (ORF)*
- Lokalinstrukser (ORF)*
- Strækningsoversigt ETCS (ORF)*
- Blanketter for Driftsinstruks 1-7 (ORF)
- Blanketter for Vemb instruks 31 og 32 - gælder kun ved kørsel med Y-tog (ORF)
- SR Blanket S2 - Bremseseddel
- SR Blanket S3 - Notering af LA eller Rettelse til LA
- Køreplan (ORF)*
- Tjenestekøreplaner (SR)*
- Toganmeldelser (TA)*
- ATC Instruks*
- La*
- TKR (SR)*
- UT-Instruks (SR/ORF)*
- AML (SR/ORF)*
- SR/ORF SSB*
- VR-MJBA*
- TIB-MJBA*
- SIN-MJBA*
- VI-MJBA*
- SSB-MJBA*
- Driftscirkulære-MJBA*
- TIB-S og TIB-G (SR)*

- SIN-L og SIN-G (SR)*
- Betjeningsvejledningen for pågældende materieltype*
- Kupénøgle
- Sikkerhedsvest med firmanavn
- Funktionsdygtig tjenestetelefon og tablet
- EU-Licens
- Lokomotivførercertifikat

En lokomotivfører skal altid medbringe de reglementer udgivet af Banedanmark og MJBA, som er relevante jf. lokomotivførerens certifikat.

En lokomotivfører skal således kun medbringe de dokumenter, som er gældende for de specifikke lokationer, hvor denne er strækningkendt, betjeningsvejledningen for de materieltyper, som lokomotivføreren må fremføre, samt de sikkerhedsreglementer, som denne er uddannet i benyttelsen af.

De nævnte reglementer markeret med (*) skal medbringes i elektronisk form og være tilgængelige uden forbindelse til internettet på en tablet med en skærmstørrelse på min. 10 tommer. Printede udgaver er ikke gyldige.

Køreplaner, toganmeldelser og La er dog også gyldig i printet udgave.

Lokomotivføreren er selv ansvarlig for, at ovennævnte reglementer og køreplaner er opdaterede/gyldige og komplette.

Lokomotivføreren skal downloade og gemme ovennævnte reglementer og køreplaner lokalt på sin personlige tablet via SITRA-appen.

Banedanmarks sikkerhedsdokumenter kan også downloades og gemmes, via Banedanmarks apps for SR og OR, til lokomotivførerens personlige tablet.

Lokomotivføreren må kun bruge sin tablet til arbejdsrelaterede opgaver under kørsel.

1.1. Defekt tablet

I tilfælde af at lokomotivførerens tablet svigter, skal lokomotivføreren kontakte stationsbestyreren/trafiklederen og bede om:

- at få dikteret La, hvis denne ikke kan printes på anden vis
- at få dikteret øvrige forhold på strækningen, som afviger fra det normale.

Lokomotivføreren skal også kontakte driftsvagten og informere om den defekte tablet. Driftsvagten sørger derefter for at få udleveret en ny tablet til lokomotivføreren hurtigst muligt.

1.2. Defekt tjenestetelefon

I tilfælde af at lokomotivførerens tjenestetelefon svigter, kan togradioen bruges til almindelig telefonisk kontakt i stedet for. Her gælder de samme regler om brugen af telefon under kørsel stadig, jf. § 2 punkt 7.1.

Lokomotivføreren skal kontakte driftsvagten og underrette om den defekte tjenestetelefon. Driftsvagten foranlediger herefter, at der fremskaffes en ny telefon.

1.3. Køreplaner

Lokomotivføreren på et personførende tog må ikke afgang før de anførte tider i køreplanen fra stationer/standsningsteder med mulighed for passagerudveksling (afgangstid læses i hele minuttal). Ankomsttid skal så vidt mulig overholdes af hensyn til regularitet, krydsninger og tilsluttende tog- og busforbindelser.

Lokomotivføreren på et ikke-personførende tog må afvige fra køreplanen, hvis det på forhånd er aftalt med trafiklederen/stationsbestyreren.

Køreplanen udledes af:

- TKV (SR)
- Tjenestekøreplan Lemvigbanen (SR)
- Køreplan (ORF)

Ændringer eller tilføjelser til køreplanen (TA) udsendes til den pågældende lokomotivførers mødested, e-mail eller tablet.

2. Driftsvagtens forhold

Driftsvagten er ansvarlig for, at følgende er til rådighed for lokomotivføreren:

- opdaterede reglementer og køreplaner på SITRA
- toganmeldelser (TA) og andre køreplansændringer til den pågældende lokomotivførers e-mail, tablet eller mødested
- oplysninger om lokomotivførerens tjenesteindhold og togenes løb
- blanketter til brug under tjenesten
- reservetablet, som ligger i FC Lemvig.

Samarbejdspartnere til driftsvagten er:

- værkstedsvagten
- tjenestefordelerne
- beredskabsledelsen.

Bremsebestemmelser og dødmandsanlæg

1. Generelle bremsebestemmelser

- Den lokomotivfører, der foretager klargøring på toget, skal sikre og er ansvarlig for, at bremsene er fordelt som foreskrevet
- på togsæt med magnetskinnebremse (MG) skal disse så vidt muligt være indkoblet
- på togsæt skal der kun udstedes en bremseseddel, når der er fejl, der bevirker, at den normale bremseprocent ikke kan opnås. I dette tilfælde er det lokomotivføreren selv, der udsteder bremseseddel
- et tog i drift skal overholde minimumskravet for bremseprocent jf. SR/ORF
- et tog, der er parkeret, henstillet, eller hvor lokomotivføreren kortvarigt må forlade betjent førerrum, skal altid være afbremset med fjederbremse eller hemsko
- lokomotivføreren på et tog i drift eller rangering skal ved stilstand altid sikre sig, at toget er afbremset.

2. Dødmandsanlæg

Ved fejl på dødmandsanlægget eller ved udkobling af komponenter, der resulterer i, at dødmandsanlægget ikke virker, skal der være en ekstra person i førerrummet. Denne person skal være instrueret i at afbryde trækraften og afbremse toget, hvis lokomotivføreren får forfald.

2.1. Procedure ved uvirksomt dødmandsanlæg

- Lokomotivføreren finder en ekstra person, så vidt muligt en person med relation til jernbanen
- ekstrapersonen instrueres i at afbryde trækraften og afbremse toget
- lokomotivføreren udformer et dokument, hvorpå ekstrapersonen underskriver og erklærer at være bekendt med at afbryde trækraft og afbremse toget
- dokumentet skal indeholde navn og underskrift på ekstrapersonen
- dokumentet afleveres ved førstkommende lejlighed til driftschefen
- ekstrapersonen må ikke forlade førerrummet under kørslen med uvirksomt dødmandsanlæg.

Hvis ekstrapersonen i forvejen har materieluddannelse til det pågældende tog, kan instruktionen i afbrydelse af trækraft og afbremsning af toget undlades.

Beregning og registrering af data til togkontrolanlæg

1. Togdata

Lokomotivføreren skal forud for togets kørsel indtaste eller bekræfte data i togets mobile togkontrolanlæg.

Data til det mobile togkontrolanlæg er:

- togets sammensætning/længde
- togets bremseprocent
- togets højest tilladte hastighed
- tognummer
- lokomotivfører ID.

Det er lokomotivførerens ansvar at udlede, udregne og indtaste/bekræfte de korrekte togdata i togkontrolanlægget.

Ændres der i et togs bremsesammensætning og hastighed, skal trafiklederen/stationsbestyreren underrettes samt værkstedsvagten og driftsvagten.

1.1. Togets sammensætning (længde)

Data udlæses af betjeningsvejledningen for pågældende litra.

1.2. Togets bremseprocent

Data udlæses af betjeningsvejledningen for pågældende litra.

Ved ændringer i togets normale bremsesammensætning udregnes togets bremseprocent ud fra nedenstående formel:

$$\frac{\text{Bremsevægt} \times 100}{\text{Togvægt}} = \text{Bremseprocent}$$

Data for bremsevægt, togvægt og bremseart findes i betjeningsvejledningen for pågældende litra.

For togsæt skal der udstedes bremseseddel (S2), hvis togets bremsesammensætning ændres fra det normale.

1.3. Materiellets højest tilladte hastighed

Data udlæses af betjeningsvejledningen for pågældende litra.

1.4. Tognummer

Tognummer udlæses af tjenestekøreplanen eller TA.

1.5. Lokomotivfører ID

ID-nummer for den lokomotivfører, der skal føre toget under pågældende tognummer.

2. Jernbanevirksomhedstogdata

Driftschefen er ansvarlig for at indsende jernbanevirksomhedstogdata for plantog i forbindelse med aftalen med Banedanmark om tjenestekøreplanen.

Driftsvagten er ansvarlig for at indsende gældende jernbanevirksomhedstogdata til Banedanmark forud for togenes kørsel, hvis der sker ændringer til plantog samt ved tillysning af ekstratog.

Når Banedanmark har modtaget og bekræftet en ændring i jernbanevirksomhedstogdata fra driftsvagten, skal lokomotivføreren efterfølgende kontaktes og oplyses om ændringerne.

Jernbanevirksomhedstogdata er:

- mobiltelefonnummer på lokomotivføreren (frivillig)
- passagertogs sammensætning (frivillig)
- profiloverskridelse (obligatorisk)
- information om farligt gods (obligatorisk)
- godstogs sammensætning (obligatorisk).

2.1. Mobiltelefonnummer (frivillig)

Banedanmark skal på baggrund af tognummeret kunne få udleveret mobiltelefonnummeret på den pågældende lokomotivfører af driftsvagten.

2.2. Passagertogs sammensætning (frivillig)

Banedanmark skal på baggrund af tognummeret kunne få oplyst det pågældende togs sammensætning/længde af driftsvagten.

2.3. Profiloverskridelse (obligatorisk)

For togsæt skal værdien være = 0.

2.4. Farligt gods (obligatorisk)

For togsæt skal værdien være = 0.

2.5. **Godstogs sammensætning (obligatorisk)**

For togsæt skal værdien være = 0.

Togenes standsning og igangsætning

1. Generelt

Lokomotivføreren i et passagerførende tog skal altid sikre sig, at passagererne er underrettet om en planlagt standsning, hvor der kan foretages passagerudveksling jf. køreplanen.

Lokomotivføreren i et passagerførende tog må ikke frigive togets døre til åbning, medmindre toget er standset med alle døre ved en perron.

1.1. Togets igangsætning

Inden afgang fra et standsningssted skal lokomotivføreren sikre sig, at der foreligger en kørtilladelse, inden materiellets afgangprocedure igangsættes.

Lokomotivføreren skal desuden sikre sig, at ind- og udstigningen er tilendebragt, og at dørene er lukkede inden igangsætning. Så vidt det er muligt, bør lokomotivføreren supplere togets tekniske overvågning af dørene med en visuel kontrol af dørene efter en passagerudveksling.

1.2. Togets standsning

1.2.1. Standsning med passagerudveksling

- Lokomotivføreren skal standse toget ved perron og det standsningsmærke, der passer bedst med togets længde
- alle tog skal standse senest ved S-mærket, hvis der ikke findes andre standsningsmærker, og med alle frigivne døre ved perron
- er der ingen standsningsmærker, skal der standses ved perron, hvor det er mest hensigtsmæssigt i forhold til passagerudvekslingen og med alle frigivne døre ved perron.

1.2.2. Standsning uden passagerudveksling

- Lokomotivføreren skal standse toget senest ved S-mærket, kørtilladelsens eller togvejens endepunkt eller det endepunkt, der er vist i DMI'et (ETCS-stopmærke)
- er toget passagerførende, skal toget så vidt muligt undgå at standse ved perron
- ved standsning skal lokomotivføreren sikre sig, at toget er fri af eventuelle sporskifter og automatisk sikrede overkørsler.

2. **Toget standset forkert ved passagerudveksling**

2.1. **Standset for tidligt i forhold til perron**

- Har lokomotivføreren standset toget før et planlagt standsningssted, må dørene i toget ikke frigives til åbning
- lokomotivføreren skal informere passagererne om årsagen til standsningen
- kørslen må genoptages, når der foreligger en kørtilladelse, og det med sikkerhed kan konstateres, at ingen passagerer er på vej ud af eller ind i toget.

2.2. **Kørt for langt, med døre delvist ved perron (mindst én dør udenfor)**

- Er toget kørt for langt i forhold til perronen, må lokomotivføreren ikke frigive dørene
- lokomotivføreren skal informere passagererne om, at dørene ikke kan og ikke må åbnes
- lokomotivføreren kan anmode trafiklederen/stationsbestyreren om tilladelse til at føre toget tilbage, så alle døre er ved perron
- modtager lokomotivføreren tilladelse til at føre toget tilbage til perron, skal toget betjenes fra det forreste førerrum i køreretningen, hvor der indhentes ny kørtilladelse, hvis der køres på strækninger efter ORF. På strækninger, hvor der køres efter SR, kan stationsbestyreren give tilladelse til tilbagerykning
- hvis toget ikke føres tilbage til perron, skal lokomotivføreren manuelt ved de døre, der er ved perron, afvikle passagerudvekslingen ved hjælp af dørenes nødåbning.

2.3. **Kørt for langt, ingen døre ved perron**

- Er toget kørt for langt, og hvor ingen af dørene er ved perron, må lokomotivføreren ikke frigive dørene
- lokomotivføreren skal meddele passagererne via togets højttaleranlæg, at dørene ikke kan og ikke må åbnes
- lokomotivføreren skal anmode trafiklederen/stationsbestyreren om tilladelse til at føre toget tilbage til perron
- modtager lokomotivføreren tilladelse til at føre toget tilbage til perron, skal toget betjenes fra det forreste førerrum i køreretningen, hvor der indhentes ny kørtilladelse, hvis der køres på strækninger efter ORF. På

strækninger, hvor der køres efter SR, kan stationsbestyreren give tilladelse til tilbagerykning

- lokomotivføreren skal underrette passagererne, når dørene kan åbnes
- modtager lokomotivføreren ikke tilladelse til at føre toget tilbage til perron, fortsættes til næste station/standsningssted. De berørte passagerer betjenes efter aftale med driftsvagten.

2.4. **Toget standset af lokomotivføreren eller togkontrolanlægget ved fare eller uregelmæssighed**

- Er toget standset ifm. en fare eller uregelmæssighed, må lokomotivføreren ikke frigive dørene. Ved evt. behov for evakuering henvises til § 18 Evakuering af tog
- lokomotivføreren skal informere passagererne om årsagen til standsningen
- skal lokomotivføreren kortvarigt forlade toget i forbindelse med en uregelmæssighed, skal nødåbning af en dør bruges til ind- og udstigning. Passagererne skal orienteres om, at det ikke er tilladt at forlade toget
- kørslen må genoptages, hvis og når der foreligger en kørtilladelse, og der med sikkerhed kan konstateres, at ingen passagerer er på vej ud af eller ind i toget.
- kan en kørtilladelse ikke gives via togkontrolanlægget, signal eller afgangstilladelse, skal lokomotivføreren indhente en kørtilladelse jf. sikkerhedsreglerne for uregelmæssigheder, før kørslen må genoptages.

Enmandsbetjente tog og passagerforhold

1. Enmandsbetjente tog

Personførende tog må fremføres som enmandsbetjente (uden togfører), hvis lokomotivføreren fra førerpladsen kan sikre, at togets døre er under kontrol, og at alle dørene i toget er lukkede under kørsel.

1.1. Følgende strækninger kan betjenes med enmandsbetjente tog på op til to togsæt:

- Holstebro - Skjern
- Vemb - Thyborøn.

På ovennævnte strækninger er det tilladt at tilkoble ét togsæt. Er det ene togsæt aflåst, skal det altid køre bagerst i toget.

2. Passagerforhold

2.1. Belysning og varme i toget

Et passagerførende tog skal, af hensyn til passagerernes sikkerhed, så vidt muligt fremføres med mest mulig kupébelysning.

Opstår der fejl i togets belysning eller varmeanlæg, som er generende for passagerne, skal lokomotivføreren sikre, at værkstedsvagten underrettes hurtigst muligt. Fejlen noteres i fejlmeldebogen.

Er fejlen af en sådan karakter, at materiellet skal udskiftes, skal driftsvagten desuden underrettes.

2.2. Passagerhenvendelser under kørsel

Hvis der kommer en passagerhenvendelse til det betjente førerrum under kørsel, skal lokomotivføreren via togets højttaleranlæg underrette passageren om følgende:

"Af sikkerhedsmæssige årsager må al henvendelse til lokomotivføreren først ske, når toget holder stille."

Når toget holder stille, kan lokomotivføreren imødekomme en passagerhenvendelse i det omfang, det er muligt, under hensyntagen til at der ikke fjernes fokus fra det sikkerhedsmæssige arbejde.

2.3. Handikaphjælp

Hvis en passager har bestilt handikaphjælp på en station/et standsningssted eller i et tog, skal følgende følges:

- vedkommende, der arrangerer handikaphjælpen, eller vedkommende, der udfører handikaphjælpen, skal underrette den pågældende lokomotivfører om, på hvilken station handikaphjælpen skal udføres
- får handikaphjælpen driftsmæssige konsekvenser, skal trafiklederen/stationsbestyreren underrettes
- vedkommende, der udfører handikaphjælpen, skal sikre sig, at handikaphjælpen er forberedt ved den del af toget, som er egnet til handikappede
- lokomotivføreren skal inden igangsætning af toget have modtaget en melding fra vedkommende, der udfører handikaphjælpen, om at handikaphjælpen er afsluttet.

2.3.1. Lemvigbanen

Handikaphjælp skal som hovedregel bestilles hos MJBA senest 24 timer før, denne ønskes. Sker det, at der kommer en anmodning om handikaphjælp i toget, uden at denne er bestilt i forvejen, er det op til hver enkelt lokomotivfører eller billetkontrollør at vurdere, om den ønskede handikaphjælp kan imødekommes.

Ønskes handikaphjælp i weekenden, skal dette være bestilt inden fredag kl. 12.00.

2.3.2. Holstebro - Skjern

Handikaphjælp skal bestilles hos DSB Handikapservice senest 12 timer før, denne ønskes. Der ydes handikapservice i Holstebro, Vemb, Ringkøbing og Skjern.

2.4. Passagernødkald i toget

Kommer der et nødkald fra et af togets nødkaldeanlæg, skal lokomotivføreren eller evt. billetkontrolløren ved førstkommande lejlighed undersøge årsagen til nødkaldet. Er der tale om en nødsituation, og der er brug for hjælp, skal lokomotivføreren eller billetkontrolløren:

- så vidt muligt selv ringe 1-1-2. Lokomotivføreren og billetkontrolløren kan bedre svare på de spørgsmål, som alarmcentralen måtte stille vedr. en evt. tilskadekommet passager
- underrette trafiklederen/stationsbestyreren

- evt. tilkalde den nødvendige hjælp via trafiklederen/stationsbestyreren
- underrette driftsvagten.

2.5. **Passagernødbremse aktiveret**

Bliver passagernødbremsen i toget udløst, skal lokomotivføreren:

- underrette trafiklederen/stationsbestyreren om, at toget er standset pga. en udløst passagernødbremse
- finde det nødbremsegreb, der er udløst, og undersøge årsagen
- er der behov for hjælp, skal lokomotivføreren eller billetkontrolløren så vidt muligt selv ringe 1-1-2. De kan bedre svare på de spørgsmål, som alarmcentralen måtte stille vedr. en evt. tilskadekommet passager. Er hjælpen i forvejen tilkaldt, skal trafiklederen/stationsbestyreren underrettes
- efter tilladelse fra trafiklederen/stationsbestyreren evt. føre toget til et sted, hvor den nødvendige hjælp kan imødekommes
- underrette driftsvagten.

Er passagernødbremsen udløst, og der efter lokomotivførerens vurdering ikke er tale om en nødsituation, skal lokomotivføreren så vidt muligt søge at notere navn og adresse på den person, der har udløst nødbremsen.

Tidspunkt og tognummer sammen med navn og adresse på vedkommende skal i så fald indrapporteres via mail til driftschefen.

2.6. **Glemte sager**

Glemte sager afleveres snarest i FC Lemvig eller pauselokalet i Vemb.

Hvis der er tale om særlige genstande, f.eks. våben eller lign., skal lokomotivføreren sikre, at politiet underrettes, evt. via driftsvagten.

Underretter lokomotivføreren selv politiet, skal driftsvagten efterfølgende underrettes.

Sikring af kontakt mellem lokomotivførere og trafikleder/stationsbestyrer

1. Almindelige bestemmelser

I tilfælde af at trafiklederen/stationsbestyreren ikke kan etablere kontakt til lokomotivføreren via togradioen, kan den pågældende lokomotivførers mobiltelefonnummer rekvireres på følgende måde:

- Trafiklederen/stationsbestyreren kontakter driftsvagten via telefon, evt. gennem toglederen/netværkslederen
- Driftsvagten kan ud fra tognummeret oplyse den pågældende lokomotivførers mobiltelefonnummer.

MJBA's driftsvagt er bemandet døgnets 24 timer.

Kan lokomotivføreren på et tog ikke etablere kontakt til trafiklederen/stationsbestyreren via togradioen, skal lokomotivføreren hurtigst muligt kontakte trafiklederen/stationsbestyreren på sin tjenestetefon og oplyse sit mobiltelefonnummer.

Telefonnummeret til pågældende trafikleder/stationsbestyrer kan udledes af TIB-S (SR), TIB-MJBA (SR) eller Strækningsoversigt ETCS (ORF).

Tog med defekt togradio skal indrapporteres til værkstedsvagten og repareres hurtigst muligt.

Nedbrudt/fejlrant tog

1. Generelt

Et tog er nedbrudt/fejlrant, når lokomotivføreren har afgjort, at toget ikke kan flyttes, eller trafiklederen/stationsbestyreren erklærer toget nedbrudt/fejlrant af driftsmæssige årsager.

Hvis der opstår fejl under kørsel eller rangering, skal lokomotivføreren forsøge at rette fejlen og ud fra fejllens omfang vurdere, om toget kan:

- fortsætte i normal drift eller
- fortsætte i drift med restriktioner eller
- meldes nedbrudt/fejlrant og skal flyttes med hjælpetog.

2. Procedure, hvis der opstår en fejl

- Fejlen vurderes ud fra togets kørsel og fejlmeldinger på førerbordet.
- Har fejlen ingen betydning for sikkerheden i toget eller driften, kan der fortsættes til en station/et standsningssted, hvor fejlen kan forsøges rettet.
- Betyder fejlen, at toget kan fortsætte, men med restriktioner, kontaktes trafiklederen/stationsbestyreren, som informeres om betydningen af fejlen.
- Betyder fejlen, at toget standser eller må standses, kontaktes trafiklederen/stationsbestyreren, som informeres om fejllens omfang, og hvor lang tid det cirka vil tage at undersøge eller rette fejlen.
- Har fejlen tilknytning til togkontrolanlægget, rigges førerbordet ned og op igen for fejlretning jf. reglerne herom i SR/ORF.
- Driftsvagten kontaktes og oplyses om fejlsituationen.
- Værkstedsvagten kontaktes for hjælp til fejlretning.
- Trafiklederen/stationsbestyreren informeres om, i hvilket omfang toget kan fortsætte, eller om der skal rekvireres hjælpetog, efter lokomotivføreren har fået overblik over fejlen.
- Fejlen noteres i fejlmeldebogen, hvis værkstedet efterfølgende skal kigge på fejlen.
- Når fejlen på toget undersøges og forsøges rettet, skal lokomotivføreren være fokuseret på, om fejlen påvirker sikkerheden i toget og evt. kræver udkobling af togkontrolanlægget.

3. **Værkstedsvagtens forhold**

Værkstedsvagten vurderer i samråd med driftsvagten, om det er sikkerhedsmæssigt forsvarligt at lade materiellet fortsætte kørslen.

Bliver det nødvendigt at arbejde på/ved toget andre steder end på værkstedet, skal det sikres, at arbejdet kan foregå uden fare.

I områder omfattet af SR forholdes som beskrevet i SR § 33 punkt 2.

I områder omfattet af ORF forholdes som beskrevet i ORF proceduren Hændelser. Personale anmoder om et trafiklederbeskyttet område. Værkstedsvagten kan evt. bede lokomotivføreren om at anmode om et trafiklederbeskyttet område.

Hjælpetog til nedbrudt/fejlamt tog

1. Generelt

Når lokomotivføreren på et nedbrudt/fejlamt tog har aftalt med trafiklederen/stationsbestyreren, at der skal rekvireres et hjælpetog, skal lokomotivføreren forberede det nedbrudte/fejlamte tog til kobling med hjælpetoget.

En lokomotivfører kan blive anmodet om at være hjælpetog for et nedbrudt/fejlamt tog. Lokomotivføreren skal forberede hjælpetoget til kobling og kørsel efter kobling med det nedbrudte/fejlamte tog.

Hvis der er forhold, som gør, at passagererne ikke må blive i det nedbrudte/fejlamte tog, og toget befinder sig mellem to stationer/standsningsteder, flyttes passagererne over i hjælpetoget på førstkommande station/standsningsted.

Passagererne i henholdsvis det nedbrudte/fejlamte tog og hjælpetoget skal så vidt muligt holdes godt underrettet om situationen.

Passagerernes situation skal så vidt muligt afhjælpes i samarbejde med driftsvagten.

Lokomotivførerne på både det nedbrudte/fejlamte tog og hjælpetoget skal under enhver situation have fokus på passagerernes sikkerhed og sikre, at der ikke opstår faresituationer.

2. Hjælpetog

Lokomotivføreren på hjælpetoget og trafiklederen/stationsbestyreren skal forinden hjælpetogets kørsel til det nedbrudte/fejlamte tog have modtaget oplysninger om:

- hvilken tilstand det nedbrudte/fejlamte tog er i
- om det nedbrudte/fejlamte togs materieltype er kompatibelt med hjælpetogets materieltype
- hvilken måde det nedbrudte/fejlamte tog kan forventes koblet på.

3. Kobling for bugsering af nedbrudt/fejlamt tog

Et nedbrudt/fejlamt tog kan kobles på følgende måder, jf. betjeningsvejledningen for det pågældende materiel:

- **med elektrisk sammenkobling:** Det nedbrudte/fejlamte tog kan efter sammenkobling med hjælpetoget fortsætte i normal drift med egen strømforsyning eller

- **uden elektrisk sammenkobling:** Det nedbrudte/fejllramte tog er efter sammenkobling med hjælpetoget kun udstyret med automatisk virksom bremse eller

- **defekt togsæt:** Hjælpetoget har efter sammenkobling med det nedbrudte/fejllramte tog ikke kontrol over bremsene på det nedbrudte/fejllramte tog, eller det nedbrudte/fejllramte togs bremses er uvirksomme.

Trafiklederen/stationsbestyreren skal underrettes om, på hvilken af ovenstående måder det nedbrudte/fejllramte tog kan kobles.

3.1. **Bugsering med elektrisk sammenkobling**

Forudsætter materiel af samme type.

Denne forberedelse foretages evt. i samarbejde med værkstedsvagten eller anden lokomotivfører.

3.1.1. **Nedbrudt/fejllramt tog**

Toget forberedes og kobles som ved normal tilkobling i henhold til betjeningsvejledningen for materiellet.

3.1.2. **Hjælpetog**

Toget forberedes og kobles som ved normal tilkobling i henhold til betjeningsvejledningen for materiellet.

Efter kobling gøres toget sikker og klar i henhold til § 3.

Trafiklederen/stationsbestyreren underrettes om togets status, og der indhentes en kørtilladelse.

3.2. **Bugsering uden elektrisk sammenkobling**

Denne forberedelse foretages evt. i samarbejde med værkstedsvagten eller anden lokomotivfører.

3.2.1. **Nedbrudt/fejllramt tog**

Toget forberedes og kobles kun mekanisk med intakt bremsestyring i henhold til betjeningsvejledningen for materiellet evt. med nødkobling.

3.2.2. **Hjælpetog**

Toget forberedes og kobles kun mekanisk med intakt bremsestyring i henhold til betjeningsvejledningen for materiellet.

Efter kobling gøres toget sikker og klar i henhold til § 3.

Trafiklederen/stationsbestyreren underrettes om togets status, og der indhentes kørtilladelse.

3.3. **Bugsering af defekt togsæt**

Denne forberedelse foretages evt. i samarbejde med værkstedsvagten eller anden lokomotivfører.

3.3.1. **Nedbrudt/fejllramt tog**

Det nedbrudte/fejllramte tog forberedes og kobles kun mekanisk evt. med nødkobling.

På næste station/standsingssted med vigespor skal det nedbrudte/fejllramte tog så vidt muligt afkobles og forsøges fejlrettet af teknisk personale, inden det evt. bugseres videre. Dette kan undlades, hvis det allerede er konstateret, at toget ikke kan fejlrettes på stedet.

3.3.2. **Hjælpetog**

Hjælpetoget forberedes og kobles kun mekanisk evt. med nødkobling.

Efter kobling gøres hjælpetoget sikker og klar i henhold til § 3.

Trafiklederen/stationsbestyreren underrettes om togets status, og der indhentes kørtilladelse.

Det nedbrudte/fejllramte tog bugseres med max. 40 km/t til næste station, hvis det ikke er tilkoblet gennemgående bremseledning.

På næste station/standsingssted skal det nedbrudte/fejllramte tog så vidt muligt afkobles og forsøges fejlrettet af teknisk personale, inden det evt. bugseres videre. Dette kan undlades, hvis det allerede er konstateret, at toget ikke kan fejlrettes på stedet.

Lokomotivførers forhold ved infrastrukturfejl

1. **Generelt**

Lokomotivføreren kan i visse tilfælde blive anmodet om at udføre opgaver i forbindelse med infrastrukturfejl.

2. **Sporskifter**

Trafiklederen/stationsbestyreren kan anmode lokomotivføreren om at aflåse et sporskifte med låsebolt. Lokomotivføreren skal derefter pålægge låsebolt på det anviste sporskifte i henhold til SR/ORF.

3. **Automatisk sikrede overkørsler**

I tilfælde af uorden i en automatisk sikret overkørsel skal lokomotivføreren evt. betjene overkørslen manuelt. Overkørslen skal betjenes i henhold til:

- Overkørsler og deres betjening (ORF-manual)
- SIN-G (SR)
- SIN-MJBA (SR).

Ledig

Ledig

Signaler på tog

1. **Generelt**

Signaler på tog omfatter togets kendingssignal, slutsignal og lyd giver (tyfon/føjte). El-horn betragtes ikke som en lyd giver.

Reglerne i denne paragraf er et supplement til reglerne omhandlende kendingssignal/slutsignal og lyd giver i SR/ORF.

2. **Tog uden virksomt kendingssignal (mindre end 2 virksomme frontlanterner)**

Tog uden virksomt kendingssignal må ikke afgang fra udgangsstationen.

Hvis togets kendingssignal bliver uvirksomt under kørslen, skal toget fremføres som beskrevet i SR/ORF med højst 40 km/t.

Lokomotivføreren skal underrette trafiklederen/stationsbestyreren samt driftsvagten og værkstedsvagten.

2.1. **Kørsel i god sigtbarhed**

Fremføres toget i dagslys og vejr med god sigtbarhed, må toget fortsætte med højst 40 km/t til endestationen. Under kørslen skal lokomotivføreren være særligt opmærksom ved passage af overkørsler, stationer/standsningsteder og lign. samt advare ved hjælp af togets lyd giver.

Efter ankomst til endestationen må toget ikke længere fremføres uden virksomt kendingssignal.

2.2. **Kørsel i dårlig sigtbarhed**

Fremføres toget i mørke eller vejr med dårlig sigtbarhed, må kørslen fortsætte med højst 25 km/t til næste station/standsningsted med vigespor. Under kørslen skal lokomotivføreren være særligt opmærksom ved passage af overkørsler, perroner og lign., samt advare ved hjælp af togets lyd giver.

Efter ankomst til næste station/standsningsted med vigespor må toget ikke længere fremføres uden virksomt kendingssignal.

3. **Tog uden virksomt slutsignal (1 eller 2 uvirksomme slutlygter)**

Hvis togets slutsignal bliver uvirksomt, skal lokomotivføreren underrette trafiklederen/stationsbestyreren samt værkstedsvagten.

Er toget udstyret med en nødandordning for slutsignalet, skal denne så vidt muligt forsøges aktiveret.

Kan lokomotivføreren ikke etablere et slutsignal, skal der indhentes tilladelse fra trafiklederen/stationsbestyreren, inden kørslen må fortsætte.

Fejl på togets slutsignaler reparerer hurtigst muligt.

4. **Tog uden virksom lyd giver**

Tog uden virksom lyd giver skal fremføres efter reglerne i SR/ORF med højst 40 km/t.

Hvis et tog uden virksom lyd giver skal passere en overkørsel eller perronovergang, hvor lydsignal "Giv agt" skal anvendes, skal lokomotivføreren standse toget og orientere sig grundigt, inden stedet passeres.

Lokomotivføreren i et tog uden virksom lyd giver skal være særlig opmærksom de steder, hvor personer færdes i eller ved sporet.

Hvis toget er udstyret med en flertonet lyd giver, betragtes lyd giveren som virksom, hvis blot én af tonerne virker.

Fejl på togets lyd givere skal meldes til værkstedsvagten og reparerer hurtigst muligt.

Ledig

Ulykker og sikkerhedsmæssige hændelser

1. Generelt

En kollision er, når toget har været i kontakt med en udefrakommende genstand under kørsel.

Når et tog kolliderer med en genstand, er der forskellige procedurer, der skal følges. Der skelnes mellem, hvad der påkøres/kollideres med, og påvirkningen af toget:

- kollision med ingen eller lille påvirkning af toget (ingen sikkerhedsmæssig påvirkning), se punkt 2.
- kollision med stor påvirkning af toget (risiko for sikkerhedsmæssig påvirkning), se punkt 3.
- påkørsel af personer eller kollision med køretøj med personer, se punkt 4.

1.1. Stands ulykken

Efter en kollision/påkørsel eller ved enhver anden ulykke er lokomotivføreren ansvarlig for at standse ulykken og derved forhindre, at den udvikler sig, ved at:

- sikre toget mod at komme i bevægelse
- overveje, hvorvidt motorer skal standses, under hensyntagen til passagererne i toget, hvis det medfører slukning af varme og lys
- er der tale om en personpåkørsel, skal motorerne standses af hensyn til sikkerheden for den påkørte, i tilfælde af at vedkommende ligger under toget
- slukke ETCS-udstyret, så antennen under toget slukkes og derved ikke udsender skadelige radiobølger til yderligere fare for personer under toget.

1.2. Underretning ved ulykker og sikkerhedsmæssige hændelser

- Trafiklederen/stationsbestyreren kontaktes og informeres om hændelsen, jf. SR/ORF
- driftsvagten kontaktes på telefon og informeres om hændelsen
- driftsvagten kontakter herefter beredskabsledelsen, hvis der er tale om en ulykke
- der laves en MOSH, jf. punkt 8.

Telefonnummeret på de instanser, der skal kontaktes på telefon, står oplyst i Bilag-04-03-04 Beredskabsplan MJBA på SLS.

2. **Kollision med ingen eller lille påvirkning af toget**

Hvis toget kolliderer med en genstand, hvor lokomotivføreren umiddelbart vurderer, at der ikke er sket væsentlig skade eller sikkerhedsmæssig påvirkning af toget, kan kørslen fortsætte, og toget kan besigtiges for skader, næste gang toget holder på en station/et standsningssted.

Er det sandsynligt, at passagererne i toget har registreret, at toget har ramt en genstand, skal lokomotivføreren informere passagererne om kollisionen.

Standses toget for at fjerne en genstand, skal trafiklederen/stationsbestyreren underrettes først.

Er der risiko for, at der ligger noget i sporet efter kollisionen, kontaktes trafiklederen/stationsbestyreren og informeres om stedet for kollisionen.

Skader på toget registreres i fejlmeldebogen.

3. **Kollision med stor påvirkning af toget**

Hvis toget kolliderer med en genstand med stor påvirkning på toget, skal lokomotivføreren gøre følgende, når toget er standset:

- trafiklederen/stationsbestyreren kontaktes og underrettes om kollisionens art og sted. "Nødopkald" på togradioen skal så vidt muligt anvendes
- driftsvagten kontaktes og informeres om kollisionen, som herefter aktiverer beredskabsledelsen
- lokomotivføreren skal informere passagererne om kollisionen og underrette om, at toget ikke må forlades. Evt. påvirkede passagerer hjælpes i bedst muligt omfang
- lokomotivføreren besigtiger toget og i samarbejde med værkstedsvagten vurderes skadens omfang og påvirkning af toget
- hvis lokomotivføreren og værkstedsvagten ikke kan vurdere eller overskue skadens omfang, skal værkstedsvagten køre derud. Driftsvagten underrettes, hvis dette er tilfældet
- er værkstedsvagten tilkaldt, må lokomotivføreren ikke anmode trafiklederen/stationsbestyreren om evt. kørtilladelse, før værkstedsvagten har frigivet materiellet til kørsel

- trafiklederen/stationsbestyreren kontaktes igen og informeres, om toget kan genoptage kørslen, eller der skal rekvireres hjælp eller hjælpetog
- driftsvagten kontaktes for evt. rekvirering af erstatningsbefordring til passagererne. Hvis passagererne skal evakueres fra toget, skal dette udføres jf. § 18 Evakuering af tog
- lokomotivføreren skal i samråd med driftsvagten afgøre, om man efterfølgende er i stand til at fortsætte sit sikkerhedsmæssige arbejde, eller der skal rekvireres hjælpepersonale
- skader på toget indrapporteres via. fejlmedebogen, evt. via værkstedsvagten.

4. **Personpåkørsel eller kollision med køretøj med personer**

Hvis toget påkører en person eller kolliderer med et køretøj med en eller flere personer, skal lokomotivføreren gøre følgende, efter toget er standset:

- trafiklederen/stationsbestyreren kontaktes og underrettes om påkørsels art, sted, og at der skal rekvireres hjælp. "Nødopkald" på togradioen skal så vidt muligt anvendes
- driftsvagten kontaktes og underrettes om påkørslen, som herefter aktiverer beredskabsledelsen
- hvis muligt underrettes passagererne om påkørslen, og at toget ikke må forlades
- er der en læge, sygeplejerske el.lign. i toget, der tilbyder assistance til førstehjælpen, skal lokomotivføreren sikre sig, at det er sikkert for vedkommende at udøve førstehjælpen.
- lokomotivføreren afventer ankomst af redningsberedskab og hjælpepersonale
- lokomotivføreren må efter en personpåkørsel ikke udføre jernbanesikkerhedsrelateret arbejde, før der er indhentet fornyet helbredsgodkendelse.

5. **Nærved påkørsel/kollision**

En nærved påkørsel/kollision er en hændelse, som kunne have medført, at toget havde ramt en person eller en genstand, men ikke gjorde det. Der har ikke været kontakt mellem tog og den pågældende person eller genstand.

Ved en nærved påkørsel skal lokomotivføreren efterfølgende:

- kontakte trafiklederen/stationsbestyreren og underrette om hændelsen
- kontakte driftsvagten og underrettes om hændelsen
- lokomotivføreren skal ud fra egen vurdering afgøre, om man efterfølgende er i stand til at fortsætte kørslen, eller der skal rekvireres hjælpepersonale hos driftsvagten
- er lokomotivføreren ikke i stand til at fortsætte kørslen, skal trafiklederen/stationsbestyreren underrettes om dette evt. af driftsvagten. Driftsvagten underretter beredskabsledelsen.

6. **Kollision med dyr**

Hvis toget kolliderer med et større dyr, herunder hunde, skal lokomotivføreren underrette trafiklederen/stationsbestyreren om hændelsen med en så nøjagtig stedangivelse som muligt.

På MJBA's infrastruktur registrerer stationsbestyreren hændelsen og vurderer evt. i samarbejde med baneafdelingen, om der evt. skal foretages en eftersøgning med en schweisshund.

Døde dyr på MJBA's infrastruktur fjernes af baneafdelingen.

7. **Øvrige jernbaneulykker**

Hvis toget er involveret i andre former for ulykker som f.eks. rangeruheld, brand, afsporing el.lign., skal lokomotivføreren gøre følgende, efter toget er standset:

- trafiklederen/stationsbestyreren kontaktes og underrettes om uheldets art, sted, og om der evt. skal tilkaldes hjælp til tilskadekomne. "Nødopkald" på togradioen skal så vidt muligt anvendes
- driftsvagten kontaktes og underrettes om uheldet samt for evt. rekvirering af erstatningsbefordring til passagererne. Hvis passagererne skal evakueres fra toget, skal dette udføres jf. § 18 Evakuering af tog
- driftsvagten aktiverer beredskabsledelsen
- lokomotivføreren afventer ankomst af redningsberedskab og hjælpepersonale
- lokomotivføreren skal i samråd med driftsvagten afgøre, om man efterfølgende er i stand til at fortsætte sit sikkerhedsmæssige arbejde, eller der skal rekvireres hjælpepersonale
- er lokomotivføreren ikke i stand til at fortsætte kørslen, underretter driftsvagten beredskabsledelsen.

8. **Melding om sikkerhedsmæssige hændelser - MOSH**

Alle sikkerhedsmæssige hændelser indberettes via MOSH-systemet jf. dokumentet PRO-05-03 Sikkerhedsmæssige hændelser på SLS.

9. **Afhjælpning**

9.1. **Organisation**

Politiets indsatsleder er den højeste myndighed på skadestedet.

Beredskabsledelsen er MJBA's øverste myndighed på skadestedet.

Beredskabsledelsen koordinerer MJBA's samlede indsats til støtte for politi, redningsberedskab og eventuelle andre eksterne myndigheder.

Koordineringen af rednings- og oprydningsarbejdet sker mellem politiets og redningsberedskabets indsatsledere i samråd med MJBA og eventuelt Havarikommissionens undersøgelsesleder samt, på Banedanmarks strækninger, deres undersøgelsesvagt.

MJBA skal ved alvorlige ulykker søge at begrænse skaderne og på egen infrastruktur bringe denne i en brugbar stand.

9.2. **Krisehjælp**

MJBA har indgået aftale med Falck om psykologisk hjælp til personale og passagerer.

Psykologisk bistand til berørt personale og passagerer koordineres af MJBA.

Tømning og evakuering af tog

1. Generelt

Hvis der opstår en hændelse, der kan være til fare for passagererne, eller hvor toget ikke længere kan befordre passagererne sikkert, skal lokomotivføreren vurdere, evt. i fællesskab med trafiklederen/ stationsbestyreren, om toget skal tømmes eller evakueres.

Når det er konstateret, at der skal foretages en tømning eller evakuering af toget, skal lokomotivføreren hurtigst muligt kontakte trafiklederen/ stationsbestyreren og underrette om, at en tømning er nødvendig, eller anmode om tilladelse til at evakuere toget.

Lokomotivføreren skal altid handle bedst muligt under hensyntagen til sin egen og passagerernes sikkerhed samt sørge for at holde passagererne informeret om situationen.

Er der en billetkontrollør eller andet personale fra MJBA i toget, skal vedkommende assistere lokomotivføreren efter dennes anvisninger ved tømning eller evakuering.

1.1. Definition af tømning

Tømning svarer til afsætning af passagerer på almindelig vis og sker i fred og ro uden fare for passagererne, hverken inde i toget, uden for toget, eller når de ledes ud af toget. Tømning kan derfor kun ske ved perron.

1.2. Definition af evakuering

Der er tale om evakuering, så snart passagererne udsættes for fare, enten ved at blive i toget, ved forhold uden for toget, eller når de ledes ud af toget.

Når der evakueres, er det lokomotivføreren, som styrer forløbet med at få alle ud af toget.

Ved evakuering skelnes der mellem:

- aftalt evakuering, se punkt 3.
- akut evakuering, se punkt 4.

2. Tømning af tog

Ved fejl på toget eller infrastrukturen, hvor toget ikke kan køre videre, og passagererne ikke er i fare, skal toget tømmes for passagerer således:

- tømningen skal ske ved en perron
- tømningen indledes så vidt muligt først, når viderebefordringen er klar
- trafiklederen/stationsbestyreren underrettes, når toget er tømt.

Kan der ikke ske tømning ved en perron, er der tale om en aftalt evakuering, jf. punkt 3., da det vurderes, at passagererne udsættes for fare ved at skulle forlade toget uden for perron pga. den høje udstigning og færden langs toget ad sporet.

3. Aftalt evakuering

Hvis passagererne er i fare, skal toget evakueres hurtigst muligt.

Lokomotivføreren skal så vidt muligt standse toget ved en perron. Er dette ikke muligt, skal lokomotivføreren ud fra sit infrastrukturkendskab aftale med trafiklederen/stationsbestyreren, hvor det er mest hensigtsmæssigt at standse toget under hensyntagen til adgangsforhold for redningsberedskabet eller andet hjælpepersonale.

Lokomotivføreren må påbegynde evakueringen af toget, når trafiklederen/stationsbestyreren har givet tilladelse til det.

Lokomotivføreren skal ved evakueringen:

- sikre, at der ikke evakueres ud i områder med hængende eller nedfaldne køreledninger, som ikke er blevet arbejdsjodet
- anvende togets nødåbning af døre eller øvrige nødudgange
- sikre, at alle passagerer har forladt toget
- melde til trafiklederen/stationsbestyreren, når evakueringen er afsluttet, herunder også hvis der er passagerer i en tilstand, der gør det umuligt for dem at forlade toget.

4. Akut evakuering

Er det ikke muligt at opnå kontakt til trafiklederen/stationsbestyreren, eller er der en akut faresituation, som ikke tillader, at der først træffes aftale med trafiklederen/stationsbestyreren om evakuering, skal lokomotivføreren evakuere toget straks.

Lokomotivføreren skal ved evakueringen:

- sikre, at passagererne ikke kommer i fare fra anden togtrafik, broer, nedfaldne køreledninger, brand etc.
- sikre, at passagererne kan forlade toget ved nødåbning af døre eller øvrige nødudgange
- sikre, at ingen kommer tættere end fem meter på hængende eller nedfaldne køreledninger
- sikre, at så mange som muligt har forladt toget
- sikre, at passagererne ledes i en retning, der fører væk fra røg og kemikalier
- sikre, at trafiklederen/stationsbestyreren bliver underrettet om situationen hurtigst muligt, herunder også hvis der er passagerer i en tilstand, der gør det umuligt for dem at forlade toget.

5. **Færden ad sporet efter evakuering**

Bliver det efter evakueringen nødvendigt, at passagererne færdes langs sporet, skal dette ske i samarbejde med trafiklederen/stationsbestyreren, under hensyntagen til at passagererne skal færdes så lidt som muligt langs sporet.

Driftsvagten sørger for viderebefordring fra et passende sted i samarbejde med lokomotivføreren og trafiklederen/stationsbestyreren, evt. via toglederen/netværkslederen.

Miljø og arbejdsmiljø

1. Generelt

Lokomotivføreren skal i sit arbejde være bevidst om at påvirke miljøet så lidt som muligt i forhold til forurening og støjpåvirkning.

2. Tomgangskørsel

Lokomotivføreren skal begrænse tomgangskørsel mest muligt. Hvis toget skal holde stille i over fem minutter, skal motorerne standses.

Standsning af motorerne skal ske under hensyntagen til sikkerhed, teknik, arbejdstidsregler og regularitet.

Er lokomotivføreren i tvivl om, hvorvidt motorerne kan standses af tekniske årsager, kontaktes værkstedsvagten for vejledning.

3. Økonomikørsel

Lokomotivføreren skal så vidt muligt fremføre toget så miljøvenligt og økonomisk som muligt under hensyntagen til regulariteten.

For miljøvenlig og økonomisk kørsel bør følgende principper følges:

- I tog med fartpilot benyttes denne mest muligt
- Ikke køre med højere hastighed end nødvendigt under hensyntagen til køreplanen, krydsninger og passagerudveksling
- Holde en så konstant hastighed som muligt ved at undgå gentagne accelerationer og nedbremsninger.

4. Lækage af væsker fra toget

Der henvises til arbejdspladsbrugsanvisningerne på værkstedet. I disse beskrives forholdsreglerne ved arbejde med væsker på toget.

Observerer lokomotivføreren, at toget har lækage af brændstof, olie el.lign., skal lokomotivføreren underrette trafiklederen/stationsbestyreren. Toget skal hurtigst muligt placeres over en rist med olieudskiller, eller lækagen skal standses.

Værkstedsvagten kontaktes evt. for vejledning, og driftsvagten underrettes, så toget hurtigst mulig kan blive repareret.

Følgende steder er der riste med olieudskiller:

- Lemvig
- Vemb (kun spildbakker).

5. Arbejdsmiljø i toget

Personale, der benytter førerrummene i togene, er forpligtet til at rydde op og gøre rent efter sig, inden førerrummene forlades.

Hvis man indtager mad og drikkevarer i førerrummet, skal man være opmærksom på, at spild på førerbordet kan påvirke funktionen af det elektriske udstyr.

Inden man forlader førerrummet, skal man sørge for, at der er udluftet og etableret et behageligt arbejdsklima til den næste.

Er der forhold i toget, som påvirker arbejdsmiljøet, eller som ønskes ændret, kontaktes arbejdsmiljørepræsentanten.

Trafikinformation

1. Generelt

Information er vigtig, ikke mindst i forbindelse med en forsinkelse. Information gør det muligt for passagererne at søge alternative transportmuligheder eller give en korrekt information om en forsinkelse.

Giv altid information, selvom ikke alle detaljerne kendes.

Sæt dig i kundens sted, når behov for information opstår. Tal eller skriv med normalt sprogbrug, som kunden forstår, og vær ærlig.

Alle er forpligtet til at reagere på forkert trafikinformation. Observeres der forkert eller mangelfuld trafikinformation på Banedanmarks strækninger, skal "Den fælles Trafikinformation" kontaktes på direkte telefon.

Observeres der forkert eller mangelfuld trafikinformation på Lemvigbanen, underrettes driftsvagten.

2. Lokomotivførers forhold

Der er automatisk information om næste standsningssted. Virker det automatiske udkald ikke, skal lokomotivføreren selv kalde ud om næste standsningssted.

Passagererne holdes orienteret undervejs om hændelser og forsinkelser på over 2.59 minutter, f.eks. ved afventning af anden togforbindelse, afventning af et forsinket krydstog, eller når der afventes en kørtilladelse.

Ved større forsinkelser på 20 minutter eller mere undervejs, skal der henvises til Midttrafiks rejsegaranti, som passagererne kan finde på Midttrafiks hjemmeside eller ved at kontakte Midttrafiks kundeservice.

2.1. Glatte perroner

Ved risiko for glatte perroner skal lokomotivføreren advare udstigende passagerer om dette samt underrette trafiklederen/stationsbestyreren.

3. Driftsvagtens forhold

Ved større uregelmæssigheder skal driftsvagten underrette driftschefen, alternativt direktøren, samt sikre, at passagererne informeres ved opdatering af MJBA's informationskanaler.

Driftsvagten skal også sikre, at Banedanmarks trafikinformation holdes opdateret med information om erstatningstransport på Banedanmarks strækninger.

4. Billetkontrollørens forhold

Billetkontrolløren skal i det omfang, det er muligt, bistå lokomotivføreren med at underrette passagererne om mulige forsinkelser samt oplyse om erstatningsbefordring og evt. henvise til Midttrafiks rejsegaranti, som kan findes på Midttrafiks hjemmeside eller ved at kontakte Midttrafiks kundeservice.

Eventuelle spørgsmål ved uregelmæssigheder rettes til driftsvagten, hvis lokomotivføreren ikke kan svare på dem.

Indmelding af La

1. Generelt

Forhold, som skal optages i La, skal indmeldes til driftsvagten senest kl. 10.00 dagen før, La skal være gældende.

Driftsvagten skal tilsvarende indmelde La til Banedanmark senest kl. 11.00 dagen før, La skal være gældende.

RMS-2000F fjernstyring

1. Serverbytte

For at sikre maksimal driftsstabilitet på fjernstyringsanlægget i FC Lemvig foretages der hver mandag serverbytte mellem server "A" og server "B".