

Lokaltog A/S

Lokalbanenorm LBN1-510-1

Ordreserie O

Udgivet: 15.06.2024

Udarbejdet af: TOHO  
Godkendt af: THBO

Indholdsfortegnelse		Side
1	Indledning	3
2	Ikrafttræden	3
3	Overgangsbestemmelser	3
4	Referencer	3
5	Anvendelsesområde	3
6	Dispensation	3
7	Godkendelse af banenorm	3
8	Ordreserie – O Sporregler	4
9	Bilag 1: " Ordreserie O – udgave 01-11-1993, DSB"	6

## 1 Indledning

---

Formålet med denne Lokalbanenorm er at regler for eftersyn og vedligehold af Lokaltogs infrastruktur.

Lokalbanenormen udgives af:

Lokaltog A/S  
Thistedgade 10, st. th  
DK-2630 Taastrup

## 2 Ikrafttræden

---

Denne Lokalbanenorm træder i kraft ved udgivelsen.

## 3 Overgangsbestemmelser

---

Der er ingen overgangsbestemmelser i denne Lokalbanenorm.

## 4 Referencer

---

[1] Ordreserie O – udgave 01-11-1993, DSB

## 5 Anvendelsesområde

---

Lokalbanenormen gælder for alle i drift værende baner under Lokaltogs ansvar som infrastrukturforvalter.

På Lokaltogs infrastruktur eksisterer mindre sporstykker samt sidespor, der ikke opfylder kravene i [1] og som er godkendt ved "Jernbanetilsynet" før 01.08.1996. Disse spor tillades fortsat holdt i drift inklusive vedligeholdelsesarbejder og om nødvendigt ved sporombygning med den sporgeometri samt sporoverbygning, som sporene oprindeligt er anlagt med.

## 6 Dispensation

---

Dispensationer fra "Ordreserie O" (svarende til gældende LBN1-krav) kan kun gives af TSA-Spor efter godkendelse af "Regelassesor".

Proces for dispensation fra tekniske regler fremgår af Lokaltogs ledelsessystem, hvor til der henvises.

## 7 Godkendelse af banenorm

---

Banenormen er udarbejdet og godkendt jævnfør procedure beskrevet i Lokaltogs sikkerhedsledelsessystem, hvor til der henvises.

På Lokaltogs spor gælder [1].

[1] er udarbejdet af DSB. Der vil derfor være uoverensstemmelser mellem organisatoriske funktioner, referencer til banenormer der ikke gælder ved Lokaltog med videre. Disse uoverensstemmelser gennemgås herunder.

### **Norm-referencer:**

Ved henvisning i [1] til

- BN1-x: Reference gælder til den tilsvarende Lokalbanenorm LBN1-x.
- Banestyrelsens fritrumsprofiler: Referencen gælder til Lokalbanenorm LBN1-510.
- Regler for anbringelse og vedligeholdelse af overbygningen (Sporregler 1987): Referencen gælder til Lokalbanenorm LBN1-500-1a
- Langskinneregler (1978): Referencen gælder til Lokalbanenorm LBN1-502
- Skinnebrud - fejl i skinner: Referencen gælder til LBN1-107-1
- Skinnesvejsning – thermitsvejsning: Referencen gælder til LBN1-517
- Skinnesvejsning - elektrisk svejsning: Referencen gælder til LBN1-516
- Regler for boring og skæring i skinner: Referencen gælder til LBN1-515
- Brugsanvisning for skinnesmøreapparater: Referencen, TSA-sikring
- Regler for brug, smøring, vedligeholdelse mv af motortroljer: Reference, udgår af Infrastruktur. Indgår i værkstedets vedligeholdelses procedure.
- Bestemmelser vedrørende flaskegasanlæg i køretøjer: Reference, udgår af Infrastruktur. Indgår i værkstedets vedligeholdelses procedure.
- Vejledning for udførelse og vedligeholdelse af underbygning: Reference gælder til LBN1-6-3.
- Tekniske retningslinjer for anlæg af havnespor: Ej relevant for Lokaltog. Lokaltog har ingen havnespor.
- Bestemmelser vedrørende Infrastrukturregionernes bemyndigelse til at tillade fremmede visse anlæg eller anbringelser: Reference TSA-spor og LBN1-13-2.
- Forskrifter for undersøgelse af DSBs broer: Referencen gælder til LBN1-530
- Regler for udførelse af anlæg mv ved krydsning mellem jernbaner og veje: Referencen, Regler for jernbaneoverkørsler og TSA-sikring.
- Regler vedrørende automatiske signaler ved niveauoverkørsler over jernbaner 01.01.1993: Referencen, Regler for jernbaneoverkørsler og TSA-sikring.
- Største tilladte akselafstand, akseltryk og metervægt samt læsseprofil på danske normalsporede baner og færger (akseltrykfortegnelse AML): Reference gælder til Lokaltog AML.
- Tekniske anlæg og hjælpemidler på stationerne og ved vedligeholdelsesdepoterne: Reference gælder til Lokaltog TM nr. 28
- DSB, Fitrumsprofiler: Referencen gælder til Lokalbanenorm LBN1-520.
- Normaltegninger for sporoverbygninger: Banedanmarks normaltegninger fortsat gældende for Lokaltog.
- Sikringsanlæggene og deres betjening (SODS): Referencen, TSA-sikring
- Elektriske sikringsanlæg og teleanlæg: Referencen, TSA-sikring
- Mekaniske sikringsanlæg: Referencen, TSA-sikring
- Særlige instrukser og vejledning angående lokale sikringsanlæg: Referencen, TSA-sikring

- Normaltegninger foreltekniske anlæg: Banedanmarks normaltegninger fortsat gældende for Lokaltog. Referencen, TSA-sikring
- Vinterinstruks (VI): Reference gælder til TM nr. 29
- S-baneinstruks (SI): Ej relevant for Lokaltog. Udgår.
- Fjernbaneinstruks (FI): Ej relevant for Lokaltog. Udgår.
- Køreledningsinstruks (KI): Referencen, TSA-stærk og kørestrøm.
- Instruks for usædvanlige transporter (UT): Reference gælder til P050 Usædvanlige transporter

### **Organisatoriske funktioner**

I forbindelse med angivelse af en organisatorisk titel eller funktion i [1], skal følgende oversættelser anvendes:

Sikringsmester / kørestrømesterstrækningen:	Lokaltog's TSA-stærk og kørestrøm
Sikringsanlæg og elektriske anlægs vedkommende	Lokaltog's sikringsmester.
Baneingeniørstrækningen for banelegeme:	Lokaltog's banemester.
Banemesteren	Lokaltog's banemester.
Sikringsmester	Lokaltog's sikringsmester.
Baneingeniør	Lokaltog's TSA-spor og konstruktioner.
DSB (Herunder adresser):	Henvises til Lokaltog og udgivelsesadresse.



# DSB

Ordresamlingen

## Serie O

Infrastrukturtenesten

København 1993

Ordreseriesamlingen Serie O fordeles til:

- Administrationskontorer efter behov
- Stationer
- Infrastruktur tjenestens personale med et personligt eksemplar





[illegible]

## Indholdsfortegnelse

	Side
<b>1. Myndighedsområde .....</b>	<b>1</b>
1.1. Ordresamlings status .....	1
<b>2. Udgået</b>	
<b>3. Eftersyn og vedligeholdelse af banen .....</b>	<b>57</b>
3.1. Samarbejdet mellem baneingeniørstrækningerne/ sikringsmesterstrækningerne/kørestrømsmesterstrækningerne .....	57
3.1.1. Ansvar og ansvarsfordeling .....	57
3.1.2. Aftaleregler .....	57
3.1.3. Sporskifter, sporspærringer og sporskiftevarmeanlæg .....	58
3.1.4. Isolerede skinner, elektrificeret spor og togvarmeanlæg ..	59
3.1.5. Overkørsler .....	59
3.1.6. Mærker tilhørende ovennævnte anlæg .....	60
3.1.7. Drejeskiver/brovægte/klapbroer .....	60
3.1.8. Ballast .....	60
<b>3.2. Infrastrukturtjenestens pligter for det spormæssige..</b>	<b>61</b>
3.2.1. Maskinelle eftersyn .....	61
3.2.2. Visuelle eftersyn .....	61
3.2.3. Særlige eftersyn .....	63
3.2.4. Kontrol af sporskifters tungetilslutning .....	64
3.2.5. Kontrolmåling af sporskifter .....	66
3.2.6. Vedligeholdelseseftersyn af sporskifter .....	66
3.2.7. Vedligeholdelse af arealer og banehegn .....	67
3.2.8. Højdemærker .....	69

<b>3.3.</b>	<b>Infrastrukturtjenestens pligter for det sikringsmæssige .....</b>	<b>69</b>
3.3.1.	Sporskifter .....	69
3.3.2.	Overkørsler .....	70
3.3.3.	Tele- og sikringsanlæg .....	70
<b>3.4.</b>	<b>Samarbejde med trafiktjenesten .....</b>	<b>70</b>

	Side
<b>4. Eftersyn og vedligeholdelse i øvrigt .....</b>	<b>75</b>
4.1. Stationsområdet .....	75
4.1.1. Definition af stationsområdet .....	75
4.1.2. Renholdelse .....	75
4.1.3. Afmærkning af snubleggenstande .....	76
4.1.4. Sporskifter .....	76
4.1.5. Sporstopper/hemsko .....	78
4.1.6. Drejeskiver/skydebroer .....	78
4.1.7. Vandforsyningsanlæg, vognvaskeanlæg og eftersynsgrave .....	79
4.1.8. Togvarmeanlæg, ladestik og fremmednetstik .....	79
4.1.9. Opvarmnings-, køle, ventilations-, sprinkler, tryklufte- og hydroforanlæg .....	79
4.1.10. Sømærker .....	79
<b>4.2. Bygninger .....</b>	<b>80</b>
4.2.1. Vedligeholdelse .....	80
4.2.2. Skadedyrsbekæmpelse .....	81
<b>4.3. Færgehavne .....</b>	<b>81</b>
4.3.1. Eftersyn og vedligeholdelse .....	81
4.3.2. Udstyr og betjening .....	81
<b>4.4. Vognmateriel .....</b>	<b>82</b>
4.4.1. Akselafstand, akseltryk, metervægt og læsseprofil.....	82
4.4.2. Bestilling af vogne .....	83
4.4.3. Læsning og aflæsning .....	83
4.4.4. Flytning og sikring .....	85
4.4.5. Vognkontrol .....	85

4.4.6.	Eftersyn .....	85
4.4.7.	Revision/værkstedsophold .....	86
4.4.8.	Sikkerhed/uheld .....	88
<b>4.5.</b>	<b>Anhuggergrej .....</b>	<b>90</b>
4.5.1.	Anhuggergrej, kæder, stropper og tove .....	90
4.5.2.	Fibertove .....	90
4.5.3.	Stålstropper/tovværk .....	91
4.5.4.	Vævede stropper .....	91
<b>4.6.</b>	<b>Værktøj, redskaber og materialer .....</b>	<b>92</b>
4.6.1.	Udlevering .....	92
4.6.2.	Opbevaring .....	92
4.6.3.	Frugt/ledsagepapirer .....	92
4.6.4.	Salg .....	94
<b>5.</b>	<b>Udgået</b>	
<b>6.</b>	<b>Bilag .....</b>	<b>103</b>
6.1.	Eftersyn af sporskifters tungetilslutning .....	103

## 1. Myndighedsområde

### 1.1. Ordresamlingens status

Grundreglerne for overholdelse af sikkerhed og orden på DSBs område indeholdes i:

- Lov af 08.06.1977 om DSB med senere ændringer
- Færdselsloven af 10.06.1976 med senere ændringer.

Lov om DSB og Færdselsloven indeholder de politi- og straffebestemmelser, der af hensyn til sikkerhed og orden er fastsat for alle, der kommer i berøring med DSB. Først og fremmest for det publikum, der rejser med DSB, men også for dem, der opholder sig på eller krydser DSBs område.

De tekniske bestemmelser, der vedrører Infrastruktur tjenestens arbejde, er optaget i:

- Regler for anbringelse og vedligeholdelse af overbygningen (Sporregler 1987)
- Langskinneregler (1978)
- Skinnebrud - fejl i skinner
- Skinnesvejsning - thermit svejsning
- Skinnesvejsning - elektrisk svejsning
- Regler for boring og skæring i skinner
- Brugsanvisning for skinnesmøreapparater
- Regler for brug, smøring, vedligeholdelse mv af motortroljer
- Bestemmelser vedrørende flaskegasanlæg i køretøjer
- Vejledning for udførelse og vedligeholdelse af underbygning mv
- Tekniske retningslinier for anlæg af havnespor
- Bestemmelser vedrørende Infrastrukturregionernes bemyndigelse til at tillade fremmede visse anlæg eller anbringelser på og ved baneanlæg, Fremmedarbejder 1970 (rettet maj 1972)
- Forskrifter for undersøgelse af DSBs broer
- Regler for udførelse af anlæg mv ved krydsning mellem jernbaner og veje
- Regler vedrørende automatiske signaler ved niveauoverkørsler over jernbaner

- Største tilladte akselafstand, akseltryk og metervægt samt læsseprofil på danske normalsporede baner og færges (akseltrykfortegnelse AML)
- Tekniske anlæg og hjælpemidler på stationerne og ved vedligeholdelsesdepoterne
- DSB, Fritrumsprofiler
- Normaltegninger for sporoverbygningen
- Sikringsanlæggene og deres betjening (SODB)
- Elektriske sikringsanlæg og teleanlæg
- Mekaniske sikringsanlæg
- Særlige instrukser og vejledning angående lokale sikringsanlæg
- Normaltegninger for eltekniske anlæg
- Vinterinstruks (VI)
- S-baneinstruks (SI)
- Fjernbaneinstruks (FI)
- Køreledningsinstruks (KI)
- Instruks for usædvanlige transporter (UT)







### **3. Eftersyn og vedligeholdelse af banen**

#### **3.1. Samarbejde mellem baneingeniørstrækningen og sikringsmesterstrækningen/kørestrømsmesterstrækningen**

##### **3.1.1 Ansvar og ansvarsfordeling**

Ansvar for:

- at banens anlæg er i forsvarlig stand
- at toggangen kan foregå uhindret
- at banens grænser respekteres

påhviler

sikringsmesterstrækningen/kørestrømsmesterstrækningen for sikringsanlæg og elektriske anlæg's vedkommende

baneingeniørstrækningen for banelegeme, under- og overbygning, grøfter, arealer og beplantnings vedkommende.

Ansaret deles som beskrevet i det følgende.

##### **3.1.2 Aftaleregler**

Eventuelle mangler ved tungetilslutningen, der er konstateret ved normal betjening af sikringsanlægget, anmeldes til og afhjælpes af sikringsmesterstrækningen, såfremt fejlen ikke ligger i selve sporskiftet (urigtig sporvidde, defekt tungeparti eller lignende). Evt nødvendig assistance fra baneingeniørstrækningen tilkaldes af sikringsmesterstrækningen.

Når sikringsmesterstrækningens personale skal udføre arbejder, der kan få indflydelse på sporvidden, skal fornøden aftale altid forinden træffes med den pågældende baneingeniørstrækning. Omvendt må der ikke af baneingeniørstrækningens personale udføres arbejder, der kan få indflydelse på sporskiftesikringen, inden aftale er truffet med sikringsmesterstrækningen.

Konstateres mangler ved et sporskifte eller dets centralsikring efter beskadigelse ved opskæring, skal stationen, vedkommende baneingeniør og sikringsmester straks underrettes, og fornødne sikringsforanstaltninger træffes, hvorefter manglerne hurtigst muligt skal afhjælpes, eventuelt må signalgivningen aflyses.

Vedrørende rensning og smøring af sporskifter henvises til afsnittet herom.

### 3.1.3 Sporskifter, sporspærrer og sporskiftevarmeanlæg

Sporskifter, sporspærrer og lignende, der indgår i sikringsanlæg:

Grænsen er låsedelens befæstelse i tunger, sideskinne samt sveller, idet bolte/skruer, nitter for tungelapper, isolationsbøsninger og fastspændingsbolte hører under sikringsmesterstrækningen.

Sporlåse, kontrollåse, betjeningslåse, trækbuk, hagelås, pallås samt disses befæstelsesbolte i sveller og skinner, sporskiftesignaler og stænger hertil hører under sikringsmesterstrækningen.

Stockflet'ske låse hører under baneingeniørstrækningen.

Ansvar for tungetilslutningen påhviler i første række baneingeniørstrækningen, men sikringsmesterstrækningen skal ved sine eftersyn tillige kontrollere den.

Kravet til tungetilslutning er anført i afsnit 3.2.4.

I tilfælde af fejl i et sporskifte kan baneingeniørstrækningen henholdsvis sikringsmesterstrækningen alene give tilladelse til benyttelse af sporskiftet, for så vidt det angår eget ansvarsområde. Herunder skal afstanden mellem tunge og sideskinne holdes under 3 mm, evt med låsebolte med hængelås.

Øvrige sporskifter, sporspærringer og lignende hører under baneingeniørstrækningen med undtagelse af sporskiftesignaler med elektrisk lys.

Sporskiftevarmeanlæg hører under sikringsmesterstrækningen og må ikke afmonteres uden sikringsmesterens tilladelse.

Sikringsmesterstrækningen må ikke løsne klemplader og lignende for af- eller påmontering af varmelegemer.

### **3.1.4 Isolerede skinner/elektrificeret spor/togvarmeanlæg**

Sporets elektriske udnyttelse (herunder måling af de elektriske egenskaber) og ledninger til skinner hører under Infrastrukturtjenesten.

Baneingeniørstrækningen har ansvar for alle sporets mekaniske dele og egenskaber, herunder isolerstød og isolationsdele, samt for at bibringe sporet den elektriske isolationsevne.

Krav til sporets elektriske isolation (ballastmodstand) fastsættes af projekt tjenesten.

Der må ikke afbrydes ledninger i eller ved spor uden tilladelse af sikringsmesteren.

Efter udveksling af skinner i isolerede spor må arbejdet ikke meldes færdigt, før der haves vished for, at sporisolationen virker efter hensigten.

I øvrigt henvises til S-baneinstruks (SI) og Fjernbaneinstruks (FI).

### **3.1.5 Overkørsler**

Det påhviler såvel sikringsmesterstrækningens som baneingeniørstrækningens personale at påse, at der ikke er synlige mangler ved sikkerhedsforanstaltningerne mod bane og vej (herunder, at eventuelle oversigtsservitutter overholdes). Er det sidste ikke tilfældet, skal overtrædelserne påtales.

Automatiske overkørselsanlæg hører under sikringsmesterstrækningen til og med ledningers tilslutning til skinner.

Vejsignaler hører under sikringsmesterstrækningen.

Overkørselsbelægning hører under baneingeniørstrækningen.

Øvrige overkørselsanlæg (lukkeindretninger) hører under baneingeniørstrækningen.

Skal der udføres arbejder, der medfører, at vejfærdslen bliver berørt, f.eks arbejder i en overkørsel, har den, der forestår arbejdet ansvaret for, at det til enhver tid er forsvarligt afmærket, (jf færdselsloven).

### 3.1.6 Mærker tilhørende ovennævnte anlæg

Mærker tilhørende sikringsanlæg, overkørsler og lignende hører under sikringsmesterstrækningen, øvrige under baneingeniørstrækningen.

### 3.1.7 Drejeskiver/brovægte/klapbroer

Tilsyn med signalindretninger på drejeskiver og brovægte påhviler baneingeniørstrækningen, for så vidt de ikke indgår som led i sikringsanlæg.

Skudrigler på klapbroer hører under baneingeniørstrækningen. Endestop for skudrigler hører under sikringsmesterstrækningen, for så vidt de indgår i sikringsanlæg.

For elektrisk betjente sportunger er grænsen isolerbøsningerne, der hører under sikringsmesterstrækningen.

### 3.1.8 Ballast

Sikringsmesterstrækningen må ikke grave i ballast eller på anden måde svække sporets stabilitet uden tilladelse fra baneingeniørstrækningen.

### 3.2. Infrastrukturtjenestens pligter for det spormæssige

#### ~~3.2.1 Maskinelle eftersyn~~

*ERSTATTET AF BN1-38-1. < 12/04.*  
~~Infrastrukturtjenesten kontrollerer sporets beliggenhed mindst to gange om året med målevogn eller måledræsine. Endvidere kontrolleres sporets beliggenhed efter sporombygning og justering af sporproduktionens måledræsine eller andet køretøj med dertil egnet måleudstyr.~~

Profilmåletroljen kontrollerer én gang om året fritrumsprofilen på hovedbaner med hastighed på 120 km/h og derover. På øvrige strækninger efter behov.

#### 3.2.2 Visuelle eftersyn

Baneingeniøren foretager én gang om året eftersyn fra førerrum i tog eller fra togets bageste vogn, endvidere én gang om året sammen med banemesteren i motortrolje eller til fods.

Banemesteren foretager én gang om året eftersyn til fods på strækningen. Eftersynet kan tilrettelægges således, at det kombineres med andet tilsynsarbejde.

En medarbejder fra baneingeniørstrækningen foretager én gang hver anden måned eftersyn fra førerrum i tog og én gang hver anden måned eftersyn fra motortrolje med lav hastighed eller til fods.

På strækninger, hvor det på grund af toggangen ikke er muligt at køre med trolje, foretages eftersyn 3 gange til fods og 9 gange med tog.

Hvis eftersynet udføres til fods, skal eftersynspersonalet bære sikkerhedsvest eller orangefarvet arbejdstøj.

Eftersynet skal konstatere eventuelle fejl og mangler ved banens anlæg især:

- Sporets beliggenhed (primær opgave ved eftersyn fra førerrum/bag i tog).

- Sporet med sporskifter og -krydsninger (skinnebrud, løse forbindelsesdele, bortskyllet ballast).
- Overkørsler (sporriller, belægning, afmærkning, led og bomme).
- Tilstedeværelse af fritrumsprofil (nedfaldne eller lavthængende ledninger, skævtstående master, generende bevoksning m v).
- Skråninger (skred, huller, vandudtrækninger).
- Dæmninger (revner i dæmningskronen, sætninger).
- Afvanding (grøfter og vandløb, opstuvninger, tilstopning af rørledninger, gennemløb m v).
- Hegn (huller, manglende stolper og lignende).
- Standsignaler samt øvrige mærker.

I det omfang mangler ved skråninger, dæmninger, afvanding og hegn ikke kan konstateres fra den normale besigtigelsesposition, fastlægges eftersynet i den lokale instruks.

Under vejrforhold, der i væsentlig grad begrænser sigtbarheden, kan eftersynet flyttes fra den normale eftersynsdag til den følgende dag, ligesom eftersynsmåden eventuelt kan ændres.

Foretages der særlige eftersyn, kan det faste eftersyn bortfalde.

På banestrækninger, hvor trafikken afvikles som rangering efter særlige instrukser, foretages eftersynet to gange om året (forår og efterår) med motortrolje, som under eftersynet skal fremføres med en passende lav hastighed.

Findes fejl og mangler, der kræver hurtig indgriben, skal eftersynspersonalet omgående sørge for, at eventuelle nødvendige restriktioner for toggangen bliver iværksat, samt snarest muligt afgive melding til baneingeniørstrækningen.



Ved afslutningen af hvert eftersyn udfylder og underskriver eftersynspersonalet en eftersynsrapport (blanket), som afleveres til den teknisk driftsansvarlige. Rapporten skal indeholde oplysning om hvilke fejl og mangler, der er observeret.

Der noteres "intet", hvis der ikke er fejl og mangler. Rapporten opbevares i et halvt år.

Såfremt det bemærkes, at en fejlmeldelampe ved en automatisk sikret overkørsel eller blokhytte lyser, anmeldes dette til teknisk driftsansvarlig Sikring eller fejlretningskoordinatoren.

Teknisk Drift udarbejder sammen med pågældende teknisk driftsansvarlige en lokal eftersynsinstruks, i hvilken det - med hensyn-tagen til strækningens eventuelle særlige forhold - fastsættes, hvorledes og på hvilken dag det faste eftersyn foretages.

I instruksen optages en fortegnelse over hvilke dele af strækningens anlæg, der ved hvert eftersyn skal have særlig opmærksomhed (bløde dæmninger, skredfarlige områder, særlige afvandingsanlæg m v).

Endvidere fastsætter instruksen omfang og hyppighed for eftersyn af de dele af banens anlæg, som ikke umiddelbart kan besigtiges fra sporet.

Eftersynspersonalet skal have et grundigt kendskab til den lokale instruks og karakteren af de fejl, der kan opstå, og disses betydning for toggangens sikkerhed.

### 3.2.3 Særlige eftersyn

Er der grund til at frygte hindringer for toggangens sikre afvikling - storm, tordensky, langvarige regnperioder, kraftigt tøbrud, højvande mm. - skal pågældende teknisk driftsansvarlige iværksætte særlige eftersyn samt i fornødent omfang oprette vagt på den truede strækning.

Eftersynene kan efter forholdenes karakter udføres som det faste eftersyn. Teknisk Drift underrettes om sådanne eftersyn og oprettelse af vagt.

Den, der modtager besked om fejl, skal straks sørge for eftersyn af det pågældende område, indførelse af eventuelle restriktioner for toggangen samt afhjælpning af fejlen.

Under udførelse af særlige eftersyn skal personalet i videst muligt omfang bære sikkerhedsvest eller orangefarvet arbejdstøj.

Melding til teknisk driftsansvarlig for spor om fejl og mangler samt afgivelse af rapport sker som ved fast eftersyn.

Endvidere gælder følgende:

Under arbejde på spor i drift, og når sporets tilstand kræver det, iværksættes særlige eftersyn af det pågældende sporområde.

Under stærk varme eller under stærk kulde foretages særligt eftersyn og oprettelse af vagt i overensstemmelse med bestemmelserne i "Sporregler".

Under snefald og fygning gælder bestemmelserne i "Vinterinstruks" (VI).

Ved uheld på banen gælder uheldsreglementet (UR).

#### **3.2.4 Kontrol af sporskifters tungetilslutning**

Reglerne for kontrol af sporskifters tungetilslutning fremgår af BN1-14. Sporspærre skal i forbindelse med sikkerhedseftersyn type 1 prøves, om de er fastholdt i spærrestilling.

Regler for underretning og regler for de umiddelbare driftsforhold i forbindelse med konstatering af funktionsfejl i sporskifter og sporspærre er givet i Sikkerhedsreglementet af 1975.

#### **3.2.5 Kontrolmåling af sporskifter**

Reglerne for kontrolmåling af sporskifter fremgår af BN2-15

#### **3.2.6 Vedligeholdelseeftersyn af sporskifter**

Regler for vedligeholdelseeftersyn af sporskifter fremgår af BN1-14.

### 3.2.7 Vedligeholdelse af arealer og banehegn

Ansvar for banehegn, levende hegn og fritstående træer påhviler baneingeniørstrækningen/forstområdet.

Banereningenørstrækningen gennemkører én gang om året alle strækninger sammen med forstområdet for at tilrettelægge det kommende års hugst og beskæring. Ved akut beskæring skal forstområdet orienteres.

Gennemkørslen bør så vidt muligt foretages i perioden 01.08. - 30.09. med en stor trolje.

Sikringsmesterstrækningen/kørestrømsmesterstrækningen bør orienteres, således at den får mulighed for at gøre opmærksom på forhold af særlig interesse eller at deltage i besigtigelsen.

Banehegn, der skal opretholdes, skal til enhver tid være vedligehold i forsvarlig stand.

Klipning af skelhække påhviler baneingeniørstrækningen.

Bevoksning må ikke komme ind i fritrumsprofilen eller hindre færdsel på banketten. Bevoksning skal være mindst 1 m fra telefonledninger, 2 m fra S-togsledninger og 3 m fra køreledninger på elektrificerede strækninger.

Beskæring og fjernelse af træer på banens grund i nærheden af fremmede stærkstrømsledninger påhviler det pågældende elforsyningsanlæg. Beskæring og fjernelse af træer må dog kun finde sted efter aftale med DSB i hvert enkelt tilfælde.

Opgravning må i almindelighed ikke foretages nærmere end 2 m fra træstammen. Ved større træer ikke inden for drypzonen (lodret nedprojektering af kronen). Skal der graves nærmere end anført eller med maskiner, skal der etableres et samarbejde med det pågældende forstområde.

Til såning af DSBs arealer skal anvendes frøblandinger, der er godkendt af forstområderne. De leveres efter rekvisition af henholdsvis forstområde Roskilde (for området øst for Storebælt) og forstområde Fredericia (for området vest for Storebælt). En rekvisition skal indeholde en angivelse af områdets omtrentlige størrelse.

Den 1 m brede strimmel på hver sin side af jernbanen, der er afsat til hegnsbeplantning, skal holdes kultiveret på en sådan måde, at beplantningen ikke lider skade derved.

For slåning af græs og lyng på DSBs arealer gælder det, at arealerne skal slås i et omfang, der fastlægges af baneregionerne under hensyn til orden, sikkerhed og vedligeholdelse. Slåningen påhviler baneregionen.

Arealer i nærheden af frømarker og private haver bør slås, der- som ejeren/brugeren anmoder herom.

Det afslåede fjernes eller brændes på stedet.

Plantevækst må ikke findes inden for en afstand af 1 m fra relæhuse, blokhytter og kabelskabe. Det friholdte areal skal være dækket af ca 10 cm grus. Baneingeniørstrækningen har ansvaret for ukrudtsbekæmpelse på dette område.

0. 6 Hvor kabler føres over jorden i trærender, på planker eller lignende, skal et areal i mindst 1 m's bredde fra disse holdes fri for bevoksning af enhver art for at hindre, at en brand forplanter sig hertil.

Der må ikke oplagres brændbare materialer i nærheden af relæhuse, blokhytter, kabelskabe og overjordiske kabler.

### 3.2.8 Højdemærker

Geodætisk Institut har forskellige steder på DSBs område anbragt højdemærker (indmurede bolte eller tilhuggede sten). Foruden de egentlige højdemærker er der visse steder anbragt dybere liggende hjælpebolte.

Det påhviler Infrastrukturjenestens personale at føre tilsyn med og værne om disse mærker.

Beskadigelse eller midlertidig fjernelse af sådanne mærker skal straks indberettes til baneregionen. Det påhviler herefter baneregionen at anmelde overlast til politiet og midlertidig fjernelse til banetjenesten.

## 3.3. Infrastrukturjenestens pligter for det sikringsmæssige

### 3.3.1 Sporskifter

Sporskifter skal efterses mindst en gang om året, hvorunder blandt andet følgende skal kontrolleres:

- Træk- og kontrolstængers korrekte indstilling (se krav til tungetilslutning i afsnit 6.2.1.).
- Der kontrolleres for tungespænd, og resultatet meldes til baningeniørstrækningen.
- Fjedrende skinnetunger i UIC 60 skal være spændingsløse i fraliggende stilling, det vil sige, at tungespidsen er fjernet 160 mm fra sideskinnen. For sporskifter 1:7,5 og 1:9 dog 50 mm.
- Fjedrende skinnetunger i DSB 45 skal være spændingsløse, når afstanden mellem tungespidsen og sideskinnen er 50 mm.
- Andre tunger skal være spændingsløse i tilliggende stilling. Det vil sige, at de efter at være fjernet mindst 10 mm fra sideskinnerne ikke fjedrer tilbage mod disse.

### **3.3.2 Overkørsler**

Overkørselsanlæg skal efterses mindst 4 gange om året, hvorunder de sikkerhedsmæssige indretninger skal afprøves.

### **3.3.3 Tele- og sikringsanlæg**

Øvrige anlæg med betydning for tog- eller personsikkerhed skal efterses efter Infrastruktur tjenestens regler, dog mindst én gang om året.

Telefoner hører under sikringsmesteren.

De særlige nedbrudstelefoner på fri bane afprøves af baneingeniørstrækningen mindst én gang om året.

## **3.4. Samarbejde med trafiktjenesten**

Trafikregionen kan anmode om assistance fra Infrastruktur tjenesten (eksempelvis under snevanskeligheder).

Trafikregionens rekvisition af mandskab skal fremsættes så tidligt som muligt og stiles til vedkommende baneingeniørstrækning. Rekvisitionen (blanket A 111) skal indeholde oplysninger om, hvorfor assistance ønskes, det ønskede antal personer og varigheden af assistancen.

Trafikregionen har ansvaret for, at det pågældende personale instrueres om de opgaver, som det skal udføre. Instruktoren skal finde sted, før arbejdet påbegyndes.

Baneingeniørstrækningens og sikringsmesterstrækningens personale kan udenfor normal arbejdstid anmode trafikregionen om at stille personale til rådighed som vagtposter i forbindelse med afhjælpning af fejl i og ved spor.

Arbejdslederen er ansvarlig for, at trafikregionens personale instrueres om vagtpostens opgaver. Instruktoren skal finde sted, før arbejdet påbegyndes.

## 4. Eftersyn og vedligeholdelse i øvrigt

### 4.1. Stationsområdet

#### 4.1.1 Definition af stationsområdet

Til stationsområdet henregnes:

- den del af banens grund, der ligger inden for stationens grænser mod den frie bane og de derpå liggende bygninger. Fra stationsområdet er undtaget de arealer, bygninger, lokaler og anlæg, der udtrykkeligt er underlagt andre end trafikregionen.
- ranger- og depotspor, havnebaner og havnespor, der slutter sig til stationens sporanlæg.
- fremskudte signaler med tilhørende ledninger uden for stationens grænser, der hører til stationens signalanlæg.

#### 4.1.2 Renholdelse

Teknisk Drift har ansvaret for renholdelse af:

- den egentlige sporplads,
- kloakker, samle- og nedløbsbrønde uden for bygningerne (dog BDK Økonomi, Bygningsvedligehold),
- gade- og vejstrækninger i den udstrækning, som det påhviler Banedanmark som grundejer; dog kun i det omfang dette ikke ifølge kontrakt påhviler andre, samt
- de arealer, som benyttes til oplagring af materialer.

Udvendig vedligeholdelse påhviler Teknisk Drift.

Til denne udvendige vedligeholdelse henregnes eksempelvis:

- rensning og smøring, eventuelt pudsning af sporskiftesignaler
- opsamling af affald/fejning af perronspor, perroner, under- og overgange, brolagte eller overfladebehandlede pladser, læsseveje og drejeskiver
- renholdelse af vejbane, skinner og sporriller i overkørsler, der passes af stationspersonalet, ubevogtede og fjernbetjente overkørsler og stærkt befærdede private fællesveje. Renholdelsen omfatter såvel sten som jord, løv, græs, sne, is og lignende

Øvrig udvendig vedligeholdelse påhviler DSB

Til øvrig vedligeholdelse henregnes eksempelvis

- lugning af grusbelagte pladser og veje
- rensning af læssekraner, vandkraner, brovægte, stationsnavneskilte, lyskasser, lamperum, lamper, rækværk, gitre og dør-greb
- desinficering af toiletter og pasning af olielåse i disse
- tømning af skarnkasser.

Hverken affald, sne eller grus må fejes eller skylles fra perroner ned i spor.

Ved fejning af jernbanevogne skal det sammenfejede opsamles og fjernes, således at det ikke spredes over veje og pladser.

#### **4.1.3 Afmærkning af snublegenstande**

Afmærkning af snublegenstande foretages med gul maling eller kortlysrefleks (jf den udsendte "Afmærkningsoversigt"), af teknisk driftsansvarlig Spor. Teknisk driftsansvarlig Sikring foretager dog afmærkning af sporskiftedrev, dværksignaler m v.

Regler for afmærkning af kabler mm. fremgår af BN1-13. Opgravninger skal sikres ved afmærkning (indhegning) med reflekterende guirlandebånd.

#### **4.1.4 Sporskifter**

Regler for eftersyn af sporskifter fremgår af BN1-14.





#### 4.1.5 Sporstopper/Hemsko

Tilsynet med sporstopper på fri bane påhviler Teknisk Drift Spor. Tilsynet med sporstopper på stationsområdet påhviler Teknisk Drift Spor.

For stopper uden for det egentlige stationsområde (eksempelvis ved stamspor) kan der udstedes særlige bestemmelser, hvorved tilsynet overdrages til Teknisk Drift Spor.

Hvor det efter forholdene er muligt, skal DSB sørge for, at der udlægges dobbelte hemsko i en nærmere fastsat afstand foran faste stopper.

Ved det påbudte eftersyn af sporstopper skal det kontrolleres, at sporstopperne ikke har været påkørt, og at hemskoene ligger i den rigtige afstand.

Ved påkørsel af en sporstopper, hvorved sporstopperen enten beskadiges eller flyttes tilbage, skal føreren af maskinen så hurtigt som muligt indberette uheldet til stationsbestyreren. Det påhviler herefter stationsbestyreren snarest muligt at underrette Teknisk Drift, der drager omsorg for stopperens retablering.

Dersom retableringen af sporstopperen kræver anvendelse af et lokomotiv, skal toglederen sørge for, at et sådant stilles til rådighed.

#### 4.1.6 Drejeskiver/Skydebroer

Det daglige eftersyn af drejeskiver og skydebroer påhviler brugeren, der er ansvarlig for, at disse smøres, efterses og holdes i driftssikker stand.

For alle drejeskiver og skydebroer gælder, at brugeren vedligeholder disse med undtagelse af sporbefæstelsen og gruber med kranskiner, indfatning og afvanding.

#### **4.1.7 Vandforsyningsanlæg, vognvaskeanlæg og eftersynsgrave**

Vandforsyningsanlæg passes af brugeren. Vedligeholdelse af de egentlige vandforsyningsanlæg (eksempelvis pumper med tilhørende motorer, vandrensningsanlæg og vandkraner) påhviler elregionen. Vedligeholdelse af pumpebrønde, vandbeholdere, gruber, vandforsyningsledninger i jorden og afløbsledninger med tilhørende brønde påhviler baneingeniørstrækningen.

Vognvaskeanlæg passes og vedligeholdes af brugeren.

Eftersynsgrave vedligeholdes af baneingeniørstrækningen.

#### **4.1.8 Togforvarmeanlæg, ladestik og fremmednetstik**

Tilsyn og reparation foranlediges af Infrastrukturregionen.

#### **4.1.9 Opvarmnings-, køle-, ventilations-, sprinkler-, tryklufth- og hydroforanlæg**

Anlæggene passes og vedligeholdes af den tjeneste, til hvis brug de er oprettet.

#### **4.1.10 Sømærker**

Det påhviler Infrastrukturregionen at vedligeholde DSB-fyr, der er anbragt på land og sømærker, der tilhører DSB.

## 4.2. Bygninger

### 4.2.1 Vedligeholdelse

Samtlige bygninger og udvendige stationsanlæg, der er underlagt en bygningsinspektør, vedligeholdes af bygningstjenesten.

Det drejer sig om:

- perron- og gangtunneler (med undtagelse af den sporbærende del), trappehuse og perrontage
- tunneler, der er bestemt til togfærdsel (sidemure og overbygning)
- perroner, der er belagt med træ, fliser eller klinker
- plankeværker, stakitter og hegnsmure ved bygninger
- perronskilte af enhver art (også i perron- og gangtunneler)
- flagstænger på eller i nærheden af hovedbygninger
- brandslukningsredskaber, stiger og stigetage, der henhører til bygninger
- udvendige vand- og gasledninger på enkelte større stationer
- husbrønde med pumper og brønde til vandforsyning af lokomotiver (med tilhørende rørledninger)
- relæhuse og blokhytter

Bygningsinspektøren foretager hvert år i april et eftersyn af samtlige tunneler, der hører under hans ansvarsområde. Resultatet af eftersynet indberettes inden en måned til baneregionen.

Øvrige vedligeholdelsesarbejder udføres af baneingeniørstrækningerne.

#### **4.2.2 Skadedyrsbekæmpelse**

Det påhviler baneingeniørstrækningen og bygningstjenesten i fællesskab at arbejde på en udryddelse af rotter, mus og utøj på stationer, havneanlæg og bygninger.

### **4.3. Færgehavne**

#### **4.3.1 Eftersyn og vedligeholdelse**

Eftersyn og vedligeholdelse af færgelejer, færgeklapper og landgangsbroer med tilhørende maskineri udføres af Rederidivisionen.

#### **4.3.2 Udstyr og betjening**

Ved færgeklapper med flere spor skal der i land være et sporskiftesignal, der viser, hvilket færgespor der er forbindelse med. Dette signal skal kunne aflæses såvel fra færgen som fra land.

De dele af færgehavnene, der er tilgængelige for de rejsende, skal være forsynede med et forsvarligt rækværk mod søen. Gennemgangsåbninger heri skal være forsynede med passende lukkeindretning.

Ved færgelejerne skal der være tilgængeligt redningsudstyr.

For manøvrering af færgeklapper findes lokale instrukser til brug for bromændene.

## 4.4. Vognmateriel

### 4.4.1 Akselafstand, akseltryk, metervægt og læsseprofil

Oplysninger om de betingelser, der skal være opfyldt, for at en vogn uden særlig tilladelse må befare danske baner og færger, findes i akseltrykfartegnelsen (AML). Af denne fremgår endvidere, hvilket akseltryk og hvilken metervægt der er tilladt på de enkelte strækninger.

Til DSBs interne brug benyttes tjenestevogne og tjenestegodsvogne.

Tjenestevogne (tidligere betegnet specialvogne) er jernbanevogne, der ved deres indretning og udstyr er ændret således, at de kun kan benyttes til bestemte formål (eksempelvis opholdsvogne, skinnetransportvogne og skinneudlægningskraner).

Tjenestegodsvogne er almindelige godsvogne, der er stillet til rådighed for bestemte afdelinger/tjenester til brug for transporter af egne materialer.

Der er til Infrastruktur tjenestens transporter følgende typer tjenestegodsvogne til rådighed:

Lukkede vogne (anvendes hovedsageligt som transportlagre):

2 akslede (40 86 941 3 700 - 915)

Åbne vogne (anvendes til transporter, hvortil de er egnede):

2 akslede (40 86 943 3 700 - 794)	sidehøjde 45 cm
2 akslede (40 86 943 3 000 - 029)*)	læsselængde 12,5 m
	lastgrænse 27,5 t

2 akslede (40 86 945 1 200 - 278)	sidehøjde 150 cm
	læsselængde 8,76 m
	lastgrænse 29 t

(40 86 946 0 550 - 879)	selvtømmende ballastvogne
-------------------------	------------------------------

4 akslede (80 86 994 0 000 - 011)	selvtømmende bagharpningsvogne
-----------------------------------	-----------------------------------

\*) Normalt stationeret i Infrastrukturregionerne

#### 4.4.2 Bestilling af vogne

De bestemmelser, der gælder private forsendelser, gælder for alle sendinger af vognladningsgods og altså også for DSBs egne sendinger. Bestemmelserne gælder både, når forsendelsen er fritaget for fragt, og når der skal beregnes fragt.

Nærmere oplysninger om bestemmelserne vil kunne indhentes på stationerne.

Anmodning om at få stillet tjenestegodsvogne til rådighed rettes til Infrastruktur tjenesten.

Almindelige trafikvogne kan kun undtagelsesvis stilles til rådighed for de tekniske tjenester. Bestilling af trafikvogne afgives til den lokale vognkontrol. Der kan endvidere ved større arbejder træffes særlige aftaler med godsdivisionen.

#### 4.4.3 Læsning og aflæsning

Læsning af åbne godsvogne skal ske under iagttagelse af det gældende læsseprofil. Læsset skal anbringes således, at der fremkommer en ligelig belastning af alle vognens hjul og således, at de læssede genstande ligger fast og sikkert på vognen. Det vil sige, at de ikke kan forskyde sig ved stød og rystelser.

Især ved tunge transporter skal det iagttages, at vognene ikke kun er læssede langs vognens ene langside. En sådan ensidig belastning kan give anledning til spor afløb under kørsel gennem kurver.

Det overfald, der findes ved dørene på nogle af de åbne godsvogne, skal lukkes, inden læsningen påbegyndes. Sker det ikke, kan dørene ikke lukkes, da vognsiderne presses fra hinanden under læsningen.

Letantændelige genstande skal dækkes omhyggeligt med presenninger. I visse tilfælde er det dog tilladt at anvende topdækning.

For læsning af lange genstande, der ikke kan anbringes på en enkelt vogn, findes særlige forskrifter. Oplysninger om disse skal indhentes på stationen, inden læsningen påbegyndes.

Når pufferne ikke er sammentrykkede, skal der mellem læsset og pufskiverne være et mellemrum på mindst 40 cm indtil en højde på 2 m over SO. I større højde skal der være et mellemrum på mindst 20 cm. Af hensyn til koblingens anbringelse skal der omkring trækkrogen findes et fritrum helt ind til pufferplanken (20 cm over trækkrogen og mindst 20 cm til begge sider af den). Målene regnes fra midten af trækkrogen.

Såfremt læsset i vognens ene eller begge ender når længere ud end tilladt ifølge ovenstående, skal der indsættes en, henholdsvis to beskyttelsesvogne (løbere). Ved læsning af en vogn med kun én løber skal det nøje påses, at akslen nærmest løberen ikke overbelastes.

Åbne vogne med forsendelser af enhver art skal af hensyn til en effektiv udnyttelse af vognparken aflæsses snarest muligt efter modtagelsen og klarmeldes til Infrastrukturtjenesten.

Kan vogne af arbejdsmæssige årsager ikke tømmes straks efter modtagelsen, gives meddelelse herom til Infrastrukturtjenesten. Dersom vogne herefter ikke tømmes som aftalt, vil de blive tømt på banetjenestens foranledning. Udgifterne hertil betales af brugeren.

Læsse- og aflæssetiderne for trafikvogne er 8 dagtimer. Overskrides denne frist, fremsendes en vognlejerregning fra godsdivisionen.

Når vogne ikke benyttes, påhviler det brugeren at sørge for, at de straks klarmeldes til Infrastrukturtjenesten. Dette gælder også, hvor vogne kun anvendes til en enkelt transport. Vogne skal afleveres i rengjort stand samt med lukkede og sikrede døre/lemme. Det skal nøje iagttages, at alle slidsker på Fcc-vogne straks efter tømningen bringes i 0-stilling og sikres.



#### 4.4.4 Flytning og sikring

Såfremt vogne ønskes flyttet uden for eget sporområde, skal der rettes henvendelse til stationen. Stationen vil herefter give de fornødne anvisninger og bærer i øvrigt ansvaret for flytningen.

Vogne skal altid anbringes inden for frispormærkerne og være sikrede ved bremsning og sammenkobling.

#### 4.4.5 Vognkontrol

For at kunne levere vogne når og hvor de ønskes, er det nødvendigt at føre kontrol med vognenes anvendelse og opholdssted.

Daglig kontrol føres af Infrastrukturtjenesten, som i den forbindelse kan pålægge brugere af tjenestegodsvogne den 1. onsdag i hver måned at udfylde og indsende oplysninger om alle tjenestegodsvogne i det pågældende område.

Skemaerne udsendes af Infrastrukturtjenesten med oplysning om, hvilken dato de skal udfyldes, og de skal indeholde oplysninger om vognummer, opholdssted, revisionsdato og anvendelse.

I samme forbindelse kan brugerne også pålægges at give tilsvarende oplysninger for trafikvogne.

#### 4.4.6 Eftersyn

Stationerne skal føre tilsyn med vognmateriellet og påse, at mangler/skader bliver afhjulpet af vedligeholdelsesdepotet.

Såfremt der på en station ikke findes vogndepot, påsættes vogne med mangler og skader en gul reparationssejdel (se i øvrigt afsnittet om revision/værkstedsophold).

For at undgå, at vogne på grund af ubetydelige mangler/skader holdes ude af drift, skal vedligeholdelsesdepotet afhjælpe de mangler/skader, der ikke kræver værkstedets medvirken (eksempelvis mangler ved bremses, skader på koblinger, puffere, bærefjedre, fodtrin, håndbøjler, rangerkroge og lukkeindretninger).

Vogne, der midlertidigt ikke må benyttes, fordi der er fjernet dele fra dem, skal af vedligeholdelsesdepotet forsynes med en rød vedligeholdelsesreparationsseddel (se i øvrigt afsnittet om revision/værkstedsoophold).

#### 4.4.7 Revision/værkstedsoophold

Revisionsfristen for danske vogne er som følger:

Revisions- frist	Revisions- signaturens udseende	Anvendes på følgende vogne
1 år	1 REV . . . . .	kun i specielle tilfælde
2 år	2 REV . . . . .	kun i specielle tilfælde
4 år	4 REV . . . . .	ældre vogne, der må benyttes i international trafik
6 år	6 REV . . . . .	nyere vogne, der må benyttes i international trafik
6 år	6 REV . . . . .	tjeneste- og tjenestegodsvogne med rullelejer samt enkelte specielle vogne. Ingen af vognene må benyttes i international trafik.

I vognens revisionssignatur er der ved nedenstående kendingsbogstaver angivet, hvilket værksted der har foretaget sidste revision:

N Værkstedet Nyborg  
S Vognfabrikken Scandia Randers

Godsvogne, der skal revideres, eller som af anden årsag ønskes på værksted, indkaldes på GTS.

Tjenestegodsvogne, der ikke skal indsendes til revision synes på stedet. I påkommende tilfælde underrettes vedligeholdelsesdepotet, der herefter foretager det fornødne.

DSBs tjenestevogne (eksempelvis kørekraner, værkstedsvogne og sneplove) indkaldes særskilt.

Udover vogne, der er indkaldt på GTS, må ingen vogne indsendes til værksted uden vogndepotets mellemkomst.

Den 10. og den 25. i hver måned eftersøges alle de godsvogne, der befinder sig på stationer i området vest for Storebælt. I de efterfølgende 3 dage kontrollerer stationen alle ankomne godsvogne.

Den 15. og den 30. i hver måned (i februar dog den 28.) foretages tilsvarende eftersøgninger på stationerne øst for Storebælt.

Det er trafikregionen, der iværksætter eftersøgningen på de enkelte tjenestesteder under området, ligesom den træffer aftale med de tekniske instanser om eftersøgning af vogne på sporområder, der er underlagt den pågældende instans.

Der anvendes følgende værkstedssedler:

Blanket A 639 (rød seddel med teksten "stoppet") anvendes, når en vogn er så beskadiget, at den hverken må befordres i plantog eller ekstratog. Vognen skal forblive på stationen, indtil vedligeholdelsesdepotet har fjernet sedlen. Rød seddel anvendes også, når en vogn midlertidigt er stoppet for at blive istandsat.

Blanket A 640 (grøn seddel med teksten "U tjenstdygtig, må ikke læsses") anvendes, når en vogn kan befordres i tog uden læs.

Blanket A 641 (gul seddel med teksten "Trænger til reparation") anvendes, når en vogn endnu kan benyttes, men snarest skal underkastes eftersyn på et værksted.

Blanket A 642 (gul seddel med teksten "Til reparation") anvendes, når vognen kan repareres af vogndepotet.

#### 4.4.8 Sikkerhed/uheld

Før tjenestegodsvogne afgives til drift, skal brugerne meddele stationen den hastighed, hvormed vognene kan befordres i tog, og øvrige forhold, der kan have betydning for vognenes befordring.

Brugere af vogne med glidelejer skal påse, at de før ibrugtagning underkastes et teknisk eftersyn, hvis de har stået ubenyttet hen i mere end 14 dage.

Har vogne stået ubenyttet hen i mere end 8 mdr, skal de - før indsættelse i tog - efterses af vedligeholdelsesdepotet på stedet. Vedligeholdelsesdepotet vil herefter foretage det fornødne, herunder fastsætte en maksimal hastighed. Dette gælder også, hvor revisionsfristen er overskredet.

Teknisk eftersyn omfatter følgende:

Træk- og stødapparater, hjulsæt, akselkasser, fjedre og bremseudrustning.

Stationen skal være brugeren behjælpelig med at tilkalde vedligeholdelsesdepotet.

### Rangeruheld

Vogne, der har været udsat for rangeruheld, skal snarest underkastes et grundigt eftersyn. Såfremt der ikke er sket skade, kan de atter indsættes i drift (dog eventuelt først efter en undersøgelse af uheldet har fundet sted).

### Varmløbne vogne

Når en varmløben vogn udsættes på en station, skal den normalt eftervejes, ligesom det skal kontrolleres, om den er forsvarligt læsset.

En varmløben vogn må først indsættes i tog, når den er eftersat og godkendt af vedligeholdelsesdepotet.

### Overlæs

Når der er formodninger om, at en vogn er læsset ud over lastgrænsen, skal vognen vejes.

Er vognen overlæsset med mere end 5 %, skal vedligeholdelsesdepotet undersøge og godkende transporten.

## **4.5. Anhuggergrej**

### **4.5.1 Anhuggergrej/kæde/stropper og tove**

Eftersyn og afprøvning af anhuggergrej, løse kædestykker (kædestropper) og kæder til taljer med bæreevne over 1000 kg foretages af komponentværkstedet Århus.

Kæder forsynes efter endt eftersyn og afprøvning med et skilt, der angiver kædens bæreevne i tons og prøveattestens løbenummer. Er der således på skiltets ene side indhugget B 4,5 t og på den anden side N 5624 er kædens tilladelige belastning 4,5 tons og kædens nummer 5624.

Senest 1 år efter sidste eftersyn vil anhuggergrej og kæder blive indkaldt til rutinemæssigt eftersyn og afprøvning på værkstedet. Anhuggerværktøjet skal være tydeligt mærket med nummer, når det fremsendes.

Før attesterne udløber, fremsender værkstedet en kasse med anhuggergrej. Findes der hos brugeren anhuggergrej, som ikke er med i kassen, kan dette indsendes med henblik på udstedelse af ny attest sammen med kassen. Værkstedet vil så afprøve grejet og returnere det.

Inden et nyt anhuggergrej tages i brug, skal det være undersøgt og mærket. Anhuggergrej uden attest må ikke anvendes.

Ved bortkommet eller beskadiget anhuggergrej kan nyt rekvireres ad tjenstlig vej fra værkstedet.

### **4.5.2 Fibertove**

Eftersyn og afprøvning af fibertove, der benyttes til ophejsning af byrder, påhviler baneregionen og foretages 1 gang om måneden. Herunder kontrolleres, at skilt eller ring med tydelig angivelse er den maksimale last (= bæreevne = SWL) og løbenummer (efter lokalfortegnelsen) findes på tovet.

#### **4.5.3 Stålstropper/tovværk**

Som almindelig regel gælder, at et tov skal kasseres og udskiftes med nyt, når 10 % af ydertrådene er slidt, eller når sliddet har medført en formindskelse af tværsnitarealet på 10 %. Ved enhver kinkdannelse, udretning af løkker, skade ved knæk eller på dugt (kordel) skal tovet kasseres.

Er der formodning om slid på tovværkets indre dugte (fladpresning eller overslidning), bør dette undersøges ved en forsigtig opsnoning af tovværket.

Alle former for kemikalieangreb skal medføre kassation.

#### **4.5.4 Vævede stropper (Beltsling)**

Dybe nedslidninger med brud på mere end 10 % af bredden på det vævede materiale og overskårne tråde i stroppers kanter skal medføre kassation.

Er sømmene i øje eller samlinger beskadigede, skal stroppen kasseres.

Alle former for kemikalieangreb skal medføre kassation.

## **4.6. Værktøj, redskaber og materialer**

### **4.6.1 Udlevering**

DSB udleverer og vedligeholder det fornødne værktøj, herunder skovle.

Til brug ved stenballasteringsarbejder udleveres særlige skovle.

Det udleverede bør til enhver tid holdes i god og brugbar stand. Istandsættelser, der kan foretages på stedet, sker ved baneingenørstrækningens foranstaltning.

### **4.6.2 Opbevaring**

Værktøj, der ikke bruges, skal opbevares i aflåste kasser eller rum.

Tyveri af værktøj, redskaber og materialer skal hurtigst muligt indberettes til Infrastrukturregionen, der anmelder det til politiet.

Brugt tvist skal af hensyn til brandfaren opbevares i dertil bestemte lukkede jernbeholdere.

Skærende redskaber, der skal sendes med tog, skal være forsvarligt indpakkede.

### **4.6.3 Fragt/ledsagepapirer**

For fragtberegning af materialer, som DSB sender til eget forbrug med plantog, særtog eller arbejdstog, gælder følgende regler:

- der betales ingen fragt, såfremt udgiften afholdes af en anlægs- eller driftskonto
- der betales fuld tarifmæssig fragt, såfremt DSB helt eller delvist skal have betaling af fremmede
- der betales fuld tarifmæssig fragt, såfremt forsendelsen nødvendiggør brug af fremmede strækninger.



Sendinger, for hvilke der betales fuld tarifmæssig fragt, skal altid ledsages af stykgodsfragtbreve eller vognladningsfragtbreve (se afsnittet ledsagepapirer).

Sendinger, for hvilke der ingen fragt betales, er omfattet af de almindelige bestemmelser for sendinger, der befordres fragtfrit til brug for DSB.

Det skal af fragtbrevet klart fremgå, hvad forsendelsen indeholder. Såfremt godset befordres efter "Reglement om befording af farligt gods" (RID A), skal det endvidere angives, hvilken klasse godset befinder sig i.

Godsvogne, herunder tjenestevogne såvel som tjenestegodsvogne, skal tilligemed forsynes med faresedler i overensstemmelse med indholdet.

#### Ledsagepapirer

##### Tjenestepakker til indland under 50 kg

Sendinger indtil 50 kg skal sendes som tjenestepakker. Hertil anvendes blanketsæt B 28, der er påtrykt "Tjenestebanepakke". Bruges de almindelige følgesedler, påskrives "Tjenestebanepakke".

Sendinger indtil 50 kg kan undtagelsesvis sendes som eksprespakker. Hertil bruges blanket A 430. I rubrikken "Afsenderens evt bemærkninger" skrives "Tjenestepakke".

Tjenestebanepakker kan også sendes til private, hvis DSB skal betale fragten.

Ved sendinger fra private firmaer tilsendes disse et blanketsæt, der under angivelsen henholdsvis "Tjenestebanepakke" eller "Tjenestepakke" er forsynet med underskrift samt navnet på den DSB instans, der har anmodet om fragtfri befording.

Tjenestepakker til indland over 50 kg sendes som henholdsvis stykgods eller vognladningsgods.

Til transporten benyttes følgende papirer:

Stykgods: Stykgodsfragtbrev, (blanket B 23), der er påtrykt "Tjenestegods" og "Fragtfrit" i notarubrikken.

Vognladningsgods: Vognladningsfragtbrev, (blanket B 22), der er påtrykt "Tjenestegods" henholdsvis almindeligt containerfragtbrev. Anvendes et almindeligt fragtbrev, skrives teksten "Tjenestegods" og "Fragtfrit" i notarubrikken.

Anvendes »fragtfrit i befordring« for sendinger til eller fra private firmaer, skal fragtbrevet forsynes med underskrift og navnet på den DSB instans, der har anmodet om fragtfri befordring.

Tjenestepakker til udland sendes som ekspresgods. Ekspresgodsseddel (blanket B 27), der er påtrykt "Jernbanesag" "Service" "Eisenbahndienstsache" "Servizio", anvendes.

På pakkerne klæbes mærkesedler (blanket A 939a). Afsendelsesterminalen skal beklæbe pakkerne som normalt indleverede sendinger.

Tomme tjenestegodsvogne medgives ikke ledsagepapirer.

#### 4.6.4 Salg

Ved salg af brugte genstande, skrot og lagervarer udfylder den, der er bemyndiget til at sælge materialerne, et nummereret fakturasæt bestående af 5 dele: originalfaktura, genpart, 9001-blanket, kontrolkopi og udsteders kopi. Herpå anføres køberens navn og bopæl, materialernes art (med enhedsbetegnelse), navnet på den, der udleverer materialerne, udleveringsstedet, købesummen og indbetalingsstedet (en bestemt station eller - undtagelsesvis - hovedkassen).

Betalingen må i intet tilfælde modtages af den, der udfærdiger blanketten eller den, der udleverer materialerne.

Fakturasættet udfyldes ved gennemskrift og faktura, genpart og 9001-blanket udleveres til køberen. Denne betaler herefter den angivne købesum på indbetalingsstedet. Kvittering for købet afgives på såvel faktura som genpart og 9001-blanket, ligesom de forsynes med indbetalingsstedets datostempel og kvittering.

Mod forevisning af de kvitterede og datostemplede blanketter kan køberen få udleveret materialerne som anført.

Kunden kvitterer for udleveringen af materialerne på genpart, der sammen med 9001-blanket returneres til udstederen.

Returneres genpart og 9001-blanket ikke senest 3 uger efter udstedelsen, påhviler det udstederen at undersøge sagen og at foretage det fornødne.

Stedfundet salg af brugte genstande skal bogføres som "afgang" i de pågældendes materialeregnskab med oplysning om, hvem der har købt materialerne.

Ved salg af skrot skal der på afsendelsesstationen finde en vejning sted af såvel den tomme som den læssede vogn.

Såfremt der på afsendelsesstationen ikke findes en brovægt, skal vejningen foretages på bestemmelsesstationen eller på en egnet mellemstation.

Er det tilfældet, skal der på fragtbrevet skrives "vejning ønskes" i rubrikken "Afsenderens eventuelle bemærkninger". Vejerresultatet (såvel tara- som bruttovægt) påføres fragtbrevet på sædvanlig måde.

Vejebrikkerne tilsendes den myndighed, der i fragtbrevet står anført som afsender. Afsenderen fremsender herefter vejebrikkerne ad tjenstlig vej, idet de skal benyttes ved afregning med køberen.

|





## **6 Bilag**

### **6.1. Eftersyn af sporskifters tungetilslutning**

| Regler for eftersyn af sporskifter fremgår af BN1-14

