

MiA –
Museene i Akershus
Urskog-Hølandsbanen

Driftshåndbok
Dokumentansvarlig: Finn Halling
Dok.nr.: 1.0
Godkjent av: Cecilie Øien

Side 1 av 48
Rev.: 1.1
Dato: 01.04.16

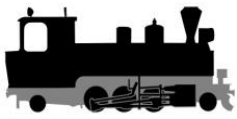
HÅNDBOK

FOR
DRIFTSPERSONALET
VED

URSKOG-HØLANDSBANEN

(Driftshåndbok – DHB)

Gjelder fra 1.04.2016



1.0 Telefonliste

Redningsetat

Brann 110

Politi 112

Ambulanse 113

Sørumsand legevakt **6382 0515**

Sørumsand lensmannskontor **6382 5100**

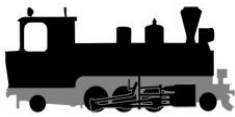
Politi **02800**

Urskog-Hølandsbanen

Togleder **9940 1909**

Jernbaneverket

Togleder Kongsvingerbanen **8790 0238**

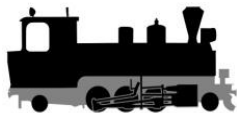


Innhold

1.0	Telefonliste	2
2.0	Linjen.....	7
2.1	Linjebeskrivelse.....	7
2.2	Bestemmende stigning og fall.....	8
2.3	Skarpe kurver	8
2.4	Telefon for togmeldinger	8
2.5	Nødsamband.....	9
2.6	Skifteradio	10
2.7	Kontroll av spor	10
2.7.1	Banevisitasjon	10
2.7.2	Vedlikehold	10
2.8	Minste tverrsnitt og laste- og konstruksjonsprofil	11
3	Risikoforhold	13
3.1	Eksplisjonsfare – Brannfare – Brannskader.....	13
3.1.1	Sikkerhetstiltak	13
3.2	Avsporing.....	13
3.2.1	Sikkerhetstiltak	13
3.3	Kollisjon/Påkjørsel	14
3.3.1	Sikkerhetstiltak	14
3.4	Bremsevikt.....	14
3.4.1	Sikkerhetstiltak	14
3.5	Koblingsbrudd.....	14
3.5.1	Sikkerhetstiltak	14
3.6	Stasjonsområder og linje.....	15
3.6.1	Stasjonsområde Sørumsand.....	15
3.6.2	Sørumsand planovergang	15
3.6.3	Noractor planovergang.....	15
3.6.4	Presterud planovergang.....	15
3.6.5	Tønsberg tunnel	15
3.6.6	Bingsfos stasjon.....	15



3.6.7	Linje Bingsfos-Fossum, Sætrabakken.....	15
3.6.8	Nedre Sætra planovergang	15
3.6.9	Øvre Sætra planovergang	17
3.6.10	Fossum stasjon	17
3.6.11	Fossum planovergang	17
3.6.12	Sikkerhetstiltak / risikoreduserende tiltak	17
4	Bestemmelser om tog	18
4.1	Togenes kjørehastigheter	18
4.2	Etterhengte vogner.....	19
4.3	Bremser, bremseprosent.....	19
4.4	Forhold som er bestemmende for bremseprosenten.....	20
4.5	Bremsetabell for håndbremsede tog	20
4.6	Kjørehastigheter	20
5.	Rullende materiell.....	22
5.1	Damplokomotiver.....	22
5.2	Diesellok / motordrevet arbeidstralle	22
5.3	Personvogner.....	22
5.4	Godsvogner	23
5.5	Løftekasser	23
6.	Særbestemmelser for Sørumsand stasjon.....	24
6.1	Generelt.....	24
6.2	Igjensetting av skift	24
6.3	Hensetting av skift.....	24
7.	Særbestemmelser for Fyen sidespor	24
7.1	Generelt.....	24
7.2	Hensetting av skift.....	24
8.	Særbestemmelser for Bingsfos stasjon	25
8.1	Generelt.....	25
8.2	Igjensetting av skift	26
8.3	Hensetting av skift.....	26
9.	Særbestemmelser for Fossum stasjon	27
9.1	Generelt.....	27
9.2	Sikring av sporveksler	27
9.3	Innkjørsignalstedet	27
9.4	Gjensetting av skift.....	27
10.	Instruks for togmeldinger	28
11.	Sanitetsmateriell og redning.....	29



11.1	Generelt.....	29
11.2	Hjelpeutstyr	29
11.3	Plikt til å hjelpe ved personskafe	29
11.4	Tiltak ved større uhell eller driftsforstyrrelser	29
11.5	Melding om driftsuhell	29
11.6	Varsling.....	30
11.7	Ledelse på uhellstedet.....	30
11.8	Sjekkliste for togleder og togfører	30
11.9	Sjekkliste for togleder ved videremelding	32
11.10	Redningstog.....	32
11.11	Innrapportering av avvik og uønskede hendelser	32
11.12	Påkjørsel av dyr langs linjen	32
11.13	Uttalelser i forbindelse med driftsuhell eller hendelser.....	33
12.	Trafikkpersonalet	34
12.1	Sikkerhetsprøve	34
12.2	Tjenesteplikt.....	35
12.3	Årlig sikkerhetssamling	35
13.	Bestemmelser for lokomotivpersonalet	36
13.1	Opplæring.....	36
13.2	Diesellokomotiv	36
13.3	Damplokomotiv	36
13.4	Bemanning av damplokomotiv ved stallområder	37
14	Bestemmelser for konduktørpersonalet	38
14.1	Generelt.....	38
15.	Bestemmelser for stasjonspersonalet	39
15.1	Generelt.....	39
15.2	Bemanning av togekspedisjon på Sørumsand stasjon.....	39
16.	Bestemmelser for togleder.....	40
16.1	Togledelse	40
16.2	Togledelse utført av stasjonsbetjent	40
17.	Bestemmelser for linjetjenesten.....	40
18.	Bestemmelser for maskinavdelingen	41
19.	Uniformering	41
19.1	For stasjonstjeneste benyttes distinksjoner i gull.....	41
19.2	For togtjeneste benyttes distinksjoner i sølv.....	41
20.1	Kontrollåser.....	42
20.2	Annen sikring	42
21.	Bruk av kran på vogn Rko109.....	43
22.	Arbeid langs Kongsvingerbanen (JBV)	43



MiA –
Museene i Akershus
Urskog-Hølandsbanen

Driftshåndbok
Dokumentansvarlig: Finn Halling
Dok.nr.: 1.0
Godkjent av: Cecilie Øien

Side 6 av 48
Rev.: 1.1
Dato: 01.04.16

23.	Inn og utkjøring av tog på Sørumsand ved ubetjent stasjon	43
24.	Fullmakt for stasjoner til å iverksette kjøring	44
25.	Sørumsand st. – Omlastingskran	44
26.	Bestemmelser for billettekspeditører (Blx)	44
27.	Generelle bestemmelser om togs fremføring	45
28.	Kjøring av arbeidstog	46
29.	Tillatelse til å ta plass på lokomotiv, i tjenestekupe eller i tjenesterom	46
30.	Bruk av dresin	46
31.	Arbeider på jernbanens område	47
32.	Revisjonsoversikt	48



2.0 Linjen

2.1 Linjebeskrivelse

Km. fra Sørumsand, NSB	Stasjoner (St), Sidespor på linjen (L), Planoverganger (Plo), tunneler og bruer.	Sikringsløyse	Hovedtogsport nr.	Kryssingsspor nr./lengde i meter
------------------------	--	---------------	-------------------	----------------------------------

0,12	Endepunkt			
0,17	Vannstender			
0,22	SØRUMSAND St. Sørumsand vognhall Sørumsand verksted	C	2	1 95
0,24	Sørumsand plo			
0,34	Noractor plo			
0,62	Presterud plo			
0,62	Presterud kufanger			
0,81	Undergang Kongsvingerbanen			
0,96	Tønsberg tunnel			
1,15	Fyen sidespor ul. Sørumsand	D		
1,35	Fyen bro			
1,57	Småfoss bro			
2,25	BINGSFOSS St. Bingsfoss vognhall	C	2	1 77
2,90	Sætra kufanger			
2,91	Sætra nedre plo			
3,21	Sætra øvre plo			
3,54	FOSSUM St.	C	2	1 70
3,60	Fossum plo			
3,61	Endepunkt			





2.2 Bestemmende stigning og fall

Strekning	Fall 1/1000	Stigning 1/1000
Fra Sørumsand til Fyen	13	10
Fra Fyen til Bingsfos	3	5
Fra Bingsfos til Fossum	-	20

2.3 Skarpe kurver

km	Sted	Radius
km 0,36	ved Noractorhjørnet	85 m
km 0,83	nedenfor Tønsberg tunnel	136 m
km 2,80	ved Fjeldvang	100 m
km 3,10	nedenfor Sætra øvre plo.	150 m
km 3,22	ovenfor Sætra øvre plo.	150 m

2.4 Telefon for togmeldinger

Ved telefonering med togmeldingstelefon mellom banens stasjoner anvendes følgende oppringningssignal:

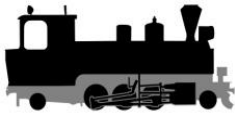
Sørumsand st. _____
Bingsfos st. _____
Fossum st. _____

Et kort signal er lik en omdreining med ringesveiven _____

Et langt signal er lik tre omdreininger med ringesveiven _____

Gi alltid et kort avringningssignal _____

Benytt telefonen kun til tjenestebruk. Fatt deg i korthet.
Hør etter om telefonen er opptatt før oppringning foretas.
For stasjoner med vender høres etter til begge sider.
Lytt ikke i telefonen.



2.5 Nødsamband

Nødsambandet ved UHB er et offentlig GSM mobiltelefonsamband.

Alle terminaler i nødsambandet har et 3 sifret og et 8 sifret oppkallsnummer. Tresifret oppkallsnummer er kun til bruk internt mellom telefonapparater tilhørende UHB.

Skal det opplyses om eget oppkallsnummer til togleder JBV eller redningspersonell **skal 8** sifret oppkallsnummer benyttes.

Togleders telefonapparat til nødsambandet forefinnes på ordrerom i lokomotivstall, Sørumsand st. når det ikke er i bruk. Togleder skal bære med seg dette telefonapparatet under hele tjenesten og bringe det tilbake til ladestasjon på ordrerom etter endt tjeneste.

Togfører og lokomotivfører i alle tog skal være utstyrt med nødsamband. Nødsamband hentes ut på ordrerommet i lokomotivstall, Sørumsand st. Ved uttak av nødsamband skal togleder UHB underrettes om hvilket oppkallsnummer tjenestemannen har, samt hvilken tjeneste denne innehar.

Togleder registrerer oppkallsnummer på blankett ”Telefonliste for togleder ” for gjeldende dag. Togleder plikter å forvise seg om at alle tog fører nødsamband.

Togfører registrerer eget og lokomotivførers oppkallsnummer i nødsamband på bremseseddel for gjeldende tog

Alle telefonapparater for nødsamband har telefonnummer til togleder UHB, brannvesenet, politi, ambulanse, togleder JBV og Driftsbestyrer UHB lagret i kontaktregister. Nødsamband skal kun benyttes til tjenesteanliggende samtaler. Nødsamband skal etter endt tjeneste bringes til ladestasjon på ordrerommet i lokomotivstallen, Sørumsand st.



2.6 Skifteradio

Nødsamband kan benyttes som skifteradio der dette ansees som nødvendig.

Følgende ordlyd benyttes ved skifting med skifteradio:

- Stopp
- Varsom
- Kjør frem
- Bakk

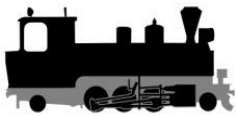
2.7 Kontroll av spor

2.7.1 Banevisitasjon

Det skal foretas banevisitasjon etter kraftig uvær, store nedbørmengder eller dersom andre forhold eller informasjon tilsier det. På driftsdager skal slik kontroll utføres før første ordinære tog. Visitasjonen kan utføres med damplokomotiv. Togleder har ansvar for at visitasjonen blir foretatt. Visitasjonen dokumenteres i skjema «Banevisitasjon», som etter utfylling sendes infrastrukturansvarlig.

2.7.2 Vedlikehold

Alt banevedlikehold skal dokumenteres i skjema «Vedlikeholdsrapport bane», som etter utfylling oppbevares hos driftsbestyrer.

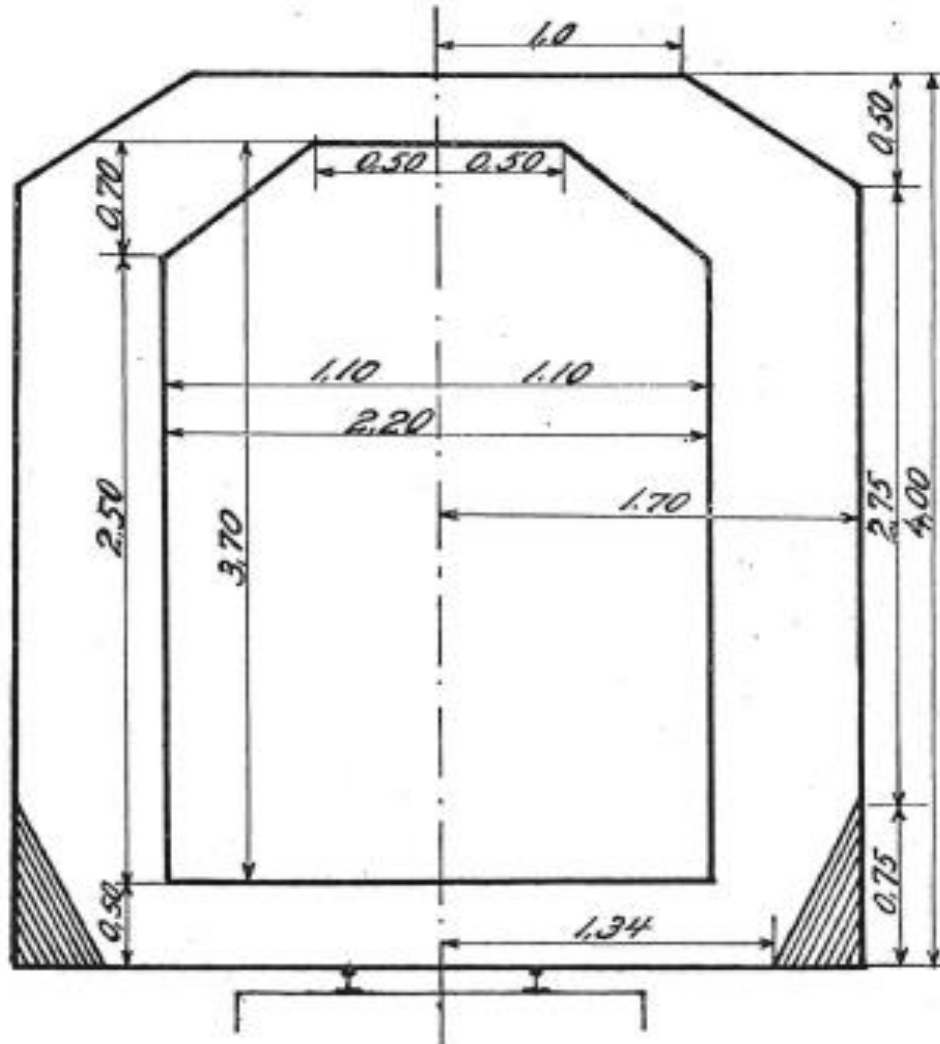


2.8 Minste tverrsnitt og laste- og konstruksjonsprofil

AURSKOG - HØLANDBANEN.

MINDSTE TVERRSNITT OG LASTE OG KONSTRUKSJONSPROFIL.

M=1:400



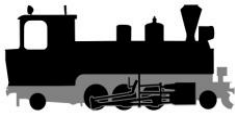


MiA –
Museene i Akershus
Urskog-Hølandsbanen

Driftshåndbok
Dokumentansvarlig: Finn Halling
Dok.nr.: 1.0
Godkjent av: Cecilie Øien

Side 12 av 48

Rev.: 1.1
Dato: 01.04.16



3 Risikoforhold

Det er i 2013 utført en risikovurdering og beredskapsanalyse for Urskog-Hølandsbanen. Risikovurderingen skal være gjenstand for løpende vurdering og oppdatering og gjøres kjent for alt personale. Høy og middels risiko skal søkes redusert gjennom barrierer, prosedyrer og vedlikehold.

Alle kontroll- og vedlikeholdsrutiner ved UHB skal være dokumentert, likeledes skal oppfølging av de ulike rutinene dokumenteres til enhver tid.

3.1 Eksplosjonsfare – Brannfare – Brannskader

Lokomotivenes dampkjel har et største trykk på inntil 12 kg pr kvadrat cm ved drift. Dette utgjør en potensiell risiko for kjeleksplasjon. En slik eksplosjon vil kunne medføre tap av liv og personskade på inntil flere personer.

3.1.1 Sikkerhetstiltak

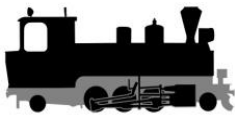
- Rutiner for renhold og uttørring ved hensetting, trykkprøving etter gjeldende bestemmelser.
- Sikre at personalet til enhver tid har tilstrekkelig kompetanse
- Opplæring og godkjenning av personell etter gjeldende bestemmelser

3.2 Avsporing

Avsporing kan skje ved feil på spor, feil på rullende materiell og/eller menneskelig svikt og vil kunne forårsake vognvelt og/eller kollisjon med påfølgende personskade og/eller død.

3.2.1 Sikkerhetstiltak

- Visitasjon av spor etter gjeldende bestemmelser
- Lukking av avvik oppdaget ved visitasjon
- Periodiske kontroller av hjul, aksler og bremses på lokomotiver og vogner etter gjeldende bestemmelser.
- Sikre at personalet til en hver tid har tilstrekkelig kompetanse
- Opplæring og godkjenning av personell etter gjeldende bestemmelser



3.3 Kollisjon/Påkjørsel

Det er fem planoverganger med risiko for kollisjon/påkjørsel i forbindelse med kryssende biltrafikk, hvorav to har til dels stor trafikk. De resterende er gårdsveier/internveier med begrenset trafikk.

Det er i tillegg risiko for påkjørsel av personer som krysser linjen ved planovergangene og på stasjonsområdene.

3.3.1 Sikkerhetstiltak

- Skilting av planoverganger, fløyting/varselsignal når tog nærmer seg planovergang
- Togleder kan beordre bemanning av planoverganger på dager med stor biltrafikk (hverdager).
- Sikre at personalet til en hver tid har tilstrekkelig kompetanse
- Opplæring og godkjenning av personell etter gjeldende bestemmelser

3.4 Bremsesvikt

Redusert eller manglende bremseeffekt vil kunne resultere i kollisjon og/eller avsporing med påfølgende personskade eller død.

3.4.1 Sikkerhetstiltak

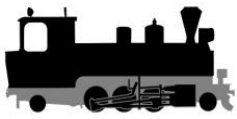
- Vedlikeholdsrutiner må følges.
- Vognen som skal benyttes i tog skal visiteres av togfører eller den han bemyndiger før de benyttes.
- Sikre at det er tilstrekkelig personale om bord i toget til å betjene bremsen
- Sikre at personalet til en hver tid har tilstrekkelig kompetanse
- Opplæring og godkjenning av personell til sikkerhetstjenesten

3.5 Koblingsbrudd

Ved brudd på koblinger vil toget bli delt i to enheter, dvs. at lokomotivpersonalet ikke vil ha kontroll over vognene. Dette vil kunne medføre risiko for kollisjon og/eller avsporing.

3.5.1 Sikkerhetstiltak

- Kontroll av koblinger utføres av togfører eller den han bemyndiger før dagens første tog, samt at togfører eller den han bemyndiger sjekker grunder og koblinger før hver avgang.
- Det skal alltid være en person med sikkerhetsgodkjenning (overkonduktør) på bakerste vogn dersom vognen har reisende som kan stoppe toget med vognbremsen.



- Siste vogn som fører reisende skal alltid ha bremsekraft til å stanse alle vognene.
- Sikre at personalet til enhver tid har tilstrekkelig kompetanse
- Opplæring og godkjenning av personell til sikkerhetstjenesten

3.6 Stasjonsområder og linje

3.6.1 Stasjonsområde Sørumsand

Ved omkjøring av lokomotiv

Risiko: Påkjørsel av personer med påfølgende personskade og/eller død

3.6.2 Sørumsand planovergang

Risiko: Påkjørsel av personer eller kjøretøy med påfølgende materiell skade og/eller personskade og/eller død.

3.6.3 Noractor planovergang

Risiko: Påkjørsel av personer og/eller kjøretøy med påfølgende materiell skade og/eller personskade og/eller død.

3.6.4 Presterud planovergang

Risiko: Påkjørsel av personer og/eller kjøretøy med påfølgende materiell skade og/eller personskade og/eller død.

3.6.5 Tønsberg tunnel

Risiko: Påkjørsel av møtende fotgjengere med påfølgende personskade og/eller død.

3.6.6 Bingsfos stasjon

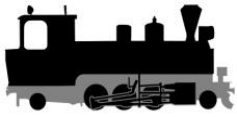
Risiko: Påkjørsel av personer med påfølgende personskade og/eller død. Dette gjelder særlig når stasjonen er ubetjent.

3.6.7 Linje Bingsfos-Fossum, Sætrabakken

Risiko: Krapp kurve og stigning, fare ved bremsesvikt og koblingsbrudd.

3.6.8 Nedre Sætra planovergang

Risiko: Påkjørsel av personer eller kjøretøy med påfølgende materiell skade og/eller personskade og/eller død.

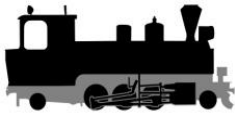


MiA –
Museene i Akershus
Urskog-Hølandsbanen

Driftshåndbok
Dokumentansvarlig: Finn Halling
Dok.nr.: 1.0
Godkjent av: Cecilie Øien

Side 16 av 48

Rev.: 1.1
Dato: 01.04.16



3.6.9 Øvre Sætra planovergang

Risiko: Påkjørsel av personer eller kjøretøy med påfølgende materiell skade og/eller personskade og/eller død.

3.6.10 Fossum stasjon

Risiko: Påkjørsel av personer med påfølgende personskade og/eller død. Dette gjelder særlig når stasjonen er ubetjent.

3.6.11 Fossum planovergang

Risiko: Påkjørsel av personer eller kjøretøy med påfølgende materiell skade og/eller personskade og/eller død.

3.6.12 Sikkerhetstiltak / risikoreduserende tiltak

- Generelt lav hastighet, maks 35 km/t, lavere ved behov
- Ganghastighet (10 km/t) ved planoverganger
- Skilting / oppmerking
- Vegetasjonskontroll langs linjen



4 Bestemmelser om tog

4.1 Togenes kjørehastigheter

Inntil 35 km/t

- På rett, vannrett linje
- I kurver med radius større enn 150 m.

Inntil 25 km/t

- I kurver med radius 125-150 m.
- Gjennom stasjon i ordinært gjennomkjøringsspor
- Over sporveksler på linjen

Inntil 20 km/t

- I kurver med radius 100-125 m.
- Dersom en enkelt 2-akslet personvogn er koblet mellom lokomotiv og boggivogn

Inntil 15 km/t

- I kurver med radius mindre enn 100 m.
- Over avvikende sporveksel
- I 20 o/oo fall

Inntil 10 km/t

- Over ubevoktet planovergang
- Tog som bakkes
- Ved skifting
- Gjennom Sørumsand sentrum

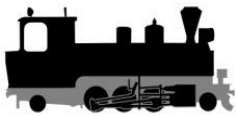
Inntil 5 km/t

- Ved ut- og innkjøring av lokstall
- Ved kjøring på vognhallsporene
- Ved omkjøring av lokomotiv i Sørumsand og Fossum
- Over sporveksel som ikke er sikret

Sikthastighet

Tog skal kjøre slik at det kan stoppe på halvparten av oversiktlig strekning, maks 20 km/t, når:

- Ingen stasjoner er betjent



- Når arbeidstog kjører ut mot linjebrudd

4.2 Etterhengte vogner

Bak siste vogn med betjent bremse tillates etterhengt:

Fra Sørumsand til Bingsfos:	4 aksler
Fra Bingsfos til Fossum:	Ingen
Fra Fossum til Bingsfos:	4 aksler
Fra Bingsfos til Sørumsand:	4 aksler

Reisende må ikke medbringes i etterhengte vogner.

4.3 Bremses, bremseprosent

Alle tog på UHB er håndbremsede. Før togets avgang fra utgangsstasjon skal togets bremseprosent regnes ut.

Et togs bremseprosent er det tall som angir togets samlede bremsede vekt i prosent av togets bruttovekt.

Eksempel: Et tog består av lok nr. 4, CFo5, BCo3, og Co1. Co1 har betjent bremse.

Fra tabellene i avsnitt 5 *Rullende materiell* settes inn verdier for bruttovekt og bremset vekt for de lok og vogner som toget består av.

Enhet	Bruttovekt (B)	Bremset vekt (b)
Nr.4	19,6 t	8,0 t
CFo5	9,0 t	0
BCo3	9,0 t	0
Co1	6,5 t	3,0 t

Togets bruttovekt (B): 44,1 t Bremset vekt (b): 11,0 t

Togets bremseprosent: $\frac{b \times 100}{B}$ $\frac{11 \text{ t} \times 100}{44 \text{ t}} = 25$



4.4 Forhold som er bestemmende for bremseprosenten

Hvor stor et togs bremseprosent skal være er bestemt av største bestemmende stigning eller fall på den strekningen toget skal kjøre, samt togets største tillatte kjørehastighet på vedkommende strekning.

4.5 Bremsetabell for håndbremsede tog

Bestemmende Fall i o/oo	Kjørehastighet km/t				
	15	20	25	30	35
	Minste tillatt bremseprosent				
0	6	6	6	6	6
5	6	7	7	9	11
10	7	11	12	14	17
15	11	16	18	20	23
20	16	21	23	26	29

Hjelpetabell

Tabellen viser den bruttovekt en vogn med en av de oppgitte bremsevekter holder i fall fra 10 til 20 promille med største hastighet 15 km/t.

Vognens bremsevekt i tonn	Bestemmende fall i promille		
	10	13	20
	Bruttovekter i tonn		
4,0	57	40	25
5,0	71	50	31
6,0	100	60	37
7,0	116	70	43

4.6 Kjørehastigheter

5 km/t -	1,4 m pr. sekund
10 km/t -	2,8 m pr. sekund
15 km/t -	4,2 m pr. sekund
20 km/t -	5,6 m pr. sekund
25 km/t -	6,9 m pr. sekund



MiA –
Museene i Akershus
Urskog-Hølandsbanen

Driftshåndbok
Dokumentansvarlig: Finn Halling
Dok.nr.: 1.0
Godkjent av: Cecilie Øien

Side 21 av 48

Rev.: 1.1
Dato: 01.04.16

30 km/t - 8,3 m pr. sekund
35 km/t - 9,7 m pr. sekund



5. Rullende materiell

5.1 Damplokomotiver

Nr.	Navn	Byggeår	Tjeneste- vekt (t)	Bremset- vekt (t)	Sylinder trekkraft (kp)	Lengde
4	Setskogen	1909	19,6	8,0	2400	7,5
6	Høland	1925	20,5	8,0	3200	7,5
7	Prydz	1950	20,5	8,0	2700	7,5

5.2 Diesellok / motordrevet arbeidstralle

					Effekt (hk)
12	Tinfos	1951	6,0	3,0	25
14	Bingsfos	1996	10,0	5,0	105
Cmb 1Kvab				2,0	60

5.3 Personvogner

Litra/Nr.	Byggeår	Brutto- Vekt (t)	Bremset- vekt (t)	Antall sitteplasser	Laste- kapasitet (t)	Lengde o.k. (m)
Co1	1896	6,5	3,0	30	-	10,3
BCo2	1896	6,5	3,0	28	-	10,3
BCo3	1898	9,0	5,0	35	-	13,6
CFo5	1898	9,0	5,0	16	1,0	13,6
Co10	1913	8,0	4,0	26	-	11,1
CF11	1899	5,5	3,0	15	0,3	7,4
C12	1899	6,0	3,0	24	-	7,8



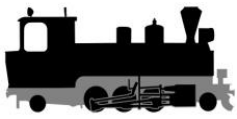
5.4 Godsvogner

Litra/Nr.	Byggeår	Brutto- vekt (t)	Bremset- vekt (t)	Laste- kapasitet (t)	Lengde o.k. (m)
To1	1895	5,0	3,0	12,0	10,9
G7	1895	3,5	2,0	6,0	4,9 1)
G9	1895	3,5	2,0	6,0	4,9
G10	1895/2016	3,5	2,0	6,0	4,9 2)
G13	1895	3,5	2,0	6,0	4,9
K19	1896	3,0	1,0	6,0	4,9
Go26	1898	5,5	3,0	12,0	8,9
To27	1898	4,5	2,0	12,0	8,9
N105	1920	3,0	1,0	7,0	8,8
Mf108	1916	5,0	3,0	7,0	5,5
Rko109	ukjent	8,0	4,0	12,0	10,7

1) Kun vognkasse. 2) Under rekonstruksjon/restaurering

5.5 Løftekasser

Litra	Nr.	Byggeår
G	90	1925
G	92	1944
G	93	1944
G	94	1944
G	95	1944
G	97	1925
L	202	1919
L	204	1920



6. Særbestemmelser for Sørumsand stasjon

6.1 Generelt

Sørumsand stasjon er sikret med C-lås i sporveksel 2, 3 og sporsperre. Nøkkel til sporveksel 2 og sporsperre er plassert i samlelås på ekspedisjonskontoret. Nøkkel til sporveksel 3 står i sporsperren.

Sporsperren sitter i kran- og verkstedsporene, og er utstyrt med sporsperresignal.

Innkjørsignalsted er ved ytterste sporveksel.

6.2 Igjensetting av skift

Skift kan settes igjen i et togspor eller hovedspor (igjensetting). Skiftebetjeningen skal bevokte bremsingen ved ytterste ende i fallretningen.

Skiftet skal sikres med parkeringsbrems før det kobles fra slik at skiftet ikke kan komme i bevegelse. Bremsesko kan benyttes i tillegg til parkeringsbrems for å hindre utilsiktet bevegelse av skiftet.

6.3 Hensetting av skift

Vogner eller skift som skal settes bort for ubestemt tid (hensetting) skal settes innenfor sporsperre.

7. Særbestemmelser for Fyen sidespor

7.1 Generelt

Fyen sidespor er underlagt Sørumsand og sikret med D-lås. Nøkkelen til sporsperren oppbevares på Sørumsand og Bingsfos. Skifting kan foregå ved kiptog eller gjennomgående tog. For gjennomgående tog gjelder at nøkkelen leveres på neste stasjon. TXP sender den tilbake ved første leilighet.

7.2 Hensetting av skift

Vogner eller skift som skal settes bort for ubestemt tid (hensetting) skal settes innenfor sporsperre.



8. Særbestemmelser for Bingsfos stasjon

8.1 Generelt

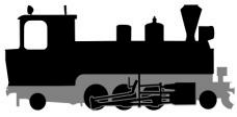
Bingsfos stasjon er sikret med C-lås og enkelt innkjørsignalapparat. Det er avhengighet mellom lyssignal for innkjøring og kontrollåsen til sp.1/sp.v.3, slik at signal ”kjør” bare kan gis dersom sporsperre 1 er låst og nøkkelen er på plass i samlelåsen. For øvrig er det ingen avhengighet mellom lyssignal og de andre kontrollåsene.

Hvis enkelt innkjørsignalapparat ikke kan vise ”kjør” skal togpersonalet gjennom foranliggende stasjon gis skriftlig forhåndsunderretning om håndsignal ved ytterste sporveksel (skriftlig kjøreordre, punkt B). Stasjonsgrensen er da flyttet til ytterste sporveksel, og bestemmelsene om skifting m.v. blir som på en stasjon med håndsignaler. Hvis håndsignaler må nyttes på Bingsfos er det satt opp innkjørsignalkasser. Disse er plassert slik: Ved sporveksel 1 for tog fra Sørumsand, og til venstre ved middel mot vognhallsporet for tog fra Fossum. Hvis det ikke har vært mulig å gi forhåndsunderretning om håndsignal ved ytterste sporveksel, skal lokfører gis skriftlig kjøreordre, punkt A, ved innkjørsignalapparatet. Eldre NSB blankett nyttes, eller ordren skrives på ”Jernbanetelegram om toggangen”.

Lokstallsporet er sikret med sporsperre. Sperren har betegnelsen Sp.2. Sporvekselen i spor 1 er låst i avhengighet til sporsperren. Nøkkelen til sporsperre 2 oppbevares i samlelåsen på ekspedisjonskontoret.

Vognhallsporet er sikret med sporsperre. Sperren har betegnelsen Sp.1. Sporvekselen på hovedlinjen er låst i avhengighet til sporsperren. Nøkkelen til sporsperren oppbevares i samlelås i eget betjeningskap ved sporsperren.

Frigiving av samlelåsen foretas fra eget apparat på ekspedisjonskontoret. Når dette betjenes vises hvit flaggskive i kontrollfeltet i samlelåsen. Frigivningsstilleren trykkes da straks inn og vris 90 til høyre. Dermed er kontrollåsnøkkelen til sporsperren frigjort. (Når det ikke er betjening tilstede i ekspedisjonskontoret kan samlelåsen frigis ved hjelp av en stav som plasseres under vegguret og klemmer ned knappen på frigivningsapparatet. Grunnet belastning på releene må staven fjernes snarest mulig etter opplåsing). Husk at anlegget må være på (strøm tilkoblet) for å frigi samlelåsen. Ved feil eller strømutkobling kan reservenøkkel til sporsperre 1 benyttes. Denne er plombert i reservenøkkelskapet på ekspedisjonskontoret. Melding om bryting og eventuelt bruk av nøkkelen skal snarest mulig gis til togleder som gir melding videre til infrastrukturansvarlig.



8.2 Igjensetting av skift

Skift kan settes igjen i et togspor eller hovedspor (igjensetting). Skiftebetjeningen skal bevokte bremsingen ved ytterste ende i fallretningen.

Skiftet skal sikres med parkeringsbremsen før det kobles fra slik at skiftet ikke kan komme i bevegelse. Bremsesko kan benyttes i tillegg til parkeringsbrems for å hindre utilsiktet bevegelse av skiftet.

8.3 Hensetting av skift

Vogner eller skift som skal settes bort for ubestemt tid (hensetting) skal settes innenfor sporsperre.



9. Særbestemmelser for Fossum stasjon

9.1 Generelt

Sporene på Fossum ligger horisontalt, men umiddelbart utenfor innkjørspurvekselen går linjen over i et fall på 20 o/oo. Det er derfor forbudt å hensette materiell på Fossum stasjon.

Når Fossum ikke er betjent skal togfører låse seg inn i stasjonsbygningen og hente nøkkel til veksler nr.1. Etter skiftingen settes nøkkelen på plass i samlelåsen.

Togføreren utveksler ankomst- og avgangsmelding med nabostasjonen. Det skal ikke føres togmeldingsbok når stasjonen ikke er betjent.

9.2 Sikring av sporveksler

Sporveksler nr. 1 sikres med C-lås. På ekspedisjonskontoret er det anbrakt en samlelås og et reservenøkkelskap. Samlelåsens Yale-nøkkel skal alltid stå i samlelåsen.

9.3 Innkjørsignalstedet

Håndsignal vises fra innkjørsignalkasse ved sporveksler nr.1, til høyre for sporet.

9.4 Gjensetting av skift

Skift kan settes igjen i et togspor eller hovedspor (igjensetting). Skiftebetjeningen skal bevokte bremsingen ved ytterste ende i fallretningen.

Skiftet skal sikres med parkeringsbrems før det kobles fra slik at skiftet ikke kan komme i bevegelse. Bremsesko kan benyttes i tillegg til parkeringsbrems for å hindre utilsiktet bevegelse av skiftet.



10. Instruks for togmeldinger

Banestrekningen inndeles i blokkstrekninger (togmeldingsstrekninger).

På en og samme blokkstrekning må det ikke være mer enn et tog av gangen, og togene må derfor meldes mellom de betjente stasjoner.

Togmeldinger ekspederes på telefon.

Når en stasjon har mottatt svar på avgangsmelding for et tog er blokkstrekningen frigitt (disponert) for dette toget, men sperret for alle andre tog.

Ansvar for riktig ekspedisjon av togmeldinger, herunder føring av togmeldingsbok, påhviler togekspeditøren. (For tog som har utgangsstasjon som er ubetjent forespør togfører om klar linje før tog sendes av gårde).

Togmeldingene føres inn i togmeldingsboken. Togmeldingsboken skal alltid vise om en blokkstrekning er frigitt for tog, eller om den er sperret og i tilfelle med hvilket tog.

Togmeldingsboken skal føres nøyaktig. Den skal til enhver tid vise:

- Når avgangs- og ankomstmeldinger er utvekslet
- Når togene har kommet og gått, eller passert
- Togmeldingsboken føres med blekk eller penn
- Ekspedisjon av togmeldinger over telefon.

Avgangsmelding sendes før togavgang:

”Kan tog nr. kjøre fra (egen stasjons navn) ? N.N. txp”

Besvares:

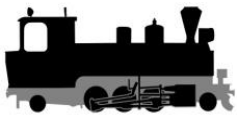
”Klart for tog nr. Til (egen stasjons navn). N.N. txp”

Ankomstmelding sendes umiddelbart etter ankomst, når hele toget har kommet inn på stasjonen. TXP skal ha sett sluttsignalet før ankomstmelding sendes:

”Tog nr. er kommet til (egen stasjons navn). N.N. txp

Besvares:

”Rett N.N. txp”



11. Sanitetsmaterieell og redning

11.1 Generelt

Viktige telefonnummer	står først i Driftshåndboken.
Nødsamband	alle tog skal medføre minst et nødsamband (mobiltelefon definert som dette ved UHB).
Redskapsvogn	vogn Rko 109 er stasjonert på Sørumsand stasjon.
Førstehjelpsutstyr	finnes i vogner med kunduktøravdeling, redskapsvogn Rko 109, lok nr 14, vst. Sørumsand og på ekspedisjonskontoret ved alle stasjoner.
Sykebåre	finnes i alle vogner med kunduktøravdeling, og i redskapsvogn Rko 109.
Brannslukkingsapparater	plassert i alle bygninger, i vogn Rko 109, alle kunduktøravdelinger og lok nr 14.

11.2 Hjelpeutstyr

Alle tog som befordrer reisende, herunder også kunduktørpersonale i godstog/arbeidstog, skal så langt det er mulig medføre hjelpeutstyr (minst et nødsamband, førstehjelpskasse, sykebåre og brannslukningsapparat). Sykebåre er ikke nødvendig når toget ikke befordrer reisende.

11.3 Plikt til å hjelpe ved personskade

Enhver skal hjelpe personer som har kommet til skade, og forøvrig delta i de tiltak som uhellet gir grunn til.

11.4 Tiltak ved større uhell eller driftsforstyrrelser

Driftsbestyreren er normalt leder ved større driftsuregelmessigheter.

11.5 Melding om driftsuhell

Melding om inntruffet driftsuhell skal alltid meldes togleder UHB.



11.6 Varsling

Ved melding om uhell skal togleder iverksette de tiltak som etter forholdene anses nødvendige for å skaffe hjelp til eventuelle skadede og for å få trafikken i gang igjen.

Ved personskade skal togleder straks varsle Ambulanse (**113**), Politiet (**112**) og eventuelt Brannvesenet (**110**). Politiet skal sørge for nødvendig utrykning av Røde kors hjelpekorps, Norsk Folkehjelp o.a. Er AMK varslet direkte, skal dette opplyses til politiet.

Sammenstøt mellom tog og kjøretøyer skal alltid meldes til politiet selv om personer ikke er skadet. Alvorlige jernbanehendelser og jernbaneulykker skal rapporteres til Statens jernbanetilsyn og Statens havarikommisjon for transport innen 72 timer. Se pkt. 11.11.

11.7 Ledelse på uhellstedet

Ved uhell er det viktig at det straks etableres en effektiv ledelse på stedet. Ansvar for dette påligger togfører når uhellet har inntruffet utenfor stasjonenes grenser og togleder/ tog-ekspeditør når uhellet har inntruffet innenfor stasjonens grenser.

11.8 Sjekkliste for togleder og togfører

Sjekkliste for togleder, togfører eller andre som skal melde om hendelse til redningspersonell eller driftsbestyrer

1. Melderens navn
2. Tog nr.
3. Sted/km.
4. Tidspunkt (dato/kl.)
5. Uhellets art
6. Om personer er skadet eller omkommet
7. Om det er oppstått brann
8. Hva slags materiell som er skadet eller sporet av
9. Hvordan materiellet står, og om det er veltet
10. Skade på skinnegang
11. Skade på kabler (telefon, strøm el.)
12. Hvilke disposisjoner som er/blir iverksatt før hjelp kommer
13. Nærmeste bebyggelse og vei
14. Instanser som er varslet direkte
(Brann 110, Politi 112 og Ambulanse 113)
15. Ved uhell som tredjemann har forårsaket, for eksempel uhell med biler:
Registreringsnummer, bilførers navn og forsikringsselskap
16. Øvrige opplysninger



MiA –
Museene i Akershus
Urskog-Hølandsbanen

Driftshåndbok
Dokumentansvarlig: Finn Halling
Dok.nr.: 1.0
Godkjent av: Cecilie Øien

Side 31 av 48

Rev.: 1.1
Dato: 01.04.16

17. Evt. stoppsignal som er satt opp.



11.9 Sjekkliste for togleder ved videremelding

Umiddelbar melding til:

- Ambulanse (113)
- Politi (112)
- Brannvesenet (110)
- Driftsbestyrer

Eventuelt melding til:

Jernbaneverkets togleder for Kongsvingerbanen ved hendelse i nærhet til Kongsvingerbanen som kan ha innvirkning på sikring av skadestedet eller skade på Jernbaneverkets installasjoner.

Se også Sikkerhetsstyringssystem for Urskog-Hølandsbanen § 7.

11.10 Redningstog

Oppsatt redningstog *skal* skyves fra Sørumsand st. frem til ulykkesstedet.

11.11 Innrapportering av avvik og uønskede hendelser

Ved avvik og uønskede hendelser skal alle involverte skrive rapport. Rapporten skal så vidt mulig også inneholde en vurdering av bakenforliggende årsak(er) og forslag til tiltak for å unngå gjentakelser. Rapporten sendes pr. epost til rapport@mia.no. Dersom rapporten skrives på papir, skal den sendes driftsbestyrer.

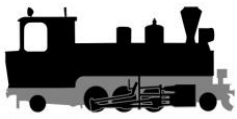
11.12 Påkjørsel av dyr langs linjen

Enhver påkjørsel av større dyr, herunder også hunder, meldes snarest om nødvendig over togmeldingstelefon e.l. til togleder med opplysning om hva slags dyr som er påkjørt, hvor dyret forsvant eller ligger og hva som er gjort med dette, eventuelt om assistanse til avliving trengs.

Togbetjeningen i det tog som forårsaket påkjørselen sender skriftlig rapport til driftsbestyreren.

Togleder som mottar melding om påkjørsel av dyr skal snarest melde fra til viltneemnda gjennom politiet med så nøyaktig stedsangivelse som mulig og orientere om hvorvidt det er behov for ettersøking av dyret.

Hvis avliving av dyret har funnet sted, orienteres om behovet for slakting, transport m.v.



Ved påkjørsel av husdyr, herunder også hunder, skal i tillegg til politi/lensmann også eieren søkes underrettet.

Togbetjeningen i tog som kjører over strekningen før linjen er meldt klar, skal ha underretning om det inntrufne og påbys forsiktig kjøring ved uhellstedet.

Driftsbestyreren er ansvarlig for eventuell opprydding langs sporet.

Hverken Urskog-Hølandsbanen eller dens personale har noen eiendomsrett over døde dyr som følge av påkjørsel.

Urskog-Hølandsbanen skal, i de tilfeller hvor kjøttet etc. representerer en viss verdi, ha refundert sine eventuelle utgifter i forbindelse med påkjørselen av viltfondet så langt verdien av kjøttet etc. dekker disse utgifter. Det må derfor i de enkelte tilfelle, hvor Urskog-Hølandsbanen er blitt påført utgifter i forbindelse med påkjørselen, innsendes en oppgave til driftsbestyreren over de skader Urskog-Hølandsbanen har blitt påført som følge av påkjørselen.

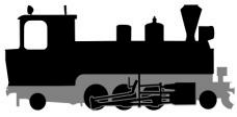
Når det gjelder påkjørsel av husdyr, må vedkommende linjetjenestemann av hensyn til erstatningsspørsmål gi nøyaktige opplysninger i sin rapport om hvor dyret eller dyrene antas å være kommet inn på Urskog-Hølandsbanens område, f.eks. om de er kommet inn på linjen gjennom Urskog-Hølandsbanens gjerde eller via planovergang, likeledes om hvor de antas å være kommet fra og i tilfelle om det var noen mangel ved Urskog-Hølandsbanens gjerde på det sted hvor de var kommet inn på linjen.

Rapporten bør ledsages av en skisse.

11.13 Uttalelser i forbindelse med driftsuhell eller hendelser

I forbindelse med driftsuhell har den enkelte tjenestegjørende *ikke* anledning til å uttale seg til utenforstående eller media.

Slike uttalelser påligger å komme fra driftsbestyrer eller den han bemyndiger.



12. Trafikkpersonalet

12.1 Sikkerhetsprøve

Det kreves at alle som deltar i jernbanevirksomheten at de skal ha gyldig prøve i sikkerhetstjeneste. Dette gjelder for de tjenestemenn som innehar funksjonene:

Togleder
Togekspeditør
Stasjonsbetjent
Sporskifter
Togfører
Konduktør
Bremsler
Lokomotivfører
Fyrbøter
Fyrbøteraspirant

De skal delta på årlig sikkerhetssamling, se pkt. 12.3, og minst hvert 3. år avlegge prøve i sikkerhetstjeneste.

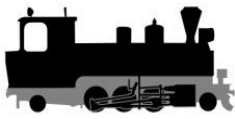
Tjenestemenn som har avlagt prøve i sikkerhetstjeneste og fått karakteren **ikke bestått** kan utføre følgende tjenester i forbindelse med fremføring av tog:

Billettekspeditør
Stasjonsbetjent aspirant
Konduktør aspirant
Lokomotivpusser

Det pålegges togekspeditør, togfører og lokfører å forvise seg om at deres underlagte tjenestemenn har tilstrekkelig kjennskap til signaler og bestemmelser dersom de ikke har avlagt prøve i sikkerhetstjeneste.

Alt trafikkpersonale skal til en hver tid når de er i tjeneste ha til rådighet følgende:

- Trafikkbestemmelser som Tjeneste og Signalreglement, DHB, rutebok
- Sirkulære som er av betydning for gjennomføring av tjenesten
- Nødvendige signalmidler som lykt, konduktørflagg, signalfløyte ol.
- Vernevest



- Annet relevant utstyr for utførelse av tjenesten

12.2 Tjenesteplikt

Trafikkpersonalet er forpliktet til å delta regelmessig i virksomheten på UHB.

Vedkommende skal ha minst to tjenstedager/sikkerhetstjenester ved UHB årlig.

Trafikkpersonalet er pålagt å delta på de kurs som er nødvendig for å ivareta de nødvendige krav til opplæring og sikkerhet.

Permisjon innvilges av driftsbestyrer når grunn for dette foreligger. Permisjon gis vanligvis bare for ett år.

Dersom trafikkpersonalet ikke har de fornødne tjenstedager kan driftsbestyrer frata vedkommende tjenestemann tillatelsen til å delta i tjeneste. Slik inndragning av tillatelse kan ankes for opplæringsansvarlig/-utvalget som tar den endelige avgjørelsen.

12.3 Årlig sikkerhetssamling

Hvert år før oppstart av sommerens driftssesong skal det avholdes samling for personale som deltar i sikkerhetstjenesten. Deltakelse er obligatorisk.

På sikkerhetssamlingen skal følgende alltid gjennomgås:

- Sikkerhetsstyring i Urskog-Hølandsbanen
- Sist oppdaterte risikovurdering
- Eventuelle endringer i Sikkerhetsbestemmelser og Driftshåndbok
- Rapportering av jernbanehendelser, alvorlige jernbanehendelser og jernbaneulykker
- Eventuelle øvrige endringer av betydning for sikkerhetstjenesten



13. Bestemmelser for lokomotivpersonalet

13.1 Opplæring

Aspiranter til lokomotivtjenesten velges ut i den utstrekningen det ansees nødvendig for å sikre tilstrekkelig lokomotivpersonale til driften.

Når aspiranten har fått den nødvendige teoretiske og praktiske opplæring for gjeldende lokomotivtjeneste kan aspiranten avlegge prøve i en eller flere av disse tjenestene:

- fører av diesellokomotiv
- fyrbøter
- fører av damplokomotiv

Etter bestått prøve utstedes sertifikat for gjeldende godkjenning. Sertifikatet gir rett til å utføre tjeneste på eget ansvar.

13.2 Diesellokomotiv

Under driften skal lokomotiv være bemannet med godkjent fører for dette.

13.3 Damplokomotiv

Under driften skal lokomotivet være bemannet med Damplokomotivfører og fyrbøter eller fyrbøteraspirant.

Fyrbøteren har ansvaret for klargjøringen av lokomotivet i felleskap med Damplokomotivføreren. Dette innebærer oppfyring, smøring, pussing og etterfylling av forbruksartikler som er nødvendig for tjenesten. Ansvaret for lokomotivet overtas av damplokomotivføreren etter at lokomotivet er klargjort til drift.

Under fremføring av lokomotivet har fyrbøteren ansvar for riktig fyring. For øvrig skal fyrbøteren assistere lokomotivføreren med å holde utkikk fremover og bakover for å oppfatte eventuelle signaler fra togføreren eller andre signaler av betydning for sikker fremføring.

Damplokomotivføreren har ansvaret for at lokomotivet er i orden under tjenesten. Oppdages feil eller mangler skal disse meldes inn som avvik eller rapport etter gjeldende bestemmelser. Damplokomotivføreren har ansvar for togets sikre gang mellom stasjonene. Vedkommende skal holde utkikk fremover og bakover, og på spesielt tørre dager være spesielt oppmerksom på brannfare.



Etter tjenesten er damplokomotivføreren ansvarlig for at lokomotivet slagges og rengjøres, at vannstand er korrekt, alle forbruksartikler er etterfylt som smøreoljer på kanner, kullboksen er full samt at lokomotivet er trygt parkert i stall klargjort til neste dags drift.

13.4 Bemanning av damplokomotiv ved stallområder

Damplokomotiv kan på verkstedområdet Sørumsand i forbindelse med oppfyring og klargjøring eller reparasjon, kontroll og prøvekjøring bemannes av én tjenestemann. Damplokomotiv skal da minst være bemannet med lokomotivfyrbøter.

Sporsperren til verkstedområdet skal være lagt på og låst for at dette unntaket skal være gjeldende. Det tillates ikke kjøring utenfor sporsperren på Sørumsand stasjon med damplokomotiv uten at lokomotivet er bemannet med damplokomotivfører og fyrbøter eller fyrbøteraspirant.



14 Bestemmelser for konduktørpersonalet

14.1 Generelt

Aspiranter til konduktørtjeneste tas ut i den utstrekning det ansees nødvendig for å sikre tilstrekkelig konduktørpersonale til driften. Aldersgrensen er 16 år og aspiranten må ha gjennomgått kurs i sikkerhetstjeneste og avlagt prøve med karakteren bestått.

Konduktører som er godkjent til togførertjeneste gis benevnelsen overkonduktør og bærer uniform med to striper. Konduktører som ikke er godkjent til togførertjeneste benevnes konduktør og bærer uniform med en stripe.

Konduktørpersonalet skal bære uniform, mørke sko og mørke strømper. Man skal vise vennlighet og hjelpsomhet ovenfor de reisende. Konduktørpersonalet har videre ansvar for orden, rengjøring, fyring og belysning i toget.

Togførertjenesten er beskrevet i tjenestereglementet. Togfører er ansvarlig for at redningsmateriell er på plass i toget. Likeså er han ansvarlig for at vognene er fri for søppel før dagens tjeneste begynner. Togfører eller den han bemyndiger, er ansvarlig for at ingen vogner benyttes uten at de er visitert og smurt etter gjeldende bestemmelser. Togfører er ansvarlig for at det foretas bremseprøve på de vogner som har betjent bremse. Oppdages det feil eller mangler skal disse rapporteres på eget skjema.

Under togets opphold på stasjonene skal konduktørpersonalet oppholde seg ved toget for om mulig bistå de reisende ved behov. Konduktørpersonalet skal påse at de reisende er på betryggende avstand når skifting pågår.

Før togets avgang fra stasjon, stoppested eller holdeplass skal togfører eller den han bemyndiger forvise seg om at alle grunder er lukket og at folk ikke sitter på stigtrinn eller grunder. Underveis skal alle billetter kontrolleres og klippes.

På tørre dager skal man være spesielt oppmerksom på branntilløp ved linjen. Oppdages dette skal toget straks stoppes.

Det skal påses at det er ro og orden i toget. Spesielt skal konduktørene følge med vognenes 2.klasse avdelinger slik at de reisende her får den service de har betalt for.

Det skal ikke være flere personer i 2.klasse avdelingene enn det her er sitteplasser til.

Endeplattformen er også å regne som 2.klasse avdeling og reisende uten slik billett henvises til annen vogn.



15. Bestemmelser for stasjonspersonalet

15.1 Generelt

Aspiranter til stasjonspersonalet tas ut i den utstrekning det ansees nødvendig for å sikre tilstrekkelig konduktørpersonale til driften. Aldersgrensen er 16 år og aspiranten må ha gjennomgått kurs i sikkerhetstjeneste og avlagt prøve med karakteren bestått.

Alle som tjenestegjør som togekspeditør skal i tillegg til sikkerhetsgodkjenningen ha gjennomgått nødvendig opplæring for dette.

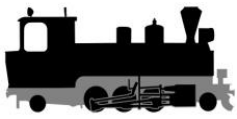
Stasjonspersonalet skal bære uniform, mørke sko og mørke strømper. Man skal vise vennlighet og hjelpsomhet ovenfor de reisende. Man har videre ansvar for orden og rengjøring på stasjonen.

15.2 Bemanning av togekspedisjon på Sørumsand stasjon

Togekspedisjonen på Sørumsand stasjon kan bemannes av godkjent stasjonsbetjent dersom dette ansees som tilstrekkelig for avvikling av trafikk med kun et tog på linjen.

Det tillates ikke iverksatt kryssinger med andre tog når togekspedisjonen ivaretas av stasjonsbetjent med mindre det samme togsettet krysser med seg selv.

Stasjonsbetjenten utfører de samme oppgaver som togekspeditøren, som kontroll av stasjonen tekniske innretninger før og etter tjeneste, føring av togmeldingsbok, melding av tog, publikumskontakt m.m. Stasjonsbetjent skal bære rødt luebånd når den bemanner togekspedisjonen.



16. Bestemmelser for togleder

16.1 Togledelse

Togleder er driftsbestyrerens stedfortreder og følgelig øverste ansvarlige med hensyn til driftens avvikling. Togleders stasjonering er bestemmende for hvilke behov det er ved avvikling av trafikken og bestemmes ut i fra tjenestefordelingen der stasjonsingssted for togleder er ført opp.

Togleder kan ved stasjonering på en stasjon utføre i tillegg til toglederfunksjonen denne stasjonens togekspeditørtjeneste.

16.2 Togledelse utført av stasjonsbetjent

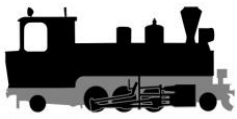
Toglederfunksjonen kan ivaretas av godkjent stasjonsbetjent dersom dette ansees som tilstrekkelig for avvikling av trafikk med kun et tog på linjen.

Det tillates ikke iverksatt kryssinger med andre tog når toglederfunksjonen ivaretas av stasjonsbetjent med mindre det samme togsettet krysser med seg selv.

17. Bestemmelser for linjetjenesten

Infrastrukturansvarlig har ansvar for infrastruktur, rullende materiell for vedlikehold av infrastruktur og verktøy som er nødvendig for vedlikehold av bane. Han er direkte underordnet driftsbestyreren. Han har tilsyn med sporanlegg så vel på linjen som på stasjonene. Han skal planlegge større og mindre arbeider på banen samt veilede dugnadsarbeider. Dessuten skal han sørge for at arbeider blir utført på de forskjellige banestrekninger. Han kan innføre begrensninger i kjørehastigheter når spesielle forhold gjør dette nødvendig. Infrastrukturansvarlig håndhever bestemmelsene om periodisk kontroll av linjen, brannvisitasjon i den tørre årstiden, forvalter banens forråd til sitt fagfelt og har det daglige tilsyn med banen. Han skal forestå tilsynet med og vedlikehold av:

- spor, sviller og innfesting for dette
- planoverganger
- stikkrenner
- grøfter
- vegetasjon
- rullende materiell for vedlikehold av bane



18. Bestemmelser for maskinavdelingen

Materiellansvarlig har ansvaret for alt rullende materiell unntatt det som tilligger infrastrukturansvarlig for vedlikehold av bane. Han er direkte underordnet driftsbestyreren. Han har tilsyn med det rullende materiellet. Han skal planlegge større og mindre arbeider på det rullende materiellet samt veilede dugnadsarbeider. Dessuten skal han sørge for at arbeider blir utført på de forskjellige enhetene av det rullende materiellet der det er behov for det. Han kan innføre begrensninger i hastigheter eller bruk dersom den tekniske tilstanden på enheten tilsier dette. Materiellansvarlig håndhever bestemmelsene om periodisk kontroll av det rullende materiellet inkludert rullende materiell for vedlikehold av bane, forvalter banens forråd til sitt fagfelt og har daglige tilsyn med det rullende materiellet unntatt det som tilligger infrastrukturansvarlig for vedlikehold av bane. Han skal forestå tilsynet med og vedlikeholdet av:

- Lokomotiver herunder damp, diesel og bensin
- Personvogner
- Godsvogner
- Verktøy og maskiner for vedlikehold av rullende materiell
- Lokomotivstall og verksted

19. Uniformering

19.1 For stasjonstjeneste benyttes distinksjoner i gull.

Tre brede	Driftsbestyrer
To brede og en smal	Tjenestemann godkjent til tjeneste som togleder
To brede	Tjenestemann godkjent til tjeneste som togekspeditør med mer enn to års tjenestetid
En bred og en smal	Tjenestemann godkjent til tjeneste som togekspeditør med mindre enn to års tjenestetid
Ingen	Billettekspeditør, stasjonsbetjent uten sikkerhetsgodkjenning

19.2 For togtjeneste benyttes distinksjoner i sølv.

To brede og en smal	Lokomotivkontrollør, togkontrollør
To brede	Lokomotivfører, overkonduktør
En bred	Konduktør
Ingen	Billettør, konduktør under opplæring



20. Sikring av sporveksler på UHB

20.1 Kontrollåser

Kontrollåst sporveksel er sporveksel med kontrollås som hindrer omlegging av sporvekselen. Sporvekselen ansees som kontrollåst bare når kontrollåsnøkkelen er tatt ut av låsen. Kontrollås for sporveksel er lås som er laget slik at sporvekselen må ligge i bestemt stilling for at låsen skal kunne låses og kontrollåsnøkkelen tas ut.

Det finnes tre kontrollåstyper:

B-lås benyttes på sidespor på linjen. Nøkkelen må bringes med toget fra det ekspedisjonssted sidesporet er underlagt og må etter bruk bringes tilbake dit (på UHB er ikke B-lås i bruk).

C-lås benyttes for å sikre gjennomkjøringssporet på en stasjon. Nøkkelen oppbevares på stasjonen og må aldri bringes utenfor denne (på UHB er alle stasjoner sikret med C-lås).

D-lås benyttes på sidespor på linjen. Nøkkelen må bringes med toget fra nærmeste stasjon og kan etter bruk enten bringes tilbake (som B-lås nøkler) eller tas med til neste stasjon for midlertidig oppbevaring der (på UHB er Fyen sidespor sikret med D-lås).

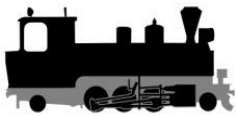
20.2 Annen sikring

Sporveksler som ikke er kontrollåst ansees som sikret når:

Vekselen er låst med klave og hengelås
Klave er tilskrudd og sporskifter bevokter vekselen

Sporvekslene ved UHB har ikke hakestengsel. Når tog skal kjøre gjennom en ikke sikret motliggende veksel må sporskifter holde foten på sporvekselloddet.

Merk: Dette gjelder for tog, ikke for skift.



21. Bruk av kran på vogn Rko109

Tjenestemann som skal betjene kran på Rko109 må være autorisert dertil, dvs. ha gjennomgått og bestått eksternt kurs for kranfører. Ingen skal settes til å betjene kran uten kurs for dette.

Det er ikke tillatt å bruke kran langs Kongsvingerbanen uten sikringsmann fra Jernbaneverket tilstede. Kravet om 30 meter til nærmeste strømførende høyspentanlegg gjelder uten sikringsmann til stede.

22. Arbeid langs Kongsvingerbanen (JBV)

Arbeider på UHBs område langs Kongsvingerbanen skal alltid meldes togleder JBV. Dette gjelder for strekningen mellom Fyen sporveksel og vognhall Bingsfos.

Infrastrukturansvarlig har ansvar for å tilkalle sikringsmann fra Jernbaneverket dersom arbeider skal utføres nærmere Kongsvingerbanen enn 4 meter. Driftsbestyrer skal alltid varsles i forkant før slikt arbeid iverksettes.

Alle som utfører arbeid langs Kongsvingerbanen skal benytte vernevest. Sperrebånd skal settes opp mellom Kongsvingerbanen og UHB når det arbeides i nærhet til Kongsvingerbanen.

23. Inn og utkjøring av tog på Sørumsand ved ubetjent stasjon

Sørumsand stasjon skal alltid være betjent ved kjøring av annonserte rutegående tog.

Dersom Sørumsand stasjon ikke er betjent ved kjøring arbeidstog, prøvekjøringer, snøryddingstog, ekstratog eller lignende, skal togfører i toget betjene ekspedisjonen på Sørumsand og ivareta togleders oppgaver.

(se avsnitt om kjøring av arbeidstog for rett prosedyre).



24. Fullmakt for stasjoner til å iverksette kjøring

Sørumsand st. kan når det trengs iverksette kjøring og innstilling av tog som nevnt i pkt. 23, 2. avsnitt.

25. Sørumsand st. – Omlastingskran

For å betjene omlastingskran i Sørumsand må vedkommende ha gjennomgått og bestått kurs for omlastingskranfører. Ingen skal settes til å betjene omlastingskran uten kurs for dette.

Ved bruk av omlastingskran skal kranområdet avsperras med synlig sperring slik at ingen uten tillatelse til betjening av omlastingskranen kommer inn i løfteområdet. Sperringen kan bla bestå av sperrebukker med sperrebånd eller planker slik at dette danner en lukket fysisk hindring.

26. Bestemmelser for billettekspeditører (Blx)

Billettekspeditørens nærmeste overordnede er togekspeditør på den stasjonen en tjenestegjør på.

Billettekspeditøren skal holde venterom og annet publikumsområde i orden.

Billettekspeditøren skal påse at brosjyrer og annet informasjonsmateriell til publikum er tilstede.

Billettekspeditørene skal før tjenesten tar til utføre følgende:

- Telle opp veksler og føre dette i skjema for kasseoppgjør

- Skrive av startnummer på alle billettklasser

- Kontrollere at det er tilstrekkelig med billetter tilgjengelig for salg, etterfylle om nødvendig

Under tjenesten:

- Skrive opp start nr. og slutt nr. på billettene for hvert tog samt tog nr. i billettregnskapsskjema

- Salg av annet enn billetter (bøker, postkort etc.) skal registreres på kasseapparat

- Eventuelt vognreservasjonskostnader registreres på kasseapparat som billettsalg

- Etterfylle billetter i billettskap om nødvendig

Etter tjenesten:

- Avstemme kasseapparat

- Avstemme bankterminal

- Telle opp kassebeholdning



Føre kasseoppgjørsskjema for salg i stasjon på PC – Alle gule felt skal føres med verdi
Lagre oppgjørsskjema på server på arbeidsområde for drift/stasjon / ”gjeldende stasjon”
Et eksemplar av oppgjørsskjema skrives ut og lagres i stasjonsarkivet sammen med kopi av avstemming kasseapparat, avstemming bankterminal og kopi av nattsafekvittering
Et eksemplar av oppgjørsskjema skrives ut legges i driftsbestyrers posthylle underskrevet av
Blx sammen med original av avstemming kasseapparatoriginal avstemming bankterminal samt original innskuddskvittering nattsafe bank
Dagens omsetning leveres nattsafe Blaker Sparebank

27. Generelle bestemmelser om togs fremføring

Største tillatte akseltrykk er 5,6 tonn.

Største akselantall i tog er 48 aksler.

Hjelpelokomotiv tillates ikke kjørt.

Ekstra forspannlokomotiv tillates kjørt over hele strekningen.

Ved ubetjente stasjoner skal det utvises stor varsomhet ved innkjøring.

Sørumsand stasjon skal alltid være betjent ved kjøring av annonserte rutegående tog.

Ved ubetjente stasjoner og sidespor skal togfører eller den av han bemyndiget person stige av og betjene sporvekselen. Er sporvekselen sikret med kontrollås eller klave behøver denne prosedyren ikke følges.

Ved kjøring av arbeidstog gjelder bestemmelsene i pkt. 29.



28. Kjøring av arbeidstog

Ved kjøring av arbeidstog ivaretar togføreren togleders oppgaver, se også pkt. 23 og 24. Følgende skal gjøres ved slik kjøring:

Togfører skal skrive seg inn i togmeldingsprotokollen på Sørumsand st. og **bære med seg nødsamband for togleder**

mobiltelefonen med anropsnummer 9940 1909

når togfører utfører togleders oppgaver.

Togfører skal påse at alle sporveksler er lagt i normalstilling, sporsperre lagt på og nøkler satt på plass i C-låskasse på ekspedisjonskontoret før toget får avgang.

Det tillates ikke iverksatt kryssinger eller etterkjøringer når ekspedisjonen i Sørumsand stasjon betjenes av ett togs togfører.

29. Tillatelse til å ta plass på lokomotiv, i tjenestekupe eller i tjenesterom

Det tillates kun trafikkpersonalet for gjeldende tjenestegren gjeldende tjenestedag å ta plass på lokomotiv, i tjenestekupe eller tjenesterom.

Driftsbestyreren utsteder adgangsbevis der dette er nødvendig dersom andre enn tjenestegjørende personale skal ta plass i rom avsatt for de tjenestegjørende.

30. Bruk av dresin

Det tillates ikke personer uten godkjent sikkerhetstjeneste å bruke dresin.

Dersom dresin skal benyttes i fremvisningsøyemed eller lignende, skal tjenestemann med gyldig sikkerhetstjeneste være tilstede ved bruk og ha overoppsyn med bruken.

Dresin skal skrives ut som tog i togmeldingsboken.

Dresin skal føre rødt flagg om dagen og rød lykt som lyser 360 grader om natten.



31. Arbeider på jernbanens område

Det tillates ikke at arbeider iverksettes på jernbanens område av eksterne entreprenører eller virksomheter som ikke er tilknyttet Urskog-Hølandsbanen uten at sikringsmann er til stede.

Sikringsmann ved Urskog-Hølandsbanen er infrastrukturansvarlig.

Ved dennes fravær utpekes sikringsmann av driftsbestyrer.

For alle arbeider som skal utføres av eksterne entreprenører eller virksomheter som ikke er tilknyttet Urskog-Hølandsbanen skal tillatelse for slikt arbeid innhentes av driftsbestyrer før arbeidet iverksettes.



MiA –
Museene i Akershus
Urskog-Hølandsbanen

Driftshåndbok
Dokumentansvarlig: Finn Halling
Dok.nr.: 1.0
Godkjent av: Cecilie Øien

Side 48 av 48
Rev.: 1.1
Dato: 01.04.16

32. Revisjonsoversikt

Revisjonsnummer	Gyldig fra	Endringer
1.1.	01.04.16	Pkt. 11.11 Oppdatert, tilføyde epostadresse for rapportering Navneendring fra Akershusmuseet til MiA - Museene i Akershus