

1. Almindelige bestemmelser

Alle i tjenestekøreplanen opførte tog er plantog.

Døgnets 24 timer er betegnet ved tallene 0 - 24, regnet fra midnat til midnat. Tiden for midnat betegnes 24.00 som ankomsttid, men 0.00 som afgangstid. Tiderne i døgnets første time betegnes 0.01 - 0.59.

I den under hvert tog optagne rubrik »kører« er: Hv = hverdage, S = søn- og helligdage, Ma = mandage, Ti = tirsdage, On = onsdage, To = torsdage, Fr = fredage, Lø = lørdage og Sø = søndage.

2. Togenes belastning m v

2.1 Lokomotivtype og belastning

Den i hovedet under tognummeret anførte betegnelse - f eks MX 220, MY 1200, MZ 600, MA 82, MO 123 - angiver den lokomotivtype (motorvognstype) og den belastning i tons, hvorefter pågældende togs køreplan er beregnet. Toget kan med den anførte lokomotivtype (motorvognstype) fremføres med indtil nævnte belastning. Har toget hele denne belastning, kan indvinding af tid under kørslen ikke påregnes.

Betegnelsen MR angiver togsæt sammensat af MR-MR, MR-MRD hhv MRD-MRD.

Bogstavbetegnelsen foran tognummeret betyder følgende:

L = Lyntog	}	personførende tog
lc = Intercity tog		
P = Øvrige personførende tog		

M = Tomt materiel (person-, post- og bagagevogne eller tomme lokomotiver	}	ikke-personførende tog
G = Øvrige ikke-personførende tog (godstog m v)		

Hvis den anførte belastning er mindre end den for pågældende trækraft og strækning tilladte, kan belastningen forøges, dog højst til det i trækketabellerne i punkt 2.6. og 2.7. anførte. Det må da påregnes, at køretiderne også forøges. Belastning ud over det under tognummeret anførte må derfor kun finde sted, når togledeisen har givet ordre eller tilladelse hertil. Der gives ikke toget ændret plan. Lokomotivføreren kan ikke modsætte sig at tage den således forøgede belastning.

Hvis toget fremføres af anden trækraft end den under tognummeret anførte, kan der for tog fremført af ME, MV, MX, MY og MZ lokomotiv af efterfølgende tabel udledes, hvilken belastning, der svarer til den i tjenestekøreplanen angivne.

Tog betegnet med »Ic«, »P« eller »M« foran tognnummeret

MX	100	120	160	220	300	370	480	600
MV	120	160	200	280	370	470	600	750
MY	160	200	280	360	480	600	760	
ME	300	360	480	600	800			
MZ	300	360	480	600	800			

Tog betegnet med »G« foran tognnummeret

MX	300	400	450	550	650	800	1000	
MV	400	500	600	700	800	1000	1200	
MY	500	650	750	900	1000	1200	1400	
ME	800	1000	1200	1400	1600	1800	2000	
MZ	800	1000	1200	1400	1600	1800	2000	

Togene kan dog højst belastes med det i trækketabellerne i punkt 2.6 og 2.7 anførte.

For tog fremført af anden trækraft end ME, MV, MX, MY eller MZ lokomotiv fastsætter togledelsen togets belastning.

Betegnelserne HTJ, OHJ, LJ, ØSJS eller VLTJ under tognnummeret angiver, at toget fremføres af pågældende banes trækraft.

2.2 Anvendelse af mere end én trækraftenhed (forspandskørsel)

Fremføres et tog af mere end én trækraftenhed, er den samlede trækraft summen af køretøjernes trækraft, når køretøjerne er forbundet med styreledninger, således at de er elektrisk sammenkoblet. 3 MR beregnes dog som 2 MR. Er 2 trækraftenheder ikke elektrisk sammenkoblet, er den samlede trækraft 10% mindre end summen af de 2 enheders trækraft.

2.3 Fremskyndelse af forsinket tog

Et forsinket tog skal lokomotivføreren fremskynde så meget som muligt for at indvinde den tabte tid.

Lokomotivføreren må dog ikke

- overanstrengte lokomotivet (motorvognen)
- overskride den største tilladte hastighed for toget jf punkt 3.1. og 3.2.
- overskride den største tilladte hastighed for lokomotivet (motorvognen), jf punkt 5
- overskride den største tilladte hastighed for den pågældende strækning, jf strækningsoversigten, La eller særskilt underretning til lokomotivføreren.

2.4 **Beregning af togvægt, belastning og toglængde**2.4.1 **Togvægt og belastning**

Ved beregning af togvægt og belastning benyttes følgende vægte:

For køretøj	Vægt (Lv hhv Vv)
Lokomotiver, traktorer, motorvogne, personvogne, postvogne, bagagevogne	De i punkt 2.5. anførte lokomotivvægte og vognvægte (der gælder såvel med som uden passagerer hhv last)
Tomme godsvogne, tjenestevogne	Taravægt afrundet til hele tons ¹⁾
Godsvogne med vognladningsgods	Summen af taravægt og godsets vægt (og evt isens vægt) afrundet til hele tons ¹⁾
Godsvogne med stykgods i containere	Taravægt afrundet til hele tons ¹⁾ + 6 tons pr container
Godsvogne med stykgods og postgods	2-akslede vogne i indenlandsk trafik = 16 tons bogievogne samt 2-akslede vogne i international trafik = taravægt afrundet til hele tons ¹⁾ + 4 tons

¹⁾ 0,5 ton og derover = 1 ton, under 0,5 ton = 0 ton.

2.4.2 **Toglængde**

Toglængden for et tog er summen af de enkelte køretøjers længde over pufferne - angivet i meter med én decimal (afrundet opad).

Eksempelvis udtrykkes længden for køretøjer, der er 10,580 m hhv 10,520 m, som 10,6 m.

Længden af lokomotiver, traktorer og motorvogne fremgår af skemaet i punkt 2.5.1.

Længden af person-, post- og bagagevogne fremgår af skemaet i punkt 2.5.2.

Længden af øvrige vogne er angivet på disse.

2.5 Ansat lokomotivvægt og vognvægt samt den for trykluftbremsen gældende bremsevægt

2.5.1 Trækraft

DSB trækraft

Alle lokomotiver og motorvogne er påmalet ansat lokomotivvægt (Lv) henholdsvis vognvægt (Vv).

En trækraftenhed er forsynet med automatisk trykluftbremse, såfremt der i efterfølgende skemaer er angivet bremsevægt for den automatiske bremse. Denne bremse kan benyttes som P-bremse eller R-bremse, såfremt der i skemaerne er anført bremsevægt i pågældende rubrik.

Endvidere er anført bremsevægt for hjælpebremse, der kun kan betjenes fra den enkelte trækraftenheds egen førerplads. Denne bremsevægt må kun medregnes i togets bremsevægt, såfremt togets største tilladte hastighed ikke overskrider 60 km/t, og kun såfremt bremsevægt for trækraftenhedens automatiske bremse ikke allerede er medregnet.

Hvor trykluftbremsen kan suspenderes på dele af trækraftenheden, er bremsevægten anført for hver del for sig.

Lokomotiver, der er udstyret med automatisk bremse, er påmalet totale bremsevægte for henholdsvis P- og R-bremser. Disse lokomotiver er ikke påmalet bremsevægt for hjælpebremse.

Lokomotiver, der kun er udstyret med hjælpebremse, er påmalede bremsevægt for denne bremse med angivelsen »Dir« foran bremsevægtstallet.

Trækraft tilhørende privatbaner og udenlandske baner

Lokomotivvægt henholdsvis vognvægt og bremsevægt vil enten være angivet på lokomotivet eller blive oplyst i hvert enkelt tilfælde.

2.5.2 Person-, post- og bagagevogne

DSB vogne

I efterfølgende skema er for DSB-vogne angivet vognvægt og bremsevægt.

Trykluftbremsen kan benyttes som P-bremse eller R-bremse, såfremt der i skemaet er anført bremsevægt i pågældende rubrik. Er bremsevægten anført i parentes, angiver det, at kun nogle af vognene inden for pågældende litra kan omstilles til pågældende bremseart.

Vogne, som er trykt med **fede** typer, må kun befordres i tog, hvis største tilladte hastighed ikke overstiger 100 km/t.

Privatbanernes vogne

Vognvægte og bremsevægte vil enten være angivet på vognene eller blive oplyst i hvert enkelt tilfælde.

Udenlandske person-, sove-, post- og bagagevogne

Den ansatte vognvægt = den på vognen angivne taravægt + 5 tons.

Bremsevægten er påmalet vognsiden. Den på visse vogne med rød farve påmalede R-bremsevægt må ikke benyttes.

På vogne med omstillingshåndtag svarer bremsevægten til håndtagets stilling (G, P eller R (R)). På vogne uden omstillingshåndtag er bremsevægten f eks angivet som »OP Bremse 62 t« = P-bremse 62 t og »W(AR)RL Bremse 62 t« = P-bremse 62 t.

Udenlandske spisevogne

Den ansatte vognvægt = den på vognen angivne taravægt.

P-bremsevægten = taravægten.

Litra	længde i meter	Ansats vogn- vægt (Vv) i tons	Bremsevægt i tons	
			P	R
Personvogne				
A 80000-80007	} 24,5	40	40	55**)
A 83008-83014				
A 83015-83024				
AB	24,5	40	40	55
ABg	21,8	37	37	45*)
Afm	26,4	54	-	69
Ag	21,8	37	37	45
An	24,5	40	30	52
B, BD	24,5	40	40	55**)
BDg	21,8	37	37	45
Bcm	26,4	45	41	52
Bf	21,8	37	37	45
Bfg	21,3	37	37	45
Bfh	21,8	37	37	45
Bfm, Bfs	26,4	54	-	69
Bg, Bgc, Bgh, Bghi	21,8	37	37	45*)
Bhl, Bhs	21,8	37	37	-
Bjh	21,8	40	40	-
Bk	24,5	40	40	55
Bn, Bno, Bns	24,5	40	30	52
Bv, Bvhl	21,8	37	37	45*)
Cfm	26,4	54	-	69
CII	21,8	37	36	-
S	23,5	47	47	56
WLABm	26,4	57	81	82*)
FC	20,5	35	} Her gælder særlige regler	
FS	20,3	30		
FU	20,4	32		
Post- og bagagevogne				
Dh	13,3	34	34	41
Dm	26,4	47	50	68
DPh	21,8	40	40	48
P	24,5	46	38	61
Pbh	15,5	34	34	(41)
Ph	21,8	40	40	48
Pm	26,4	47	50	68
Pph	18,2	37	37	45

*) Visse vogne af litra ABg, Bg, Bgc og Bv har dog R-bremsevægt 53 t.

**) Den på visse vogne af litra A, AB, B, BD og WLABm med rød farve påmalede R-bremsevægt må ikke benyttes.

2.5.3 Tjenestevogne

For DSB tjenestevogne (hjælpevogne, værkstedsvogne m v) er vognvægt og bremsevægt angivet på vognen.

2.5.4 Godsvogne

For godsvogne regnes med den på vognene angivne taravægt og bremsevægt.

Om bremsevægt gælder følgende:

Vogne med håndbetjent lastveksel

Der anvendes den på bremsevægtskiltet angivne bremsevægt for lastvekslens stilling (»tom« eller »læsset«).

Lastvekslen skal stå i stilling »læsset«, når vognens bruttovægt er lig med eller større end den angivne »omstillingsvægt«, og ellers i stilling »tom«.

Vogne med automatisk lastveksel

På bremsevægtskiltet er angivet den største bremsevægt, som kan opnås.

Som bremsevægt anvendes vognens bruttovægt, når denne er mindre end eller lig med den angivne største bremsevægt, og ellers den anførte største bremsevægt.

En vogns bruttovægt er summen af den på vognen angivne taravægt og læssets vægt, afrundet til hele tons (0,5 ton eller derover = 1 ton, under 0,5 ton = 0 ton).

2.5.5 Ikke-arbejdende lokomotiver

Når et ikke-arbejdende lokomotiv skal befordres i tog, forsynes det af afsenderen (maskindepot eller værksted) med en mærkeseddel (adreseseddel), hvorpå er anført ansat lokomotivvægt samt bremsevægt og den største hastighed, hvormed det ikke-arbejdende lokomotiv må fremføres.

Lokomotivet skal være P-bremset.

2.6 Trækketabeller

2.6.1 Motorlokomotiver

Stigningsbogstav												
Litra	A	B	C	D	E	F	G	H	J	K	L	M
MH	100	150	200	250	300	350	400	450	500	550	650	800
MT	100	150	200	250	300	350	400	450	550	650	750	900
MX	250	300	400	450	550	650	800	900	1000	1000	1000	1000
MV	300	400	500	600	700	850	1000	1150	1200	1200	1200	1200
MY	350	450	550	650	800	950	1100	1200	1200	1200	1200	1200
ME	600	750	950	1100	1300	1500	1750	2000	2000	2000	2000	2000
MZ	600	750	950	1100	1300	1500	1750	2000	2000	2000	2000	2000

2.6.2 Motorvogne

Litra	A	B	C	D	E	F	G	H	J	K	L	M	Anm.
MO	40	60	80	85	90	105	125	125	125	125	125	125	med to tjenstdygtige motorer
MR	40	60	100	120	160	200	200	200	200	200	200	200	
MO	-	-	-	-	10	20	30*)	40	40	40	40	40	med kun én tjenstdygtig motor
MR	-	-	-	-	-	40	60	70	90	100	120	160	

*) 40 tons dog tilladt, når kørslen ikke foregår ud over en station, hvor motorvognen uden væsentlige ulemper kan udskiftes, eller hvor belastningen kan nedsættes.

2.7.3 Traktorer

	Maks-hastighed km/t	gear	D	E	F	G	H	J	K	L	M
101-146 Ardelt	60	5	-	-	-	-	13	15	18	20	30
	30	4	-	-	30	40	45	50	60	65	75
	18	3	-	30	70	90	100	110	120	130	155
	9,7	2	70	115	155	180	200	225	245	260	310
	5	1	210	240	270	300	315	335	350	360	360
251-290 Köf	45	-	-	-	-	-	15	20	25	30	40
	25	-	-	-	35	40	50	55	60	70	100
	15	-	-	40	50	60	70	80	90	100	150
	10	-	60	70	80	90	115	150	175	200	250
	5	-	85	100	120	150	185	215	230	250	250

2.7 Afvigelser fra trækketabellerne

2.7.1 Faste afvigelser

Afvigelserne gælder kun de anførte køreretninger.

Strækning	Trækraft litra	må be- lastes med indtil	Anmærkninger
1. Slagelse - Korsør	MH	1000 t	Kun planmæs- sigt gennem- kørende tog.
København G - Korsør	MY	1400 t	
Korsør - København G	MY	1400 t	
2. Ringsted - Næstved	MY	1400 t	
Næstved - Ringsted	MY	1400 t	
Næstved - Vordingborg	MY	1400 t	
Nykøbing F - Rødby Færges	MY	1400 t	
Rødby Færges - Nykøbing	MY	1400 t	
4. Roskilde - Køge	MY	1400 t	
Køge - Roskilde	MY	950 t	
7. Østerport - København G	MH	450 t	
Lersøen - København G	MX	800 t	
7./8. Østerport - Buddinge	MH	300 t	
Buddinge - Østerport	MH	300 t	
21. Odense - Fruens Bøge	MH og MT	650 t	
22. Odense - Nyborg	MX	1000 t	

Strækning	Største hastighed tillade	Største fald	Bremse-tabel	Bemærkninger
28. Sønderborg - Tinglev 28. Tinglev - Sønderborg	75 75	11 11	3 3	
29. Lunderskov - Esbjerg 29. Esbjerg - Lunderskov	120 120	7 8	1 1	
30. Bramming - Tønder 30. Tønder - Bramming	75 75	7 6	3 3	
31. Esbjerg - Holstebro Holstebro - Struer 31. Struer - Holstebro Holstebro - Esbjerg	100 120 120 100	6 7 3 6	2 1 1 2	
32. Langå - Struer 32. Struer - Langå	120 120	9 10	1 1	
33. Holstebro - Jelling Jelling - Vejle 33. Vejle - Holstebro	120 120 120	10 12 9	1 1 1	
34. Struer - Thisted 34. Thisted - Struer	75 75	10 10	3 3	
35. Skanderborg - Herning Herning - Skjern 35. Skjern - Herning Herning - Skanderborg	100 100 100 100	7 7 6 8	1 2 2 1	
36. Århus H - Østbanetorvet Østbanetorvet - Grenå 36. Grenå - Østbanetorvet Østbanetorvet - Århus H	40 75 75 40	14 8 7 9	3 3 3 3	

3.4 Bremsetabletter

3.4.1 Bremsetablet 1 (1000 m bremsevej)

Største længde for P-bremse tog: 835 m

Største længde for R-bremse tog: 500 m

Fald-tal	Brem-seart	Med største tilladte hastighed km/t																				
		20	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90	95	100	105	110	115	120
		Skal bremseprocenten mindst være																				
0	P	6	6	6	6	6	6	10	15	20	25	31	38	45	53	61	71	80				
	R	6	6	6	6	6	10	14	19	25	26	30	34	40	45	52	58	65	72	80	89	97
1	P	6	6	6	6	6	8	12	17	21	27	33	40	47	55	63	72	81				
	R	6	6	6	6	8	12	16	21	27	28	31	36	41	47	53	59	66	74	82	90	99
2	P	6	6	6	6	6	10	14	18	23	28	35	42	49	57	65	74	83				
	R	6	6	6	6	9	13	18	23	28	29	33	38	43	49	55	61	68	75	83	92	100
3	P	6	6	6	6	8	12	15	20	25	30	36	43	51	59	67	76	85				
	R	6	6	6	8	11	15	20	25	30	31	34	39	44	50	56	63	69	77	85	93	102
4	P	6	6	6	7	9	13	17	22	26	32	38	45	52	61	69	78	87				
	R	6	6	7	9	13	17	22	26	32	33	36	41	46	52	58	64	71	78	86	95	104
5	P	6	6	6	8	11	15	19	24	28	34	40	47	54	62	71	80	89				
	R	6	6	8	11	15	19	23	28	34	35	38	42	47	53	59	66	72	80	88	96	105
6	P	6	6	7	10	13	17	21	25	30	35	42	49	56	64	72	82	91				
	R	6	8	10	13	16	21	22	30	36	37	39	44	49	55	61	67	74	81	89	98	107
7	P	6	7	9	12	15	18	22	27	32	37	43	51	58	66	74	84	93				
	R	8	9	12	15	18	22	27	32	38	39	41	46	51	56	62	69	75	83	91	99	108
8	P	8	9	11	14	16	20	24	29	33	39	45	52	60	68	76	86	95				
	R	10	11	14	17	20	24	29	34	39	40	42	47	52	58	64	70	77	84	92	101	110
9	P	10	11	13	15	18	22	26	31	35	40	47	54	62	70	78	87	97				
	R	11	13	15	18	22	26	31	35	41	42	44	49	54	59	66	72	78	86	94	102	111
10	P	12	13	15	17	20	24	27	32	37	42	49	56	63	72	80	89	98				
	R	13	15	17	20	23	28	32	37	43	44	46	50	55	61	67	73	80	87	95	104	113
11	P	14	15	16	19	21	25	29	34	39	44	50	58	65	73	82	91	100				
	R	15	17	19	22	25	29	34	39	45	46	47	52	57	62	69	75	81	89	97	105	114
12	P	15	17	18	21	23	27	31	36	40	46	52	60	67	75	84	93	102				
	R	17	18	21	24	27	31	36	41	47	48	49	53	58	64	70	76	83	90	98	107	116
13	P	17	18	20	22	25	29	33	37	42	47	54	62	69	77	85	95	104				
	R	19	20	22	25	29	33	38	43	48	49	50	55	60	66	72	78	84	92	100	108	117

7. Strækningsoversigt

Efterfølgende oversigt indeholder følgende oplysninger:

Kolonne 1. Fjernstyring m v

Af kolonnen fremgår, hvilken art linieblokanlæg, de enkelte strækninger er udstyret med, hvilke strækninger der er fjernstyret, hvor fjernstyringscentralerne er beliggende, samt hvilke stationer der er overgangsstation til fjernstyret strækning.

De anvendte signaturer har følgende betydning:



Strækning uden linieblokanlæg.



Strækning med automatiske linieblokanlæg.



Fjernstyret strækning uden linieblokanlæg (radiodirigeret trafikafvikling).

Signaturen ▲ viser bort fra FC.



Fjernstyret strækning med manuelle linieblokanlæg.

Signaturen ▲ viser bort fra FC.



Fjernstyret strækning med automatiske linieblokanlæg

Signaturen ▲ viser bort fra FC.



Overgangsstation til fjernstyret strækning.



Overgangsstation til fjernstyret strækning.
Stationen er fjernstyret i hele eller visse dele af døgnet.



Overgangsstation til fjernstyret strækning.
FC placeret på stationen.

Kolonne 2. Kilometrering

Den i kolonnen anførte kilometrering svarer til kilometerangivelsen på de på strækningerne anbragte kilometersten

Den ud for togekspeditionsstedet anførte kilometrering angiver dets beliggenhed.

For stationer er endvidere angivet stationsgrænsens beliggenhed.

Kolonne 3. Faldtal

Strækningens faldforhold angives ved tal.

Faldtal 0 er mindste forekommende fald, og faldtal 15 er største forekommende fald.

Det i kolonne 3 angivne faldtal er det største fald mellem 2 bestemte togekspeditionssteder

Faldtal anvendes ved udregning af, hvilken bremseprocent der er påkrævet for et tog, jf punkt 3.

Kolonne 4. Stigningsbogstav

Banens stigningsforhold angives ved bogstaver.

Stigningsbogstav M er mindste forekommende stigning, og stigningsbogstav A er største forekommende stigning.

Det i kolonne 4 angivne stigningsbogstav er største stigning mellem 2 bestemte togekspeditionssteder.

Stigningsbogstaverne anvendes ved beregning af største tilladte belastning for et tog, jf punkt 2.6.

Kolonne 5. Radiokanal

A 62 Strækingsradiokanal, driftart A.
Såfremt driftart B anvendes, benyttes samme kanalnummer.

Vandret streg i kolonnen angiver grænsepunkt for dækningsområde.

Kanalnummer angives på hvidt skilt på signalmast

D 47
eller
C 27 Rangerradiokanal. Kanalnummer angives på hvidt skilt på signalmast

Ankommende tog foretager senest ved standsning i ankomstspor skift til pågældende rangerradiokanal.

Afgående tog foretager skift fra rangerradiokanal til strækingsradiokanal i forbindelse med udkørsel og senest i forbindelse med passage af U-signalet.

- D 46* Betinget kanalskift. Kanalnummer angives på gult skilt på signalmast.
 eller
 C 27* Tog, der har pågældende station som udgangs- eller endestation, forholder sig som anført foran.
- Øvrige tog foretager skift til pågældende rangerradiokanal, såfremt der skal foretages rangerarbejde (med eller ved toget), eller der ønskes kontakt med den lokale stationsbestyrer.

Kolonne 6. Togekspeditionssteder

Foruden navnene på de enkelte togekspeditionssteder er der anført vedtegninger m v, som har følgende sikkerhedsmæssige betydning (SR § 2).

Intet tegn	Stationen er togfølgestation. Er der angivelser i kolonne 31, er stationen dækket af AM- henholdsvis AM/DS-signaler.
△	Stationen er - enten togfølgestation i visse dele af døgnet og ubetjent station i den øvrige tid, - eller ubetjent station hele døgnet. Tegnet anvendes også for stationer, der helt eller delvis betjenes af stationspasser, jf SIN. Det fremgår af togplan 8, i hvilket omfang stationen er togfølgestation, ubetjent station hhv betjent af stationspasser.
▲	Sidespor med hovedsignal
⚡	Sidespor uden hovedsignal
T	Trinbræt

Strækninger med dobbeltspor er kendetegnet ved 2 lodrette streger til højre for stationsnavnene.

Kolonne 7. Sporangivelse

For de enkelte togfølgestationer er anført alle togvejsmuligheder for pågældende køreretning.

Det gennemgående spor for den pågældende strækning og køreretning er kendetegnet ved, at spornummeret er trykt med **fede** typer.

Vedtegningen » + « angiver, at der ved perronovergange i sporet er opstillet varslingsanlæg.

Kolonne 8. Indkørselshastighed

I kolonnen angives den tilladte indkørselshastighed.

Indkørselshastigheden kan være lavere i overensstemmelse med hastighedsviserens udvisende.

Om kørehastighed ind på stationer, se iverigt SR § 6.

Kolonne 9. Udkørselshastighed

I kolonnen angives den tilladte udkørselshastighed.

Under udkørsel kan de forekomme højere hastigheder i overensstemmelse med opstillede standsignaler.

Gennemkørselsspor

Gennemkørselsspor er kendetegnet ved, at såvel indkørselshastigheden som udkørselshastigheden for disse spor er trykt med **fede** typer.

Kolonne 10. Strækningshastighed

I kolonnen er angivet den største tilladte hastighed, hvormed de enkelte strækninger må befares.

Kolonnerne 11, 12 og 13. Faste hastighedsnedsættelser

I kolonnerne 11 og 12 er ved kilometerangivelser angivet den strækning, over hvilken den i kolonne 13 anførte hastighed ikke må overskrides.

Kolonnerne 14, 15 og 16. Overkørsler

A = Advarselssignalanlæg

B = Automatisk bomanlæg

M = Manuelle bomme, der betjenes af driftstjenestens personale

og følgende vedtegninger:

S) = Anlæggene har fælles overkørselssignaler

O) = Anlægget har rangerkontakt

Kolonnen 17. Stationsforkortelser

I kolonnen er anført forkortelser for togekspeditionssteder.