

Nyt om Trafiksikkerhedsforskrift (TF)

Med virkning fra den 20. februar 2023 foretages der rettelse i Trafiksikkerhedsforskriften.

Fjernelse af RID-restriktion

I de gældende regler er der to RID-restriktioner for håndtering af godstog med RID-gods i Øresundstunnelen. Med denne rettelse fjernes reglen om tunnelafstand før og efter et godstog med RID-gods i det tunnelrør som det pågældende godstog skal kører i. Der kan altså køres i blokafstand før og efter godstog med RID-gods.

Godstogsrestriktionen om at der ikke må være andre tog samtidig i Øresundstunnelen, hvis der er et godstog, som der befordrer vogne med faresedel 1, 1.5 eller 1.6 på den danske systemdel, gælder fortsat.

Underretning af lokomotivfører ved vindrestriktion på broen

Med denne rettelse bliver det muligt at underrette lokomotivføreren på godstog på Københavns Lufthavn Kastrup, om nedsættelse af hastigheden til 80 km/t mellem Peberholm og Lernacken ved vindrestriktion på broen. Det gør at godstog i køreretning mod Sverige ikke længere skal standse på Peberholm, for at blive underrettet, med de i nogle tilfælde efterfølgende problemer med at sætte i gang igen samt i værste fald nedbrud på lokomotivet.

Øvrige

Teksten som beskrev forhold om dansk strækingsradio er fjernet, da der kun er GSM-R på hele Øresundsbro Konsortiets infrastruktur.

Det er desværre blevet nødvendigt at udsende nogle rettelsesblade, hvor der ikke er nogle rettelse i teksten. Dette skyldes indførelse af ny tekst som fylder mere end den tidligere tekst.

Der udsendes følgende rettelsesblade til TF:

Nr. 259 - 271.

Med venlig hilsen

Øresundsbro Konsortiet Jernbane

Nummeret på det sidst indsatte rettelsesblad:

[illegible]

[illegible]

Indholdsfortegnelse

	side
0.	
Indledende bemærkninger	1
Indholdsfortegnelse	3
1.	
Almindelige bestemmelser	9
1.1.	Gyldighedsområde 9
1.2.	Sprog 9
1.3.	Definitioner 10
1.3.1.	Lokomotiv / "Lok" 10
1.3.2.	Lokomotivfører / "Förare" 10
1.3.3.	Strail 10
1.3.4.	Tunnelafstand 11
1.3.4.1.	Køreretning Peberholm – Københavns Lufthavn Kastrup 11
1.3.4.2.	Køreretning Københavns Lufthavn Kastrup – Peberholm 11
2.	
Beskrivelse af strækningen	13
2.1.	Systemgrænsen 13
2.2.	Svensk udstyret strækning 13
2.3.	Dansk udstyret strækning 13
2.4.	Trafikledelse på ØSB 13
2.4.1.	Svensk trafikledelse 13
2.4.2.	Dansk trafikledelse 14
2.5.	Øresundsbro Konsortiets Trafikcenter 14
2.6.	Kommunikation 15a
2.6.1.	Almindelige bestemmelser 15a
2.6.2.	Ved passage af systemgrænsen 15a
2.6.2.1.	Tog med GSM-R telefon uden automatisk registrering 15a
2.6.3.	Kommunikation mellem "tågklareren" og lokomotivfører 15b
2.6.3.1.	Fremførelse af tog med GSM-R uden mulighed for registrering af funktionsnummer 15b
2.6.4.	Kommunikation mellem stationsbestyreren og lokomotivfører 15b
2.6.4.1.	Fremførelse af tog med GSM-R uden mulighed for registrering af funktionsnummer 15b

side

2.7.	Kørestrøm	17
2.7.1.	Almindelige bestemmelser	17
2.7.2.	Svensk systemdel	17
2.7.2.1.	Respektafstande	18
2.7.2.1.1.	Almindelige bestemmelser	18
2.7.2.1.2.	Personer og håndværktøj	18
2.7.2.2.	Nedfaldne og nedhængende køreledninger	19
2.7.3.	Dansk systemdel	19
2.8.	Krav til rullende materiel	19
2.8.1.	Almindelige bestemmelser	19
2.8.2.	ATC	19
2.8.2.1.	Krav til ATC	19
2.8.2.2.	Udkobling af ATC på svensk systemdel	20
2.8.2.3.	Udkobling af ATC på dansk systemdel	20
2.8.2.4.	Kørsel på dansk systemdel med udkoblet ATC	20
2.8.3.	Vogne efter slutbremsen	21
2.8.4.	Nødbremseoverstopning, togbelysning, samtale- og højtaleranlæg	21
2.8.5.	Arbejdskøretøjer / " <i>Spårfordon som används vid arbete</i> "	21
2.9.	Krav til kørende personale	22
2.10.	Personalets forsyning med regler mv.	22
3.	Kørsel over systemgrænsen	31
3.1.	Almindelige bestemmelser	31
3.1.1.	Togrækkefølge	31
3.2.	Togs afgang fra Peberholm i retning mod Københavns Lufthavn Kastrup	31
3.2.1.	Ankomstmelding	32
3.3.	Kørsel med godstog / "inte resandetåg med gods"	32
3.3.1.	Vognlister	32
3.3.2.	Vogne med fareseddel 1, 1.5 eller 1.6 (eksplosiver)	32
3.3.2.1.	Almindelige bestemmelser	32
3.3.2.2.	Kørsel gennem Øresundstunnelen	33
3.3.2.3.	Meldinger	33
3.3.3.	Befordring af usædvanlige transporter (UT)	34
3.3.4.	Vognkontrolanlæg	34
3.4.	Slutsignaler	35

	side
3.5.	Kørsel med arbejds køretøj over systemgrænsen 37
3.5.1.	Almindelige bestemmelser 37
3.5.2.	Kørsel med arbejds køretøj fra Peberholm mod Københavns Lufthavn Kastrup 37
3.5.3.	Kørsel med arbejds køretøj fra Peberholm til spærret hovedspor Peberholm - Københavns Lufthavn Kastrup 38
3.5.4.	Kørsel med arbejds køretøj fra Københavns Lufthavn Kastrup mod Peberholm 39
3.5.5.	Kørsel med arbejds køretøj fra spærret hovedspor Københavns Lufthavn Kastrup - Peberholm til Peberholm 39
3.6.	Uregelmæssigheder 40
3.6.1.	Signaler kan eller må ikke vise "kør" eller "stop og ryk frem" 40
3.6.1.1.	Tog mod Danmark 40
3.6.1.2.	Tog mod Sverige 40
4.	Nedbrudte tog / Evakuering af tog 43
4.1.	Tog holder entydigt på den ene side af systemgrænsen 43
4.2.	Tog holder på begge sider af systemgrænsen 43
5.	Infrastrukturarbejders planlægning og udførelse 49
5.1.	Almindelige bestemmelser 49
5.2.	Sporspærringer 49
5.2.1.	Arbejde på den svenske systemdel 49
5.2.1.1.	Mellem "utfartsblocksigna" 141 / 271 og "infartssigna" 22 / 52 49
5.2.1.2.	Anvendelse af strail 50
5.2.2.	Arbejde på den danske systemdel 50
5.2.2.1.	Stedlig dækning ved arbejder i Øresundstunnelen 50
5.2.2.2.	Akseltælleruorden efter sporspærring 52
5.2.3.	Arbejde i selve systemgrænsen 52
6.	Midlertidige hastighedsnedsættelser 53
6.1.	Bekendtgørelse 53
6.2.	Midlertidig hastighedsnedsættelse sikret gennem ATC og afmærket med standsignaler for hastighedsnedsættelse / "hastighetstavor" 53

	side
6.3.	Sikring af midlertidig hastighedsnedsættelse på strækningen Københavns Lufthavn Kastrup - Peberholm samt på Peberholm station 53
6.3.1.	Midlertidig hastighedsnedsættelse på strækningen Peberholm - Københavns Lufthavn Kastrup ved køreretning fra svensk systemdel 54
6.3.2.	Midlertidig hastighedsnedsættelse på Peberholm station / " <i>driftplats</i> " ved køreretning fra dansk systemdel 54
6.3.3.	Midlertidig hastighedsnedsættelse på Peberholm station / " <i>driftplats</i> " ved køreretning mod dansk systemdel 55
6.3.4.	" <i>Tågklareren</i> " og stationsbestyrerens videregivelse af melding 55
6.3.5.	Lokomotivførerens forhold 55
6.4.	Midlertidig hastighedsnedsættelse ikke sikret gennem ATC og ikke afmærket med standsignaler for hastighedsnedsættelse / " <i>hastighetstavor</i> " 56
7.	Særlige forhold 57
7.1.	Togangmeldelse til ekstratog / " <i>Säkerhetsorder</i> " 57
7.2.	Genåbning af ØSB efter særlige vejrforhold 57
7.3.	Forhold på den svenske systemdel af ØSB 57
7.3.1.	" <i>Tågorder</i> " 57
7.3.2.	" <i>Ordergivningsdriftplats och kontrolldriftplats</i> " 58
7.3.3.	Trafikale restriktioner ved særlige vejrforhold 58
7.3.3.1.	Almindelige bestemmelser 58
7.3.3.2.	Underretning af lokomotivføreren 59
7.3.3.2.1.	Kørsel Danmark - Sverige 59
7.3.3.2.2.	Kørsel Sverige - Danmark 60
7.3.4.	Personer i eller ved jernbanesporene 60
7.4.	Forhold på den danske systemdel af ØSB 61
7.4.1.	La 61
7.4.1.1.	Almindelige bestemmelser 61
7.4.1.2.	Særlig meddelelse " <i>Rettelse til La</i> " 61
7.4.2.	Nulstilling af akseltæller 61
7.4.3.	Personer i eller ved jernbanesporene 63
7.4.3.1.	Underretning af lokomotivførerne fra Peberholm til Københavns Lufthavn Kastrup 63

		side
8.	Tjenestekøreplaner / "<i>Planenlig Körplaner</i>"	64
8.1.	Almindelige bestemmelser	64
8.2.	Tjenestekøreplaner / " <i>Planenlig Körplaner</i> "	64
8.3.	Tognumre	64
8.4.	Tillysning og aflysning af tog	64
Bilag 1	Skematisk oversigt over ØSB	71
Bilag 2	Ledig	73
Bilag 3	Testkørsler	75
Bilag 4	Uddrag af TF til brug for togpersonale	81

2.6. Kommunikation

2.6.1. Almindelige bestemmelser

Tog, der skal køre på Øresundsbro Konsortiets infrastruktur, skal være udstyret med virksomt togradiosystem (GSM-R), som virker på den svenske systemdel og den danske systemdel.

Tog der skal anvende GSM-R, må ikke afgå uden GSM-R fra:

- Hyllie henholdsvis Svågertorp i retning mod ØSB.
- Københavns Lufthavn Kastrup i retning mod ØSB.

Dette gælder også tog, hvor lokomotivføreren ved, at togets GSM-R er uvirksom.

Såfremt der efter afgang fra Hyllie henholdsvis Svågertorp eller Københavns Lufthavn Kastrup opstår fejl på GSM-R eller forbindelse ikke kan opnås, kan der benyttes

- signaltelefoner
- nødtelefoner
- mobiltelefon (GSM).

2.6.2. Ved passage af systemgrænsen

2.6.2.1. Tog med GSM-R telefon uden automatisk registrering

Hvis der anvendes GSM-R telefoner, som ikke har automatisk registrering, skal begge landes funktionsnummer registreres seneste inden afgang fra:

- København H i retning mod Københavns Lufthavn Kastrup.
- Hyllie henholdsvis Svågertorp i retning mod ØSB.

Registrering skal ske i omvendt rækkefølge dvs. nabolandets funktionsnummer registreres først og efterflugt af afgangslandets funktionsnummer.

Efter passage af grænsen for skifte af GSM-R netværk, markeret med SR-mærke 17.49 (S) henholdsvis SR-mærke 17.49 (DK), afregistreres afgangslandets funktionsnummer. Lokomotivføreren skal sikre sig at GSM-R telefonen er skiftet til nabolandets funktionsnummer.

2.6.3. **Kommunikation mellem ”tågklareraren” 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”.

2.6.3.1. **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” telefonnummeret på togets GSM-R telefon, eventuelt på telefon +46 40 680 3508. For tog mod Danmark senest ved afgang Hyllie henholdsvis Svågertorp.

”Tågklareraren” skal videregive telefonnummeret til stationsbestyreren.

”Tågklareraren” skal inden der afgives sikkerhedsmæssige meldinger til tog uden registreret funktionsnummer kontrollere at telefonnummeret i telefonens display stemmer overens med det telefonnummer som togets lokomotivfører har oplyst.

2.6.4. **Kommunikation mellem stationsbestyreren og lokomotivfører**

Underretning fra stationsbestyreren 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 stationsbestyreren.

2.6.4.1. **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 stationsbestyreren telefonnummeret på togets GSM-R telefon, eventuelt på telefon +45 82 34 61 43. For tog mod Sverige inden togets afgang fra Københavns Lufthavn Kastrup. Stationsbestyreren skal videregive telefonnummeret til ”tågklareraren”.

Stationsbestyreren skal inden der afgives sikkerhedsmæssige meldinger til tog uden registreret funktionsnummer kontrollere at telefonnummeret i telefonens display stemmer overens med det telefonnummer 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).

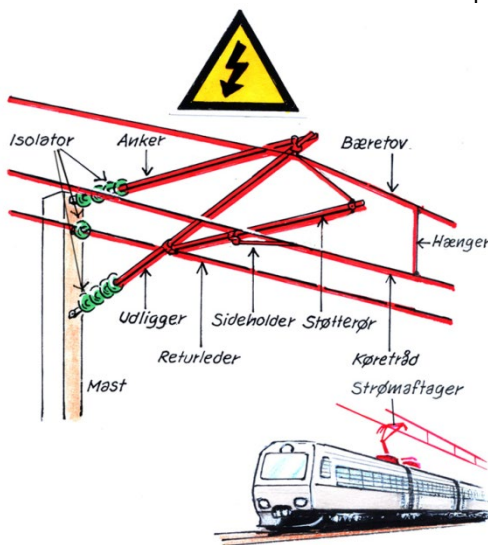
Styringen af kørestrømmen på den danske systemdel af ØSB sker fra Overvågningsscenter Kørestrøm (OCK) i København.

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

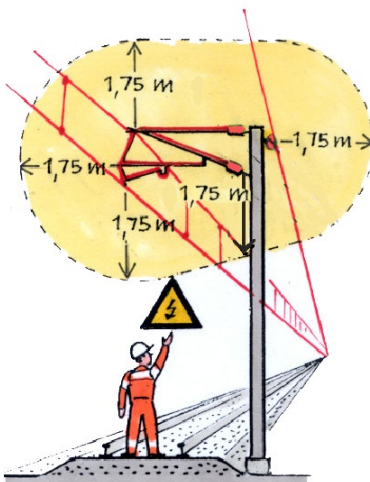
Det er forbudt og forbundet med livsfare at overskride respektafstande til spændingsførende konstruktioner.

Respektafstande må aldrig overskrides, medmindre det kørestrømstekniske personale har sikret, at ledningerne er spændingsløse og arbejdsjorde.

Respektafstande gælder til alle spændingsførende konstruktioner herunder strømaftagere på el-tog.

2.7.2.1.2. Personer og håndværktøj

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



For at overholde respektafstanden er det forbudt

- at klatre op på godsvognes læs eller jernbanekøretøjers tag
- at opholde sig på eller passere høje platforme til skruerbrems, ispåfyldning, lemme med videre på godsvogne.

3. Kørsel over systemgrænsen

3.1. Almindelige bestemmelser

Kørsel over systemgrænsen for signal skal ske enten som tog eller arbejdskøretøj.

Ved tog forstås i denne sammenhæng dels den jernbanetrafik, der jf. svenske regler kører som "*ordinarie tåg*" eller "*anordnats som extratåg*" jf. TTJ, og dels den jernbanetrafik, der efter danske regler kører som plantog efter TKG / TKØ eller som særtog på en toganmeldelse jf. SR § 2, punkt 6 "Togenes inddeling".

Tog som i den grafiske køreplan er angivet med tynd toglinie, skal af "*tågklareren*" betragtes som godstog / "*inte resandetåg med gods*", medmindre "*tågklareren*" ved kontakt med lokomotivføreren har sikret, at toget ikke befordrer godsvogne. Denne kontrol behøves ikke for tog som udgår fra Malmø C eller anden station / "*driftsplats*", hvor godstrafik ikke forekommer.

På Peberholm må der i retning mod Københavns Lufthavn Kastrup ikke anvendes automatisk signalgivning / "*automatisk tågvägsläggning*" af nogen form.

3.1.1. Togrækkefølge

Togrækkefølgen fremgår af de grafiske køreplaner.

Det er tilladt for tog at køre forud for den planmæssige tid.

3.2. Togs afgang fra Peberholm i retning mod Københavns Lufthavn Kastrup

"*Tågklareren*" skal indhente tilladelse / "*klart-anmälan*" til afsendelse af

- godstog med vogne med fareseddel 1, 1.5 eller 1.6 (eksplosiver)
- arbejdskøretøjer
- tog med fejl på nødbremseoverstropning, togbelysningen og/eller samtale- og højttaleranlæg
- tog med fejl ved tryklufsbremsen, vogne efter slutbremsen
- tog med udkoblet ATC

fra Peberholm mod Københavns Lufthavn Kastrup, hos stationsbestyreren.

Denne tilladelse fra stationsbestyreren til *"tågklareraren"* gives ved meldingen: "tog(tognummer) må afsendes til hovedspor(hovedsporsnummer). Det er(navn), FC".

3.2.1. **Ankomstmelding**

I de tilfælde, hvor der skal etableres tunnelafstand fra Peberholm mod Københavns Lufthavn Kastrup, skal stationsbestyreren give ankomstmelding til *"tågklareraren"* når toget har passeret sporskifte 11 henholdsvis sporskifte 12 på Københavns Lufthavn Kastrup.

Ankomstmelding gives ved melding: "Tog.....(tognummer) er ankommet til Københavns Lufthavn Kastrup. Det er(navn), FC"

3.3. **Kørsel med godstog / *"inte resandetåg med gods"***

3.3.1. **Vognlister**

Jernbanevirksomheden / *"Järnvägsföretaget"* skal sikre, at *"tågklareraren"* og stationsbestyreren 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.

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

3.3.2.1. **Almindelige bestemmelser**

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

3.3.2.2. Kørsel gennem Øresundstunnelen

Når der skal køre godstog, der befordrer vogne med fareseddel 1, 1.5 eller 1.6 på den danske systemdel, må der ikke samtidig være andre tog i Øresundstunnelen.

Før et sådant tog afsendes fra en af stationerne / "*driftsplatserna*" Peberholm eller Københavns Lufthavn Kastrup, skal der derfor være frit i begge hovedspor mellem

- Peberholm ("*infartssignal*" 22 henholdsvis "*infartssignal*" 52) og
- Københavns Lufthavn Kastrup (sporskifte 11 henholdsvis sporskifte 12).

Udover bestemmelserne i TF punkt 1.3.4. skal stationsbestyreren sikre at signalgivning hindres til det hovedspor Københavns Lufthavn Kastrup-Peberholm der ikke skal benyttes af godstoget, indtil godstoget har passeret Øresundstunnelen.

3.3.2.3. Meldinger

For tog i retning mod Sverige foretages melding om vogne med fareseddel 1, 1.5 eller 1.6 jf. SR § 64. DcDk skal underrette stationsbestyreren og "*tågklareraren*".

[SR § 64 punkt 2.1: Befordring af vogne forsynet med fareseddel 1, 1.5 eller 1.6 (eksplosivstoffer og genstande med eksplosivstof)... "*Jernbanevirksomheden skal underrette DcDk om vognladningsvise forsendelser, med oplysning om vognenes placering i toget, før toget afgår fra udgangsstationen eller fra den station, hvor den eller de pågældende vogne er indsat i toget. Jernbanevirksomheden må først melde toget klar til afgang til lokomotivføreren, når DcDk har kvitteret for underretning om togets befordring af vogne med fareseddel 1, 1.5 eller 1.6. DcDk skal underrette stationsbestyrerne på togets kørestrækning*". ... "*Jernbanevirksomheden skal sikre, at lokomotivføreren er underrettet særskilt om vognenes placering i toget og med angivelse af UN-nummer og RID-klasse*".]

For tog i retning mod Danmark skal jernbanevirksomheden / "*järnvägsföretaget*" give melding til "*tågklareraren*" om godstog der befordrer vogne med fareseddel 1, 1.5 eller 1.6 og have modtaget kvittering fra "*tågklareraren*" om, at kørslen er godkendt, inden toget afgår fra Malmö Gbg.

"Tågklareraren" skal underrette DcDk om vogne med fareseddel 1, 1.5 eller 1.6, inden toget afgår fra Malmö Gbg.

Lokomotivføreren skal underrettes særskilt om vognenes placering i toget, samtidig med, at jernbanevirksomheden / "järnvägsföretaget" udleverer bremseseddel til lokomotivføreren.

3.3.3. Befordring af usædvanlige transporter (UT)

For tog, der befordrer vogne med UT, gives melding efter bestemmelserne i SR § 63 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 er afgivet og tilladelse til kørsel efter disse bestemmelser er modtaget inden toget befarer ØSB.

3.3.4. Vognkontrolanlæg

Der er etableret vognkontrolanlæg i Svågertorp for køreretning Sverige – Danmark og i Kalvebod for køreretning Danmark – Sverige.

Når vognkontrolanlægget i Svågertorp detekterer fejl på tog skal "*tågklareraren*" sikre, at toget bliver undersøgt inden det befarer ØSB jf. Trafikverkets TDOK 2014:0689.

Når vognkontrolanlægget i Kalvebod detekterer fejl på tog skal stationsbestyreren sikre, at toget bliver undersøgt inden det befarer ØSB jf. Banedanmarks SIN instruks 11.1.

7. Særlige forhold

7.1. Toganmeldelser til ekstratog / "*Säkerhetsorder*"

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

Den for den danske strækning gældende toganmeldelse medgives lokomotivføreren efter reglerne i SR.

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

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

7.2. Genåbning af ØSB efter særlige vejrforhold

I tilfælde af at toggangen har været indstillet på ØSB jernbaneinfrastruktur på grund af

- ekstrem vind
- kraftig nedbør i form af sne

skal første tog i hvert hovedspor underrettes om kørsel med skærpet udkig.

7.3. Forhold på den svenske systemdel af ØSB

7.3.1. "*Tågorder*"

For samtlige tog på den svenske systemdel gælder bestemmelserne i TTJ bilag 4, "*Dialog och ordergivning*" om "*tågorder*".

Hvis "*tågorder*" i undtagelsestilfælde ikke kan udleveres, skal dette meddeles "*tågklararen*". "*Tågklararen*" sørger herefter for, at lokomotivføreren modtager "*sträckorder*" og/eller "*delgivningsorder*" eller "*säkerhetsorder*" jf. TTJ bilag 4, afsnit 8, "*Föraren saknar tågorder*" samt bilag 17, "*Trafikledning*", afsnit 4, "*Tåg utan giltig tågorder*".

7.3.2. **"Ordergivningsdriftplats och kontrolldriftplats"**

"Tågklareraren" er *"Ordergivningsdriftplats och kontrolldriftplats"* for strækningen Peberholm - Lernacken. *"Tågklareraren"* er endvidere *"kontrolldriftplats"* for strækningen Peberholm (ekskl.) – Københavns Lufthavn Kastrup (ekskl.) for de *"order"* der gives jf. TF punkt 7.4.1.2.

Selv om *"säkerhetsorder"* i visse tilfælde vil blive udleveret til lokomotivføreren i Danmark, skal lokomotivføreren - i de tilfælde hvor kvittering kræves - altid kvittere *"säkerhetsorder"* til *"tågklareraren"*.

7.3.3. **Trafikale restriktioner ved særlige vejforhold**

7.3.3.1. **Almindelige bestemmelser**

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

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

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

"Tågklareraren" og stationsbestyreren 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

7.3.3.2. Underretning af lokomotivføreren

7.3.3.2.1. Kørsel Danmark – Sverige

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

Stationsbestyreren underretter lokomotivføreren om at:

- togets hastighed skal nedsættes til 80 km/t mellem Peberholm og Lernacken
- indkode 80 km/t i det danske og svenske mobile ATC-anlæg
- hastighedsnedsættelsen ikke er afmærket og signalerne ikke er omkøbt.

Når lokomotivføreren har kvitteret for meldingen og bekræftet at de mobile ATC-anlæg er omkodet til 80 km/t, kontakter stationsbestyreren *"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 80 km/t. Det er(navn), FC...".

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

Underretning gennem *"körordersystemet"* må ikke anvendes.

7.3.3.2.2. Kørsel Sverige – Danmark

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

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

Underretning gennem "*körordersystemet*" må ikke anvendes.

7.3.4. Personer i eller ved jernbanesporene

Ved melding fra politi, lokomotivfører, ØSB-TC eller stationsbestyreren om person(er) i eller ved sporet på den svenske systemdel, skal "*tågklararen*" underrette lokomotivførerne om at køre med "*hel siktfart*" på Peberholm station efter bestemmelserne i TTJ bilag 4, "*Dialog och ordergivning*", afsnit 3 "*Säkerhetsorder*".

Underretning om kørsel med "*hel siktfart*" må først ophøre når politiet via DcDk har givet tilladelse til det.

Ved anmodning om "*tågstop*" fra stationsbestyreren, stopper "*tågklararen*" togdriften på Peberholm station.

7.4. Forhold på den danske systemdel af ØSB

7.4.1. La

7.4.1.1. Almindelige bestemmelser

For samtlige tog på danske strækninger er det et krav, at lokomotivføreren altid er i besiddelse af gældende La.

7.4.1.2. Særlig meddelelse "Rettelse til La"

Forhold omkring La, der er opstået efter udsendelse af La, udsendes af DcDk ved særlig meddelelse "Rettelse til La" jf. SR §§ 52 og 53.

DcDk skal - ved forhold der omhandler strækningen Peberholm - Københavns Lufthavn Kastrup - i elektronisk form videresende meddelelsen til "*tågklareren*", der herefter videregiver meddelelsen til lokomotivførerne i Sverige i "*körordersystemet*".

Omhandler meddelelsen "Rettelse til La" forhold på strækningen Peberholm – Københavns Lufthavn Kastrup, må "*tågklareren*" ikke afsende tog fra Peberholm mod Københavns Lufthavn Kastrup, før toget skriftligt er underrettet om "Rettelse til La" (Mundtlig underretning må ikke anvendes).

Er det ikke muligt at underrette toget skriftligt, skal "*tågklareren*" sørge for, at toget standses på Peberholm. Når toget er standset, og lokomotivføreren kontakter "*tågklareren*", skal "*tågklareren*" anmode lokomotivføreren om at kontakte stationsbestyreren. Stationsbestyreren underretter lokomotivføreren om "Rettelse til La" og bekræfter til "*tågklareren*", at underretning har fundet sted.

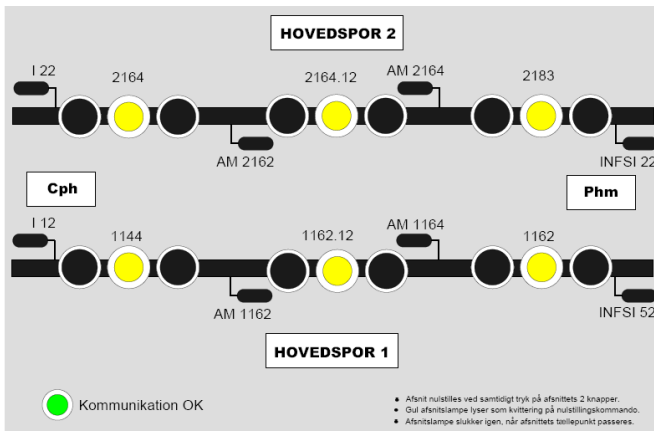
Først når "*tågklareren*" har modtaget melding fra stationsbestyreren om, at toget er blevet underrettet om "Rettelse til La" må "*tågklareren*" stille udkørsel (signal "Kør" i "*utfartsblocksignal*" 141 / 271 eller udrangering) for toget fra Peberholm i retning mod Københavns Lufthavn Kastrup.

7.4.2. Nulstilling af akseltæller

Betjeningspanel for nulstilling af akseltællere på strækningen Peberholm - Københavns Lufthavn Kastrup findes to steder

- I udvendigt aflåst betjeningsskab på hytte 25 på Peberholm
- I teknikrum K100NV på Københavns Lufthavn Kastrup i aflåst betjeningsskab.

Nulstillingsfunktionen anvendes i forbindelse med tællefejl i akseltællersystemet. Funktionen må kun anvendes efter tilladelse fra stationsbestyreren.



Nulstillingspanelet er opbygget med to trykknapper og et tableau (gul lysdiode) for hvert blokafsnit. For at aktivere en nulstilling skal begge betjeningsknapper for det pågældende blokafsnit trykkes ind samtidigt (inden for ca. ½ sekund).

Funktionen er forberedende nulstilling, hvilket betyder, at sporet først meldes frit, når det er blevet frikørt af et tog, efter at nulstillingen er indledt.

Når nulstillingskommandoen er udsendt vil den gule lysdiode lyse indtil 1. aksel har passeret tællepunktet.

Håndtering af akseltælleruorden efter sporspærring sker jf. punkt 5.2.2.2.

7.4.3 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 stationsbestyreren underrette lokomotivførerne om at køre med skærpet udvig. Underretning af lokomotivførerne fra Peberholm mod Københavns Lufthavn Kastrup, sker jf. punkt 7.4.3.1. Underretning om kørsel med skærpet udvig må først ophøre når politiet via DcDk har givet tilladelse til det.

Ved melding fra ØSB-TC tilkalder stationsbestyreren politiet, jf. Banedanmarks interne procedurer. Stationsbestyreren anmoder ØSB-TC om tænding af tunnelbelysning.

Hvis politiet skal i eller i nærheden af sporene, skal de anmode om at sporene spærres. Når stationsbestyreren modtager melding via DcDk, om at politiet vil have sporene spærret, spærres begge hovedspor mellem Københavns Lufthavn Kastrup og Peberholm samt sporene på Københavns Lufthavn Kastrup, den del som ligger øst for PU-P121, P111, P23 samt P13 som er omfattet af sikringsanlægget, jf. SR § 86.

Stationsbestyreren kontakter "*tågklareraren*" og anmoder om "*tågstop*" på den svenske systemdel.

7.4.3.1. Underretning af lokomotivførerne fra Peberholm til Københavns Lufthavn Kastrup

Når stationsbestyreren har meldt til "*tågklareraren*" at lokomotivførerne skal underrettes om kørsel med skærpet udvig, skal "*tågklareraren*" sikre, at togene standses på Peberholm ved "*utfartsblocksignal*" 141 eller 271. Når toget er standset, og lokomotivføreren kontakter "*tågklareraren*", skal "*tågklareraren*" anmode lokomotivføreren om at kontakte stationsbestyreren.

Stationsbestyreren underretter herefter lokomotivføreren om kørsel med skærpet udvig og bekræfter til "*tågklareraren*", at underretning har fundet sted.

Når "*tågklareraren*" modtager melding fra stationsbestyreren om, at lokomotivføreren er blevet underrettet, må "*tågklareraren*" foretage signalgivning for udkørsel (signal "Kør" i "*utfartsblocksignal*" 141/271 eller udrangering).

8. Tjenestekøreplaner / "*Planenlig Körplan*"

8.1. Almindelige bestemmelser

Trafikverket henholdsvis Banedanmark tildeler kanaler og er ansvarlig for udarbejdelse af "*planenlig körplan*" henholdsvis tjenestekøreplaner.

8.2. Tjenestekøreplaner / "*Planenlig körplan*"

På strækningen Lernacken – Peberholm gælder svenske "*planenlig körplan*".

På strækningen Københavns Lufthavn Kastrup – (Peberholm) gælder den danske TKG (Tjenestekøreplan Gods) og den danske TKØ (Tjenestekøreplan Øst).

8.3. Tognumre

Tog mod Danmark har ulige / "*udda*" tognumre.

Tog mod Sverige har lige / "*jämna*" tognumre.

Tog må ikke skifte tognummer ved systemgrænsen.

8.4. Tillysning og aflysning af tog

"*Tågklararen*" henholdsvis DcDk har bemyndigelsen til at tillyse og aflyse tog på den svenske henholdsvis den danske systemdel af ØSB.

2.4.2. **Dansk trafikledelse**

Den danske systemdel fjernstyres normalt fra fjernstyringscentralen i København (FC København). Strækningen kan fjernstyres fra Driftcenter Danmark (DcDk). Der kan endvidere etableres understationsdrift med stedlig stationsbestyrer i Københavns Lufthavn Kastrup.

Betegnelsen stationsbestyreren anvendes i denne forskrift som betegnelse for den aktuelle stationsbestyrer: stationsbestyreren i fjernstyringscentralen i København / DcDk eller stedlig stationsbestyrer i Københavns Lufthavn Kastrup.

Stationsbestyreren og DcDk har adgang til Trafikverkets fjernstyringsbilleder.

Disse informationer må ikke anvendes som grundlag for udveksling af trafiksikkerhedsmæssige meldinger.

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).

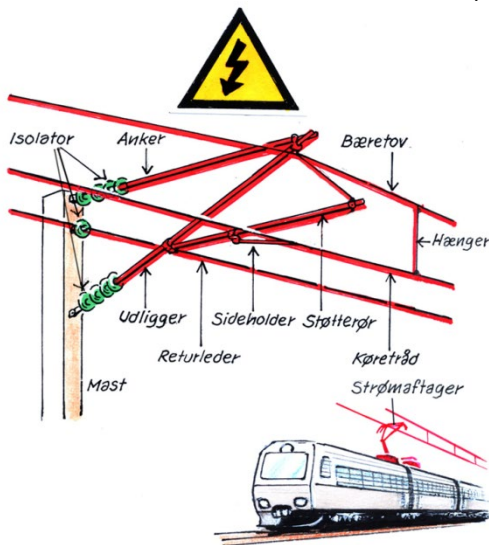
Styringen af kørestrømmen på den danske systemdel af ØSB sker fra Overvågningscenter Kørestrøm (OCK) i København.

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 det kørestrømstekniske personale har sikret, at ledningerne er spændingsløse og arbejdsjorde.

Respektafstande gælder til alle spændingsførende konstruktioner herunder strømaftagere på el-tog.

2.7.2.1.2. Personer og håndværktøj

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