

Øresundsbro Konsortiet I/S

Trafiksikkerhedsforskrift -TF

K1-00 TF

Revision: 0

Dato: 17.09.2026

Udarbejdet af: Steen Cavour Nielsen, Øresundsbro Konsortiet I/S

Kvalitetssikret af: Henrik Dyrvig, Banedanmark
Ulf Pålsson, Trafikverket
Mikael Lundgren, Øresundsbro Konsortiet I/S

Godkendt af: Rolf Sundqvist, Øresundsbro Konsortiet I/S

Rev.	Dato	Beskrivelse af ændringer	Side / Afsnit
0	17.09.2026	Første revision TF 2027-1. Nyt dokument oprettet som led i oprettelse af ØSB SLS samt indførelsen af ERTMS på den danske systemdel.	Hele dokumentet

0. Indledende bemærkninger

Trafiksikkerhedsforskriften udgives af:

Øresundsbro Konsortiet
Kay Fiskers Plads 10
DK-2300 København S

og gælder for alle, der kører på eller på anden måde kommer i kontakt med Øresundsbro Konsortiets jernbaneanlæg.

Dette er et elektronisk dokument (pdf-fil). 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. Et elektronisk dokument forudsættes vist på et korrekt indstillet medie uden farvefejl.

Den gyldige elektroniske version findes på adressen www.oresundsbron.com

Trafiksikkerhedsforskriften forkortes TF.

TF er udarbejdet på dansk.

TF forefindes endvidere i en svensk oversat version. Ved eventuelle uoverensstemmelser mellem den danske version og den svenske oversættelse er den danske version altid afgørende.

Indholdsfortegnelse

	side
0.	
Indledende bemærkninger	3
Indholdsfortegnelse	5
1.	
Almindelige bestemmelser	7
1.1.	Gyldighedsområde 7
1.2.	Sprog 7
1.3.	Definitioner 8
1.3.1.	Lokomotiv / "Lok" 8
1.3.2.	Lokomotivfører / <i>Förare</i> " 8
1.3.3.	Jernbanekøretøj 8
1.3.4.	Transitionsområde 8
1.3.5.	Strail 8
1.3.6.	Tunnelafstand 8
1.3.6.1.	Køreretning Peberholm - Københavns Lufthavn Kastrup 8
1.3.6.2.	Køreretning Københavns Lufthavn – Peberholm 9
2.	
Beskrivelse af strækningen	10
2.1.	Systemgrænsen 10
2.2.	Svensk udstyret strækning – svensk systemdel 10
2.3.	Dansk udstyret strækning – danske systemdel 10
2.3.1.	Forvarsel af " <i>driftplatsgränsen</i> " 11
2.4.	Trafikledelse på ØSB 11
2.4.1.	Svensk trafikledelse 11
2.4.2.	Dansk trafikledelse 11
2.5.	Øresundsbro Konsortiets Trafikcenter 12
2.6.	Kommunikation 12
2.6.1.	Almindelige bestemmelser 12
2.6.2.	Ved passage af systemgrænsen 12
2.6.2.1.	Tog med GSM-R uden automatisk registrering 12
2.6.3.	Kommunikation mellem " <i>tågklarare</i> " og lokomotivfører 12
2.6.4.	Kommunikation mellem trafikleder og lokomotivfører 12
2.6.5.	Fremførelse af tog med GSM-R uden mulighed for registrering af funktionsnummer 12
2.7.	Kørestrøm 13
2.7.1.	Almindelige bestemmelser 13
2.7.2.	Svensk systemdel 13
2.7.2.1.	Respektafstande 14
2.7.2.1.1.	Almindelige bestemmelser 14

	side
2.7.2.1.2. Personer og håndværktøj	14
2.7.2.2. Nedfaldne og nedhængende køreledninger	14
2.7.3. Dansk systemdel	15
2.8. Krav til mobilt togkontrolanlæg ETCS-STM	15
3. Kørsel over systemgrænsen	16
3.1. Almindelige bestemmelser	16
3.1.1. Tognumre og togrækkefølge	16
3.2. Kørsel med godstog / "godståg"	16
3.2.1. Vognlister	16
3.2.2. Vogne med fareseddel 1, 1.5 eller 1.6 (eksplosiver)	16
3.2.2.1. Almindelige bestemmelser	16
3.2.2.2. Meldinger	16
3.2.3. Befordring af usædvanlige transportere (UT) / "Specialtransporter"	16
3.3. Kørsel med arbejdskøretøjer / "spårfordon för arbete" over systemgrænsen	17
3.4. Signaler kan eller må ikke vise "Kør" – tog mod Danmark	17
4. Nedbrudte tog / "Tåg med behov av hjälpfordon" / Evakuering af tog ved systemgrænsen	18
5. Infrastrukturarbejders planlægning og udførelse	19
5.1. Almindelige bestemmelser	19
5.2. Sporspærringer / "Avspärrat spår"	19
5.2.1. Sporspærringer / "Avspärrat spår" beliggende i transitionsområdet	19
5.2.1.1. Sporspærring / "avspärrat spår" på den svenske systemdel i transitionsområdet	19
5.2.1.2. Sporspærring / "Avspärrat spår" på den danske systemdel i transitionsområdet	19
5.2.1.3. Anvendelse af Strail på Peberholm spor 1	20
5.2.2. Sporspærring / "Avspärrat spår" på den svenske systemdel udenfor transitionsområdet	20
5.2.2.1. Anvendelse af Strail på Peberholm spor 2	20
5.2.3. Sporspærring / "Avspärrat spår" på den danske systemdel udenfor transitionsområdet	20
6. Midlertidig hastighedsnedsættelse / "Hastighetsnedsättning"	21
6.1. Midlertidig hastighedsnedsættelse / "Hastighetsnedsättning" omkring systemgrænsen gældende for dansk signalsystem	21

	side
6.2. Midlertidig hastighedsnedsættelse / "Hastighedsnedsættning" sikret gennem svensk ATC og afmærket med "hastighetstavlor"	21
6.3. Midlertidig hastighedsnedsættelse / "hastighedsnedsættning" ikke sikret gennem svensk ATC og ikke afmærket med "hastighetstavlor"	21
7. Særlige forhold	22
7.1. Tillysning af ekstratog / "Anordnande av extratåg"	22
7.2. Genåbning af ØSB efter særlige vejrforhold	22
7.3. Forhold på den svenske systemdel	22
7.3.1. "Tågorder med körplan"	22
7.3.2. Trafikale restriktioner ved særlige vejrforhold	22
7.3.2.1. Almindelige bestemmelser	22
7.3.2.2. Underretning af lokomotivføreren	23
7.3.2.2.1. Kørsel Danmark – Sverige	23
7.3.2.2.2. Kørsel Sverige – Danmark	24
7.3.3. Personer i eller ved jernbanesporene	24
7.4. Forhold på den danske systemdel	24
7.4.1. Personer i eller ved jernbanesporene	24

1. Almindelige bestemmelser

1.1. Gyldighedsområde

TF gælder på Øresundsbro Konsortiets strækning Københavns Lufthavn Kastrup (infrastrukturforvaltergrænsen) og Lernacken (infrastrukturforvaltergrænsen) – i denne forskrift benævnt ØSB.

På Københavns Lufthavn Kastrup er infrastrukturforvaltergrænsen beliggende i km 12,8.

I Lernacken er infrastrukturforvaltergrænsen beliggende i km 29,0.

ØSB er opdelt i en svensk og en dansk systemdel med en systemgrænse i km 18,2 på Peberholm.

Banedanmarks til enhver tid gældende trafiksikkerhedsmæssige regler og bestemmelser - ORF med supplerende regler og bestemmelser - gælder på den danske systemdel.

Trafikverkets til enhver tid gældende trafiksikkerhedsmæssige regler og bestemmelser – TTJ med supplerende regler og bestemmelser - gælder på den svenske systemdel.

TF fastsætter supplerende eller skærpende bestemmelser i forhold til Banedanmarks og Trafikverkets bestemmelser.

1.2. Sprog

TF er sprogligt opbygget omkring danske fagtermer. TF er endvidere udgivet i en svensk oversat udgave.

Svenske fagtermer er i denne forskrift angivet ved citationstegn og kursiveret skrift, f.eks. "*infartssignal*".

For al trafiksikkerhedsmæssig kommunikation mellem parter med hver sit modersmål i forbindelse med jernbanetrafikken samt i forbindelse med drifts- og vedligeholdelsesopgaver i relation til ØSBs anlæg gælder at man

- taler sit eget sprog, men forstår det andet lands sprog (fagtermer og tjenstekommunikation)
- taler langsomt og tydeligt så tæt på skriftsproget som muligt
- undgår brug af dialekt og slang - også jernbaneslang
- ved talord nævner et ciffer ad gangen (f.eks. tog 4068 udtales: tog fire-nul-seks-otte)
- bruger svenske fagtermer øst for systemgrænsen og danske fagtermer vest for systemgrænsen
- anvender talordet "et" og aldrig "en" for 1
- undgår brug af bestemte talord som f.eks. første, andet, tredje og fjerde (1. hovedspor skal således udtales hovedspor 1)

- bliver ved med at spørge henholdsvis gentage, indtil en melding er forstået.

1.3. Definitioner

1.3.1. Lokomotiv / "Lok"

Hvor der i TF intet særligt er anført, omfatter betegnelsen lokomotiv alle trækraftenheder.

1.3.2. Lokomotivfører / "Förare"

Hvor der i TF intet særligt er anført, omfatter betegnelsen lokomotivfører alle førere af trækraftenheder.

For det svenske begreb "*förare*" anvendes i foreliggende danske version begrebet "lokomotivfører".

1.3.3. Jernbanekøretøj

Jernbanekøretøj er fællesbetegnelse for enheder, der kan køre på skinnerne og som opfylder minimumskravene for kørsel på jernbanen. Et jernbanekøretøj betegnes som elektrisk, når strømaftageren er hævet og har kontakt til køreledningen.

1.3.4. Transitionsområde

Transitionsområdet er betegnelsen for den del af infrastrukturen, hvor ansvaret deles imellem et signalsystem med signalering med ydre signaler og førerrumssignalering og et signalsystem alene med førerrumssignalering.

Transitionsområdet defineres som sporområdet beliggende mellem ETCS stopmærke Cph-138 henholdsvis ETCS stopmærke Phm-110 og sporområdet beliggende mellem ETCS stopmærke Cph-238 henholdsvis ETCS stopmærke Phm-210 frem til systemgrænsen på den danske systemdel samt sporområdet på "*driftplats*" Peberholm mellem indkørselssignal / "*infartssignal*" 52 og udkørselssignal / "*utfartsblocksignal*" 141 henholdsvis indkørselssignal / "*infartssignal*" 22 og udkørselssignal / "*utfartsblocksignal*" 271 på den svenske systemdel.

1.3.5. Strail

Betegnelsen Strail anvendes i denne forskrift for sporsætningsarealet på Peberholm i spor 1 henholdsvis spor 2. Sporsætningsarealerne anvendes til at sætte køretøjer, der kan køre på både jernbane og vej, af eller på sporet.

1.3.6. Tunnelafstand

1.3.6.1. Køreretning Peberholm - Københavns Lufthavn Kastrup

Ved tunnelafstand forstås i denne forskrift, at tog først må afsendes fra Peberholm ved tilladelse til at køre (signal "Kør" i udkørselssignal / "*utfartsblocksignal*" 141 henholdsvis i udkørselssignal / "*utfartsblocksignal*" 271 eller ved driftsinstruks), når det er sikret, at forankørende tog i samme køreretning ad samme hovedspor har passeret ETCS stopmærke Cph-129,

ETCS stopmærke Cph-227 eller ETCS stopmærke Cph-417 på Københavns Lufthavn Kastrup.

1.3.6.2. **Køreretning Københavns Lufthavn Kastrup - Peberholm**

Ved tunnelafstand forstås i denne forskrift, at tog først må afsendes fra Københavns Lufthavn Kastrup ved tilladelse til at køre fra ETCS stopmærke Cph-132, Cph-232, Cph-250 henholdsvis Cph-420, når det er sikret, at forankørende tog i samme køreretning ad samme hovedspor har passeret indkørselssignal / "*infartssignal*" 22 eller indkørselssignal / "*infartssignal*" 52 på Peberholm "*driftplats*".

2. Beskrivelse af strækningen

2.1. Systemgrænsen

Systemgrænsen er beliggende i km 18,2.

Systemgrænsen er – for køreretningen Københavns Lufthavn Kastrup-Peberholm - signalmæssigt markeret ved indkørselssignal / "*infartssignal*" ("*infsi*") 52 i hovedspor 1 og ved indkørselssignal / "*infartssignal*" ("*infsi*") 22 i hovedspor 2 til Peberholm "*driftplats*".

Begge signaler er forsynet med mærke "Strækning med ETCS ender", *tavla* "*ATC börjar*" samt *tavla* "*Systemgränstavla H*".



Systemgrænsen er – for køreretningen Peberholm-Københavns Lufthavn Kastrup - signalmæssigt markeret ved mærke "Strækning med ETCS begynder" samt ved udkørselssignal / "*utfartsblocksignal*" 141 i hovedspor 1 og ved udkørselssignal / "*utfartsblocksignal*" 271 hovedspor 2, hvor begge signaler er forsynet med *tavla* "*ATC slutar*".



2.2. Svensk udstyret strækning - svensk systemdel

Den svensk udstyrede del af ØSB omfatter strækningen fra km 29,0 ved Lernacken (den vestlige "*driftplatsgräns*") til systemgrænsen i km 18,2 ved Peberholm (den vestlige "*driftplatsgräns*").

Strækningen er i denne forskrift defineret som den svenske systemdel af ØSB.

Den del af den svenske systemdel, der er beliggende fra km 23,6 til systemgrænsen i km 18,2 befinder sig inden for dansk territorium.

2.3. Dansk udstyret strækning – dansk systemdel

Den dansk udstyrede del af ØSB omfatter strækningen fra km 12,8 i Københavns Lufthavn Kastrup (infrastrukturforvaltergrænsen) til systemgrænsen i km 18,2 ved Peberholm (den vestlige "*driftplatsgräns*").

Strækningen er i denne forskrift defineret som den danske systemdel af ØSB.

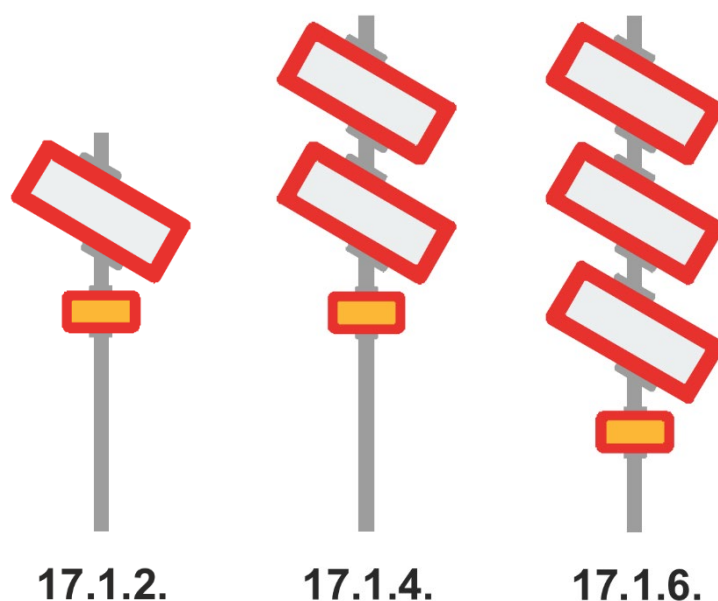
2.3.1. **Forvarsel af "driftplatsgränsen"**

Forvarsling af Peberholms vestlige "driftplatsgräns" (systemgrænsen) i km 18,2 sker ved mærker med følgende betydning:

Signal 17.1.2. 1200 meter til "driftplatsgränsen"

Signal 17.1.4. 800 meter til "driftplatsgränsen"

Signal 17.1.6. 400 meter til "driftplatsgränsen"



2.4. **Trafikledelse på ØSB**

2.4.1. **Svensk trafikledelse**

Den svenske systemdel trafikstyres og overvåges af "tågklareren" fra trafikcentralen i Malmö (TC M).

"Tågklareren" har adgang til Banedanmarks trafikstyringsbilleder. Informationer fra disse trafikstyringsbilleder må ikke anvendes som grundlag for udveksling af trafiksikkerhedsmæssige meldinger.

2.4.2. **Dansk trafikledelse**

Den danske systemdel trafikstyres og overvåges fra Trafikkontrolcenteret i København (TKC Øst).

Trafiklederen har adgang til Trafikverkets trafikstyringsbilleder. Informationer fra disse trafikstyringsbilleder må ikke anvendes som grundlag for udveksling af trafiksikkerhedsmæssige meldinger.

2.5. Øresundsbro Konsortiets Trafikcenter

Overvågning af primært vejtrafikken samt de tekniske installationer på ØSBs vejdel sker fra Trafikcenteret (ØSB-TC), der er beliggende i Lernacken.

ØSB-TC overvåger endvidere en række tekniske installationer på jernbaneforbindelsen.

2.6. Kommunikation

2.6.1. Almindelige bestemmelser

Tog, der skal køre på ØSB skal være udstyret med et virksomt togradiosystem der virker både på den svenske og den danske systemdel.

Tog uden eller med et uvirksomt togradiosystem må ikke befare ØSB.

Såfremt der opstår fejl på togradiosystemet under kørsel på ØSB forholdes jf. de danske henholdsvis de svenske bestemmelser.

Togradiosystemet er i denne forskrift benævnt GSM-R.

2.6.2. Ved passage af systemgrænsen

2.6.2.1. Tog med GSM-R uden automatisk registrering

Hvis der anvendes GSM-R, der ikke har automatisk registrering, skal begge landes funktionsnummer registreres senest inden toget befarer ØSB.

Registrering skal ske i omvendt rækkefølge dvs. nabolandets funktionsnummer registreres først og derefter efterfulgt af afgangslan-
dets funktionsnummer.

Efter passage af grænsen for skifte af GSM-R netværk, afregistreres afgangslan-
dets funktionsnummer. Lokomotivføreren skal sikre, at GSM-R er skiftet til nabolandets funktionsnummer.

2.6.3. Kommunikation mellem "tågklarerare" og lokomotivfører

Underretning fra "tågklareraren" til en lokomotivfører i et tog på den danske systemdel må først ske, når lokomotivføreren i forbindelse med kørsel over systemgrænsen kan komme i direkte forbindelse med "tågklareraren".

2.6.4. Kommunikation mellem trafikleder og lokomotivfører

Underretning fra trafiklederen til en lokomotivfører i et tog på den svenske systemdel må først ske, når lokomotivføreren i forbindelse med kørsel over systemgrænsen kan komme i direkte forbindelse med trafiklederen.

2.6.5. Fremførelse af tog med GSM-R uden mulighed for registrering af funktionsnummer

Hvis et tog fremføres med GSM-R uden mulighed for registrering af funktionsnummer, skal lokomotivføreren oplyse "tågklareraren" henholdsvis trafiklederen nummeret på togets GSM-R inden toget befarer ØSB.

"Tågklareraren" henholdsvis trafiklederen skal videregive nummeret på togets GSM-R til trafiklederen henholdsvis "tågklareraren".

"Tågklareraren" skal inden der afgives sikkerhedsmæssige meldinger til tog uden registreret funktionsnummer kontrollere at nummeret i togradioens display stemmer overens med det nummer som togets lokomotivfører har oplyst.

2.7. Kørestrøm

2.7.1. Almindelige bestemmelser

På strækningen Københavns Lufthavn Kastrup – Lernacken neutralsektion er spændingen 25 kV, 50 Hz.

Styringen af kørestrømmen på den svenske systemdel af ØSB sker fra Eldriftledning Syd (ELS).

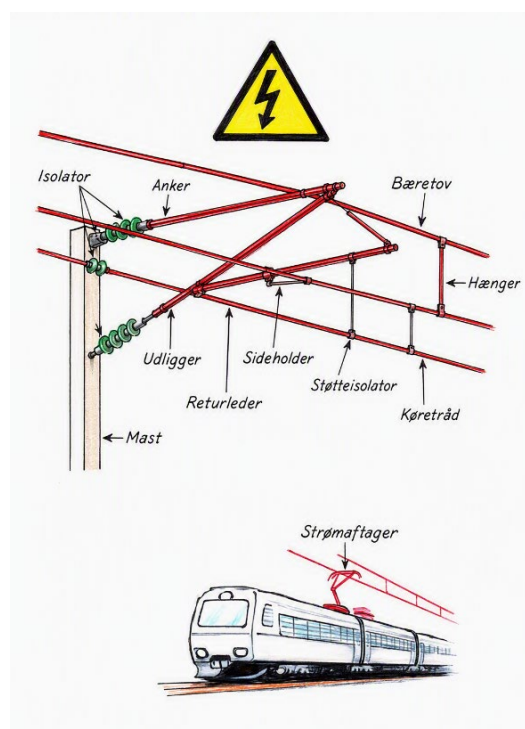
Styringen af kørestrømmen på den danske systemdel af ØSB sker fra Overvågningscenter Kørestrøm (OCK).

Køreledningens højde over skinneoverkant (SO) er normalt 5,33 meter. Laveste højde er 5,23 meter; i viaduktområderne omkring Øresundsbroen og i Øresundstunnelen.

2.7.2. Svensk systemdel

Køreledningsanlæggets master er i modsætning til andre højspændingsmaster ikke alle steder forsynet med advarselmærker for højspænding.

Spændingsførende konstruktioner er markeret med rødt på tegningen:



2.7.2.1. Respektafstande

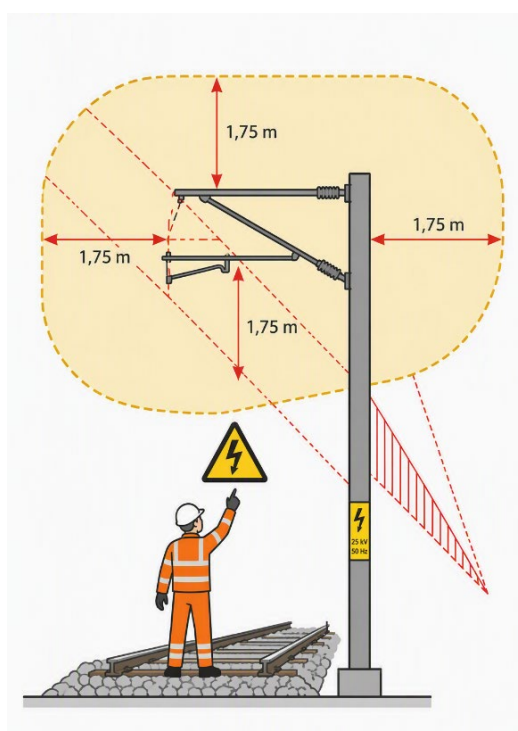
2.7.2.1.1. Almindelige bestemmelser

Det er forbudt og forbundet med livsfare at overskride respektafstande til spændingsførende konstruktioner.

Respektafstande må aldrig overskrides, medmindre kørestrømsteknisk personale har sikret, at ledningerne er spændingsløse og arbejdsjordede.

Respektafstande gælder til alle spændingsførende konstruktioner herunder strømaftagere på elektriske tog.

Der gælder i forbindelse med infrastrukturarbejde supplerende bestemmelser for respektafstand jf. RAS.



2.7.2.1.2. Personer og håndværktøj

Respektafstanden til spændingsførende konstruktioner er 1,75 meter for personer og håndværktøj, der benyttes af personer.

Det er forbudt at klatre op på og/eller opholde sig udvendigt på jernbanekøretøjer, herunder arbejdsplatforme, hvis der er risiko for, at respektafstanden ikke kan overholdes.

2.7.2.2. Nedfaldne og nedhængende køreledninger

Det er livsfarligt at

- komme tættere på nedfaldne og nedhængende køreledninger end 5 meter
- berøre ting eller redskaber, der har forbindelse med køreledningen

- forlade tog der holder i nærheden af nedfaldne eller nedhængende køreledninger

før køreledningerne er gjort spændingsløse og arbejdsjorden af kørestrømsteknisk personale.

2.7.3. **Dansk systemdel**

For den danske systemdel gælder bestemmelserne i ORF.

2.8. **Krav til mobilt togkontrolanlæg ETCS-STM**

Tog og arbejdskøretøjer / "*spårfordon avsett för arbete*", der skal passere systemgrænsen, skal være udstyret med et virksomt mobilt ETCS-anlæg med SE-STM (ATC2 eller ATC SE/NO) med automatisk skift ved systemgrænsen.

Arbejdskøretøjer / "*Spårfordon avsett för arbete*" der ikke opfylder kravene om togkontrolanlæg, må kun passere systemgrænsen, når der er etableret sporspærring / "*avspärrat spår*" på begge sider af systemgrænsen, jf. punkt 3.3.

3. Kørsel over systemgrænsen

3.1. Almindelige bestemmelser

Kørsel over systemgrænsen sker for normal signalgivning.

Når signalgivning ikke kan eller må anvendes, forholdes jf. punkt 3.4.

3.1.1. Tognumre og togrækkefølge

Tog må ikke skifte tognummer ved systemgrænsen.

Ændringer i togrækkefølgen skal aftales mellem den danske trafikleder og den svenske "tågklarerare".

3.2. Kørsel med godstog / "godståg"

3.2.1. Vognlister

Jernbanevirksomheden / "Järnvägsföretaget" skal sikre, at "tågklareraren" og trafiklederen altid har tilgang til en oversigt med oplysning om vogne med farligt gods (RID-gods) henholdsvis usædvanlige transporter (UT) / "specialtransporter", inklusive deres placering i toget, inden toget befarer ØSB.

3.2.2. Vogne med fareseddel 1, 1.5 eller 1.6 (eksplosiver)

3.2.2.1. Almindelige bestemmelser

Jernbanevirksomheden / "Järnvägsföretaget" skal sikre, at der i vogne der befordrer eksplosiver maksimalt er læsset 1 tons nettoeksplosivstofmasse pr. vogn.

3.2.2.2. Meldinger

For tog, der befordrer vogne med fareseddel 1, 1.5 eller 1.6 gives meldinger efter bestemmelserne i ORF.

Jernbanevirksomheden / "Järnvägsföretaget" har ansvaret for, at særskilt melding – udover vognlisten - om tog der befordrer vogne med fareseddel 1, 1.5 eller 1.6 er afgivet til "tågklareraren" henholdsvis trafiklederen og tilladelse til kørsel er modtaget, inden toget befarer ØSB.

Jernbanevirksomheden / "Järnvägsföretaget" skal sikre, at lokomotivføreren er underrettet særskilt om vognenes placering i toget, inden toget befarer ØSB.

3.2.3. Befordring af usædvanlige transporter (UT) / "Specialtransporter"

For tog, der befordrer vogne med UT / "specialtransport", gives melding efter bestemmelserne i ORF for den danske systemdel og efter bestemmelserne om "specialtransport" i Trafikverkets "Järnvägsnätbeskrivning" for den svenske systemdel.

Jernbanevirksomheden / "Järnvägsföretaget" har ansvaret for, at melding om UT / "specialtransport" er afgivet og tilladelse til kørsel efter disse bestemmelser er modtaget, inden toget befarer ØSB.

3.3. **Kørsel med arbejdskøretøjer / "spårfordon för arbete" over systemgrænsen**

Kørsel med arbejdskøretøjer / "spårfordon avsett för arbete" over systemgrænsen sker normalt som tog.

Kørsel med arbejdskøretøjer / "spårfordon avsett för arbete" over systemgrænsen, der ikke er udstyret med et virksomt mobilt togkontrolanlæg jf. punkt 2.8. må kun ske, når der er etableret sporspærring / "avspärrat spår" i transitionsområdet.

Når der er etableret sporspærring / "avspärrat spår" i transitionsområdet, må arbejdskøretøjer / "spårfordon avsett för arbete" passere systemgrænsen uden yderligere tilladelse fra trafiklederen / "tågklareren".

Etablering af sporspærring / "avspärrat spår" i transitionsområdet sker jf. punkt 5.2.1.

3.4. **Signalers kan eller må ikke vise "Kør" – tog mod Danmark**

Hvis det ikke er muligt at få signal "Kør" i udkørselssignal / "utfartsblocksignal" 141 henholdsvis udkørselssignal / "utfartsblocksignal" 271, skal trafiklederen kontakte "tågklareren" for om muligt at få klarlagt en årsag til det manglende signal "Kør".

Hvis det ikke er muligt at få signal "Kør" i udkørselssignal / "utfartsblocksignal" 141 henholdsvis udkørselssignal / "utfartsblocksignal" 271, gives tilladelse til passage af systemgrænsen af trafiklederen jf. ORF.

Tilladelsen til at passere systemgrænsen medfører også, at udkørselssignal / "utfartsblocksignal" 141 henholdsvis udkørselssignal / "utfartsblocksignal" 271 i stilling "Stop" må passeres.

4. **Nedbrudte tog / "*Tåg med behov av hjälpfordon*" / Evakuering af tog ved systemgrænsen**

Hvis hele eller dele af et nedbrudt tog / "*Tåg med behov av hjälpfordon*" henholdsvis et tog, der skal evakueres, befinder sig i området mellem indkørselssignal / "*infartssignal*" 22 og udkørselssignal / "*utfartsblocksignal*" 271 henholdsvis indkørselssignal / "*infartssignal*" 52 og udkørselssignal / "*utfartsblocksignal*" 141, træffes aftale mellem "*tågklareraren*" og trafiklederen om iværksættelse af de nødvendige foranstaltninger.

5. **Infrastrukturarbejders planlægning og udførelse**

5.1. **Almindelige bestemmelser**

Regler om infrastrukturarbejders planlægning og krav til personale er beskrevet i Regler for Arbejde i Spor (RAS).

Arbejder, som foregår i transitionsområdet skal planlægges som separate arbejder for den danske systemdel henholdsvis separate "*trafikverksamheter*" for den svenske systemdel. Planlægning skal finde sted for både dansk og svensk systemdel af transitionsområdet.

5.2. **Sporspærringer / "Avspärrat spår"**

5.2.1. **Sporspærringer / "Avspärrat spår" beliggende i transitionsområdet**

Ved sporspærringer / "*avspärrat spår*", der er beliggende indenfor transitionsområdet skal der etableres sporspærring på den danske side af systemgrænsen og "*A-skydd*" / "*E-skydd*" / "*D-skydd*" på den svenske side af systemgrænsen.

5.2.1.1. **Sporspærring / "avspärrat spår" på den svenske systemdel i transitionsområdet**

Etablering og ophævelse af sporspærring sker jf. TTJ med nedenstående tilføjelser.

Ved etablering af sporspærring / "*avspärrat spår*" beliggende i transitionsområdet kontakter "*tillsyningsmannen*" "*tågklareraren*" og anmoder om sporspærring / "*avspärrat spår*".

"*Tågklareraren*" aftaler herefter med trafiklederen etablering af sporspærringen / "*avspärrat spår*" i transitionsområdet.

Når betingelserne er til stede, på begge sider af systemgrænsen, kontakter "*tågklareraren*" "*tillsyningsmannen*" om etablering af sporspærring / "*avspärrat spår*".

Ved ophævelse af sporspærringen / "*avspärrningen*" beliggende i transitionsområdet kontakter "*tillsyningsmannen*" "*tågklareraren*" og anmoder om ophævelse af sporspærringen / "*avspärrat spår*".

"*Tågklareraren*" aftaler herefter med trafiklederen ophævelse af sporspærringen / "*avspärrat spår*" i transitionsområdet.

Når betingelserne er til stede, på begge sider af systemgrænsen, kontakter "*tågklareraren*" "*tillsyningsmannen*" om ophævelsen af sporspærring / "*avspärrat spår*".

5.2.1.2. **Sporspærring / "Avspärrat spår" på den danske systemdel i transitionsområdet**

Etablering og ophævelse af sporspærring sker jf. ORF med nedenstående tilføjelser.

Ved etablering af sporspærring / "*avspärrat spår*" beliggende i transitionsområdet kontakter sporspærringslederen trafiklederen og anmoder om sporspærring / "*avspärrat spår*".

Trafiklederen aftaler herefter med "*tågklareren*" etablering af sporspærringen / "*avspärrat spår*" i transitionsområdet.

Når betingelserne er til stede på begge sider af systemgrænsen, kontakter trafiklederen sporspærringslederen om etablering af sporspærring / "*avspärrat spår*".

Ved ophævelse af sporspærringen / "*avspärrningen*" beliggende i transitionsområdet kontakter sporspærringslederen trafiklederen og anmoder om sporspærringen / "*avspärrat spår*".

Trafiklederen aftaler herefter med "*tågklareren*" ophævelse af sporspærringen / "*avspärrat spår*" i transitionsområdet.

Når betingelserne er til stede på begge sider af systemgrænsen, kontakter trafiklederen sporspærringslederen om ophævelsen af sporspærring / "*avspärrat spår*".

5.2.1.3. **Anvendelse af Strail på Peberholm spor 1**

Når der skal sporsættes eller sættes af på Strail Syd (spor 1), skal der inden arbejdet påbegyndes være etableret sporspærring / "*A-skydd*" gældende for begge spor i transitionsområdet.

Sporspærringerne / "*A-skyddet*" må først ophæves, når køretøjet er sporsat eller fjernet fra sporet.

5.2.2. **Sporspærring / "*Avspärrat spår*" på den svenske systemdel udenfor transitionsområdet**

Sporspærring / "*avspärrat spår*" sker jf. TTJ.

"*L-skydd*" jf. TTJ modul 13 må på strækningen Peberholm – Lernacken kun anvendes ved sikringsteknisk arbejde, der ikke kan finde sted, hvis der anvendes kortslutningsstroppe.

5.2.2.1. **Anvendelse af Strail på Peberholm spor 2**

Når der skal sporsættes eller sættes af på Strail Nord (spor 2), skal der inden arbejdet påbegyndes være etableret sporspærring / "*A-skydd*" gældende for begge spor jf. punkt 5.2.2.

Sporspærringerne / "*A-skyddet*" må først ophæves, når køretøjet er sporsat eller fjernet fra sporet.

5.2.3. **Sporspærring / "*Avspärrat spår*" på den danske systemdel udenfor transitionsområdet**

Sporspærring / "*Avspärrat spår*" sker jf. ORF.

6. **Midlertidig hastighedsnedsættelse / "*Hastighetsnedsättning*"**

6.1. **Midlertidig hastighedsnedsættelse / "*Hastighetsnedsättning*" omkring systemgrænsen gældende for dansk signalsystem**

Ved en midlertidig hastighedsnedsættelse / "*hastighetsnedsättning*" omkring systemgrænsen, der er beliggende helt eller delvis i de nedenfor definerede sporområder, skal trafiklederen sikre, at den etableres i det danske signalsystem, så den altid starter mindst 50 meter før systemgrænsen i begge køreretninger gældende for begge hovedspor.

Ved flere hastighedsnedsættelser i sporområdet, er det den lavest forekommende hastighed, der gælder forbi systemgrænsen.

For køreretningen Københavns Lufthavn Kastrup-Peberholm-Lernacken gælder det for sporområdet fra ETCS stopmærke Cph-138 henholdsvis ETCS stopmærke Cph-238 til hovedsignal N4 henholdsvis hovedsignal U4.

For køreretningen Peberholm-Københavns Lufthavn Kastrup gælder det for sporområdet fra udkørselssignal / "*utfartsblocksignal*" 141 til ETCS stopmærke Cph-137 henholdsvis fra udkørselssignal / "*utfartsblocksignal*" 271 til ETCS stopmærke Cph-231.

6.2. **Midlertidig hastighedsnedsættelse / "*Hastighetsnedsättning*" sikret gennem svensk ATC og afmærket med "*hastighetstavlor*"**

En midlertidig hastighedsnedsættelse / "*hastighetsnedsättning*" omkring systemgrænsen sikres for den svenske systemdel gennem svensk ATC og afmærkes med "*hastighetstavlor*", jf. bestemmelserne i TTJ modul 3HMS.

Tilhørende "*orienteringstavla för lägre hastighet*" og "*förvarningstavla*" anvendes kun for køreretningen Peberholm-Københavns Lufthavn Kastrup.

En midlertidig hastighedsnedsættelse / "*hastighetsnedsättning*", der er beliggende helt eller delvis indenfor "*driftplats*" Peberholm, skal etableres gældende for begge spor.

6.3. **Midlertidig hastighedsnedsættelse / "*hastighetsnedsättning*" ikke sikret gennem svensk ATC og ikke afmærket med "*hastighetstavlor*"**

For en midlertidig hastighedsnedsættelse / "*hastighetsnedsättning*", der ikke er sikret med ATC og ikke er afmærket med "*hastighetstavlor*" gælder reglerne for "*hastighetsnedsättning utan signalering*" i TTJ modul 4 afsnit 3.7.

7. Særlige forhold

7.1. Tillysning af ekstratog / *"Anordnande av extratåg"*

Den for den svenske strækning gældende *"körplan"* medgives lokomotivføreren efter reglerne i TTJ.

Den for den danske strækning gældende køreplan medgives lokomotivføreren efter reglerne i ORF.

"Tågklareraren" må ikke afsende ekstratog fra Peberholm mod Københavns Lufthavn Kastrup, før tilladelse hertil foreligger fra trafiklederen.

Trafiklederen må ikke afsende ekstratog fra Københavns Lufthavn Kastrup mod Peberholm, før tilladelse hertil foreligger fra *"tågklareraren"*.

7.2. Genåbning af ØSB efter særlige vejrforhold

Når toggangen har været indstillet på ØSB på grund af særlige vejrforhold, eksempelvis ved

- ekstrem vind
- kraftigt nedbør (skybrud)

skal lokomotivføreren for første tog i hvert spor, når trafikken genoptages

- på den svenske systemdel gives ordre om kørsel med højst 40 km/t. / *"order om hastighetsnedsättning utan signalering till 40 km/h."*
- på den danske systemdel underrettes om kørsel på sigt jf. ORF driftsinstruks 6.

Infrastrukturforvalteren kan træffe beslutning om omfanget af nødvendigt eftersyn i forbindelse med genåbning, herunder om kørsel med nedsat hastighed er nødvendig.

7.3. Forhold på den svenske systemdel

7.3.1. *"Tågorder med körplan"*

Hvis lokomotivføreren i et tog mod Sverige ikke har en gyldig *"tågorder med körplan"*, skal lokomotivføreren standse ved systemgrænsen og kontakte *"tågklareraren"*.

7.3.2. Trafikale restriktioner ved særlige vejrforhold

7.3.2.1. Almindelige bestemmelser

Ved kraftig vindpåvirkning er det, af sikkerhedshensyn, nødvendigt at indføre trafikale restriktioner for kørsel med tog på strækningen Peberholm (ekskl.) – Lernacken (ekskl.).

ØSB-TC er ansvarlig for at melde til *"Tågklareraren"*, når den faktiske vindpåvirkning på Øresundsbroen bliver målt til de niveauer, hvor der skal indføres trafikale restriktioner, samt når der sker ændringer i de enkelte trin.

"Tågklareraren" melder til trafiklederen, når den faktiske vindpåvirkning på Øresundsbroen bliver målt til de niveauer, hvor der skal indføres trafikale restriktioner.

"Tågklareraren" melder til trafiklederen, når den målte vindpåvirkning ændres mellem de enkelte trin.

"Tågklareraren" og trafiklederen aftaler indbyrdes, hvordan trafikken skal afvikles, når der forekommer trafikale restriktioner.

Trin	Målt vindstyrke (m/s)	Trafikale restriktioner	
		Godstog	Øvrige tog
1	Større end 18 m/s aktuel eller større end 12 m/s effektiv vind	Ingen	Ingen
2	Større end 21 m/s aktuel eller større end 17 m/s effektiv vind	Maks. 80 km/t.	Ingen
3	Større end 24 m/s aktuel eller større end 20 m/s effektiv vind	Trafikken indstilles	Ingen
4	Større end 27 m/s aktuel vind		Trafikken indstilles

7.3.2.2. Underretning af lokomotivføreren

7.3.2.2.1. Kørsel Danmark – Sverige

Når "Tågklareraren" har underrettet trafiklederen om vindrestriktion trin 2, skal trafiklederen sikre, at lokomotivføreren på godstog underrettes, inden der gives afgangstilladelse fra Københavns Lufthavn Kastrup.

Trafiklederen underretter lokomotivføreren om at:

- togets hastighed skal nedsættes til 80 km/t mellem Peberholm og Lernacken
- indkode maks. 80 km/t i det svenske mobile ATC-anlæg
- hastighedsnedsættelsen ikke er afmærket med "hastighetstavor" og signalerne ikke er omkoblet.

Når lokomotivføreren har kvitteret for meldingen og bekræftet at det mobile ATC-anlæg er indkodet til maks. 80 km/t, kontakter trafiklederen "tågklareraren" og underretter "tågklareraren" om at:

"Tog ... (tognummer) er underrettet om hastighedsnedsættelse til 80 km/t i begge spor Peberholm – Lernacken og svensk mobilt ATC-anlæg er indkodet til maks. 80 km/t. Det er TKC Øst (navn).

Når *"tågklareren"* har kvitteret for underretningen, må trafiklederen give afgangstilladelse fra Københavns Lufthavn Kastrup i retning mod Peberholm.

Underretning gennem *"körordersystemet"* må ikke anvendes.

7.3.2.2.2. **Kørsel Sverige – Danmark**

Ved trin 2 underrettes lokomotivføreren for godstog efter bestemmelserne i TTJ bilag 4, *"Dialog och ordergivning"*, afsnit 3 *"Säkerhetsorder"*.

"Tågklareren" skal sikre, at lokomotivføreren bliver underrettet om hastighedsnedsættelsen senest inden afgang fra Svågertorp.

Underretning gennem *"körordersystemet"* må ikke anvendes.

7.3.3. **Personer i eller ved jernbanesporene**

Ved melding fra politi, lokomotivfører, ØSB-TC eller trafiklederen om person(er) i eller ved sporet på den svenske systemdel, skal *"tågklareren"* underrette lokomotivførerne om *hastighedsnedsættning utan signalering till 30 km/h* på Peberholm *"driftplats"* og/eller *hastighedsnedsættning utan signalering till 40 km/h* på strækningen Lernacken (ekskl.)-Peberholm (ekskl.) efter bestemmelserne i TTJ bilag 4, *"Dialog och ordergivning"*, afsnit 3 *"Säkerhetsorder"*.

Ved anmodning om *"tågstop"* fra trafiklederen, stopper *"tågklareren"* togdriften på Peberholm *"driftplats"*. Underretning om kørsel med *"hastighedsnedsættning"* eller genoptagelse af trafikken, når denne har været indstillet, må først ophøre, når politiet via BDC har givet tilladelse til det.

7.4. **Forhold på den danske systemdel**

7.4.1. **Personer i eller ved jernbanesporene**

Ved melding fra politi, lokomotivfører eller ØSB-TC om person(er) i eller ved sporet på den danske systemdel, skal trafiklederen underrette lokomotivføreren om at køre med udvig. Underretning af lokomotivførerne fra Peberholm mod Københavns Lufthavn Kastrup, sker jf. ORF.

Underretning om kørsel med udvig må først ophøre, når politiet via BDC har givet tilladelse til det.

Ved melding fra ØSB-TC tilkalder trafiklederen politiet, jf. Banedanmarks interne procedurer. Trafiklederen anmoder ØSB-TC om tænding af tunnelbelysning. Hvis politiet skal i eller i nærheden af sporene, skal de anmode om at sporene spærres. Når trafiklederen modtager melding via BDC, om at politiet vil have sporene spærret, spærres begge hovedspor mellem Københavns Lufthavn Kastrup og Peberholm samt sporene på Københavns Lufthavn Kastrup, i området der ligger øst for ETCS stopmærke Cph-132, Cph-232, Cph-250 henholdsvis Cph-420.

Sporspærringen må først ophæves, når politiet via BDC har givet tilladelse til det.

Signaturerna i detta dokument är juridiskt bindande. Dokumentet är signerat med Addo Sign säkra digitala signatur.
Undertecknarens identitet registreras fysiskt i det elektroniska PDF-dokumentet och visas nedan.
Alla tider anges i koordinerad universell tid (Coordinated Universal Time, UTC).

Undertecknare



Rolf Sundqvist eb Peter Göransson
Järnvägschef
9fce0ea9-c49f-4a56-8984-e83c0db2b9c4 2026-09-21 11:29:03Z

Dokument i försändelsen

K1-00 TF_DK_ver_2027-1 rev. 0.pdf

SHA256: 0e046a6f4a2c43462186758e0afc53f0d5dd50c09b50ec1262200b822478c441

Addo Sign ID-nummer: 3cbe174f-43a8-48d1-b17e-5125b57a8900



Dokumentet signeras digitalt med den säkra signeringstjänsten Addo Sign. Signaturbeviset i dokumentet säkras och valideras med det matematiska hashvärdet för originaldokumentet.

Dokumentet är låst för ändringar och tidsstämplat med ett certifikat från en betrodd tredje part. Alla kryptografiska signeringsbevis är inbäddade i PDF-dokumentet ifall de ska användas för validering i framtiden.

Hur man verifierar dokumentets äkthet

Dokumentet är skyddat med ett Adobe CDS-certifikat. När dokumentet öppnas i Adobe Reader ser det ut att vara signerat genom Addo Sign signeringstjänst.