BANVERKET

Föreskrift
BVF 900.3

Utgivare
CBV

Handläggare
Hans Ring, 965-5412

Besluts-/Utgivningsdatum
2000-06-13

Bilagor

Giltighetstid
tills vidare

Sidor

Sändlista
CU, Biblioteket HK,
Personal i säkerhetstjänst

SÄKERHETSORDNING

TRAFIKSÄKERHETSINSTRUKTION

(SÄO)

ÄNDRINGSTRYCK	DATUM	NOTERINGAR	SIGNATUR

Innehållsförteckning

		Sid
	Anvisningar	4
§ 0	Giltighetsområde m m	7
§ 1	Begreppsförklaringar	7
§ 1A	Begrepp och förklaringar, ATC	27
§ 2	Föreskrifternas tillämpning. Tillåtna signalmedel och signaler	34
§ 3	Signaler och signalmedel på linjen och stationer	35
§ 4	Ljudsignaler	91
§ 5	Signaler på tåg	94
§ 6	Signaler på dragfordon och motordrivna småfordon vid växling och småfordonsväxling	97
§ 7	Signaler på vagnuttagning och A-fordonsfärd	98
§ 8	Tillsyn av signalmedel m m	99
§ 9	Tydlig signalgivning	99
§ 10	Signals åtlydnad	100
§ 11	Underrättelse vid ändring av signalmedel m m	103
§ 12	Manuell kortslutning av spårledning	105
§ 13–18	(Reservnummer)	
§ 19	Ordergivning till förare och tsm	106
§ 20	Samråd vid samtidiga anordningar	112
§ 21	Samtal och meddelanden	114
§ 22	Innehav av klocka, linjebok och tdtbok m m	118
§ 23	(Reservnummer)	
§ 24	Växel på linjen. Rörlig bro	120
§ 25	Säkerhet för trafikerat spår vid arbetsplats	121
§ 26	Skydd vid vägkorsning	123
§ 27	Spår ofarbart eller i försvagat skick	129
§ 28	Hastighetsnedsättning	132
§ 29	A-arbete	140
§ 29A	Säkerhetsarbete i signalanläggning. S-arbete	151
§ 30	Arbete på kontaktledningen. E-arbete	158
§ 31	L-arbete	165
§ 32	A-fordonsfärd	169
§ 33	(Reservnummer)	
§ 34	C-arbete	186

		Sid
§ 35	(Reservnummer)	
§ 36	Vagnuttagning	190
§ 37	Växling	205
§ 37A	Småfordonsväxling	217
§ 38	Tågs tidtabell. Order om extratågs gång och tågs inställande	223
§ 39	Pålok	230
§ 40	Ägarbeteckning m m på tågfordon	231
§ 41	Bromsföreskrifter för tåg	233
§ 42	Tågs storlek	235
§ 43	Transportvillkor för fordon och laster av olika slag. Farligt gods	235
§ 44	Tågs bemanning	248
§ 45	Tågs iordningställande, säkerhetssyning och bromsprov	250
§ 46	(Reservnummer)	
§ 47	Säkerhetstjänstens organisation på station. Kontrollåsnycklar	253
§ 48	Bevakade, obevakade och stängda stationer	256
§ 49	(Reservnummer)	
§ 50	Spår för tåg på station	266
§ 51	Manövrering av huvudsignal m m	267
§ 52	Huvudsignal på bevakad station är felaktig eller saknas	271
§ 53	Försignal är felaktig	274
§ 54	Tågvägsklargöring	274
§ 55	Tågvägsinspektion	275
§ 56	(Reservnummer)	
§ 57	Tågs samtidiga rörelse på bevakad station. Tågvägs skyddssträcka	281
§ 58	Plattformsövergång	282
§ 59	Tåganmälan	283
§ 60	Avspärrning. Hinderanmälan och spärrning	289
§ 61–62	(Reservnummer)	
§ 63	Tillstånd för tågrörelse	299
§ 64	Avgångs- och ankomsttid	305

		Sid
§ 65	Kontroll av avslutat trafikutbyte m.m Avgångssignal till resandetåg	306
§ 66	Tåganmälan har inte kunnat utväxlas	311
§ 67	(Reservnummer)	
§ 68	Största tillåten hastighet	313
§ 69	Åtgärder under tågs gång, vut och A-fordonsfärd	317
§ 70	Huvudsignal visar ej ”kör”	324
§ 71	Linjeblockering ur bruk	335
§ 72	Tågs ankomst till trafikplats	341
§ 73	Hinder i tågvägen eller på dess skyddssträcka på bevakad station	344
§ 74	Hinder för avgången från bevakad station	346
§ 75	Rapportering av tågförsening	349
§ 76	Normal ordningsföljd för tåg	350
§ 77	Mötesändring	352
§ 78	Tågföljdsändring och tågsättsbyte	360
§ 79	Nytillkommet k-möte	362
§ 80	Omledning av tåg på fjbsträcka	366
§ 81	Trafikering av dubbelspår	367
§ 82	(Reservnummer)	
§ 83	Hjälpfordon behövs till tåg. Fordon från tåg måste lämnas kvar	376
§ 84	Backning av tåg	382
§ 85	Åtgärder vid fara, inträffad olycka m m	384

Bilaga 1	Sakregister
Bilaga 2	Mönstersamling
Bilaga 3	Kompletterande föreskrifter för sträckor försedda med fjb
Bilaga 4	Kompletterande föreskrifter för ATC
Bilaga 5	Kunskapsfordringar
Bilaga 6	(Reservnummer)
Bilaga 7	Linjedisposition och stationsdisposition
Bilaga 8	Kompletterande föreskrifter för ställverksområde

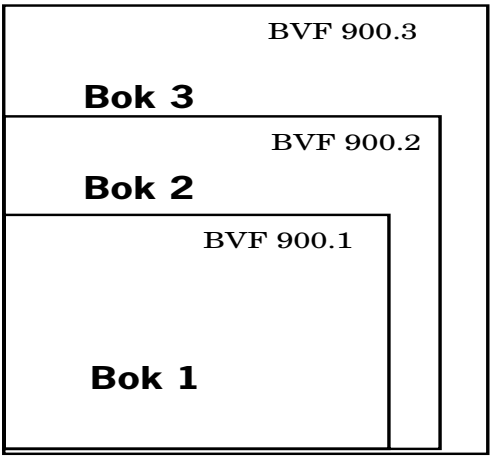
Anvisningar m m

1. Allmänt

1.1 Uppbyggnad.

Flertalet av den personal som används i säkerhetstjänst examineras endast i delar av föreskrifterna. För att göra materialet mer lätthanterligt och överskådligt ges säkerhetsordningen ut i olika editioner riktade till de vanligaste grupperna i säkerhetstjänst. Personal i säkerhetstjänst tilldelas personligt exemplar av någon av bok 1, 2 eller 3.

De olika editionerna är uppbyggda så att ingen ska behöva ha fler än en bok. Bok 1 utgör ett grundmaterial som byggs på ytterligare i bok 2 och bok 3.



BVF 900.1 är riktad till personal med *enbart* följande uppgifter i säkerhetstjänst vid Banverket:

* Skydds- och säkerhetsledare
* Tillsyningsman A-arbete, C-arbete, E-arbete, L-arbete
* Vägvakt

BVF 900.2 är riktad till samma grupper som ovan samt de med uppgift som:

* Huvudtillsyningsman
* Tillsyningsman A-fordonsfärd
* Förare A-fordonsfärd
* Tillsyningsman vagnuttagning
* Förare vagnuttagning
* Växlingsledare
* Signalgivare

BVF 900.3 omfattar det fullständiga materialet.

1.2 Rådgivning

Den som önskar rådgivning eller vid frågor om hur betämmelserna ska tolkas, bör i första hand vända sig till trafiksäkerhetshandläggaren eller någon av de lärare (fortbildare) för säkerhetstjänst som finns vid enheten.

1.3 Indelning (säo, säok)

Flera av paragraferna som är av äldre ursprung är indelade dels i *säo*, dels i *säok* (= kompletterande föreskrifter och anvisningar till säo).

Text i säo är tryckt med detta typsnitt.

Text i säok är tryckt med detta typsnitt och placerad något indragen till höger.

Paragrafer av äldre ursprung är indelade i moment (mom).

Paragrafer av nyare ursprung är indelade i artiklar (art), enl systemet 1, 1.1, 1.1.1 o s v.

2. Ändringstryck

I ändringstryck är de föreskrifter som är nya eller ändrade i sak betecknade med streck i yttre marginalen. Punktlinje betecknar ändring som är bekantgjord tidigare eller är enbart redigeringsändring.

3. S-blankett

S-blanketter är betecknade med endast S1, S2 etc.

4. Riktningsord

Uttrycken ”främsta fordonet”, ”sista fordonet”, ”nästa signal”, ”nästa station” o d räknas i färdriktningen.

5. Symboler i signalbild

I § 3 innebär ● på signalmedel fast sken och ✸ blinkande sken.

6. Förkortningar

Nedanstående förkortningar, som inte förekommer i vanligt språkbruk, används både för grundformer och böjningsformer och i sammansatta ord.

bl	blankett
BVF	Banverkets föreskrifter
BVH	Banverkets handbok
E	på särskild order (extratåg)
fjb	fjärrblockering
fjst	fjärrbevakad station
fjtkl	fjärrtågklarerare
htsm	huvudtillsyningsman
kvo	kvarhållningsorder
ltkl	lokaltågklarerare
RID-S	Statens räddningsverks föreskrifter om inrikes transporter av farligt gods på järnväg
SJF	SJ föreskrifter
SJM	SJ meddelande
sth	största tillåten hastighet
säo	säkerhetsordning
säok	kompletterande föreskrifter och anvisningar till säkerhetsordningen
säpl	säkerhetsplan
tam	tåganmälan
tdt	tidtabell
TF, TLF	Tågtrafikledningens föreskrifter
tkl	tågklarerare
tl	tågledare
tpl	trafikplats
tsm	tillsyningsman
vut	vagnuttagning

§ 0. Giltighetsområde m m

Säo gäller för

– Banverkets egen verksamhet,
– entreprenadverksamhet upphandlad av Banverket.

I säo används begreppen *Spårinnehavaren, Trafikledningsfunktionen* och *Trafikutövaren.* De avser den som är ansvarig för verksamhet enligt § 3 järnvägssäkerhetslagen. Vilken chefsfunktion som har ansvaret och beslutanderätten fastställs av respektive verksamhetsutövare.

Anm. Enligt järnvägssäkerhetslagen (SFS 1990:1157) ska det för varje verksamhetsutövare finnas en trafiksäkerhetsinstruktion. Trafiksäkerhetsinstruktionen ska tillställas Järnvägsinspektionen för godkännande. Järnvägsinspektionen övervakar att trafiksäkerhetsinstruktionerna för respektive verksamhetsutövare på statens spåranläggningar överensstämmer i gemensamma delar. Bestämmelser som är gemensamma har gemensam paragrafnumrering och samma lydelser i respektive företags trafiksäkerhetsinstruktion.

§ 1. Begreppsförklaringar

1. A-arbete

A-arbete = anordning som innebär att en sträcka eller ett område disponeras för arbeten som av säkerhetsskäl m m kräver att inga eller bara vissa fordonsrörelser får ske över arbetsplatsen. Vid A-arbete på tågspår hålls stationssträckan resp A-arbetsområdet på bevakad station avspärrad.

A-fordon, se småfordon

1A. A-fordonsfärd

A-fordonsfärd = framförande av A-fordon på en avspärrad stationssträcka.

A-fordonsfärd för transport = framförande av A-fordon på en eller flera avspärrade stationssträckor på fjbsträcka.

I A-fordonsfärden inräknas också när fordonssättet förs ut från och in till gränsstation för sträckan, i A-fordonsfärd för transport även färden över mellanliggande stationer.

A-fordonsfärd för transport sker i en bestämd riktning. Vid annan A-fordonsfärd får fordonssättet byta rörelseriktning i den omfattning som krävs.

1B. Arbetsredskap

Arbetsredskap = maskiner och redskap som inte är klassade som fordon eller småfordon (enl Spårinnehavarens eller Trafikutövarens bestämmelser). Arbetsredskap kan vara spårgående.

Arbetsredskap indelas i lätta och tunga arbetsredskap. Lätt arbetsreskap väger högst 120 kg.

Arbetsredskap får endast användas enl Spårinnehavarens eller Trafikutövarens bestämmelser.

1C. Avgångssignalerare = den som för vissa resandetåg svarar för kontroll av att trafikutbytet är avslutat och ger ”avgång”. Avgångssignaleraren kan antingen vara en av tågpersonalen eller vara stationärt placerad..

1D. Avspärrning

Avspärrning = åtgärd av tkl som främst syftar till att förhindra att tåg sänds ut på en stationssträcka eller – när det gäller avspärrning av spåravsnitt på bevakad station – förs in på t ex ett A-arbetsområde.

2. Banans sth

Banans sth = den största hastighet som gäller på viss sträcka enl uppgift i linjeboken.

3. Behovsuppehåll

Behovsuppehåll, se uppehåll.

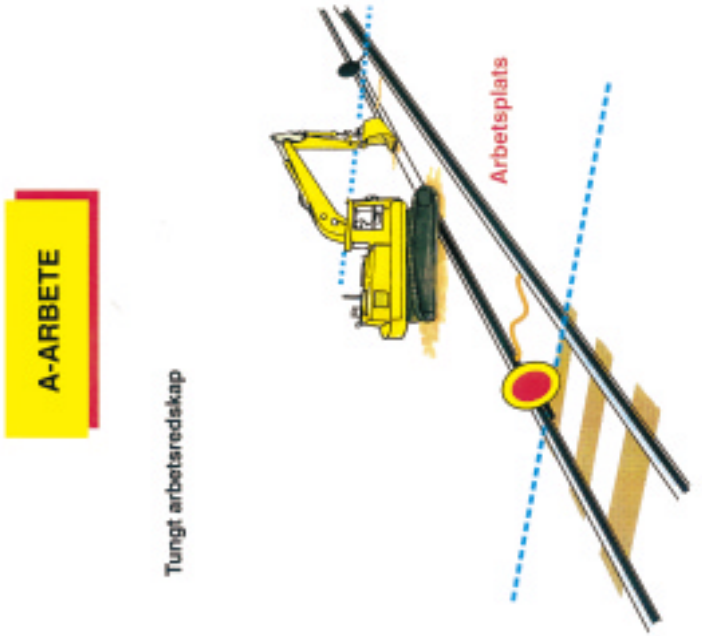
Blocksträcka, se linjeblockeringsbegrepp.

4. Bromstal

Bromstal = det tal som anger bromsvikten i procent av tågvikten.

Till §§ 1:1, 1:14A

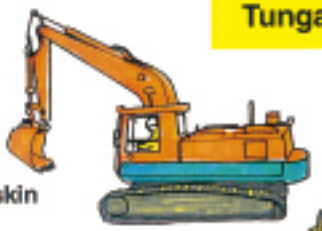
L-ARBETE
Lätt arbetsredskap


A-ARBETE
Tungt arbetsredskap
Arbetsplats

Till § 1:1B

ARBETSREDSKAP

Tunga

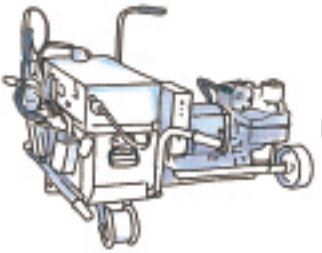


Grävmaskin

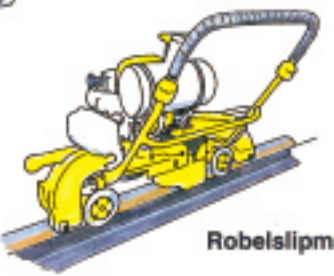
Spårbunden traktorgrävare

Lätta (< 120 kg)

Cykeldressin



Pinnlödningsaggregat



Robelslipmaskin

Till mom 4

Bromstal används också för att bestämma bromsförmågan hos vut. Bestämmelser om handhavande av bromsar finns i BVF 528.3.

5. Bromsvikt

Bromsvikt = det i ton uttryckta tal som anger bromsverkan hos fordon.

5A. C-arbete

C-arbete = anordning på sträcka utan linjeblockering för att upplåta tågspår på linjen för lätta arbetsredskap. Vid C-arbete hålls stationssträckan *inte* avspärrad.

6. (Reservnummer)

Dragfordon, se tågfordon

7. (Reservnummer)

8. Dubbelspårsbegrepp

a) Dubbelspår = två tågspår på linjen mellan två angränsande stationer.

b) Dubbelspårsdrift = när båda spåren på dubbelspår kan användas för tåg. Under dubbelspårsdrift kan förekomma *vänsterspårskörning* och *högerspårskörning*.

c) Enkelspårsdrift = när det ena spåret på dubbelspår används för tåg i båda riktningarna därför att det andra spåret inte kan användas för tåg.

d) Nedspår = det vänstra spåret i riktning nedåt.

e) Uppspår = det vänstra spåret i riktning uppåt.

f) Vänsterspår = det vänstra spåret i rörelseriktningen.

g) Högerspår = det högra spåret i rörelseriktningen

Till mom 8

Till avd a. ”Dubbelspår” finns alltså inte på station.

Till avd b. I regel tillämpas vänsterspårskörning. Avvikelser se § 8.

Till avd d och e. Riktning nedåt och uppåt bestäms av tågens nummer, se mom 17.

8A. E-arbete

E-arbete = anordning på tågspår till skydd mot att fordon med uppfälld strömavtagare leder spänning till kontaktledningssektion där arbete pågår. Vid E-arbete hålls stationssträckan resp E-arbetsområde på bevakad station avspärrad.

Enkelspårsdrift, se dubbelspårsbegrepp.

9. (Reservnummer)

Fast uppehåll, se uppehåll

10. Fjärrblockeringsbegrepp

a) Fjärrblockering (= fjb) = sådant övervaknings- och manövreringssystem för sträcka med linjeblockering som bl a möjliggör, att fjtkl från en gemensam central (fjbcentral) kan övervaka linjen och stationer samt manövrera signalanläggningen på stationerna.

b) Fjärrblockeringssträcka (= fjbsträcka) = den sammanhängande sträcka med stationssträckor med fjb i bruk samt fjst, som sköts från en och samma fjbcentral. En fjbsträcka begränsas i förekommande fall av en

fjärrblockeringsgränsstation (= fjbgränsstation) = station som gränsar till en fjbsträcka, som stationen inte tillhör.

Anm 1. En station, som normalt är lokalbevakad fjbgränsstation men tidvis är fjärrbevakad (jfr bil 3 art 1.4), är fjbgränsstation även när stationen är fjärrbevakad.

Anm 2. För fjärrbevakad station inom ställverksområde, se bil 8 art 2.2 anm.

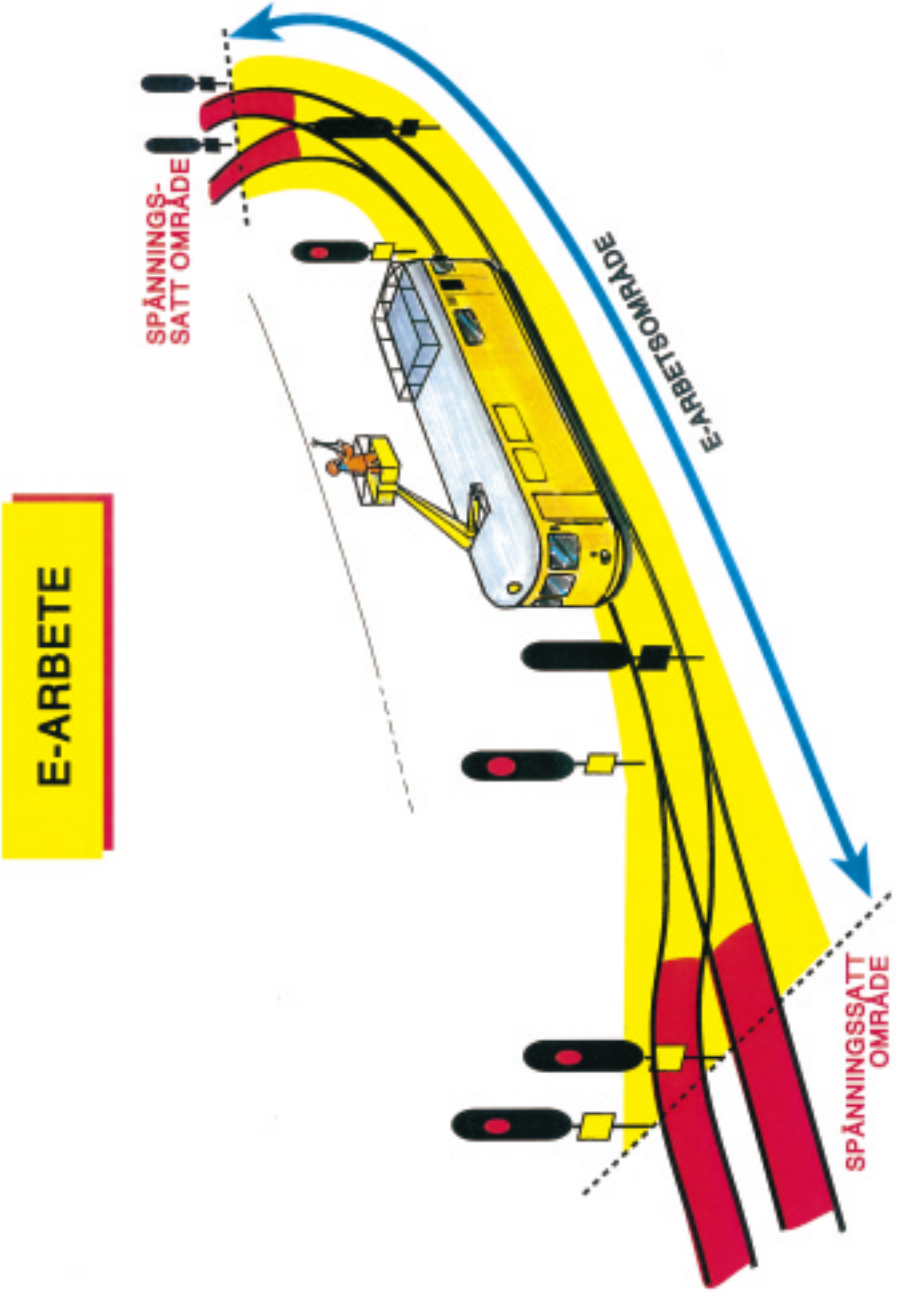
Till mom 10

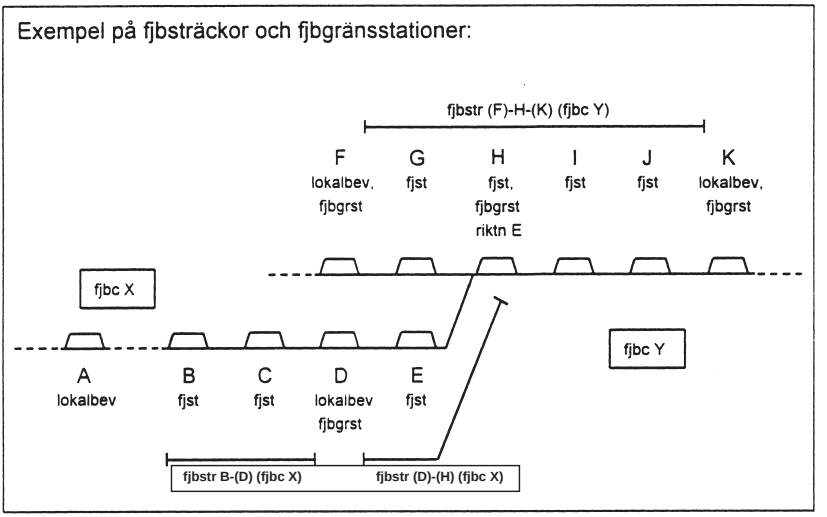
Till avd b. En fjbgränsstation är antingen normalt fjärrbevakad (fjst) eller normalt lokalbevakad. Exempel på fjbsträckor och fjbgränsstationer:

En normalt fjärrbevakad fjbgränsstation räknas som fjbgränsstation bara med avseende på den angränsande fjbsträcka som stationen *inte* ingår i. (H räknas som fjbgränsstation enbart för tåg, vut eller A-fordonsfärd som går i riktning till eller från E.)

Obs att B *inte* är fjbgränsstation, trots att gränsen till fjbsträckan går vid B:s vänstra stationsgräns. (B och stationssträckan B–C tillhör ju samma fjbsträcka.)

Till § 1:8A


E-ARBETE
SPÄNNINGS-
SATT OMRÅDE
E-ARBETSOMRÅDE
SPÄNNINGSSATT
OMRÅDE



Till avd b, anm. Stationen ingår alltså *inte* i angränsande fjbsträcka, även om stationen sköts från samma fjbcentral. (Om K tidvis är fjärrbevakad, med fjtkl Y som tkl K, räknas K som fjbgränsstation även när K är fjärrbevakad.)

11. (Reservnummer)

Fordon, se tågfordon.

12. Förare

Förare = den som ansvarar för manövrering av dragfordon.

Finns det flera personer som manövrerar dragfordon i ett tåg eller vid vut, anses en av dem vara föraren, medan övriga kallas för *biträdesförare*.

13. Genomfartståg vid viss tpl

Genomfartståg vid viss tpl = tåg som inte har uppehåll där. Ett tågsätt som ankommer till en station som ett tåg och avgår därifrån som ett annat tåg (med ett annat nummer) anses vara genomfartståg där, om ”Genomfartståg” särskilt anges i tdt (och i tågordningen och på grafisk tdt) eller i order (S11).

13A. Hastighetsbegrepp

a) Krypfart = anpassad hastighet, som medger att rörelsen kan stanna före växeltungor som inte sluter eller spårspärr i påläge, och som inte överstiger 10 km/h.

b) Växlingsfart = anpassad hastighet, som medger att rörelsen kan stanna

1) inom *halva siktsträckan*, före fordon eller hinder på spåret, och
2) före medväxel i fel läge eller spårspärr i påläge, och
3) före signalinrättning eller tavla som visar ”stopp”.

c) Siktfart = anpassad hastighet, som medger att rörelsen kan stanna

1) inom *siktsträckan*, före stillastående fordon, och
2) före signalinrättning eller tavla som visar ”stopp”.

d) Växlingsfart och siktfart får inte överstiga

– 40 km/h, på tågspår på linjen,
– 30 km/h, i övriga fall.

Till mom 13

Till avd b, växlingsfart. Möjligheten att stanna inom halva siktsträckan innebär bl a: Om två rörelser är på väg i växlingsfart mot varandra på samma spår, kan båda stanna utan att det sker någon sammanstötning.

Kravet på att kunna stanna före medväxel eller spårspärr gäller inte på den dvärgsignalsträcka, dit signalbild ”snett vänster” har visats.

Till avd c, siktfart. Kravet på att kunna stanna före stillastående fordon eller före en hindertavla gäller inte på den dvärgsignalsträcka, dit signalbild ”lodrätt” har visats.

Hållplats, hållställe, se trafikplats

Högerspår, se dubbelspårsbegrepp

K-fordon, se småfordon

14. Kontrollstation

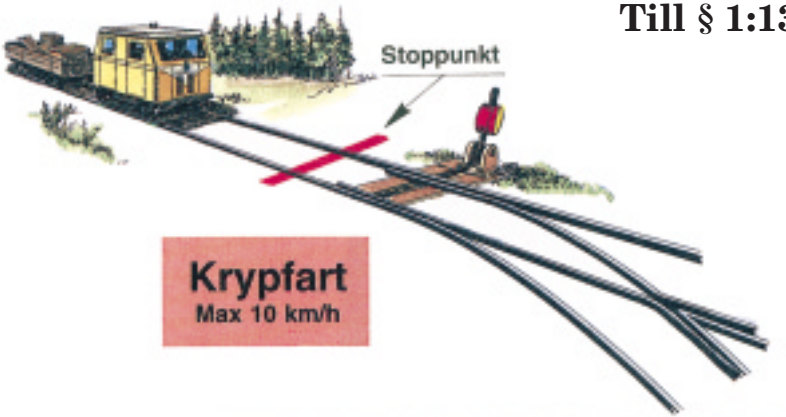
Kontrollstation = station vars tkl skall ansvara för och kontrollera ordergivning till ett visst tåg (= 01). Kontrollstation är

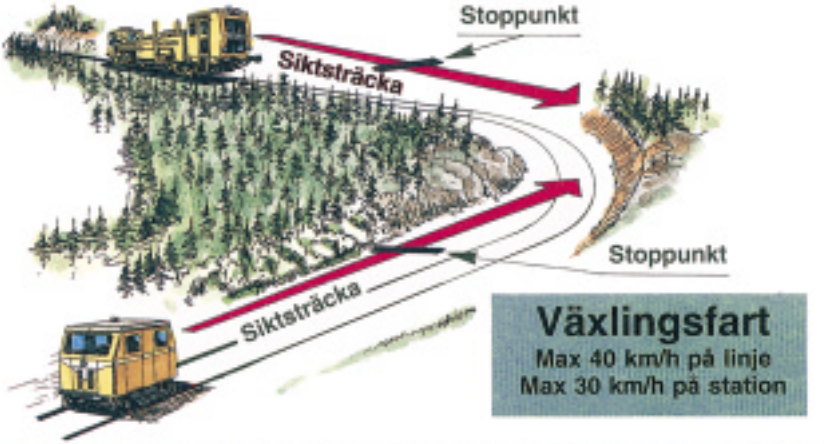
1) för order som gäller på en bevakad station: denna station,

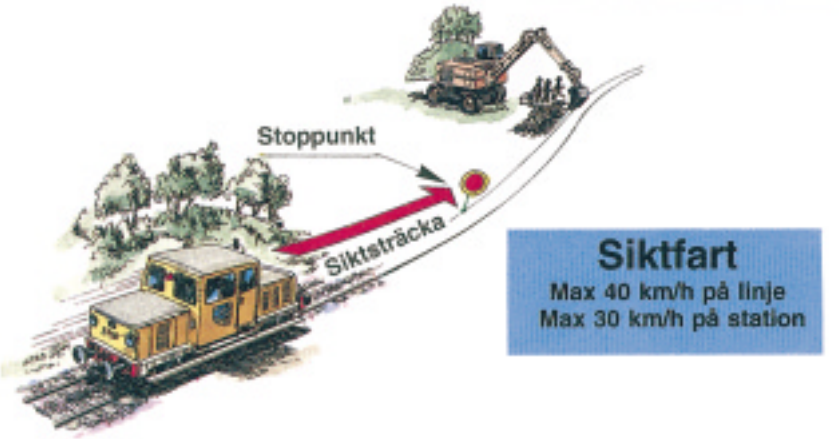
2) för order som gäller på linjen eller obevakad station: den bevakade station, varifrån 01 går ut på den stationssträcka där ordern skall tillämpas.

För order som gäller på fjbsträcka kan det dock i TLF Föreskrivas att kontrollstation i stället är den fjbgränsstation, varifrån 01 går ut på den

Till § 1:13A


Stoppunkt
Krypfart
Max 10 km/h


Stoppunkt
Siktsträcka
Stoppunkt
Siktsträcka
Växlingsfart
Max 40 km/h på linje
Max 30 km/h på station


Stoppunkt
Siktsträcka
Siktfart
Max 40 km/h på linje
Max 30 km/h på station

fjbsträcka där ordern ska tillämpas (ifall 01 går från fjbgränsstationen och behovet av ordergivning uppkommer före 01 avgång därifrån).

Krypfart, se hastighetsbegrepp.

14A. L-arbete

L-arbete = anordning för att upplåta tågspår på linjen för lätta arbetsredskap. Vid L-arbete hålls stationssträckan avspärrad.

15. Linjeblockeringsbegrepp

a) Linjeblockering = säkerhetssystem för linjen som bl a innebär att tågfordon genom att kortsluta spårledning självt förhindrar att huvudsignal visar ”kör” till den blocksträcka där tågfordonet finns.

b) Blocksträcka = del av tågspår på sträcka med linjeblockering; börjar vid en blocksignal och slutar vid nästa blocksignal eller infartssignal.

Till mom 15

Till avd b. Blocksträckeindelningen kan alltså vara något olika i de olika riktningarna.

När en station vid sträcka med linjeblockering är obevakad, fungerar huvudtågspåret på stationen som en blocksträcka bland de andra på stationssträckan.

16. Linjebok

Linjebok = sammanställning av uppgifter som främst tåg- och banpersonal behöver känna till. Linjeboken innehåller en förteckning (= *linjebeskrivning*) över tpl, vissa signalinrättningar, hastighetsnedsättningar m m samt uppgift om vagnviktstabeller, undantag från och tillägg till säo/säok m m.

17. Linjen

Linjen = banan utanför stationernas gränser.

De olika riktningarna på linjen kallas
– *riktning nedåt* = den riktning i vilken tåg med udda nummer går,
– *riktning uppåt* = den riktning i vilken tåg med jämna nummer går.

Linjeplats, se trafikplats

18. Lutningsförhållande = den höjdskillnad i meter som finns mellan två punkter på 1000 m avstånd från varandra.

19. Låsning och förregling av växel m m

a) Växel i kontroll = när växelns rätta läge bekräftas av signalanläggningen.

b) Bevakad växel = när växel utan att vara låst är övervakad så att obehörig omläggning inte kan ske:
– för c*entralt omläggbar växel som inte är lokalfrigiven:* från ställverket,
– *för lokalt omläggbar växel:* av en person på plats.

c) Låst växel = växel som ingår i tågvägslåsning eller låsning av växlingsväg, eller som är låst med låsanordning i signalanläggningen, kontrollås eller hänglås.

d) Förreglad växel = växel, vars rätta läge och låsning kontrolleras genom ”kör” från en *huvudsignal*.

Anm 1. Förreglingen anses kvarstå
– för växel på station: tills tågvägslåsningen har upphävts eller, om sådan inte finns, tills signalen har ställts till ”stopp”,
– för växel vid linjeplats: så länge växeln är låst eller tills tåget (vut, A-fordonsfärden) har passerat.

Anm 2. För ett tåg som körs med ATC-besked anses en växel också vara förreglad genom ATC-huvudbesked 40 eller högre som följer av ATC-information vid S-tavla med signalbaliser.

e) Tågvägslåsning = låsning i rätt läge av alla växlar som hör till tågvägen. Låsningen görs med tågvägslås eller elektrisk tågvägslåsning.

f) Låsning av växlingsväg = låsning i rätt läge av växlar för växling, bekräftad genom signalbild ”lodrätt” eller ”snett vänster” i dvärgsignal.

Vad som i detta mom sägs om växel gäller även spårspärr och rörlig bro.

Till mom 19

Till avd a. Växel kan vara i kontroll lokalt (indikeras på vissa lokalställare vid lokalfrigivning) eller vara i kontroll i ställverket.

Vid arbeten på signalanläggningen, när motordrivna växlar läggs om med handvev, kan Spårinnehavaren efter samråd med Trafikledning-

funktionen besluta, att även en växel vars läge inte bekräftas av signalanläggningen jämställs med 'växel i kontroll'. Särskilt instruerad personal skall då ha vevat växeln till dess ändläge.

Till avd e. I signalsäkerhetsanläggning med tågvägslåsning måste tågvägen vara låst, innan huvudsignal kan ställas till "kör". (Härvid förreglas växlarna.) När huvudsignalen har gått till "stopp", är omläggning av växlarna fortfarande förhindrad genom tågvägslåsningen. Denna upphävs genom *tågvägsutlösning* (d v s automatiskt av tåget självt, när det har passerat de växlar som hör till tågvägen) eller manuellt genom upplåsning av tågvägslås.

I vissa anläggningar finns det dessutom s k slutpunktslåsning, som bl a innebär att läggning av andra , icke tillåtna, tågvägar bortom tågvägens slutpunkt förhindras, även sedan tågvägsutlösning har skett. Sedan tåget har stannat sker *slutpunktsutlösning* (upphävande av slutpunktslåsningen), i regel automatiskt med tidsutlösning.

Återtagning av tågvägslåsning (och slutpunktslåsning) utan att tåg har framgått kallas *nödfallsutlösning*.

20. Läge för växel och spårspärr

a) Högerläge = när växel i motväxelriktningen leder ett fordon till det högra spåret.

b) Vänsterläge = när växel i motväxelriktningen leder ett fordon till det vänstra spåret.

Till mom 20 avd a och b

Högerläge/vänsterläge är de beteckningar som vid säkerhetssamtal om möjligt bör användas om en växels läge.

c) Kurvläge = när växel leder till sitt kurvspår.

d) Rakläge = när växel leder till sitt rakspår.

Till mom 20 avd c och d

I vissa växlar leder båda lägena till kurvspår. Med rakläge avses då ett läge som leder till det minst krökta spåret. I ett sådant fall får beteckningarna kurvläge/rakläge inte användas vid säkerhetssamtal.

e) Avläge = när spårspärr ligger vid sidan av rälen.

f) Påläge = när spårspärr ligger på rälen.

Till mom 20 avd e och f

För spårspärr som manövreras med klot är klotets röda sida vänd uppåt i påläge.

g) Normalläge (= plusläge) = ett på förhand bestämt läge för växel eller spårspärr.

h) Omlagt läge (= minusläge) = läget motsatt normalläget.

Till mom 20 avd g och h

För en växel i tågspår som kan leda till sidospår är normalläget det läge som i motväxelriktningen leder till tågspåret. För klotväxel är klotets gula sida vänd uppåt i normalläge. I övrigt framgår normalläget (plusläget) endast av planer, ritningar etc. Beteckningarna normalläge (plusläge) och omlagt läge (minusläge) får användas vid samtal bara om det är känt för båda parter vilket läge som är normalläget.

21. Möte

Möte = verkligt tågmöte (i säo benämnt endast *möte*) eller *kontrollmöte* (= *k-möte*).

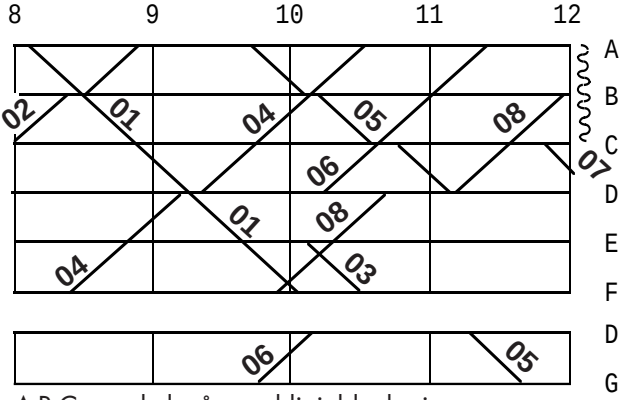
K-möte = när ett tåg (= 02) inte får lämna en station (= X) innan föraren på 02 har kontrollerat att ett tåg (= 01) i motsatt riktning har kommit till X. (Detta uttrycks: *02 k-möter 01 i X.*)

K-möte föreligger, om
- 02 från X skall gå ut på det spår på en stationssträcka utan linjeblockering, varifrån 01 har ankommit inom 60 min, och
- X är den station där detta först inträffar.

K-möte är antingen
- *tdt-enligt* k-möte = när det är högst 60 min mellan 02 avgång och 01 ankomst *enl tdt*, eller
- *nytillkommet* k-möte = när tdt-enligt k-möte inte föreligger, men det blir eller riskerar bli 60 min eller mindre mellan 01 *verkliga* ankomsttid och 02 avgångstid *enl tdt*.

Anm. Om 02 skall gå ut på sträcka med linjeblockeringen *ur bruk*, föreligger k-möte enl andra regler. Se § 71:6–7 för enkelspårig sträcka och § 81:5–6,9 vid enkelspårsdrift på dubbelspårig sträcka.

Nedan visas några exempel på k-möten:



A-B-C enkelspår med linjeblockering
C-D-E enkelspår utan linjeblockering
E-F dubbelspår
D-G enkelspår utan linjeblockering (anslutande sträcka)

Tåg	k-möter tåg	(verkligt möte med tåg)
01	04 i D	02 i B 04 i D 08 mellan E och F
02	–	01 i B
03	–	08 mellan E och F
04	01 i D	01 i D 05 i B
05	04 i C 06 i C	04 i B 06 i C 08 i D
06	01 i D	05 i C
07	08 i C	–
08	01 i E 05 i D	01 mellan F och E 03 mellan F och E 05 i D

Till mom 21

K-möte kan alltså föreligga på en station, trots att motsvarande verkliga möte föreligger på en annan station eller att verkligt möte inte alls föreligger.

På föregående sida visas några exempel på k-möten:

Nedspår, se dubbelspårsbegrepp.

21A. Ombordansvarig = den på resandetåg som övergripande ansvarar för säkerheten för de resande. Ombordansvarig är antingen föraren eller en ur tågpersonalen.

22. Ordergivningsstation = i TLF angiven station, vars tkl är särskilt utsedd att svara för ordergivning till tåg.

Till mom 22

Tkl för ordergivningsstationen svarar för ordergivning på en fastställd sträcka, ordergivningssträckan. En ordergivningssträcka C–F avser ordergivning som gäller fr o m avgången från C t o m ankomsten till F. Tl anger vid behov hur ordergivning skall ske till extratåg.

För tåg som utgår från fjst gäller följande: Om möjligt utses till ordergivningsstation en lokalbevakad station, varifrån föraren och tågsättet tidigare har kommit. Om ordergivningsstation inte finns i TLF, svarar fjtkl för ordergivningen.

Station som direkt överlämnar order till tåg kallas *ordergivande station*.

Plankorsning, se vägkorsning

23. Pålok

Pålok = lok som inte är kopplat till tåg men som skjuter på detta från bevakad station ut på linjen.

Återgående pålok = pålok som återgår på del av stationssträcka.

Till mom 23

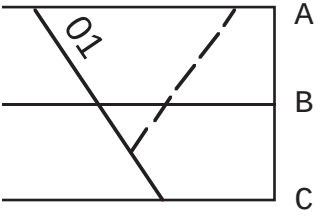
Lok som skjuter på tåg endast inom en bevakad stations gränser är inte pålok. Denna rörelse är växling. Om ett ensamt lok går från en bevakad station ut på linjen för att där skjuta på ett tåg, är det inte heller pålok utan vut med hjälpfordon.

Till andra stycket. Se exempel, överst nästa sida

.

24. Resande

Resande = alla personer på tåg (vut) utom järnvägs-, post- och tullpersonal som tjänstgör på tåget (vut). Till resande räknas inte heller



Antag att ett lok skjuter på på tåg 01 från A förbi B till en plats på stationssträckan B–C och att det sedan skall återgå till A enl den streckade llnjen. Under återgången på stationssträckan C–B är loket ”återgående pålok”, eftersom det går på endast del av stationssträcka. För återgången på stationssträckan B–A gäller däremot inte bestämmelserna för återgående pålok.

personal för resandeservice (tågservering, tidningsförsäljning o d) samt personer som medföljer för tillsyn av djur, gods eller fordon.

Till mom 24

Till ”personal som tjänstgör på tåget” räknas även t ex inspekterande och passåkande personal.

25. S-arbete

S-arbete = sådant arbete i signalanläggning som kan påverka säkerheten för tåg och vut, men som inte kräver A-arbete.

25A. Signaltillsyningsman (= signaltsm)

Signaltillsyningsman (= signaltsm) = den som vid S-arbete svarar för åtgärder enl säo.

26. Sidospår

Sidospår = spår som inte är tågspår.

Till mom 26

Sidospår finns både på station och vid linjeplats.

Siktfart, se hastighetsbegrepp

27. Skyddsväxel

Skyddsväxel = växel som kan hindra fordon att komma in i visst tågspår.

28. (Reservnummer)

29. Småfordon

Småfordon indelas i K-fordon och A-fordon.

a) K-fordon = spårgående fordon (annat än tågfordon) som med säkerhet kortsluter spårledningar.

K-fordon framförs på linjen som vut. K-fordon får transporteras i tåg, om särskild märkning finns på K-fordonet.

b) A-fordon = spårgående fordon som inte med säkerhet kortsluter spårledningar.

A-fordon framförs på linjen som A-fordonsfärd. Dock skall A-fordon hopkopplat med tågfordon eller K-fordon framföras som vut.

När ett A-fordon används vid arbete på bevakad station, skall föreskrifterna för A-arbete tillämpas

Till mom 29 avd a och b

K-fordon är märkt med ett K i kvadrat. Övriga bestämmelser om märkning, tekniska krav m m för Banverkets K-fordon och A-fordon finns i BVF 528.

Småfordonsväxling, se växling.

Station, se trafikplats

30. Stationsgräns

Stationsgräns = gräns mellan linjen och station, belägen omedelbart utanför infartssignalen.

Till mom 30

Gränsen mellan två stationer som gränsar till varandra utan mellanliggande linje kallas också stationsgräns. Den utmärks av särskild tavla och behöver inte gå vid huvudsignal.

31. Stationssträcka

Stationssträcka= sträckan från gränsen för en bevakad eller stängd station till gränsen för nästa bevakade eller stängda station.

32. (Reservnummer)

Tidtabell, se tjänstetidtabell.

33. Tillsyningsman

Tillsyningsman (= tsm) = den som övergripande ansvarar för säkerhetsåtgärder vid A-, C-, E- resp L-arbete samt vid A-fordonsfärd eller vut.

34. Tjänstetidtabell

Tjänstetidtabell, i säo benämnd endast tidtabell (tdt) = sammanställning av de uppgifter enl vilka ett tåg skall framföras.

Tdt är antingen

– *planenlig tdt* (kan vara tdt från körordersystemet eller i tdtboken), eller

– *tillfällig tdt* (S4 eller förenklad S4, även från körordersystemet).

Tågordning innehåller sådana uppgifter ur den planenliga tdt som gäller för en viss station. *Grafisk tdt* återger för en viss sträcka uppgifter för de tåg som går enligt planenlig tdt.

35. Trafikkalender

Trafikkalender = uppgift på de dagar då den normala veckodagstrafiken frångås.

Till mom 35

Internt används för bl a gångdagsangivelser i tdt ett system med veckodagsbeteckningar – M, Ti, O, To, F, L, S. I regel överensstämmer gångdagsbeteckningarna med veckodagarnas namn. Vissa dagar vid helger frångås dock den normala veckodagstrafiken. I trafikkalendern anges då vilket trafikeringsalternativ som i stället skall gälla.

36. Trafikplats

Trafikplats (= tpl) = gemensam benämning för station, linjeplats, hållplats och hållställe.

a) Station = särskilt avgränsat område av banan, där en tkl närmare kan övervaka tågrörelser och andra verksamheter.

En station är
– *bevakad*, när tkl tjänstgör för stationen, och då antingen
– *fjärrbevakad* station *(= fjst)*, när tkl arbetsuppgifter utförs av fjtkl, eller
– *lokalbevakad* station, när ltkl tjänstgör på stationen,
– *obevakad*, när tkl inte tjänstgör, men tågrörelse och annan verksam-

het kan äga rum (eftersom stationen då utgör en del av en stationssträcka),
– *stängd*, när tkl inte tjänstgör och och tågrörelse därför inte kan äga rum på stationen.

b) Linjeplats = plats på linjen med växel eller rörlig bro i tågspåret.

c) Hållplats = plats på linjen utan växel och avsedd för resandes av- och påstigning.

d) Hållställe = plats inom en stations gränser, avsedd för resandes av- och påstigning och utmärkt med särskilt namn.

Till mom 36

Till avd a, station. Utmärkande för station är bl a att där – till skillnad från linjen – kan finnas tågvägsskiljande växlar. En plats avsedd för tågmöte, för övergång mellan spåren på dubbelspårig bana eller en grenpunkt mellan olika järnvägslinjer är alltså station.

Flera stationer som gränsar till varandra utan mellanliggande linje kan tillsammans utgöra ett *ställverksområde*, se bilaga 8.

För ett *visst tåg* skall en station alltid betraktas vara antingen bevakad eller obevakad.

Finns det för en viss fråga inte några föreskrifter för *stängd station*, gäller samma som för bevakad station.

Vissa stationer kan vara obevakade med avseende på två riktningar och stängda med avseende på en eller flera andra riktningar.

Till avd d, hållställe. Ett hållställe finns bara vid de spår där det finns plattform.

Trafikutbyte, se uppehåll.

37. Tåg

Tåg = tågfordon som framförs enl tdt. Tågen indelas i
– *ordinarie tåg*, som utan särskild order går enl planenlig tdt och
– *extratåg*, som på särskild order går enl planenlig tdt eller tillfällig tdt.

Extratåg som använder planenlig tdt för ett annat tåg benämns *tilläggståg*. Det tåg vars tdt tilläggståget använder, benämns *grundtåg*.

Följande *tågslag* används: *resandetåg* (rst), *godståg* (gt) och *tjänstetåg* (tjt). Tågslag anges i tdt, S5 eller S11.

Anm. Resande får inte medfölja i godståg eller tjänstetåg utan särskilt medgivande av Trafikutövaren.

38. Tåganmälan

Tåganmälan (= tam) = anmälan mellan två tkl som bl a avser att förhindra att flera tåg samtidigt befinner sig på samma tågspår och stationssträcka.

39. (Reservnummer)

40. Tågfordon

Tågfordon, i säo benämnt endast fordon = fordon som är avsett att framföras i tåg eller vut.

Tågfordon med egen framdrivningsutrustning kallas *dragfordon.*

Dragfordon indelas i *lok* resp *motorvagnar*. Motorvagn har särskilda transportutrymmen för t ex resande, gods eller arbetsutrustning.

Dragfordonet är *verksamt* när det framförs med den egna framdrivningsutrustningen i gång. Vissa dragfordon kan *multippelkopplas*. Det innebär att flera dragfordon kan manövreras från en förarplats. Ett dragfordon kan alltså vara verksamt utan att vara bemannat med förare.

Koppellok är det (de) bakre av flera *förarbemannade*, dragande lok.

Tågfordon som är försett med förarplats, men saknar egen framdrivningsutrustning kallas *manövervagn*.

Kortkopplat fordon består av flera fast sammankopplade tågfordon. Fordonen är normalt inte avsedda att kopplas isär. Ett kortkopplat fordon betraktas som ett fordon, även om det som t.ex. SJ litt X2 består av både dragfordon och flera vagnar.

41. Tågklarerare

Tågklarerare (= tkl) = den som övervakar och ansvarar för tågrörelser och annan verksamhet på tågspår och vissa sidospår. Tkl indelas i

– *fjärrtågklarerare (= fjtkl)*, som tjänstgör i fjbcentral och därifrån manövrerar fjärrbevakade stationer, eller
– *lokaltågklarerare (= ltkl)*, som tjänstgör på en lokalbevakad station.

Till mom 41

Vid stationsdisposition och linjedisposition övergår dock övervakningen och ansvaret inom disponerat område resp sträcka till Spårinnehavaren (htsm), se bil 7.

I tal och skrift används följande uttryckssätt:

Med "tkl Astad" avses tkl *för* Astad (alltså ltkl eller fjtkl).
Med "ltkl Beberga" avses ltkl *i* Beberga (som ju också är "tkl Beberga").
Med "fjtkl Ceköping" avses fjtkl på fjbcentralen i Ceköping.

För större stationer kan flera tkl vara i tjänst samtidigt. Ltkl med yttertjänst har rött mössband.

42. Tågledare

Tågledare (= tl) = den som anordnar och inställer tåg och som övergripande övervakar tågens gång.

Tågmöte, se möte.

43. Tågpersonal = personal på resandetåg – förutom föraren – som tjänstgör som ombordansvarig eller avgångssignalerare, eller som deltar i kontroll av att trafikutbytet är avslutat.

44. Tågspår

Tågspår = spår som är avsett för tågrörelse. På station indelas tågspår i
– *huvudtågspår* = det från stationsgränsen rakaste tågspåret (undantag, se säok),
– *sidotågspår* = annat tågspår än huvudtågspår.

Till mom 44

Tågspår finns både på linjen och på stationer.

Huvudtågspåret är det tågspår som från stationsgränsen leder genom växlar i normalläge (även om detta innebär växelkurva). På station som kan vara obevakad är huvudtågspåret det tågspår som används när stationen är obevakad.

På vissa stationer kan flera tågspår vara huvudtågspår, t ex på station vid dubbelspår eller på station som är grenstation mellan olika järnvägslinjer.

45. Tågvikt

Tågvikt = vikt i ton av tåg eller vut, dragfordon inräknade.

46. Tågvägar

a) Tågväg = de delar av tågspår på station som ett tåg skall använda.

b) Tågvägs slutpunkt

En tågväg har sin slutpunkt vid den första av följande:
– stoppbock,
– S-tavla,
– slutpunktsstopplykta som visar ”stopp”,
– huvudsignal som visar ”stopp”,
– stationsgränsen i utfartsänden.

Till mom 46 avd b

S-tavla utgör dock *inte* tågvägs slutpunkt i följande fall:
– på bevakad station, om tkl har gett ”avgång”,
– på obevakad station som inte är tågets slutstation.

c) Tågvägs skyddssträcka = det spåravsnitt bortom tågvägens slutpunkt som skall hållas hinderfritt.

d) Avkortad tågväg = tågväg från en huvudljussignal till en huvuddvärgsignal eller slutpunktsstopplykta som visar ”stopp”, dock endast om det också kan läggas ”oavkortad tågväg” från huvudljussignalen till en längre bort belägen slutpunkt.

e) Kort tågväg = tågväg som är kortare än ca 450 m.

Till mom 46 avd d och e

Avkortad tågväg kan i vissa fall vara längre än ”kort tågväg” (alltså längre än 450 m).

f) Huvudtågväg = tågväg som i sin helhet går på huvudtågspår.

g) Sidotågväg = tågväg som helt eller delvis går på sidotågspår.

46A. Uppehåll

Ett tåg har uppehåll vid en tpl om det anges i tdt eller order (S11) att tåget ska stanna där. Uppehåll kan vara avsett *för trafikutbyte* eller för annat ändamål. Uppehåll indelas i *fast uppehåll* och *behovsuppehåll*.

Anm. På utgångsstation och slutstation behandlas ett tåg som tåg med fast uppehåll, om inte ”Genomfartståg” anges i tdt eller order (S11), jfr mom 13.

Uppehåll för trafikutbyte = uppehåll avsett för
– av- och påstigning för annan person än förare,
– lastning och lossning av post eller gods,
– till- eller frånkoppling av fordon,
– säkerhetssyning.

Ett uppehåll betraktas som ett uppehåll för trafikutbyte om det i tdt eller order (S11) inte är angivet med ”Tdt-tekniskt” eller ”Endast för förarbyte”.

Fast uppehåll = uppehåll då tåget planenligt ska stanna (undantag se § 72:4). Det markeras i tdt och tågordning med olika ankomst- och avgångstid. I S11 anges ”Fast uppehåll”.

Behovsuppehåll = uppehåll då tåget planenligt stannar bara om det finns behov av trafikutbyte. Behovsuppehåll förekommer bara för resande tåg. Det markeras i tdt och tågordning med samma ankomst- och avgångstid. I S11 anges ”Behovsuppehåll”.

Uppspår, se dubbelspårsbegrepp

47. Vagnuttagning

Vagnuttagning (= vut) = framförande av tågfordon och K-fordon på en avspärrad stationssträcka. Även A-fordon sammankopplade med K-fordon eller tågfordon framförs som vut.

Vut för transport = vut som framförs över en eller flera (ej avspärrade) stationssträckor på fjbsträcka.

I vut inräknas också när fordonssättet förs ut från och in till gränsstationen för sträckan, i vut för transport även rörelsen över mellanliggande stationer.

Vut för transport sker i en bestämd riktning. Vid annan vut får fordonssättet byta rörelseriktning i den omfattning som krävs.

Anm. Utan att vut anordnas kan växling äga rum ut från (omedelbart utanför) bevakad station, se § 37:6.

48. (Reservnummer)

49. Vägkorsning

Vägkorsning = korsning i samma plan mellan spår och väg eller gata.

50. Vägvakt

Vägvakt =
– den som bevakar vägkorsning vars vägskyddsanläggning är felaktig, eller
– den som tillfälligt manövrerar normalt automatisk vägskyddsanläggning, eller
– den som manövrerar icke automatisk vägskyddsanläggning på linjen eller obevakad station utan att samtidigt ha annan säkerhetstjänst.

Till mom 50

Som vägvakt räknas inte tkl (eller annan personal på bevakad station) som normalt manövrerar vägskyddsanläggning på stationen eller på linjen.

Vänsterspår, se dubbelspårsbegrepp

51. Växling, småfordonsväxling

a) Växling = rörelse för att flytta tågfordon inom en tpl:
– på eller omedelbart utanför bevakad station,
– på tågspår på linjen eller obevakad station, med fordon som ingår i tåg eller vut som finns vid tpl,
– på sidospår på linjeplats eller obevakad station.

b) Småfordonsväxling = rörelse för att flytta enbart småfordon inom en tpl:
– på bevakad station,
– på sidospår på linjeplats eller obevakad station

Till mom 51

Om både tågfordon och småfordon flyttas tillsammans, är rörelsen växling.

Även rörelser på sådana längre sidospår, som förbinder en station eller linjeplats med t ex industriområden eller hamnområden, är växling resp småfordonsväxling.

Växlingsfart, se hastighetsbegrepp

§ 1A. Begrepp och förklaringar, ATC

1. ATC (Automatic Train Control)

ATC (Automatic Train Control) = system för övervakning och presentation av signal- och hastighetsbesked till tåg och vut.

2. Områdestyper

a) Tågspår är belägna inom antingen

– *ATC-område* = område där signalanläggningar och tavlor är utrustade med ATC, eller
– *område utan ATC*.

b) ATC-arbetsområde = område (beläget inom ATC-område), där fordonsutrustningen av tekniska skäl inte skall ta emot någon ATC-information.

Till mom 2

Till avd a. I vissa fall kan balisgrupper finnas även inom område utan ATC. Regionala anvisningar kan finnas.

Till avd b. Område för utbyggnad av ATC är ATC-arbetsområde.

3. Balisgrupp, fiktiv signal

a) Balisgrupp = grupp om två eller flera baliser, lämnar ATC-information.

b) Fiktiv signal = punkt på banan med en balisgrupp, där det inte finns huvudsignal eller försignal, men där ATC-information lämnas på samma sätt som vid sådana signaler. Indelas i:

– *fiktiv huvudsignal*, där ATC-information lämnas som vid huvudsignal, eller
– *fiktiv försignal*, där ATC-information lämnas som vid försignal.

Repeterbaliser = balisgrupp vid fiktiv försignal, avsedd att uppdatera (även skärpa) redan tidigare lämnad ATC-försignalinformation.

4. ATC-information = den information som lämnas från en balisgrupp (även motriktad) till en tillslagen fordonsutrustning. ATC-information är antingen

– *(ATC)-takinformation* = ATC-information om en *takhastighet*, d v s en hastighet som inte får överskridas, eller

– *(ATC)-målinformation* = ATC-information om en *målhastighet* (d v s en takhastighet som gäller från en längre bort belägen punkt, *målpunkten*) samt om avståndet dit, *målavståndet*, eller

– *teknisk (ATC)-information*.

Anm. Mål- och takinformation, som ges vid en punkt med försignal eller huvudsignal (även fiktiv), kallas även *(ATC)-signalinformation* (*försignalinformation* resp *huvudsignalinformation*)

Till mom 4

Exempel på balisgrupper som lämnar

– takinformation: vid huvudsignaler och hastighetstavlor,

– målinformation: vid försignaler och orienteringstavlor, repeterbaliser, kontrollbaliser för vägskyddsanläggning.

5. Fordonsutrustning, övervakningstyper m m

a) ATC tillslagen = när fordonsutrustningen är tillslagen och det s k starttestet är avklarat.

b) ATC i växlingsläge = när ATC är tillslagen och växlingslampan på ATC-panelen lyser.

c) ATC verksam = när ATC är tillslagen och *tågdata* är inmatade på ATC-panelen.

Till mom 5 avd c

Tågdata som skall vara inmatade är tågets sth, tåglängd, bromstillsättningstid, retardationsförmåga, tågegenskapskod samt, i förekommande fall, procentuellt överskridande.

Särskild tågegenskapskod matas bara in om tåget har särskilda tågegenskaper (se avd g och § 45:6b). Beträffande procentuellt överskridande, se § 28:1 c.

d) ATC-panel = panel i ATC-utrustat dragfordons förarhytt där alla för ATC-körning behövliga indikeringar och inställningsorgan finns; innehåller en *förindikator* och en *huvudindikator*.

Till mom 5 avd d

Andra indikeringar och inställningsorgan som omtalas i säo är
– *växlingsknapp* och *växlingslampa*,
– *ATC-felslampa*,
– *balisfelslampa*,
– *lossningsknapp* och *lampa 'ATC-broms'*,
– *höjningsknapp* och *höjningslampa*,
– *omkopplare 'bromsverkan'*,
– *stoppassageknapp*,
– *tumhjul* för *tågets sth*, *tåglängd*, *bromstillsättningstid* , *retardation* och *procentuellt överskridande*.

e) Vid körning med ATC verksam övervakar fordonsutrustningen enligt någon av följande *övervakningsgrader*:

– *Tågövervakning* = inmatade tågdata övervakas.

– *Delövervakning* = inmatade tågdata och ATC-huvudsignal-information övervakas.

– *Fullständig övervakning* = inmatade tågdata, ATC-huvudsignal-information och fullständig ATC-tavelinformation övervakas.

Till mom 5 avd e

Vid tågövervakning kan dessutom ATC-försignalinformation övervakas. Vid tågövervakning och delövervakning kan dessutom viss tavelinformation övervakas.

ATC-besked visas i huvudindikatorn vid fullständig övervakning, och även vid delövervakning av ATC-signalinformation upp till 70 km/h. Tre streck (" – – – ") visas vid delövervakning av ATC-signalinformation över 70 km/h. Vid tågövervakning är huvudindikatorn släckt.

Vid samtliga övervakningsgrader kan andra indikeringar än ATC-besked visas (bl a felkoder, olika hjälpfunktioner), efter viss inställning av föraren.

f) 40-övervakning och 10-övervakning = när systemet efter mottagen ATC-försignalinformation "vänta stopp" övervakar bromsning ner till 40 resp 10 km/h.

Till mom 5 avd f

10-övervakning förekommer framför allt

– där resandetåg har normal stopplats en bit före en huvudsignal, i kombination med kort avstånd bortom huvudsignalen till närmaste farliga punkt,

– där skyddssträckan bortom en tågvägs slutpunkt är kort.

Erhållen 40-övervakning kan skärpas till 10-övervakning vid repeterbaliser. Det kan också förekomma att erhållen 10-övervakning lindras till 40-övervakning.

g) Tågegenskaper = de särskilda egenskaper hos tågsättet som skall matas in som tågdata med en *tågegenskapskod*.

Till mom 5 avd g

Tills vidare finns av *särskilda tågegenskaper* endast 'stax D' = när vagnar lastade till stax D medförs.

6. ATC-besked

ATC-besked = de besked om hastighet som visas på ATC-panelen. De indelas i:

– *ATC-förbesked* = ATC-besked om målhastighet; visas fast eller blinkande i förindikatorn eller blinkande i huvudindikatorn, (*”vänta ...”*), och

– *ATC-huvudbesked* = ATC-besked om takhastighet; visas fast i huvudindikatorn (*”kör ...”*).

Körning *utan ATC-besked* = när ATC-besked inte visas i huvudindikatorn.

Körning *med ATC-besked* = när ATC-besked visas i huvudindikatorn.

Till mom 6

ATC-beskeden baseras på mottagen ATC-information och inmatade tågdata.

Till de två sista styckena. Om föraren *tillfälligt* ställer in tumhjulen på ATC-panelen så att en felkod eller hjälpindikering visas i huvudindikatorn i stället för ATC-besked, anses detta förhållande inte innebära att ”körning med ATC-besked” ändras till ”körning utan ATC-besked”.

7. Bortflyttad målpunkt

Bortflyttad målpunkt = när målpunkten för ATC-försignalinformation ligger bortom nästa huvudsignal. Två typer finns:

– *A-bortflyttning* = när målpunkten ligger bortom nästa huvudsignal, men före den därpå följande huvudsignalen, i regel omedelbart före den första tågvägsskiljande motväxeln.

– *P-bortflyttning* = när målpunkten ligger bortom nästa huvudsignal, vid någon av de följande huvudsignalerna.

Till mom 7

"A" och "P" ansluter sig till de ATC-förbesked som visas för föraren. Exempel: "Vänta 4A" = "vänta 40" med A-bortflyttning. "Vänta 0P" = "vänta stopp" med P-bortflyttning.

P-bortflyttning uppdateras successivt vid de balisgrupper som kan ge signalinformation.

8. Utrustningsgrader vid hastighetsnedsättning

En hastighetsnedsättning är antingen halvutrustad eller helutrustad med baliser.

a) Halvutrustad hastighetsnedsättning = när ingen balisgrupp finns vid nedsättningens början och slut. Nedsättningen ingår i ATC-systemet endast genom målinformation från en balisgrupp som ligger före nedsättningens början, vid orienteringstavla/förvarningstavla om sådan finns.

b) Helutrustad hastighetsnedsättning = när balisgrupper finns vid nedsättningens början och slut.

Till mom 8

Efter halvutrustad nedsättning är det föraren som häver hastighetsövervakningen genom att trycka på höjningsknappen.Även efter vissa tillfälliga hastighetsnedsättningar som är helutrustade måste föraren trycka på höjningsknappen, se § 28:2c anm 2.

9. Balisfel

Balisfel = gemensam beteckning på balisinformationsfel och baliskongruensfel.

a) Balisinformationsfel = informations- eller överföringsfel som leder till *balisfelslarm* (BF1, BF2 eller BF3) på fordonet.

Anm. Vid arbete på en balis anordnas ibland ett avsiktligt balisinformationsfel med hjälp av en särskild s k kodpropp, varvid begreppet *"spärrat balisfel"* används.

b) Baliskongruensfel = fel som innebär att ATC-information "stopp" eller "vänta stopp" lämnas vid signal som visar "kör" ("kör 40") resp "vänta kör" ("vänta 40"). Felet leder inte till balisfelslarm men kan innebära nödbroms.

Till mom 9

Till avd a, balisinformationsfel. Balisinformationsfel uppstår bl a

– när fordonsutrustningen inte kan tolka mottagen ATC-information,
– när ATC-information uteblir, där den enligt tidigare mottagen avstånds-information och fordonets vägmätning borde finnas,
– när vissa otillåtna baliskombinationer upptäcks (= s k utläggningsfel).

Balisfelslarm BF1
– innebär att felet bara indikeras (ingen 80-övervakning sker),
– ges när utrustningen säkert kan konstatera att felet inte berör det egna tåget, t ex om det upptäcks i en motriktad balisgrupp.

Balisfelslarm BF2
– innebär
– att 80-övervakning inleds,
– att fullständig övervakning övergår till delövervakning eller till endast tågövervakning,
– att delövervakning och fullständig övervakning återkommer i takt med att ny information tas emot,
– ges när det inte kan uteslutas att felet berör det egna tåget.

Balisfelslarm BF3
– innebär samma som BF2, med undantag för att ATC-huvudbesked inte visas på nytt förrän efter minst 3800 m; orsak till detta är reglerna om användning av halvutrustad hastighetsnedsättning,
– ges när det inte kan uteslutas att felet fanns vid en balisgrupp för orienteringstavla.

Gemensamt för BF1, BF2 och BF3 gäller: I utrustningen lagras en felkod, som föraren vidarebefordrar till tkl/fjtkl när felet rapporteras, se § 69:7b.

80-övervakning (vid BF2 och BF3) innebär att bromsning övervakas ner till 80 km/h; vid hastighet upp till 80 km/h övervakas att driftbroms tillsätts. Därefter övervakas 80 km/h som takhastighet, tills tillräcklig ATC-information har tagits emot.

Till avd b, baliskongruensfel. Baliskongruensfel kan uppstå bl a vid fel på kabelförbindelsen till balisgruppen; denna lämnar då sin mest restriktiva information.

Baliskongruensfel vid huvudsignal innebär nödbroms, när systemet uppfattar att stoppsignal obehörigt har passerats. För övrigt kan felet innebära driftbroms eller nödbroms, beroende bl a på tågets hastighet.

10. ATC-fel

ATC-fel = allvarligare fel på fordonsutrustningen; leder till *ATC-felslarm*.

§ 2. Föreskrifternas tillämpning. Tillåtna signalmedel och signaler

1. Säkerhetsåtgärder

Säkerhetsåtgärder skall planeras och genomföras i så god tid att förseningar och tidsbrist inte uppstår.

Även om det uppstår tidsbrist eller inträffar andra oförutsedda händelser, får säkerhetsåtgärder inte åsidosättas, även om det skulle innebära
– att tåg försenas, eller
– att annan fordonsrörelse eller arbete överskrider beviljad eller överenskommen tid eller inte kan starta vid avtalad tid.

2. Högsta säkerhet gäller

Är någon tveksam om vilken av flera bestämmelser som gäller i ett visst fall, skall den bestämmelse följas som bedöms ge högst säkerhet.

3. Genomförande av säkerhetsåtgärder

Var och en skall själv genomföra de säkerhetsåtgärder som åligger honom enl säo/säok. Om det anges att någon skall *ombesörja* en åtgärd, får han dock uppdra åt någon annan att utföra åtgärden, men han skall själv kontrollera att den har utförts.

Anm. I fråga om befogenheterna i samarbetet mellan tkl och tklbiträde gäller dock särskilda bestämmelser i § 47:1.

4. Vid fara

Vid överhängande fara för liv eller hälsa, eller för omfattande skada på miljö eller egendom, skall åtgärder som bedöms som ofrånkomliga vidtas även om de avviker från säo/säok.

5. Linjeblockering

När man i säo/säok använder uttrycket
– ”sträcka med linjeblockering”, avses en sträcka som är försedd med linjeblockering (i eller ur bruk),
– ”sträcka utan linjeblockering”, avses en sträcka som inte är försedd med linjeblockering,

6. ”Kör” från huvudsignal

Förutom i § 3 avses med ”kör” från huvudsignal alla de signalbilder från huvudsignal där ”kör” ingår i betydelsen, om inte annat särskilt anges.

7. Användning av signaler och signalmedel

Signalmedel och signaler som beskrivs i säo/säok får bara användas på det sätt och i den betydelse som anges i bestämmelserna.

Anm. Andra signalinrättningar och tavlor, utöver de som beskrivs i säo, får inte sättas upp utan beslut av Spårinnehavaren.

§ 3. Signaler och signalmedel på linjen och stationer

Allmänt

Signalmedlen i denna paragraf indelas i
– *signalinrättningar* = fasta signalmedel som kan visa olika signalbilder,
– *signalredskap* = flyttbara signalmedel som man kan ge signal med,
– *tavlor* = fasta eller flyttbara signalmedel som bara upplyser om ett visst förhållande.

Om inte annat anges, används ett visst signalmedel både som dagsignal och nattsignal.

En signalinrättning eller tavla som gäller för ett visst spår är normalt placerad *till vänster*. Vid flera spår i bredd är den dock normalt placerad *till höger* om spåret längst till höger.

Till Allmänt, placering till höger eller vänster

I vissa fall (se nedan) anges avvikelse från normalregeln genom att signalinrättningen/tavlan är försedd med en piltavla enl fig. Pilen pekar

snett nedåt mot det aktuella spåret.

Fig 0

Följande avvikelser förekommer:

1) Vid endast *ett spår:* Signalinrättning kan stå till höger. Tavla kan stå till höger, försedd med piltavla.

2) Vid flera spår i bredd, för *annat spår än det längst till höger:* Signalinrättning eller tavla kan av sikt- eller utrymmesskäl undantagsvis stå till höger, försedd med en piltavla.

3) Vid flera spår i bredd, för *spåret längst till höger:* Signalinrättning eller tavla kan stå till vänster.

4) *V-signal* som står mellan två spår gäller båda spåren, om inte en piltavla som pekar nedåt anger vilket spår den gäller för.

5) *U-tavla* eller *stopplatstavla* som står mellan två spår kan gälla båda spåren. I stället för piltavla används då en vågrät pil som pekar åt båda hållen.

6) *Spårspärrsignal, växeltavla, elspärrtavla, stoppförbudstavla* och *vågsignaltavla* står till vänster eller till höger. Piltavla används inte.

Signalinrättningar

Otydlig, ofullständig eller utebliven signalbild
– från huvudsignal, dvärgsignal, spårspärrsignal, V-signal eller brosignal gäller som ”stopp”,
– från fristående försignal gäller som ”vänta stopp”,
– från V-försignal gäller som ”nästa V-signal visar ”stopp”.

1. Huvudsignaler

a) Allmänt

Av huvudsignal finns två typer: huvudljussignal och huvuddvärgsignal.

Huvudljussignal gäller för tåg, vut och A-fordonsfärd. Huvudljussignal som visar ”stopp” gäller även för växling och småfordonsväxling.

Huvuddvärgsignal gäller för tåg, vut, A-fordonsfärd, växling och småfordonsväxling. (För A-fordonsfärd, växling och småfordonsväxling gäller dock bara de vita skenen enl fig 6a–d i mom 3.)

Till mom 1 avd a

Till första stycket. Huvudljussignal finns dels av normal typ (hög placering), dels av låg typ (placerad på marken). Bakgrundsskärmen på signal av normal typ har vit reflexkant.

Till andra och tredje stycket. Regler för passage av huvudsignal i ”stopp” finns för tåg och vut i § 52 och § 70.

Regler för passage av huvudljussignal i ”stopp” finns

– för A-fordonsfärd i § 32:12, § 52 och § 70,

– för växling i § 37:8b och § 37:11,

– för småfordonsväxling i § 37A:8b.

Huvudljussignal försedd med medgivandetavla gäller inte för A-fordonsfärd, växling, och småfordonsväxling, se mom 27A.

b) Kategorier. Huvudsignal är antingen infartssignal, mellansignal, utfartssignal, utfartsblocksignal, mellanblocksignal eller linjeplatssignal.

Till mom 1 avd b

Infartssignal: Finns på station vid stationsgränsen från linjen. Reglerar rörelse från linjen in på stationen.

Mellansignal: Kan finnas inne på station. Reglerar rörelse inom stationen, eller mellan stationer som gränsar till varandra utan mellanliggande linje.

Utfartssignal: Kan finnas på station mot sträcka utan linjeblockering, antingen vid eller strax innanför stationsgränsen (= *ytterplacerad*), eller innanför yttersta växeln (= *innerplacerad*). Reglerar rörelse från stationen ut på linjen.

Utfartsblocksignal: Finns på station mot sträcka med linjeblockering, vid eller strax innanför stationsgränsen. Reglerar rörelse från stationen ut på den första blocksträckan.

Mellanblocksignal: Kan finnas på linjen på sträcka med linjeblockering. Reglerar rörelse ut på följande blocksträcka.

(Utfartsblocksignal och mellanblocksignal kallas gemensamt för *blocksignal*.)

Linjeplatssignal: Kan finnas på linjen på sträcka utan linjeblockering. Reglerar rörelse förbi en linjeplats.

Växlar och rörlig bro vid en linjeplats kan förreglas:

– i närmast föregående utfartssignal eller blocksignal; denna sägs då ha *linjeplatsfunktion*, eller

– (på sträcka utan linjeblockering:) i linjeplatssignal; denna står i regel kort före linjeplatsen, men kan också vara placerad vid en föregående linjeplats.

c) Hastighetsbesked.

1) Vid körning *med ATC-besked* framgår sth av det ATC-huvudbesked som visas. (Detta gäller oavsett om huvudsignalen visar ”kör” eller ”kör, 40”.)

2) Vid körning *utan ATC-besked* innebär det hastighetsbesked ”40” som ingår i signalbildens betydelse följande:
Sth 40 km/h. Gäller till nästa huvudsignal. (Om ”kör, 40” visas från infartssignal eller utfartssignal, gäller dock begränsningen längst till stationsgränsen mot linjen.)

d) Huvudljussignal

Fig 1a Betydelse: *”stopp”*	Fig 1b (”tre gröna”) Betydelse: *”kör, 40, kort väg”*	Fig 1c (”två gröna”) Betydelse: *”kör, 40, varsamhet”*

Till § 3:1b

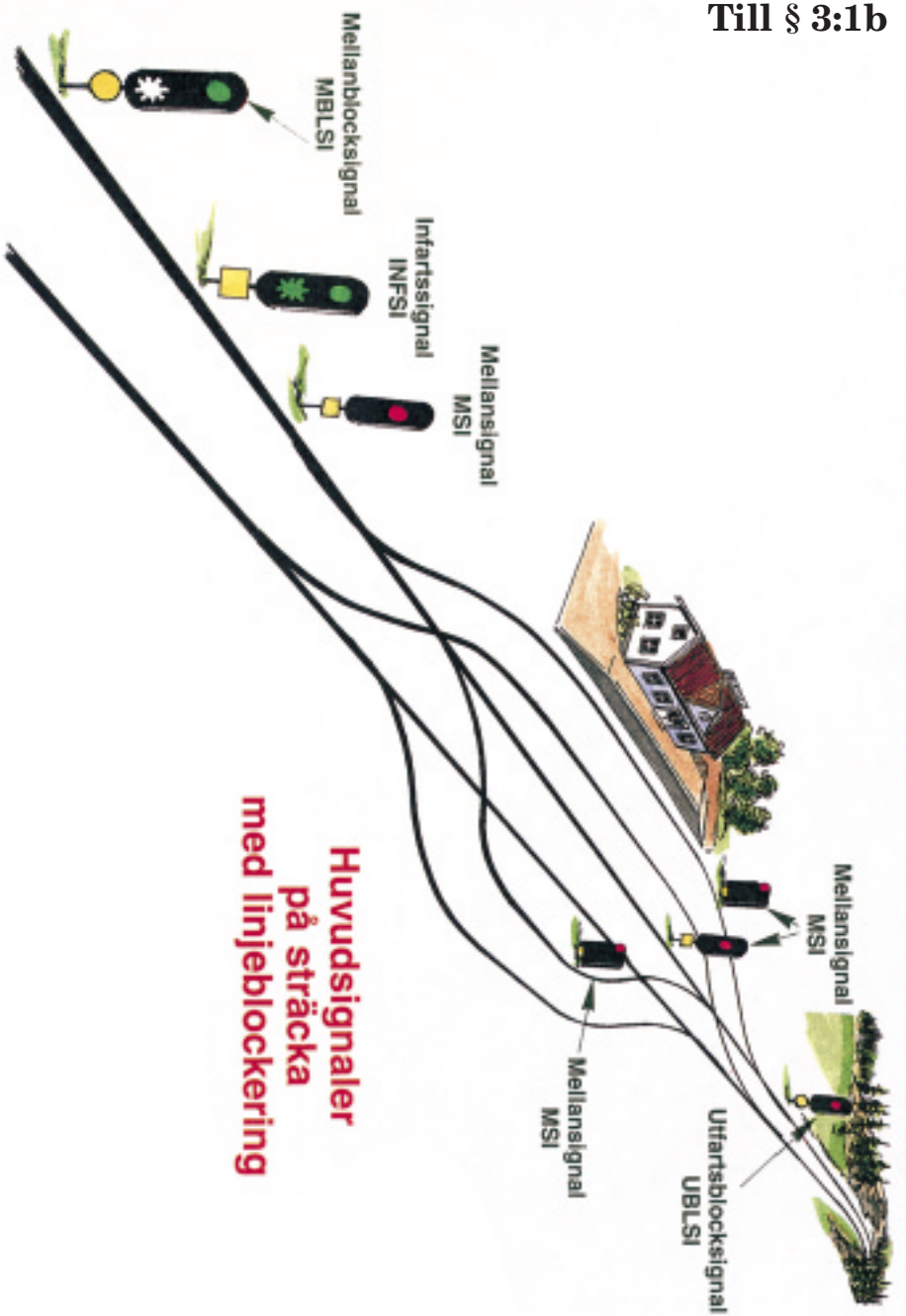

Mellansignal
MSI
Utfartsblocksignal
UBLSI
Mellansignal
MSI
Mellansignal
MSI
Infartssignal
INFSI
Mellanblocksignal
MBLSI
Huvudsignaler
på sträcka
med linjeblockering

Fig 1e
(”en grön”)
Betydelse: *”kör”*

Till mom 1 avd d

Till signalbild ”tre gröna” (fig 1b) och ”två gröna” (fig 1c). Tågvägen kan sakna skyddssträcka, jfr § 57:2.

Till signalbild ”tre gröna” (fig 1b). ”Kort väg” innebär att föraren skall räkna med

– att *nästa huvudsignal visar ”stopp”* och står på kort avstånd (mindre än ca 450 m),
– *kort tågväg*, även sådan som slutar vid stoppbock, S-tavla eller slutpunktsstopplykta i ”stopp”,
– *avkortad tågväg*.

Till signalbild ”två gröna” (fig 1c). ”Varsamhet” innebär att föraren skall räkna med

– att *nästa huvudsignal kan visa ”stopp”*,

Anm 1. Signalbild ”två gröna” kan visas även till *kort tågväg* i stället för signalbild ”tre gröna”, om signalen kombineras med en huvuddvärgsignal som visar signalbild ”grön blink till vänster”. (Visar däremot huvuddvärgsignalen signalbild ”grönt till vänster”, kan föraren räkna med att nästa huvudsignal visar ”kör”.)

Anm 2. (Körning med ATC-besked:) Om ATC-förbesked ”vänta stopp” uteblir vid den signal som visar signalbild ”två gröna”, kan föraren räkna med att nästa huvudsignal visar ”kör, 40” eller ”kör”.

– att tågvägen kan ha sin slutpunkt vid stoppbock, S-tavla eller slutpunktsstopplykta i ”stopp”,

Anm 3. Signalbild ”två gröna” kan visas till avkortad tågväg,
– om motsvarande oavkortade tågväg endast är obetydligt längre (vilket t ex i regel är fallet med avkortad tågväg som slutar vid slutpunktsstopplykta i ”stopp”),
– om den avkortade tågvägen är väsentligt mycket längre än 450 m.

Signalbild ”två gröna” används när hastigheten måste vara begränsad, av bl a följande skäl:

– växelkurva (med lägre sth än 80 km/h),
– oförreglade växlar,
– avståndet till nästa huvudsignal i ”stopp” eller till tågvägens slutpunkt är begränsat,
– arbete eller annan tillfällig orsak (i stället för hastighetsnedsättning med ordergivning och signalering enl § 28).

e) Huvuddvärgsignal

Fig 2aa	Fig 2ab	Fig 2ac	Fig 2ad
Betydelse: *”stopp”*	Betydelse för tåg och vut: *”stopp”*		

(Vid växling, småfordonsväxling och A-fordonsfärd har de vita skenen i fig 2ab, 2ac och 2ad samma betydelse som i växlingsdvärgsignal, fig 6b, 6c och 6d i mom 3.)

Fig 2b (”grönt till vänster”) Betydelse: *”kör, 40”*	Fig 2c (”grönt till höger”) Betydelse: *”kör”*	Fig 2d (”grön blink till vänster”) Betydelse: *”kör, 40” varsamt*	Fig 2e (”grön blink till höger”) Betydelse: *”kör, varsamt”*

Till mom 1 avd e

Huvuddvärgsignal är dels en huvudsignal och dels en dvärgsignal. Den används i stället för en huvudljussignal och en växlingsdvärgsignal på samma ställe.

Det röda skenet kan även vara placerat ovanför eller till höger om de vita skenen.

En huvuddvärgsignal som står på mycket kort avstånd till tågvägens slutpunkt kan visa enbart signalbild ”lodrätt” (fig 6b), utan att rött eller grönt sken visas. Vid detta tillfälle skall signalen betraktas som en växlingsdvärgsignal.

Om en huvuddvärgsignal alltid utgör tågvägs slutpunkt (fortsatt tågväg är inte möjlig), är det röda skenet alltid tänt.

Till signalbild ”grönt till vänster” (fig 2b) och ”grönt till höger” (fig 2c)

Föraren kan räkna med att nästa huvudsignal visar ”kör, 40” resp ”kör”.

Till signalbild ”grön blink till vänster” (fig 2d)

”Varsamhet” innebär att föraren skall räkna med

– att *nästa huvudsignal visar ”stopp”* och att den kan stå på kort avstånd, mindre än ca 450 m; se även anm 1 i till avd d,
– att tågvägen kan sakna skyddssträcka, jfr § 57:2.

Till signalbild ”grön blink till höger” (fig 2e)

”Varsamhet” innebär att föraren skall räkna med att *nästa huvudsignal visar ”stopp”* och att den kan stå på kort avstånd, mindre än ca 450 m. Visade närmast föregående huvudljussignal ”kör, vänta kör, 40” (signalbild ”en grön och två gröna blinkar”), kan dock föraren räkna med att nästa huvudsignal visar ”kör, 40”.

2. Försignaler

a) Allmänt. Försignal gäller för tåg, vut och A-fordonsfärd. Den anger vilken signalbild som man kan räkna med visas från närmast efterföljande huvudljussignal .

Försignal kan vara fristående eller inbyggd i huvudljussignal som visar ”kör”.

Till mom 2 avd a

Försignal förekommer inte för sådan huvudsignal som kontrolleras i körställning, innan närmast föregående huvudsignal kan visa ”kör”.

Försignal förekommer i regel inte, om hastigheten är begränsad genom ”kör, 40” från föregående huvudsignal eller om sth 40 km/h gäller av annat skäl.

På sträcka utan linjeblockering där sth är 90 km/h och på station vid sådan sträcka gäller: Försignal kan saknas för

– linjeplatssignal, infartssignal och mellansignal, om signalen vid klar sikt kan ses på tillräckligt avstånd (orienteringstavla för huvudsignal finns då enl § 3:30b),
– utfartssignal.

I regel används fristående försignal för försignalering av

– infartssignal (dock ej om föregående blocksträcka är kortare än ca 1400 m),
– mellanblocksignal, om föregående blocksträcka är längre än ca 3000 m.

Annars används försignal inbyggd i den närmast föregående huvudljussignalen, som alltså kan vara placerad på upp till 3000 m avstånd. När sådan inbyggd försignalering avser

– en mellanblocksignal eller infartssignal, finns före denna en orienteringstavla för huvudsignal enl § 3:30b,
– en mellansignal, utfartssignal eller utfartsblocksignal, kan föraren däremot inte räkna med att få någon särskild orientering om avståndet dit.

b) Hastighetsbesked

1) Vid körning *med ATC-besked* framgår den begränsning av sth, som eventuellt gäller från huvudsignalen, av det ATC-förbesked som lämnas vid försignalen. (Detta gäller oavsett om försignalen visar ”vänta kör” eller ”vänta kör, 40”.)

2) Vid körning *utan ATC-besked* skall föraren vid ”vänta kör, 40” räkna med att sth 40 km/h gäller från den försignalerade huvudsignalen.

c) Fristående försignal

Fig 4a (”grön blink”) Betydelse: *”vänta stopp”*	Fig 4b (”två gröna blinkar”) Betydelse: *”vänta kör, 40”*	Fig 4c (”vit blink”) Betydelse: *”vänta kör”*

Till mom 2 avd c

Fristående försignal är i regel placerad före huvudsignalen på ett för bandelen fastställt *försignalavstånd*, som vid normala förhållanden är tillräckligt för bromsning till stopp.

Vissa fristående försignaler är övergångsvis placerade på ett avstånd till huvudsignalen som är något *kortare* än vad som krävs för normal driftbromsning. Av bl a siktskäl måste ibland fristående försignal placeras på ett *väsentligt längre* avstånd till huvudsignalen än normalt försignalavstånd. Sådan placering på ”för kort” eller ”för långt” avstånd utmärks med en tavla med avståndet i meter.

Ibland används *repeterförsignal*, en fristående försignal som finns trots att försignalering har skett redan tidigare. Skäl för repeterförsignal kan vara dålig sikt eller att ny försignalering behövs, t ex efter uppehåll vid en hållplats. Om repeterförsignal står på kortare avstånd från huvudsignal än normalt försignalavstånd, utmärks den med en tavla med avståndet i meter. (Övergångsvis kan den dessutom ha en tavla med texten ”RepFsi”.) Står den på ungefär normalt försignalavstånd, utmärks den inte särskilt.

På fristående försignal till *infartssignal* finns tilläggstavla ’tplsignatur’ (en gul fyrkantig tavla med stationens signatur); denna kan dock saknas på sträcka där sth är högst 80 km/h.

Fristående försignal har i regel vit reflexkant längs de vita fälten på bakgrundsskärmen.

d) Försignal inbyggd i huvudljussignal

Fig 5a (”en grön och grön blink”) Betydelse: *”kör”* och *”vänta stopp”*	Fig 5b (”en grön och två gröna blinkar”) Betydelse: *”kör”* och *”vänta kör, 40”*	Fig 5c (”en grön och vit blink”) Betydelse: *”kör”* och *”vänta kör”*

Till mom 2 avd d

Till signalbild ”en grön och grön blink” (fig 5a) och ”en grön och två gröna blinkar” (fig 5b)

Obs att försignaleringen avser nästa *huvudljussignal*. På station kan det före denna finnas en huvuddvärgsignal, som visar ”kör, varsamhet”.

Till signalbild ”en grön och grön blink” (fig 5a)

På vissa stationer vid sträcka utan linjeblockering skall föraren räkna med att tågvägen kan ha sin slutpunkt vid S-tavla.

Till mom 1 och mom 2 (huvudsignal och försignaler)

Av följande tabell framgår vilka ATC-huvudbesked och ATC-förbesked som kan visas vid passage av resp signalbild.

Vid signalbild	kan lämnas ATC-information som ger	
	ATC-huvudbesked	**ATC-förbesked**
	Huvudljussignal:	
”tre gröna”, ”två gröna”	”kör 40” eller högre	ned till ”vänta stopp”
”en grön”	ned till ”kör 80”	ned till ”vänta stopp” [1]
	Huvuddvärgsignal:	
”grönt till vänster”	”kör 40” eller högre	ned till ”vänta 40”
”grönt till höger”	ned till ”kör 80”	–
”grön blink till vänster”	”kör 40” eller högre	ned till ”vänta stopp”
”grön blink till höger”	ned till ”kör 80”	ned till ”vänta stopp”’
	Fristående försignal:	
”grön blink”	–	”vänta stopp”
”två gröna blinkar”	–	”vänta 40” eller högre (ned till ”vänta stopp” med P-bortflyttning)
”vit blink”	–	ned till ”vänta 80” [1] (ned till ”vänta stopp” [1] med P-bortflyttning)
	Försignal inbyggd i huvudljussignal:	
”en grön och grön blink”	ned till ”kör 80”	”vänta stopp” [2] [3] [4]
”en grön och två gröna blinkar”	ned till ”kör 80”	”vänta 40” eller högre (ned till ”vänta stopp” med P-bortflyttning) [3]
”en grön och vit blink”	ned till ”kör 80”	ned till ”vänta 80” [1] (ned till ”vänta stopp” [1] med P-bortflyttning)

[1] = ATC-förbesked lägre än ”vänta 160” förekommer dock endast om signalen är försedd med tilläggstavla ’ATC-restriktion’ (fig 58f).
[2] = Även med P-bortflyttning om nästa huvudsignal är en huvuddvärgsignal.
[3] = Målpunkten för ATC-förbeskedet (med eller utan P-bortflyttning) är en följande huvudljussignal.
[4] = På station vid sträcka utan linjeblockering kan ATC-förbeskedet även ha målpunkten vid S-tavla med signalbaliser.

2A. Repetersignal

Signalen kan finnas på station, om närmaste huvudsignal inte kan ses från startpunkten för ett stillastående tåg. Signalen kan visa grönt fast sken eller vara släckt.

Fig 5d

Betydelse av grönt sken: *”Närmaste huvudsignal visar ’kör, 40’ eller ’kör’”*

Till mom 2A

Signalen används vid dålig sikt på närmaste huvudsignal, i första hand på station där tkl inte ger ”avgång”. Bakgrundsskärmen har grön reflexkant.

Obs att signalen inte anger huruvida

– det är hinderfritt fram till huvudsignalen eller inte,

– huvudsignalen visar ”kör, 40” eller ”kör”.

3. Dvärgsignal

a) Allmänt. Dvärgsignal är växlingsdvärgsignal eller huvuddvärgsignal. Den gäller för tåg, vut, A-fordonsfärd, växling och småfordonsväxling.

b) Huvuddvärgsignal. Se mom 1 avd e, där signalbilder och betydelsen för tåg och vut anges. För A-fordonsfärd, växling och småfordonsväxling gäller bara de vita skenen, på samma sätt som i växlingsdvärgsignal, med betydelse enl fig 6a-d.

c) Växlingsdvärgsignal

Fig 6a	Fig 6b (”lodrätt”)	Fig 6c (”snett vänster”)	Fig 6d (”snett höger”)
Betydelse: *”stopp”*	Betydelse: *”rörelse tillåten”*	Betydelse: *”rörelse tillåten – hinder finns”*	Betydelse: *”rörelse tillåten – kontrollera växlar och hinderfrihet”*

Till mom 3

Dvärgsignal som står vid gränsen mot signalreglerat område kan vara placerad mellan en medväxels korsning och dess tungor. Signalen gäller då för båda de spår som leder in i växeln. Växelns tungor är *inte* kontrollerade i dvärgsignalen.

Dvärgsignal kan också vara placerad mitt i en korsningsväxel. När signalen visar ”stopp”, skall rörelsen stoppas före motväxeldelens tungor.

Till signalbild ”lodrätt” (fig 6b) och ”snett vänster” (fig 6c). Växlar och spårspärrar på dvärgsignalsträckan är kontrollerade och låsta. Dvärgsignalsträckan slutar vid nästa dvärgsignal, huvudsignal (dock ej om den är försedd med medgivandetavla, se till mom 27A), dvärgsignalsluttavla, stoppbock, tavla ”Gräns för växling” eller vid stationsgränsen.

Skall flera växlingssätt eller småfordon framföras efter varandra, gäller signalbild ”lodrätt” eller ”snett vänster” endast det första. Efterföljande växlingssätt (småfordon) måste avvakta tills signalen har visat ”stopp” och därefter på nytt signalbild ”lodrätt” eller ”snett vänster”, eller signalbild ”snett höger”.

Till signalbild ”lodrätt” (fig 6b). Signalsträckan är hinderfri. Obs dock att man måste räkna med att signalsträckan kan vara kort och att hinder kan finnas omedelbart bortom signalsträckans slut.

När tågväg är lagd och huvudsignal visar ”kör”, får föraren räkna med att alla växlingsdvärgsignaler längs tågvägen visar signalbild ”lodrätt”. (Skulle de oväntat visa någon annan signalbild, skall föraren snarast stanna och kontakta tkl.)

Till signalbild "snett vänster" (fig 6c). Signalbilden påbjuder särskild försiktighet, därför att fordon finns på dvärgsignalsträckan eller av annan orsak.

Till signalbild "snett höger" (fig 6d). Signalbilden innebär att man måste kontrollera området bortom signalen på samma sätt som om det inte hade varit signalreglerat. Växlar och spårspärrar är i regel lokalfrigivna.

4. Spårspärrsignaler

Spårspärrsignal kan finnas vid bl a spårspärrar och stoppbockar.

På signal som är placerad bredvid spåret innebär vågrätt svart streck att signalen gäller för det närmaste spåret på båda sidor. Annars lutar det svarta strecket ner mot det spår eller den spårgrupp som signalen gäller för.

Av spårspärrsignal finns två typer: spårspärrlykta och spårspärrskärm.

Spårspärrsignal gäller för tåg, vut, A-fordonsfärd, växling och småfordonsväxling.

Spårspärrlykta, spårspärrskärm

Betydelse: *"stopp"* Fig 7a	Betydelse: *"rörelse tillåten"* Fig 7b

Spårspärrskärm

Betydelse: *"stopp"* Fig 7c	Betydelse: *"rörelse tillåten"* Fig 7d

5. Vägkorsningssignal = ”V-signal”

V-signal finns vid vägkorsning med vägskyddsanläggning. V-signal kan dock saknas vid vägskyddsanläggning som kompletterar s k förenklad bevakning eller är avsedd för enbart gång- och cykeltrafik.

V-signal gäller för tåg, vut, A-fordonsfärd, växling och småfordonsväxling.

Fig 9a Betydelse: *”stopp”*	Fig 9b Betydelse: *”rörelse tillåten”*

6. Vägkorsningsförsignal = ”V-försignal”

V-försignal kan finnas före vägkorsning med V-signal.

På signalen kan finnas en tilläggstavla som anger att den gäller flera vägkorsningar eller bara ett visst tågspår.

V-försignal gäller för tåg, vut och A-fordonsfärd.

Fig 10a Betydelse: *”nästa V-signal visar stopp”*	Fig 10b Betydelse: *”nästa V-signal visar rörelse tillåten”*

Till mom 5, V-signal

V-signal: Kan förekomma med en ljusöppning för rött sken och en för vitt sken.

Till mom 5-6, V-signal och V-försignal

När V-försignal visar "nästa V-signal visar stopp", skall föraren redan vid orienteringstavlan (fig 54d) vidta åtgärder för att om möjligt stanna tåget före vägkorsningen, se § 69:4d.

Bakgrundsskärmen på V-försignal har i regel gul reflexkant.

*Inom ATC-områd*e gäller följande:

Vissa vägskyddsanläggningar med helbommar är ATC-övervakade (anges i linjebeskrivningen). Om V-signalen visar "stopp", lämnas ATC-målinformation "vänta stopp" på tillräckligt avstånd före vägkorsningen, och bromsning övervakas ner till den övervakningshastighet som anges med särskilt ATC-besked. Om V-signalen fortfarande visar "stopp" när tåget närmar sig, gäller § 69:4.

Med ett särskilt ATC-besked (exempel: "vänta 4H") anges övervakningshastigheten (och inte målhastigheten). Vid den s k övervakningspunkten övergår bromsövervakningen i övervakning av den indikerade takhastigheten. Övervakningspunktens läge varierar, beroende på övervakningshastighet (40–80 km/h) och på tågets bromsegenskaper.

För *tåg med sth över 140 km/h* sätts vissa vägskyddsanläggningar igång genom en tågdatasändare på tåget. Om sändaren är felaktig eller inte tillslagen, och vägskyddsanläggningen inte sätts igång i tid, kommer ATC-systemet se till att tåget bromsas ner. I vissa fall kan den normala igångsättningen (med spårledning, avsedd för långsammare tåg) då hinna verka så att övervakningen kan hävas vid en repeterande balisgrupp.

Om ATC-övervakningen tillfälligt måste slopas vid vägskyddsanläggning där sth är över 140 km/h, anordnas en tillfällig hastighetsnedsättning till högst 140 km/h.

Samma typ av ATC-övervakning används även när fällning av plattformsbommar sker med tågdatasändare, men med övervakningshastigheten 140 km/h (ATC-förbesked "vänta 14H"). Ett sådant ATC-besked innebär inga skyldigheter för föraren, utöver den hastighetsminskning som övervakas.

7. Brosignal

Brosignal finns framför rörlig bro.
Brosignal gäller för tåg, vut, A-fordonsfärd, växling och småfordonsväxling.

Fig 11a Betydelse: *”stopp”*	Fig 11b Betydelse: *”rörelse tillåten”*

Till mom 7

Brosignal försignaleras inte.

Brosignal kan ha en reservlampa som kan tändas vid fel på den ordinarie signallampan. Reservlampan visar vitt sken och är placerad på bakgrundsskärmen, omedelbart under den ordinarie ljusöppningen. När reservlampan lyser, jämställs det med att brosignalen visar ”rörelse tillåten”.

Brosignal kan förekomma med en ljusöppning för rött sken och en för vitt sken.

Föreskrifter om passage av brosignal som visar ”stopp” (eller är släckt) finns i § 10:2.

8. A-signal

A-signal gäller för resandetåg.

Fig 12a Skenet är blinkande. Betydelse: *”avgång”*	Fig 12b Betydelse: *”stopp”*

Till mom 8

I vissa A-signaler visas
– bokstaven A i en annan utformning,
– ”stopp” med flera röda blinkande lampor.

A-signal kan vara kombinerad med bromsprovssignal i samma tablåsignal.

9. Stopplykta

Stopplykta kan visa fast rött sken eller vara släckt.

Stopplykta gäller för tåg, vut, A-fordonsfärd, växling och småfordonsväxling.

Fig 12c	Fig 12d
Betydelse av rött sken: *”stopp”*	

Till mom 9

Skredvarningsstopplykta och slutpunktsstopplykta har rund bakgrundsskärm (fig 12 c). Övriga typer kan ha rund bakgrundsskärm eller ingen bakgrundsskärm (fig 12 d).

Släckt stopplykta saknar signalbetydelse. (Till skillnad från en dvärgsignal som visar ”rörelse tillåten” kan en släckt stopplykta alltså aldrig innebära starttillstånd för växling eller småfordonsväxling.)

a) Skredvarningsstopplykta. Skredvarningsstopplykta finns framför plats med skredvarningsanläggning.

Till mom 9 avd a

Skredvarningsstopplykta försignaleras i skredvarningsförsignal, se mom 9A.

Skredvarningsstopplykta är i regel försedd med en gul tavla med text ”Skredvarning” och signalens beteckning.

Inom ATC-område gäller: Vid skredvarningsförsignalen och skredvarningsstopplyktan finns balisgrupper som lämnar ATC-information ”vänta stopp” resp ”stopp” när signalen är tänd. Vid passage av skredvarningssignal i ”stopp” efter tillstånd enl § 10:2 används stoppassageknappen; övervakning sker på samma sätt som vid passage av huvudsignal i ”stopp”. Vid skredvarningsställets slut finns balisgrupp som häver övervakningen.

b) Slutpunktsstopplykta. Slutpunktsstopplykta kan finnas för att kunna utgöra tågvägs slutpunkt.

Till mom 9 avd b

Inom ATC-område gäller: Vid signalen finns balisgrupp för fiktiv huvudsignal/försignal. När "stopp" visas, lämnas ATC-informationen "stopp". När stopplyktan är släckt, lämnas i regel ATC-försignalinformation som vid repeterbaliser med 10-övervakning.

c) Stopplykta på stoppbock. Stopplykta kan finnas vid stoppbock som utgör tågvägs slutpunkt. Sådan stopplykta är alltid tänd. Den kan vara placerad på eller omedelbart bakom stoppbocken.

Till mom 9 avd c

På plats med goda belysningsförhållanden kan stopplyktan vara ersatt med en hindertavla.

d) Stopplykta som skyddar tågväg. Stopplykta kan finnas för att kunna utgöra motriktat skydd eller sidoskydd för tågväg.

e) Stopplykta, övrigt. Stopplykta kan finnas för att skydda återfjädrande växel i motväxelriktningen, vagnhallsport m m.

9A. Skredvarningsförsignal

Skredvarningsförsignal kan visa gult blinkande sken eller vara släckt.

Signalen gäller för tåg, vut och A-fordonsfärd

Fig 12e

Betydelse av gult blinkande sken: *"nästa skredvarningsstopplykta visar stopp"*.

Till mom 9A

Släckt skredvarningsförsignal saknar signalbetydelse.

Skredvarningsförsignal är i regel försedd med en gul tavla med text "Fsi skredvarning" och signalens beteckning.

Inom ATC-område, se även säok till mom 9 avd a.

10. ”Klart”-signal
Signalen kan finnas på plattform. Den kan visa gult fast sken eller vara släckt. Den används efter överenskommelse inom tågpersonalen för att bekräfta till avgångssignaleraren att trafikutbytet är avslutat.

Fig 12f	Betydelse av gult sken: *”klart”*.

11. Bromsprovssignal

Bromsprovssignal används för signalering till förare.

Fig 13a	Fig 13b	Fig 13c
Skenet är fast. Betydelse: *”bromsa”*	Skenet är fast. Betydelse: *”lossa”*	Skenet är fast. Betydelse: *”bromsprovet klart”*

Till mom 11

Bromsprovssignal kan vara kombinerad med A-signal i samma tablåsignal.

Till fig 13c. Endast vissa bromsprovssignaler kan visa denna signalbild.

12. (Reservnummer)

13. Rangersignal

Rangersignal används för signalering till förare vid växling.

Fig 15a	Fig 15b	Fig 15c
Betydelse: *”stopp”*	Skenet är fast. Betydelse: *”framåt”*	Skenet är fast. Betydelse: *”back”*

Fig 15d	Fig 15e

För att ange att hastigheten skall minskas eller ökas visas ”pil” enl fig 15d resp 15e växelvis med ”F” eller ”B”.

Betydelse: av F/ ∨ : *”framåt; minska hastigheten”*,
av B/ ∨ : *”back; minska hastigheten”*,
av F/ ∧ : *”framåt, öka hastigheten”*,
av B/ ∧ : *”back; öka hastigheten”*.

Signalredskap

14. ”Körtillstånd” med signalstav (dagsignal) **och handsignallykta** (nattsignal)

Fig 16 a

Fig 16 b

Signalstaven och lykta med grönt sken förs flera gånger upp och ned.

Betydelse: *”körtillstånd”* till tåg

Anm. En röd skärm, påminnelseskärm, skall sättas på signalstaven och handsignallyktan i vissa fall när tkl inte får ge ”körtillstånd”.

”Körtillstånd” ges av tkl till föraren på vissa stationer, se § 63:2.

Om ”körtillstånd” ges muntligt, ska tågnumret tas med, enl följande exempel: *”Tåg 4233 har körtillstånd.”*

Till mom 14

Signalen med signalstav/handsignallykta ges tills den har besvarats av föraren med ”klart” eller ”uppfattat”, eller genom att föraren ger ”klart för avgång” till avgångssignalerare.

Muntlig signal ska repeteras av föraren.

15. Signalgivarens armar (dagsignal) **och handsignallykta** (nattsignal)

Signalerna enl detta mom får ges muntligt. Muntlig signalgivning förutsätter att signalgivare och mottagare kan tala med varandra.

Utrop i *högtalare* får dock ersätta i följande fall, om signalgivare och mottagare inte lämpligen kan nå varandra på annat sätt:
– signalerna ”bromsa” och ”lossa”,
– signalen ”klart” för att meddela att bromsprovet är klart; utropet formuleras enl följande exempel: ”Föraren tåg 5630, bromsprovet är klart”,
– signalen ”klart för avgång” för att meddela att mötande tåg har kommit in; utropen formuleras enl följande exempel: ”Föraren tåg 422, tåg 6551 har kommit in i Storköping”,
– signalen ”klart för avgång” från förare till avgångssignalerare för att meddela att tåget kan sättas igång.

Till mom 15

Högtalarutrop utomhus måste ske särskilt tydligt och *skall repeteras*.

Föraren kan också genom utrop i högtalare göras uppmärksam på signal eller kallas till telefon, där muntligt besked lämnas.

Vid växling får signalerna enl mom 15 ges via ett för ändamålet avsett slutet radiosystem, s k växlingsradio. Signalgivning med annat system får ske bara efter medgivande av Trafikutövaren och enl särskild instruktion.

Nattsignal får av tågpersonal ges även med ficklampa.

a) ”Avgång”

Fig 17

Fig 18

Armen och lykta med grönt sken förs sakta i cirkel.
Betydelse: *”avgång”* till resandetåg.

Om avgångssignaleraren ger ”avgång” muntligt, ska tågnumret tas med, enl följande exempel: *”Tåg 14 avgång”* eller *”4203 avgång”*.

b) ”Klart för avgång” ”Klart för avgång” ges, förutom i de fall som särskilt anges i säo, vid behov av avgångssignalerare för att svara på sådan signal från föraren.

Fig 19
Utsträckt arm förs flera gånger uppåt och nedåt.

Fig 20
Lykta med grönt sken förs sakta flera gånger fram och åter i sidled.

Betydelse: *”klart för avgång”*.

c) ”Klart” ”Klart” används bl a för att ange att en viss uppgift är utförd eller för att fråga om det.

På station där både bromsprov och säkerhetssyning skall utföras får ”klart” inte användas som besked om att bromsprovet eller säkerhetssyningen är färdig, förrän båda har avslutats.

Armen hålls utsträckt, eller grönt sken från handsignallykta som hastigt vrids åt sidorna, så att ett blinkande sken framträder.

Anm. På ficklampa och handlykta tänds och släcks det gröna skenet flera gånger i hastig takt.

Fig 21

Betydelse: *”klart”*

d) ”Stopp”

Fig 22
Uppsträckta armar förs flera gånger fram och åter i sidled

Fig 23
Lykta med rött sken hålls stilla.
”Stillahållen stoppsignal”

Betydelse: *”stopp”*

Fig 24
Uppsträckt arm förs flera gånger fram och åter i sidled

Fig 25
Lykta med vitt eller rött sken förs flera gånger upp och ned.
”Rörlig stoppsignal”

Betydelse: *”stopp”*

Till mom 15 avd d

I regel ges nattsignalen ”stopp” med rött sken till tåg och med vitt sken till vut, A-fordonsfärd, växling och småfordonsväxling.

Beträffande olika betydelse för de olika stoppsignalerna, se § 10:1.

e) ”Sakta” När sakta visas till växling, småfordonsväxling, vut och A-fordonsfärd, innebär signalen att hastigheten skall minskas, så länge signalen visas. När signaleringen upphör, skall hastigheten hållas oförändrad, tills nästa signal ges.

Fig 26
Armen hålls uppsträckt.

Fig 27
Lykta med grönt sken hålls stilla.

Betydelse: *”sakta”*

Om hastigheten skall vara låg redan från början, ges följande signaler:

”sakta framåt” = först ”sakta” och sedan ”framåt”

”sakta back” enl nedan.

Fig 28

Ena armen hålls uppsträckt, medan den andra förs sakta flera gånger fram och åter i sidled.

Med handsignallykta visas först ”sakta” och sedan ”back”.

Betydelse: *”sakta back”*

f) ”Framåt” ”Framåt” till växling innebär att dragfordon skall *dra* fordon. Är dragfordonet ensamt eller har det fordon kopplade till båda ändar, skall dragfordonet gå åt det håll varåt dess framände är riktad.

Motorvagnssätt med fasta slutsignallyktor skall gå åt det håll varåt dess framände är riktad.

I tveksamma fall skall signalen ges muntligt.

Fig 29
Båda armarna hålls utsträckta.

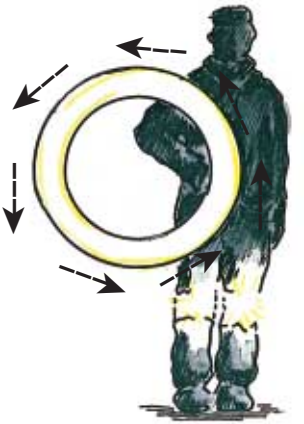


Fig 30
Lykta med vitt sken förs sakta i cirkel.

Betydelse: *”framåt”*

g) ”Back” ”Back” till växling innebär att dragfordon skall *skjuta* fordon. Är dragfordonet ensamt eller har det fordon kopplade till båda ändar, skall dragfordonet gå åt det håll varåt dess bakände är riktad.

Motorvagnssätt med fasta slutsignallyktor skall gå åt det håll varåt dess bakände är riktad.

I tveksamma fall skall signalen ges muntligt.

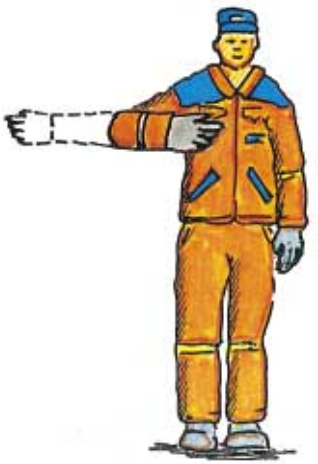


Fig 31

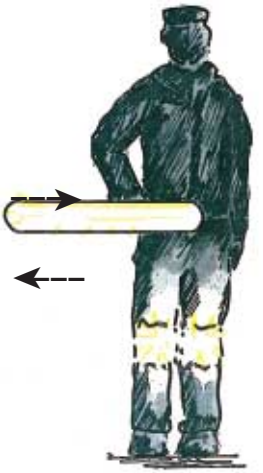


Fig 32

Armen och lykta med vitt sken förs sakta flera gånger fram och åter i sidled.
Betydelse: *”back”*

Till mom 15 avd f och g, ”framåt” och ”back”

Föreskrifterna ansluter sig till § 6, som anger hur dragfordons framände och bakände utmärks vid växling. Bortsett från motorvagnssätt med fasta slutsignallyktor är beteckningen för framänden och bakänden av betydelse i två fall: när dragfordonet är ensamt och när fordon är kopplade till dragfordonets båda ändar.

I vissa fall finns risk för att ”framåt” och ”back” kan missförstås, t ex när det finns anledning att förmoda att föraren inte vet, om fordon är kopplade till dragfordonet eller ej, eller när endast två dragfordon är hopkopplade. Då skall signalen ges muntligt med närmare angivande av riktningen.

Vad som här sägs om dragfordon gäller på motsvarande sätt för motordrivet *småfordon*.

h) ”Kopplet” ”Kopplet” innebär att buffertarna skall tryckas ihop för sammankoppling eller isärkoppling av fordon.

Fig 33

Armarna förs flera gånger mot varandra och händerna slås samman.

Omväxlande grönt och vitt sken från handsignallykta, upprepat flera gånger.

Betydelse: ”*kopplet*”

Till mom 15 avd h

”Kopplet” innebär en mindre rörelse för att trycka ihop buffertarna; signalen får inte ersätta ”sakta back” eller ”sakta framåt”.

i) ”Skjuts” ”Skjuts” innebär att dragfordonet hastigt skall skjuta fordon av vilka ett eller flera är avkopplade.

Fig 34

Fig 35

Armen och lykta med vitt sken förs hastigt snett uppåt och åter.
Betydelse: *”Skjuts”*

j) ”Lägg om växeln”

Fig 36

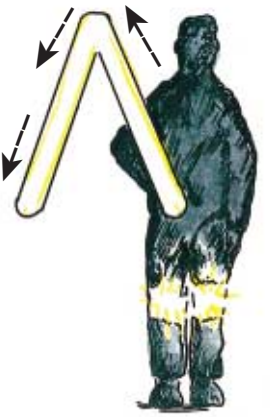


Fig 37

Armen och lykta med vitt sken förs sakta snett uppåt, sedan nedåt och hålls kvar några sekunder i slutläget. Rörelsen nedåt skall vara riktad mot den växel som avses. Signalgivaren skall stå vid växeln.
Betydelse: *”lägg om växeln”*

k) ”Bromsa”

Fig 38

Fig 39

Armen och lykta med vitt sken förs sakta i en halvcirkel utåt och uppåt, hålls sedan stilla ett ögonblick och förs därefter hastigt rätt nedåt.

Betydelse: *”bromsa”* vid provning av tryckluftbromsen

l) ”Lossa”

Fig 40

Armen hålls sträckt uppåt, medan handen svängs fram och åter i sidled.

Vitt sken från handsignallykta som hastigt vrids åt sidorna så att ett blinkande sken framträder.

Anm. På ficklampan tänds och släcks det vita skenet flera gånger i hastig takt.

Betydelse: *”lossa”* vid provning av tryckluftbromsen

16. Signalflagga, röd (dagsignal)

Utvecklad och hållen stilla
(= ”stillahållen stoppsignal”)

Fig 40b

Utvecklad och förd flera gånger
fram och åter i sidled
(= ”rörlig stoppsignal”)

Fig 40c

Betydelse: *”stopp”*

Till mom 16

Beträffande olika betydelse för de olika stoppsignalerna, se § 10:1.

16A. Signalflagga, gul-svart-rutig (dagsignal) **och handlykta med gult sken** (nattsignal)

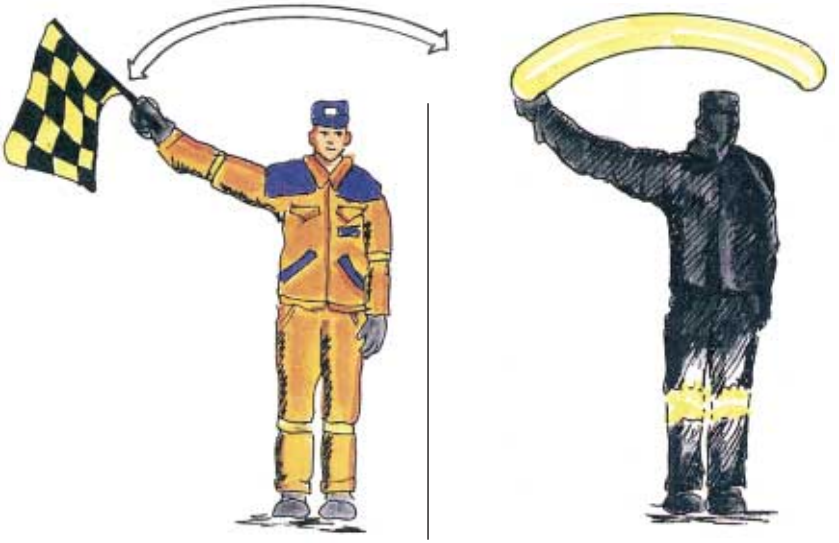


Fig 40d Fig 40e

Flaggan eller lyktan förs fram och åter över huvudet.

Betydelse: *”utrym spåret”*

Signalen ges i samband med arbete i trafikerat spår. Signalen innebär att säkerhetszonen ska utrymmas som planerats, av hänsyn till riskerna för den arbetande personalen.

17. Blinkande frontljus på dragfordon/manövervagn

Blinkande sken på främsta fordonet används av förare som stoppsignal för fordon i motsatt riktning.

Betydelse: *”stopp”*

Till mom 17

Stoppsignalen gäller för alla rörelser i motsatt riktning, på samma och bredvidliggande spår. Den används bl a när fara kan finnas på bredvidliggande spår, se § 85:2.

17A. Indikeringslampa ”klart för avgång” på dragfordon/manövervagn

Blinkande gult sken från indikeringslampa på sidan av dragfordon/manövervagn används av förare för signalering till avgångssignalerare.

Betydelse: *”klart för avgång”*

17B. Indikeringslampa ”klart” på postvagn

Blinkande blått sken från indikeringslampa på sidan av postvagn används för signalering från postpersonal.

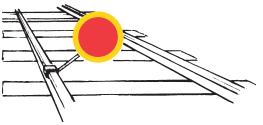
Betydelse: *”klart med posthanteringen”*

Tavlor

18. Hindertavla

Hindertavla placeras i det spår som den gäller för.

Anm. Hindertavla som fastgörs vid rälen placeras inåt spåret.



Betydelse: *”stopp”*

Fig 41

19. Huvudsignaltavla

Betydelse: *”stopp”*
Fig 42

Till mom 19

Huvudsignaltavla används när infartssignal tillfälligt saknas, se § 52:3. För växling (småfordonsväxling) gäller för passage av huvudsignaltavla samma regler som för passage av huvudljussignal i ”stopp”.

T v kan som huvudsignaltavla användas även en rund tavla, röd med gul kantrand.

20. Elspärrtavla

Fig 43a Betydelse: *”stopp”* för fordon med uppfälld strömavtagare

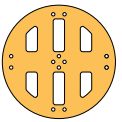


Fig 43b Betydelse: *”stopp”* för fordon med uppfälld strömavtagare, om inte besked har lämnats om att kontaktledningen är tillkopplad

Till mom 20

Vid behov sätts upp en tilläggstavla med pil, som visar vilket spår som avses. Förare på tåg eller vut är skyldig att åtlyda tavlan bara om hastigheten genom annan föreskrift är begränsad till växlingsfart eller krypfart.

Tavla enl fig 43b används vid s k uppställningsområde. Närmare föreskrifter om sådana områden finns i BVF 051. Beskedet om att kontaktledningen är tillkopplad ges av tkl eller växlingsledare.

21. Stoppförbudstavla

Stoppförbudstavla betyder att fordon inte får stannas så att uppfälld strömavtagare hamnar mellan två sådana tavlor.

Pilspetsarna pekar åt det spår som tavlan gäller för.

Till mom 21

Om fordon tvingas att stanna med uppfälld strömavtagare mellan två stoppförbudstavlor, måste strömavtagaren genast fällas ner. Annars är det risk för att kontaktledningen bränns av.

Fig. 44

Övergångsvis används i stället för stoppförbudstavla även *stoppförbudsmärkning*, målade gula fält på kontaktledningsstolparna. Stoppförbudsmärkning har samma betydelse som stoppförbudstavla

22. Hastighetstavla

Hastighetstavla anger dels början och slutet av sträcka där hastighetsnedsättning med tavlor gäller (§ 28), dels punkt där banans sth ändras (§ 68:2). Tavla kan också finnas för att upprepa beskedet för tåg från anslutande spår eller för utgångståg.

På tavla med siffror (fig 45a) anges sth i km/h.

Om tavlan bara gäller visst tågslag, tågspår e d är den försedd med tilläggstavla ’inskränkning’ (fig 45b)

Tavla med pilspets (fig 45c, 45d) anger att sth är 160 km/h eller högre (framgår bara genom ATC-besked). Pilspets nedåt (fig 45c) innebär början på sträcka med lägre sth. Pilspets uppåt (fig 45d) används i övriga fall.

Tilläggstavla ’ATC-överskridande’ under tavla med siffror (fig 45e) anger att vissa tåg (med procentuellt överskridande, se § 28:1c) får framföras med en högre hastighet, som bara framgår av ATC-besked.

Fig 45a
Hastighetstavla
med siffror

Fig 45b
Hastighetstavla med siffror och
tilläggstavla ’inskränkning’

Fig 45c
Hastighetstavla med
pilspets nedåt

Fig 45d
Hastighetstavla med
pilspets uppåt

Fig 45e
Hastighetstavla med tilläggstavla
’ATC-överskridande’

Till mom 22

Genom vissa växelförbindelser med kort avstånd mellan motriktade växelspetsar måste hastigheten vara lägre än 40 km/h genom växlarna. Sådan nedsättning markeras med hastighetstavla enl fig nedan och gäller bara genom de aktuella växlarna. Tavlan gäller inte för tåg som genom besked från huvudsignal får framföras fortare än 40 km/h.

Fig 45f

Till tilläggstavla ’ATC-överskridande’. Vilken hastighet som är sth inklusive procentuellt överskridande anges i linjebeskrivningen.

23. Vågsignaltavla

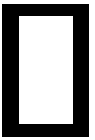
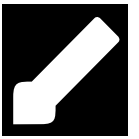
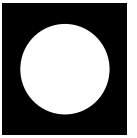
Fig 46

Betydelse: *”sakta”*

24. Växeltavla

Växeltavla anger växelläge.
Anm. Växeltavla kan utgöras av lykta, som skall vara tänd när nattsignaler används.

a) Vid *enkel växel* är signalbilderna följande:

 Fig 47a *Motväxel* i rakläge	 Fig 47b *Motväxel* i kurvläge. Pilen anger den sida om rakspåret som växeln leder till
 Fig 47c *Medväxel* i rakläge	 Fig 47d *Medväxel* i kurvläge

b) Vid *dubbel korsningsväxel* anger pilarna i följande signalbilder hur gång genom växeln är möjlig:

Fig 48a	Fig 48b	Fig 48c	Fig 48d

25. Uppehållstavla = ”U-tavla”

U-tavla anger stopplatsen för resandetåg med uppehåll för trafikutbyte. U-tavla är försedd antingen med bokstaven ”U” eller med siffror som anger tåglängd i meter.

U-tavla som är blå med vita siffror (fig 49e) anger dessutom att tåg p g a balisgruppernas placering inte bör stanna mellan den blå tavlan och nästa vita eller blå U-tavla.

Finns tavlor både med tåglängd och med ”U”, skall tåget stanna med framänden vid den tavla som motsvarar tågets längd. För tåg som är kortare eller längre gäller:

– Finns blå U-tavla med tåglängd, bör tåg som är längre än vad tavlan anger föras fram till nästa U-tavla.
– I övriga fall skall tåget stoppas före resp efter tavla med tåglängd enl förarens uppskattning.

Tavla med ”U” skall inte passeras. Finns det bara tavla med ”U”, anger denna stopplatsen, oberoende av tåglängd.

Anm. Även om U-tavla anger att stopplatsen är invid en huvudsignal, skall tåget stannas så att huvudsignalen kan iakttas.

Fig 49a (tåglängd i meter)	Fig 49c	Fig 49e (tåglängd i meter)

Till mom 25

Övergångsvis används även U-tavlor med tåglängden angiven i axlar i stället för i meter. Tåglängd i axlar anges med två siffror, medan tåglängd i meter alltid anges med tre siffror (50 m anges alltså som 050).

Övergångsvis används även blå tavla med bokstaven ”U”. Den har samma betydelse som en vit tavla med ”U”.

Syftet med en blå U-tavla är att ett tåg inte ska stanna vid en sådan punkt att det vid start kommer i konflikt med ATC-systemets ”vänta stopp”-övervakning, innan systemet blir uppdaterat.

25A. Stopplatstavla

Stopplatstavla kan finnas för att ange stopplatsen för tåg med upp till den längd i meter som anges på tavlan. Tavlan gäller inte för resandetåg med uppehåll för trafikutbyte.

Fig 49d

Till mom 25A

Stopplatstavla finns i regel bara på station, i utfartsänden strax före vägkorsning eller plattformsövergång, samt på godsbangårdar.

Övergångsvis används även följande tavelkombination med giltighet som stopplatstavla: Vit U-tavla med ”U” över gul tilläggstavla med text, exempelvis ”520 m”.

26. Slutpunktstavla = ”S-tavla”
a) S-tavla kan finnas för att ange tågvägens slutpunkt.

b) En tilläggstavla enl fig 50 b anger att det finns balisgrupp för fiktiv huvudsignal vid S-tavlan (= *S-tavla med signalbaliser*).

Fig 50a S-tavla	Fig 50b S-tavla med signalbaliser

Till mom 26 avd a

S-tavla anger dock inte tågvägs slutpunkt i följande fall:

– på bevakad station, om tkl har gett ”körtillstånd”,

– på obevakad station som inte är tågets slutstation.

Till mom 26 avd b

S-tavla med signalbaliser finns på sådan station inom ATC-område där tågvägs slutpunkt är belägen vid S-tavla före tågvägsskiljande medväxlar. Tilläggstavlan anger signalpunktens beteckning.

Finns en dvärgsignal invid S-tavlan, lämnar balisgruppen ATC-information ”kör” när dvärgsignalen visar signalbild ”lodrätt”. Finns inte dvärgsignal, lämnas ATC-information ”kör” när växlarna i utfartstågvägen ligger rätt och bortomvarande huvudsignal visar ”kör”. I övrigt lämnas ATC-information ”stopp”.

27. Dvärgsignalsluttavla

Dvärgsignalsluttavla anger slutpunkten för en signalsträcka från en dvärgsignal som visar signalbild ”lodrätt” eller ”snett vänster”. Tavlan används om signalsträckan inte slutar vid en annan dvärgsignal, vid huvudsignal, stoppbock, tavla ’Gräns för växling’ eller vid stationsgränsen mot linjen.

Fig 51a

27A. Medgivandetavla

Medgivandetavlan kan finnas på huvudljussignal. Den anger
- dels att ”stopp” från signalen inte gäller för växling, småfordonsväxling och A-fordonsfärd,
- dels att betydelsen av signalbild ”lodrätt”, ”snett vänster” eller ”snett höger”, som har erhållits från en föregående dvärgsignal, gäller *förbi* huvudljussignalen.

Fig 51b

Till mom 27A

Medgivandetavlan innebär att huvudljussignalen *inte* utgör slutpunkt för signalsträckan från en föregående dvärgsignal.

Medgivandetavlan har samma storlek som märktavlan och är i regel placerad i anslutning till denna.

27B. Tavla 'Gräns för växling'

Tavlan kan finnas för att ange växlingsgränsen enl § 37:6.

Fig 51c

28. Påstigningstavla

Påstigningstavla kan finnas för att ange att tåg med behovsuppehåll skall stanna.

Fig 52

Till mom 28

Påstigningstavlan vänds mot det ankommande tåget av resande som önskar stiga på.

29. Ogiltighetstavla

Ogiltighetstavla används på signalinrättning eller tavla som ännu inte har tagits i bruk eller som har tagits ur bruk, om förhållandet inte framgår av annan åtgärd.

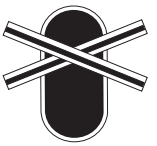


Fig 53

Till mom 29

Annan åtgärd kan vara att täcka över signalinrättningen (tavlan) eller vrida den vinkelrätt mot spåret.

Obs att ogiltighetstavla *inte* används när en huvudsignal som är i bruk är *felaktig*.

30. Orienteringstavla

Till mom 30

På äldre tavlor kan mittpartiet vara urtaget i stället för svart.

a) Orienteringstavla för trafikplats
Tavlan orienterar om *hållplats* eller *linjeplats*. Den står i regel på försignalavstånd före trafikplatsen och anger dess signatur.

Fig 54a

Orienteringstavla för trafikplats

Till mom 30 avd a

Övergångsvis förekommer tavlan även utan den undre tavlan med tplsignatur.

Även före ett hållställe kan tavlan förekomma. Tavlan kan saknas före viss hållplats, varvid uppgift om detta finns i linjeboken.

b) Orienteringstavla för huvudsignal Tavlan orienterar om *mellanblocksignal*, *linjeplatssignal* eller *infartssignal*, om denna saknar fristående försignal. Tavlan står i regel på försignalavstånd före huvudsignalen; vid avvikelse anges avståndet på tilläggstavla 'avstånd' (fig 54bb).

Om tavlan orienterar om *infartssignal*, är den försedd med tilläggstavla 'tplsignatur' (fig 54ba)

Tavlan markerar:
– (om försignalering helt saknas): att föraren skall vidta åtgärder för att stanna vid huvudsignalen, om denna inte skulle visa "kör",
– (om försignalering har lämnats i en föregående huvudsignal): att föraren skall tillämpa försignalbeskedet som om det hade lämnats från en fristående försignal, placerad på tavlans plats.

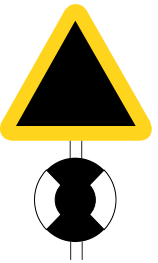
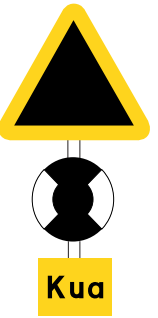
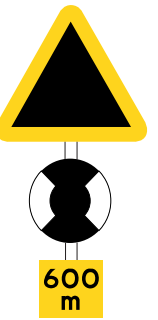
		

Fig 54b Orienteringstavla för huvudsignal	Fig 54ba Orienteringstavla för huvudsignal med tilläggstavla 'tplsignatur'	Fig 54bb Orienteringstavla för huvudsignal med tilläggstavla 'avstånd'

Till mom 30 avd b

Även före mellansignal, utfartssignal och utfartsblocksignal kan tavlan undantagsvis förekomma. I regel saknas dock tavlan före dessa signaler; därför måste föraren vid behov påbörja bromsning vid den föregående huvudsignalen om denna visar "kör" och "vänta stopp".

Till fig 54ba. Tilläggstavla 'tplsignatur' kan saknas på tavla före infartssignal på sträcka utan linjeblockering.

c) Orienteringstavla för lägre hastighet Tavlan orienterar om en följande hastighetstavla som innebär lägre sth. (Om hastigheten skall sänkas från 40 km/h eller lägre, behöver ingen orienteringstavla finnas.)

Tavla med siffror (fig 54c) anger den sth som är medgiven från hastighetstavlan.

Om tavlan bara gäller visst tågslag, tågspår e d är den försedd med tilläggstavla 'inskränkning' (fig 54ca).

Tavlan kan vara försedd med en tilläggstavla med text "Gäller ej alla spår", se § 28:2g punkt 2.

Tilläggstavla 'ATC-överskridande' under tavla med siffror (fig 54cb) anger att vissa tåg (med procentuellt överskridande, se § 28:1c) får framföras med en högre hastighet, som bara framgår av ATC-besked.

Tavla med pilspets nedåt (fig 54cd) anger att sth från den följande hastighetstavlan är 160 km/h eller högre (framgår bara genom ATC-besked).

Fig 54c
Orienteringstavla för lägre hastighet med siffror

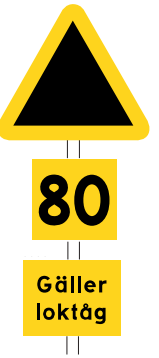


Fig 54ca
Orienteringstavla för lägre hastighet med siffror och tilläggstavla ’inskränkning’

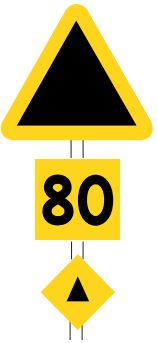


Fig 54cb
Orienteringstavla för lägre hastighet med siffror och tilläggstavla ’ATC-överskridande’

Fig 54cc
Orienteringstavla för lägre hastighet med siffor och tilläggstavla ’avstånd’

Fig 54cd
Orienteringstavla för lägre hastighet med pilspets nedåt

Tavla med siffror är i regel placerad 1000 m före hastighetstavlan. Den kan dock vara placerad

– på kortare avstånd än 1000 m, om bromsavståndet är tillräckligt, eller

– på upp till 1200 m avstånd,
varvid tilläggstavla 'avstånd' finns (fig 54cc).

Tavla med pilspets nedåt är placerad 1000–1200 m före hastighetstavlan.

Till mom 30 avd c

Till näst sista stycket. En ytterligare orienteringstavla kan finnas närmare hastighetstavlan, t ex när signalbesked krävs till tåg som kommer från en anslutande tågväg.

d) Orienteringstavla för vägskyddsanläggning Tavlan orienterar om V-försignal eller V-signal.
Tavlan markerar den punkt där förare på tåg skall kontrollera
– att V-försignal visar "nästa V-signal visar rörelse tillåten", eller
– att V-signal visar "rörelse tillåten",
och, om så inte är fallet, genast vidta åtgärder enl § 69:4d.
Om tavlan bara gäller för tåg från eller till visst spår, är den försedd med tilläggstavla 'inskränkning'.

Fig 54d
Orienteringstavla för vägskyddsanläggning

Till mom 30 avd d

Tavlan finns i regel *inte* i följande fall:

– om det finns beroende mellan vägskyddsanläggningen och en huvudsignal, så att denna inte kan visa "kör" utan att V-signalen visar "rörelse tillåten",
– om sth över vägkorsningen är högst 40 km/h,

– före vissa vägskyddsanläggningar med endast ljud- och ljussignaler mot vägen och där V-försignal saknas.

30A. Förvarningstavla

Tavlan förvarnar om en följande hastighetstavla som innebär lägre sth; hastigheten framgår av ATC-besked.

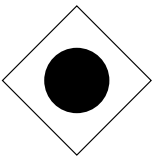
Tavlan finns endast då ATC-besked lämnas före orienteringstavlan för lägre hastighet. Förvarningstavlan är placerad minst 1300 m före hastighetstavlan.

Förvarningstavla

Fig 54e

30B. Tavlor som utmärker fiktiv försignal

a) Tavla 'försignalbaliser' Tavlan utmärker fiktiv försignal, där det lämnas ATC-försignalinformation som inte har lämnats tidigare.



Tavla 'försignalbaliser'

Fig 54f

b) Tavla 'repeterbaliser' Tavlan utmärker repeterbaliser.

Tavla 'repeterbaliser'

Fig 54g

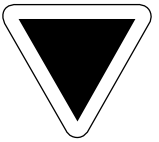
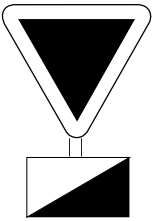
Till mom 30B avd b

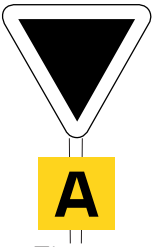
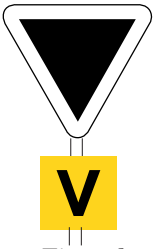
Tavlan finns i regel inte vid repeterbaliser invid plattform.

Övergångsvis används även en tavla som är blå istället för gul. Den har samma betydelse som tavla enl fig. 54g.

31. Ljudsignaltavla

Ljudsignaltavla anger att ”tåg kommer” skall ges.

 Fig 55a	 Fig 55b (Med tilläggstavla ’dagtid’)

 Fig 55c (Med tilläggstavla 'A'. Finns före vissa arbetsplatser)	 Fig 55d (Med tilläggstavla 'V'. Finns före vissa vägkorsningar utan vägskyddsanläggning)

”Tåg kommer” ges vid tavlan.

Finns tilläggstavla 'dagtid', ges ”tåg kommer” bara mellan kl 6.00 och 22.00.

Finns tilläggstavla 'A', ges ”tåg kommer” upprepade gånger tills den följande arbetsplatsen har uppnåtts eller tills föraren bedömer att en tågvarnare har uppfattat tåget.

Finns tilläggstavla 'V', ges ”tåg kommer” även vid en punkt ungefär mitt emellan tavlan och den följande vägkorsningen. Är sikten nedsatt (t ex i dimma, snöyra, kraftigt regn) ges ”tåg kommer” upprepade gånger fram till vägkorsningen.

Till mom 31

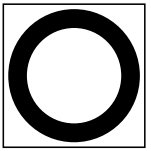
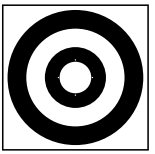
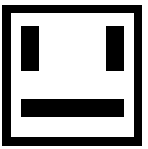
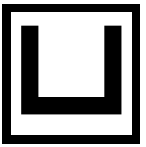
På äldre tavlor kan mittpartiet vara urtaget i stället för svart.

Ingen ordergivning sker när ljudsignaltavla sätts upp eller tas ner.

Till tilläggstavla 'A'. Med undantag för kortare uppehåll i arbetet får tavlan sitta uppe bara under tid då arbete pågår.

Till tilläggstavla 'V'. Tilläggstavlan kan vara kombinerad med tilläggstavla 'dagtid'.

32. Nedkopplings-, urkopplings- och inkopplingstavla

 Fig 56a	**a) Nedkopplingstavla, utan signallampa** Anger att drivmotorströmmen skall vara frånslagen på fordon med uppfälld strömavtagare innan tavlan passeras. (När fordonet har passerat baksidan av tavlan för motsatt körriktning, får drivmotorströmmen åter kopplas in.)
 Fig 56b	**b) Nedkopplingstavla, med signallampa** Om lampan är *släckt:* Samma betydelse som för tavla utan lampa; drivmotorströmmen får dock åter kopplas in när spänningen återkommer. Om lampan är *tänd:* Drivmotorströmmen kan vara inkopplad.
 Fig 56c	**c) Urkopplingstavla** Anger att huvudbrytaren skall vara frånslagen på fordon med uppfälld strömavtagare innan tavlan passeras.
 Fig 56d	**d) Inkopplingstavla** Anger att huvudbrytaren åter kan slås till när fordon med uppfälld strömavtagare har passerat tavlan.

Till mom 32

Till avd a och b. Nedkopplingstavla används dels vid skyddssektion (dvs kontaktledning som kan kopplas ur), dels vid s k enkel sektionspunkt.

En skyddssektion som normalt är inkopplad (spänningsförande) behöver inte vara försedd med nedkopplingstavla när den är inkopplad; tavla sätts upp när skyddssektionen tillfälligtvis kopplas ur. Sådan skyddssektion är angiven i linjeboken.

Till avd c och d. Urkopplings- och inkopplingstavla används vid tillfälligt anordnade jordade skyddssektioner. Saknas huvudbrytare, skall drivmotorströmmen vara frånkopplad mellan tavlorna.

33. (Reservnummer)

34. Märktavla med tilläggstavlor

Huvudsignal är försedd med märktavla som visar signalens beteckning. Vissa huvudsignaler är dessutom försedda med tilläggstavla till märktavlan.

Anm 1. På linjeplatssignal finns inte märktavla, utan enbart tilläggstavla.

Anm 2. Tilläggstavla 'ATC-restriktion' förekommer även på fristående försignal.

	Fig 58a	*Fyrkantig märktavla*. Finns på *infartssignal*, *mellansignal* och *utfartssignal*. Visar signalens beteckning.
	Fig 58b	*Rund märktavla*. Finns på *utfartsblocksignal* och *mellanblocksignal*. Visar signalens beteckning.
	Fig 58c	*Tilläggstavla 'försignalering'*. Kan finnas på infartssignal och mellansignal. Visar att signalen inte automatiskt går till "stopp" vid fel på försignalsken. *Betydelse:* Om signalen visar enbart signalbild "en grön", skall föraren handla som om den dessutom hade visat "vänta stopp".
	Fig 58d	*Tilläggstavla 'förreglar växel'*. Finns på linjeplatssignal samt på utfartssignal och blocksignal med linjeplatsfunktion, om signalen i körställning förreglar växel på linjen.
	Fig 58e	*Tilläggstavla 'förreglar rörlig bro'*. Finns på linjeplatssignal samt på utfartssignal och blocksignal med linjeplatsfunktion, om signalen i körställning förreglar rörlig bro på linjen.
	Fig 58f	*Tilläggstavla 'ATC-restriktion'*. Visar att föraren kan vänta sig ett restriktivt ATC-förbesked utan att signalen visar någon restriktiv signalbild. *Anm.* Tilläggstavla finns inte, om restriktiva ATC-förbesked kan vara aktuella endast för tåg med sth över 160 km/h.

Till mom 34

Dvärgsignal, slutpunktsstopplykta och vid behov annan stopplykta har märktavla som är fyrkantig och vit med svart text. (Övergångsvis kan även annat utförande förekomma.)

Repetersignal kan ha märktavla (vit, fyrkantig) med bokstaven R och beteckningen för den huvudsignal som repeteras (t ex R 2/6, R 37v, R 132).

Märktavla och tilläggstavla är i regel placerade under signalen men kan av utrymmesskäl vara placerade upptill.

A-signal, bromsprovssignal och rangersignal förses ibland med en skylt med spårnummer. En sådan skylt är dock inte att betrakta som märktavla.

Till fyrkantig märktavla (fig 58a). Övergångsvis kan fyrkantig märktavla vara röd i stället för gul, vilket dock inte har någon särskild betydelse.

Till tilläggstavla 'försignalering' (fig 58c). Tilläggstavla förekommer bara på huvudljussignal med minst fyra ljusöppningar.

Vid körning med verksam ATC behöver föraren inte beakta tilläggstavlan, eftersom ATC-informationen "vänta stopp" lämnas vid fel på försignalsken.

35. (Reservnummer)

36. Målpunktstavla

Tavlan utmärker – för tåg som framförs med ATC-besked – målpunkten för en A-bortflyttning, enl § 1A:7. Tavlan finns när målpunkten inte ligger strax före den första tågvägsskiljande motväxeln.

Fig 60

Målpunktstavla

Till § 3

Utrustning med signalredskap m m

Signalredskap m m skall finnas i *minst* följande omfattning:

På station:

1 signalstav med signalflagga
(gäller station där signal ”körtillstånd” ges av tkl),

1 signalflagga
(gäller station där signal ”körtillstånd” ej ges av tkl),

2 handsignallyktor
(för fjst och planenligt ständigt obevakad station får de förvaras på annan plats för att medföras av tkl vid inträde i tjänst),

påminnelseskärmar till signalstav och handsignallykta
(gäller station där signal ”körtillstånd” ges av tkl och utfartssignal saknas),

påminnelseskyltar (motsv) för ställare till huvudsignal och växlar
(gäller station där spärrning av signal eller växel sker med påminnelseskylt),

2 hindertavlor,

2 kontaktdon
(gäller station med hinderfrihetsspårledningar),

2 vagnförstängare
(gäller station där enl Trafikledningsfunktionens bedömning sådan kan behövas enl § 37:5b).

På dragfordonet i tåg och vut:

2 handsignallyktor,

2 hindertavlor,

1 kontaktdon i varje förarhytt (gäller även manövervagn), i enhyttslok dock 2.

Hos tsm vid A-fordonsfärd och A-arbete:

1 handsignallykta, när nattsignaler används,

1 signalflagga, när dagsignal används,

2 kontaktdon
(gäller på sträcka med linjeblockering och på station med hinderfrihetsspårledningar),

2 hindertavlor
(gäller tsm vid A-arbete).

Hos särskild tsm vid vut, vägvakt och vakt vid rörlig bro:

1 handsignallykta, när nattsignaler används,

1 signalflagga, när dagsignaler används.

§ 4. Ljudsignaler

Till mom 1–11

Ljudsignalerna ges med tyfon eller vissla.

▬ innebär ett långt ljud, ca 3 s, och ● ett kort ljud, ca 1/2 s.

1. ”Tåg kommer”,

▬, ges:

a) vid ljudsignaltavla, enl § 3:31,

b) när tåg befinner sig vid orienteringstavla för vägskyddsanläggning, om signal från V-försignal eller V-signal inte kan ses; härvid ges ”tåg kommer” upprepade gånger,

c) för att varna personer i spåret eller i farlig närhet, eller när vägfordon närmar sig vägkorsning utan att synas stanna,

d) när tåg på dubbelspår närmar sig annat tåg, som av slutsignalerna att döma framförs i samma riktning på det andra spåret och som verkar ha stannat,

e) för att underrätta personal när en rörelse, som måste upphöra p g a att kontaktledningen blev spänningslös, åter kan fortsätta.

Till mom 1

Till avd c. När personer behöver varnas vid igångsättning eller vid låg hastighet, får föraren efter egen bedömning inskränka ljudsignalen till ett kort ljud.

2. ”Beredd”,

● ● ●, ges:

a) när infartssignal eller mellansignal visar ”stopp” och det i linjebeskrivningen särskilt är angivet att ”beredd” skall ges. (Om inte annat anges skall tåget ha stannat vid signalen innan ”beredd” ges.)

”Beredd” innebär i detta fall att föraren är beredd på hinder, när tåget förs vidare in på stationen.

b) som svar på stillahållen stoppsignal från tkl under tågets infart.

Till mom 2

Till avd a. "Beredd" vid huvudsignal i "stopp" används i regel bara på station vid sträcka utan linjeblockering där signaltelefon saknas, för att möjliggöra tillämpning av vissa delar av § 73 och § 74.

Trafikledningsfunktionen kan bestämma att "beredd" tillfälligt skall användas vid någon viss infartssignal/mellansignal. I så fall ges order (S10).

Efter "beredd" vid infartssignalen (mellansignalen) skall föraren vara beredd på

– hinder i tågvägen, om föraren tidigare har fått order (S10) (se § 73:1b),

– hinder på tågvägens skyddssträcka (se § 73:2b),

– hinder för avgången (bl a aktuellt för genomfartståg eller tåg med behovsuppehåll när utfartssignal saknas, se § 74:2b punkt 2).

Efter "beredd" är sth 30 km/h, se § 68:4d.

Till avd b. Förekommer vid tillämpning av § 74:1 och § 74:2b punkt 3.

3. "Har mötande tåg kommit in",

● ●, ges när förare på tåg begär besked från tkl om mötande tåg har kommit in.

4. "Fara",

● ● ● ● ● ● (upprepade korta), ges:

a) när nödbromsning behövs,

b) när ett tåg som skall göra uppehåll på lokalbevakad station inte har kunnat stanna med främsta delen senast vid tågvägens slutpunkt,

c) när hjälp behövs p g a missöde.

5. "Uppfattat",

●, ges, förutom i de fall som särskilt anges i säo/säok:

a) för att besvara signal som inte kan eller skall åtlydas genast (ifall "kontaktledningen spänningslös" inte skall ges enl mom 9),

b) som svar på signal "körtillstånd", när tåg får passera station.
Anm. När nattsignaler används kan signalen besvaras genom att blinka med helljuset två gånger.

6. ”Lägg om växeln”,

● ▬ , ges när växel begärs omlagd.

7. ”Samtal önskas”,

▬ ▬, ges när tåg på grund av någon oregelmässighet har stannat och föraren vill tillkalla avgångssignaleraren för samtal.

8. ”Undersök bromsarna”,

▬ ▬ ▬, ges när förare vill tillkalla personal för undersökning av bromsarna.

9. ”Kontaktledningen spänningslös”,

▬ ● ●, ges:

a) för att besvara signal, som inte kan åtlydas genast, därför att kontaktledningen har blivit spänningslös,

b) för att underrätta personal att rörelse måste upphöra, därför att kontaktledningen har blivit spänningslös.

10. ”Minska hastigheten”,

▬ ● ▬ , ges för att underrätta förare på koppellok eller pålok att hastigheten skall minskas.

Anm. Underrättelsen kan i stället lämnas genom signal med ena armen sträckt uppåt.

11. ”Öka hastigheten”,

▬ ●, ges:

a) för att underrätta förare på koppellok eller pålok att hastigheten skall ökas.

Anm. Underrättelsen kan i stället lämnas genom signal med ena armen sträckt utåt.

b) för att underrätta förare på pålok att tåget skall sättas igång.

12. Signaler med enklangsklocka eller summer

Med s k enklangsklocka eller summer som finns i vissa motorvagnar kan följande signaler ges:

a) Av föraren till avgångssignaleraren

● *”klart för avgång”* (endast till tbfh)
● ● *”samtal önskas”*
● ● ● *”kontrollera dörrarna”*

b) Av avgångssignaleraren till föraren

● *”stäng dörrarna”*
● ● Om tåget står stilla: *”avgång”*
Anm. Innebär i förekommande fall även att dörrarna ska stängas.
● ● Om tåget är i rörelse: ”ej uppehåll vid nästa tpl”
● ● ● ”upphåll vid nästa tpl”
● ● ● ● ● ● (upprepade korta) ”stopp”

§ 5. Signaler på tåg

a) Framåt

På det främsta fordonet i tåg visas *frontsignal*:

1) Vita fasta sken i form av en triangel (fig 1).

2) Två vita fasta sken i vågrät linje enl fig 1 i § 6.

Till avd a. I första hand används frontsignal i form av triangel. Vid fel på strålkastare får tåget föras vidare till en plats där skadan kan repareras, så länge minst en strålkastare visar vitt sken.

b) Bakåt

På det sista fordonet i tåg visas *slutsignal*:

1) Fasta slutsignallyktor:

Rött sken, fast eller blinkande, från en lykta eller från två vågrätt placerade lyktor (fig 3).

2) Flyttbara slutsignaler:

Två gula och röda slutsignallyktor eller slutsignalskärmar, eller en av vardera, uppsatta i bakre delen av fordonet (fig 2).

För att gälla som nattsignal skall
– slutsignallykta vara tänd med rött fast eller blinkande sken bakåt,
– slutsignalskärm vara reflekterande.

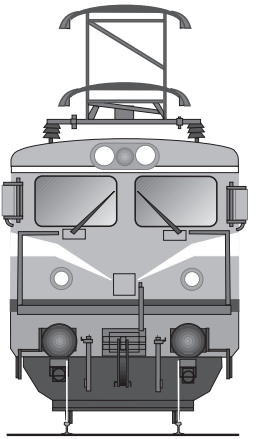
Till avd b, punkt 2. Flyttbara slutsignaler får inte finnas uppsatta och fasta slutsignallyktor får inte vara tända på annat fordon än det sista. (På verksamt dragfordon får dock fast slutsignallykta finnas tänd mot närmaste fordon.)

Det vita sken som visas framåt från flyttbar slutsignallykta och från vissa fasta slutsignallyktor saknar signalbetydelse.

I första hand placeras slutsignalerna på gaveln. På fordon med sidoplacerade hållare sätts slutsignalerna upp i den på vardera sidan bakersta hållaren.

Indelningen i gula och röda fält på slutsignallyktor och slutsignalskärmar kan variera.

fig 1



Det övre skenet kan i stället visas från en centralt placerad lykta.

Fig 2

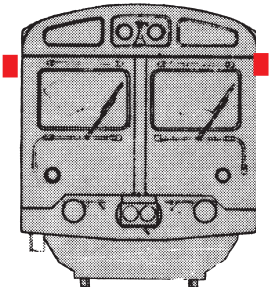


Fig 3

§ 6. Signaler på dragfordon och motordrivna småfordon vid växling och småfordonsväxling

1. Växling

Vid växling skall följande signaler visas på dragfordon:

a) På verksamt dragfordon utom motorvagnssätt med fasta slutsignallyktor
Som dag- och nattsignal visas
– på dragfordonets *framände*: två vita, fasta sken i vågrät linje (fig 1) eller vita fasta sken enl fig 1 i § 5,
– på dragfordonets *bakände*: rött fast sken, jämte vitt fast sken enl fig 2 eller enbart rött sken.

b) På motorvagnssätt med fasta slutsignallyktor
Som dag- och nattsignal visas
– på dragfordonets *framände*: två vita, fasta sken i vågrät linje (fig 1) eller vita fasta sken enl fig 1 i § 5,
– på dragfordonets *bakände*: tända slutsignallyktor enl fig 3 i § 5.

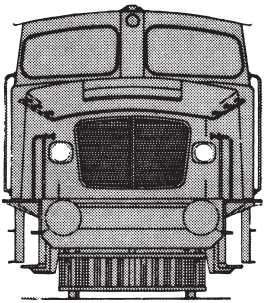


Fig 1

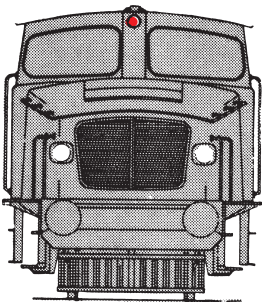


Fig 2
Saknas övre lykta för rött sken, får detta i stället visas från någon av de undre lyktorna.

2. Småfordonsväxling

Vid småfordonsväxling gäller för motordrivet småfordon samma bestämmelser som för dragfordon.

Anm. På småfordonets framände behöver dock bara visas ett vitt fast sken.

Till mom 1 och 2

Dessa signaler behövs av två skäl: dels för att signalgivare skall veta, om han i vissa situationer skall ge "framåt" eller "back", dels för att i mörker varna personer.

§ 7. Signaler på vagnuttagning och A-fordonsfärd

1. Vut och A-fordonsfärd

Vid vut och A-fordonsfärd visas följande signaler på fordonssättet:

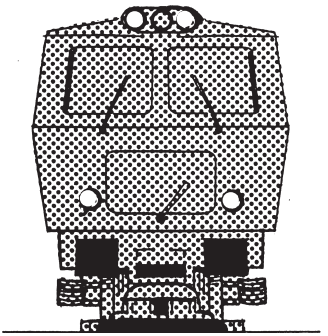
a) Dagsignal

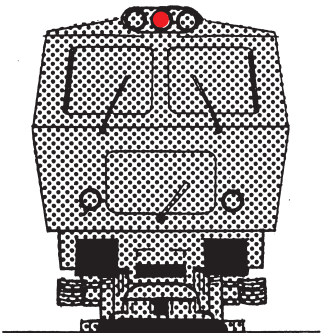
1) *Framåt*:
om främsta fordonet har strålkastare: vitt fast sken, om möjligt frontsignal som på tåg enl § 5,

annars: ingen signal.

2) *Bakåt* :
– ingen signal, eller
– rött fast sken, eller
– slutsignal som på tåg enl § 5.

Vut för transport skall ha slutsignal som på tåg enl § 5.





b) Nattsignal

1) *Framåt* :
Vitt fast sken, om möjligt frontsignal som på tåg enl § 5.

2) *Bakåt* :
– rött fast sken, eller
– slutsignal som på tåg enl § 5.

Vut för transport skall ha slutsignal som på tåg enl § 5.

Anm. Vissa fordon och småfordon är försedda med bromsljus. Vid bromsning blinkar det röda ljuset eller lyser det med kraftigt sken.

§ 8. Tillsyn av signalmedel m m

1. Ansvar

Den som skall använda ett signalredskap är ansvarig för att detta finns till hands och är i fullgott skick.

2. Felanmälan

Den som upptäcker fel på signalinrättning eller tavla skall rapportera felet till lättast anträffbara tkl; förare dessutom i förarrapporten.

§ 9. Tydlig signalgivning

1. Allmänt

Signal skall ges tydligt

Till mom 1

Tydlig signalgivning till förare fordrar bl a att signal ges, tills föraren börjar lyda signalen eller besvarar denna.

2. Signalgivares placering
Signalgivare skall placera sig så, att det klart framgår vem signalen gäller.

Till mom 2

Signalgivarens placering är särskilt viktig, när flera förarbemannade fordon finns nära varandra.

3. Oavsiktlig signalering

Signalredskap får inte placeras eller bäras så, att signal ges oavsiktligt. Färgat sken får visas i handsignallykta bara när signal skall ges med detta sken.

4. Nattsignal

Nattsignal skall användas när dagsignal inte kan ses tydligt.

Till mom 4

Nattsignal skall användas inte bara i mörker, skymning och dagning utan även i dimma, snöyra och kraftigt regn.

§ 10. Signals åtlydnad

Anm. I linjeboken och säpl kan anges att ställverksvakt övertar det som enl denna paragraf åligger tkl.

1 ”Stopp” signaleras, allmänt

Signaleras ”stopp” och är särskilt förfaringssätt inte föreskrivet i säo, gäller följande:

a) Rörelse ska stanna snarast möjligt, om ”stopp” signaleras
– från A-signal,
– från rangersignal,
– med blinkande frontljus på dragfordon eller manövervagn,
– med arm(ar),
– med rörlig stoppsignal med signalflagga eller handsignallykta,
– med enklangsklocka eller summer.

b) Rörelse får fortsätta fram till signaleringsstället om ”stopp” signalernas på annat sätt än enl avd a. Måste stoppsignalen passeras, ska föraren på tåg, tsm vid vut och A-fordonsfärd (föraren/småfordonsföraren när tsm inte finns på främsta fordonet), växlingsledare och småfordonsförare

– *på tågspår och på de sidospår på bevakad station som omfattas av säpl:* göra anmälan till tkl. Utan medgivande av tkl får signalen inte passeras.
– *på övriga sidospår:* undersöka om stoppsignalen kan passeras utan risk. Är så fallet, får signalen passeras.

Växlingsledare resp tsm ska vidarebefordra medgivandet till föraren/ småfordonsföraren

2 Brosignal eller skredvarningsstopplykta visar ”stopp”

a) Visas ”stopp”, ska föraren (tsm, småfordonsföraren, växlingsledaren) anmäla detta till lättast anträffbara tkl. Tkl ska ombesörja att bron besiktigas resp sträckan avsynas genom Spårinnehavarens försorg. Medgivande att passera signalen får lämnas först sedan Spårinnehavaren har lämnat tillstånd. Utan medgivande får signalen inte passeras.

Anmälan till tkl behövs inte vid signal på linjen, om medgivande att passera har lämnats på order (S10) på närmast föregående bevakade station.

b) För vissa rörliga broar kan dock följande förfaringssätt få användas (anges i TLF, beslut av Trafikledningsfunktionen och Spårinnehavaren i samråd):

Tkl ska uppmana föraren (småfordonsföraren) på varje berört tåg (vut, A-fordonsfärd) att
– kontrollera att rälsändarna i båda ändar av bron intar rätt läge i höjdled och sidled,
– kontrollera att kontaktledningen verkar vara intakt,
– därefter bekräfta kontrollerna för tkl.

Tkl får sedan lämna medgivande att passera brosignalen trots att Spårinnehavaren ännu inte har besiktigat bron.

För svängbro får detta förfaringssätt dock bara användas under den tid av året då bron inte öppnas för båttrafik och bara om tkl är övertygad om att bron inte har varit frigiven för öppning sedan föregående tåg (vut, A-fordonsfärd) passerade bron.

3 Dvärgsignal visar ”stopp”

3.1 För tåg, vut eller A-fordonsfärd

För växlingsdvärgsignal i ”stopp” gäller:

Ett medgivande enl § 70 till tåg, vut eller A-fordonsfärd att passera huvudljussignal i ”stopp” innebär också medgivande att passera ”stopp” i en växlingsdvärgsignal som är placerad invid huvudljussignalen.

För att passera andra växlingsdvärgsignaler i ”stopp” måste föraren av tkl få ett särskilt medgivande för dvärgsignalerna. Det får avse alla

växlingsdvärgsignaler längs tågvägen och ska innehålla uppgift om hur många signaler det gäller och formuleras enl följande exempel: *”Två växlingsdvärgsignaler får passeras i stopp”.*

Utan medgivande får signalen inte passeras.

Anm 1. För vidarebefordran av medgivande till förare/småfordonsförare vid vut/A-fordonsfärd gäller motsvarande bestämmelser som i § 70.

Anm 2. För huvuddvärgsignal gäller § 70.

3.2 För växling eller småfordonsväxling

Måste ”stopp” i växlingsdvärgsignal eller huvuddvärgsignal passeras av växling eller småfordonsväxling, ska växlingsledaren (småfordonsföraren) inhämta medgivande från tkl eller ställverksvakt.

Medgivande får lämnas för bara en dvärgsignal åt gången. Det formuleras enl följande exempel: *”Växling får passera dvärgsignal 35”*

Växlingsledaren ska vidarebefordra medgivandet till föraren och signalgivare.

Utan medgivande får signalen inte passeras.

Anm. För dvärgsignal som enbart reglerar rörelse på sidospår som inte omfattas av säpl gäller i stället: I lokal instruktion kan anges vilken funktion som lämnar medgivande. Finns ingen sådan instruktion, får signalen passeras utan medgivande sedan växlingsledaren (småfordonsföraren) har undersökt om signalen kan passeras utan risk.

3.3 Bestämmelser för tkl och ställverksvakt

Medgivande för passage av dvärgsignal i ”stopp” får lämnas bara om det bortom signalen (före nästa huvudsignal, dvärgsignal eller stopplykta) inte finns någon motväxel som skulle kunna leda in rörelsen på spår, där det finns risk att ett tåg framgår.

4 Slutpunktsstopplykta eller stopplykta som skyddar tågväg visar ”stopp”

Bestämmelserna för dvärgsignal enl art 3 gäller på motsvarande sätt för slutpunktsstopplykta och stopplykta som skyddar tågväg.

Utan medgivande får signalen inte passeras.

Anm. Till tåg, vut eller A-fordonsfärd kan medgivande enl art 3.1 kombineras med medgivande för stopplykta enl följande exempel: *”Två växlingsdvärgsignaler och en stopplykta får passeras i stopp”*.

5 Annan signal än stoppsignal

Misstänker den som ska lyda annan signal än stoppsignal att detta skulle medföra fara, ska han underrätta signalgivaren och avvakta dennes besked.

§ 11. Underrättelse om ändring av signalmedel m m

1. Allmänt

När signalmedel etc som nämns i denna paragraf skall tas i eller ur bruk, flyttas eller ändras, skall personal med tjänstgöring som förare på tåg och avgångssignalerare underrättas.

Spårinnehavaren skall – om möjligt tio dagar i förväg – mot kvitto underrätta Trafikledningsfunktionen om tidpunkten för ändringen. Om ändringen skall anslås på ordertavla (eller delges på annat sätt, se säok till mom 2), underrättar Trafikledningsfunktionen berörda Trafikutövare och anger den tidpunkt då underrättelse enl B i mom 2 senast skall vara anslagen (delgiven). Trafikutövaren skall lämna kvitto och, om underrättelsen inte kan anslås (delges) i tid, ange den tidpunkt då underrättelsen anslås (delges). Behövs ordergivning på S11, skall Trafikledningsfunktionen underrätta tkl för berörda ordergivnings- och kontrollstationer.

Till mom 1

När en ny signalsäkerhetsanläggning tas i bruk och denna omfattar flera av de signalmedel som nämns i tabellen i mom 2, behöver föraren bara underrättas om att anläggningen tas i bruk. En förutsättning är dock att föraren i förväg får del av en beskrivning av anläggningen.

2. Underrättelse skall lämnas enl följande tabell:

Signalmedel etc	Taget i bruk eller ur bruk	Flyttat eller ändrat
Huvudsignal	A	B
Fristående försignal	B	B
Repetersignal	B [2)]	–
Slutpunktsstopplykta	A	B
S-tavla	B	B [4)]
Tågvägs slutpunkt vid stoppbock	B	B [4)]
Vägskyddsanläggning	C	–
U-tavla, stopplatstavla	C [6)]	C [6)]
Skredvarningsstopplykta	C	C
Brosignal	C	–
Nedkopplings-, urkopplings-, inkopplingstavla	B [5)]	B
A-signal	C, D	C, D
”Klart”-signal	D	D

A: Förare på tåg ges order (S11) från den tidpunkt då signalmedlet har tagits i bruk (ur bruk) tills linjebeskrivningen har ändrats. Påverkar ändringen inte linjebeskrivningen, lämnas i stället underrättelse enl B.

B: Förare av tåg delges underrättelsen på det sätt som Trafikutövaren har bestämt. Kan detta inte göras minst sex dygn i förväg, skall förare på tåg dessutom ges order (S11) från ändringen tills underrättelsen har varit delgiven i sex dygn för berörd förarpersonal.

C: Förare av tåg delges underrättelsen på det sätt som Trafikutövaren har bestämt.

D: Tågpersonalen delges underrättelsen på det sätt som Trafikutövaren har bestämt.

2) Ej vid ibruktagning av ytterligare signal på spår där repetersignal redan finns.

4) Enl C, om tågvägen genom ändringen blir längre.

5) Ej om platsen där nedkopplingstavla tillfälligt sätts upp är angiven i linjebeskrivningen.

6) Avser förändring som innebär att tåg skall stanna väsentligt tidigare.

Till mom 2

Om ett signalmedel flyttas endast obetydligt, behöver inte order ges. Med *ändring* av huvudsignal menas t ex utbyte av en huvudljussignal mot en huvuddvärgsignal. Ändrade eller nytillkomna signalbilder (hastighetsbesked) föranleder inte ordergivning. Motsvarande gäller för försignal.

Till punkt B, C och D. För Banverket gäller: Lokal chef beslutar om hur underrättelsen lämnas. Det kan t ex ske via personligt postfack eller genom anslag på ordertavla.

§ 12. Manuell kortslutning av spårledning

Spårledning för en blocksträcka eller ett tågspår på en station kortsluts, om de båda rälerna ledande förbinds med varandra. För manuell kortslutning av rälerna finns kontaktdon, som anbringas på båda rälerna.

För att säkerställa manuell kortslutning skall rälerna förbindas med varandra på *två* ställen. Vid tillämpning av § 27:1 och § 85:2 får dock rälerna förbindas med varandra på endast ett ställe.

Till § 12

Kortslutning av spårledningen på en blocksträcka medför att de blocksignaler som gäller för infart på blocksträckan visar ”stopp”. Kortsluts spårledningen för ett tågspår på station, kan körsignal inte visas till detta spår.

Tågfordon och K-fordon kortsluter spårledningarna och håller därigenom automatiskt de huvudsignaler till ”stopp”, som gäller för infart på blocksträckan eller tågspåret ifråga. Även om A-fordon är oisolerade påverkar de inte med säkerhet spårledningarna, varför säo i vissa fall kräver manuell kortslutning med kontaktdon.

Om automatisk vägskyddsanläggning påverkas vid den manuella kortslutningen, skall vid behov åtgärder vidtas enl säo § 26:5. Kontaktdon skall finnas tillgängliga i den utsträckning som framgår av säok till § 3.

§ 13–18. (Reservnummer)

§ 19. Ordergivning till förare och tsm

När i denna paragraf anges ”tsm”, avses även signaltsm och htsm.

1. Allmänt

1.1 Inledning

Ordergivning från tl/tkl till förare/tsm sker:
1) för att fastställa att en anordning ska äga rum (S1, S1a, S2, S4, S5, S15) eller att ett tåg ska ställas in (S5),
2) för att meddela förare på tåg eller tsm/förare vid vut om förändring av vissa förhållanden (S7, S8, S9, S10, S11, S14).

Anm 1. Närmare bestämmelser om ordergivningen finns i de olika paragraferna i säo.
Anm 2. Trafikutövaren avgör i vilken utsträckning som föraren ska underrätta avgångssignaleraren om erhållna order.

1.2 Olika sätt att ge order

När säo föreskriver att order ska ges, kan detta ske på något av följande sätt.

a) Order från körordersystemet
För order som enl säo ges med S4, S5, S10 eller S11. Order som ersätter S10 och S11 kan vara
– *tågorder* (omfattar de order som gäller ett visst tåg, har viss begränsad giltighetstid),
– *sträckorder* (omfattar order som gäller ett eller flera tåg på en viss sträcka),
– *delgivningsorder* (omfattar en viss order).

Anm 1. Varje order i körordersystemet har ett eget *säkerhetsordernummer (= snr)*.
Anm 2. Tågorder ges inte till vut.

b) Skriftlig order på S-blankett
1) Med S-blankett som överlämnas till mottagaren.
2) Genom att S16 skrivs ned av föraren (eller tsm för vut) på diktamen av tkl.

S16 får användas som ersättning för följande S-blanketter: S1 (endast för vut), S1a, S4, S5, S8, S9, S10 och S11.

Ordergivning med S16 får användas:
– av fjtkl, till tåg eller vut som finns på fjbsträckan,
– av ltkl, till tåg eller vut som står stilla omedelbart utanför eller på den egna stationen,
– av ltkl, när order måste ges till tsm och förare för vut som befinner sig vid linjeplats eller obevakad station.

3) Genom att S1/S2 skrivs ned av tsm vid samtal med tkl i samband med direktplanering av vut, A-fordonsfärd, A-arbete, E-arbete, L-arbete eller S-arbete.
4) Genom att S1/S2 skrivs ned av tsm på diktamen av tkl (i undantagsfall, när tsm inte har delgetts en förplanerad S1/S2).

c) Muntlig order av tkl personligen till förare på tåg eller tsm/förare vid vut

Som ersättning för S-blankett (dock ej S8 eller S9), om tåget/vut står stilla omedelbart utanför eller på den tpl, där ordern ska tillämpas

Anm. Muntlig order ska ges direkt eller med dubbelriktad talförbindelse; den får alltså inte ges i högtalare. När tkl inte kan komma i direkt kontakt med ordermottagaren, får muntlig order från tkl förmedlas av annan person. Denne ska tydligt ange för ordermottagaren vem som har gett ordern.

2. Order från körordersystemet

2.1 Tågorder till förare av tåg

Föraren ska i möjlig utsträckning ta ut tågorder för egen sträcka.

Anm 1 Uttag bör för varje tåg ske så sent som möjligt, med hänsyn tagen till tjänstgöringen i övrigt.

Kan förare inte själv ta ut tågorder, ska han anmäla det till tkl för den station varifrån giltig tågorder saknas.

Anm 2 Körordersystemet kan producera S4 och S5 i samband med att tågorder tas ut, S4 och S5 skrivs då ut före tågordern.

Riskerar tågorderns giltighetstid att gå ut och kan föraren inte själv ta ut ny tågorder, ska han hos lämplig tkl begära att få en ny tågorder.

2.2 Krav på innehav av tågorder

a) Huvudregel

Tåg får avgå från bevakad station bara om föraren innehar tågorder, vars giltighetstid inte har gått ut.

b) Undantag från huvudregeln

Tkl kan med order (S11) medge att tåget får gå på en viss sträcka utan att föraren har giltig tågorder. Medgivandet kan gälla tills vidare eller vara tidsbegränsat. Ordern innebär att tkl ansvarar för att föraren får de order som gäller för tåget.

2.3 Ordergivning med hjälp av sträckorder eller ogiltig tågorder

Om tkl genom samtal med föraren på ett tåg konstaterar att föraren har en sträckorder, eller en tågorder vars giltighetstid har gått ut, och sträckordern/tågordern innehåller order (snr) som fortfarande ska gälla, gäller följande.

Tkl kan, i stället för att ge order på annat sätt, ange med order (S11) vilka snr som ska gälla för tåget.

Anm. När en tågorder tas ut, förekommer det att körordersystemet också producerar en sträckorder för en sträcka dit tåget eventuellt kan komma att omledas med samma nummer. När tåget når omledningssträckan, kan innehållet i sträckordern ha ändrats och dess innehåll måste därför göras giltigt för föraren, med order (S11).

2.4 Sträckorder och delgivningsorder i stället för S-blankett

Order till förare av tåg samt till förare och tsm vid vut kan ges direkt av tkl med sträckorder eller delgivningsorder.
I dessa fall kvitteras enl bestämmelserna för S-blankett enl art 3.3.

2.5 Dygnsorder (undantag från art 2.1–2.3)

För vissa tåg och sträckor används inte tågorder. I stället ska föraren medföra en för varje kalenderdygn upprättad särskild sträckorder, benämnd *dygnsorder*. Närmare bestämmelser anges i TLF och linjeboken.

2.6 S4 och S5

Om S4 eller S5 ges via körordersystemet, skrivs S4/S5 ut före tågordern.

Anm. Samma gäller när planenlig tdt ges via körordersystemet.

2.7 Ej kvittering

Tågorder, dygnsorder samt S4/S5 som ges via körordersystemet kvitteras inte av föraren. Föraren är skyldig att genast kontrollera att all text är läslig och att han har fått alla sidor.

3. Order på S-blankett, annan än S16

3.1 Allmänt

Namn på tpl i ordertexten på S-blankett som ska ges till tåg eller vut ska vara utskrivet, om förkortning inte är medgiven enl blanketten.

Med order på S-blankett jämställs tryckt eller på annat sätt mångfaldigad order med samma formulering och uppställning som på S-blanketten. (Överflödig text behöver inte tas med.) Om utskrift från skrivare används som S-blankett, ska den förses med en tydlig ring runt ”S4”, ”S5” etc.

En bl S10 eller S11 används bara för en order. Den får dock användas för flera order, om alla orderna har samma uppgifter i avd 1 (sträcka/tpl, km, spår etc).

3.2 Delgivning

3.2.1 S1/S2/S15

För delgivning av S1/S2/S15, se art 4.4 i paragrafen för resp anordning.

Om en S1/S2 måste ges genom att den skrivs ned av tsm på diktamen av tkl, gäller bestämmelserna för ordergivning med S16 (art 4.2) i tillämpliga delar.

Tsm för vut eller A-fordonsfärd svarar för att föraren resp småfordonsföraren får del av innehållet i S1.

3.2.2 Andra order

I regel skrivs ordern ut av tkl, undertecknas av tkl personligen och ges till ordermottagaren av tkl eller annan person.

Om en av tkl utskriven order inte utan svårighet kan ges till ordermottagaren, kan något av följande tillvägagångssätt användas:

– Ordern sänds per fjärrskrift eller telefax till ordermottagaren.
– Ordern sänds per fjärrskrift eller telefax till en orderförmedlare, eller ordern dikteras för en orderförmedlare som skriver ner den på S-blankett. Orderförmedlaren undertecknar ordern jämte tkl namn, innan den ges till ordermottagaren.

3.3 Kvittering:

”S4/S5 som delges förare genom Körordersystemet kvitteras ej.”

3.3.1 Allmänt

Sedan ordermottagaren har kontrollerat att ordern gäller hans tåg/anordning och att han förstår ordern, ska han lämna kvitto till tkl.

3.3.2 Hur kvitto lämnas

Kvitto tecknas i regel på tkl eller orderförmedlarens exemplar. Kvitto kan även tecknas i en kvitteringsbok, där ordern eller ett sammandrag av ordern har skrivits eller klistrats in. I kvittot ska då dag och i förekommande fall tågnummer anges.

Har ordermottagaren fått ordern direkt per telefax eller fjärrskrift, lämnas kvitto genom att han muntligen till tkl bekräftar att han har tagit emot ordern och kortfattat uppger vad ordern gäller. Tkl skriver ner ordermottagarens namn på sitt exemplar.

Om ordern överlämnas av en annan person än tkl, ska orderförmedlaren snarast underrätta tkl om att ordern har kvitterats. Härvid uppges kortfattat vilken order som avses.

3.3.3 Motläsning av S1/S2/S15

Den motläsning av S1/S2/S15 som är föreskriven i art 4.6.1 i paragrafen för resp anordning motsvarar kvittering. Om S1/S2 ges direkt av tkl, kvitteras enl art 3.3.2.

4. Order med S16

4.1 Medförande

S16 ska medföras av förare på tåg samt av förare och tsm på vut.

4.2 Tillvägagångssätt

a) Allmänt

Ordergivning med S16 sker på följande sätt:

1) Tkl skriver ner ordern och talar därefter om för föraren/tsm att order ska ges på S16 samt huruvida framsidan eller baksidan ska användas.
2) Föraren/tsm bekräftar för tkl att han är beredd att ta emot ordern.

Anm. Föraren/tsm avgör själv om ordern kan tas emot medan tåget/vut är i rörelse. Vid behov måste hastigheten minskas. Vid körning utan verksam ATC eller inom område utan ATC ska hastigheten minskas till högst *40 km/h*. Om föraren bedömer att tåget/vut måste stannas, talar han om det för tkl och stannar vid lämpligt ställe, i första hand vid en huvudsignal.

3) Tkl dikterar för föraren/tsm de avsnitt på S16 som ska fyllas i.
4) Föraren/tsm fyller i S16, repeterar innehållet i ordern och uppger sitt namn.
5) Tkl bekräftar med ”rätt uppfattat”, sitt namn och tidpunkten för bekräftelsen; detta antecknas på S16 av tkl och föraren/tsm.

En bl S16 används bara för en order. Den får dock användas för fler order, om alla orderna dels finns antingen på framsidan eller på baksidan, dels i förekommande fall har samma uppgifter i avd 1 (sträcka/tpl, km, spår etc).

Även om enl säo order till vut ska ges både till förare och tsm, dikteras S16 bara för föraren eller tsm. Denne svarar sedan för att den andre muntligt underrättas om ordern.

b) Ordergivning med S16 baksida (S4/S5)

Närmare bestämmelser om vilka delar av S4 som måste finnas med vid ordergivning på S16 finns i § 38:1.3.2 och § 38:1.4.1d.

4.3 Hantering efter användning

Sedan ordern har tillämpats, ska föraren/tsm lämna in eller förvara den ifyllda S16 enl Trafikutövarens bestämmelser.

5. Överlämning vid personalbyte

a) Vid personalbyte på tåg eller vid annan anordning ska den avlöste överlämna order till den tillträdande. Finns inga order att överlämna, ska detta meddelas den tillträdande.

Anm. Överlämnade order får kvitteras i en anteckningsbok, där en förteckning över orderna har gjorts, t ex ”Tre S9, två S10 mottagna”.

b) Sker avlösning av förare på tåg utan att den avlöste och den tillträdande träffas, ska den avlöste anmäla till tkl om det finns order som rör den tillträdande. Den tillträdande ska hos tkl kontrollera om det finns order till tåget.

Tkl ska se till att den tillträdande får order och anteckna på samma sätt som vid ordergivning på egen station.

6. Allmänt om ordergivning

6.1 Behov av order (S10, S11)

Om inte annat särskilt anges i säo, anmäls behov av ordergivning på S10 och S11 till tl. Denne underrättar tkl för berörda kontrollstationer och ordergivningsstationer. Tkl ska kvittera underrättelsen.

Anm. Om det är uppenbart att enstaka order inte hinner nå mottagaren via körordersystemet, behöver tl inte underrättas

6.2 Ansvar för tkl för kontrollstation

Tkl för kontrollstation ansvarar för att order har getts innan tåget/vut

avgår från stationen eller, för order som gäller på stationen, innan ordern ska tillämpas.

För S10 eller S11 som är inmatad i körordersystemet gäller dock ansvaret bara
– om delgivningsorder eller telegram från tl anger att ett tåg måste orderges manuellt, eller
– om tkl underrättas om att tågorder inte finns uttagen får tåget, eller
– om tåget är omlett med samma nummer enl § 80, eller
– om tåget framförs enl förenklad S4 (§ 38:1.3.2), eller
– vid ordergivning till vut.

6.3 Var order ges

Tkl för ordergivningsstation (= tkl O) svarar om inte annat sägs för ordergivning av sådan order som inte kan ges med tågorder från körordersystemet. Vid behov ges ordern efter uppmaning av tkl O på station före eller efter O.

Anm. För S4/S5 kan tl i ordern föreskriva vilken station som ska vara ordergivande station.

Order som innebär en restriktion för tåget/vut ges om möjligt före kontrollstationen.

6.4 Ytterligare bestämmelser

Närmare bestämmelser för tkl och tl finns i TF 919.

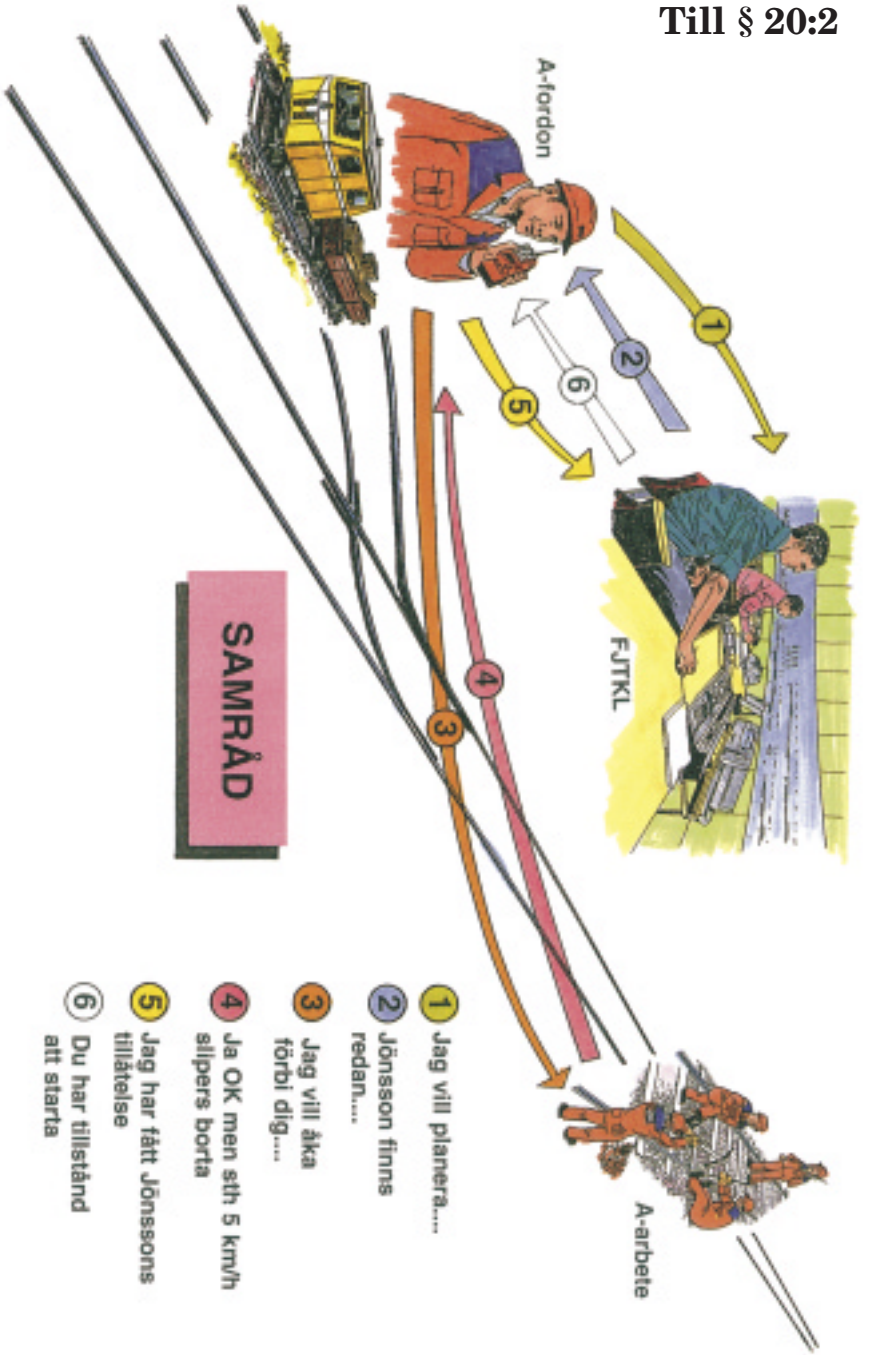
§ 20. Samråd vid samtidiga anordningar

1. Allmänt

Samråd innebär att
– tsm för A-arbete,
– tsm för E-arbete,
– tsm för L-arbete,
– tsm för A-fordonsfärd och
– tsm för vut
samråder om villkoren för att flera anordningar samtidigt ska kunna äga rum på samma sträcka

eller (på bevakad station) att
– tsm för E-arbete och
– växlingsledare
samråder om villkoren för växling inom ett E-arbetsområde.

Till § 20:2


A-arbete
FJTKL
A-fordon
SAMRÅD
1 Jag vill planera....
2 Jönsson finns redan....
3 Jag vill åka förbi dig....
4 Ja OK men sth 5 km/h slipers borta
5 Jag har fått Jönssons tillåtelse
6 Du har tillstånd att starta

Anm 1. § 20 beskriver hur samråd ska ske. Samråd krävs inte mellan alla anordningar. I bestämmelserna i §§ 29, 30, 31, 32, 36, 37 och bil. 7 framgår det när samråd ska ske.
Anm 2. Inom ett A-arbetsområde på bevakad station får rörelser med fordon eller småfordon bara ske enl instruktioner av tsm för A-arbetet. Samråd enl § 20 sker inte.

2. Genomförande av samråd

I samband med avstämningen av planeringen för en ny anordning ska tkl
1) underrätta tsm om vilka anordningar som redan finns på sträckan (inom området),
2) uppmana tsm att kontakta de andra tsm för samråd.

Tsm för en anordning som redan finns på sträckan (inom området) ska avgöra
1) om den nya anordningen kan genomföras med hänsyn till pågående eller beviljade arbeten,
2) underrätta om förändringar i spåranläggningen eller om arbete som medför hinder för fordonsrörelser eller reducerad hastighet.

Tsm för den nya anordningen ska bekräfta för tkl att samråd (som innebär att den nya anordningen kan genomföras) har skett. Om den nya anordningen inte kan genomföras ska tsm meddela tkl det.

Anm. Vad som i art 2 sägs om tsm gäller även växlingsledare.

3. Anteckningar

Vid anordningar på linjen eller obevakad station ska tsm anteckna samrådet i anteckningsbok eller på S1/S2:
1) namn på den man samrått med,
2) typ av anordning,
3) driftradionummer (eller annat kommunikationsmedel).

Tsm för den nya anordningen ska dessutom anteckna uppgift om:
4) begränsningar i framkomlighet, reducerad hastighet eller annan försiktighet p g a arbete, om inte uppgiften ska tillämpas omedelbart.

§ 21. Samtal och meddelanden

Samtal, allmänt

1. Genomförande

Samtal i säkerhetstjänst skall vara kortfattade och entydiga. De begrepp och uttryck som finns i säo skall användas.

Var och en måste medverka till att inga missförstånd uppstår. Vid tveksamhet är man skyldig att fråga.

Till mom 1

Måste ett muntligt meddelande förmedlas, måste det klargöras för mottagaren vem som är den ursprunglige avsändaren.

Till första stycket. Man bör i förväg tänka igenom vad man skall säga och vid behov anteckna viktiga punkter. Besvärliga namn och uttryck skall bokstaveras.

Till andra stycket. Talar man med någon som kan antas vara dåligt insatt i situationen, måste man särskilt kontrollera att han har förstått.

2. Benämning

a) Tåg skall benämnas med sitt nummer.

Fyrsiffriga och femsiffriga tåg- och vutnummer uttalas i två resp tre ord, genom att numret bakifrån delas upp i tiotalsgrupper. Grupperna 00–09 uttalas i ett ord : 'nollnoll, nollett, ...nollnio'.

Till mom 2 avd a

Grupperna 40–49 och 70–79 måste uttalas extra tydligt för att säkert skiljas åt.

Exempel:

1015	'tåg tio femton'	23152	'tåg två trettiett femtitvå'
2403	'tåg tjugofyra nolltre'	40360	'tåg fyra nolltre sexti'
7086	'tåg sjutti åttisex'	50083	'tåg fem nollnoll åttitre'
9312	'tåg nittitre tolv'	72344	'vut sju tjugotre förtifyra'

b) Färder och arbeten etc. Vut, A-fordonsfärd, A-arbete, C-arbete, E-arbete, L-arbete, S-arbete, linjedisp och stationsdisp benämns och identifieras enligt följande

anordning	identifieras genom och benämns med
vut	vutnummer eller 'vut' + tsm namn + ev driftradio- eller mobiltelefonnummer
A-fordonsfärd	'A-fordon' + tsm namn + ev driftradio- eller telefonnummer
A-arbete	'A-arbete' + A-arbetssträcka eller station + tsm namn + ev driftradio- eller mobiltelefonnummer
C-arbete	'C-arbete' + C-arbetssträcka + tsm namn + driftradio- eller mobiltelefonnummer
E-arbete	'E-arbete' + E-arbetsområde + tsm namn + ev driftradio- eller mobiltelefonnummer
L-arbete	'L-arbete' + L-arbetssträcka + tsm namn + ev driftradio- eller mobiltelefonnummer
S-arbete	'S-arbete' + station + signaltsm namn + ev driftradio- eller mobiltelefonnummer
linjedisposition	'linjedisp' + linjedispsträcka + htsm namn + driftradio- eller mobiltelefonnummer
stationsdisposition	'stationsdisp' + station + htsm namn + driftradio- eller mobiltelefonnummer

Telefon- och radiosamtal

3. Inledning

Samtal inleds med att parterna anger sin funktion i säkerhetstjänst.

Till mom 3

Exempel: 'föraren tåg 4236', Hansson, tsm A-arbetet Björksta–Eriksholm, driftradio 421'.

För ltkl (tklbiträde), fjtkl och ställverksvakt gäller vid svar i telefon etc:

– ltkl (tklbiträde) svarar med 'tågx ... (stationens namn)',

– fjtkl svarar med 'fjärren ... (fjbcentralens namn)',

– ställverksvakt svarar med 'ställverket ... (ställverkets namn)'.

Om någon svarar i telefon eller radio avsedd för ltkl (tklbiträde) eller fjtkl, men själv inte tjänstgör i dessa funktioner, måste han genast klargöra

detta för den uppringande.

Den uppringande måste förvissa sig om att han har kommit rätt. Den som blir uppringd måste förvissa sig om vem som ringer.

4. Vid signal i stopp

Positionen för ett tåg (vut, A-fordonsfärd) vid en huvudsignal (dvärgsignal) i ”stopp” anges genom att uppge signalens beteckning. I övriga fall måste sträcka eller tpl samt på dubbelspår ’uppspår’ eller ’nedspår’ anges.

Till mom 4

Används en telefon vid en annan signal än den där tåget (fordonssättet) finns, måste detta tydligt framhållas.

5. Personidentifikation

Namn skall uppges av den som lämnar ett meddelande med betydelse för säkerheten, och även i de fall som särskilt anges i säo/säok. (Detta krävs dock inte vid samtal inom samma station, om de samtalandes funktion och person är kända.)

Tkl/tl får uppge signatur i stället för namn, se säok.

Till mom 5

Signatur i stället för namn används av tkl i samband med meddelande som skall antecknas på S1/S2/S15 i den utsträckning som anges på blanketten, annars normalt endast vid kontakter tkl/tl sinsemellan.

Om namn (signatur) inte uppges när så skall ske, är mottagaren skyldig att fråga efter namnet (signaturen).

Kan det inte undvikas att ett meddelande måste förmedlas, skall namn uppges både på den ursprunglige avsändaren och den förmedlande.

6. Repetition

Meddelande som skall skrivas ned skall repeteras av mottagaren. Även viktigare delar av andra samtal med betydelse för säkerheten skall vid behov repeteras. Repetitionen skall bekräftas av avsändaren.

Till mom 6

Avsändaren kan också begära repetition av ett meddelande om tveksamhet har uppstått. Repetition skall begäras, om man kan misstänka att mottagaren hade förväntat sig ett annat besked än det lämnade.

7. Hjälputtryck

Vid radiosamtal används hjälputtryck, se säok. Den som med radion ringer upp en telefon skall vid behov tala om att samtalet sker via radio.

Till mom 7

Följande hjälputtryck skall användas, när radiosystemet endast medger att man talar en åt gången; gäller bl a drift- och trafikradio:

Uttryck	Betydelse
’Kom’	Uppmaning att tala, avslutar varje sändningsavsnitt.
’Vänta’	Uppmaning att vänta, utan att förbindelsen bryts.
’Återkommer’	Nytt anrop kommer att ske.
’Uppfattat’	Mottagaren har förstått, ingen repetition behövs.
’Repetera’	Hela meddelandet skall repeteras.
’Repetera tid’ etc	Begärd del av meddelandet skall repeteras.
’Fel’	Meddelandet har inte uppfattats korrekt.
’Rätt’ eller ’Rätt uppfattat’	Bekräftelse att meddelandet har uppfattats riktigt.
’Slut kom’	Ena motparten vill avsluta samtalet
’Klart slut’	Motparten har inget att tillägga, samtalet är avslutat och förbindelsen bryts.

Det är särskilt viktigt att radiosamtal görs korta och tydliga och att ovidkommande prat undviks. Om radioförbindelsen är allvarligt störd får man inte acceptera meddelanden med betydelse för säkerheten.

8. Meddelande, tkl/tl

Order, telegram och meddelanden per telefon mellan tl och tkl eller mellan olika tkl antecknas direkt, i första hand på S-blankett eller annan fastställd blankett, i tklbok eller tambok.

Order, telegram och meddelanden kan sändas med fjärrskrift.

Utfärdarens funktion och namn skall anges både vid telefonsamtal och på fjärrskriftsmeddelande. För tam m m tillåts vissa förenklingar gentemot mom 3, 5 och 6, se säok.

Till mom 8

Till första stycket. Order och telegram från tl med fastställd ordalydelse enl säo/säok skrivs ned på telegramblankett, om S-blankett för ändamålet saknas.

Fjtkl och tl får anteckna direkt på grafiskt upplägg, enl särskilda anvisningar av Trafikledningsfunktionen.

Till tredje stycket. Vid telefonsamtal uppger både den som ringer ut och den som tar emot meddelandet sin signatur. För fjärrskriftsmeddelande lämnas ingen motsvarande bekräftelse.

Till sista stycket. Den som utväxlar tam lämnar endast sin egen signatur. Mottagaren uppger sin signatur som bekräftelse på att han har uppfattat. Tam behöver inte repeteras. Motsvarande gäller även för hinderanmälan och anmälan "fri genomfart" etc.

Används särskild tamtelefonlinje, behöver den uppringande inte ange funktion (station), när stationen framgår av klart- (då-klart-), ut- eller in-anmälan.

§ 22. Innehav av klocka, linjebok, tdtbok m m

1. Allmänt

a) All personal i säkerhetstjänst skall inneha eller ha lätt tillgång till klocka som visar rätt tid.

b) Linjebok, tdtbok, tågordning och grafisk tdt skall vid tjänstgöring finnas tillgänglig hos den personal i säkerhetstjänst som framgår av följande sammanställning:

Linjebok	
– personligt ex:	förare av tåg
– personligt ex el expeditionsex [1]:	förare och tsm vid vut, småfordonsförare och tsm vid A-fordonsfärd, tsm vid A-arbete, C-arbete, E-arbete och L-arbete, signaltsm
– expeditionsex:	tkl, tl
Tdtbok	
– personligt ex:	förare av tåg förare och tsm vid vut som finns i tdtboken [2]
– expeditionsex:	tkl för ordergivningsstation, tl
Tågordning för station	
– expeditionsex:	tkl för stationen [3]
Grafisk tdt	
– expeditionsex:	fjtkl, tl

1) Enl Trafikutövarens resp Spårinnehavarens bedömning.
2) Förare och tsm vid vut får i stället använda sig av ett av Trafikutövaren framställt utdrag ur tdtboken.
3) Efter beslut av Trafikledningsfunktionen får grafisk tdt användas, istället för tågordning, för station som inte gränsar till sträcka utan fjb.

2. Kvittering

Linjebok och tdtbok och ändringstryck till dessa skall sändas från utgivare minst tio dagar före första giltighetsdagen. Trafikutövare, Spårinnehavaren och Trafikledningsfunktionen skall genast kvittera försändelsen.

När nytryck av tågordning för station tas emot av Trafikledningsfunktionen skall försändelsen genast kvitteras.

Till mom 2

Utgivaren av linjebok och tdtbok skall sju dagar före första giltighetsdagen för ny utgåva eller ändringstryck kontrollera att kvitto har kommit från alla berörda.

Berörda tjänsteställen och berörd personal skall tilldelas nya utgåvor och ändringstryck före första giltighetsdagen.

§ 23. (Reservnummer)

§ 24. Växel på linjen. Rörlig bro

1. Växel på linjen

För växel i tågspår vid linjeplats (utom skyddsväxel vid rörlig bro) och för växel eller spårspärr som skyddar tågspåret vid linjeplats gäller:

Omläggning får ske
- under A-arbete, eller
- vid vut eller A-fordonsfärd när fordonssättet finns vid växeln, eller
- när tåg gör uppehåll där.

Till mom 1

På sträcka utan linjeblockering låses växel vid linjeplats genom K16-lås; K16-nyckeln hanteras enl § 47:5. Växeln blir förreglad antingen i linjeplatssignaler eller i utfartssignalerna på närmaste station, varvid det även krävs frigivning av växeln från stationen. I några fall saknas dock förregling i huvudsignal.

På sträcka med linjeblockering blir växel vid linjeplats förreglad i omgivande blocksignaler. Växeln kan friges från en manöverlåda vid linjeplatsen, när

– linjen är fri från den station, varifrån blockriktningen är vänd, och blocksträckan är fri, eller

– fordon påverkar en kort spårledning och en rälskontakt i tågspåret vid linjeplatsen.

2. Rörlig bro

För manövrering av rörlig bro med skyddsväxlar gäller särskild instruktion.

Till mom 2

Rörlig bro kontrolleras i brosignaler. I tågspår förreglas den dessutom i omgivande huvudsignaler.

§ 25. Säkerhet för trafikerat spår vid arbetsplats

1. Tunga arbetsredskap

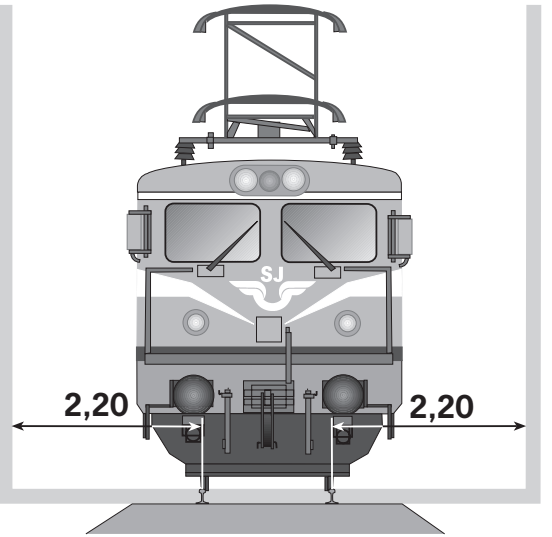
I denna paragraf avses med tunga arbetsredskap även vägfordon, grävmaskiner, entreprenadmaskiner, kranar och annan maskinell utrustning som kan förflyttas eller användas för transporter.

2. Säkerhetszon för trafikerat spår

Längs varje spår ska det finnas ett fritt utrymme för att säkerställa säkerheten för trafik på spåret.

I samband med arbeten tillämpas en säkerhetszon som sträcker sig 2,20 m ut från närmaste räl.

Säkerhetszon



Med hänsyn bl a till aktuell arbetsmetod, utförandet av upplag, förråd etc kan Spårinnehavaren besluta att säkerhetszonen ska utökas.

Om det är svårt att bedöma var gränsen för säkerhetszonen går ska den tydligt utmärkas t ex med flaggspel.

Anm. Bestämmelserna i art 3-5 gäller inte för normala arbeten t ex godshantering med resgodstruck som sker på plattformar eller andra permanenta ytor avpassade för detta - även om arbetet sker inom säkerhetszonen.

Istället gäller föreskrifter om skyddsavstånd och skyddsanordningar etc som utges av Spårinnehavaren.

3. Uppställning av entreprenadmaskiner, parkering av vägfordon, materialupplag m m

Uppställning av entreprenadmaskiner eller parkering av vägfordon etc får endast ske utanför säkerhetszonen.

Anm. Bestämmelser om upplag av material, tillfälliga förråd m m inom spårområde finns i föreskriften om ”Fritt utrymme utmed banan” (BVF 511.1). För elektrifierat spår gäller särskilda bestämmelser för upplag (BVF 050).

4. Arbete med tunga arbetsredskap

Arbete inom säkerhetszonen med tunga arbetsredskap ska genomföras som A-arbete.

Arbetet ska genomföras som A-arbete även om tunga arbetsredskap bara kortvarigt behöver föras in i säkerhetszonen.

Vid arbete med kran eller annan lyftanordning som innebär lyft över spår ska A-arbete anordnas.

I övriga fall ska arbete planeras och genomföras så att tunga arbetsredskap inte med någon del eller i något ögonblick kommer att föras in i säkerhetszonen.

Arbetsledningen ansvarar för att föraren på maskinen eller fordonet instrueras om vilka förhållanden som råder på arbetsplatsen.

Den som manövrerar fordon, maskin (föraren) eller hanterar tung arbetsutrustning ska själv, eller med en medhjälpare, kunna kontrollera att gränsen för säkerhetsszonen inte överskrids i något ögonblick.

Anm 1. Vid arbete med gräv- eller lastmaskin, kran etc intill Banverkets högspänningsanläggning (bl a kontaktledning) gäller dessutom särskilda föreskrifter (BVF 052).
Anm 2. Spårgående maskiner kan i arbetande läge finnas inom säkerhetszonen. För dessa maskiner gäller särskilda bestämmelser beträffande spärranordningar etc (utges av Spårinnehavaren).
Anm 3. För arbete med bärbara maskiner och lätt arbetsutrustning som väger mindre än 120 kg (lätta arbetsredskap) gäller § 31, § 34 och Spårinnehavarens bestämmelser.

5. Transporter över spår, plankorsningar

Behöver tunga arbetsredskap passera spåret utanför plankorsning ska A-arbete anordnas.

I övriga fall får trafikerat spår endast passeras vid plankorsning, permanent anordnad eller för ändamålet tillfälligt anlagd, enl Spårinnehavarens bestämmelser.

Anm 1. Bestämmelser om plankorsningar finns i BVH 701.

Anm 2. Även om plankorsningar passeras i samband med arbete gäller samma bestämmelser som för vägtrafik i övrigt. T ex betyder rött sken i vägskyddsanläggning stopp även för maskin eller kran som ska passera korsningen under arbete. Vid obevakad korsning får denna inte passeras när tåg närmar sig.

För vissa korsningar finns det särskilda bestämmelser för hur korsningen får passeras.

§ 26. Skydd vid vägkorsning

1. Allmänt

Föreskrifter om kryssmärken, vägskyddsanläggning och vakt vid vägkorsning (plankorsning) finns i Vägmärkesförordningen (SFS 1978:1001).

Vägkorsning skall normalt vara öppen för vägtrafik. När vägkorsning spärras, skall det tillses att minsta möjliga uppehåll uppstår för vägtrafiken.

Till mom 1

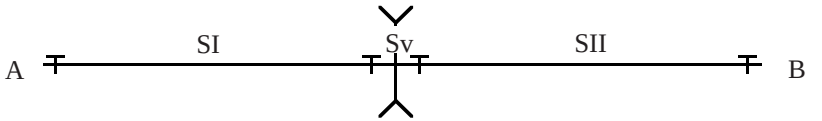
En vägskyddsanläggning kan utgöras av en helbomsanläggning, halvbomsanläggning, ljus- och ljudsignalanläggning, ljussignalanläggning eller ljudsignalanläggning.

En icke-automatisk vägskyddsanläggning manövreras vid tågrörelse genom tkl eller ställverksvakts försorg (på bevakad station) eller av vägvakt (på linjen och obevakad station). (Efter medgivande av Trafikledningsfunktionen kan manövrering av bommar dock ske genom förares försorg, varvid uppgift skall finnas i tdt eller order på S11 ges, i det fall en huvudsignal inte är beroende av vägskyddsanläggningen.)

Vägskyddsanläggning skall sättas igång för tåg i så god tid att "rörelse tillåten" visas i V-signalen innan tåget når orienteringstavlan för vägskyddsanläggningen. Undantag:

– om vägkorsningen är belägen bortom huvudsignal eller tågvägs slutpunkt, för tåg som skall stanna där,
– för tåg med fast uppehåll på station, om vägkorsningen är belägen minst 20 m bortom stopplatsen; Trafikledningsfunktionen kan dock föreskriva annat i säpl,
– om vägskyddsanläggning skall manövreras av föraren.

En automatisk vägskyddsanläggning på linjen fungerar i princip enl följande:



Anläggningen har *igångsättningsspårledningar* för båda riktningarna, SI resp SII. Över vägkorsningen finns en kort s k *vägspårledning,* Sv.

Med anläggningen i *viloläge* är vägtrafiken inte spärrad. Ett tåg från A påverkar SI och anläggningen övergår då i *varningsläge* och spärrar vägtrafiken. När tåget sedan lämnar SI och Sv och påverkar SII, övergår anläggningen i *avkopplat läge* och upphör med att spärra vägtrafiken. När tåget lämnar SII mot B, går anläggningen tillbaka till viloläget.

Anm 1. Om vägskyddsanläggningen kvarstår i avkopplat läge (t ex om ett spårledningsfel uppstår på SII när tåget passerar), uppkommer risker. Anläggningen fungerar då inte, om nästa tåg kommer från B. Därför finns det en teknisk kontroll, som i regel innebär att närmaste blocksignal eller annan närbelägen huvudsignal inte kan visa "kör" om det avkopplade läget kvarstår. Där den kontrollen saknas, finns V-försignal eller funktionen *återinkoppling på tid.* Den innebär, att anläggningen automatiskt övergår i varningsläge, om den har stått i avkopplat läge några minuter.

Anm 2. SI eller SII utgörs ibland av flera intilliggande spårledningar.

Anm 3. Om enbart Sv påverkas, när anläggningen är i viloläge, övergår den inte i varningsläge, utan kvarstår i viloläge. Sv påverkar i regel inte heller andra, intilliggande anläggningar, om de är i viloläge när Sv påverkas.

Anm 4. Vid flera spår, där samtidiga rörelser är möjliga (t ex dubbelspår), fungerar viloläge, varningsläge och avkopplat läge oberoende av varandra för resp spår. Vägtrafiken är spärrad när anläggningen är i varningsläge för något av spåren.

2. (Reserv)

Vägskyddsanläggning fungerar inte

3. Allmänt

a) En vägskyddsanläggning kan vara ur funktion på två sätt:

1) Vägtrafiken spärras, trots att inga tågfordon eller småfordon närmar sig,
2) Vägtrafiken spärras *inte*, när tågfordon eller småfordon närmar sig.

Orsaken kan vara ett fel eller arbete i anläggningen eller, när det gäller punkt 1), en felaktigt påverkad spårledning enl mom 5.

Till mom 3 avd a

Om endast ett mindre fel har uppstått i vägskyddsanläggningen, t ex om enstaka lykta har slocknat, erfordras inte ordergivning och vägvakt enl avd b–e, om vägskyddsanläggningen trots felet bedöms säkert kunna stoppa vägtrafiken.

Ett arbete, som innebär ingrepp i vägskyddsanläggningen och som påverkar anläggningens funktion, betraktas som säkerhetsarbete i signalanläggning enl § 29A. Om arbetet är S-arbete, sker ordergivning (S10) på samma sätt som vid fel.

b) Den som upptäcker fel enl avd a, skall snarast anmäla det, för vägkorsning
– *på bevakad station:* till tkl,
– *på linjen och obevakad station:* till tkl för en av stationssträckans gränsstationer; på fjbsträcka till fjtkl.

c) När tkl har fått anmälan om att en vägskyddsanläggning är eller kommer att vara ur funktion, skall han genast ombesörja att förare på berörda tåg (förare och tsm på vut) ges order (S10).

Till mom 3, avd c

Tkl för berörda kontrollstationer skall genast underrättas. Order ges till tåg (vut) på alla spår i båda riktningar och oavsett om felet hör till den ena eller andra typen (enl avd a). I orderna anges om bevakning vid vägkorsningen är ordnad eller inte. Ordern får grundas på de uppgifter som vägvakten har lämnat enl avd e, eller – vid A-arbete m m på bredvidliggande spår – på den anmälan som Spårinnehavaren, tsm, småfordonsförare eller vägvakt har lämnat enl mom 5b.

d) Tkl skall snarast anmäla fel på vägskyddsanläggning till Spårinnehavaren. Denne skall se till att en vägvakt snarast kallas ut till vägkorsningen. Vägvakten skall tjänstgöra
– tills felet är avhjälpt, vid fel enl avd a punkt 1,
– åtminstone när tåg skall passera, vid fel enl avd a punkt 2.

Till mom 3, avd d

För vissa vägkorsningar kan Spårinnehavaren besluta att flera vägvakter skall tjänstgöra. Spårinnehavaren avgör vilken av vägvakterna som skall svara för kontakterna med tkl enl avd e.

Vägvakt skall bära varningsväst för att styrka sin behörighet.

Om A-arbete anordnas vid vägkorsningen, får FK-låda (se mom 5a) användas för att koppla från anläggningen. Om A-arbete anordnas och vissa andra villkor är uppfyllda enl mom 5 b, kan vägvakten ersättas av åtgärder som anges där.

e) Vägvakten skall meddela tkl när han är eller beräknas vara på plats vid vägkorsningen. (Vid ett i förväg känt fel enl avd a punkt 2 skall tjänstgöringen börja senast 10 min innan tåg kan passera vägkorsningen.)

Tkl skall i förekommande fall underrätta vägvakten, om det finns tåg som inte kan nås för ordergivning. Om möjligt skall tkl hålla vägvakten löpande underrättad om de tåg (vut, A-fordonsfärder), som skall passera vägkorsningen.

f) Vägvakten skall stoppa vägtrafiken, när tågfordon eller småfordon närmar sig vägkorsningen, och annars släppa fram vägtrafiken. Följande signaler ges mot vägtrafiken:
– Utsträckt arm med röd flagga eller lykta med rött sken = *”stopp”*. (Ges om inte ljussignaler, ljudsignaler och bommar stoppar vägtrafiken på normalt sätt.)
– Vinkande tecken i färdriktningen = *”vägen är fri – kör fram”*. (Ges till ett vägfordon i taget för att upphäva stoppsignal med ljus- eller ljudsignal.)

Dessutom gäller:
- Bommar skall frikopplas och lyftas för hand, men om möjligt fällas, när tågfordon eller småfordon närmar sig.
- Signaleringen i ljudsignal skall stoppas, men om möjligt kopplas in, när tågfordon eller småfordon närmar sig.
- Ljussignal mot vägen skall om möjligt visa rött sken när tågfordon eller småfordon närmar sig.

Har tkl meddelat att det på väg mot korsningen finns tåg som inte kan nås för ordergivning, får bommar inte lyftas och vägtrafik inte släppas över, förrän tåget har passerat vägkorsningen.

Vägvakten skall om möjligt sätta upp en skylt med ”Signalen ur bruk” på kryssmärkesstolpe i vägens alla riktningar. (Skylten får *inte* finnas uppsatt utan att vägvakt finns vid vägkorsningen.)

Till mom 3, avd f

Visar V-signal ”rörelse tillåten” för något spår, måste vägvakten vara helt övertygad om att inte något fordon (småfordon) närmar sig på det spåret, innan vägtrafik släpps fram.

Innan vägtrafik släpps fram över ett spår, där tågrörelse kan förekomma, måste vägvakten vara extra försiktig. Vägvakten har rätt att efter egen bedömning hindra vägtrafik från att passera över vägkorsningen, t ex vid försämrad sikt p g a dimma.

Spårinnehavaren kan för vägkorsning med särskilt besvärliga siktförhållanden föreskriva, att vakten skall kontrollera tågläget hos tkl omedelbart innan han släpper över stora eller långsamgående vägfordon.

Anordningar för bortkoppling av ljudsignaler, igångsättning av signalering mot vägen och frikoppling av bommar finns i den *apparatlåda* som hör till vägskyddsanläggningen.

4. Felaktig V-signal eller V-försignal

Är V-signal eller V-försignal felaktig, trots att vägskyddsanläggningen i övrigt fungerar, skall föraren på tåg samt förare och tsm på vut ges order (S10).

Till mom 4

Order om felaktig V-signal skall inte innehålla någon uppgift om att vägskyddsanläggningen fungerar, endast att V-signalen är felaktig.

Vid felaktig V-försignal ges order om att signalen kan vara släckt.

5. Arbete vid vägskyddsanläggning

Om kortslutning av en spårledning i samband med A-arbete, A-fordonsfärd eller vut leder till att en vägskyddsanläggning sätts igång (mom 3a punkt 1), skall åtgärder enl avd a) – e) nedan vidtas.

Till mom 5

Det är angeläget att åtgärderna vidtas så snabbt som möjligt, så att inte vägtrafikanternas respekt för vägskyddsanläggningar minskas. Vägtrafikanten har inte rätt att passera järnvägen mot rött sken, om inte en vakt ger tecken till det.

En skylt markerar var en igångsättningsspårledning börjar. Skylten är *gul, om FK-låda finns och annars vit.* (Den kan finnas upp till 60 m före spårledningens början.) En *svart streckad* ram runt en skylt strax före en station innebär, att spårledningar före och på stationen påverkar vägskyddsanläggningen endast när tågväg är lagd där eller när stationen är obevakad. (Vägkorsningen ligger då inne på eller bortom stationen.)

a) Finns det en s k FK-låda (särskild frånkopplingsanordning av vägskyddsanläggningen), skall tsm ombesörja att den används.

Till mom 5, avd a.

FK-lådan är skild från den vanliga apparatlådan. Närmare instruktion för användningen utfärdas av Spårinnehavaren.

b) Kan vägskyddsanläggningen inte frånkopplas med FK-låda, skall tsm ombesörja, att det vid vägkorsningen finns en vägvakt, som vidtar åtgärder enl mom 3f. (Se dock även nedan i avd c.)

För vägskyddsanläggning som omfattar flera tågspår gäller dessutom följande, om tågrörelse kan förekomma på något av spåren:

– Spårinnehavaren skall i förväg anmäla till tkl att anläggningen inte kommer att vara i funktion för det trafikerade spåret; anmälan görs som vid fel, enl mom 3b.
– Tsm skall kontrollera hos tkl att ordergivning sker, innan bommar lyfts eller vägtrafik tillåts passera; tsm får uppdra detta åt vägvakten.
– För underrättelser från tkl gäller detsamma som vid fel, enl mom 3e.

Till mom 5, avd b.

Obs att åtgärder måste vidtas om en vägskyddsanläggning har återinkoppling på tid.

Till andra stycket, första strecksatsen. Det förhållande, att en vägvakt

släpper över vägtrafik mot stoppsignal över spår där tågrörelse kan förekomma, skall alltså innebära att vägskyddsanläggningen anses vara ur funktion, även om anläggningen tekniskt fungerar på rätt sätt. Order (S10) skall således ges till tåg (vut) enl mom 3c.

Har Spårinnehavaren inte kunnat anmäla i förväg till tkl t ex vid hastigt påkommet arbete, skall anmälan göras av tsm.

c) Vägvakt behöver dock inte sättas ut enl avd b, om
– vägskyddsanläggningen är en helboms- eller halvbomsanläggning och
– vägen korsar endast ett tågspår, och
– vägkorsningen ligger på linjen eller obevakad station och finns inom A-arbetssträckan (A-fordonssträckan, vutsträckan),

varvid dock tsm skall
– se till att bommarna lyfts och säkras i upplyft läge, att ljussignaler mot vägen täcks över med säckar och signaleringen i ljudsignal stoppas,
– underrätta tsm på sådana vut som skall föras över vägkorsningen medan signaler är övertäckta,
– se till och ansvara för att vägskyddsanläggningen återställs och att säckarna tas ner, innan A-arbetet (A-fordonsfärden, vut) anmäls avslutat.

Till mom 5, avd c.

Obs att alla villkoren måste vara uppfyllda för att vägvakt inte skall behöva sättas ut. (På obevakad station räknas dock inte sidotågspår som tågspår i detta sammanhang.) Ljus- och ljudsignalanläggning kräver *alltid* vägvakt, eftersom där inte finns några lyfta bommar som håller V-signalen i ”stopp”.

§ 27. Spår ofarbart eller i försvagat skick

1. Åtgärder vid fel på spår

Den som upptäcker ett sådant fel på spår, kontaktledning eller hjälpkraftledning som gör spåret ofarbart eller som kräver hastighetsnedsättning skall genast ombesörja följande åtgärder:

a) tågspår på linjen eller stängd station, huvudtågspår på obevakad station

1) om spåret har spårledning för linjeblockering (på station: för hinderfrihetskontroll): om möjligt kortsluta spårledningen med kontaktdon,
2) underrätta lättast anträffbara tkl,
3) på obevakad station: om möjligt ställa huvudsignaler till ”stopp”,

b) sidospår vid linjeplats eller obevakad station, sidotågspår på obevakad station

underrätta lättast anträffbara tkl,

c) spår på bevakad station

på fjst:

1) om möjligt kortsluta hinderfrihetsspårledning med kontaktdon eller ställa huvudsignaler till ”stopp”,
2) underrätta fjtkl,

på lokalbevakad station: underrätta ltkl.

Anm. När förare på tåg (tsm/förare/småfordonsförare vid vut/A-fordonsfärd) upptäcker fel på ett bredvidliggande tågspår, skall föreskrifterna i § 85:2 tillämpas.

Till mom 1

Kortslutning är inte alltid en fullt tillförlitlig åtgärd. Tåg kan t ex redan ha passerat närmaste huvudsignal eller ha medgivits att passera en huvudsignal i ”stopp”.

2. Tkl åtgärder

Den tkl som underrättas skall genast vidta följande åtgärder:

– *tågspår på linjen eller huvudtågspår på obevakad station:* avspärra stationssträckan,
– *tågspår på bevakad station:* avspärra spåravsnittet,
– *tågspår på stängd station och sidotågspår på obevakad station:* ombesörja att spåret stängs av med hindertavlor och att tkl för stationen genast underrättas, när bevakningen tas upp.
– *sidospår:* ombesörja att spåret stängs av med hindertavlor,

Tkl skall dessutom underrätta Spårinnehavaren och – ifråga om tågspår – tl.

Till mom 2

Är den tkl som underrättas inte tkl för gränsstation till stationssträckan med det felaktiga stället, skall han genast vidarebefordra underrättelsen till tkl för en av gränsstationerna (fjtkl) och uppmana honom att avspärra stationssträckan.

3. Återupptagande av trafik

a) Kortslutning med kontaktdon får hävas när sträckan (spåravsnittet) har avspärrats.

b) Avspärrningen får upphävas först sedan Spårinnehavaren har meddelat att spåret är farbart.

Innan avspärrningen har upphävts får vut eller A-fordonsfärd beviljas på stationssträckan bara efter medgivande av Spårinnehavaren.

Om det felaktiga stället kan befaras med nedsatt hastighet, gäller bestämmelserna om hastighetsnedsättning i § 28.

Innan hastighetsnedsättning med tavlor (§ 28:3) har hunnit ordnas, kan tåg (vut) få avsändas, sedan Spårinnehavaren har besiktigat det felaktiga stället och till tkl anmält felets läge samt sth förbi platsen. Tåg (vut) ges order (S10 avd 4) om hastighetsnedsättning (begränsning av tågets sth) enl § 28:5.

c) Med undantag från mom 2 och mom 3 avd b gäller följande:

Om en förare anmäler att hastighetsnedsättning behövs p g a fel *på spår*, och *föraren* bedömer att det felaktiga stället kan passeras med *minst* 30 km/h, behöver tkl inte avspärra stationssträckan. Tåg (vut) får avsändas innan Spårinnehavaren har hunnit besiktiga det felaktiga stället, sedan föraren (tsm) har getts order (S10 avd 4) om hastighetsnedsättning (begränsning av tågets sth) till 30 km/h enl § 28:5.

Till mom 3

Till avd a. Obs att reparationsarbete till följd av inträffad händelse kräver A-arbete som i sig skyddas med avspärrning och kontaktdon i förekommande fall.

Till avd b tredje stycket. Spårinnehavaren kan medge att vut för denne och vut med hjälpfordon får beviljas utan att order ges om hastighetsnedsättning till föraren (tsm).

Till avd b sista stycket och till avd c. Obs att det inte får anges några km-tal i order om nedsättning enl § 28:5. Tkl får inte underrätta föraren (tsm) om felets närmare läge.

§ 28. Hastighetsnedsättning

1. Inledning

a) Allmänt. Hastighetsnedsättning anordnas om hastigheten på ett spåravsnitt måste vara lägre än banans sth eller än den sth som framgår av besked från huvudsignal (i förekommande fall med tillhörande ATC-information).

Hastighetsnedsättning fastställs av Spårinnehavaren.

b) Permanent eller tillfällig hastighetsnedsättning. Hastighetsnedsättning är:

– *permanent :* framgår av linjebeskrivningen och signaleras med hastighetstavlor med tillhörande ATC-information, eller
– *tillfällig*: finns inte med i linjebeskrivningen; indelas i:

1) Nedsättning *med tavlor.* Innebär ordergivning till förare. Signaleras med tavlor med tillhörande ATC-information. Se mom 3–4.
2) Nedsättning *utan tavlor (begränsning av tågets sth).* Innebär att tågets sth begränsas enbart genom ordergivning till förare. Se mom 5.
3) *Punktnedsättning för specialtransport.* Innebär enbart ordergivning till förare. Se mom 6.

c) Hastighetsnedsättning med procentuellt överskridande. En hastighetsnedsättning kan vara ATC-utrustad för procentuellt överskridande. Det innebär att ett annat läge än 0 på tumhjulet för procentuellt överskridande medför, att hastighetsinformationen som balisgruppen lämnar kan överskridas upp till en viss nivå.

Det anges i linjeboken för vilka tåg och på vilka sträckor som tumhjulet skall ha annat läge än 0.

Till mom 1 avd c

Orienteringstavla och hastighetstavla med siffror är i detta fall försedd med tilläggstavla 'ATC-överskridande'.

Läge 1 på tumhjulet ger högst 5 %, läge 2 högst 10 %, … läge 9 högst 45 % överskridande. En viss tvingande hastighetsnivå kan inte överskridas. Det är mycket viktigt att tumhjulet inte står i för högt läge!

d) Hastighetsnedsättning för tåg med tågegenskapen 'stax D'. En hastighetsnedsättning kan vara ATC-utrustad så att ATC-informationen bara gäller för tåg med tågegenskapen 'stax D' inmatad, enl § 45:6b.

2. Signalering och ATC-utrustning

För *permanent hastighetsnedsättning* och för *tillfällig hastighetsnedsättning med tavlor* gäller följande för signalering med tavlor och – inom ATC-område – för utrustning med ATC:

a) Tavlor. Hastighetstavlor, orienteringstavla och förvarningstavla ordnas enl bestämmelserna i § 3:22, § 3:30 avd c och § 3:30A..

b) ATC-utrustning, huvudregel. Hastighetsnedsättning ATC-utrustas så att ett för högt ATC-huvudbesked inte kan visas för något tåg medan detta framförs på nedsättningssträckan.

Anm 1. Balisutläggning enl denna huvudregel kan dock inte säkert ordnas för de fall när ATC görs verksam, när främsta fordonet befinner sig på linjen. Det kan då inträffa att för högt ATC-huvudbesked visas medan tåget framförs på nedsättningssträckan. *Oavsett vad huvudindikatorn visar gäller då hastighetsbesked enl hastighetstavla och order.*

c) Halvutrustad hastighetsnedsättning. Intryckning av höjningsknappen. Om *kravet enl huvudregeln* i avd b kan uppfyllas, kan en tillgällig hastighetsnedsättning vara halvutrustad i något av följande fall:

1) Om nedsättningen är högst 800 m lång.
2) Vid hastigt påkommen nedsättning, tills helutrustad nedsättning har kunnat anordnas.
3) Vid nedsättning för arbetsplats som flyttas eller ändras.

I order (S10) anges om nedsättningen är halvutrustad. (Permanent hastighetsnedsättning är alltid helutrustad.)

Sedan föraren har övertygat sig om att tågets framände har passerat nedsättningens slut, får han häva hastighetsövervakningen genom att trycka in höjningsknappen på ATC-panelen.

Anm 2. Även vid vissa helutrustade tillfälliga hastighetsnedsättningar förekommer att höjningslampan tänds. Också då gäller att höjningsknappen får tryckas in först när tågets framände har passerat nedsättningens slut.

d) Fördröjd målinformation vid tillfällig hastighetsnedsättning. Vid förvarningstavla och orienteringstavla som avser tillfällig hastighetsnedsättning kan det förekomma baliser, vars information i förekommande fall visas som ATC-besked först efter 100 m, eller vid en försignal eller huvudsignal strax bortom tavlan.

Till mom 2 avd d

Jämför säok till avd g punkt 1.

e) Hastighetsnedsättning med tavlor som inte ingår i ATC-systemet. I följande fall kan det förekomma att en nedsättning med tavlor inte utrustas med baliser (undantag från huvudregeln i avd b):

1) Nedsättning på tågväg där sth är högst 40 km/h.
2) Nedsättning som gäller för en viss tågkategori:

Utöver ordinarie orienteringstavla för lägre hastighet finns då en extra orienteringstavla 500 m före hastighetstavla som innebär lägre hastighet. Orienteringstavlor och hastighetstavla är försedda med en extra tilläggstavla med text ”Ej ATC”.

I order (S10) resp linjebeskrivningen anges ”Ingår ej i ATC-systemet”. *Oavsett vad huvudindikatorn visar gäller då för berörda tåg det hastighetsbesked som hastighetstavlan visar.*

Till mom 2 avd e

Till punkt 2. Denna tillämpning kräver att Spårinnehavaren har samrått med Trafikledningsfunktionen

f) Orienteringstavla för lägre hastighet utan balisgrupp. Om det finns förvarningstavla, kan det i vissa fall saknas balisgrupp vid följande orienteringstavla.

g) Motväxel mellan orienteringstavla och hastighetsnedsättningens början. Följande gäller när ett tåg först passerar en orienteringstavla och sedan kan komma att framföras på en annan tågväg än den där nedsättningen finns:

1) Signalberoende balisgrupp vid orienteringstavlan:
Under orienteringstavlan finns en tilläggstavla ’inskränkning’ med text ”Spår …” (spårnummer där nedsättningen finns).

Om ATC-förbesked i enlighet med tavlan uteblir, saknar tavlan betydelse för tåg (vut) som framförs med ATC-besked.

Om ATC-förbesked ges, men föraren sedan kan konstatera att tåget framförs på en annan tågväg än den där nedsättningen finns, får höjningsknappen tryckas in och hastigheten ökas när ATC-systemet medger det.

2) Tvingande balisgrupp vid orienteringstavlan:
Under orienteringstavlan finns en tilläggstavla med text ”Gäller ej alla spår”. ATC-målinformation ges vid tavlan till alla tåg.

Om föraren sedan konstaterar att tåget framförs på en annan tågväg än den där nedsättningen finns, får höjningsknappen tryckas in och hastigheten ökas när ATC-systemet medger det.

Till mom 2 avd g

Till punkt 1. Informationen från en signalberoende balisgrupp vid en orienteringstavla beror av hastighetsinformationen från balisgruppen vid en omedelbart följande försignal eller huvudsignal (inom 100 m). Tavelinformationen antingen förkastas eller gäller, beroende på om balisgruppen vid signalen ger hastighetsinformation över resp upp till 100 km/h, eller omvänt.

Exempel:
Se fig: Tågväg till spår 1 medger 130 km/h, tågväg till spår 2 medger 70 km/h och tågväg till spår 3 medger 40 km/h. En tillfällig hastighetsnedsättning till 20 km/h är anordnad på spår 2 från punkt d.

Omedelbart före försignalens och infartssignalens balisgrupper (= a resp b) läggs orienteringstavelbaliser (=c1, c2), som ger ”vänta 20” med tillägget att informationen skall förkastas, om efterföljande signal lämnar hastighetsinformation över 100 km/h. Orienteringstavla finns vid försignalen, med tilläggstavla ”Spår 2” och avståndet till punkt d.

Om tågväg	lämnar a och b ATC-info	varvid ATC-info från c1, c2
är ställd till spår 1	”vänta 130” resp ”kör 130”	förkastas
är ställd till spår 2	”vänta 70” resp ”kör 70”	gäller och resulterar i ATC-förbesked ”vänta 20”
är ställd till spår 3	”vänta 40” resp ”kör 40”	gäller och resulterar i ATC-förbesked ”vänta 20”; först när tåget har nått spår 3 i höjd med punkt d, kan restriktionen tryckas bort med höjnings-knappen
inte är ställd	”vänta stopp” (fsi a)	behålls (från c1), men uppdateras av c2 och b sedan infsi har ställts till ”kör”

Till punkt 2. Information från tvingande orienteringstavelbaliser gäller för alla tåg.

Till punkt 1och 2. Tilläggstavlorna används inte under förvarningstavla.

3. Tillfällig hastighetsnedsättning med tavlor

a) Underrättelse till tl. Spårinnehavaren lämnar underrättelse om nedsättning till tl.

Till mom 3 avd a

Underrättelsen skall innehålla sträcka, medgiven hastighet och om möjligt ungefärlig tid för nedsättningen. I förekommande fall anges om nedsättningen är halvutrustad eller inte ingår i ATC-systemet (jfr mom 2 avd c och e).

Vid arbete som kräver att nedsättningssträckan flyttas och/eller förlängs, behöver de exakta punkterna inte anges. Den totala sträckan, vars början- och slutpunkter skall anges, får ej överstiga fem km (dock tio km, om Spårinnehavaren bedömer att arbetsmetoden kräver detta). Även nedsättningar med olika sth får förekomma. Uppgiften kan formuleras enl följande exempel, där nedsättningar till både 40 km/h och 70 km/h förutsätts förekomma: ”Km 41.200–46.200. Sth 40 km/h och 70 km/h förekommer. Rälsbyte. Arbetet bedrivs i riktning från km 46.200 mot km 41.200.”

b) Ordergivning till tåg och vut. Förare på tåg och vut ges order (S10) om nedsättning på tågspår.

Till mom 3 avd b

På S10 används avd 1 och 3. Km-tal anges samt station eller sträcka begränsad av närmaste stationer. Sträckans gränsstationer anges

– med parentes, om nedsättningen inte omfattar spår på stationen,

– utan parentes, om nedsättningen även omfattar spår inne på stationen.

För nedsättning inom ATC-område anges om nedsättningen är halvutrustad eller inte ingår i ATC-systemet.

Spår anges i ordern om den inte gäller alla spår som kan vara aktuella för tåget (vut)

Order behöver inte ges om det är helt uteslutet att tåget (vut) kan framföras på det aktuella spåret.

Km-tal anges i rätt ordning med hänsyn till färdriktningen. I ordern anges ”Nedsättningssträckans längd är … m”, om längden inte kan utläsas av km-talen, t ex vid förändring i banans längdmätning. Orsak till nedsättningen anges i regel.

För nedsättning som flyttas eller förlängs (jfr säok till avd a) ges order på S10 avd ’annat besked’ enl följande exempel: ”Nedsättning sth 40 km/h och 70 km/h förekommer på vissa avsnitt. Rälsbyte. Arbetet bedrivs i

riktning från km 46.200 mot km 41.200." (Km-talen som begränsar den totala sträcka, inom vilken nedsättningarna flyttas eller förlängs, anges som vanligt i avd 1.)

4. Tillfällig hastighetsnedsättning med tavlor upphör

När tillfällig hastighetsnedsättning med tavlor skall *upphöra*, gäller följande:

Tl skall underrättas enl mom 3. Spårinnehavaren skall ombesörja att tavlor och baliser tas bort eller ändras.

Om permanent nedsättning skall upphöra, ges order (S11) till förare på tåg och vut.

Till mom 4

Till sista stycket. Om tillfällig nedsättning skall *ändras*, ges order på S10.

5. Tillfällig hastighetsnedsättning utan tavlor (begränsning av tågets sth)

a) Användning. Nedsättning enl detta mom ordnas för bl a följande fall:

1) Vid hastigt uppkommet behov (§ 27:3) eller vid risk för t ex solkurva, som första åtgärd.
2) Vid nedsättning enl § 85:5.
3) När tkl efter samråd med tl anser att tåg behöver framföras med särskild uppmärksamhet, eller när polis eller brandförsvar tillfälligt har begärt nedsatt hastighet.
4) När nedsättning av bantekniska skäl krävs p g a fordon i tåget enl § 43:5 och § 43:10.

Till mom 5, avd a

Till punkt 1. Spårinnehavaren skall snarast ombesörja signalering med tavlor och baliser och underrätta tl när detta är gjort; härefter sker ordergivning enl mom 3.

Spårinnehavaren kan besluta om fortsatt tillämpning av mom 5, om nedsättningen sträcker sig över flera stationssträckor eller om det är komplicerat att ordna signalering med tavlor och baliser. För längre tid än en vecka skall Spårinnehavaren samråda med Trafikledningsfunktionen.

Till punkt 3. Det kan här vara fråga om t ex skogsbrand eller inträffad händelse på intilliggande spår. I regel skall någon av hastighetsnivåerna 40 km/h eller 70 km/h användas.

Till punkt 4. Här avses bl a vissa specialtransporter. För s k punktnedsättning, se dock mom 6.

b) Nedsättningssträckans längd. Nedsättningssträckan skall omfatta något av följande alternativ:

1) Sträckan från en station till en annan station. De stationer som anges som gränser för nedsättningssträckan ingår i denna.

Anm. På *sträcka utan linjeblockering* får en linjeplats vara gräns för sträckan i stället för station. Vid linjeplats ingår i nedsättningssträckan tågspåret genom växel eller över rörlig bro samt i förekommande fall tågspåret mellan de yttersta växlarna.

2) En hel station. Nedsättningen gäller då från den ena stationsgränsen till den andra.
3) Ifall order ges till tåg (vut) som står på eller omedelbart utanför den bevakade station där nedsättningen skall gälla:

Från det ställe där ordern ges (huvudsignal i ”stopp”, normal stopplats etc) till en följande huvudsignal på stationen (eller tågvägens slutpunkt, om den uppnås tidigare).

c) Underrättelse till tl. Mom 3a gäller i tillämpliga delar.

Till mom 5 avd c

Av underrättelsen måste framgå dels att det rör sig om en nedsättning utan tavlor (begränsning av tågets sth), dels nedsättningssträckan enl något av alternativen i avd b.

d) Ordergivning till tåg och vut. Förare på tåg och vut ges order (S10) om begränsning av tågets sth.

Till mom 5 avd d

Obs att varken tavlor eller baliser används vid denna typ av nedsättning. Föraren skall låta sth enl ordern ingå som en faktor vid bestämning av tågets sth (enl § 68:1b) och således i förekommande fall ändra inställningen av tågets sth på ATC-panelen.

På S10 används avd 1 och 4. Km-tal eller spår får *inte* sättas ut.

Sträcka enl avd b punkt 1. Sträckans gränsplatser anges *inte* med parentes.

Sträcka enl avd b punkt 3. I detta fall används muntlig ordergivning (enl § 19:1.2c). Föraren måste tydligt repetera den huvudsignal som utgör slutet för nedsättningssträckan.

6. Punktnedsättning för specialtransport

När befordringsvillkoren för en specialtransport föreskriver nedsatt hastighet förbi en särskilt angiven bro, tunnel etc, får detta betraktas som en *punktnedsättning*, under förutsättning att platsen lätt kan identifieras av föraren.

Order (S10 avd 1 och 7) ges till föraren.

Till mom 6

Vid punktnedsättning används inte tavlor eller baliser. Specialtransporten är i regel en transport med överskriden axellast eller lastprofil.

Om en specialtransport kräver nedsättning längre sträcka, är nedsättningen ingen punktnedsättning utan behandlas enl mom 5.

Till första stycket. Om det finns risk för att föraren inte säkert kan lokalisera platsen för nedsättningen enbart med hjälp av ordern, skall en medhjälpare medfölja. Detsamma gäller om det är fråga om många punktnedsättningar på samma stationssträcka. Bedömning huruvida medhjälpare krävs görs av Trafikutövaren. Finns ingen medhjälpare att tillgå trots att sådan krävs, ska Trafikutövaren underrätta tl; då behandlas nedsättningen i stället enl mom 5.

Till andra stycket. I ordern anges att det är fråga om en punktnedsättning. Exempel: Sträcka (Axelboda)–(Folkhyttan). Km 73.350–73.270. På bron över Eriksholmsälven är sth 10 km/h. Punktnedsättning för överskriden lastprofil.

Eftersom det vid punktnedsättning inte är fråga om att begränsa "tågets sth" enl § 68:1b, ingår nedsättningen inte i ATC-systemet. Sth enl ordern gäller *oavsett vilket ATC-huvudbesked som visas.*

§ 29. A-arbete

Anm 1. Art 1–14 gäller A-arbete på tågspår. För A-arbete på sidospår, se art 15.
Anm 2. S2 kan förutom som blankett finnas även i form av anteckningsbok, stämpel e d enl Spårinnehavarens/Trafikledningsfunktionens beslut.

1. Allmänt

1.1 Inledning

A-arbete innebär att en sträcka eller ett område disponeras för arbeten som av säkerhetsskäl m m kräver att inga eller bara vissa fordonsrörelser får ske över arbetsplatsen. Stationssträckan (resp A-arbetsområdet på bevakad station) hålls avspärrad.

Anm 1. Om A-fordonsfärd eller vut är anordnad gäller: A-arbete behöver inte anordnas för ett arbete som på linjen eller obevakad station bedrivs inom 50 m från fordonssättet.

1.2 Tillsyningsman

För varje A-arbete ska en tsm finnas utsedd. Tsm ansvarar för trafiksäkerhetsåtgärder för A-arbetet.

Vid avlösning av tsm under A-arbetet ska den tillträdande informera
– *på linjen och obevakad station:* tkl för en av stationssträckans gränsstationer (*på fjbsträcka:* fjtkl),
– *på bevakad station:* tkl för stationen.

Vid A-arbete på *stängd station* ska tkl informeras om avlösningen så fort bevakningen har tagits upp.

2. A-arbetssträcka, A-arbetsområde

2.1 A-arbete på linjen och obevakad station

Den sträcka som upplåts för A-arbetet (=*A-arbetssträckan*) ska begränsas av närmaste station eller linjeplats.

Vid A-arbete på tågspår på obevakad station eller vid linjeplats begränsas A-arbetssträckan av intilliggande station eller linjeplats.

Anm. Sker A-arbete på sidotågspår på obevakad station *helt innanför spårspärr eller skyddsväxel* som skyddar huvudtågspår, behandlas det som A-arbete på sidospår.

2.2 A-arbete på bevakad station

Det spåravsnitt som upplåts för A-arbetet (= *A-arbetsområdet*) ska om möjligt begränsas av med- eller motriktad huvudsignal, dvärgsignal, stopplykta eller S-tavla. Är detta inte möjligt ska annan tydlig punkt, som kan identifieras av både tkl och tsm, begränsa A-arbetsområdet.

2.3 A-arbete på stängd station

På stängd station får A-arbete äga rum, om stationen är bevakad när A-arbetet börjar och när det anmäls avslutat. Bestämmelserna för A-arbete på bevakad station gäller för övrigt.

3. A-arbete samtidigt med andra anordningar

3.1 A-arbete efter tåg

A-arbete på linjen eller obevakad station får börja efter ett tåg innan tåget har lämnat stationssträckan, så snart det har passerat platsen för A-arbetet (= *A-arbete efter tåg*), dock *inte*
– om tåget har pålok,
– om A-arbete efter tåg är förbjudet enl linjeboken.

Anm. Tsm måste beakta att tåget kan backa 200 m.

3.2 På linjen eller obevakad station

A-arbete får ske samtidigt och på samma sträcka som är upplåten för andra anordningar. Samråd skall ske enl § 20 om A-arbetssträckan helt eller delvis är upplåten för A-fordonsfärd eller vut.

Anm. Inget hindrar att fler A-arbeten förekommer på samma A-arbetssträcka.

3.3 På bevakad station

Inom A-arbetsområdet får rörelser med fordon eller småfordon bara ske i den omfattning som framgår av § 37:1d resp § 37A:1d.

4. Planering, begäran och beviljande

Anm. I TLF kan anges att tl åligganden enl art 4 övertas av annan funktion inom Trafikledningsfunktionen.

4.1 Planering allmänt

A-arbete planeras antingen i god tid i förväg eller kort tid innan arbetet ska börja. Planeringen görs på S2 och omfattar
– A-arbetssträcka/A-arbetsområde,
– start- och sluttid,
– om A-arbetet ska vara A-arbete efter tåg.

4.2 Förplanering och begäran

Om möjligt planeras A-arbetet i god tid i förväg. Begäran sker genom att ifylld S2 sänds till tl.

4.3 Direktplanering och begäran

Om A-arbete inte har begärts i förväg hos tl, görs det

1) *för A-arbete på bevakad station:* hos tkl för stationen

2) *för A-arbete på linjen eller obevakad station:* hos tkl för en av stationssträckans gränsstationer; på fjbsträcka hos fjtkl.

Planeringen sker då tillsammans med tkl när S2 fylls i.

4.4 Beviljande, delgivning av S2

4.4.1 Förplanerat A-arbete

Har A-arbetet förplanerats och begärts hos tl, beviljar tl arbetet. Beviljad S2 ska delges den som har begärt A-arbetet samt

1 *för A-arbete på bevakad station:* tkl för stationen,
2) *för A-arbete på sträcka utan fjb:* tkl för stationssträckans gränsstationer,
3) *för A-arbete på fjbsträcka:* fjtkl.

Den som har begärt A-arbetet ombesörjer att tsm delges beviljad S2.

4.4.2 Direktplanerat A-arbete

A-arbete som planeras direkt med tkl beviljas

1) *för A-arbete på lokalbevakad station:* av tkl för stationen,
2) *för A-arbete på linjen eller obevakad station på sträcka utan fjb:* av den tkl som A-arbetet har planerats hos, i samråd med tkl för stationssträckans andra gränsstation; S2 delges denne i samband med beviljandet,
3) *för A-arbete på fjbsträcka:* av fjtkl.

4.5 (Reserv)

4.6 Avstämning av planeringen innan starttillstånd inhämtas

4.6.1 Allmänt

a) Innan tsm inhämtar starttillstånd för A-arbetet ska en avstämning av de på S2 planerade uppgifterna göras hos tkl.

Anm 1. Om A-arbetet direktplaneras kort tid i förväg, är det inget som hindrar att avstämningen görs vid samma tillfälle.

Har tsm delgetts S2 av den som begärt A-arbetet eller har tsm själv skrivit ner den vid planeringen, ska S2 motläsas av tsm för kontroll av att uppgifterna stämmer överens. S2 kompletteras med uppgift om tsm namn och driftradio/telefonnummer.

Anm 2. Har tsm inte delgetts förplanerad S2, ska tkl delge honom S2.

b) Ska A-arbetet vara A-arbete efter tåg, måste tkl tydligt framhålla det. Tkl ska uppmana tsm att återkomma när denne har sett tåget passera med slutsignal.

c) Berörs A-arbetssträckan av A-fordonsfärd eller vut, ska tkl underrätta tsm om detta och uppmana honom att kontakta den andre tsm för samråd.

4.6.2 Förutsättningarna ändras

Om förutsättningarna för A-arbetet måste ändras vid avstämningen gentemot på S2 planerade villkor, får tkl och tsm i samråd ändra uppgifter angående

– A-arbete efter tåg (om det ska vara A-arbete efter tåg eller inte),
– tid (jfr dock nästa stycke).

Om A-arbetssträckan/A-arbetsområdet måste ändras eller om A-arbetet inte kan ges starttillstånd före den ursprungligen planerade och på S2 angivna sluttiden, får den beviljade S2 inte användas. I stället ska nytt A-arbete planeras.

Anm 1. Om ett beviljat A-arbete inte kan genomföras utan ”ställs in”, ska de som har fått underrättelser om A-arbetet meddelas av tkl.
Anm 2. På vissa stationer kan ställverksvakt i stället för tkl få bevilja A-arbete på bevakad station (anges i säpl och linjeboken; Trafikledningsfunktionen beslutar i samråd med Spårinnehavaren). Vad som i denna paragraf sägs om tkl gäller då i stället ställverksvakten.

5. Spårinnehavarens uppgifter till tsm

Spårinnehavaren lämnar tsm uppgifter om

1) kontroller eller besiktningar som ska ske innan A-arbetet anmäls avslutat och vem som ansvarar för dessa,
2) skyddsåtgärder vid komplicerade arbetsplatser (kortslutning, klovning etc)
3) åtgärder för vägskyddsanläggningar (vägvakt eller andra åtgärder enl § 26).

Anm. Besiktning omfattar de fall då särskild besiktningsman krävs, t ex vid arbete i signalsäkerhetsanläggning eller efter omfattande spårarbeten etc. Är tsm utbildad kan denne naturligtvis själv utföra aktuella besiktningar eller planera skyddsåtgärder utan särskilda uppgifter från Spårinnehavaren.

6. Starttillstånd, allmänt

Omedelbart innan A-arbetet ska börja, ska tsm inhämta starttillstånd av tkl. Det lämnas för A-arbete

1) *på bevakad station:* av tkl personligen,
2) *på sträcka utan fjb:* av tkl personligen för en av stationssträckans gränsstationer,
3) *på fjbsträcka:* av fjtkl.

Starttillståndet ska innehålla identifiering av A-arbetet och orden "... får starta", t ex *"A-arbete Pettersson Storköping–Rosberga får starta"*.

Anm. A-arbetet börjar så snart tkl lämnat starttillstånd och pågår tills A-arbetet anmälts avslutat av tsm.

7. Tkl åtgärder innan starttillstånd ges

7.1 A-arbete på linjen eller obevakad station

Tkl ska

1) ha stämt av uppgifterna på S2 med tsm enl art 4.6,
2) avspärra stationssträckan,
3) *vid A-arbete som inte är A-arbete efter tåg:*
– kontrollera att stationssträckan är fri från tåg,
– *på sträcka med linjeblockering:* uppmana tsm att kortsluta spårledningen med kontaktdon och därefter få detta bekräftat av tsm,
4) *vid A-arbete efter tåg:*

   få bekräftat av tsm
   – att denne har sett tåget passera med slutsignal,
   – *på sträcka med linjeblockering:* att spårledningen är kortsluten med kontaktdon,
5) *då vut eller A-fordonsfärd finns på stationssträckan och samråd ska ske med andra tsm:*
   få bekräftat av tsm att samråd (som har inneburit att A-arbetet kan genomföras) har skett med de andra tsm.

Därefter får tkl lämna starttillstånd till tsm.

7.2 A-arbete på bevakad station

Tkl ska

1) ha stämt av uppgifterna på S2 med tsm enl art 4.6,
2) se till att A-arbetsområdet är fritt från tåg, vut, A-fordonsfärd, växling och småfordonsväxling,
3) avspärra A-arbetsområdet,
4) uppmana tsm att kortsluta spårledningen med kontaktdon, om så ska göras, och därefter få detta bekräftat av tsm.

Därefter får tkl lämna starttillstånd till tsm.

8. Tsm åtgärder före A-arbetet

8.1 Besiktningar och skyddsåtgärder m m

Tsm ska ha fått uppgift om kontroller eller besiktningar som ska ske efter avslutat arbete, samt om vem som ansvarar för dessa. Tsm ska dessutom ha fått uppgift om skyddsåtgärder som han inte själv planerar och ev hastighetsnedsättning efter avslutat arbete.

8.2 Starttillstånd

Omedelbart innan A-arbetet ska börja, ska tsm inhämta starttillstånd från tkl enl art 6.

Vid A-arbete *på linjen eller obevakad station* ska tsm då
1) vid A-arbete *efter tåg:*
– ha sett tåget passera med slutsignal,
– *på sträcka med linjeblockering i bruk:* ha ombesörjt att spårledningen kortslutits med kontaktdon innan tåget har lämnat blocksträckan,
2) *vid A-arbete (som inte är efter tåg) på sträcka med linjeblockering i bruk:* efter tillstånd från tkl ombesörja att spårledningen kortsluts,
3) bekräfta ovanstående åtgärder till tkl.

Vid A-arbete på *bevakad station* ska tsm då efter tillstånd från tkl ombesörja att spårledning kortsluts, om så ska göras. Starttillståndet antecknas på S2.

8.3 Tsm skyddsåtgärder

8.3.1 På linjen eller obevakad station

Innan arbetet påbörjas ska tsm
1) *på sträcka med linjeblockering i bruk:* ombesörja att spårledningen kortsluts,
2) ombesörja att spåret stängs av med hindertavlor, så att dessa kan ses ca 200 m från gränsen för arbetsplatsen; på sträcka med linjeblockering i bruk krävs dock hindertavlor bara om det finns A-fordonsfärd eller vut på A-arbetssträckan.

Anm. Om A-fordonsfärd eller vut anordnas sedan A-arbetet har påbörjats, måste tsm, omedelbart sedan han har medgett att den nya anordningen får äga rum, ombesörja att spåret stängs av med hindertavlor.

Till § 29:8

A-ARBETE
EFTER TÅG
1. PLANERING/AVSTÄMNING
2. SE TÅGET
3. KORTSLUT
4. INHÄMTA STARTTILLSTÅND
5. TILLSTÅND ATT STARTA

8.3.2 På bevakad station

Innan arbetet påbörjas ska tsm

1) *på spår med spårledning för hinderfrihetskontroll:* ombesörja att spårledningen kortsluts,
2) ombesörja att spåret stängs av med hindertavlor, eller genom att växlar låses (klovas) i skyddande läge med lås vars nyckel innehas av tsm.

8.3.3 Hur skyddsåtgärderna utförs

Kortslutning med kontaktdon ska ske på varje blocksträcka där arbete pågår; på station på båda sidor om arbetsplatsen. Minst två kontaktdon används. De placeras så att de om möjligt inte behöver flyttas under A-arbetets gång. (Om så är nödvändigt får bara ett kontaktdon åt gången flyttas.)

Kortslutning behöver inte ske

– på bevakad station vid A-arbete som föranleds endast av felsökning på spårledning,
– om A-arbetsområde på station från alla håll är skyddat av växlar som är låsta (klovade) av tsm i skyddande läge.

Anm. Spårinnehavaren får medge (meddelas tsm enl art 5 och till tkl):

– att kortslutning med kontaktdon ersätts av ingrepp i signalanläggningen,
– att låsning (klovning) av växel ersätts av ingrepp i växeldrivet (handvev får då inte användas för omläggning av växeln),
– *vid A-arbete på bevakad station:* att annan spårledning på stationen kortsluts i stället,
– *vid A-arbete på bevakad station, när A-arbetsområdet avspärras av tkl genom spärrning av spåravsnitt, signal eller växel i skyddande läge:* att kortslutning får ersättas av att en vakt placeras hos tkl med uppgift att övervaka att tkl inte häver spärrningen.

9. Genomförande av A-arbetet

Tsm ska närvara på arbetsplatsen.

Spårinnehavaren och Trafikledningsfunktionen kan dock komma överens om att tsm inte behöver närvara. (Antecknas av tsm på S2 samt av tkl i tklbok eller grafiskt upplägg.) A-fordonsfärd eller vut får då inte finnas på A-arbetssträckan.

10. Fordonsrörelse samt förflyttningar av maskiner och arbetsredskap inom A-arbetsområde på bevakad station

10.1 Allmänt. Nedan avses med fordon, maskiner och arbetsredskap även vägfordon, grävmaskiner, entreprenadmaskiner, kranar och annan maskinell utrustning som kan förflyttas eller användas för transporter.

Dessa bestämmelser (art 10) gäller även för rörelser med järnvägsfordon inom A-arbetsområdet.

10.2 Transporter till och från A-arbetsområdet. Fordon, maskiner och arbetsredskap får endast föras in till och ut från A-arbetsområdet via anvisad tillfart.

För järnvägsfordon gäller: Så snart växlingsrörelsen passerat gränsen för A-arbetsområdet tillämpas bestämmelserna i denna art (10). Järnvägsfordon får inte lämna A-arbetsområdet utan att rörelsen givits starttillstånd i aktuella fall, enl bestämmelserna för växling (§§ 37, 37A).

10.3 Förflyttningar och fordonsrörelser inom A-arbetsområdet. Förflyttningar och fordonsrörelser får endast ske på ett sådant sätt att fara inte uppkommer för skada på personer, anläggningar och materiel.

Förflyttningar och fordonsrörelser som inte kan bromsas eller stoppas med handkraft får ej ske. Skjutsning av järnvägsfordon får ej tillämpas.

Förflyttningar och fordonsrörelser ska planeras och utföras så att fordon, maskiner eller arbetsredskap inte med någon del eller i något ögonblick kommer att föras utanför A-arbetsområdet.

Den som marövrerar fordon, maskin eller arbetsredskap (föraren) ska själv, eller med en medhjälpare, kunna kontrollera att gränsen för A-arbetsområdet inte överskridits i något ögonblick.

Måste signalgivning ske med hjälp av handsignaler eller via radio ska varsamhet iakttas under rörelsen (krypfart). Hastigheten får då inte överstiga 10 km/h. Den som ger signal eller ska åtlyda signal måste vara medveten att annan signalgivning t.ex. enligt reglerna för kranmaskinist eller järnvägens bestämmelser för växling kan ges inom området.

10.4 Tillsyningsmannens (tsm) anvisningar m.m. Samtliga personer inom området är skyldiga att följa tillsyningsmannens anvisningar.

Arbetsledningen och tillsyningsmannen ansvarar tillsammans för att de som använder fordon, maskiner och arbetsredskap informeras om A-arbetsområdets gränser.

Personal i säkerhetstjänst som examineras i dessa bestämmelser ansvarar själv för att de hos tsm har fått information om A-arbetsområdets gränser.

11–13 (Reserv)

14. Avslutat A-arbete

14.1 Tsm åtgärder

Innan A-arbetet anmäls avslutat ska tsm

1) kontrollera att föreskrivna besiktningar och åtgärder efter arbete är slutförda och att vägskyddsanläggningar har återställts enl § 26,

Anm. Om brister kvarstår får A-arbetet inte avslutas, utan tsm ska kontakta Spårinnehavaren för besked om vilka åtgärder som ska vidtas.

2) kontrollera att spåret förbi arbetsplatsen är fritt
3) ombesörja att hindertavlor och låsning (klovning) av växlar tas bort samt häva kortslutning av spårledning.

14.2 Anmälan

a) Tsm lämnar anmälan, för A-arbete
   1) *på bevakad station:* till tkl,
   2) *på linjen eller obevakad station:* till tkl för en av stationssträckans gränsstationer; på fjbsträcka till fjtkl.

b) Anmälan ska innehålla
   1) tsm namn samt driftradio- eller mobiltelefonnummer,
   2) orden *”anmälan om avslutat A-arbete”* och tidpunkt.

Anmälan antecknas av tsm på S2.

14.3 (Reserv)

14.4 Tkl åtgärder

Sedan tkl har fått anmälan får han upphäva avspärrningen.

Har flera anordningar funnits samtidigt på stationssträckan, får avspärrningen inte upphävas förrän berörda tkl i samråd (fjtkl) har kontrollerat att alla anordningarna har anmälts avslutade.

15. A-arbete på sidospår

15.1 Allmänt, tsm

Bestämmelserna i art 1 gäller (dock ej anm).

15.2 A-arbetsområde

Det spåravsnitt som upplåts för A-arbetet (= *A-arbetsområdet*) ska begränsas av tydliga punkter.

15.3 A-arbete samtidigt med växling

Inom A-arbetsområdet får rörelser med fordon eller småfordon bara ske i den omfattning som framgår av § 37:1d resp § 37A:1d.

15.4 Begäran, beviljande

A-arbetet begärs enl S2 hos och beviljas av
1) *på de sidospår på station som omfattas av säpl:* tkl,
2) *på andra sidospår:* Spårinnehavaren

15.5–15.7 (Reserv)

15.8 Tsm skyddsåtgärder

Tsm ska innan A-arbetet börjar
1) ha fått beviljad S2 av den funktion som ska bevilja A-arbetet,
2) ombesörja att A-arbetsområdet stängs av med hindertavlor eller genom att växlar låses (klovas) i skyddande läge med lås vars nyckel innehas av tsm,
3) *på spår med spårledning för hinderfrihetskontroll:* ombesörja att spårledningen kortsluts med kontaktdon.

Anm. Spårinnehavaren får medge att skyddet ordnas på annat sätt.

15.9–15.12 (Reserv)

15.13 Avslutat A-arbete

Innan A-arbetet anmäls avslutat ska tsm
1) kontrollera att föreskrivna besiktningar och åtgärder efter arbete är slutförda,

Anm. Om brister kvarstår får A-arbetet inte avslutas, utan tsm ska kontakta Spårinnehavaren för besked om vilka åtgärder som ska vidtas.

2) kontrollera att spåret förbi arbetsplatsen är fritt
3) ombesörja att hindertavlor och låsning (klovning) av växlar tas bort samt häva kortslutning av spårledning.

Tsm lämnar anmälan om avslutat A-arbete till den funktion som har beviljat A-arbetet.

16. A-arbete som föranleds av arbete på fordon

Bestämmelserna i art 1–15 kan även tillämpas när spår måste vara avstängt p g a arbete på fordon. Det som sägs om Spårinnehavaren gäller då i stället Trafikutövaren. Trafikutövaren kan ge ut närmare anvisningar.

§ 29 A. Säkerhetsarbete i signalanläggning. S-arbete

Anm. S2 kan förutom som blankett finnas även i form av anteckningsbok, stämpel e d, eller antecknas på annat sätt enl Spårinnehavarens/Trafikledningsfunktionens beslut.

1. Allmänt

1.1 Inledning

Med säkerhetsarbete i signalanläggning menas

dels arbete med risk för
– att oavsiktlig körsignal visas i huvudsignal eller motsvarande i dvärgsignal,
– att växelläge indikeras felaktigt,
– oavsiktlig växelomläggning

dels arbete som kräver ordergivning till tåg (vut):
– när fristående försignal inte säkert kan visa ”vänta stopp”,
– när huvudsignal på bevakad station inte säkert kan visa ”stopp”,
– när vägskyddsanläggning inte fungerar på säkert sätt.

Säkerhetsarbete i signalanläggning bedrivs antingen som S-arbete enl nedanstående bestämmelser, som A-arbete enl art 15 och § 29 eller som L-arbete enl art 15 och § 31.

S-arbete innebär att säkerhetsarbete som rör utpekade huvudsignaler, försignaler, dvärgsignaler, växlar eller vägskyddsanläggningar kan äga rum utan att spåret är avstängt.

Anm 1. Obs att S-arbete inte förhindrar rörelse med fordon.
Anm 2. Om linjeblockeringen är tagen ur bruk, tillämpas inte föreskrifterna i denna paragraf för mellanblocksignal och fristående försignal till denna.
Anm 3. Den som beslutar om säkerhetsarbete i signalanläggning beslutar också om det ska bedrivas som S-arbete, A-arbete eller L-arbete.

1.2 Signaltillsyningsman (= signaltsm)

För varje S-arbete ska en signaltsm finnas utsedd. Signaltsm ansvarar för trafiksäkerhetsåtgärder för S-arbetet.

Vid avlösning av signaltsm under S-arbetet ska den tillträdande informera
– *på linjen och obevakad station:* tkl för en av stationssträckans gränsstationer; på fjbsträcka fjtkl,
– *på bevakad station:* tkl för stationen.

Vid S-arbete på *stängd station* ska signaltsm informera tkl om avlösningen så fort bevakningen har tagits upp.

2. Omfattning av S -arbete

2.1 S-arbete på bevakad station

S-arbetet omfattar de signaler, växlar och vägskyddsanläggningar som kan beröras av säkerhetsarbetet.

2.2 S-arbete på linjen eller obevakad station

S-arbete kan bara förekomma när arbetet endast omfattar fristående försignal eller vägskyddsanläggning.

2.3 S-arbete på stängd station

På stängd station får S-arbete äga rum, om stationen är bevakad när S-arbetet börjar och när det anmäls avslutat. Bestämmelserna för S-arbete på bevakad station gäller för övrigt.

3. S-arbete samtidigt med andra anordningar

S-arbete får ske samtidigt med andra anordningar.

4. Planering, begäran och beviljande av S-arbete

Anm. I TLF kan anges att tl åligganden enl art 4 övertas av annan funktion inom Trafikledningsfunktionen.

4.1 Planering allmänt

S-arbete planeras antingen i god tid i förväg eller kort tid innan arbetet

ska börja. Planeringen görs på S2 och omfattar
– S-arbetets omfattning (tpl/sträcka, berörda signaler, växlar, vägskyddsanläggningar)
– start- och sluttid.

4.2 Förplanering och begäran

Om möjligt planeras S-arbetet i god tid i förväg. Begäran sker genom att ifylld S2 sänds till tl.

4.3 Direktplanering och begäran

Om S-arbete inte har begärts i förväg hos tl, görs det
1) *för S-arbete på bevakad station:* hos tkl för stationen,
2) *för S-arbete på linjen eller obevakad station:* hos tkl för en av stationssträckans gränsstationer, på fjbsträcka hos fjtkl.

Planeringen sker då tillsammans med tkl när S2 fylls i.

4.4 Beviljande, delgivning av S2

4.4.1 Förplanerat S-arbete

Har S-arbetet förplanerats och begärts hos tl, beviljar tl arbetet. Beviljad S2 ska delges den som har begärt S-arbetet samt
1) *för S-arbete på bevakad station:* tkl för stationen,
2) *för S-arbete på linjen eller obevakad station på sträcka utan fjb:* tkl för stationssträckans gränsstationer,
3) *för S-arbete på fjbsträcka:* fjtkl.

Den som har begärt S-arbetet ombesörjer att tsm delges beviljad S2.

4.4.2 Direktplanerat S-arbete

S-arbete som planeras direkt med tkl beviljas
1) *för S-arbete på bevakad station:* av tkl för stationen,
2) *för S-arbete på linjen eller obevakad station på sträcka utan fjb:* av den tkl som S-arbetet har planerats hos i samråd med tkl för stationssträckans andra gränsstation. S2 delges denne i samband med beviljandet.
3) *för S-arbete på fjbsträcka:* av fjtkl.

4.5 (Reserv)

4.6 Avstämning av planeringen innan starttillstånd inhämtas

4.6.1 Allmänt

Innan signaltsm inhämtar starttillstånd för S-arbetet ska en avstämning av de på S2 planerade uppgifterna göras hos tkl.

Anm 1. Om S-arbetet direktplaneras kort tid i förväg, är det inget som hindrar att avstämningen görs vid samma tillfälle.

Har signaltsm delgetts S2 av den som begärt S-arbetet eller har signaltsm själv skrivit ner den vid planeringen, ska S2 motläsas av signaltsm för kontroll av att uppgifterna stämmer överens. S2 kompletteras med uppgift om signaltsm namn och driftradio/telefonnummer.

Anm 2. Har tsm inte delgetts förplanerad S2, ska tkl delge honom S2.

4.6.2 Förutsättningarna ändras

Om tiden för S-arbetet måste ändras vid avstämningen gentemot på S2 planerad tid, får tkl och signaltsm i samråd ändra denna (jfr dock nästa stycke).

Om S-arbetets omfattning måste ändras eller om S-arbetet inte kan ges starttillstånd före den ursprungligen beviljade och på S2 angivna sluttiden, får den beviljade S2 inte användas. I stället ska nytt S-arbete planeras.

Anm 1. Om ett beviljat S-arbete inte kan genomföras utan ”ställs in”, ska de som har fått underrättelser om S-arbetet meddelas av tkl.
Anm 2. På vissa stationer kan *ställverksvakt* i stället för tkl få bevilja S-arbete på bevakad station (anges i säpl och linjeboken; Trafikledningsfunktionen beslutar i samråd med Spårinnehavaren). Vad som i denna paragraf sägs om tkl gäller då i stället ställverksvakten.

5. Spårinnehavarens uppgifter till signaltsm

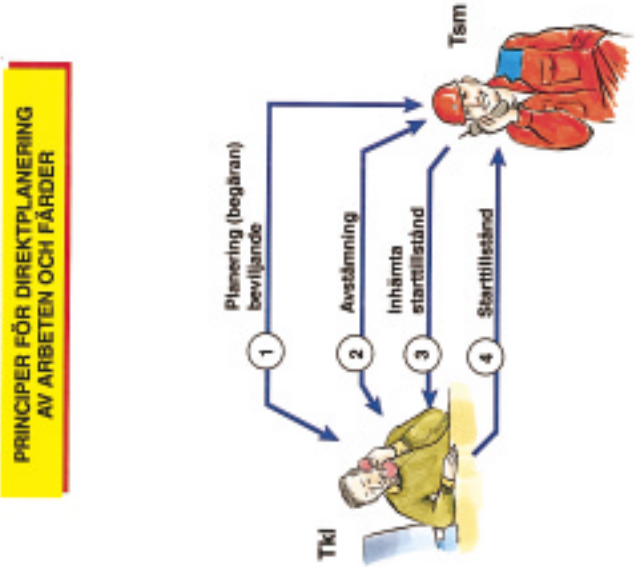
Spårinnehavaren ska lämna signaltsm uppgifter om

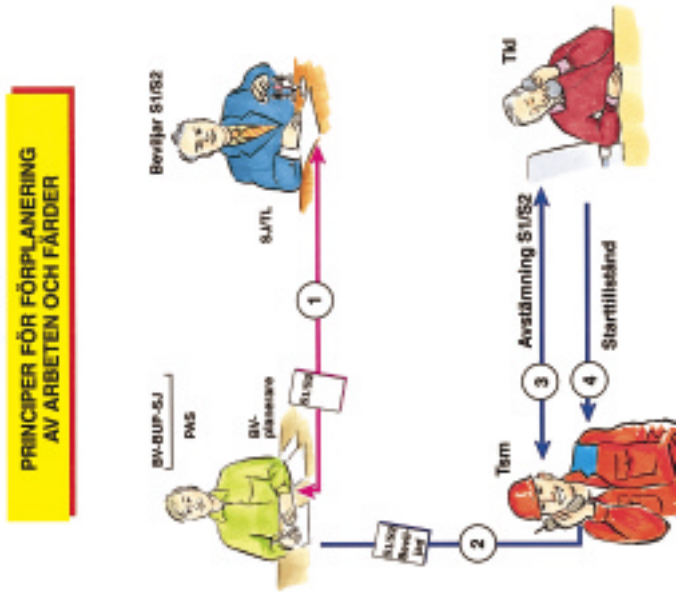
1) kontroller eller besiktningar som ska ske innan S-arbetet anmäls avslutat och vem som ansvarar för dessa,
2) skyddsåtgärder enl art 7.2 och 7.3, om inte signaltsm själv planerar dessa,
3) åtgärder för vägskyddsanläggningar (vägvakt eller andra åtgärder enl § 26).

6. Starttillstånd för S-arbete, allmänt

Omedelbart innan S-arbetet ska börja, lämnar tkl starttillstånd till signaltsm. Det lämnas

Till §§ 29-31:4


PRINCIPER FÖR DIREKTPLANERING
AV ARBETEN OCH FÄRDER
Tkl
Tsm
Planering (begäran) beviljande
1
Avstämning
2
Inhämta startillstånd
3
Startillstånd
4


PRINCIPER FÖR FÖRPLANERING
AV ARBETEN OCH FÄRDER
BV-BUP-SJ
PKS
BV-planerare
Beviljar S1/S2
SJ/TL
1
2
Tsm
Tkl
Avstämning S1/S2
3
Startillstånd
4

a) *på bevakad station:* av tkl för stationen,
b) *på linjen och obevakad station:* av tkl personligen för en av stationssträckans gränsstationer; på fjbsträcka av fjtkl.

Starttillståndet ska innehålla identifiering av S-arbetet och orden ”... får starta”, t ex *”S-arbete Pettersson driftradio 426 Storköping får starta”*.

7. Tkl skyddsåtgärder m m innan starttillstånd ges för S-arbete

7.1 Ordergivning till tåg och vut

Tkl ska efter anvisning från signaltsm se till att tåg (vut) i förekommande fall får order (S10) om felaktig försignal eller huvudsignal, eller om felaktig vägskyddsanläggning.

7.2 S-arbete på bevakad station

För S-arbete som rör växel, huvudsignal eller dvärgsignal gäller:
Tkl ska
1) ha stämt av uppgifterna på S2 med signaltsm enl art 4.6,
2) efter anvisning från signaltsm vidta någon av följande skyddsåtgärder mot obehörig körsignal:
– lokalfrigivning av växel,
– spärrning av spåravsnitt,
– spärrning av huvudsignal eller dvärgsignal,
– spärrning av växel i avvisande läge,
– annan åtgärd, fastställd av Spårinnehavaren.

Finns inte lokalfrigivning eller spärrning i signalanläggningen, får signaltsm i stället klart förbjuda tkl att utan tillstånd manövrera berörd växel eller signal. Tkl ska då om möjligt sätta påminnelseskylt på ställare till växeln (signalen).

Anm 1. När säkerhetsarbete är sådant att det inte kan skyddas genom lokalfrigivning, spärrning eller förbud mot manöver enl denna art, gäller föreskrifterna för provning av huvudsignal enl § 51:6.

Anm 2. Skyddet bör ordnas så att signalanläggningen kan användas i de delar som inte berörs av S-arbetet, om detta är möjligt med bibehållen säkerhet.

7.3 Skyddsåtgärder om stationsmanövering anordnas

Kan stationsmanövrering anordnas på fjst, med en ställverksvakt som utses av signaltsm, får skyddet med lokalfrigivning eller spärrning enl art 7.2 ersättas med ett klart förbud för ställverksvakten att utan tillstånd manövrera berörd växel eller signal. Ställverksvakten ska om

möjligt sätta påminnelseskylt på ställaren till signalen (växeln). Automatisk tågvägsläggning ska vara frånkopplad.

Anm 1. Det är inget som hindrar att signaltsm själv är ställverksvakt.
Anm 2. Ställverksvakten behöver inte tillstånd av fjtkl för att manöverara de växlar som berörs av S-arbetet; däremot måste signaltsm ha gett sitt tillstånd. För att ställa huvudsignal till ”kör” krävs tillstånd både av fjtkl och signaltsm.

8. Signaltsm åtgärder före S-arbetet

8.1 Besiktningar, skyddsåtgärder m m

Signaltsm ska ha fått uppgift om de kontroller eller besiktningar som ska ske efter avslutat arbete, samt om vem som ansvarar för dessa. Signaltsm ska anvisa tkl om vilka order (S10) som ska ges till tåg (vut) enl art 7.1 samt om skyddsåtgärder mot obehörig körsignal m m enl art 7.2.

8.2 Starttillstånd

Omedelbart innan S-arbetet ska börja, ska signaltsm inhämta starttillstånd från tkl enl art 6.

Starttillståndet antecknas på S2.

8.3 Signaltsm egna skyddsåtgärder

Innan arbetet påbörjas ska signaltsm själv vidta tekniska skyddsåtgärder enl Spårinnehavarens föreskrifter.

9. Genomförande av S-arbetet

9.1 Allmänt

Signaltsm ska närvara när arbetet pågår.

Spårinnehavaren och Trafikledningsfunktionen kan dock komma överens om att signaltsm inte behöver närvara. (Antecknas av signaltsm på S2 samt av tkl i tklbok eller grafiskt upplägg.

9.2 Manöver medan S-arbetet pågår

Sedan starttillstånd för S-arbete har lämnats, får tkl endast efter tillstånd från signaltsm utföra manöver som kan påverka de berörda delarna av signalanläggningen.

Anm. När kontroll av körsignalbild i huvudsignal kräver att lokalfrigivning återtas eller spärrning upphävs, får detta ske efter uppmaning av signaltsm och på dennes ansvar. För provning av huvudsignal gäller även § 51:6.

9.3 Rörelse med fordon

Tkl får medge rörelser med fordon genom berörda växlar och förbi berörda signaler i ”stopp”. Varje berörd växel ska anses vara ur kontroll (såvida inte signaltsm meddelar att växeln är låst med växelklove eller K-lås). Tkl ska underrätta förare och växlingsledare när växel är ur kontoll.

Anm. Att en växel anses vara ur kontroll gäller oberoende av eventuell indikering i ställverk.

10-13 (Reserv)

14. Avslutat S-arbete

14.1 Signaltsm åtgärder

Innan S-arbetet anmäls avslutat ska signaltsm kontrollera att föreskrivna kontroller eller besiktningar och åtgärder efter arbete är slutförda och att vägskyddsanläggningar har återställts enl § 26.

Anm. Om brister kvarstår får S-arbetet inte avslutas, utan signaltsm ska kontakta Spårinnehavaren för besked om vilka åtgärder som ska vidtas.

14.2 Anmälan

Signaltsm lämnar anmälan för S-arbete

a) *på linjen eller obevakad station:* till tkl för en av stationssträckans gränsstationer; på fjbsträcka till fjtkl,
b) *på bevakad station:* till tkl.

Anmälan ska innehålla orden *”anmälan om avslutat S-arbete”*, tidpunkt och signaltsm namn.

Anmälan antecknas av signaltsm på S2.

14.3 (Reserv)

14.4 Tkl åtgärder

Sedan tkl har fått anmälan får han upphäva skyddsåtgärderna enl art 7.2. Därefter disponerar tkl åter helt de berörda delarna av signalanläggningen.

15. Säkerhetsarbete i signalanläggning under A-arbete eller L-arbete

15.1 Underrättelse till tsm

Sker säkerhetsarbete i signalanläggning inom ramen för ett A-arbete eller L-arbete som pågår av andra skäl, ska den som beslutar om säkerhetsarbetet ombesörja att tsm för A-arbetet/L-arbetet underrättas, se § 29:5. Tsm ska påminnas om att A-arbetet/L-arbetet inte får avslutas utan tillstånd av den som svarar för kontroll eller besiktning av signalanläggningen.

15.2 Samtidiga anordningar på linjen

Vut eller A-fordonsfärd får inte finnas på samma sträcka som A-arbetet, om detta bestäms av den som beslutar om säkerhetsarbetet i signalanläggningen.

15.3 Övergång från A-arbete till S-arbete

A-arbete kan övergå i ett S-arbete. S-arbetet ska då ha fått starttillstånd omedelbart innan A-arbetet anmäls avslutat.

§ 30. Arbete på kontaktledningen. E-arbete

Anm. S2 kan förutom som blankett finnas även i form av anteckningsbok, stämpel e d enl Spårinnehavarens/Trafikledningsfunktionens beslut.

1. Allmänt

1.1 Inledning

Till skydd mot att fordon med uppfälld strömavtagare leder spänning till kontaktledningssektion där arbetet pågår, ska
– A-arbete (enl § 29), eller
– E-arbete (endast på tågspår)
enligt nedanstående bestämmelser tillämpas.

E-arbete innebär att ett område disponeras för arbete på kontaktledningen eller anslutande högspänningsanläggning och som av elsäkerhetsskäl kräver att inga eller bara vissa fordonsrörelser får ske inom arbetsområdet.

1.2 Tillsyningsman

För varje E-arbete ska en tsm finnas utsedd. Tsm ansvarar för trafiksäkerhetsåtgärder för E-arbetet.

Vid avlösning av tsm under E-arbetet ska den tillträdande informera
– *på linjen och obevakad station:* tkl för en av stationssträckans gränsstationer (*på fjbsträcka:* fjtkl),
– *på bevakad station:* tkl för stationen.

Vid E-arbete på *stängd station* ska tkl informeras om avlösning av tsm så fort bevakningen har tagits upp.

Anm. För elsäkerhetsåtgärder finns en kopplingsledare utsedd. Tsm och kopplingsledaren ska samordna säkerhetsåtgärderna. Det kan förekomma att samma person både är kopplingsledare och tsm för E-arbetet.

2. E-arbetsområde

2.1 Allmänt

E-arbete kan bara omfatta tågspår.

Det sammanhängande område som upplåts för E-arbetet (= *E-arbetsområdet*) kan omfatta både linjen, obevakad station och stationssträckans (ena eller båda) gränsstationer.

På fjbsträcka får E-arbetsområdet omfatta flera stationssträckor och gränsstationerna till dessa. Även fjbgränsstation får ingå i E-arbetsområdet.

2.2 E-arbete enbart på linjen och obevakad station

E-arbete som bara omfattar linjen och obevakad station, ska begränsas av närmaste stationer.

Anm. E-arbetet omfattar alltså linjen fram till resp stationsgräns, men inte in på den angivna gränsstationen.

2.3 E-arbete på bevakad station

På bevakad station ska gränserna för E-arbetsområdet utgöras av med- eller motriktad huvudsignal, dvärgsignal, stopplykta eller S-tavla. Är detta inte möjligt ska annan tydlig punkt, som kan identifieras av både tkl och tsm, begränsa E-arbetsområdet.

Anm. Eftersom E-arbetsområdet kan omfatta flera stationer med mellanliggande linje, måste gränspunkterna för området anges tydligt med stationssignatur. Detta gäller särskilt om dvärgsignal, hinderfrihetspunkt för växel eller annan punkt (som normalt inte anges med stationssignatur) än huvudsignal avgränsar E-arbetsområdet.

2.4 E-arbete på stängd station

På stängd station får E-arbete äga rum, om stationen är bevakad när E-arbetet börjar och när det anmäls avslutat. Bestämmelserna för E-arbete på bevakad station gäller för övrigt.

3. E-arbete samtidigt med andra anordningar

3.1 (Reserv)

3.2 På linjen eller obevakad station

E-arbete får ske samtidigt och på samma sträcka som är upplåten för andra anordningar än tåg. Samråd ska ske enl § 20 om E-arbetsområdet helt eller delvis är upplåtet för vut.

3.3 På bevakad station

Växling får ske inom E-arbetsområdet med fordon utan uppfälld strömavtagare, sedan växlingsledaren har haft samråd med tsm enl § 20. Småfordonsväxling får ske inom E-arbetsområdet utan samråd med tsm.

4. Planering, begäran och beviljande av E-arbete

Anm. I TLF kan anges att tl åligganden enl art 4 övertas av annan funktion inom Trafikledningsfunktionen.

4.1 Planering allmänt

E-arbete planeras antingen i god tid i förväg eller kort tid innan arbetet ska börja. Planeringen görs på S2 och omfattar
– E-arbetsområde,
– start- och sluttid.

4.2 Förplanering och begäran

Om möjligt planeras E-arbetet i god tid i förväg. Begäran sker genom att ifylld S2 sänds till tl.

4.3 Direktplanering och begäran

Om E-arbete inte har begärts i förväg hos tl, görs det
1) *för E-arbete på enbart en bevakad station:* hos tkl för stationen,
2) *för E-arbete enbart på linjen eller obevakad station på sträcka utan fjb:* hos tkl för en av stationssträckans gränsstationer,
3) *för E-arbete som omfattar både linjen och obevakad station samt bevakad station:* hos tkl för en av stationssträckans gränsstationer,

4) *för E-arbete på fjbsträcka:* hos fjtkl,
5 *för E-arbete på fjbsträcka när arbetet även berör fjbgränsstation:* hos fjtkl.

Planeringen sker då tillsammans med tkl när S2 fylls i.

4.4 Beviljande, delgivning av S2

4.4.1 Förplanerat E-arbete

Har E-arbetet förplanerats och begärts hos tl, beviljar tl arbetet. Beviljad S2 ska delges den som har begärt E-arbetet samt
1) *för E-arbete på bevakad station:* tkl för stationen,
2) *för E-arbete på linjen eller obevakad station på sträcka utan fjb:* tkl för stationssträckans gränsstationer,
3) *för E-arbete på fjbsträcka:* fjtkl,
4 *för E-arbete på fjbsträcka när arbetet även berör fjbgränsstation:* fjtkl samt tkl för berörda fjbgränsstationer.

Den som har begärt E-arbetet ombesörjer att tsm delges beviljad S2.

4.4.2 Direktplanerat E-arbete

E-arbete som planeras direkt med tkl beviljas
1) *för E-arbete på enbart en bevakad station:* av tkl för stationen,
2) *för E-arbete enbart på linjen eller obevakad station på sträcka utan fjb:* av den tkl som E-arbetet har planerats hos, i samråd med tkl för stationssräckans andra gränsstation; S2 delges denne i samband med beviljandet,
3) *för E-arbete som omfattar både linjen och obevakad station samt bevakad station:* av den tkl som E-arbetet har planerats hos, i samråd med tkl för stationssräckans andra gränsstation; S2 delges denne i samband med beviljandet,
4) *för E-arbete på fjbsträcka:* av fjtkl,
5) *för E-arbete på fjbsträcka när arbetet även berör fjbgränsstation:* av fjtkl i samråd med tkl för fjbgränsstationen; S2 delges denne i samband med beviljandet.

4.5 (Reserv)

4.6 Avstämning av planeringen innan starttillstånd inhämtas

4.6.1 Allmänt

a) Innan tsm inhämtar starttillstånd för E-arbetet ska en avstämning av de på S2 planerade uppgifterna göras hos tkl.

Anm 1. Om E-arbetet direktplaneras kort tid i förväg, är det inget som hindrar att avstämningen görs vid samma tillfälle.

Har tsm delgetts S2 av den som begärt E-arbetet eller har tsm själv skrivit ner den vid planeringen, ska S2 motläsas av tsm för kontroll av att uppgifterna stämmer överens. S2 kompletteras med uppgift om tsm namn och driftradio/telefonnummer.

Anm 2. Har tsm inte delgetts förplanerad S2, ska tkl delge honom S2.

b) Berörs E-arbetsområdet av vut eller växling, ska tkl underrätta tsm om detta och uppmana honom att kontakta den andre tsm eller växlingsledaren för samråd.

4.6.2 Förutsättningarna ändras

Om tiden för E-arbetet måste ändras vid avstämningen gentemot på S2 planerad tid, får tkl och tsm i samråd ändra denna (jfr dock nästa stycke).

Om E-arbetsområdet måste ändras eller om E-arbetet inte kan ges starttillstånd före den ursprungligen beviljade och på S2 angivna sluttiden, får den beviljade S2 inte användas. I stället ska nytt E-arbete planeras.

Anm 1. Om ett beviljat E-arbete inte kan genomföras utan ”ställs in”, ska de som har fått underrättelser om E-arbetet meddelas av tkl.
Anm 2. På vissa stationer kan ställverksvakt i stället för tkl få bevilja E-arbete på bevakad station (anges i säpl och linjeboken; Trafikledningsfunktionen beslutar i samråd med Spårinnehavaren). Vad som i denna paragraf sägs om tkl gäller då i stället ställverksvakten.

5. Spårinnehavarens uppgifter till tsm för E-arbete

Spårinnehavaren lämnar tsm uppgift om ansvarig kopplingsledare.

6. Starttillstånd för E-arbete, allmänt

Omedelbart innan E-arbetet ska börja, ska tsm inhämta starttillstånd av tkl. Det lämnas för E-arbete

1) *på enbart en bevakad station:* av tkl personligen,
2) *som helt eller delvis omfattar linjen på sträcka utan fjb:* av tkl personligen för en av stationssträckans gränsstationer,
3) *som helt eller delvis omfattar linjen på fjbsträcka:* av fjtkl.

Starttillståndet ska innehålla identifiering av E-arbetet och orden ”... får starta”, t ex *”E-arbete Pettersson Trådköping–Elberga får starta”.*

Anm. E-arbetet börjar så snart tkl har lämnat starttillstånd och pågår tills E-arbetet anmälts avslutat av tsm.

7. Tkl åtgärder innan starttillstånd ges för E-arbete

7.1 E-arbete på linjen eller obevakad station

Tkl ska
1) ha stämt av uppgifterna på S2 med tsm enl art 4.6
2) avspärra stationssträckan,
3) kontrollera att stationssträckan är fri från tåg,
4) *då vut finns på stationssträckan och samråd ska ske med andra tsm:* få bekräftat av tsm att samråd (som har inneburit att E-arbetet kan genomföras) har skett med de andra tsm.

Därefter får tkl lämna starttillstånd till tsm.

7.2 E-arbete endast på en bevakad station

Tkl ska
1) ha stämt av uppgifterna på S2 med tsm enl art 4.6,
2) se till att E-arbetsområdet är fritt från tåg, vut och växling,
3) avspärra E-arbetsområdet.

Därefter får tkl lämna starttillstånd till tsm.

7.3 E-arbete som omfattar både linjen och obevakad station samt bevakad station

Tkl ska utföra åtgärder både enligt 7.1 och 7.2 ovan innan starttillstånd får lämnas till tsm. Omfattar E-arbetet även spår inom stationssträckans andra gränsstation eller fjbgränsstation, ska dess tkl ha bekräftat att åtgärder enl art 7.2 är utförda där.

8. Tsm åtgärder före E-arbetet

8.1 Besiktningar och skyddsåtgärder m m

Tsm ska ha fått uppgift om ansvarig kopplingsledare.

8.2 Starttillstånd

Omedelbart innan E-arbetet ska börja, ska tsm inhämta starttillstånd från tkl enl art 6.

Starttillståndet antecknas på S2.

8.3 Tsm skyddsåtgärder

För E-arbete krävs inte kortslutning av spårledning, uppsättning av hindertavlor, klovning eller låsning av växel eller andra skyddsåtgärder som ska användas vid A-arbete.

Anm. E-arbete får inte ersätta A-arbete om arbetet innebär att spåret är ofarbart eller försvagat.

9. Genomförande av E-arbetet

Tsm ska finnas *anträffbar* för samråd enl § 20.

Anm. Inget hindrar att ansvarig för annan anordning (t ex tsm för vut eller A-fordonsfärd) samtidigt är tsm även för E-arbetet.

10–13 (Reserv)

14. Avslutat E-arbete

14.1 Tsm åtgärder

Innan E-arbetet anmäls avslutat ska tsm ha fått uppgift från kopplingsledaren att fordon med uppfälld strömavatagare får köras på berörda spår.

Anm. Om brister kvarstår får E-arbetet inte avslutas, utan tsm ska kontakta Spårinnehavaren för besked om vilka åtgärder som ska vidtas.

14.2 Anmälan

a) Tsm lämnar anmälan, för E-arbete
   1) *på endast en bevakad station:* till tkl,
   2) *på linjen och obevakad station och om det berör även bevakad station:* till tkl för en av stationssträckans gränsstationer; på fjbsträcka till fjtkl.

b) Anmälan ska innehålla
   1) tsm namn samt driftradio- eller mobiltelefonnummer,
   2) orden *”anmälan om avslutat E-arbete”* och tidpunkt.

Anmälan antecknas av tsm på S2.

14.3 (Reserv)

14.4 Tkl åtgärder

Sedan tkl har fått anmälan får han upphäva avspärrningen.

Har flera anordningar funnits samtidigt på stationssträckan, får avspärrningen inte upphävas förrän berörda tkl i samråd (fjtkl) har kontrollerat att alla anordningarna har anmälts avslutade.

§ 31. L-arbete

Anm 1. Ytterligare bestämmelser och villkor för L-arbete finns i BVF 240.100.
Anm. 2 S2 kan förutom som blankett finnas även i form av anteckningsbok, stämpel e d enl Spårinnehavarens/Trafikledningsfunktionens beslut.

1. Allmänt

1.1 Inledning

L-arbete innebär att tågspår på linjen eller obevakad station upplåts för lätta arbetsredskap.

Anm. L-arbete är avsett för arbete med lätta arbetsredskap, t ex besiktning från tramp(cykel)dressin, ultraljudskontroll med utrustning som flyttas för hand osv.

1.2 Tillsyningsman

För varje L-arbete ska en tsm finnas utsedd. Tsm ansvarar för trafiksäkerhetsåtgärder för L-arbetet.

Vid avlösning av tsm under L-arbetet ska den tillträdande informera tkl för en av stationssträckans gränsstationer (p*å fjbsträcka:* fjtkl).

2. L-arbetssträcka

Den sträcka som upplåts för L-arbetet (= *L-arbetssträckan*) ska begränsas av närmaste station eller linjeplats.

Vid L-arbete på tågspår på obevakad station eller vid linjeplats begränsas L-arbetssträckan av intilliggande station eller linjeplats.

3. L-arbete samtidigt med andra anordningar

3.1 L-arbete efter tåg

L-arbete får börja efter ett tåg innan tåget har lämnat stationssträckan, så snart det har passerat platsen för L-arbetet (= L-*arbete efter tåg*), dock *inte*
– om tåget har pålok,
– om L-arbete efter tåg är förbjudet enl linjeboken.
Anm. Vid L-arbete efter tåg måste tsm beakta att tåget kan backa 200 m.

3.2 L-arbete samtidigt med andra anordningar än tåg

L-arbete får ske samtidigt och på samma sträcka som är upplåten för andra anordningar. Samråd ska ske enl § 20 om L-arbetssträckan helt eller delvis är upplåten för A-fordonsfärd eller vut.

4. Planering, begäran och beviljande

Anm. I TLF kan anges att tl åligganden enl art 4 övertas av annan funktion inom Trafikledningsfunktionen.

4.1 Planering allmänt

L-arbete planeras antingen i god tid i förväg eller kort tid innan arbetet ska börja. Planeringen görs på S2 och omfattar
– L-arbetssträcka,
– start- och sluttid,
– om L-arbetet ska vara L-arbete efter tåg.

4.2 Förplanering och begäran

Om möjligt begärs L-arbetet i god tid i förväg genom att ifylld S2 sänds till tl. Planeringen har då redan skett.

4.3 Direktplanering och begäran

Om L-arbete inte har begärts i förväg hos tl, görs det hos tkl för en av stationssträckans gränsstationer; på fjbsträcka hos fjtkl.

Planeringen sker då tillsammans med tkl när S2 fylls i.

4.4 Beviljande, delgivning av S2

4.4.1 Förplanerat L-arbete

Har L-arbetet förplanerats och begärts hos tl, beviljar tl arbetet. Beviljad S2 ska delges den som har begärt L-arbetet samt
1) på s*träcka utan fjb:* tkl för stationssträckans gränsstationer,
2) *på fjbsträcka:* fjtkl.

Den som har begärt L-arbetet ombesörjer att tsm delges beviljad S2.

4.4.2 Direktplanerat L-arbete

L-arbete som planeras direkt med tkl beviljas av
1) för L-arbete på sträcka utan fjb: den tkl som L-arbetet har planerats hos i samråd med tkl för stationssträckans andra gränsstation. S2 delges denne i samband med beviljandet.

2) för L-arbete på fjbsträcka: av fjtkl.

4.5 (Reserv)

4.6 Avstämning av planeringen innan starttillstånd inhämtas

4.6.1 Allmänt

a) Innan tsm inhämtar starttillstånd för L-arbetet ska en avstämning av de på S2 planerade uppgifterna göras hos tkl.

Anm 1. Om L-arbetet direktplaneras kort tid i förväg, är det inget som hindrar att avstämningen görs vid samma tillfälle.

Har tsm delgetts S2 av den som begärt L-arbetet eller har tsm själv skrivit ner den vid planeringen, ska S2 motläsas av tsm för kontroll av att uppgifterna stämmer överens. S2 kompletteras med uppgift om tsm namn och driftradio/telefonnummer.

Anm 2. Har tsm inte delgetts förplanerad S2, ska tkl göra det.

b) Ska L-arbetet vara L-arbete efter tåg, måste tkl tydligt framhålla det. Tkl ska uppmana tsm att återkomma när denne har sett tåget passera med slutsignal.

Berörs L-arbetssträckan av A-fordonsfärd eller vut, ska tkl underrätta tsm om detta och uppmana honom att kontakta den andre tsm för samråd.

4.6.2 Förutsättningarna ändras

Om förutsättningarna för L-arbetet måste ändras vid avstämningen gentemot på S2 planerade villkor, får tkl och tsm i samråd ändra uppgifter angående

– L-arbete efter tåg (om det ska vara L-arbete efter tåg eller inte),
– tid (jfr dock nästa stycke).

Om L-arbetssträckan måste ändras eller om L-arbetet inte kan ges starttillstånd före den ursprungligen beviljade och på S2 angivna sluttiden, får den beviljade S2 inte användas. I stället ska nytt L-arbete planeras.

Anm. Om ett beviljat L-arbete inte kan genomföras utan ”ställs in”, ska de som har fått underrättelser om L-arbetet meddelas av tkl.

5 (Reserv)

6. Starttillstånd, allmänt

Omedelbart innan L-arbetet ska börja, ska tsm begära starttillstånd av tkl. Det lämnas för L-arbete

1) *på sträcka utan fjb:* av tkl personligen för en av stationssträckans gränsstationer,
2) *på fjbsträcka:* av fjtkl.

Starttillståndet ska innehålla identifiering av L-arbetet och orden ”... får starta”, t ex *”L-arbete Pettersson Storköping–Rosberga får starta”*.

Anm. L-arbetet börjar så snart tkl lämnat starttillstånd och pågår tills L-arbetet anmälts avslutat av tsm.

7. Tkl åtgärder innan starttillstånd ges

Tkl ska

1) ha stämt av uppgifterna på S2 med tsm enl art 4.6,
2) avspärra stationssträckan,
3) *vid L-arbete som inte är L-arbete efter tåg:* kontrollera att stationssträckan är fri från tåg,
4) *vid L-arbete efter tåg:*
   få bekräftat av tsm att denne har sett tåget passera med slutsignal,
5) *då vut eller A-fordonsfärd finns på stationssträckan och samråd ska ske med andra tsm:*
   få bekräftat av tsm att samråd (som har inneburit att L-arbetet kan genomföras) har skett med de andra tsm.

Därefter får tkl lämna starttillstånd till tsm.

8. Tsm åtgärder före L-arbetet

8.1 (Reserv)

8.2 Starttillstånd

Omedelbart innan L-arbetet ska börja, ska tsm inhämta starttillstånd från tkl enl art 6.

Tsm ska då vid L-arbete *efter tåg* ha sett tåget passera med slutsignal samt bekräfta detta till tkl.

Starttillståndet antecknas på S2.

9. Genomförande av L-arbetet

Tsm ska närvara på arbetsplatsen.

Bara sådana lätta arbetsredskap som genast kan föras undan från spåret av närvarande personal får användas.

10–13 (Reserv)

14. Avslutat L-arbete

14.1 (Reserv)

14.2 Anmälan om avslutat L-arbete

a) Tsm lämnar anmälan till tkl för en av stationssträckans gränsstationer; på fjbsträcka till fjtkl.

b) Anmälan ska innehålla
   1) tsm namn samt driftradio- eller mobiltelefonnummer,
   2) orden *”anmälan om avslutat L-arbete”* och tidpunkt.

Anmälan antecknas av tsm på S2.

14.3 (Reserv)

14.4 Tkl åtgärder

Sedan tkl har fått anmälan får han upphäva avspärrningen.

Har flera anordningar funnits samtidigt på stationssträckan, får avspärrningen inte upphävas förrän berörda tkl i samråd (fjtkl) har kontrollerat att *alla* anordningarna har anmälts avslutade.

§ 32. A-fordonsfärd

Anm. S1 kan förutom som blankett finnas även i form av anteckningsbok, stämpel e d enl Trafikutövarens/Trafikledningsfunktionens beslut.

1. Allmänt

1.1 Framförande

A-fordonsfärd innebär att A-fordon framförs på en avspärrad stationssträcka eller del av en avspärrad stationssträcka. Fordonssättet får byta rörelseriktning inom A-fordonssträckan.

Anm 1. Vid A-fordonsfärd för transport på fjbsträcka gäller delvis andra bestämmelser, se art 15.

Anm 2. A-fordon, som framförs på linjen ihopkopplade med tågfordon eller K-fordon, ska framföras som vut.

Anm 3. Föreskrifterna för småfordonsväxling enl § 37A gäller för rörelser på tågspår innan starttillstånd har getts resp efter att A-fordonsfärden har avslutats, för rörelser på sidospår och för uppställning av småfordon på tågspår.

1.2 Tillsyningsman, småfordonsförare

För varje A-fordonsfärd ska en tsm finnas. Han ansvarar övergripande för säkerhetsåtgärder vid A-fordonsfärden. Småfordonsföraren får vara tsm om han har uppsikt i rörelseriktningen enl art 10.1.

Anm. På S1 anges om tsm även ska vara småfordonsförare.

Småfordonsföraren svarar för framförandet av fordonssättet, se § 69. Om småfordonsföraren inte har uppsikt i rörelseriktningen enl art 10.1, svarar tsm för uppsikt och åtgärder enl art 10.2.

Vid avlösning av tsm ska den tillträdande informera tkl för en av stationssträckans gränsstationer (*på fjbsträcka:* fjtkl).

1.3 Uppställning, uppdelning i flera fordonsgrupper

Om småfordon ställs upp på tågspår på linjen eller obevakad station, ansvarar tsm för att de säkras mot rullning. Tsm behöver inte närvara under den tid då småfordonen står stilla.

Om fordonssättet delas i flera fordonsgrupper, får de vara i rörelse var för sig under förutsättning att
- alla småfordon förs ut från utgångsplatsen och in till slutplatsen hopkopplade i en grupp,
- fordonssättet delas upp i högst fyra grupper som framförs individuellt,
- två grupper intill varandra inte befinner sig på större inbördes avstånd än 500 m,
- varje grupp har en småfordonsförare och vid behov en signalgivare som sköter tsm uppgifter beträffande sth och uppsikt i rörelseriktningen,
- samma regler för sth tillämpas som när flera A-fordonsfärder finns på samma sträcka.

1.4 (Reserv)

2. A-fordonssträcka

Den sträcka som upplåts för A-fordonsfärden (= *A-fordonssträckan*) får omfatta högst en stationssträcka. Om A-fordonssträckan ska omfatta endast del av stationssträcka, ska den begränsas av station eller linjeplats.

Anm. Vid A-fordonsfärd för transport på fjbsträcka gäller andra bestämmelser, se art 15.

3. A-fordonsfärd samtidigt med andra anordningar

3.1 A-fordonsfärd efter tåg

a) A-fordonsfärd får börja efter ett tåg innan det har lämnat stationssträckan (= *A-fordonsfärd efter tåg*), dock *inte*

1) *på sträcka med linjeblockering i bruk:*
– ut på en blocksträcka innan tåget har lämnat denna,

Anm 1. Denna begränsning gäller inte för A-fordonsfärd som ska börja på linjen genom att fordonssättet förs upp på spåret från sidan,

eller
– om tåget har pålok som ska bli ”återgående pålok”,

2) *på sträcka utan linjeblockering och sträcka där linjeblockeringen är ur bruk:*
– om tåget är resandetåg (undantag, se avd b), eller
– om tåget har pålok, eller
– om A-fordonsfärd efter tåg är förbjudet enl linjeboken.

Anm 2. Beslut om förbud mot A-fordonsfärd efter tåg fattas av Trafikledningsfunktionen i samråd med Spårinnehavaren

b) I följande fall får dock A-fordonsfärd ske efter resandetåg även på sträcka utan linjeblockering och sträcka där linjeblockeringen är ur bruk:

1) Om A-fordonssträckan endast omfattar en del av stationssträckan, får Trafikledningsfunktionen medge A-fordonsfärd efter resandetåg (= 01) på följande villkor:

A-fordonsfärden får börja först sedan föraren på 01 har lämnat ankomstanmälan enl § 72:2 från den tpl som är gräns för A-fordonssträckan. Att ankomstanmälan ska lämnas ska vara föreskriven för 01 i tdt eller genom order (S11) till föraren.

Ska A-fordonsfärden börja på linjen eller obevakad station och gå i riktning från 01, ersätts förarens ankomstanmälan av tsm anmälan att han har sett 01 passera med slutsignal.

Anm 3. Trafikledningsfunktionen kan bestämma att förfaringssättet med ankomstanmälan enl ovan används även för andra tåg än resandetåg.

2) Ska det ske arbeten på A-fordonssträckan i samband med färden, får denna ske efter resandetåg, om fordonssättet inte har högre totalvikt än 25 ton.

c) Uppgift om att A-fordonsfärd är ”A-fordonsfärd efter tåg” ska anges på S1, dock inte när A-fordonsfärd efter tåg ska föras ut från bevakad station på sträcka med linjeblockering i bruk.

3.2 A-fordonsfärd samtidigt med andra anordningar än tåg

A-fordonsfärd får ske samtidigt och på samma sträcka som är upplåten för andra anordningar. Samråd ska ske enl § 20
– om A-fordonssträckan helt eller delvis är upplåten för A-arbete, L-arbete, annan A-fordonsfärd eller vut, eller
– om A-fordonssträckan har en linjeplats eller obevakad station som gemensam gränspunkt för annan A-fordonsfärd eller vut.

När tsm har samrått, ska han orientera småfordonsföraren (på den egna A-fordonsfärden) om den andra anordningen och om vad som har överenskommits.

4. Planering, begäran och beviljande

Anm. I TLF kan anges att tl åligganden enl art 4 övertas av annan funktion inom Trafikledningsfunktionen.

4.1 Planering allmänt

A-fordonsfärd planeras antingen i god tid i förväg eller kort tid innan färden ska börja. Planeringen görs på S1 och omfattar
– A-fordonssträcka samt var färden ska påbörjas resp avslutas,
– start- och sluttid,
– om tsm även ska vara småfordonsförare,
– om A-fordonsfärden ska vara A-fordonsfärd efter tåg.

Anm 1. Vid planering av start- och sluttid ska man räkna med att det åtgår
– minst två minuter per kilometer körsträcka, på avsnitt där bestämmelserna om siktfart eller växlingsfart (art 9.2.3 resp art 9.2.4) kan förutses komma att gälla,
– minst en minut per kilometer körsträcka, i annat fall.

Anm 2. Uppgift om *A-fordonsfärd efter tåg* anges inte när A-fordonsfärd på sträcka med linjeblockering i bruk ska börja på bevakad station.

Ska A-fordonsfärden börja på linjen eller obevakad station och fordonssättet måste föras upp på spåret från sidan (utan att föras ut genom växel), ska tsm i samråd med tkl planera vid vilken punkt detta ska ske.

Anm 3. Punkten där fordonssättet ska föras upp på spåret måste väljas så att inga missförstånd uppstår, t ex framför eller strax bortom huvudsignal, vid vägkorsning etc.

4.2 Förplanering och begäran

Om möjligt begärs A-fordonsfärden i god tid i förväg genom att ifylld S1 sänds till tl. Planeringen har då redan skett.

4.3 Direktplanering och begäran

Om A-fordonsfärd inte har begärts i förväg hos tl, görs det

1) *om A-fordonsfärden ska börja på bevakad station:* hos tkl för stationen

Anm 1. Om färden ska ske på fjbsträcka men börja på fjbgränsstation, förmedlar tkl för fjbgränsstationen begäran till fjtkl.

2) *om A-fordonsfärden ska börja på linjen eller obevakad station:* hos tkl för en av stationssträckans gränsstationer; på fjbsträcka hos fjtkl.

Planeringen sker då tillsammans med tkl när S1 fylls i.

4.4 Beviljande, delgivning av S1

4.4.1 Förplanerad A-fordonsfärd

Har A-fordonsfärden förplanerats och begärts hos tl, beviljar tl färden. Beviljad S1 ska delges den som har begärt A-fordonsfärden samt

1) på *sträcka utan fjb:* tkl för stationssträckans gränsstationer,
2) *på fjbsträcka:* fjtkl. Om A-fordonsfärden berör stationssträckan närmast fjbgränsstation ska S1 även delges tkl för gränsstationen.

Den som har begärt A-fordonsfärden ombesörjer att tsm och småfordonsförare delges beviljad S1.

4.4.2 Direktplanerad A-fordonsfärd

A-fordonsfärd som planeras direkt med tkl beviljas

1 *på sträcka utan fjb:* av den tkl som A-fordonsfärden har planerats hos i samråd med tkl för stationssträckans andra gränsstation. S1 delges denne i samband med beviljandet.

2) *på fjbsträcka:* av fjtkl. Om A-fordonsfärden berör stationssträckan närmast fjbgränsstation ska S1 även delges tkl för gränsstationen.

4.5 (Reserv)

4.6 Avstämning av planeringen innan starttillstånd inhämtas

4.6.1 Allmänt

a) Innan tsm inhämtar starttillstånd för A-fordonsfärden ska en avstämning av de på S1 planerade uppgifterna göras hos tkl.

Anm 1. Om färden direktplaneras kort tid i förväg, är det inget som hindrar att avstämningen görs vid samma tillfälle.

Har tsm delgetts S1 av den som begärt A-fordonsfärden eller har tsm själv skrivit ner den vid planeringen, ska S1 motläsas av tsm för kontroll av att uppgifterna stämmer överens. S1 kompletteras med uppgift om tsm namn och driftradio/telefonnummer.

Anm 2. Har tsm inte delgetts förplanerad S1, ska tkl delge honom S1.

b) Ska A-fordonsfärden vara A-fordonsfärd efter tåg, måste tkl tydligt framhålla det. (Gäller dock inte om fordonssättet ska föras ut från bevakad station på sträcka med linjeblockering i bruk.) Om A-fordonsfärd efter tåg ska börja på linjen eller obevakad station, ska tkl uppmana tsm att återkomma när denne har sett tåget passera med slutsignal.

c) Berörs A-fordonssträckan av A-arbete, L-arbete, vut eller annan A-fordonsfärd, ska tkl underrätta tsm om detta och uppmana honom att kontakta den andre tsm för samråd.

d) Om station som utgör A-fordonssträckans gräns är eller kommer att vara obevakad eller stängd under tiden för A-fordonsfärden, ska det anges i anm på S1 eller meddelas tsm muntligt vid avstämningen.

4.6.2 Förutsättningarna ändras

Om förutsättningarna för A-fordonsfärden måste ändras vid avstämningen gentemot på S1 planerade villkor, får tkl och tsm i samråd ändra uppgifter angående

- A-fordonsfärd efter tåg (om det ska vara A-fordonsfärd efter tåg eller inte),
- om tsm ska vara småfordonsförare eller inte,
- tid (jfr dock nästa stycke).

Om A-fordonssträckan måste ändras eller om färden inte kan ges starttillstånd före den ursprungligen beviljade och på S1 angivna sluttiden, får den beviljade S1 inte användas. I stället ska ny A-fordonsfärd planeras.

Anm. Om en beviljad A-fordonsfärd inte kan genomföras utan ”ställs in”, ska de som har fått underrättelser om A-fordonsfärden meddelas av tkl.

5 (Reserv)

6. Starttillstånd, allmänt

Omedelbart innan A-fordonsfärden ska börja, ska tsm inhämta starttillstånd av tkl. Det lämnas

1) *på sträcka utan fjb:* av tkl personligen för en av stationssträckans gränsstationer,
2) *på fjbsträcka:* av fjtkl. Om A-fordonsfärden ska föras ut från fjbgränsstation förmedlas starttillståndet av tkl för fjbgränsstationen till tsm.

Starttillståndet ska innehålla identifiering av A-fordonsfärden och orden "... får starta", t ex *"A-fordonsfärd Pettersson Storköping–Rosberga får starta"*.

Anm. A-fordonsfärden börjar så snart tkl lämnat starttillstånd och pågår tills A-fordonsfärden anmälts avslutad av tsm.

Om A-fordonsfärd förs ut från station efter "kör" i huvudsignal får starttillståndet formuleras enligt följande exempel: *"när mellansignal 31 visar 'kör' får A-fordonsfärd ..... starta"*.

7. Tkl åtgärder innan starttillstånd ges

Om station som utgör A-fordonssträckans gräns är eller kommer att vara obevakad eller stängd under tiden för A-fordonsfärden, ska det anges i anm på S1 eller meddelas tsm muntligt av den tkl som ska ge A-fordonsfärden starttillstånd.

Tkl ska

1) ha stämt av uppgifterna på S1 med tsm enl art 4.6,
2) avspärra stationssträckan,
   Anm. Om fordonssättet ska föras ut med "kör" i huvudsignal, får spärrning av linjeblock, utfartssignal eller utfartsblocksignal anstå till omedelbart efter det att fordonssättet har gått ut på sträckan. Se även art 13.2.
3) *vid A-fordonsfärd som inte är A-fordonsfärd efter tåg:*
   – kontrollera att stationssträckan är fri från tåg,
   – *på sträcka med linjeblockering, när fordonssättet på linjen eller på obevakad station ska föras upp på spåret från sidan:* uppmana tsm att kortsluta spårledningen med kontaktdon och därefter få detta bekräftat av tsm,
4) *vid A-fordonsfärd efter tåg som ska börja på linjen eller obevakad station:* få bekräftat av tsm

– att denne har sett tåget passera med slutsignal,
– *på sträcka med linjeblockering i bruk, när fordonssättet ska föras upp på spåret från sidan:* att spårledningen är kortsluten med kontaktdon,

5) *då A-arbete, L-arbete, vut eller annan A-fordonsfärd finns på stationssträckan och samråd ska ske med andra tsm:*

få bekräftat av tsm att samråd (som har inneburit att A-fordonsfärden kan föras ut på sträckan) har skett med de andra tsm.

Därefter får tkl lämna starttillstånd till tsm.

8. Tsm och småfordonsförares åtgärder före A-fordonsfärden

8.1 Kontroll av fordon

Anm. Bestämmelser om sammansättning av spårgående fordonskombinationer, bromsar etc. finns i serien BVF 528.3.

8.1.1 Tsm åtgärder

Tsm ska
1) ansvara för att fordonssättet är riktigt sammansatt,
2) ansvara för att fordonssättet har tillräcklig bromsförmåga,
3) meddela småfordonsföraren vilken sth som ska gälla och bekräfta för småfordonsföraren att fordonssättet har tillräcklig bromsförmåga,
4) ansvara för att bromsprov utförs,
5) ansvara för att rätt signaler visas framåt och bakåt enl § 7 (gäller inte det småfordon där småfordonsföraren finns).

8.1.2 Småfordonsförarens åtgärder

Småfordonsföraren ska
1) se till att han får besked om vilken sth som gäller samt bekräftelse på att bromsförmågan är tillräcklig,
2) kontrollera att det småfordon där småfordonsföraren finns i förekommande fall visar rätt signaler framåt och bakåt enl § 7,
3) kontrollera att bromsprov har gjorts.

8.2 Starttillstånd

Omedelbart innan A-fordonsfärden ska börja, ska tsm inhämta starttillstånd från tkl enl art 6.

Om A-fordonsfärden börjar på linjen eller obevakad station ska tsm då

1) *vid A-fordonsfärd efter tåg:*
– ha sett tåget passera och dess slutsignal,
– *på sträcka med linjeblockering i bruk när fordonssättet ska föras upp på spåret från sidan:* ha ombesörjt att spårledningen kortslutits med kontaktdon innan tåget har lämnat blocksträckan,
2) *vid A-fordonsfärd (som inte är efter tåg) på sträcka med linjeblockering i bruk, när fordonssättet ska föras upp på spåret från sidan:* efter tillstånd från tkl ombesörja att spårledningen kortsluts med kontaktdon,
3) bekräfta ovanstående åtgärder till tkl.

Starttillståndet antecknas av tsm på S1.

Anm. Kortslutning får hävas omedelbart innan fordonssättet sätts i rörelse.

9. Sth

9.1 Allmänt

Sth vid A-fordonsfärd är 70 km/h, om inte lägre hastighet krävs enl art 9.2.

Anm. Observera att hastighetsreglerna i § 70 och § 52 gäller även vid A-fordonsfärd.

9.2 Begränsningar av sth

9.2.1 Tekniska begränsningar

Anm. Bestämmelser om bestämning av fordonssättets sth; säkerhetsgrepp och förarövervakning samt katastrofbroms finns i serien BVF 528.3.

a) För bestämning av fordonssättets sth gäller Trafikutövarens bestämmelser.
b) Saknas fungerande säkerhetsgrepp eller förarövervakning är sth 40 km/h, om inte Trafikutövaren har medgett annat.
c) Om inte första och sista fordonet bromsas automatiskt om självavkoppling skulle inträffa, är sth 40 km/h.

9.2.2 Begränsad sikt i rörelseriktningen

I vissa fall gäller sth 40 km/h eller 20 km/h, se art 10.2.

9.2.3 Siktfart

I följande fall får hastigheten inte överstiga siktfart:

1) vid A-fordonsfärd efter tåg, när fordonssättet framförs i samma riktning som tåget,

Anm 1. Om tsm har fått besked från tkl att föraren på tåget har lämnat ankomstanmälan från den tpl som är gräns för A-fordonssträckan, gäller siktfart bara vid införandet till denna tpl.
Anm 2. Begränsningen till siktfart enl punkt 1 gäller inte när blocksignal på sträcka med linjeblockering i bruk har visat ”kör”.
Anm 3. Vid A-fordonsfärd efter tåg måste man räkna med att tåget kan backa 200 m.

2) på sträcka som också är upplåten för A-arbete eller L-arbete.

9.2.4 Växlingsfart

I följande fall får hastigheten inte överstiga växlingsfart:

1) på sträcka som också är upplåten för vut eller annan A-fordonsfärd,
2) vid linjeplats eller obevakad station, som utgör gräns för vut eller annan A-fordonsfärd,
3) på station, om inte huvudsignal har visat ”kör”.

9.2.5 När hastighetsbegränsning gäller

Begränsningarna enligt art 9.2.3 och 9.2.4 gäller från det att tsm har underrättats om den andra anordningen (av tkl eller vid samråd med den andre tsm) tills tsm har fått besked (från tkl eller den andre tsm) om att den andra anordningen är avslutad.

10. Krav på sikt i rörelseriktningen

10.1 Huvudregel

I första hand ska småfordonsföraren svara för uppsikten i rörelseriktningen. Det kan ske om något av följande uppfylls:

1) föraren befinner sig på det främsta småfordonet med fri sikt i rörelseriktningen, eller
2) högst ett småfordon skjuts framför det småfordon där småfordonsföraren befinner sig och han har fri sikt i rörelseriktningen,

Anm. Här avses när ett lågt och kort småfordon skjuts, t ex en lövsopmaskin.

eller

3) småfordonsföraren befinner sig i det främsta småfordonets främsta förarhytt och han har sikt i rörelseriktningen längs småfordonets ena sida, samtidigt som en signalkunnig person finns i förarhytten och hjälper småfordonsföraren med uppsikten längs småfordonets andra sida.

Punkt 3 tillämpas bl a på fordon med förarhytt bara i ena änden. Trafikutövaren kan ge ut närmare anvisningar.

10.2 Småfordonsföraren har inte tillräcklig sikt

a) Om småfordonsföraren inte kan svara för uppsikten enl huvudregeln, ska tsm göra det.
b) Tsm ska i första hand ha fri sikt i rörelseriktningen och befinna sig på främsta eller näst främsta småfordonet.

Dessutom ska tsm ha
– signal- och bromsapparat, eller
– radiokontakt med föraren, eller
– ständig ”signalkontakt” med föraren, själv eller via medhjälpare som repeterar signalerna; i detta fall ska också ha överenskommits hur tsm ska signalera till föraren att ge ”tåg kommer”.

I detta fall är sth 40 km/h.

c) Om förhållandena gör det omöjligt att tillämpa avd b, får tsm åka längre bak i fordonssättet eller tillsammans med småfordonsföraren i förarhytten. Förutsättningen är att småfordonsföraren och tsm i samråd bedömer det möjligt att hålla tillfredsställande uppsikt i rörelseriktningen.

I detta fall är sth 20 km/h.

10.3 ”Backning” vid A-fordonsfärd

Måste man vid A-fordonsfärd oplanerat skjuta fordon mot den avsedda färdriktningen, får bestämmelserna om backning av tåg enl § 84 tillämpas, om det inte finns annan A-fordonsfärd, vut, A-arbete eller L-arbete på sträckan.

11. Vägkorsningar

Vägkorsning, med eller utan vägskyddsanläggning, får passeras med högst 40 km/h.

Småfordonsföraren (tsm när småfordonsföraren inte håller uppsikten i rörelseriktningen) ansvarar för att fordonssättet inte förs ut på vägkorsning med vägskyddsanläggning förrän denna spärrar vägtrafiken eller har bevakats enl § 26.

Anm. Automatisk vägskyddsanläggning fungerar inte säkert vid A-fordonsfärd. Bl a därför krävs det fullt ansvar av småfordonsföraren resp tsm att fordonssättet ska kunna stanna framför vägkorsning med vägskyddsanläggning. Detta gäller även om vägvakt eller annan har fått i uppdrag att spärra vägtrafiken.

Är småfordonsföraren ensam och visar V-signal ”stopp”, ska fordonssättet stanna omedelbart före vägkorsningen. Det får fortsätta först sedan småfordonsföraren har förvissat sig om att hinder inte finns. ”Tåg kommer” ska om möjligt ges upprepade gånger till vägkorsningen har uppnåtts, såvida inte småfordonsföraren kan se att inga vägtrafikanter närmar sig.

Måste oisolerat småfordon ställas upp på spår med spårledning för automatisk vägskyddsanläggning, ska åtgärder enl § 26:5 vidtas.

12. Huvudsignal visar inte ”kör”

12.1 Allmänt

När A-fordonsfärd har stannat framför huvudsignal som inte visar ”kör” gäller föreskrifterna i § 52 och § 70.

Anm. I huvuddvärgsignal gäller bara de vita skenen, se § 3:1a.

12.2 Bevakad station

För huvudljussignal på bevakad station gäller dessutom:
Signalen får passeras om
– tillhörande dvärgsignal visar signalbild ”lodrätt”, ”snett vänster” eller ”snett höger”, eller
– signalen är försedd med medgivandetavla.

12.3 Stängd station

När § 70 tillämpas på stängd station, gäller föreskrifterna för bevakad station. Kan anmälan göras till tkl för stationssträckans andra gränsstation, får denne medge att huvudsignal passeras. Tkl får dock inte lämna medgivande för huvudsignal på stängd station som samtidigt är obevakad i andra riktningar.

13. Framförande på bevakad station

13.1 För småfordonsföraren eller tsm

a) Växellägen och hinderfrihet ska kontrolleras som vid småfordonsväxling. Har huvudsignal visat ”kör” gäller kontrollskyldigheten bortom huvudsignalen bara om fordonssättet förs vidare efter att ha stannat.

Vid plattformsövergång ska reglerna för småfordonsväxling tillämpas, såvida inte huvudsignal före plattformsövergången visar ”kör”.

b) Stannas småfordon på station på spår med spårledning för hinderfrihetskontroll, ska spårledningen genast kortslutas med kontaktdon. Kortslutningen får hävas omedelbart innan fordonssättet ska föras vidare.

c) Sedan tsm har fått starttillstånd, ska fordonssättet snarast föras utanför stationsgränsen ut på linjen. Kan detta inte ske inom 5 min, ska tkl snarast underrättas.

d) Sedan fordonssättet har förts in på bevakad station får det inte föras ut på linjen igen utan att tkl har medgett detta.

Anm. Detta innebär inte att A-fordonsfärden kan betraktas som avslutad utan anmälan från tsm enligt art 14.2.

13.2 För tkl

a) Innan huvudsignal ställs till ”kör”, ska tkl i tillämpliga delar ha iakttagit bestämmelserna om tågvägsklargöring och tågvägsinspektion i § 54 och § 55. (Bestämmelserna om tågvägs skyddssträcka behöver inte tillämpas.) Skydd för allmänheten ska vid behov ha utförts enl § 58.

b) Innan starttillstånd resp medgivande att föra in fordonssättet lämnas, ska tkl se till att obehörig körsignal förhindras till det spår där småfordon finns eller som ska användas under utfarten eller infarten. På fjst (samt när det anges i säpl för annan station) görs det genom att tkl

– spärrar spår, växlar eller spåravsnitt,
– lokalfriger växlar,
– lägger tågväg eller växlingsväg för småfordonet.

Vid behov utförs detta genom att tkl kombinerar flera av ovannämnda åtgärder.

Anm. Obs förbudet mot inkopplad automatisk tågvägsläggning i § 51:3b.

Efter utfart får spärrning på stationen upphävas eller lokalfrigivning återtas när fordonssättet har kommit utanför stationsgränsen och utfartsblocksignal har spärrats.

Om tkl inte direkt kan iaktta att fordonssättet har kommit utanför

stationsgränsen eller få anmälan om detta från tsm, får han förutsätta att fordonssättet har lämnat stationen
– när ställverksindikeringar tyder på det, eller
– *även utan ställverksindikeringar:* 10 min efter starttillståndet.

14. Avslutad A-fordonsfärd

14.1 Tsm åtgärder före anmälan

14.1.1 Allmänt

Tsm ska kontrollera att föreskrivna besiktningar och åtgärder efter arbete är slutförda och att vägskyddsanläggningar har återställts enl § 26.

14.1.2 A-fordonsfärd avslutas på bevakad station

Tsm ska
– ha sett till att alla småfordon i A-fordonsfärden har förts bort från tågspår på linjen och obevakad station,
– ha återlämnat K16-nyckel i förekommande fall.

14.1.3 A-fordonsfärd avslutas på linjen eller obevakad station

Tsm ska
1) ha sett till att alla småfordon i A-fordonsfärden har förts bort från tågspår
– hinderfritt in på sidospår innanför spårspärr eller skyddsväxel; medförd K16-nyckel behandlas enl § 47:5c, eller
– hinderfritt (på sidan) av tågspåret.

Anm. När småfordon efter anmälan om avslutad färd ska flyttas på sidospår vid linjeplats gäller bestämmelserna om småfordonsväxling i § 37A.

eller

2) ha fått starttillstånd för ny A-fordonsfärd.

14.1.4 A-fordonsfärd avslutas på oplanerad plats

Måste A-fordonsfärden avslutas på annan plats än vad som angavs vid planeringen, ska tsm snarast meddela tkl.

14.2 Anmälan

a) Tsm anmäler A-fordonsfärden avslutad
1) *på bevakad station*: till tkl för stationen,

Anm. När A-fordonsfärd avslutas på fjbgränsstation, ska tkl vidarebefordra anmälan till fjtkl.

2) *på stängd station*: till tkl för stationssträckans andra gränsstation,
3) *på linjen eller obevakad station*: till tkl för en av stationssträckans gränsstationer; på fjbsträcka till fjtkl.

b) Anmälan ska innehålla
1) tsm namn samt driftradio- eller mobiltelefonnummer eller småfordonets beteckning,
2) orden *"anmälan om avslutad A-fordonsfärd"* och tidpunkt,

Anmälan antecknas av tsm på S1.

14.3 Tkl åtgärder

Sedan tkl har fått anmälan får han upphäva avspärrningen av stationssträckan.

Har flera anordningar funnits samtidigt på stationssträckan, får avspärrningen inte upphävas förrän berörda tkl i samråd (fjtkl) har kontrollerat att *alla* anordningarna har anmälts avslutade.

15. A-fordonsfärd för transport

15.1 Allmänt

På fjbsträcka kan "A-fordonsfärd för transport" anordnas (även till och från fjbgränsstation) när avsikten med färden enbart är att transportera småfordon över en eller flera hela stationssträckor. Syftet är att på ett enklare sätt kunna utföra transporter, utan att planera och få starttillstånd för en ny A-fordonsfärd på varje station.

För A-fordonsfärd för transport gäller nedanstående undantags- och tilläggsbestämmelser till art 1-14.

Innan A-fordonsfärd för transport får starttillstånd, ska hela A-fordonssträckan vara fri från tåg, vut, A-arbete, E-arbete, L-arbete eller annan A-fordonsfärd. På mellanliggande station ska de tågspår som ska användas vara fria.

Fordonssättet framförs i en och samma riktning.

Anm. Om fordonssättet tvingande måste föras tillbaka mot utgångsstationen, får det bara ske efter tillstånd från fjtkl.

15.2 A-fordonssträcka, m m

A-fordonssträckan ska utgöras av en eller flera hela stationssträckor. På dubbelspårig sträcka ska A-fordonssträckan på linjen omfatta antingen endast uppspår eller endast nedspår.
A-fordonssträckan får inte gå förbi
– fjbgränsstation,
– i TLF särskilt angiven station (beslut av Trafikledningsfunktionen i samråd med Spårinnehavaren).

Anm. De stationer som anges i TLF är bl a sådana stationer där automatisk tågvägsläggning kan förekomma från en anslutande linje eller där dubbelspår går ihop till enkelspår.

15.3 Inga samtidiga anordningar

På de stationssträckor som är upplåtna för A-fordonsfärd för transport får inte A-arbete, E-arbete, L-arbete, annan A-fordonsfärd eller vut beviljas.

15.4 Begäran och planering

Vid planeringen ska det klart framgå att det handlar om en A-fordonsfärd för transport.

15.5 (Reserv)

15.6 Starttillstånd, allmänt

Starttillståndet ska innehålla identifiering av A-fordonsfärden och orden "... får starta", t ex "A-*fordonsfärd för transport Pettersson Storköping–Rosberga får starta*".

15.7 Tkl åtgärder innan starttillstånd ges

Innan starttillstånd ges ska fjtkl
a) kontrollera att A-fordonssträckan är fri,
b) se till att tågväg är lagd genom mellanliggande stationer för A-fordonsfärden,
c) *om automatisk tågvägsläggning kan ske mot A-fordonsfärden på dess slutstation:* se till att tågväg är lagd för A-fordonsfärden in på slutstationen.

Avspärrning av A-fordonssträckan görs genom att linjeblocket endast spärras vid utgångsstationen, sedan småfordonet har passerat utfartsblocksignalen.

Anm. Se även art 13.2 sista stycket.

15.8 Sammansättning

Framförs flera småfordon tillsammans ska de vara sammankopplade. Fordonssättet ska kunna överblickas av småfordonsföraren.

15.9-15.12 (Reserv)

15.13 Kontaktdon vid uppehåll

Stannas småfordonet under färden, ska spårledningen genast kortslutas med kontaktdon. Kortslutningen får hävas omedelbart innan fordonssättet ska föras vidare.

15.14 Avslutad A-fordonsfärd, m m

15.14.1 Anmälan om avslutad A-fordonsfärd

Tsm lämnar anmälan om avslutad A-fordonsfärd först på slutstationen.

Om fjtkl får passageanmälan efter mellanstation enl art 15.14.2, är dock A-fordonsfärden avslutad på den stationssträcka som har lämnats.

15.14.2 Passageanmälan efter mellanstation

Tsm ska om möjligt anmäla till fjtkl sedan småfordonet helt har passerat en mellanstation. Dessförinnan ska tsm kontrollera att ingen del av fordonssättet som medförs har blivit kvar på den bakomvarande sträckan.

Anmälan formuleras enl följande exempel: ”A-f*ordonsfärd för transport, Pettersson, har helt passerat Storköping.”*

Fjtkl kan efter passageanmälan efter en mellanstation spärra utfartsblocksignalen vid denna station, varefter spärrningen vid föregående station får hävas. (På den sista stationssträckan får inte spärrningen hävas, förrän A-fordonsfärden har anmälts avslutad.)

§ 33. (Reservnummer)

§ 34. C-arbete

Anm. Bestämmelserna i denna paragraf tillämpas bara på de sträckor utan linjeblockering som Spårinnehavaren har bestämt. Ytterligare bestämmelser och villkor för C-arbete finns i BVF 240.100.

1. Allmänt

1.1 Inledning

C-arbete innebär att tågspår på linjen eller obevakad station på sträcka utan linjeblockering upplåts för lätta arbetsredskap, utan att stationssträckan avspärras.

Anm 1. C-arbete är avsett för arbete med lätta arbetsredskap som förflyttas i rask takt, t ex besiktning från tramp(cykel)dressin, ultraljudskontroll med utrustning som flyttas för hand osv.
Anm 2. Tsm måste räkna med att fordon på C-arbetssträckan *framförs med för sträckan gällande sth.*

1.2 Tillsyningsman

För varje C-arbete ska en tsm finnas utsedd. Tsm ansvarar för trafiksäkerhetsåtgärder för C-arbetet.

Vid avlösning av tsm under C-arbetet ska den tillträdande informera tkl för en av stationssträckans gränsstationer.

2. C-arbetssträcka

Den sträcka som upplåts för C-arbetet (= *C-arbetssträckan*) ska begränsas av station eller linjeplats. C-arbetssträckan får omfatta högst en stationssträcka.

Vid C-arbete på tågspår på obevakad station eller vid linjeplats begränsas C-arbetssträckan av intilliggande station eller linjeplats.

3. C-arbete samtidigt med andra anordningar

3.1 C-arbete samtidigt med tåg

C-arbete får ske samtidigt och på samma sträcka som ett tåg framgår.

3.2 C-arbete samtidigt med andra anordningar än tåg

C-arbete får ske samtidigt och på samma sträcka som är upplåten för andra anordningar.

Anm. Samråd enl § 20 förekommer inte.

4. Anmälan

a) Omedelbart innan C-arbetet ska börja, ska tsm anmäla C-arbetet till tkl för stationssträckans *båda* gränsstationer.

Anm. Om den ena av stationssträckans gränsstationer är stängd, behöver C-arbetet endast anmälas till tkl för den andra gränsstationen. När bevakningen tas upp ska den tkl som fått anmälan genast flytta över utväxlade meddelanden dit.

b) Anmälan ska innehålla uppgift om
– tsm namn,
– C-arbetssträcka,
– start- och sluttid,
– driftradio/telefonnummer.

Anm. Innan anmälan lämnas måste tsm så långt är möjligt ha klart för sig vilka ordinarie tåg som kan vara aktuella under tiden för C-arbetet.

c) Om förutsättningarna för C-arbetet måste ändras, ska nytt C-arbete anmälas.

5-6 (Reserv)

7. Tkl åtgärder vid anmälan om C-arbete

7.1 Underrättelser i samband med anmälan

När tkl har mottagit anmälan, repeterat den och fört in C-arbetet i tklboken, ska han lämna underrättelser om sådana anordningar och rubbningar som framgår av tabellen nedan. Underrättelserna avser de förhållanden som är aktuella under den uppgivna tiden och som är kända för tkl vid tidpunkten för anmälan.

Anordning eller rubbning:
– ordinarie tåg
– inställt tåg
– extratåg
– mötes- och tågföljdsändring
– större tågförsening än 10 min,
– tåg som har avsänts eller beräknas avsändas mer än 10 min före tiden enl tdt
– vut
– A-fordonsfärd

De underrättelser som lämnas till tsm ska antecknas i tklboken.

Anm 1. I underrättelse om vut eller A-fordonsfärd ska ingå uppgift om driftradio/ mobiltelefonnummer till den andre tsm.
Anm 2. Sedan underrättelser har lämnats, *kan* extratåg eller annan anordning tillkomma under den tid som har uppgetts för C-arbetet. Se art 7.3.

7.2 Påminnelseskylt, spärrning, påminnelseskärm

Tkl ska sätta sätta påminnelseskylt på ställare för eller spärra utfartssignalen mot den aktuella sträckan; saknas utfartssignal sätts påminnelseskärm på signalstaven resp handsignallyktan. Påminnelseskylt resp påminnelseskärm får tas bort tillfälligt, eller spärrning tillfälligt hävas, när tåg, vut eller A-fordonsfärd ska släppas ut från stationen.

7.3 Underrättelser om tillkommande anordningar

Om rubbning uppstår, eller anordning tillkommer, sedan tkl har underrättat tsm ska tkl för stationssträckans gränsstationer efter samråd om möjligt underrätta tsm. Kan tsm inte underrättas, gäller följande:

Anordning eller rubbning	*skyddsåtgärd av tkl*
extratåg,	förhindra att tåg går på stationssträckan
minskad tågförsening	förhindra att tåget går ut på stationssträckan tidigare än 10 min än vad som har uppgivits
behov av att avsända tåg mer än 10 min före tiden enl tdt	förhindra att tåg avsänds mer än 10 min före tiden enl tdt
vut,A-fordonsfärd	Förhindra att vut (A-fordonsfärd) berör C-arbetssträckan

8 (Reserv)

9. Genomförande av C-arbetet

Tsm ska närvara på arbetsplatsen.

Bara sådana lätta arbetsredskap som genast kan föras undan från spåret av närvarande personal får användas.

Tsm måste vara beredd på att ett tåg kan avgå upp till 10 min före tiden enl tdt från stationssträckans gränsstation utan att någon underrättelse har lämnats, samt att tåget därefter kan avgå eller ankomma upp till 30 min före tiden enl tdt.

Tsm ska själv vid behov kontakta tsm för vut eller A-fordonsfärd på C-arbetssträckan för att få reda på var fordonssättet finns.

10–13 (Reserv)

14. Avslutat C-arbete

14.1 Tsm åtgärder

a) Tsm lämnar anmälan om avslutat C-arbete till tkl för en av stationssträckans gränsstationer.

b) Anmälan ska innehålla
1) tsm namn samt driftradio- eller mobiltelefonnummer,
2) orden *”anmälan om avslutat C-arbete”* och tidpunkt.

14.2 Tkl åtgärder

a) Den tkl som tar emot anmälan, ska underrätta tkl för stationssträckans andra gränsstation.

b) Om tsm inte har anmält C-arbetet avslutat när den anmälda tiden har gått ut, ska tkl för stationssträckans gränsstationer efter samråd försöka få kontakt med tsm. Tills C-arbetet har anmälts avslutat, ska tkl fortsätta med skyddsåtgärderna enl art 7.2-7.3.

c) Sedan tkl har fått anmälan om avslutat C-arbete, får han ta bort påminnelseskärm resp påminnelseskylt eller spärrning av utfartssignal.

§ 35. (Reservnummer)

§ 36. Vagnuttagning

Anm. S1 kan förutom som blankett finnas i form av anteckningsbok, stämpel e d enl Trafikutövarens/Trafikledningsfunktionens beslut. När det anges att S1 och S1a ska ges till eller användas av förare eller tsm får istället S16 användas i den utsträckning som anges i § 19:1.

1. Allmänt

1.1 Framförande

Vut innebär att tågfordon eller K-fordon framförs på en avspärrad stationssträcka eller del av en avspärrad stationssträcka. Fordonssättet får byta rörelseriktning inom vutsträckan.

Anm 1. Vid vut för transport på fjbsträcka gäller delvis andra bestämmelser, se art 16.

När A-fordon framförs hopkopplade med tågfordon eller K-fordon på linjen, ska fordonssättet framföras som vut.

Anm 2. Föreskrifterna för växling enligt § 37 gäller för rörelser på tågspår innan starttillstånd har getts resp efter att vut har anmälts avslutad, för rörelser på sidospår och för uppställning av fordon på tågspår.

1.2 Tillsyningsman, förare

För varje vut ska en tsm finnas. Han svarar övergripande för säkerhetsåtgärder vid vut. Föraren får vara tsm om han har uppsikt i rörelseriktningen enl art 10.1.

Anm. På S1 eller i tdtboken anges om tsm även ska vara förare.

Föraren svarar för framförandet av fordonssättet, se § 69. Om föraren inte har uppsikt i rörelseriktningen enl art 10.1, svarar tsm för uppsikt och åtgärder enl art 10.2.

Vid avlösning av tsm ska den tillträdande informera tkl för en av stationssträckans gränsstationer (*på fjbsträcka:* fjtkl).

1.3 Uppställning, delning i flera fordonsgrupper

Om fordon (småfordon) kopplas av och ställs upp på tågspår på linjen eller obevakad station, ansvarar tsm för att de säkras mot rullning. Tsm behöver inte närvara under den tid då fordon står stilla.

Om fordonssättet delas i flera fordonsgrupper, får de vara i rörelse var för sig under förutsättning att

– alla fordon (småfordon) förs ut från utgångsplatsen och in till slutplatsen hopkopplade i en grupp,
– fordonssättet delas upp i högst fyra grupper som framförs individuellt,
– två grupper intill varandra inte befinner sig på större inbördes avstånd än 500 m,
– varje grupp har en förare och vid behov en signalgivare som sköter tsm uppgifter beträffande sth och uppsikt i rörelseriktningen,
– samma regler för sth tillämpas som när flera vut finns på samma sträcka.

1.4 Resande får inte medfölja

Resande får inte medfölja vid vut, utom vid
– vut för resandeutväxling på stationssträcka där hjälpfordon har begärts enl § 83,
– vut i samband med militär förbandstransport,
– vut med hjälpfordon, se mom 15.

2. Vutsträcka

Den sträcka som upplåts för vut (= vu*tsträckan*) får omfatta högst en stationssträcka. Om vutsträckan ska omfatta endast del av en stationssträcka, ska den begränsas av station eller linjeplats.

Anm. Vid vut för transport gäller andra bestämmelser, se art 16.

3. Vut samtidigt med andra anordningar

3.1 Vut efter tåg

a) Vut får börja efter ett tåg innan det har lämnat stationssträckan (= ”*vut efter tåg*”), dock inte
1) *på sträcka med linjeblockering i bruk:*
– ut på en blocksträcka innan tåget har lämnat denna,

Anm 1. Denna begränsning gäller inte för vut som ska börja på linjen genom att fordonssättet förs upp på spåret från sidan.

eller
– om tåget har pålok som ska bli ”återgående pålok”.
2) *på sträcka utan linjeblockering och sträcka där linjeblockeringen är ur bruk:*
– om tåget är resandetåg (undantag, se avd b), eller

– om tåget har pålok, eller
– om vut efter tåg är förbjudet enl linjeboken,

Anm 2. Beslut om förbud mot vut efter tåg fattas av Trafikledningsfunktionen i samråd med Spårinnehavaren.

b) I följande fall får dock vut ske efter resandetåg även på sträcka utan linjeblockering och sträcka där linjeblockeringen är ur bruk:

1) Om vutsträckan endast omfattar en del av stationssträckan, får Trafikledningsfunktionen medge vut efter resandetåg (= 01) på följande villkor:

Vut får börja först sedan föraren på 01 har lämnat ankomstanmälan enl § 72:2 från den tpl som är gräns för vutsträckan. Att ankomstanmälan ska lämnas ska vara föreskriven för 01 i tdt eller genom order (S11) till föraren.

Ska vut börja på linjen eller obevakad station och gå i riktning från 01, ersätts förarens ankomstanmälan av tsm anmälan att han har sett 01 passera med slutsignal.

Anm 3. Trafikledningsfunktionen kan bestämma att förfaringssättet med ankomstanmälan enl ovan används även för andra tåg än resandetåg.

2) Ska det ske arbeten på vutsträckan i samband med vut, får denna ske efter resandetåg, om fordonssättet inte har högre totalvikt (tågvikt) än 25 ton.

c) Uppgift om att vut är ”vut efter tåg” ska anges på S1 resp i tdtboken, dock inte när vut efter tåg ska föras ut från bevakad station på sträcka med linjeblockering i bruk.

Anm 4. Vut med hjälpfordon (mom 15) resp återgående pålok (§ 39) räknas inte till vut efter tåg.

3.2 Vut samtidigt med andra anordningar än tåg

Vut får ske samtidigt och på samma sträcka som är upplåten för andra anordningar. Samråd ska ske enl § 20
– om vutsträckan helt eller delvis är upplåten för A-arbete, E-arbete, L-arbete, A-fordonsfärd eller annan vut, eller
– om vutsträckan har en linjeplats eller obevakad station som gemensam gränspunkt för annan vut eller A-fordonsfärd.

När tsm har samrått, ska han orientera föraren (på den egna vut) om den andra anordningen och om vad som har överenskommits.

4. Planering, begäran och beviljande

Anm. I TLF kan anges att tl åligganden enl art 4 övertas av annan funktion inom Trafikledningsfunktionen.

4.1 Planering allmänt

Om vut inte finns i tdtboken, planeras vut antingen i god tid i förväg eller kort tid innan den ska börja. Planeringen görs på S1 och omfattar
– vutsträcka samt var vut ska påbörjas resp avslutas,
– start- och sluttid,
– om tsm även ska vara förare,
– om vut ska vara vut efter tåg,
– om A-fordon ska medföras vid vut.

Anm 1. Vid planering av start- och sluttid ska man räkna med att det åtgår
– minst två minuter per kilometer körsträcka, på avsnitt där bestämmelserna om siktfart eller växlingsfart (art 9.2.3 resp art 9.2.4) kan förutses komma att gälla,
– minst en minut per kilometer körsträcka, i annat fall.
Anm 2. Uppgift om *vut efter tåg* anges inte när vut på sträcka med linjeblockering i bruk ska börja på bevakad station.
Anm 3. För återgående pålok begärs inte vut enl S1.

Ska vut påbörjas på linjen eller obevakad station genom avkoppling från godståg eller tjänstetåg, anges *”avkopplas från tåg…”* på S1.

Anm 4. Vut får inte påbörjas genom avkoppling från resandetåg.

Ska vut påbörjas på linjen eller obevakad station genom att fordonssättet förs upp på spåret från sidan (utan att föras ut genom växel), ska tsm i samråd med tkl planera vid vilken punkt detta ska ske.

Anm 5. Punkten där fordonssättet ska föras upp på spåret måste väljas så att inga missförstånd uppstår, t ex framför eller strax bortom huvudsignal, vid vägkorsning etc.

4.2 Förplanering och begäran

Om möjligt begärs vut i god tid i förväg genom att ifylld S1 sänds till tl. Planeringen har då redan skett.

4.3 Direktplanering och begäran

Om vut inte har begärts i förväg hos tl, görs det
1) *om vut ska börja på bevakad station:* hos tkl för stationen

Anm 1. Om vut ska ske på fjbsträcka men börja på fjbgränsstation, förmedlar tkl för fjbgränsstationen begäran till fjtkl.

2) *om vut ska börja på linjen eller obevakad station:* hos tkl för en av stationssträckans gränsstationer; på fjbsträcka hos fjtkl.

Planeringen sker då tillsammans med tkl när S1 fylls i.

4.4 Beviljande, delgivning av S1

4.4.1 Förplanerad vut

Har vut förplanerats och begärts hos tl, beviljar tl färden. Beviljad S1 ska delges den som har begärt vut samt

1) p*å sträcka utan fjb:* tkl för stationssträckans gränsstationer,
2) *på fjbsträcka:* fjtkl. Om vut berör stationssträckan närmast fjbgränsstation ska S1 även delges tkl för gränsstationen.

Den som har begärt vut ombesörjer att tsm och förare delges beviljad S1.

4.4.2 Direktplanerad vut

Vut som planeras direkt med tkl beviljas

1) på sträcka utan fjb: av den tkl som vut har planerats hos i samråd med tkl för stationssträckans andra gränsstation. S1 delges denne i samband med beviljandet.

2) på fjbsträcka: av fjtkl. Om vut berör stationssträckan närmast fjbgränsstation ska S1 även delges tkl för gränsstationen.

4.5 Vut som finns i tdtboken

Anm. Vut som anges i tdtboken finns också angiven på grafiska tdt och i tågordningar.

4.5.1 Vut som går ordinarie

Vut som finns intagen i tdtboken, är beviljad de dagar vut enl tdtboken går ordinarie. (Sådan vut planeras och begärs inte. S1 utfärdas inte ordinarie gångdagar.)

4.5.2 Vut som ska anordnas extra

Ska vut i tdtboken gå annan dag än vad som anges där, bör vut om möjligt begäras i god tid hos tl. Är det inte möjligt, begärs vut hos tkl enl art 4.3. S1 avd 3 används.
För beviljande av vut gäller art 4.4 i tillämpliga delar.

4.5.3 Övrigt

a) En vut enl tdtboken är beviljad fr o m avgångstiden vid utgångsplatsen t o m ankomsttiden vid slutplatsen.
b) Vid slutplatsen kan i tabellen i tdtboken för en vut (= 70001) anges *”vänder som 70002 och avslutas ej”*. Det innebär att vut 70001-70002 (trots den dubbla numreringen) behandlas som *en och samma* vut, som pågår fr o m avgångstiden vid utgångsplatsen för 70001 t o m ankomsttiden vid slutplatsen för 70002.
c) Personal som inte får tdtboken ska inhämta behövliga uppgifter ur det utdrag ur tdtboken som Trafikutövaren ska utfärda enl § 22.

d) Om vut enl tdtboken ska påbörjas genom avkoppling för tåg, svarar tsm för att tkl är informerad om detta.

4.6 Avstämning av planeringen innan starttillstånd inhämtas

4.6.1 Allmänt

a) Innan tsm inhämtar starttillstånd för vut ska en avstämning av de på S1 planerade eller i tdtboken angivna uppgifterna göras hos tkl.

Anm 1. Om vut direktplaneras kort tid i förväg, är det inget som hindrar att avstämningen görs vid samma tillfälle.

Har tsm delgetts S1 av den som begärt vut eller har tsm själv skrivit ner den vid planeringen, ska S1 motläsas av tsm för kontroll av att uppgifterna stämmer överens. S1 kompletteras med uppgift om tsm namn och driftradio/telefonnummer.

Anm 2. Har tsm inte delgetts förplanerad S1, ska tkl delge honom S1.

b) Ska vut vara vut efter tåg, måste tkl tydligt framhålla det. (Gäller dock inte om fordonssättet ska föras ut från bevakad station på sträcka med linjeblockering i bruk.)

Om vut efter tåg ska börja på linjen eller obevakad station, ska tkl uppmana tsm att återkomma när denne har sett tåget passera och dess slutsignal.

c) Berörs vutsträckan av A-arbete, E-arbete, L-arbete, A-fordonsfärd eller annan vut, ska tkl underrätta tsm om detta och uppmana honom att kontakta den andre tsm för samråd.

d) Om station som utgör vutsträckans gräns är eller kommer att vara obevakad eller stängd under tiden för vut, ska det anges i anm på S1 resp i tdtboken eller meddelas tsm muntligt vid avstämningen.

Anm 3. Avd b, c och d gäller även vid vut enl tdtboken.

4.6.2 Förutsättningarna ändras

Om förutsättningarna för vut måste ändras vid avstämningen gentemot på S1 planerade eller i tdtboken angivna villkor, får tkl och tsm i samråd ändra uppgifter angående
- vut efter tåg (om det ska vara vut efter tåg eller inte),
- om tsm ska vara förare eller inte,
- tid (jfr dock nästa stycke),
- om A-fordon medförs vid vut eller inte.

Om vutsträckan måste ändras eller om färden inte kan ges starttillstånd före den ursprungligen beviljade och på S1 angivna sluttiden, får den beviljade S1 inte användas. I stället ska ny vut planeras.

Anm. Om en beviljad vut inte kan genomföras utan ”ställs in”, ska de som har fått underrättelser om vut meddelas av tkl.

5 (Reserv)

6. Starttillstånd, allmänt

6.1 Vem som lämnar starttillstånd m m

Omedelbart innan vut ska börja, ska tsm begära starttillstånd av tkl. Det lämnas

1) p*å sträcka utan fjb:* av tkl personligen för en av stationssträckans gränsstationer,
2) *på fjbsträcka:* av fjtkl. Om vut ska föras ut från fjbgränsstation förmedlas starttillståndet av tkl för fjbgränsstationen till tsm.

Starttillståndet ska innehålla identifiering av vut och orden ”... får starta”, t ex *”vut Pettersson Storköping–Rosberga får starta”* eller *”vut 73426 får starta”*.

Anm. Vut börjar så snart tkl lämnat starttillstånd och pågår tills vut anmälts avslutad av tsm. För rörelser vid linjeplats eller obevakad station, t ex för vagnomsättning, gäller dessutom reglerna för växling, dock inte när vut består av enbart K-fordon.

Om vut förs ut från station efter ”kör” i huvudsignal får starttillståndet formuleras enligt följande exempel: *”när mellansignal 31 visar ’kör’ får vut ..... starta”*.

6.2 Vut som börjar genom avkoppling från vut eller tåg

Påbörjas vut på linjen eller obevakad station genom avkoppling från godståg eller tjänstetåg (= 01) och tsm medföljer 01 från stationssträckans gränsstation, får tkl lämna starttillstånd till tsm för vut innan 01 avgång från gränsstationen. Starttillståndet formuleras då *”när tåg 01 har kommit till .... får vut .... starta”*.

Påbörjas vut (= vut 2) på linjen eller obevakad station genom avkoppling från annan vut (= vut 1), får tkl lämna starttillstånd till tsm för vut 2 innan vut 1 lämnar stationssträckans gränsstation. Starttillståndet formuleras då *”vut ... får starta genom avkoppling från vut ...”*.

Anm. Beträffade starttillstånd för återgående pålok, se säok till § 39:2.

7. Tkl åtgärder innan starttillstånd ges

Om station som utgör vutsträckans gräns är eller kommer att vara obevakad eller stängd under tiden för vut, ska det anges i anm på S1 eller meddelas tsm muntligt av den tkl som ska ge vut starttillstånd.

Tkl ska
1) ha stämt av uppgifterna på S1 med tsm enl art 4.6,
2) avspärra stationssträckan,

Anm. Om fordonssättet ska föras ut med ”kör” i huvudsignal, får spärrning av linjeblock, utfartssignal eller utfartsblocksignal anstå till omedelbart efter det att fordonssättet har gått ut på sträckan.

3) *vid vut som inte är vut efter tåg:*
– kontrollera att stationssträckan är fri från tåg,
– *på sträcka med linjeblockering i bruk, när fordonssättet på linjen eller på obevakad station ska föras upp på spåret från sidan:* uppmana tsm att kortsluta spårledningen med kontaktdon och därefter få detta bekräftat av tsm,
4) *vid vut efter tåg som ska börja på linjen eller obevakad station:* få bekräftat av tsm
– att denne har sett tåget passera med slutsignal,
– *på sträcka med linjeblockering i bruk, när fordonssättet ska föras upp på spåret från sidan:* att spårledningen är kortsluten med kontaktdon,
5) *då A-arbete, E-arbete, L-arbete, A-fordonsfärd eller annan vut finns på stationssträckan och samråd ska ske med andra tsm:*
få bekräftat av tsm att samråd (som har inneburit att vut kan föras ut på sträckan) har skett med de andra tsm.

Därefter får tkl lämna starttillstånd till tsm.

8. Tsm och förares åtgärder före vut

8.1 Kontroll av fordon

Anm. Bestämmelser om sammansättning av spårgående fordonskombinationer, bromsar etc. finns i serien BVF 528.3.

8.1.1 Tsm åtgärder

Tsm ska
1) ansvara för att fordonssättet är riktigt sammansatt,
2) ansvara för att fordonssättet har tillräcklig bromsförmåga,
3) meddela föraren vilken sth som ska gälla och bekräfta för föraren att fordonssättet har tillräcklig bromsförmåga,
4) ansvara för att bromsprov utförs,
5) ansvara för att rätt signaler visas framåt och bakåt enl § 7 (gäller inte det fordon där föraren finns).

8.1.2 Förarens åtgärder

Föraren ska
1) se till att han får besked om vilken sth som gäller samt bekräftelse på att bromsförmågan är tillräcklig,
2) kontrollera att det fordon där föraren finns i förekommande fall visar rätt signaler framåt och bakåt enl § 7,
3) kontrollera att bromsprov har gjorts.

8.2 Starttillstånd

Omedelbart innan vut ska börja, ska tsm inhämta starttillstånd från tkl enl art 6.

Om vut efter tåg börjar på linjen eller obevakad station, ska tsm då
1) *vid vut efter tåg:*
– ha sett tåget passera och dess slutsignal,
– *på sträcka med linjeblockering i bruk, när fordonssättet ska föras upp på spåret från sidan:* ha ombesörjt att spårledningen kortslutits med kontaktdon innan tåget har lämnat blocksträckan
2) *vid vut (som inte är efter tåg) på sträcka med linjeblockering i bruk, när fordonssättet ska föras upp på spåret från sidan:* efter tillstånd av tkl ombesörja att spårledningen kortsluts med kontaktdon,
3) bekräfta ovanstående åtgärder till tkl.

Starttillståndet antecknas av tsm på S1 eller i anteckningsbok.

Anm. Kortslutning får hävas omedelbart innan fordonssättet sätts i rörelse.

9. Sth

9.1 Allmänt

Sth vid vut är 70 km/h, om inte lägre hastighet krävs enl art 9.2.

Anm. Observera att hastighetsreglerna i § 70 och § 52 gäller även vid vut.

9.2 Begränsningar av sth

9.2.1 Tekniska begränsningar

Anm. Bestämmelser om bestämning av fordonssättets sth; säkerhetsgrepp och förarövervakning samt katastrofbroms finns i serien BVF 528.3.

a) För bestämning av fordonssättets sth gäller Trafikutövarens bestämmelser.
b) Saknas fungerande säkerhetsgrepp eller förarövervakning är sth 40 km/h, om inte Trafikutövaren har medgett annat.
c) Om inte första och sista fordonet bromsas automatiskt om självavkoppling skulle inträffa, är sth 40 km/h.

9.2.2 Begränsad sikt i rörelseriktningen

I vissa fall gäller sth 40 km/h eller 20 km/h, se art 10.2.

9.2.3 Siktfart

I följande fall får hastigheten inte överstiga siktfart:

1) vid vut efter tåg, när fordonssättet framförs i samma riktning som tåget,

Anm 1. Om tsm har fått besked från tkl att föraren på tåget har lämnat ankomstanmälan från den tpl som är gräns för vut, gäller siktfart bara vid införandet till denna tpl.
Anm 2. Begränsningen till siktfart enl punkt 1 gäller inte när blocksignal på sträcka med linjeblockeringen i bruk har visat ”kör”.
Anm 3. Vid vut efter tåg måste man beakta att tåget kan backa 200 m.

2) på sträcka som också är upplåten för A-arbete eller L-arbete.

9.2.4 Växlingsfart

I följande fall får hastigheten inte överstiga växlingsfart:

1) på sträcka som också är upplåten för A-fordonsfärd eller annan vut,
2) vid linjeplats eller obevakad station, som utgör gräns för A-fordonsfärd eller annan vut.

9.2.5 När hastighetsbegränsning gäller

Begränsningarna enligt art 9.2.3 och 9.2.4 gäller från det att tsm har underrättats om den andra anordningen (av tkl eller vid samråd med den andre tsm) tills tsm har fått besked (från tkl eller den andre tsm) om att den andra anordningen är avslutad. När vut börjar genom avkoppling från annan vut, gäller detta först fr o m avkopplingstillfället.

10. Krav på sikt i rörelseriktningen

10.1 Huvudregel

I första hand ska föraren svara för uppsikten i rörelseriktningen. Det kan ske om något av följande uppfylls:

1) föraren befinner sig på det främsta fordonet med fri sikt i rörelseriktningen, eller
2) högst ett fordon skjuts framför det fordon där föraren befinner sig och han har fri sikt i rörelseriktningen,

Anm. Här avses när en låg och kort vagn eller t ex en lövsopmaskin skjuts.

eller

3) föraren befinner sig i det främsta fordonets främsta förarhytt och han har sikt i rörelseriktningen längs fordonets ena sida, samtidigt som en signalkunnig person finns i förarhytten och hjälper föraren med uppsikten längs fordonets andra sida.

Punkt 3 tillämpas bl a på fordon med förarhytt bara i ena änden. Trafikutövaren kan ge ut närmare anvisningar.

10.2 Föraren har inte tillräcklig sikt

a) Om föraren inte kan svara för uppsikten enl huvudregeln, ska tsm göra det.
b) Tsm ska i första hand ha fri sikt i rörelseriktningen och befinna sig på främsta eller näst främsta fordonet.
Dessutom ska tsm ha
– signal- och bromsapparat, eller
– radiokontakt med föraren, eller
– ständig ”signalkontakt” med föraren, själv eller via medhjälpare som repeterar signalerna; i detta fall ska också ha överenskommits hur tsm ska signalera till föraren att ge ”tåg kommer”.

I detta fall är sth 40 km/h.

c) Om förhållandena gör det omöjligt att tillämpa avd b, får tsm åka längre bak i fordonssättet eller tillsammans med föraren i förarhytten. Förutsättningen är att föraren och tsm i samråd bedömer det möjligt att hålla tillfredsställande uppsikt i rörelseriktningen.

I detta fall är sth 20 km/h.

10.3 ”Backning” vid vut

Måste man vid vut oplanerat skjuta fordon mot den avsedda färdriktningen, får bestämmelserna om backning av tåg enl § 84 tillämpas, om det inte finns annan vut, A-fordonsfärd, A-arbete eller L-arbete på sträckan.

11. Vägkorsningar

Föraren (tsm när föraren inte håller uppsikten i rörelseriktningen) ansvarar för att fordonssättet inte förs ut på vägkorsning med vägskyddsanläggning förrän denna spärrar vägtrafiken eller har bevakats enl § 26.

Anm. Automatisk vägskyddsanläggning fungerar inte säkert när fordonssättet byter körriktning. Bl a därför krävs det fullt ansvar av föraren resp tsm att

fordonssättet ska kunna stanna framför vägkorsning med vägskyddsanläggning. Detta gäller även om vägvakt eller annan har fått i uppdrag att spärra vägtrafiken.

När vut har fått order (S10) att bevakning är ordnad vid vägkorsning vars vägskyddsanläggning är ur funktion, ska föraren (tsm när föraren inte håller uppsikten i rörelseriktningen) kontrollera att vägvakt finns. Ser föraren (tsm) vägvakten, får vut passera korsningen oavsett signalbilden på V-signalen, med sth högst 40 km/h.

Är föraren ensam och visar V-signal ”stopp”, ska fordonssättet stanna omedelbart före vägkorsningen. Det får fortsätta först sedan föraren har förvissat sig om att hinder inte finns. ”Tåg kommer” ska ges upprepade gånger tills vägkorsningen har uppnåtts, såvida inte föraren kan se att inga vägtrafikanter närmar sig.

Måste fordon ställas upp på spår med spårledning för automatisk vägskyddsanläggning, ska tsm ombesörja att åtgärder enl § 26:5 vidtas.

12. Huvudsignal visar inte ”kör”

12.1 Allmänt

När vut har stannat framför huvudsignal som inte visar ”kör” gäller föreskrifterna i § 52 och § 70.

12.2 (Reserv)

12.3 Stängd station.

När § 70 tillämpas på stängd station, gäller föreskrifterna för bevakad station. Kan anmälan göras till tkl för stationssträckans andra gränsstation, får denne medge att huvudsignal passeras. Tkl får dock inte lämna medgivande för huvudsignal på stängd station som samtidigt är obevakad i andra riktningar.

13. Framförande på bevakad station

13.1 För föraren eller tsm

a) Växellägen och hinderfrihet ska kontrolleras som vid växling. Har huvudsignal visat ”kör”, gäller kontrollskyldigheten bortom huvudsignalen bara om fordonssättet förs vidare efter att ha stannat.

Vid plattformsövergång ska reglerna för växling tillämpas om inte huvudsignal före plattformsövergången visar ”kör”.

b) Sedan fordonssättet har förts in på bevakad station får fordonssättet inte föras ut på linjen igen utan att tkl har medgett detta.

Anm. Detta innebär inte att vut kan betraktas som avslutad utan anmälan från tsm enligt art 14.2.

13.2 För tkl

Innan huvudsignal ställs till ”kör” för vut, ska tkl i tillämpliga delar ha iakttagit bestämmelserna om tågvägsklargöring och tågvägsinspektion i § 54 och § 55. (Bestämmelserna om tågvägs skyddssträcka behöver inte tillämpas.) Skydd för allmänheten ska vid behov ha utförts enl § 58.

När A-fordon medförs (enl uppgift på S1) får tågväg inte upplösas efter vut förrän tkl har övertygat sig om att hela fordonssättet har passerat alla växlar i tågvägen.

Anm. Betr förbud mot magasinering samt automatisk tågvägsläggning och tågvägsupprepning, se § 51:3b.

14. Avslutad vut

14.1 Tsm åtgärder före anmälan

14.1.1 Allmänt

Tsm ska kontrollera att föreskrivna besiktningar och åtgärder efter arbete är slutförda och att vägskyddsanläggningar har återställts enl § 26.

14.1.2 Vut avslutas på bevakad station

Tsm ska
- ha sett till att alla fordon (småfordon) i vut har förts bort från tågspår på linjen och obevakad station,
- ha återlämnat K16-nyckel i förekommande fall.

14.1.3 Vut avslutas på linjen eller obevakad station

Tsm ska
- ha sett till att alla fordonen i vut har förts bort från tågspår och föreskrifterna i § 37:12 har tillämpats, eller
- ha fått starttillstånd för ny vut.

14.1.4 Vut avslutas på oplanerad plats

Måste vut avslutas på annan plats än vad som angavs vid planeringen, ska tsm snarast meddela tkl.

14.2 Anmälan

a) Tsm anmäler vut avslutad
   1) *på bevakad station*: till tkl för stationen,

Anm. När vut avslutas på fjbgränsstation, ska tkl vidarebefordra anmälan till fjtkl.

2) *på stängd station*: till tkl för stationssträckans andra gränsstation,
3) *på linjen eller obevakad station:* till tkl för en av stationssträckans gränsstationer; på fjbsträcka till fjtkl.

b) När en vut (= vut 2) avslutas på linjen eller obevakad station genom att sammankopplas med annan vut (= vut 1), får tsm för vut 2 vänta med att lämna anmälan tills tsm för vut 1 lämnar anmälan för sin vut. Varje tsm ska dock själv anmäla ”egen” vut avslutad.

c) Anmälan ska innehålla orden *”anmälan om avslutad vut”* samt tidpunkt och tsm namn.

Anmälan antecknas av tsm på S1 eller i anteckningsbok e d.

14.3 Tkl åtgärder

Sedan tkl har fått anmälan får han upphäva avspärrningen av stationssträckan.

Har flera anordningar funnits samtidigt på stationssträckan, får avspärrningen inte upphävas förrän berörda tkl i samråd (fjtkl) har kontrollerat att *alla* anordningarna har anmälts avslutade.

15. Vut med hjälpfordon

För gång på stationssträcka där tåg eller vut för transport finns, vars förare (tsm) har begärt hjälpfordon anordnas ”vut med hjälpfordon”. Därvid gäller följande undantags- och tilläggsföreskrifter:

a) I stället för S1 används S1a. Uppgift om var det hjälpbehövande tåget (vut för transport) finns fylls i med hjälp av förarens (tsm) begäran om hjälpfordon. Tkl ska kontrollera att uppgifterna om plats/sträcka uppfyller de krav som anges i § 83:1a.

b) Resande får medfölja efter medgivande av tl/fjtkl i varje särskilt fall. Detta gäller dels när hjälpfordon sänds ut för att framföra ett hjälpbehövande tåg, dels när det hjälpbehövande tåget och hjälpfordon förs in till en av stationssträckans gränsstationer.

Anm. Om övergångskoppel måste användas mellan hjälpfordon och motorvagnståg som har begärt hjälpfordon, får resande medfölja endast om det anges i Trafikutövarens regler.

c) Om dragfordonet inte går främst ska tsm se till att främsta fordonet är försett med signal- och bromsapparat eller att radioförbindelse finns med föraren.

d) För fordonssättets hastighet gäller utöver mom 9:

På sträcka utan linjeblockering och sträcka där linjeblockeringen är ur bruk: När fordonssättet förs in på den tpl där hjälpbehövande tåg (vut för transport) finns eller när fordonssättet i riktning mot det hjälpbehövande tåget (vut för transport) har passerat den plats som har angetts som gränspunkt på S1a, får hastigheten inte överstiga *siktfart.*

På sträcka med linjeblockering i bruk: Föreskrifterna i § 70:4 gäller.

16. Vut för transport

16.1 Allmänt

På fjbsträcka kan ”vut för transport” anordnas när avsikten med färden endast är att transportera fordon över en eller flera hela stationssträckor. Syftet är att på ett enklare sätt kunna utföra transporter, utan att planera och få starttillstånd för en ny vut på varje station.

För vut för transport gäller nedanstående undantags- och tilläggsbestämmelser till art 1-14.

Följande vut är ”vut för transport”:
– *vut enl S1:* om ”vut för transport” anges på S1,
– *vut enl tdtboken:* om vut omfattar en eller flera hela stationssträckor; för vut på endast en hel stationssträcka kan tsm och fjtkl komma överens om att vut *inte* ska vara vut för transport.

Vut för transport får inte föras tillbaka i riktning mot den station där den påbörjades, om inte fjtkl lämnat tillstånd i varje enskilt fall.

Anm. Körning i motsatt riktning får bara förekomma om detta visar sig nödvändigt p g a någon oförutsedd händelse. Innan fjtkl ger tillstånd ska han ha vidtagit samma åtgärder som när tillstånd ges till backning med tåg enl § 84.

För backning upp till 200 m av vut för transport gäller dock samma regler som för tåg på fjbsträcka enl § 84.

16.2 Vutsträcka, m m

Vut för transport anordnas över en eller flera hela stationssträckor, men inte förbi fjbgränsstation (dock även från och till fjbgränsstation). På dubbelspårig sträcka gäller dessutom: Vut för transport kan framföras på det ena eller andra spåret efter beslut av fjtkl.

16.3 Vut samtidigt med andra anordningar

På stationssträcka som är upplåten för vut för transport får inte A-arbete, E-arbete, L-arbete, A-fordonsfärd eller annan vut finnas.

Vut för transport får dock framföras på blocksträcka efter annan vut för transport, vilket inte föranleder underrättelse enl art 4.6.1 eller samråd.

Anm. I detta sammanhang kan vut för transport jämställas med ett tåg, inget hindrar alltså att tåg framförs på blocksträcka efter vut för transport.

16.4 Planering, beviljande

Uppgift om uppspår/nedspår anges inte på S1.

Uppgift 'fr o m kl .....' avser planerad avgångstid från utgångsstationen. Uppgift 't o m kl .....' avser planerad ankomsttid till slutstationen.

16.5 (Reserv)

16.6 Starttillstånd, allmänt

Starttillståndet ska innehålla identifiering av vut för transport och orden "... får starta", t ex "*Vut för transport Pettersson Storköping–Rosberga får starta*".

16.7 Tkl åtgärder innan starttillstånd ges

Avspärrning av stationssträckan görs inte.

16.8 Tsm åtgärder före vut för transport

Sista fordonet ska vara bromsat och försett med slutsignal enl föreskrifterna för tåg. A-fordon får inte framföras i vut för transport .

16.9-16.13 (Reserv)

16.14 Avslutad vut för transport

Tsm lämnar ingen anmälan om avslutad vut för transport. Vut för transport anses som avslutad på den blocksträcka som den har lämnat.

§ 37. Växling

När i denna paragraf anges 'tkl', avses – förutom i mom 6 – även ställverksvakt.

Till mom 1-3, 5

Närmare bestämmelser om växlingsledare, signalgivare, uppsikt, hastighet och säkrande av uppställda fordon kan ges ut av Trafikutövaren.

Banverket tillämpar SJ bestämmelser (SJF 010.3) i tillämplig omfattning.

Allmänt

1. **a)** Växling skall ledas av en *växlingsledare*.

Ställverksväxling innebär att tkl/ställverksvakt, placerad vid ställverket, är växlingsledare.

Anm 1. Ställverksväxling kan bara förekomma på dvärgsignalreglerade spår med låsta växlingsvägar och signalbild ”lodrätt” eller ”snett vänster”. Föraren skall själv hålla uppsikt i rörelseriktningen.

Anm 2. Vilken växling som planenligt skall vara ställverksväxling beslutas av Trafikledningsfunktionen efter samråd med Trafikutövaren.

För i förväg planerad växling, som inte är ställverksväxling, skall en växlingsledare vara utsedd av Trafikutövaren. Växlingsledaren skall ha platskännedom.

För växling som inte är planerad i förväg av Trafikutövaren gäller:

Växlingen genomförs som ställverksväxling, om förutsättningarna är uppfyllda och tkl/ställverksvakt beslutar att så skall ske.

Annars är föraren växlingsledare, såvida inte operativ arbetsledning har utsett en annan person. För växling på tågspår och de sidospår som omfattas av säpl ska växlingsledaren anmäla till tkl/ställverksvakt om han saknar platskännedom. Tkl/ställverksvakten ska då se till att växlingsledaren får del av de lokala bestämmelser som kan vara aktuella. För växling på andra sidospår ska växlingsledaren vid behov själv ta kontakt med operativ arbetsledning för att få del av bestämmelserna.

Till mom 1, avd a

Växlingsledaren beslutar om hur växlingen skall gå till och ger nödvändiga instruktioner till förare och signalgivare.

Platskännedom innebär att man känner till platsen och de särskilda bestämmelser som finns för den växling som skall äga rum. Sådana bestämmelser kan t ex vara försiktighetsåtgärder p g a lutning.

b) *Signalgivare* skall finnas, om föraren inte själv säkert kan besluta om igångsättning eller hålla uppsikt enl mom 2.

Till avd b. Den som är växlingsledare eller en annan person kan vara signalgivare.

c) Inom ett *E-arbetsområde* får växling bara äga rum efter samråd mellan växlingsledaren och tsm för E-arbetet enl § 20.

d) Inom ett *A-arbetsområde* får rörelse med fordon bara ske enl instruktioner av tsm för A-arbetet. Denne svarar för att fordon inte lämnar A-arbetsområdet utan att tkl har lämnat starttillstånd, om sådant krävs för växling på anslutande spår.

Anm. Spårinnehavaren kan utfärda närmare bestämmelser. För Banverket gäller § 29:10.

2. Uppsikt

Uppsikt skall hållas i rörelseriktningen av föraren eller av signalgivare.

Kontakt skall finnas mellan den signalgivare som håller uppsikt och föraren. Föraren svarar för att rörelsen stoppas om kontakten förloras mer än kortvarigt.

Till mom 2

Trafikutövaren kan medge att uppsikt inte behöver hållas eller att kontakt inte behöver finnas i bestämda fall.

3. **Hastighet**. Vid växling får hastigheten inte överstiga *växlingsfart* eller den lägre sth som eventuellt gäller för spåret.

I följande fall får dock *siktfart* tillämpas i stället för växlingsfart:
– på dvärgsignalsträcka dit signalbild ”lodrätt” visades, eller
– om det är angivet i lokal instruktion.

Till mom 3

Ansvaret för att hastigheten anpassas (och därmed ansvaret för att rörelsen kan stanna i tid) åvilar främst den som håller uppsikten. Föraren svarar dock för att hastigheten anpassas till av honom kända förhållanden samt att den inte överstiger den högsta tillåtna.

4. Vägkorsningar m m

a) Vid växling in på vägkorsning *med vägskyddsanläggning* skall denna spärra vägtrafiken. Är vägskyddsanläggningen felaktig, skall vägtrafikanterna varnas enl § 26.

Vid växling in på vägkorsning *utan vägskyddsanläggning* skall vägtrafikanterna varnas av vakt enl § 26.

Vid växling på nedsänkt spår på område, upplåtet för allmänheten, (t ex hamnspår eller spår i gata), skall en vakt gå kort före växlingssättet och varna vägtrafikanterna med utvecklad signalflagga (rött sken från handsignallykta).

b) Vid växling förbi *plattformsövergång*, upplåten för allmänheten, skall den om möjligt vara avspärrad eller bevakad. Kan detta inte ske, skall rörelsen stanna omedelbart före plattformsövergången och får fortsätta först sedan den som håller uppsikten har kontrollerat att hinder inte finns.

Till mom 4

Den som håller uppsikten svarar för att fordon inte förs in på vägkorsning, plattformsövergång eller nedsänkt spår utan att åtgärder enl detta mom är vidtagna.

Till avd a. I stället för bestämmelserna i sista stycket kan finnas lokala bestämmelser fastställda av Spårinnehavaren. Lokala bestämmelser som gäller all växling och småfordonsväxling finns i linjeboken; för korsning (nedsänkt spår) på station även i säpl.

Om en särskild gata eller väg korsar ett sådant nedsänkt spår som avses i tredje stycket, skall – förutom föreskrifterna där – även föreskrifterna för vägkorsning (första eller andra stycket) tillämpas, om korsningen är försedd med kryssmärken.

Till avd b. Enbart gångfållor anses i detta avseende inte som en fullgod avspärrningsanordning.

Bestämmelsen gäller inte sådana övergångar som enl uppsatta skyltar inte får beträdas av allmänheten eller som får beträdas endast på den gående egen risk.

5. Säkrande av uppställda fordon

a) Uppställda fordon skall säkras så att de inte kommer i rullning.

b) Vagnförstängare skall användas vid uppställning av fordon på station på tågspår som utan skydd i form av spårspärr eller skyddsväxel ansluter till annat tågspår eller till linjen.

Vagnförstängare krävs dock inte
- vid uppställning som varar högst en timme, eller
- om översiktlig tillsyn över fordonen kan hållas av personal (t ex tkl, bangårdspersonal), eller
- om något fordon i fordonsgruppen är hand- eller parkeringsbromsat med broms som inte kan kommas åt av obehöriga, eller
- om det anges i säpl (en förutsättning härför är dock att tågspår som saknar skydd har sth 40 km/h).

Till mom 5

Till avd a. Trafikutövaren kan medge att uppställda fordon inte behöver säkras, dock inte vid uppställning

– på tågspår,

– på sidospår som utan skydd ansluter till tågspår.

Till avd b. Vagnförstängare är en anordning som säkrar fordon i båda riktningar och inte utan vidare kan avlägsnas av en obehörig person.

Med översiktlig tillsyn menas att personal har tillsyn över vagnarna minst en gång i timmen. I tveksamma fall avgör Trafikutövaren om översiktlig tillsyn finns eller inte.

Växling på bevakad station

6. Växling utanför växlingsgränsen

a) Växlingsgränsen går vid den innersta av följande:
– stationsgränsen mot linjen,
– utfartsblocksignal,
– tavla ’gräns för växling’.

Växling ut över växlingsgränsen får bara ske med särskilt medgivande av tkl till växlingsledaren. Denne skall delge medgivandet till föraren och signalgivaren, innan några fordon förs utanför gränsen.

b) Tkl får inte lämna medgivande till växling utanför växlingsgränsen
– när tåg finns på stationssträckan i riktning mot stationen, eller
– om stationen är gräns för sträckan för en vut, A-arbete, E-arbete, L-arbete eller A-fordonsfärd.

(Gäller dock inte om ett tåg står vid infartssignalen och dess förare har underrättats.)

Innan medgivande lämnas, skall tkl avspärra stationssträckan. Innan tkl för fjbgränsstation medger växling ut mot stationssträcka med fjb, ska han inhämta fjtkl medgivande; fjtkl avspärrar stationssträckan.

Avspärrning krävs inte på sträcka med linjeblockering, om blockriktningen är vänd från stationen.

c) När alla fordon har återförts innanför växlingsgränsen, skall växlingsledaren genast anmäla detta till tkl. Denne kan då häva avspärrningen. (Tkl för fjbgränsstation meddelar fjtkl; denne får då upphäva avspärrningen.)

Anm. I undantagsfall får ett tågsätt växlas från ett tågspår till ett annat genom att föras ut på linjen på *sträcka med linjeblockering* utan att uppsikt hålls i rörelseriktningen när fordon skjuts. Härvid gäller följande:

Växlar får inte lokalfriges, utan tågväg skall läggas från berört spår och ev mellansignal och utfartsblocksignal skall visa ”kör”. Hela tågsättet skall föras förbi infartssignalen, som för den återgående rörelsen skall visa ”kör”. När fordon måste skjutas i riktning mot stationen utan uppsikt i rörelseriktningen, skall tkl instruera föraren om hur långt rörelsen skall framgå.

Föraren får godta muntligt uppgift från tkl om att huvudsignal visar ”kör”. När fordon skjuts utan att uppsikt hålls, är sth 10 km/h; ”tåg kommer” ges före igångsättningen och därefter upprepade gånger.

Till mom 6

Här avses fall med en tillfällig rörelse, när ett växlingssätt av tvingande skäl måste föras utanför växlingsgränsen, dock inte längre än att det "innersta" fordonet finns omedelbart utanför stationsgränsen. Vid rörelser längre ut på linjen, eller när fordon måste ställas upp på linjen, krävs vut.

På vissa stationer finns tavla 'gräns för växling' uppsatt på annat ställe än strax innanför stationsgränsen. Tavlan finns för att begränsa det område utanför vilket växling normalt inte skall äga rum. För passage av sådan tavla gäller bara reglerna i avd a.

Till avd b. I förekommande fall kombineras medgivandet att växla utanför växlingsgränsen med medgivande (enl mom 8 avd b) att passera utfartsblocksignalen eller en ytterplacerad utfartssignal i "stopp".

7. Växling samtidigt med tågrörelse

a) Samtidigt som tåg ankommer eller avgår är växling inte tillåten i tågvägen eller, i regel, på dess skyddssträcka.

b) På spår som korsar eller ansluter till en tågväg eller dess skyddssträcka är växling tillåten bara i följande utsträckning:

1) om tågvägen (skyddssträckan) skyddas av
– låst skyddsväxel, eller
– låst spårspärr (är dock ej tillräckligt skydd vid skjutsning), eller
– annan åtgärd som anges i säpl, eller
2) om tågvägen (skyddssträckan) skyddas av dvärgsignal eller huvudsignal i "stopp" (är dock ej tillräckligt skydd vid skjutsning eller vid förbud i säpl).

Anm. Kraven i avd b gäller inte för rörelser inom A-arbetsområde. Tsm för A-arbetet svarar för att fordon inte kommer ut i tågvägen.

Till mom 7

Dessa föreskrifter vänder sig i första hand till tkl.

Till första stycket. Växling på tågvägens skyddssträcka är tillåten endast om det i tdt och tågordning anges "Hinder på tågvägens skyddssträcka". Sådan växling bör dock undvikas. Uppgiften i tdt (tågordning) skall omprövas inför varje tidtabellsskifte och får förekomma endast vid regelbundet behov och endast för tåg med fast uppehåll.

Till punkt 1, sista strecksatsen. Annan åtgärd kan t ex vara utläggning av bromssläde. I säpl kan också medges att växling är tillåten i riktning *från* tågvägen eller dess skyddssträcka.

Till punkt 2. Lokala förhållanden, t ex lutning, kan kräva förbud i säpl mot växling trots att skydd finns i form av signal i "stopp". Oavsett förbud i säpl är dock rörelse (annan än skjutsning) tillåten i krypfart, jfr mom 8a andra stycket.

8. Växling på tågspår och anslutande spår

Vad som i detta mom sägs om:	gäller även för:
– medväxel som ansluter till tågspår	spårkorsning som korsar tågspår
– tågspår	sidospår som kan utgöra tågvägs skyddssträcka

a) Överenskommelse med tkl och starttillstånd

Överenskommelse: Innan icke planenlig växling påbörjas
- på tågspår, eller
- på spår som utan skydd i form av skyddsväxel eller spårspärr ansluter till tågspår,

skall växlingsledaren i förväg ha överenskommit om växlingen med tkl.

Utan överenskommelse får dock rörelse i krypfart ske mot närmaste växel som ansluter till tågspår, om det före växeln finns en dvärgsignal eller huvudsignal och någon motriktad huvudsignal inte passeras.

Starttillstånd: Växlingsledaren skall ha inhämtat starttillstånd från tkl innan växling förs
- genom medväxel som ansluter till tågspår, eller
- förbi huvudsignal.

Starttillståndet lämnas
- muntligt (innehållande orden "växlingen får starta"), eller
- med dvärgsignal som visar signalbild "lodrätt", "snett vänster" eller "snett höger".

Anm 1. För *skjutsning* på spår som ansluter till eller kan ansluta till tågspår krävs alltid muntligt starttillstånd av tkl, om inte annat anges i säpl.

Anm 2. Vid växling som kan komma att beröra ett *A-arbetsområde* på tågspår eller sidospår som omfattas av säpl, eller beröra *begränsad stationsdisposition,* ska tkl – innan starttillstånd lämnas – dels underrätta växlingsledaren om A-arbetet och A-arbetsområdets gränser (stationsdispositionen och dess gränser), dels påminna om att rörelser inom området bara får ske efter kontakt med tsm (htsm och enl dennes närmare instruktioner.

Anm 3. Vid växling som kan komma att beröra ett *E-arbetsområde* ska tkl dels underrätta växlingsledaren om E-arbetet och dess gränser, dels påminna

om att rörelser inom området bara får ske efter samråd med tsm enl § 20. Ska växling äga rum *inom* E-arbetsområdet, får starttillstånd inte lämnas förrän tkl får bekräftat att samråd med tsm (som inneburit att växling kan föras in i E-arbetsområdet) har ägt rum.

Till mom 8 avd a

Växling är *planenlig* om den sker regelbundet vid ett visst tillfälle varje dag eller bestämda dagar. Den är i regel beskriven i en växlingsplan eller motsvarande.

Överenskommelse (alltid muntlig) behövs alltså inte för planenlig växling, medan *starttillstånd* (muntligt eller med dvärgsignal) däremot behövs både för planenlig och icke planenlig växling.

Vid överenskommelsen (som kan ske rimlig tid i förväg) informerar växlingsledaren ungefärligt tkl om vilka rörelser som avses utföras. Tkl skall förbjuda rörelsen, om den strider mot föreskrifterna i mom 7.

Starttillståndet skall inhämtas/lämnas kort tid innan växlingen avses börja. Det är inget som hindrar att överenskommelsen och starttillståndet klaras av vid samma tillfälle. Ett muntligt medgivande att passera huvudljussignal i ”stopp” (enl avd b), lämnas i förekommande fall utöver starttillståndet för växlingen.

Starttillstånd med dvärgsignal gäller fram till nästa dvärgsignal, stopplykta eller huvudsignal i ”stopp”

Vad som här sägs om huvudsignal, gäller inte om huvudsignalen är försedd med medgivandetavla.

b) Huvudljussignal i ”stopp”

Huvudljussignals betydelse ”stopp” *upphävs* för växling, om
– tillhörande dvärgsignal visar signalbild ”lodrätt”, ”snett vänster” eller ”snett höger”, eller
– huvudljussignalen är försedd med medgivandetavla.

Saknas dvärgsignal eller medgivandetavla, måste muntligt medgivande inhämtas från tkl för att passera huvudljussignal i ”stopp”. Sådant medgivande kan gälla för passage
1) *en* gång av en huvudsignal, eller
2) *en* gång av flera efter varandra följande huvudsignaler (får lämnas endast om det är medgivet i säpl) , eller
3) en eller flera gånger av samtliga mellansignaler/utfartssignaler, eller
4) en eller flera gånger av en grupp mellansignaler/utfartssignaler (får lämnas endast om det är medgivet i säpl).

För tkl gäller: Innan muntligt medgivande lämnas för huvudsignal
– får det bortom signalen inte finnas någon motväxel som i fel läge

skulle kunna leda in rörelsen på spår, där det finns risk att ett tåg framgår,
– ska på fjst minst en växel bortom signalen vara lokalfrigiven.

Anm. Regeln i första strecksatsen i sista stycket behöver inte tillämpas, om
dels ”kör” visas för tåget,
dels berörda motväxlar för växlingsrörelsen blir – genom ”kör” för tåget – förreglade i skyddande läge för tågvägen,
dels detta undantag från regeln har medgivits av Trafikledningsfunktionen i samråd med Spårinnehavaren (anges i säpl).

Till mom 8 avd b

Till första stycket. Med ’tillhörande dvärgsignal’ menas en dvärgsignal som är placerad intill huvudljussignalen. Den tillhörande dvärgsignalen är i vissa fall placerad till vänster, medan huvudljussignalen är placerad till höger. När huvudljussignalen är placerad i brygga, förekommer att den tillhörande dvärgsignalen är placerad något bortom.

Till andra stycket. Tkl skall formulera sitt muntliga medgivande enligt följande exempel:

– (för endast en huvudsignal, enl punkt 1:) *”Växling får passera mellansignal 31 i stopp”*,
– (för flera huvudsignaler efter varandra, enl punkt 2:) *”Växling får passera mellansignal 2/5 och 2/7 i stopp”*,
– (för samtliga huvudsignaler, enl punkt 3:) *”Växling tillåten förbi mellansignaler (och utfartssignaler) i stopp”*,
– (för en grupp av huvudsignaler, enl punkt 4:) *”Växling tillåten förbi mellansignalerna på spår 3 och 4 i stopp”*.

(En förutsättning för att det i säpl skall kunna tillåtas medgivande enl punkt 4 är att medgivandet omfattar ett avgränsat lokalfrigivningsområde, varifrån växlingen hindras av låsta skyddsväxlar att gå ut i någon tågväg.)

Växlingsledaren skall:

– repetera medgivandet; repetitionen skall bekräftas av tkl med ”rätt uppfattat”,
– vidarebefordra medgivandet till föraren och signalgivare; utan sådant besked får inte växlingssättet passera signalen.

Ett muntligt medgivande till flera signalpassager, enl punkt 3 eller 4, gäller tills växlingsledaren har anmält att växlingen har avslutats eller tillfälligt avbrutits, enl avd e.

Finns det växlingsdvärgsignal vid någon av huvudljussignalerna, får tkl lämna muntligt tillstånd till flera signalpassager, enl punkt 3 eller 4, bara

om växlingsdvärgsignalen är ställd till signalbild ”snett höger”.

Obs att det muntliga tillståndet att passera gäller huvudljussignaler. Skulle dvärgsignal visa ”stopp” för växling, gäller § 10.

Till sista stycket. Regeln i första strecksatsen tillämpas i förekommande fall genom flera efter varandra följande motväxlar, dock längst till nästa huvudsignal, dvärgsignal eller stopplykta; undantag enl anm kräver att stationens tågvägar genomgående skyddas av förreglade skyddsväxlar. Betr tkl återtagning av automatisk tågvägsläggning, se § 51:3b.

c) Rörelse mot signal i ”stopp”. Vid rörelse mot dvärgsignal eller stopplykta i ”stopp” skall försiktighet iakttas och hastigheten sättas ned till krypfart, om möjligt från en punkt ca 50 m före signalen.

Detsamma gäller vid rörelse mot huvudsignal i ”stopp”, såvida inte tillstånd har lämnats att passera huvudsignalen.

Till mom 8 avd c

Skälet till denna bestämmelse är att dvärgsignalen (stopplyktan, huvudsignalen) på många ställen står omedelbart före farlig punkt och att det kan finnas annan växlingsväg eller tågväg lagd bortom signalen.

d) A-fordon medförs
Om A-fordon medförs vid växling på tågspår och sidospår med spårledning för hinderfrihetskontroll, måste följande åtgärder vidtas:

1) *Av växlingsledaren:*

Växlingsledaren skall underrätta tkl om att A-fordon skall medföras vid växlingen. Samtidigt överenskoms med tkl om vilka rörelser som skall ske.

När A-fordon stannar och inte strax kan föras vidare, skall växlingsledaren se till att spårledningen genast kortsluts med kontaktdon (såvida inte tågfordon kortsluter den spårledning där småfordonet finns.) Kortslutningen får inte hävas, förrän omedelbart innan småfordonet skall föras vidare.

2) *Av tkl:*

Tkl skall vidta de skyddsåtgärder som gäller vid småfordonsväxling enl § 37A:8d.

e) Anmälan om avslutad växling. Växlingsledaren skall anmäla till tkl när växlingen har avslutats:

– om tkl har lämnat muntligt medgivande för flera passager av huvudljussignaler i ”stopp” (avd b punkt 3 eller 4),
– om tkl har lämnat medgivande för skjutsning (avd a anm 1),
– om A-fordon har medförts vid växlingen,
– om anmälan är föreskriven i säpl,
– om tkl särskilt har uppmanat växlingsledaren att lämna anmälan.

Har muntligt medgivande lämnats för passage av huvudljussignal i ”stopp”, får fjtkl återta lokalfrigivning av växlar på fjst först efter anmälan om avslutad växling (se dock säok).

Till mom 8 avd e

När växlingsledaren har anmält att växlingen har avslutats, krävs på nytt starttillstånd och medgivande att passera huvudljussignal i ”stopp”, om växlingen skall fortsätta.

Reglerna för avslutad växling gäller också när växling tillfälligt avbryts för t ex ett tågs infart eller utfart.

Till sista stycket. Fjtkl får återta lokalfrigivningen utan att växlingsledaren har anmält växlingen avslutad, om tågväg skall läggas för ett avgående tåg och det inte finns andra fordon som kan komma in i tågvägen, t ex efter rundgång med dragfordonet.

9. Åtgärder efter avslutad växling

Efter avslutad växling, eller när fordon under pågående växling lämnas utan tillsyn på bevakad station, skall växlingsledaren se till
1) att fordon inte utan tkl medgivande lämnas på tågspår (gäller inte planenlig uppställning),
2) att tkl underrättas, när ensamt fordon har lämnats på spår med spårledning (gäller inte planenlig uppställning),
3) att fordonen står hinderfritt från tågspår (annat tågspår),
4) att fordonen är säkrade mot rullning,
5) att fordon är säkrade med vagnförstängare, när detta krävs enl mom 5b.

Till mom 9

Till punkt 2. Grus, snö, is eller stark rostbildning på räl eller hjul kan medföra att kontakten mellan hjul och räl blir så dålig att spårledningen inte kortsluts. Av denna anledning får fordon inte bromsas med grus eller sand på spår med spårledning.

Växling på linjeplats och obevakad station

10. Allmänt

Växling är tillåten vid vut när fordonssättet finns vid linjeplatsen/stationen eller när tåg gör uppehåll där.

Därutöver är växling tillåten:
– (*vid linjeplats:*) på sidospår innanför skyddsväxel som skyddar tågspåret,

Anm. I lokal instruktion kan dock medges att växling får äga rum trots att skyddet utgörs av spårspärr i stället för skyddsväxel.

– (*på obevakad station:*) på spår innanför skyddsväxel som skyddar huvudtågspåret.

Till mom 10

För linjeplats anges eventuella instruktioner för växling i S-pärmen för intilliggande stationer.

11. Huvudsignal i ”stopp”

a) *På sträcka utan linjeblockering:* Visar linjeplatssignal ”stopp”, får signalen passeras vid växling utan tillstånd. Samma gäller för huvudsignal på obevakad station.

b) *På sträcka med linjeblockering:* Måste mellanblocksignal som visar ”stopp” passeras vid växling, skall växlingsledaren inhämta medgivande från tkl för en av stationssträckans gränsstationer resp fjtkl. Samma gäller för huvudsignal på obevakad station.

12. Åtgärder efter avslutad växling

Efter avslutad växling skall växlingsledaren se till,
1) att alla fordon som lämnas kvar är uppställda innanför skyddsväxel eller spårspärr som skyddar tågspåret/huvudtågspåret,
2) att fordonen är säkrade mot rullning.

Efter avslutad växling till och från tågspåret/huvudtågspåret skall växlingsledaren dessutom se till:
3) att växlar i tågspåret/huvudtågspåret samt skyddsväxlar och spårspärrar som skyddar detta ligger i normalläge,
4) att de huvudsignaler som ställdes till ”stopp” när växlingen skulle påbörjas åter visar eller kommer att visa ”kör”,
5) att medförd K16-nyckel behandlas enl föreskrifterna i § 47.

§ 37A. Småfordonsväxling

När i denna paragraf anges ’tkl’, avses även ställverksvakt.

Allmänt

1. a) Småfordonsföraren leder och ansvarar för småfordonsväxling.

Vid småfordonsväxling på tågspår ska småfordonsföraren tala om för tkl om han inte har platskännedom. Tkl svarar då för att småfordonsföraren får del av de lokala bestämmelser som kan vara aktuella där.

b) Signalgivare kan finnas, om småfordonsföraren inte själv kan hålla uppsikt enl mom 2.

c) Skjutsning får inte äga rum vid småfordonsväxling.

d) Inom ett A-arbetsområde får rörelse med småfordon bara ske enl instruktioner av tsm för A-arbetet. Denne svarar för att småfordon inte lämnar A-arbetsområdet utan att tkl har lämnat starttillstånd, om sådant krävs för småfordonsväxling på anslutande spår.

Anm. Spårinnehavaren kan utfärda närmare bestämmelser. För Banverket gäller § 29:10.

Till mom 1

Småfordonsföraren beslutar om hur småfordonsväxlingen skall gå till och ger nödvändiga instruktioner till signalgivare.

2. Uppsikt

Uppsikt skall hållas i rörelseriktningen av föraren eller av signalgivare.

Kontakt skall finnas mellan den signalgivare som håller uppsikt och föraren. Föraren svarar för att rörelsen stoppas om kontakten förloras mer än kortvarigt.

3. Hastighet. Vid småfordonsväxling får hastigheten inte överstiga *växlingsfart* eller den lägre sth som eventuellt gäller för spåret.

I följande fall får dock *siktfart* tillämpas i stället för växlingsfart:
– på dvärgsignalsträcka dit signalbild ”lodrätt” visades, eller
– om det är angivet i lokal instruktion.

Till mom 3

Ansvaret för att hastigheten anpassas (och därmed ansvaret för att rörelsen kan stanna i tid) åvilar främst den som håller uppsikten.

Småfordonsföraren svarar dock för att hastigheten anpassas till av honom kända förhållanden samt att den inte överstiger den högsta tillåtna (30 km/h).

4. Vägkorsningar m m

a) När *K-fordon medförs* gäller:

Vid småfordonsväxling in på vägkorsning *med vägskyddsanläggning* skall denna spärra vägtrafiken. Är vägskyddsanläggningen felaktig, får småfordonet fortsätta sedan småfordonsföraren har förvissat sig om att hinder inte finns.

Vid småfordonsväxling in på vägkorsning *utan vägskyddsanläggning* skall småfordonet stanna omedelbart före vägkorsningen och får fortsätta först sedan småfordonsföraren har förvissat sig om att hinder inte finns. Detta gäller dock inte om vägtrafikanterna varnas av vakt enl § 26.

b) När *K-fordon inte medförs* gäller:
Om en vägskyddsanläggning inte spärrar vägtrafiken, skall småfordonet stanna omedelbart före vägkorsningen och får fortsätta först sedan småfordonsföraren har förvissat sig om att hinder inte finns.

c) Vid rörelse med småfordon förbi *plattformsövergång*, upplåten för allmänheten, skall den om möjligt vara avspärrad eller bevakad. Kan detta inte ordnas, skall rörelsen stanna omedelbart före plattformsövergången och får fortsätta först sedan småfordonsföraren har kontrollerat att hinder inte finns.

Till mom 4

Den som håller uppsikten svarar för att fordon inte förs in på vägkorsning, plattformsövergång eller nedsänkt spår utan att åtgärder enl detta mom är vidtagna.

Till avd c. Bestämmelsen gäller inte sådana övergångar som enl uppsatta skyltar inte får beträdas av allmänheten eller som får beträdas endast på den gåendes egen risk.

5. Säkrande av uppställda småfordon

a) Uppställda småfordon skall säkras så att de inte kommer i rullning.

b) Om Trafikutövaren har bestämt det för en viss fordonstyp, skall vagnförstängare användas enl bestämmelserna i § 37:5b.

Till mom 5

Till avd a. Trafikutövaren kan medge att uppställda småfordon inte behöver säkras, dock inte vid uppställning

– på tågspår,

– på sidospår som utan skydd ansluter till tågspår.

Småfordonsväxling på bevakad station

6. Växlingsgränsen

Småfordonsväxling får inte ske utanför växlingsgränsen, d v s den innersta av följande:
– stationsgränsen mot linjen,
– utfartsblocksignal,
– tavla 'gräns för växling'.

Till mom 6

Behövs rörelse utanför stationsgränsen, gäller bestämmelserna för A-fordonsfärd.

Om i undantagsfall behov av rörelse – i annan form än A-fordonsfärd – finns utanför tavla 'Gräns för växling' eller utfartsblocksignalen, men *innanför* stationsgränsen, får rörelsen äga rum bara om A-arbete är anordnat på spåravsnittet.

7. Småfordonsväxling samtidigt med tågrörelse

Bestämmelserna i § 37:7 gäller i tillämpliga delar även för småfordonsväxling.

8. Småfordonsväxling på tågspår och anslutande spår

Vad som i detta mom sägs om medväxel som ansluter till tågspår gäller även för spårkorsning som korsar tågspår.

a) Överenskommelse med tkl och starttillstånd

Överenskommelse: Innan småfordonsväxling påbörjas
– på tågspår, eller
– på spår som utan skydd i form av skyddsväxel eller spårspärr ansluter till tågspår,
skall småfordonsföraren i förväg ha överenskommit med tkl om vilka rörelser som skall ske.

Starttillstånd: Småfordonsföraren skall ha inhämtat starttillstånd från tkl innan småfordonet förs

– genom medväxel som ansluter till tågspår, eller
– förbi huvudsignal.

Starttillståndet lämnas
– muntligt (innehållande orden *”småfordonsväxlingen får starta”*), eller
– med dvärgsignal som visar signalbild ”lodrätt”, ”snett vänster” eller ”snett höger”.

Anm. Vid småfordonsväxling som kan komma att beröra A-arbetsområde på tågspår eller sidospår som omfattas av säpl ska tkl – innan starttillstånd lämnas – dels underrätta småfordonsföraren om A-arbete och A-arbetsområdets gränser, dels påminna om att rörelser inom området bara får ske efter kontakt med tsm för A-arbetet och enl dennes närmare instruktioner.

Till mom 8 avd a

Överenskommelse (alltid muntlig) bör ske kort tid innan den tilltänkta småfordonsväxlingen. Småfordonsföraren skall noggrant informera tkl om vilka rörelser som avses utföras. Det är mycket viktigt att det framgår att det handlar om småfordonsväxling.

Tkl skall förbjuda rörelsen, om den strider mot föreskrifterna i mom 7.

Starttillståndet skall inhämtas/lämnas omedelbart innan småfordonsväxlingen avses börja. Det är inget som hindrar att överenskommelsen och medgivandet klaras av vid samma tillfälle. Ett muntligt medgivande att passera huvudljussignal i ”stopp” (enl avd b), lämnas i förekommande fall utöver starttillståndet för småfordonsväxlingen.

Starttillstånd med dvärgsignal gäller fram till nästa dvärgsignal, stopplykta eller huvudsignal i ”stopp”

Vad som här sägs om huvudsignal, gäller inte om huvudsignalen är försedd med medgivandetavla.

b) Huvudljussignal i ”stopp”

Huvudljussignals betydelse ”stopp” *upphävs* för småfordonsväxling, om
– tillhörande dvärgsignal visar signalbild ”lodrätt”, ”snett vänster” eller ”snett höger”, eller
– huvudljussignalen är försedd med medgivandetavla.

Saknas dvärgsignal eller medgivandetavla, måste muntligt medgivande inhämtas från tkl för att passera huvudljussignal i ”stopp”. Sådant medgivande kan gälla för passage
1) *en* gång av en huvudsignal, eller
2) *en* gång av flera efter varandra följande huvudsignaler (får lämnas endast om det är medgivet i säpl) , eller

3) en eller flera gånger av samtliga mellansignaler/utfartssignaler, eller
4) en eller flera gånger av en grupp mellansignaler/utfartssignaler (får lämnas endast om det är medgivet i säpl).

För tkl gäller, innan muntligt medgivande lämnas för huvudsignal, det samma som vid växling, enl § 37:8b sista stycket.

Till mom 8 avd b

Till första stycket. Med 'tillhörande dvärgsignal' menas en dvärgsignal som är placerad intill huvudljussignalen. Den tillhörande dvärgsignalen är i vissa fall placerad till vänster, medan huvudljussignalen är placerad till höger. När huvudljussignalen är placerad i brygga, förekommer att den tillhörande dvärgsignalen är placerad något bortom.

Till andra stycket. Tkl skall formulera sitt muntliga medgivande på motsvarande sätt som anges i säok till § 37:8b: *"Småfordonet får passera ... i stopp"*.

Småfordonsföraren skall repetera medgivandet; repetitionen skall bekräftas av tkl med "rätt uppfattat".

Ett muntligt medgivande att passera flera huvudsignaler, gäller tills småfordonsföraren har anmält att småfordonsväxlingen har avslutats eller tillfälligt avbrutits, enl avd e.

Obs att det muntliga tillståndet att passera gäller huvudljussignaler. Skulle dvärgsignal visa "stopp" för småfordonsväxling, gäller § 10.

Till sista stycket. Se motsvarande i säok till § 37:8b.

c) Rörelse mot signal i "stopp". Vid rörelse mot dvärgsignal eller stopplykta i "stopp" skall försiktighet iakttas och hastigheten sättas ned till krypfart, om möjligt från en punkt ca 50 m före signalen.

Detsamma gäller vid rörelse mot huvudsignal i "stopp", såvida inte tillstånd har lämnats att passera huvudsignalen.

Till mom 8 avd c

Skälet till denna bestämmelse är att dvärgsignalen (stopplyktan, huvudsignalen) på många ställen står omedelbart före farlig punkt och att det kan finnas annan växlingsväg eller tågväg lagd bortom signalen.

d) Skyddsåtgärder när K-fordon inte medförs

För småfordonsväxling med och uppställning av småfordon på tågspår och sidospår med spårledning för hinderfrihetskontroll måste följande åtgärder vidtas, när K-fordon inte medförs:

1) *Av småfordonsföraren:*
När småfordon stannar och inte strax kan föras vidare, skall småfordonsföraren se till att spårledningen genast kortsluts med kontaktdon. Kortslutningen får inte hävas, förrän omedelbart innan småfordonet skall föras vidare.

2) *Av tkl:*
Tkl skall se till att obehörig körsignal förhindras till de spår där småfordonsväxling pågår, genom att vidta en eller flera av följande åtgärder:
– lokalfrige växlar,
– avspärra berörda spår,
– lägga växlingsväg för rörelsen.

Lokalfrigivning (avspärrning) får återtas först när småfordonsföraren har anmält småfordonsväxlingen avslutad eller tillfälligt avbruten.

Till mom 8 avd d

Till punkt 2. Finns lokala bestämmelser i säpl, gäller dessa i stället.

Tkl måste beakta de speciella risker som rörelse med A-fordon innebär: Det finns risk för omläggning av växel under småfordonet, att dvärgsignal visar signalbild "lodrätt" till spår där småfordonet finns m m. Indikering "fri spårledning" eller utebliven indikering "belagd spårledning" får inte ensam tolkas som att småfordonet har lämnat spårledningen.

Tkl skall förutsätta att K-fordon inte medförs vid småfordonsväxling, såvida inte småfordonsföraren särskilt meddelar att K-fordon medförs.

e) Anmälan om avslutad småfordonsväxling. Småfordonsföraren skall anmäla till tkl när småfordonsväxlingen har avslutats.

Till mom 8 avd e

När småfordonsföraren har anmält att småfordonsväxlingen har avslutats, krävs på nytt starttillstånd och medgivande att passera huvudljussignal i "stopp", om småfordonsväxlingen skall fortsätta.

Reglerna om avslutad småfordonsväxling gäller också när småfordonsväxling tillfälligt avbryts för t ex ett tågs infart eller utfart.

9. Åtgärder efter avslutad småfordonsväxling

Efter avslutad småfordonsväxling, eller när småfordon under pågående småfordonsväxling lämnas utan tillsyn på bevakad station, skall småfordonsföraren se till

1) att småfordon inte utan tkl medgivande lämnas på tågspår,
2) att spårledningen kortsluts med kontaktdon, om A-fordon har lämnats på spår med spårledning,
3) att småfordonet står hinderfritt från tågspår (annat tågspår),
4) att småfordonet är säkrat mot rullning,
5) att småfordonet är säkrat med vagnförstängare, när detta krävs enl mom 5b.

Småfordonsväxling på sidospår på linjeplats och obevakad station

10. Småfordonsväxling är tillåten

– (*vid linjeplats:*) på sidospår innanför skyddsväxel som skyddar tågspåret,

Anm. I lokal instruktion kan dock medges att småfordonsväxling får äga rum trots att skyddet utgörs av spårspärr i stället för skyddsväxel.

– (*på obevakad station:*) på spår innanför skyddsväxel som skyddar huvudtågspåret.

Efter avslutad småfordonsväxling skall småfordonsföraren se till att uppställt småfordon är säkrat mot rullning.

§ 38. Tågs tidtabell. Order om extratågs gång och tågs inställande

1 Allmänt

1.1 Princip

För varje tåg finns en tdt som ska innehas av föraren.

Om en tdt ska användas en dag då tåget inte går enl vad tdt anger, ska det finnas order (S5).

1.2 Planenlig tdt

Planenlig tdt finns i tdtboken och i Trafikledningsfunktionens datasystem.

Trafikledningsfunktionen kan bestämma att tdt ges till förare via körordersystemet.

För tkl finns planenlig tdt i tågordning och grafisk tdt.

1.3 Tillfällig tdt

1.3.1 S4

Vid behov utfärdar tl tillfällig tdt enl S4. En S4 gäller:
– angivna dagar, eller
– angivna dagar och dessutom på särskild order (”och E”), eller
– endast på särskild order (”E”)

Anm 1. S4 som gäller ”och E” eller ”E” kallas *E-S4*.

För innehållet i S4 gäller det som är föreskrivet för planenlig tdt.

1.3.2 Förenklad S4

För tåg som ska gå inom ett dygn kan fjtkl utfärda en förenklad tdt (= *förenklad S4*) för egen fjbsträcka (inklusive fjbgränsstationer).

Förenklad S4 innehåller:
– tågnummer,
– tågslag,
– gångdag,
– sträcka,
– avgångstid från utgångsstationen.

Som anmärkning anges:
– eventuella uppehåll på mellanliggande trafikplatser,
– vilken väg tåget ska framföras (om det finns flera möjliga vägar),
– ”tkl ger körtillstånd” (i förekommande fall).

Om uppehåll inte anges för mellanliggande trafikplats, är tåget genomfartståg där.

Anm 1. Andra uppgifter som i planenlig tdt eller annan S4 återfinns i kol 4 ges som order (S10 eller S11).
Anm 2. Förenklad S4 innebär att tågets ordningsföljd inte är fastställd av tdt. Se § 76:2b.

1.4 Delgivning av tdt till föraren

1.4.1 Olika sätt

Föraren delges tdt på något av följande sätt:

a) *Tdtboken*

Planenlig tdt finns i tdtboken. Föraren ska om möjligt medföra planenlig tdt.

Anm. Trafikledningsfunktionen kan bestämma att föraren inte behöver medföra sådan tdt som finns i tdtboken.

b) *Med körordersystemet*
I den utsträckning som Trafikledningsfunktionen har bestämt kan föraren få planenlig tdt och S4 via körordersystemet.

c) *Med blankett S4*
S4 kan ges till föraren av tkl enl § 19:3.

d) *Med S16*
Om föraren inte har tillgång till tdt i tdtboken eller på blankett S4 och föraren inte kan få tdt via körordersystemet, kan planenlig tdt, S4 och förenklad S4 ges till föraren av tkl med S16, enligt § 19:4.

För *fjbsträcka* (inklusive gränsstationer) är det tillräckligt att ge ett *utdrag* ur tdt: Mellanliggande station behöver inte tas med då ordern ges till föraren, om tåget är genomfartståg och inga uppgifter anges i anmärkningskolumnen (kolumn 4).

Anm 1. Om mellanliggande station saknas i tdt på S16, innebär alltså det för föraren att tåget är genomfartståg där.

Anm 2. Mellanliggande station tas dock med i utdraget om så krävs för att ange vilken väg tåget ska framföras (om det finns flera möjliga vägar).

Anm 3. För uppgifter i förenklad S4, se art 1.3.2.

1.5 Order om extratågs gång och tågs inställande

1.5.1 Extratågs gång

a) Om ett extratåg ska gå, anordnar tl tåget genom att utfärda tdt på något av följande sätt:

1) S4 eller förenklad S4 utfärdas att gälla en viss dag.
2) Särskild order utfärdas enl S5, som
   – gör en planenlig tdt giltig en dag då tåget inte går ordinarie, eller
   – gör en E-S4 giltig en dag som inte anges på E-S4.
3 Särskild order utfärdas enl S5 om att ett *tilläggståg* ska gå.

b) Order till föraren om ändring av uppgift i tdthuvudet kan ges som anmärkning på S5. Om tl bestämmer någon annan ändring av tdt, ska däremot föraren ges särskild order.

1.5.2 Tilläggståg

På *sträcka med linjeblockering i bruk* kan tilläggståg anordnas.

Tilläggståg använder tdt för ett annat tåg (= grundtåget) som går enl planenlig tdt och numreras genom att 50000 adderas till numret på grundtåget. På S5 anges som anmärkning: ”Tilläggståg enl tdt för …”. Grundtågets tdt gäller med alla uppgifter utom tågnumret.

Anm 1. Behöver någon uppgift ändras i grundtågets tdt, ges order enl art 1.5.1b.

Anm 2. Grundtåget får inte ha högre nummer än 9999.

1.5.3 Tågs inställande

Om ett tåg ska ställas in, utfärdar tl order enl S5.

1.6 Delgivning av S5 till föraren

S5 om att ett extratåg (= 01) ska gå ges till föraren på 01.

S5 om att ett tåg (= 03) ska ställas in ges till föraren på 03 om denne redan har börjat sin tjänstgöring på tåget.

Anm. Om alla tåg ställs in under en viss tid på en viss sträcka med linjeblockering, kan Trafikledningsfunktionen besluta att ingen order (S5) ges till förare.

S5 ges av tkl på något av följande sätt:
– Med körordersystemet.
– Med blankett S5 enl § 19:3.
– Med S16 enl § 19:4.

1.7 Order om k-möte

a) Föraren på ett tåg (= 02) som ska k-möta ett extratåg (= 01) ska ges mötesorder (S9).

Anm 1. Order ges dock inte till 02, om k-mötet med 01 framgår av tdt för 02 (kan förekomma om både 02 och 01 är S4-tåg).

Anm 2. I vilken utsträckning k-möte föreligger framgår av § 1:21.

b) Föraren på ett tåg, vars k-möte bortfaller eller ändras p g a ett inställt tåg, ska ges order (S9).

2 Bestämmelser för tl och tkl

2.1 Delgivning och kvittering av S4 och S5

2.1.1 Delgivning

a) S4 och S5 ska delges tkl för ordergivningsstationer och övriga berörda stationer.

S4 och S5 ska om möjligt delges även station som är obevakad för tåget i fråga men som är regelbundet bevakad för andra tåg. Ltkl på station som normalt är ständigt fjärrbevakad delges S4 och S5 av fjtkl när stationen ska vara lokalbevakad.

b) När S4 tas emot per telefon gäller följande:
E-S4: Hela tdt ska fyllas i av tkl för alla stationer.

Annan S4 än E-S4: Tdt ska fyllas i i minst följande utsträckning:
– *alla tkl:* uppgifterna i tdthuvudet (utom adresserna),
– *tkl för utgångsstationen och tkl som ska ge tåget S4:* hela tdt,
– *tkl för ordergivningsstation:* uppgifter som berör ordergivningsstationen,
– *tkl för övriga stationer:* de uppgifter som gäller egen station och de angränsande stationssträckorna, inklusive gränsstationerna.

Uppgifter som anges under den egentliga tdt ska antecknas av tkl för tågets utgångsstation och av tkl för den station som ska ge tåget S4, men i övrigt endast av tkl för de stationer som berörs.

2.1.2 Kvittering

a) Tkl för alla stationer som har delgetts S4 eller S5 ska kvittera denna.

Kvitto på S4 för tåg som ska gå viss eller vissa dagar får lämnas först när S4 har förts in i tklboken (grafiskt dygnupplägg).

Kvitto ska skrivas ner på S6 som sänds eller telefoneras till tl. Även fjärrskrift kan användas. Ska k-möte, tågföljd eller ordergivning inte antecknas i kvittot, kan detta – när det telefoneras in – i stället skrivas på baksidan av S4/S5.

Vid kvittering av S4 som har skrivits ned på diktamen ska den tkl som ska ge föraren S4 även ange tågets övriga möten (S6 avd 2).

I TLF anges vilken tkl som lämnar kvitto för planenligt obevakad station.

För tåg på fjbsträcka får kvitto från fjtkl inskränkas till tågnummer, dag och sträcka.

Anm. Observera att den bekräftelse som även en annan än tkl kan lämna på att en uttelefonerad S4 eller S5 har mottagits inte är detsamma som kvittering av S4/S5.

b) När S5 är tryckt eller utsänd med fjärrskrift samt numrerad, får tkl lämna ett gemensamt kvitto för alla tågen på en S5. Kvittot kan då inskränkas till att lyda ”S5 nr … har mottagits”.

Om tl i S5 har angett ändrade k-möten ska dock S5 för de tåg detta gäller kvitteras på samma sätt som S4.

c) Tl ska se till att kvitto har inkommit från tkl för utgångsstationen innan tåget ska gå därifrån. Från övriga tkl ska kvitto ha inkommit innan ordergivning, tåganmälan eller tågklarering som berör tåget ska ske.

2.2 Delgivning och kvittering av förenklad S4

Fjtkl ska delge förenklad S4 till tkl som ska ge förenklad S4 till föraren samt till tkl för fjbgränsstation. Mottagande tkl lämnar muntligt kvitto till fjtkl, sedan tåget har förts in i tklboken (på grafiskt upplägg).

Anm. Blankett S16 kan användas även vid delgivning till tkl.

2.3 Planering på S3 av ordergivning

a) Ordergivning till följd av att tåg anordnas eller ställs in på sträcka ska för *sträcka utan fjb* planeras i förväg på S3 av tkl för ordergivningsstation.

S3 läggs upp enligt de anvisningar som finns på blankettens baksida, dels inför tågplaneskifte eller ändringstryck till den planenliga tdt och dels när tkl har delgivits E-S4.

Anm 1. För annan S4 än E-S4 läggs S3 inte upp. För station som är ordergivningsstation endast för särskilt uppräknade tåg behöver S3 läggas upp bara för tåg som berör de uppräknade tågen.

Anm 2. Om möjligt ska en tkl lägga upp S3 och en annan kontrollera anteckningarna.

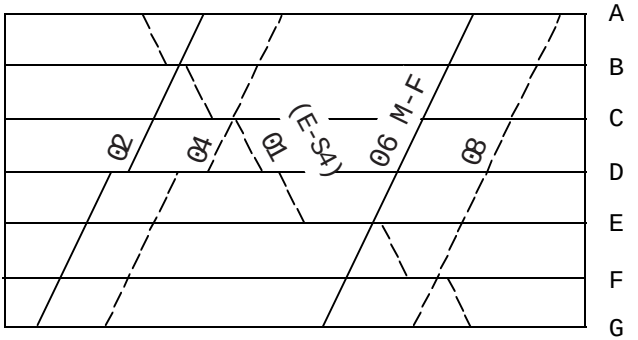
b) När tkl för en ordergivningsstation har erhållit E-S4 för ett tåg (= 01) ska om möjligt de olika åtgärderna vidtas i följande ordning:

1 01 förs snarast in i tklboken, om 01 ska gå vissa dagar.
2 S3 för 01 läggs upp.
3 S3 för andra tåg kompletteras med ordergivning till 01.
4 Anteckningarna på S3 enl punkt 2 och 3 ovan kontrolleras av en annan tjänsteman än den som har gjort anteckningarna.
5 S6 för 01 skrivs ut och sänds.

De uppgifter som tkl för ordergivningsstationen lämnar på S6 ska överensstämma med de anteckningar om k-möten som har gjorts på de olika S3.

Hur S3 läggs upp för ett extratåg (= 01) som har anordnats enl E-S4 visas i nedanstående exempel. I tdt för 06 är angivet "M-F". Tåg 04 och 08 är extratåg som går "E" enl planenlig tdt.

D är ordergivningsstation för sträckorna D→A och D→G. Sträckan har inte linjeblockering. I det följande anges åtgärderna i D.



När D erhåller E-S4 för 01, ska tkl lägga upp S3 för 01 och i denna ange att 02 ges order om k-möte med 01 i B och att 04 ges order om k-möte med 01 i C.

D måste emellertid även komplettera S3 för tågen 06 och 08 med uppgift om att order ges till 01 om 06 resp 08 gång eller inställande.

Anm. Tl ska med hjälp av kvittot enl S6 kunna kontrollera att ordergivningen om k-möte blir riktig.

Avd 3 och 4 på S6 ska utgöra "avskrifter" beträffande k-möten av motsvarande partier på S3-blanketterna. För att säkerställa detta bör S6 alltså inte skrivas ut, förrän de olika S3 är klara.

Om S6 måste skrivas ut och sändas innan S3 har hunnit kontrolleras och fel upptäcks vid kontrollen av S3, ska nytt kvitto lämnas eller det gamla (både tkl och tl exemplar) ändras.

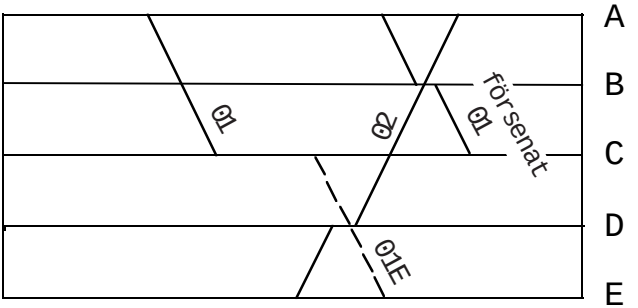
2.4 Extratågs gång, anvisningar för tl

Ett tåg som går som ordinarie tåg på en sträcka och på särskild order en annan sträcka får inte anordnas på den senare sträckan, om detta kan innebära risk för att ett annat tåg kan få k-möte med tåget två gånger (dels med det ordinarie, dels med extratåget).

Se följande exempel:

Risk föreligger om extratåget kan avgå från utgångsstationen oberoende av det ordinarie tågets ankomst därför att det inte är samma tågsätt.

Ska 01 inte framföras förbi C med samma tågsätt, får 01E inte anordnas från C. Skulle 01E anordnas och avgå i rätt tid samtidigt som ordinarie tåg 01 är försenat, får nämligen 02 k-möte med 01 på två stationer (dels i D, dels i B).



§ 39. Pålok

1. Ordergivning

Order om påskjutning med pålok ges

– *på sträcka utan fjb:* av tkl, om påskjutning skall ske på endast del av närmaste stationssträcka; av tl i övriga fall,
– *på fjbsträcka:* av fjtkl.

Ordern skall delges tkl för gränsstationerna för påskjutningssträckan och tkl för mellanliggande stationer.

Till mom 1

Ordern sänds som telegram, enl följande exempel:

– *(vid påskjutning på del av stationssträcka, "återgående pålok":)* "Pålok skall skjuta på tåg 8004 från Storköping till Johansborg och som vut återgå till Storköping",
– *(vid påskjutning på hel stationssträcka:)* "Pålok skall skjuta på tåg 8004 från Storköping till Gunneby".

2. Återgående pålok

Pålok som efter påskjutning på del av stationssträcka skall återgå till gränsstation för stationssträckan (= ”återgående pålok”) skall framföras enl de regler som gäller för vut. S1 utfärdas dock ej.

Till mom 2

Vut för återgående pålok anses börja när påloket lämnar tåget vid den punkt på linjen som anges på S11. Starttillstånd lämnas inte (undantag från § 36:6 och § 36:8.2).

På vut för återgående pålok är föraren tsm utan att detta särskilt har angetts.

3. Tkl åtgärder

Tkl för den station där påskjutningen börjar, skall ge order (S11) till föraren på påloket och på det tåg som skall påskjutas.

Till mom3

S11 skall innehålla samma uppgifter som telegram enl säok till mom 1. Obs att S11 till pålok, som inte är återgående pålok, inte får innehålla uppgift om återgången.

4. Förbud mot pålok

Pålok får inte användas, om det i tåget finns fordon med övergångskoppel.

Pålok får inte sättas till tåg som är i rörelse.

Till mom 4

Föraren på tåget skall – själv eller hos den som svarar för kontroll av tågets sammansättning enl § 45:5 – förvissa sig om att sammansättningen tillåter påskjutning.

§ 40. Ägarbeteckning m m på tågfordon

1. Ägarbeteckning, märkning.

För att ett fordon utan särskilt medgivande enl mom 2 skall få framföras i tåg eller vut, skall fordonet vara försett med beteckning (signatur) och märkning enl följande:

a) Dragfordon, svensk vagn:
– ’SJ’, ’BV’ eller ’Banverket’, eller
– beteckning (signatur) för annan inregistrerande trafikutövare på statens spåranläggningar.

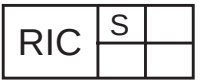
Anm 1. Även vissa norska (NSB) dragfordon får framföras utan särskilt medgivande.

b) Utländsk personvagn: dels beteckning (signatur) för inregistrerande förvaltning, dels
– RIC-märkning med tilläggsbeteckning ’S’, eller
– utbytesmärkning med ’S’.

Anm 2. Även vissa norska (NSB) personvagnar får framföras utan särskilt medgivande trots att de saknar RIC-märkning eller utbytesmärkning.

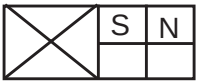
Till mom 1 avd b

Exempel på RIC-märkning med tilläggsbeteckning ’S’:



Vagn med RIC-märkning *utan* tilläggsbeteckning ’S’ får framföras, om vagnen är utrustad med kopplarhandtag under buffertarna.

Exempel på utbytesmärkning med ’S’:



Om beteckningen ’S’ är försedd med en asterisk (*), får vagnen bara framföras på de sträckor som framgår av föreskrifter från SJ.

c) Utländsk godsvagn:
dels beteckning (signatur) för inregistrerande förvaltning, dels
– RIV-märkning, eller
– utbytesmärkning med ’SJ’.

Anm 3. Även vissa norska (NSB) godsvagnar får framföras utan särskilt medgivande trots att de saknar RIV-märkning eller utbytesmärkning.

Till mom 1 avd c

Exempel på utbytesmärkning med ’SJ’:

2. Särskilt tillstånd.

I samband med entreprenad eller vid tillfälliga transporter förekommer det att andra fordon ska användas än de som uppfyller kraven enl mom 1.

Fordon som inte uppfyller kraven enl mom 1 får framföras i tåg eller vut för Banverket endast om Järnvägsinspektionen har lämnat sitt tillstånd. Ansökan lämnas till Banverket.

Trafikutövaren ska delge ev. särskilda villkor eller inskränkningar till den personal som svarar för kontroll av berörda tåg sammansättning etc, enl § 45:5-6.

§ 41. Bromsföreskrifter för tåg

Trafikutövaren kan ge ut kompletterande bestämmelser.

Anm 1. För Banverket finns bestämmelser i serien BVF 528.3.

Trafikutövaren beslutar om bestämmelserna i denna paragraf ska gälla även vut.

Anm 2. För Banverket gäller särskilda bestämmelser, se BVF 528.3.

1. Bromsgrupper

a) Tåg framförs i någon av följande bromsgrupper:

Bromsgrupp P/R: när bromsvikten kommer från bara P-bromsar eller R-bromsar.

Anm 1. Trafikutövaren kan fastställa regler om fördelningen mellan P-bromsar och R-bromsar. Trafikutövaren kan föreskriva att verksamt dragfordon i vissa fall ska ha G-broms inkopplad.

Bromsgrupp G: när bromsvikten kommer från bara G-bromsar.

Anm 2. Verksamt dragfordon får ha P-broms inkopplad.

b) Normalt framförs tåg i bromsgrupp P/R. Om tåget ska framföras i bromsgrupp G, anges det i tdt.

Om bromsgruppen måste ändras, underrättar Trafikutövaren den som

ansvarar för kontroll av tågsättet enl § 45:4. Föraren underrättas
– på bl ”Uppgift till förare”, eller
– genom order (S11).

Anm 3. Det är Trafikutövaren som begär hos tl att underrättelse om ändrad bromsgrupp ska ges som order.

c) Bromsgrupp G får bara användas efter särskilt beslut av Trafikutövaren och enl dennes särskilda bestämmelser.

2. Broms på första och sista fordonet

a) Första och sista fordonet ska vara tryckluftsbromsat så att bromsen automatiskt tillsätts om självavkoppling skulle inträffa.

Anm. Minst två axlar ska vara tryckluftsbromsade för att fordonet ska räknas som tryckluftbromsat.

b) Skulle fel uppstå på linjen eller obevakad station så att bestämmelsen i avd a inte kan följas, får tåget framföras till nästa bevakade station. Härvid gäller:
– Sth 40 km/h.
– Finns resande i det obromsade fordonet, ska dess handbroms bemannas.
– Kan, på sträcka utan linjeblockering, sista fordonet inte vara anslutet till huvudledningen, ska föraren underrätta tkl för nästa bevakade station innan tåget förs in på stationen. Tkl måste då kontrollera eller få bekräftat att tåget medför slutsignal för att tåget ska anses ha kommit helt innanför stationsgränsen.

3. Uppgift till förare

Föraren ska förvissa sig om
– tågvikt, bromsvikt och tillgängligt bromstal,
– antalet vagnsaxlar med skivbroms (gäller endast resandetåg).

För loktåg får föraren uppgifterna ovan på bl ”Uppgift till förare”.

Anm. Även om föraren får bl ”Uppgift till förare” ska han kontrollera det tillgängliga bromstalet med ledning av blankettens uppgifter om tågvikt och bromsvikt.

4. Sth med hänsyn till bromsförmåga

Tågets sth med hänsyn till tillgängligt bromstal (retardationsförmåga) och tåglängd (tillsättningstid) framgår av bromstalstabell i linjeboken.

§ 42. Tågs storlek

1. Allmänt

Ett tågs storlek mäts i meter (tåglängd) och ton (tågvikt och vagnvikt). Resandetågs längd mäts dessutom i antal axlar.

I tågvikten och när tåglängden mäts i meter ska alla fordon räknas med. I vagnvikten räknas inte verksamt dragfordon med. När tåglängden mäts i axlar räknas inte lok med.

2. Andra tåg än motorvagnståg

a) Största tillåtna tåglängd med hänsyn till bromsgruppen:
Bromsgrupp P/R: .....730 m
Bromsgrupp G: .....880 m

b) Sth med hänsyn till tåglängd framgår av bromstalstabell i linjeboken.

c) I tåg med manövervagn främst får antalet axlar framför verksamt lok vara högst 48.

d) Föraren ska på bl ”Uppgift till förare” ges uppgift om tåglängden, för resandetåg både i meter och axlar.

3. Motorvagnståg

Största tillåtna tåglängd framgår av Trafikutövarens bestämmelser.

§ 43. Transportvillkor för fordon och laster av olika slag. Farligt gods.

Allmänt

1. Skruvkoppel

Fordon med skruvkoppel får inte gå intill varandra i tåg, om höjdskillnaden mellan motstående buffertskivors mittpunkter på rakspår är större än
– 85 mm för fordon med nedfällda övergångsbryggor, eller
– 125 mm för andra fordon.

2. Axellast

Fordon med större axellast än den för sträckan största tillåtna får inte framföras utan Spårinnehavarens medgivande.

Till mom 2

När tåg (vut) ställs i ordning och när dess sammansättning kontrollerats, skall bl a ses till att vagnarnas axellast ej överstiger den största tillåtna.

3. Lastprofil

Fordon, som överskrider för sträckan gällande lastprofil får inte framföras utan Spårinnehavarens medgivande.

4. Hjulskada

a) Har hjulplatta, intryckning eller avfjällning uppkommit i ett hjuls löpyta av minst 40 mm längd, gäller följande:

1) om skadans längd är 40–60 mm får fordonet gå längst till station som Trafikutövaren i samråd med Spårinnehavaren har bestämt. *Vid lägre temperatur än –10°C får hastigheten härvid vara högst 10 km/h.* Vid högre temperatur erfordras ingen hastighetsnedsättning, *dock skall hastighetsområdet 15–45 km/h undvikas.*
2) om skadan har större längd än 60 mm får fordonet gå endast till närmaste bevakade station. Hastigheten får härvid vara högst 10 km/h.

b) För fordon med hjulringsbeläggning (materialanhopning på löpytan) gäller följande, oavsett beläggningens längd:

1) om hjulringsbeläggningen har en höjd av högst 1 mm gäller samma föreskrifter som under a 1);
2) om hjulringsbeläggningen har större höjd än 1 mm gäller samma föreskrifter som under a 2).

c) Den som upptäckt skada enligt a) eller b) ovan skall underrätta tkl.

Har fordon i tåg skadats på annat sätt än som nämnts under a) och b) och är det osäkert om fordonet är löpdugligt, skall frågan om hur fordonet får föras vidare avgöras av

– *för dragfordon:* föraren
– *för annat fordon:* vagnpersonal. Kan vagnpersonal ej kallas till platsen, får också i detta fall frågan om fordonens vidare transport avgöras av föraren.

Till mom 4

Till avd a och avd b. Risken för skador på rälerna till följd av hjulplatta, hjulringsbeläggning e d är störst vid en hastighet av 15–45 km/h och minskar vid högre hastighet. Låg temperatur ökar riskerna.

Utöver de fall då skadan är så allvarlig eller temperaturen så låg, att en hastighet av högst 10 km/h föreskrivits, gäller ingen särskild begränsning av sth. Föreskriften om att hastighetsområdet 15–45 km/h skall undvikas, innebär att dessa hastigheter får hållas endast när det är nödvändigt för att nå hastigheter över eller under detta hastighetsområde. Vid hastighetsnedsättning till eller när tågets sth är högst 40 km/h måste tågets hastighet istället minskas till högst 10 km/h.

Skadat dragfordon får vid behov gå längre än vad som anges under a 1), så att fordonet kommer till verkstad där skadan kan åtgärdas.

Tkl måste underrättas eftersom han dels enl § 85:4 skall stoppa tåget utanför stationen och ta in det med höst 10 km/h, dels i vissa fall ombesörja avsyning av banan enl § 85:5.

5. Hastighet

På bl ”Uppgift till förare” skall för loktåg anges sth för den vagn i tåget som – även med hänsyn till lasten o d – har den lägsta tillåtna hastigheten. (Betr overksamt dragfordon, se mom 7.)

Måste hastigheten på grund av vagn i tåget vara lägre än den som direkt eller indirekt kan utläsas av bl ”Uppgift till förare”, skall föraren ges order (S10).

Till mom 5

Till första stycket. På bl ”Uppgift till förare” anges också om alla vagnar i tåget är B-märkta eller M-märkta enl säok till mom 8.

Till andra stycket. Här avses t ex punktnedsättningar vid transport av last som överskjuter lastprofilen eller av fordon vars axellast är större än den för sträckan största tillåtna. Ordergivning sker enl § 28:5–6.

Dragfordon

6. Lok

Verksamt lok som inte manövreras från manövervagn skall gå främst i tåg. Framförs tåg av flera verksamma lok, skall de kopplas intill varandra. Undantag: multipelkopplat lok och pålok.

Lok – verksamma eller overksamma – får inte gå intill varandra om det sammanlagda antalet lokaxlar i följd överstiger det antal, som för vissa sträckor anges i linjeboken. Minst 14 vagnaxlar skall då inkopplas så, att största tillåtna antalet lokaxlar i följd ej överskrids.

Även om medgivet antal lokaxlar i följd skulle göra det möjligt, krävs Spårinnehavarens medgivande om mer än två verksamma ellok skall framföras intill varandra. Medgivandet anges i linjeboken.

Till mom 6

Till andra stycket. Spårinnehavaren måste för vissa sträckor fastställa begränsningar för antal lok som får gå intill varandra, bl a med hänsyn till broars bärförmåga. Begränsningen gäller även multipelkopplade lok.

Till tredje stycket. Antalet verksamma ellok – och därmed antalet uppfällda strömavtagare – intill varandra är begränsat även med hänsyn till kontaktledningen.

7. Overksamma dragfordon

Trafikutövaren fastställer regler för transport av overksamma dragfordon.

Personvagnar m fl

8. Sth

Sth för person-, post- och resgodsvagnar anges genom märkning på vagnen. Saknas sådan är sth 40 km/h.

Till mom 8

Vissa personvagnar är märkta med ett B i en fyrkant eller ett M i en fyrkant tillsammans med övrig märkning. Det innebär att vagnen får framföras med högre hastighet i vissa kurvor, enl uppgifter i linjeboken. M-märkningen innebär dock inte att den sth som vagnen är märkt med får överskridas. (Se även säok till mom 5.)

Godsvagnar, tjänstevagnar

9. Sth

Sth för godsvagnar och tjänstevagnar anges genom märkning på vagnen (s k ABCD-märkning eller – för flertalet tjänstevagnar – enbart hastighetsmärkning).

Exempel på ABCD-märkning

	A	B	C	D
	20,5 t	24,5 t	28,5 t	33,5 t
S	20,5 t	24,5 t		
SS	20,5 t			

Tontalen är s k lastgränser, d v s tal som anger den största vikt, som en vagn får lastas med vid transport på sträckor som medger 16, 18, 20 och 22,5 tons axellast (kolumnerna A, B, C resp D). Lastgränsen är även beroende av vilken hastighet vagnen skall framföras med.

Följande sth gäller

Märkning	Sth (km/h)
vagn med ABCD-märkning	
Rad med SS	120
Rad med S	100
Rad med 00	enligt märkningen
Rad utan SS, S eller 00	utländsk vagn: 80 svensk vagn på svensk sträcka: 90[2)]
vagn utan ABCD-märkning	
00	enligt märkningen
Utan 00	40

Sth är 70 km/h för tvåaxlig vagn med *axelavstånd upp till 5 m*, om vagnen går sist i tåg och är tom eller lastad till mindre än hälften av lastförmågan.

Till mom 9

Vagnar som inte får lastas mer än till "stax C" saknar D-kolumn i ABCD-märkningen. Vissa vagnar har ABCD-märkning med kolumner för olika lastgränser med avseende på största vikt per meter, t ex C_2, C_3.

Till höger om ABCD-märkningen kan på svensk vagn finnas föreskrift om vagnens placering i tåg m m. Sådan föreskrift kan lämnas även på annan plats på fordonet och då finns en vit, fylld cirkel på vardera sidan om adressramen och två vita, fyllda cirklar på buffertbalken.

ABCD-märkningen kan vara kompletterad med tilläggsmärkning som gäller vissa järnvägsförvaltningar. I Sverige gäller märkningen om beteckningen "SJ" finns med, exempel:

SJ	D
100 km/h	32,0t

= sth 100 km/h vid lastgräns 32,0 ton och största tillåtna axellast 22,5 ton ("stax D")

10. "Stax D"

På blankett "Uppgift till förare" anges om vagn lastad till "stax D" medförs.

Till mom 10

Föraren kontrollerar att vagn med "stax D" får medföras och med vilken hastighet (anges i linjeboken). Har medgivande lämnats att framföra stax D-vagn på ej tillåten sträcka, orderges föraren om detta och den tillåtna hastigheten på S10.

11. Godsvagn i resandetåg

Om godsvagn eller tjänstevagn medförs i resandetåg, skall den placeras efter vagnar med resande.

Bestämmelsen gäller inte om vagnen har sth 130 km/h eller högre, och inte heller vid sådan militär förbandstransport som avses i mom 16 avd A.

Specialfordon m m

12.

För vissa fordon gäller utöver säo och säok särskilda av Trafikutövaren utfärdade föreskrifter, t ex för transport och framförande av specialfordon.

Farligt gods

13. Ej i resandetåg

Vagn med sådant farligt gods som innebär att vagnen enl RID-S skall vara försedd med någon av varningsetiketterna
1 1.4, 1.5, 1.6 (explosionsrisk)
2 (icke brandfarlig och icke giftig gas)
3 (brandfara, brandfarlig vätska eller gas)
4.1 (brandfara, brandfarligt fast ämne)
4.2 (självantändande ämne)
4.3 (ämne som utvecklar brandfarlig gas vid kontakt med vatten)

5.1 (oxxiderande ämne, brandunderstödjande)
5.2 (organisk peroxid, brandfara)
6.1 (giftigt ämne)
6.2 (smittförande ämne)
7A, 7B, 7C, 7D (radioaktivt ämne)
8 (frätande ämne)
9 (övriga farliga ämnen och föremål)
får inte framföras i resandetåg.

14. Skyddsvagnar vid explosiv vara

Vagn som enligt RID-S ska vara försedd med varningsetikett 1, 1.5 eller 1.6 (explosionsrisk)

ska skiljas från

vagn som enligt RID-S ska vara försedd med varningsetikett 3, 4.1, 4.2, 4.3, 5.1 eller 5.2 av minst

– en fyraxlig skyddsvagn, eller
– två lastade tvåaxliga skyddsvagnar, eller
– (i tåg till eller från utlandet, på den sträcka där vagnsättet går oförändrat:) två tvåaxliga skyddsvagnar.

Skyddsvagn ska vara en vagn som inte är försedd med någon av varningsetiketterna 3, 4.1, 4.2, 4.3, 5.1 eller 5.2.

15. Uppgift till förare

På blankett ”Uppgift till förare” anges om farligt gods medförs. Godset anges med FN-nummer, klass, ämnesnummer, ämnesbokstav och ämnesnamn enligt RID-S. Uppgifterna lämnas
– på datorutskriven ”Uppgift till förare”, eller
– på bifogad datorutskriven lista ”Slutlig tåguppgift/klarrapport”, eller
– för hand på blanketten.

Anm. Bestämmelserna i detta mom gäller inte för

– expressgods,
– gods som är frimängd enl RID-S,
– gods som inte omfattas av föreskrifterna i RID-S.

16. Militär förbandstransport

a) Bestämmelserna i mom 13 gäller inte för transport som sker under ledning av svenskt militär befäl eller annan person som har förordnats av Försvarsmakten eller Försvarets materielverk.

Vid sådan transport meddelar transportchefen föraren om det i tåget medförs vagnar med explosiv eller brandfarlig vara, som normalt skulle ha haft varningsetikett 1, 3, 4.1, 4.2 eller 4.3. Föraren antecknar själv detta på bl ”Uppgift till förare”.

b) Bestämmelserna i mom 14 gäller inte för Försvarsmaktens transporter om Statens räddningsverk har medgivit undantag. Militär personal svarar för behövliga skyddsåtgärder.

17. (Reservnummer)

Andra laster

18. Långt gods

För *vagn med långt gods av stor tyngd* gäller
– ej intill fordon som medför personer.

Till mom 18

Med ”långt gods av stor tyngd” avses gods som kan förskjutas i vagnens längdriktning med sådan kraft, att avsevärd skada kan uppstå på vagnen intill. Sådan risk anses inte föreligga, om lasten ligger helt innanför och nedanför uppställda gavellämmar. Som exempel på gods av nu nämnt slag kan nämnas räler och balkar samt telefonstolpar o d som är nyimpregnerade med kreosotolja. Med hänsyn till sin volymvikt och ytfriktion behöver trävaror i allmänhet dock inte hänföras till ”långt gods av stor tyngd”, även om lasten är högre än gavellämmarna.

19. Last på flera vagnar

För transport av *last, som vilar på två eller flera vagnar,* gäller
1) Vagnar med räler på två, tre eller fyra vagnar:
– ej i tåg med resande,
– sth 90 km/h.
2) Vagnar litt Qbv med s k långräler:
– endast i särskilt tåg eller vut,
– sth 60 km/h.
3) Vagnar med gods av annat slag:
– sth, placering o d anges i varje särskilt fall i transportmedgivande.

Till mom 19

Till punkt 3. Föreskrifterna gäller inte armeringsjärn som enl Trafikutövarens bestämmelser får vila på två eller flera vagnar utan särskilt transportmedgivande. Vid militära förbandstransporter behövs inte särskilt transportmedgivande för vägfordon (dock ej bandfordon), som vilar på två vagnar. Sth är 90 km/h för vagn som lastats med vägfordon på detta sätt.

Till § 43:13–16 . Varningsetiketter m m

1

Explosionsrisk, riskgrupp 1.1–1.3,
t ex kraftigare sprängämnen, ammunition.

1.4

Explosionsrisk, riskgrupp 1.4,
t ex fyrverkeripjäser

1.5

Explosionsrisk, riskgrupp 1.5,
t ex trotyl, vattenfuktade sprängämnen

1.6

Explosionsrisk, riskgrupp 1.6,

01

Explosionsrisk, tilläggsetikett till varnings-
etikett 4.1 och 5.2 för vissa organiska peroxider.

2

Icke brandfarlig, icke giftig gas,
t ex helium, kväve, koldioxid. Kombineras i vissa fall med etikett 05 enl nedan

---

3

Brandfara, brandfarlig vätska,
t ex bensin, lacker, aceton, etanol.

Brandfara, brandfarlig gas,
t ex metan, butan, propan (gasol), vinylklorid.
Anm. Lågan kan även vara vit.

4.1

Brandfara, brandfarligt fast ämne,
t ex celluloidavfall, röd (amorf) fosfor.

4.2

Självantändande ämne,
t ex vit eller gul fosfor, zinkpulver.

4.3

Ämne som utvecklar brandfarlig gas vid kontakt med vatten,
t ex karbid, natrium.

Anm. Lågan kan även vara vit.

5.1

Oxiderande ämne, brandunderstödjande
t ex väteperoxid, klorater, kloriter, nitrater, nitriter

5.2

Organiska peroxider, brandfara
kombineras i några fall med etikett 01 (se ovan).

05

Brandbefrämjande risk.
Tilläggsetikett till varningsetikett 2 och 6.
1 för t ex syre, dikväveoxid (lustgas) och talliumnitrat.

6.1

Giftigt ämne,
t ex fenol, cyanväte, arsenikföreningar,
vissa bekämpningsmedel mot skadedjur.

6.2

Smittförande ämne,
t ex mikroorganismer, bakterier, virus.

7D

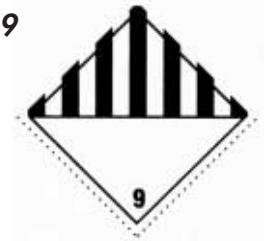
Radioaktivt ämne.

Anm. Etikett 7A, 7B och 7C har texten 'I', 'II' och 'III' i rött efter 'RADIOACTIVE'.
Etikett 7A har vit istället för gul överdel.

8

Frätande ämne,
t ex svavelsyra, salpetersyra, saltsyra, fluorvätesyra, natronlut, kalilut.

9



Övriga farliga ämnen och föremål,
t ex asbest, PCB.

Gasvagn

Orangefärgat band på cisternvagn anger att denna är s k gasvagn för kondenserad gas, t ex butan, propan, ammoniak, klor, svaveldioxid, vinylklorid samt för djupkyld gas, t ex flytande ädelgaser, flytande koldioxid.

Identifieringstavlor

Används på cisternvagn och tankcontainer och ger upplysning om (identifierar) farligt gods.

Övre numret = farlighetsnummer (karaktäriserar faran).

Nedre numret = FN-nummer (anger ämnet).

Farlighetsnumret består av två eller tre siffror och kan i vissa fall föregås av bokstaven X. Siffran 0 är utfyllnadssiffra och har ingen betydelse. I övrigt har första siffran följande betydelse:

2 Gasutströmning genom tryck eller kemisk reaktion
3 Brandfarlig vätska (ånga) eller gas
4 Brandfarligt fast ämne
5 Oxiderande (brandbefrämjande) verkan
6 Risk för förgiftning
8 Risk för frätskador
9 Risk för spontan, häftig reaktion

Är två av siffrorna desamma innebär det förstärkning av risken.Betydelse t ex:

22 djupkyld gas,
33 mycket brandfarlig vätska (flampunkt under 21°C)
66 mycket giftigt ämne.
88 mycket frätande ämne

Bokstaven X innebär att ämnet reagerar med vatten på farligt sätt.

FN-numret skall av avsändaren anges i fraktsedeln enligt föreskrifter i RID-S.

§ 44. Tågs bemanning

1 Förare

1.1 Huvudregel

Tåg ska framföras av en förare som har sin plats i främsta förarhytten (= den främre förarhytten på det främsta fordonet).

Anm. Bestämmelser om s k förarlots finns i § 69:3.

1.2 Särskilda fall

1.2.1 Ej fri sikt

I vissa fordon har föraren inte fri sikt framåt. En särskild signalgivare ska medfölja i förarhytten. Detta anslås på en skylt vid förarplatsen.

1.2.2 Koppellok m m

Biträdesförare på koppellok eller annat verksamt dragfordon manövrerar detta efter anvisningar från tågets förare.

1.2.3 Tåget kan inte manövreras från främsta förarhytten

Om det sedan tåget har avgått från utgångsstationen inträffar ett sådant fel att tåget inte kan manövreras från främsta förarhytten, gäller följande undantag från och tillägg till huvudregeln:

a) **Signalgivare främst**
Föraren får framföra tåget från en annan förarhytt, om
– en *signalgivare* befinner sig i främsta förarhytten, och
– talförbindelse finns mellan signalgivaren och tågets förare.

Föraren ska instruera signalgivaren om hur tåget kan bromsas.

Hastigheten får inte överstiga *siktfart*. Signalgivaren ska som vid växling ansvara för uppsikt i rörelseriktningen, hålla kontakt med och signalera till föraren, samt vid behov stoppa rörelsen.

b) **Biträdesförare finns**
Tåget får framföras genom att en *biträdesförare* manövrerar pådraget från en annan förarhytt, efter anvisningar från tågets förare som befinner sig i främsta förarhytten.

Sth är 80 km/h, om
– talförbindelse finns mellan tågets förare och biträdesföraren, och
– ATC är verksam och säkerhetsgreppet är i funktion i den främsta förarhytten, och
– tågets förare kan manövrera bromsen på normalt sätt från den främsta förarhytten.

I annat fall är sth 40 km/h.

Anm. Trafikutövaren kan fastställa att lägre sth ska gälla med hänsyn till placeringen av verksamma och overksamma dragfordon.

2 Säkerhetsgrepp

I tåg ska på förarplatsen finnas säkerhetsgrepp.

Blir säkerhetsgreppet felaktigt sedan tåget har avgått från utgångsstationen, är sth 40 km/h, om inte en person som kan avbryta pådraget och bromsa tåget tar plats hos föraren.

3 Tillstånd att färdas i förarhytt

I den förarhytt varifrån tåg eller vut manövreras får ingen färdas utan tillstånd av Trafikutövaren.

Anm. Tsm vid vut får utan särskilt tillstånd färdas i ovan nämnda förarhytt. Detsamma gäller växlingspersonal och passåkande tågpersonal, dock endast när annat lämpligt utrymme saknas.

4 Resandetåg

4.1 Ombordansvarig

En ombordansvarig finns på varje resandetåg. Det anges i lokal föreskrift eller arbetsorder vem som är ombordansvarig.

Anm. Trafikutövaren beslutar om vad som ska vara uppfyllt för att föraren ska få vara ombordansvarig.

4.2 Avgångssignalerare

För varje resandetåg anges i lokal föreskrift eller arbetsorder om avgångssignalerare medföljer eller inte.

Anm. Trafikutövaren beslutar om vad som ska vara uppfyllt för att avgångssignalerare inte ska behöva medfölja.

5 Kontroll vid personalbyte

Vid byte av förare eller ombordansvarig ska den tillträdande hos den avlöste eller hos tkl förvissa sig om tågnumret.

§ 45. Tågs iordningställande, säkerhetssyning och bromsprov

1. (Reserv)

2. Syning

Vagnar skall synas i fråga om trafikduglighet och lastning enl Trafikutövarens bestämmelser.

Till mom 2

Banverket tillämpar SJ bestämmelser (SJF 313.1 och 313.2) i tillämplig omfattning.

3. Bromsprov

Bromsprov skall göras enl Trafikutövarens bestämmelser.

Till mom 3

För Banverket finns bestämmelser om bromsprov i BVF 528.3.

4. Kontroll av tågsättet, uppgift till förare

a) Kontroll skall göras av
– att tåget är riktigt sammansatt enl säo,
– att vagnvikten inte överstiger den tillåtna,
– att tåget har slutsignal,
– att bromsprov har gjorts,
– att säkerhetssyning har gjorts på godsvagnar och tjänstevagnar.

b) Föraren skall lämnas uppgift om tågvikt, bromsvikt, tillgängligt bromstal, tåglängd, vissa laster m m. Uppgiften utfärdas och lämnas på bl "Uppgift till förare", om Trafikutövaren inte har medgett att den får lämnas muntligt.

Anm. Ingen uppgift till förare lämnas i tåg som består av endast dragfordon (ett eller flera) eller av endast motorvagn(-ar) och vagnar som hör ihop med motorvagnstypen.

Till mom 4

Ny uppgift behövs inte enbart av den anledning att tåg byter nummer. Huvudregeln är att ny uppgift skall lämnas på station där tågets sammansättning ändras. Undantag:

– Resandetåg: Uppgift som gäller från mellanstation, där avkoppling skall ske, får lämnas i förväg. Samma gäller vid planenlig tillkoppling, om uppgiftslämnaren känner till data för de fordon som skall kopplas till.
– Andra tåg: Om tågets sammansättning ändras endast genom planenlig avkoppling och/eller rundgång, får utgångsstationens uppgift omfatta även gången från mellanstationen. Utgångsstationen skall underrätta mellanstationen om att uppgift har lämnats.

Ändras förutsättningarna, skall ny uppgift lämnas.

5. Kontrollant av tågs sammansättning

Kontroll enl mom 4a skall göras, och uppgift till föraren enl mom 4b skall i förekommande fall utfärdas och lämnas enl följande:

Tåg som består av endast dragfordon eller av endast motorvagn(-ar) och

vagnar som hör ihop med motorvagnstypen: av föraren.

Annat resandetåg: av den ombordansvarige, om inte Trafikutövaren har utsett någon annan.

Annat godståg eller tjänstetåg:
– av den som Trafikutövaren har utsett,
– om ingen finns utsedd: av växlingsledaren när sådan finns,
– annars: av föraren.

Anm. För kontroll av att tillåten vagnvikt inte överskrids i resandetåg och i tjänstetåg med övervägande personvagnar svarar operativ arbetsledning.

6. Förarens åtgärder

a) Föraren skall kontrollera
– att dragfordonet får framföras på sträckan i fråga,
– att främsta fordonet har verksam tryckluftbroms,
– att bromsprov har gjorts,
– att föreskrivna effekter finns på dragfordonet,
– att frontsignal visas från främsta fordonet.

b) På tåg med verksam ATC skall föraren i ATC-utrustningen mata in
– tågets sth,
– tåglängd,
– bromstillsättningstid,
– retardationsförmåga,
– tågegenskapskod,

samt i förekommande fall
– procentuellt överskridande

Till mom 6

Till avd b. Föraren ansvarar för att tågdata är riktigt inmatade, i förekommande fall enl de uppgifter som har lämnats på bl 'Uppgift till förare'. Vid inmatningen av tåglängd, bromstillsättningstid och retardationsförmåga används de värden som Trafikutövaren har fastställt.

När vagnar lastade till stax D medförs (framgår av bl 'Uppgift till förare') skall motsvarande särskilda tågegenskapskod vara inmatad. Annars skall tågegenskapskoden för "normalt tåg" vara inmatad.

Beträffande inmatning av

– tågets sth, se § 68:1b,

– procentuellt överskridande, se § 28:1c.

§ 46. (Reservnummer)

§ 47. Säkerhetstjänstens organisation på station. Kontrollåsnycklar

1.

Tkl skall i största möjliga utsträckning själv utföra de säkerhetsåtgärder som har samband med tågs klarering och annars övervaka dessa.

Trafikledningsfunktionen kan medge att tklbiträde får finnas eller att flera tkl tjänstgör samtidigt. Tklbiträde får utföra säkerhetsåtgärd som åligger tkl, dock inte åtgärd som åligger tkl *personligen*.

Annan tjänsteman än tklbiträde får utföra säkerhetsåtgärd som åligger tkl bara om denne har gett order om det i varje särskilt fall.

Till mom 1

För station där flera tkl tjänstgör samtidigt skall i säpl anges arbetsfördelningen, bl a vem som ansvarar för viss åtgärd som åligger tkl personligen.

2.

För bevakad station skall finnas S-pärm hos tkl.

Tkl skall föra tambok, tklbok och grafiskt upplägg enl bestämmelserna i TF.

Personal med tjänstgöring som tkl, tklbiträde, ställverksvakt, tågvägsklargörare eller tågvägsinspektör är skyldig att ta del av säpl.

Till mom 2

Anvisningar för upprättande av säpl och för vad S-pärmen skall innehålla finns i SJF 011.4.

3. (Reserv)

4.

Tkl och tklbiträde skall vid inträde i tjänst ta del av bl a tklboken. Överlämning skall dessutom ske muntligt, när det är möjligt.

Till mom 4

Antalet avlösningar mellan tkl per dygn bör begränsas och inte läggas till tidpunkter med omfattande verksamhet. Detsamma gäller avlösning mellan tklbiträden.

Den tillträdande måste kontrollera att antecknade åtgärder är utförda, t ex att huvudsignal eller växel är spärrad eller påminnelseskylt finns på ställare e d, eller att påminnelseskärm finns på signalstav/handsignallykta, när detta är föreskrivet.

5. Kontrollåsnycklar (= K-nycklar)

a) Allmänt. K-nyckel får bara användas för det ändamål och på den plats eller den sträcka som den är avsedd för. Den får inte avlägsnas från den aktuella platsen (sträckan) av annan än Trafikledningsfunktionen eller Spårinnehavaren.

K-nyckel måste på obemannad plats vara fastlåst i växelställ, magnetlås, ställverk e d eller förvaras inlåst på expedition eller i nyckelskåp.

Om en K-nyckel har förkommit, får den reservnyckel användas som normalt förvaras under plombering på tågexpedition e d. Den som bryter plomberingen skall snarast anmäla detta och förlusten av den ordinarie nyckeln till Trafikledningsfunktionen.

Upphittad K-nyckel får inte användas. Den skall genast sändas till Trafikledningfunktionen.

Till mom 5 avd a

I säpl finns en förteckning över K-nycklar i bruk och över de K-nycklar som finns i reserv, plomberade men åtkomliga.

Till tredje och fjärde stycket. Trafikledningsfunktionen skall

– anmäla till Spårinnehavaren om K-nyckel har förkommit,
– ta emot ny nyckel av Spårinnehavaren och se till att denna i förekommande fall plomberas som reservnyckel,
– vidaresända upphittad K-nyckel till Spårinnehavaren.

b) K12-nyckel som används för låsning av växel eller spårspärr på bevakad station får användas bara av den som enl säpl har rätt till det.

c) K16-nyckel används för slutlig låsning av växlar/spårspärrar vid linjeplats eller obevakad station. Den skall förvaras på station som Trafikledningsfunktionen har bestämt.

K16-nyckel utlämnas mot kvitto av tkl för en av stationssträckans gränsstationer:

1) *förare på tåg*. Tkl meddelar vid ut-anmälan att K16-nyckeln har lämnats ut; in-anmälan för tåget får inte lämnas, förrän nyckeln har återlämnats till tkl för en av stationssträckans gränsstationer.

2) den som skall vara *tsm vid vut*, *A-fordonsfärd eller A-arbete,* eller *htsm vid linjedisposition*. Tkl skall för den som kvitterar nyckeln framhålla att det, för att nyckeln skall få *användas*, krävs starttillstånd för vut, A-fordonsfärden, A-arbetet resp linjedispositionen.

I samband med att stationssträckan avspärras för vut, A-fordonsfärd, A-arbete eller linjedisposition skall tkl meddela tkl för stationssträckans andra gränsstation om K16-nyckel har lämnats ut.

När vut, A-fordonsfärd, A-arbete eller linjedisposition anmäls avslutad skall den som har K16-nyckeln till tkl för en av stationssträckans gränsstationer

– antingen återlämna nyckeln,
– eller anmäla *"Jag har K16"*. I detta fall skall K16-nyckeln återlämnas snarast och senast efter ett dygn. Nyckeln får användas på nytt bara om ny vut, A-fordonsfärd eller A-arbete ges starttillstånd.

Tkl får inte upphäva avspärrning förrän K16-nyckeln har återlämnats eller tkl har fått anmälan "Jag har K16".

Till mom 5 avd c

K16-nyckel används i regel bara på sträcka utan linjeblockering. Nyckeln är försedd med en nyckelbricka som anger nyckelns nummer, "hemstation" och den tpl/sträcka som nyckeln är avsedd för.

Tkl antecknar uppgift om ut- och återlämnad K16-nyckel i tamboken.

När K16-nyckel sänds mellan bevakade stationer eller till och från Trafikledningsfunktion eller Spårinnehavare, skall den skickas i slutet kuvert e d.

Till punkt 1. Trafikledningsfunktionen får medge att växlingsbiträde som följer med tåg får kvittera ut K16-nyckel i förarens ställe. (Anges i linjeboken.)

K16-nyckel som används för slutlig låsning av växlar på station som oftast är obevakad lämnas ut till den som skall tjänstgöra som tkl där. (I detta fall gäller givetvis inte kravet på A-arbete för att använda nyckeln.) Nyckeln behöver inte återlämnas till "hemstationen" under kortare

perioder då stationen skall vara obevakad; den skall då förvaras inlåst och får inte användas.

d) Av K14- och K15-nyckel får bara finnas en i bruk på varje station.

Till mom 5 avd d

K14-nyckel som används för att upphäva beroendet mellan motriktade tågvägar på obevakad station. När stationen är bevakad eller stängd, skall nyckeln förvaras på avsedd plats på tkl expedition.

K15-nyckel som används för att låsa tågvägar och för att ställa huvudsignal till "kör" skall på lokalbevakad station innehas av tkl personligen, om ej annat anges i säpl. När station är obevakad eller stängd, skall K15-nyckel förvaras på avsedd plats.

§ 48. Bevakade, obevakade och stängda stationer

I denna paragraf används följande beteckningar:
K = station som är bevakad, obevakad eller stängd
01 = tåg som berör K

Allmänt

1.
a) I TLF finns en plan över vilka tider stationerna är bevakade, obevakade eller stängda. Uppgift om i förväg kända ändringar av planen skall lämnas till berörda tkl och till Spårinnehavaren. Denne underrättar eldriftledaren och den som kan komma att tjänstgöra som tsm.

b) Sträcka utan linjeblockering. När K enl tdt eller särskild order skall vara bevakad för 01, skall K vara bevakad medan 01 finns på intilliggande stationssträcka.

Anm. Trafikledningsfunktionen kan dock besluta om att endast en av de stationer som enl 01 tdt utgör stationssträckans gränsstationer skall vara bevakad, se säok.

Till avd b, anm. Följande undantag kan förekomma från regeln i avd b:

1) *K stängd:* Om klart-anmälan (då-klart-anmälan) har kunnat lämnas till tkl för närmaste bevakade station (J) under en tidigare bevakningsperiod i K, får bevakningen tas upp medan 01 är på väg mot K från J.
2) *K skall stängas:* Om in-anmälan kan erhållas från nästa bevakade

station (L) under en senare bevakningsperiod i K, får K stängas innan 01 har kommit fram till L.

3) *K skall lämnas obevakad:* K får lämnas obevakad innan 01 har kommit fram till nästa bevakade station (L), dock ej om detta innebär att det på den nya stationssträckan (J–L) kommer att finnas fler tåg än 01.

Undantag enl punkt 1 och 2 kräver beslut av trafikledningsfunktionen, medan tkl i K i samråd med övriga berörda tkl kan besluta enl punkt 3. Undantagen delges inte förare och tbfh

c) Sträcka med linjeblockering utan fjb. K får lämnas obevakad och bevakningen åter tas upp i K medan tåg finns på intilliggande stationssträcka. K får inte vara stängd när 01 finns på intilliggande stationssträcka på väg mot K.

d) Om K är fjbgränsstation eller gränsstation mellan sträcka med och utan linjeblockering, får K inte vara obevakad.

e) K får inte vara stängd (betr undantag, se säok)
– när intilliggande stationssträcka är avspärrad och den andra gränsstationen är stängd,
– när det i K pågår verksamhet som kräver medgivande av tkl.

Till avd e. A-arbete, E-arbete, S-arbete och stationsdisposition får finnas på stängd station enl §§ 29:2.3, 30:2.3, 29A:2.3 resp bil 7:1.2. Även i vissa andra fall kan Trafikledningsfunktionen medge undantag, så att viss verksamhet som påbörjas medan K är bevakad får fortsätta även om K stängs.

Till avd e, andra strecksatsen. Även utan medgivande från Trafikledningsfunktionen får vut och A-fordonsfärd undantagsvis föras in till eller ut från K när K är stängd, efter medgivande av tkl för stationssträckans andra gränsstation. Denne skall då ha samrått med tkl K innan K stängs.

f) När K lämnas obevakad, skall tkl K till tkl för stationssträckans nya gränsstationer flytta över de uppgifter som dessa behöver känna till. När bevakningen åter tas upp i K – oavsett om K har varit obevakad eller stängd – skall tkl för stationssträckans gränsstationer resp andra gränsstation flytta över de uppgifter till tkl K som denne behöver känna till.

Till avd f. Tkl måste vid varje tillfälle känna till alla anordningar på angränsande stationssträckor. Därför måste uppgifter (S1/ S2) om A-, C,

E- och L-arbete, A-fordonsfärd och vut flyttas över. Hinderanmälan skall flyttas över enl § 60:2b, bl a för att tkl för gränsstation för avspärrad stationssträcka skall ordna särskilt skydd. Vid C-arbete svarar tkl för stationssträckans gränsstationer för att vissa anordningar och rubbningar ej genomförs utan vidare.

Är en station *kontrollstation* för en viss order, skall *uppgift om ordergivningen* flyttas över till den nya kontrollstationen.

Station stängd

2.

”K är stängd” anmäls när K skall stängas vid icke planenlig tidpunkt, och
”K är bevakad” anmäls,
– när K inte stängs vid planenlig tidpunkt utan förblir bevakad,
– när bevakningen, sedan K har varit stängd, tas upp vid icke planenlig tidpunkt.

Tkl K lämnar anmälan till
– tkl för stationssträckans andra gränsstation (om inte denna är stängd),
– fjtkl (om K är fjbgränsstation),
– tl, om inte anmälan kan lämnas till någon tkl.

Till mom 2

Principen är alltså att anmälan inte lämnas vid planenlig stängning resp återupptagande av bevakningen efter stängning.

Station obevakad

3. När K skall vara bevakad.

K skall vara bevakad för 01, om K inte har angetts som obevakad i tdt eller särskild order av tl.

Även om K enl tdt är obevakad för 01, skall K vara bevakad för 01:

a) på order av tl av t ex tågföringsskäl eller – vid försening – genom beslut av tkl själv,

b) på order av tl i följande fall:

1) om 01 i K skall möta, förbigå eller förbigås av annat tåg,
2) om ett extratåg (= 09) anordnas i samma riktning och det av S4 för 09 framgår att K då skall vara bevakad för 01,
3) om K skall vara gränsstation för enkelspårsdrift eller högerspårskörning vid dubbelspårsdrift,
4) om K skall vara gränsstation för sträcka med linjeblockeringen ur bruk.

Till mom 3

Tl särskilda order om ändrad bevakning sänds som telegram och lyder:

– om K ligger på sträcka utan linjeblockering: *"K skall vara bevakad (obevakad) för tåg … (alla tåg som enl tdt avgår kl …–…)"*,
– om K ligger på sträcka med linjeblockering: *"K skall vara bevakad (obevakad) kl …–…"*.

Ordern sänds till tkl K och tkl för berörda ordergivningsstationer, samt, om K ännu inte har blivit bevakad, till tkl för kontrollstationerna.

I följande fall ger tl ingen särskild order enl ovan:

– om det anordnas ett extratåg som i K medför möte eller förbigång med 01,
– om det i tdt för 09 anges att K skall vara bevakad för 01,
– om det av S7, telegram eller S14 framgår att K skall vara gränsstation för enkelspårsdrift, högerspårskörning resp sträcka med linjeblockeringen ur bruk.

I de fall som nämns i föregående stycke betraktas alltså S4, S5, S7, S14 resp telegram om högerspårskörning som tl order till tkl för berörda ordergivningsstationer och till tkl K om att K skall vara bevakad för 01. (Skulle möte eller förbigång senare ändras eller 09 senare inställas, skall K ändå vara bevakad om tl inte har bestämt annat.)

Vid mötesändring enl § 77 gäller följande när den nya mötesstationen (= N) skall vara extra bevakad: När *tl* utfärdar kvo, skall tl samtidigt ge särskild order om att N skall vara bevakad; denna order ställs även till den station som skall ge kvo till 01. När *tkl N* sänder S8 till station som skall ge S8 till 02, skall tkl N samtidigt begära ordergivning om bevakning i N.

4. Order om ändrad bevakning

a) Order (S11) skall ges till förare på 01, om

– K skall vara obevakad för 01 utan att det anges i tdt, eller
– K skall vara bevakad för 01, trots att K anges som obevakad i tdt.

b) Har order om att K har blivit bevakad inte kunnat ges på tidigare station, skall föraren ges order utanför K.

Anm 1. På station där föraren enl linjebeskrivningen skall ge ”beredd” vid infartssignalen får dock föraren ges order inne på stationen, sedan ”beredd” har getts. Tkl skall visa stillahållen stoppsignal enl § 74:1 resp § 74:2b punkt 3 under tågets infart.

Anm 2. På sträcka med linjeblockering behöver genomfartståg, som inte har fått order på tidigare station, inte stoppas för ordergivning under förutsättning att tåget kan passera på huvudtågväg.

Till mom 4

Order till förare om ändrad bevakning skall i förekommande fall kompletteras med order om ändrad signalering ”körtillstånd” av tkl, se § 65:2.1.

När order skall gälla alla tåg under en viss del av dygnet, formuleras sträckorder och delgivningsorder (se § 19:1.2a) att gälla för

– *på sträcka utan linjeblockering:* ”alla tåg som enl tdt avg kl …–…”,

– *på sträcka med linjeblockering:* ”alla tåg kl …–…”.

Till avd b, anm 1. Signalering med stillahållen stoppsignal tillämpas i detta fall även om utfartssignal finns vid eller bortom tågvägens slutpunkt.

5. K lämnas obevakad

a) Fordringar

För att K skall få lämnas obevakad gäller följande:

1) Växlar i huvudtågspår skall kunna förreglas.
2) Fordon skall vara uppställda så att förreglingsbar skyddsväxel eller spårspärr förhindrar rörelse ut på huvudtågspåret (huvudtågspåren).
3) Om K ligger vid dubbelspårig sträcka, skall de växlar i huvudtågspåret på uppspårssidan som kan leda till huvudtågspåret på nedspårssidan (eller omvänt) vara spärrade eller klovade i normalläge, om de inte blir förreglade som skyddsväxlar.
4) K får inte vara gränsstation för linjedisposition.

Till mom 5 avd a

Till punkt 1 och 2. Om ett tillfälligt fel i anläggningen leder till att huvudsignal inte kan visa ”kör” (och växlar och spårspärrar därigenom

inte blir förreglade), får tl avgöra om K trots detta får lämnas obevakad. Eftersom § 70 måste tillämpas blir försening av tågen oundviklig; det är i första hand det som bör ligga till grund för tl bedömning.

Till punkt 3. Det är alltså när växlarna mellan huvudtågvägarna inte är "kopplade" som de måste spärras. Finns inte funktionen spärrning av växel i ställverket, måste växlarna klovas och låsas med hänglås, vars nyckel förvaras inlåst.

b) Åtgärder av tkl

När K skall lämnas obevakad, gäller följande:

1) Om K skulle ha varit bevakad för något tåg, skall tkl ombesörja order (S11) till förare och tbfh och underrätta kontrollstationen.
2) Tkl skall inspektera huvudtågvägen (huvudtågvägarna) och se till att fordringarna i avd a är uppfyllda.
3) På *sträcka utan linjeblockering i bruk* skall angränsande stationssträckor vara fria från tåg och tkl skall ha fått in-anmälan för närmast föregående tåg.

Anm 1. Dock får K lämnas obevakad när endast ett tåg (= 01) finns på den nya stationssträckan på väg i riktning från K.

4) Förekommer vut, A-fordonsfärd eller A-, C-, E- eller L-arbete, får K lämnas obevakad endast om tsm har underrättats om detta.
5) Tkl skall ställa aktuella huvudsignaler till "kör" eller se till att de kommer att visa "kör" när tåg närmar sig.
6) Sedan åtgärderna enl 1)-4) har vidtagits, skall tkl anmäla enl följande till stationssträckans nya gränsstationer (= J resp L):

till J: *"Fri genomfart i K fram till L"*,
till L: *"Fri genomfart i K fram till J"*.

Anm 2. Finns det tåg kvar på stationssträckan, anmäls i stället:

till J: *"01 finns på sträckan, för övrigt fri genomfart i K fram till L"*,
till L: *"01 finns på sträckan, för övrigt fri genomfart i K fram till J"*.

Till mom 5 avd b

Till punkt 4. Avspärrning utsträcks enl § 60:2b.

Till punkt 5. Vid fel så att "kör" inte kan visas, se säok till avd a.

Om infartssignal saknas (huvudsignaltavla finns uppsatt); får K inte lämnas obevakad.

Vid *sträcka med linjeblockering* skall tkl

– lägga tågvägar och/eller koppla in genomgångsdrift så att linjeblocket på ömse sidor om K kopplas ihop, eller
– koppla in automatisk tågvägsläggning som lägger huvudtågväg (-ar) genom K.

Till punkt 6. På dubbelspår avser anmälan båda tågspåren.

På *sträcka utan linjeblockering* gäller: Kan "fri genomfart i K" inte anmälas till tkl för den nya stationssträckans *båda* gränsstationer (= J och L), därför att en av dem (= J) är stängd, får K lämnas obevakad endast på följande villkor:

– tåg eller anordning som kräver avspärrning får inte finnas på sträckan J–L,
– tkl J skall i förväg känna till att K kommer att lämnas obevakad (särskild underrättelse till tkl J krävs om K lämnas obevakad vid en icke planenlig tidpunkt),
– om J skall överta uppgiften som kontrollstation från K, måste tkl K i förväg ha underrättat tkl J om detta,
– "fri genomfart i K" anmäls endast till tkl L, som vidarebefordrar detta till tkl J, när bevakningen åter tas upp där.

På *sträcka med linjeblockering* får K lämnas obevakad även om "fri genomfart i K" bara kan anmälas till den nya stationssträckans ena gränsstation (= L). Denna vidarebefordrar snarast uppgiften till den andra gränsstationen (= J).

Är både J och L stängda, kan K inte lämnas obevakad.

c) Omläggning av växel etc.

När K har lämnats obevakad, får växel eller spårspärr inte rubbas eller annat förhållande ändras förrän bevakningen åter har tagits upp. (Undantag, se säok.)

Till mom 5 avd c

Trafikledningsfunktionen kan medge undantag från bestämmelsen (anges i linjeboken), så att växlar och spårspärrar kan läggas om när K är obevakad på samma sätt som om K vore en linjeplats. (Villkoren för detta finns i SJF 010.4.)

Om K ligger på *enkelspårig sträcka utan linjeblockering*, får dessutom Trafikledningsfunktionen efter samråd med Spårinnehavaren besluta att bestämmelsen i avd c inte behöver följas vid *A-arbete* som föranleds av arbete i stationens signalsäkerhetsanläggning. Innan tsm anmäler sådant A-arbete avslutat, skall han se till att de fordringar är uppfyllda som gäller för att lämna K obevakad.

6. Återupptagning av bevakning i K.

a) Bevakningen får *inte* tas upp i K
– om vut, A-fordonsfärd, A-, C-, E- eller L-arbete förekommer på stationssträckan och anordningen sträcker sig förbi K,
– när enkelspårsdrift äger rum på stationssträckan,
– när linjeblockeringen är ur bruk på stationssträckan,
– när linjedisposition äger rum på stationssträckan.

Om det på stationssträckan förekommer vut, A-fordonsfärd, A-, C-, E- eller L-arbete som inte sträcker sig förbi K, får bevakningen tas upp i K endast om detta sker vid planenlig tidpunkt eller om tsm har underrättats.

b) När bevakningen i K åter skall tas upp sedan stationen har varit obevakad, skall den som skall tjänstgöra som tkl K i nämnd ordningsföljd

1) ta reda på hur läget är på stationssträckan,
2) *på sträcka utan linjeblockering:* kontrollera att stationssträckan är fri från tåg genom att kontrollera att in-anmälan har lämnats för det sista tåg (= 05) som har gått medan K har varit obevakad (undantag, se säok),
3) ställa huvudsignalerna till ”stopp” och återställa anordningarna i ställverket till normalläge (undantag: vid sträcka med linjeblockering får automatisk tågvägsläggning eller automatisk tågvägsupprepning vara inkopplad),
4) anmäla *”Fri genomfart i K återkallas”* till tkl för stationssträckans gränsstationer.

På sträcka med linjeblockering skall tkl därefter kontrollera om tåg, som finns på sträckan mellan de närmaste bevakade stationerna har passerat K eller ej.

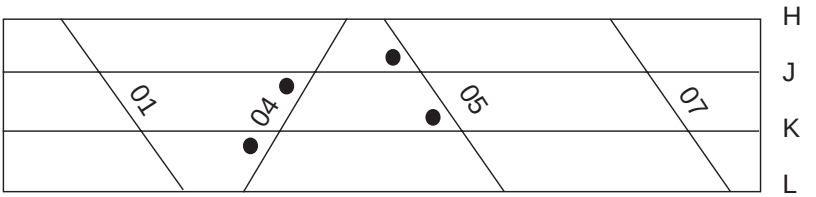
Först sedan dessa åtgärder har utförts får tkl K utväxla tåganmälan, skriva S8 eller lämna medgivanden eller underrättelser av olika slag.

Till mom 6 avd b

Nedan används för enkelhetens skull uttrycket ‘tkl K’ för den blivande tkl K.

Observera att åtgärderna enl detta mom skall utföras i angiven ordningsföljd. Innan tkl har ställt huvudsignalerna till ”stopp”, får han alltså inte återkalla ”Fri genomfart” (t ex samtidigt med att han tar reda på tågläget eller kontrollerar att ”05 in i L” har anmälts.

Exempel på hur bevakningen tas upp i K på sträcka utan linjeblockering (J och K är obevakade för 04 och 05):



● = stationen är obevakad för tåget

När bevakningen skall tas upp i K för 07, skall tkl K först ta reda på hur läget är. Han kontaktar lämpligen tkl H eller tkl L. Inget hindrar dock att han talar med tkl J, om denne tidigare har fått reda på läget. Tkl K skaffar sig vid samtalet med tkl H, tkl L eller tkl J även bekräftelse på att 05 har kommit in i L och antecknar detta i tamboken. Innan tkl får dessa besked får han inte ställa huvudsignalerna till "stopp", återkalla "Fri genomfart", eller agera som tkl K på annat sätt. (Härifrån finns dock ett undantag som behandlas nedan under till punkt 2.) När tkl K har gjort kontroll enl punkt 1 och 2 och sedan utfört åtgärder enl punkt 3, skall han till tkl J – om denne tidigare har tagit upp bevakningen, annars tkl H – och tkl L anmäla "Fri genomfart i K återkallas".

Till punkt 1. Med "hur läget är på stationssträckan" menas dels tågläget, dels huruvida andra anordningar finns på sträckan.

Till punkt 2. Under nedanstående förutsättningar kan, även på sträcka utan linjeblockering, bevakningen tas upp i K, trots att tåg finns på stationssträckan och "05 in i L" således inte kan erhållas. Beslut om detta tas av tl eller, vid försening, av tkl K efter samråd med tkl för den ursprungliga stationssträckans gränsstationer (= H och L).

Se fig i exemplet ovan!

Det är ytterst viktigt att tkl K innan bevakningen tas upp tar reda på om 05 ännu har passerat K eller ej. Av tkl för närmaste bevakade station (H) får tkl K uppgift om när 05 avgick från H. Om *mindre än halva gångtiden för det snabbaste tåget H–K* har förflutit, får tkl K räkna med att 05 ännu inte har passerat K. I annat fall måste tkl K övertyga sig om läget genom att antingen

– själv iaktta 05 när det passerar K och att tåget har *slutsignal*, eller

– samtala med föraren på 05 personligen och av honom få bekräftat om

05 har passerat K eller inte samt – om 05 har passerat – att inga fordon har lämnats kvar på stationssträckan.

Om tkl inte kan utföra full kontroll enl förra stycket, får bevakningen inte tas upp så länge 05 finns på stationssträckan!

Har 05 ännu inte passerat K, skall tkl sedan

1) ställa huvudsignalerna till ”stopp” och återställa anordningarna i ställverket till normalläge,
2) återkalla ”Fri genomfart”,
3) ta emot klart-anmälan för 05 från tkl L (trots att klart-anmälan redan har lämnats av tkl L till tkl H),
4) ta in 05 efter ordergivning enl § 48:4 om att K är bevakad och därefter klarera tåget i vanlig ordning.

Finns 05 i K, skall tkl K

1) ge order till förare och tbfh enl § 48:4 om att K är bevakad,
2) ställa huvudsignalerna till ”stopp” och återställa anordningarna i ställverket i normalläge,
3) återkalla ”Fri genomfart”,
4) ta emot klart-anmälan för 05 från tkl L (trots att klart-anmälan redan har lämnats av tkl L till tkl H),
5) därefter klarera tåget i vanlig ordning,
6) lämna in-anmälan för 05 till tkl H.

Har 05 passerat K, skall tkl K

1) ställa huvudsignalerna till ”stopp”
2) återkalla ”Fri genomfart”,
3) lämna in-anmälan för 05 till tkl H.

Vid dubbelspårsdrift med linjeblockeringen ur bruk gäller föreskriften om kontroll av var 05 finns för tåg på vart och ett av tågspåren.

Till punkt 3. Bestämmelsen innebär bl a att beroendet mellan huvudsignaler för motsatta riktningar skall återställas; K14-nyckel skall förvaras på föreskrivet ställe.

Till punkt 4. På *sträcka utan linjeblockering* gäller: Kan ”fri genomfart i K återkallas” inte anmälas till tkl för stationssträckans båda gränsstationer (= J och L), därför att en av dem (= J) är stängd, får bevakningen tas upp i K endast på följande villkor:

– in-anmälan skall ha lämnats för det sista tåg som har gått på stationssträckan,

– klart- (då-klart-)anmälan får inte ha lämnats för nästa tåg på stationssträckan,
– anordning som kräver avspärrning får inte finnas på stationssträckan,
– tkl J skall i förväg känna till att bevakningen kommer att tas upp i K (särskild underrättelse krävs om K tar upp bevakningen vid en icke planenlig tidpunkt),
– ”fri genomfart i K återkallas” anmäls endast till tkl L; tkl J får anmälan när bevakningen åter tas upp där.

På *sträcka med linjeblockering* får bevakningen tas upp i K även om ”fri genomfart i K återkallas” endast kan anmälas till tkl för stationssträckans ena gränsstation (= L). Tkl J får anmälan när bevakningen åter tas upp där.

Är både J och L stängda, kan bevakningen inte tas upp i K.

Till näst sista stycket. Om tkl K inte på annat sätt kan få full klarhet i vilka tåg som har passerat K, skall han stoppa det första tåget för att genom samtal med föraren förvissa sig om tågnumret. På dubbelspår gäller detta i förekommande fall båda tågspåren.

§ 49. Reservnummer

§ 50. Spår för tåg på station

I tågordningen anges vilket spår som normalt skall användas. Tkl får vid behov ändra spår. För extratåg väljs spår i regel av tkl.

När station är obevakad, skall tåg gå på huvudtågspår.

Till § 50

För fjst behöver normal spåranvändning inte vara fastställd.

Tågspår bör väljas så att personer som skall gå till eller från tåg inte behöver passera en obevakad plattformsövergång där annat tåg ankommer eller avgår under tiden. I övrigt bör genomfartståg tas in på huvudtågspår.

Till sista stycket. Efter beslut av Spårinnehavaren i samråd med Trafikledningsfunktionen kan ett annat tågspår än det rakaste vara huvudtågspår och således användas vid obevakad körning.

§ 51. Manövrering av huvudsignal m m

Vad som i denna paragraf sägs om tåg gäller även vut och A-fordonsfärd.

1. Normalställning

Huvudsignal på bevakad station och på stängd station skall normalt visa ”stopp”.

På bevakad station vid sträcka med linjeblockering får dock automatisk tågvägsupprepning vara inkopplad så att huvudsignal normalt visar ”kör”.

Till mom 1

Huvudsignal på linjen och på obevakad station visar normalt ”kör”, på sträcka med linjeblockering dock endast i inställd blockriktning. Dessutom kan finnas beroenden med vägskyddsanläggning för att ”kör” skall kunna visas.

Till andra stycket. Jfr mom 3 avd b.

2. Vem som får manövrera huvudsignal

Huvudsignal på bevakad station får ställas till ”kör” av annan än tkl personligen endast om denne har gett order härom i varje enskilt fall. (Trafikledningsfunktionen kan dock medge undantag, se säok.)

Nyckel för att manövrera huvudsignal eller till tågvägslås får inte sitta kvar i låset utan skall alltid innehas av tkl personligen.

Anordning för att frige huvudsignal eller för att upphäva tågvägslåsning får manövreras endast av tkl personligen.

Till mom 2

Till första stycket. Undantaget anges i säpl och bör normalt inte omfatta andra än tklbiträde eller ställverksvakt på station med spårledningar i alla tågvägar. Undantaget får omfatta endast infartssignaler och mellansignaler.

Order att ställa huvudsignal till ”kör” ger tkl antingen muntligt eller genom att frige huvudsignalen.

Till tredje stycket. Huvudsignal kan t ex friges genom att tkl låser tågvägslås med K15-nyckel.

3. Villkor för ”kör” m m

a) Huvudsignal på bevakad station får inte ställas till ”kör” för tåg förrän följande villkor är uppfyllda:

1) För *infartssignal*, *mellansignal* eller *utfartssignal*:
– Tågvägsinspektion (§ 55) skall ha gjorts.
– Föreskrifterna om tågs samtidiga rörelser och tågvägs skyddssträcka (§ 57) skall ha iakttagits.
2) För *infartssignal* eller *mellansignal*: ”Beredd” skall ha getts i föreskrivna fall.
3) För *utfartssignal* eller *utfartsblocksignal*:
– Tågens normala ordningsföljd får inte ha ändrats utan att § 77 eller § 78 har iakttagits.
– Klart-anmälan eller då-klart-anmälan skall ha erhållits i föreskrivna fall.
– Mötande tåg skall ha kommit in.
– Ordergivning enl § 19 skall ha ägt rum i förekommande fall. (Gäller dock inte, om tkl skall ge signal ”körtillstånd”.)

Till mom 3 avd a

Om säkerhetsanläggningen så medger, möter det inte något hinder att visa ”kör” innan vägskyddsanläggning är inkopplad.

b) För funktionerna *magasinering* av tågvägsläggning och körsignal, *automatisk tågvägsläggning* och *automatisk tågvägsupprepning* gäller följande kompletterande bestämmelser.

Magasinering av körsignal jämställs med att ställa huvudsignal till ”kör”. Magasinering får dock utföras utan att villkoren i punkt 1 i avd a är uppfyllda, om hindret för körsignal endast består i att tågvägen eller nästa blocksträcka inte är fri från tågfordon.

Om något av villkoren enl punkt 1–3 i avd a inte är uppfyllda för tåg som närmar sig, måste
– automatisk tågvägsläggning kopplas ur i tillräckligt god tid innan huvudsignalen kan komma att ställas till ”kör” för tåget,
– automatisk tågvägsupprepning om möjligt kopplas ur senast när föregående tåg passerar huvudsignalen.

Magasinering får inte användas samt automatisk tågvägsläggning och automatisk tågvägsupprepning måste vara urkopplade eller förhindrade att lägga tågväg:
– vid småfordonsväxling, eller vid växling då A-fordon medförs, på

berörda tågspår,
– vid A-fordonsfärd, eller vid vut då A-fordon medförs, när fordonssättet förs in eller ut från stationen,
– när växling eller småfordonsväxling pågår eller kan komma att börja på spår som utan godkänt skydd enl § 37:7 ansluter till eller korsar tågvägen,
– när tåg, vut, växling eller småfordonsväxling ges muntligt medgivande att passera huvudsignal eller dvärgsignal i ”stopp”,
– när signalering enl § 52:2-3 förekommer,

Automatisk tågvägsläggning måste vara urkopplad eller förhindrad att lägga tågväg:
– när stationen är gränsstation för stationssträcka med A-fordonsfärd,
– (ifall flera olika tågvägar kan läggas automatiskt:) om det finns risk för att fel tågväg läggs för ett tåg som av säkerhetsskäl måste framföras en viss tågväg.

Till mom 3 avd b

Vad som avses med tågvägsläggning framgår av säok till § 55:1.

Magasinering innebär att tågvägsläggning och ställande till ”kör”, som inte kan utföras omedelbart (därför att alla villkor i säkerhetsanläggningen inte är uppfyllda), utförs senare när villkoren är uppfyllda, utan någon ytterligare manöver av tkl.

Funktionen *automatisk tågvägsläggning* innebär, att tågvägsläggningen kan ske automatiskt (och därmed huvudsignal gå till ”kör”) när tåg närmar sig och vissa villkor är uppfyllda.

Funktionen *automatisk tågvägsupprepning* innebär, att tågvägslåsningen ligger kvar, så att huvudsignal åter går till ”kör” så snart villkoren för detta är uppfyllda.

Till tredje stycket. Har huvudsignal av misstag gått till ”kör”, gäller mom 7.

Till sista stycket, andra strecksatsen. Här avses t ex tåg med överskjutande last eller resandetåg till plattform.

4. Återtagning av tågvägslåsning

För att upphäva tågvägslåsning, ställa huvudsignal till ”stopp” m m efter att ett tåg har framgått på bevakad station gäller följande.

Anm 1. Det som här sägs om tkl gäller också ställverksvakt.

1) *På station med tågvägslåsning eller slutpunktslåsning som normalt upphävs automatiskt.*

Manuell återtagning (nödfallsutlösning) av tågvägslåsningen får påbörjas först när tkl vet att tåget har stannat eller passerat hela tågvägen.

Anm 2. Dessutom krävs att tkl har talat med föraren om att tåget står stilla, i de fall (oplanerat kortvarigt stopp enl § 63:3.5.1 och uppehåll vid hållställe enl § 63:3.5.2) då föraren utan att ha fått tillstånd av tkl åter får sätta igång tåget.

2) *På station med manuellt tågvägslås:*
Tågvägslåsningen får inte upphävas förrän tkl vet att tåget har stannat eller passerat hela tågvägen.

3) *På station där växlar är förreglade, men där tågvägslåsning saknas eller upphävs automatiskt innan tåget har passerat alla växxlar i tågvägen:*
Signalställare (motsv) för huvudsignal får inte återställas till ”stopp” innan tkl vet att tåget har stannat eller passerat hela tågvägen.

4) *På station där inga växlar i tågvägen kan förreglas:*
Huvudsignal skall ställas till ”stopp” snarast möjligt sedan tågets främsta fordon har passerat signalen.

Anm 3. Finns särskilda regler i säpl eller anslagna vid ställverket gäller de före reglerna i punkt 1, 2 och 3.

5. ”Kör” kan inte visas

Kan huvudsignal på bevakad station inte visa ”kör” på grund av att spårledning i eller för nära tågvägen är belagd, tillämpas muntligt medgivande enl § 70 eller – för infartssignal eller mellansignal – signalering enl § 52:2.

Till mom 5

Vid hinder i tågvägen eller på dess skyddssträcka gäller § 70 och § 52:2 i kombination med § 73.

6. Prov

För prov e d får huvudsignal ställas till ”kör” endast efter medgivande av tkl. Dessutom gäller:

Tåg står vid signalen: Prov får ske först sedan tkl muntligen har underrättat föraren om provet och att ”kör” i huvudsignalen inte gäller.

Tåg är på väg mot signalen: Tkl skall se till att provet avbryts senast 10 min innan tåget tidigast kan väntas.

Till mom 6

Till andra stycket. Provning av huvudsignal när tåg står vid signalen bör undvikas.

Till tredje stycket. Här avses fall när tåg som är på väg inte kan stoppas av tkl vid en tidigare signal eller station.

7. Återtagning av ”kör” framför tåg

a) Återtagning av ”kör” framför tåg i rörelse får – förutom vid fara – ske om fel tågväg har lagts och det skulle vålla stora svårigheter om tåget leddes in på den felaktiga tågvägen. I annat fall får återtagning av ”kör” ske endast om tåget ännu inte kan ha passerat försignalering till huvudsignalen eller mottagit ATC-försignalinformation avseende huvudsignalen.

b) Har ”kör” återtagits framför tåg i rörelse, och kan

– föraren möjligen ha sett körsignalen eller försignalering till denna, eller
– tåget ha mottagit ATC-försignalinformation avseende huvudsignalen,

får tågvägslåsningen inte hävas och växlar inte rubbas, förrän tåget har stannat.

c) Har ”kör” återtagits framför stillastående tåg, får tågvägslåsningen inte hävas och växlar inte rubbas förrän tkl har samtalat med föraren. (Detta gäller dock inte vid återtagning av ”kör” i mellansignal eller utfartssignal, om tkl skall ge signal ”körtillstånd” till tåget.)

Till mom 7

Om inte tkl känner till (via uppgift i säpl eller lokal föreskrift) var ATC-försignalinformation lämnas avseende en viss huvudsignal, ska tkl förutsätta att den lämnas 5 km före huvudsignalen.

§ 52. Huvudsignal på bevakad station är felaktig eller saknas

Vad som i denna paragraf sägs om tåg gäller även vut och A-fordonsfärd.

1. Felaktig huvudsignal, allmänt

a) Är huvudsignal på bevakad station felaktig, skall den visa ”stopp” eller vara släckt.

b) För ordergivning till förare på tåg gäller följande:

Kan en felaktig *infartssignal* inte visa tydligt stopp, skall föraren om möjligt ges order (S10) på tidigare station.

Kan en felaktig *mellansignal*, *utfartssignal* eller *utfartsblocksignal* inte visa tydligt ”stopp” och utgör signalen tågvägens slutpunkt, skall föraren ges order (S10). Order behöver dock inte ges till de tåg med fast uppehåll som har sin stopplats närmast före den felaktiga huvudsignalen vid U-tavla, stopplatstavla eller enl uppgift i tdt.

Till mom 1

Har föraren fått order om att en huvudsignal är felaktig, skall den anses betyda ”stopp”, oavsett vad signalen visar.

Till avd b. Obs att bestämmelserna gäller bevakad station. För felaktig huvudsignal på obevakad station ges ingen order.

Till avd b, andra stycket. Om order (S10) inte ges på tidigare station, ges ordern muntligt sedan tåget har stoppats vid närmast föregående huvudsignal.

2. Passage av felaktig infartssignal eller mellansignal

Tåg får passera felaktig infartssignal eller mellansignal

– efter medgivande enl § 70, eller
– efter följande *signalering från en signalvakt*, placerad invid eller strax bortom signalen:

- signalvakten visar stillahållen stoppsignal,
- föraren svarar med ”uppfattat”,
- signalvakten visar ”framåt”, vilket innebär att tåget får passera signalen och föras vidare med *siktfart*,
- föraren svarar med ”uppfattat”.

Anm 1. För infartssignal eller mellansignal som är placerad närmast före utfartsblocksignal, får signalering enl § 52:2 användas bara om utfartsblocksignalen visar ”kör”.

Anm 2. Om möjligt underrättas föraren i förväg om att signalering enl § 52:2 kommer att användas; order (S10 eller S11) eller muntligt besked används.

Till mom 2

Signalvakten får vara placerad upp till 200 m bortom signalen, under förutsättning att missförstånd inte kan uppkomma om för vem signaleringen gäller.

Signalvakten får ge signalerna först efter uppdrag från tkl i varje enskilt fall. Tkl får lämna uppdraget bara om tågvägen är inspekterad.

Kravet på siktfart gäller tills nästa huvudsignal uppnås eller tåget stannar vid ordinarie stopplats, dock längst till stationsgränsen mot linjen.

Signaleringen innebär även tillstånd att passera ”stopp” i dvärgsignal som är placerad invid huvudsignalen. För andra växlingsdvärgsignaler i ”stopp” måste tkl lämna muntligt medgivande.

3. Infartssignal saknas

Saknas infartssignal, skall en huvudsignaltavla finnas uppsatt vid infartssignalens plats. När tåg väntas, skall dessutom en signalvakt finnas vid stationsgränsen och signalera enl nedan:

- Mot ankommande tåg visar signalvakten stillahållen stoppsignal,
- föraren svarar med ”uppfattat”;

därefter gäller antingen att

- signalvakten visar ”framåt”, vilket innebär att tåget får passera huvudsignaltavlan och föras vidare med *siktfart*,
- föraren svarar med ”uppfattat”,

eller att

- signalvakten visar stillahållen stoppsignal tills tåget har stannat vid huvudsignaltavlan; därefter tas tåget in efter medgivande enl § 70 eller efter signalering enl mom 2.

Till mom 3

Infartssignalen på bevakad station kan vara tillfälligt nedtagen t ex för reparation. Detta kräver även ordergivning enl § 11.

Signalvakten får ge ”framåt” först efter uppdrag från tkl i varje enskilt fall. Tkl får lämna uppdraget bara om tågvägen är inspekterad.

Beträffande kravet på siktfart, se till mom 2.

4. Passage av felaktig utfartssignal eller utfartsblocksignal

Tåg får passera felaktig utfartssignal eller utfartsblocksignal efter medgivande enl § 70.

Om tkl skall ge signal ”körtillstånd”, ges medgivandet enl § 70 omedelbart före ”körtillstånd”.

Till mom 4

I förekommande fall måste genomfartståg och tåg med behovsuppehåll stoppas på stationen enl § 74:2.

§ 53. Försignal är felaktig

Är försignal till infarts-, mellan-, utfarts- eller utfartsblocksignal felaktig, skall förare på tåg (förare och tsm på vut) ges order (S10). Detsamma gäller fristående försignal till mellanblocksignal och linjeplatssignal.

Förare som upptäcker släckt försignal utan att ha fått order om felet skall stanna vid den efterföljande huvudsignalen och rapportera felet till lättast anträffbara tkl.

Till § 53

Order (S10) om felaktig försignal innebär att signalen skall anses visa "vänta stopp".

Tåget skall stoppas för ordergivning senast på kontrollstationen, även om tåget är genomfartståg där.

S-arbete som berör fristående försignal skall föranleda order (S10) om felaktig försignal.

§ 54. Tågvägsklargöring

1.

Innan tågrörelse tillåts äga rum på bevakad station, skall tågvägen göras klar. Detta innebär bl a

– att de växlar som ingår i tågvägen läggs rätt,
– att de växlar och spårspärrar som skall skydda tågvägen läggs i skyddande läge,
– att växlarna (spårspärrarna) låses, om de inte blir förreglade eller skall bevakas; medväxel i tågvägen behöver dock inte låsas.

Till mom 1

I säpl finns en förteckning som anger läget för de växlar och spårspärrar som skall skydda de olika tågvägarna. Där anges även läget för andra anordningar som kan inkräkta på tågvägs hinderfrihet, t ex lyftkranar.

För signalanläggningar med tågvägsläggning (jfr säok till § 55:1) kan Trafikledningsfunktionen bestämma att förteckningen inte behöver finnas. Om så är fallet får signalering enl § 52:2-3 bara användas vid i förväg planerade arbeten i signalanläggningen, varvid en tillfällig förteckning upprättas i samråd med Spårinnehavaren.

När klotväxel skall läggas rätt, skall det kontrolleras att anliggande tunga sluter väl mot sin stödräl och att frånliggande tunga ligger på tillräckligt avstånd från sin stödräl.

2.

Tågväg skall göras klar av tkl, om inte särskild tågvägsklargörare finns angiven i säpl.

Till mom 2

När tågväg gjorts klar, skall tågvägsklargöraren underrätta tågvägsinspektören, så att denne kan inspektera tågvägen.

§ 55. Tågvägsinspektion

1.

Kort tid innan tågrörelse tillåts på bevakad station, skall den klargjorda tågvägen inspekteras. Detta innebär kontroll av

1) att växlar och spårspärrar som ingår i eller skall skydda tågvägen ligger rätt och är låsta eller bevakade,
2) att växling (småfordonsväxling) i strid mot § 37:7 inte pågår eller kommer att börja, innan tåget har framgått,
3) att den klargjorda tågvägen och dess skyddssträcka är hinderfria,
4) att annan samtidig tågrörelse äger rum endast om detta är tillåtet enl § 57:1.

Anm. Betr tillämpning av detta mom i samband med automatisk tågvägsläggning och automatisk tågvägsupprepning, se § 51:3b.

Till mom 1 – allmänt, begrepp m m

Med 'kort tid innan tågrörelse tillåts' menas så kort tid som är möjlig utan att försena tåget och med rimlig hänsyn tagen till andra arbetsuppgifter. Genom att tågvägen inspekteras så kort tid före som möjligt, minskas risken för att något ändras innan tåget framgår.

Vid fel på signalanläggningen skall tågvägsinspektion utföras i den utsträckning som är möjlig, enl anvisningarna nedan. Kan inte alla villkor för tågvägsinspektion uppfyllas, får tåg framgå efter anvisningarna i § 70.

I signalanläggning med elektrisk tågvägslåsning inträder denna först när anläggningen har kontrollerat att

– tågvägen är riktigt klargjord (dvs att växlar och spårspärrar som hör till tågvägen ligger rätt och är låsta),

– annan tågväg inte är låst, om denna inte är tillåten enl § 57:1.

En signalanläggning sägs innehålla funktionen *tågvägskontroll* om huvudsignal inte kan visa ”kör”, förrän

– tågvägslåsning har inträtt,
– kontroll med spårledningar har gjorts att tågvägen (men inte nödvändigtvis dess skyddssträcka) är hinderfri.

Moderna signalanläggningar innehåller, förutom tågvägskontroll, oftast även funktionen *tågvägsläggning*. Detta innebär att anläggningen efter en och samma ställverksmanöver utför

– tågvägsklargöring,
– elektrisk tågvägslåsning,
– kontroll av att tågvägen är hinderfri och, när detta är utfört, ställer huvudsignal till ”kör”.

Vad som menas med *automatisk tågvägsläggning* och *automatisk tågvägsupprepning* framgår av säok till § 51:3b.

Till mom 1, punkt 1 – Kontroll av att växlar och spårspärrar ligger rätt och är låsta eller bevakade.

Anm. Vad som här sägs om växlar avser även spårspärr.

A. Anläggning med elektrisk tågvägslåsning

Kontroll anses vara utförd när tågvägslåsningen har inträtt. Kan växlingsväg låsas, anses kontroll vara utförd när växlingsväg är låst förbi alla växlar i tågvägen. (Kan tågväg eller växlingsväg inte låsas, gäller avsnitt B2 här nedan.)

B. Anläggning utan elektrisk tågvägslåsning

1) Växel som blir förreglad

Kontroll anses vara utförd om huvudsignalen kan ställas till ”kör”. (Uteblir förregling, därför att huvudsignalen inte kan visa ”kör”, gäller avsnitt 2 nedan.)

2) Växel som inte blir förreglad

a) Motordriven växel: Kontroll av växelns läge med hjälp av indikeringslampa på ställverket. (Uteblir eller saknas indikering, måste växeln kontrolleras på plats.) Växeln måste vara låst (med växelklove) eller vara bevakad. För att växeln skall få betraktas som bevakad, måste ställverket vara övervakat; är växeln lokalfrigiven måste lokalställaren bevakas på plats.

b) Klotväxel som kan låsas med elektrisk låsapparat: kontroll av växelns läge med hjälp av indikeringslampa på ställverket. (Uteblir eller saknas indikering, måste växeln kontrolleras på plats.) För att växeln skall få betraktas som låst, måste lokalfrigivning vara återtagen; är detta inte möjligt måste växeln bevakas på plats.

c) Klotväxel som kan låsas med kontrollås (ej K12): Kontroll av att K-nyckeln är urtagen ur växelns kontrollås och inte kommer till användning.

d) Klotväxel, övrig: Lokal kontroll på platsen. Växeln skall vara låst med hänglås eller K12, eller vara bevakad på plats.

e) Linstyrd växel: Kontroll av att låsvev intar rätt läge. Kan låsveven inte intaga rätt läge, eller saknas sådan, måste växeln kontrolleras på plats; växeln får betraktas som bevakad endast om både omläggningsvev och ev spak för lokal omläggning bevakas.

Anm. Vissa linstyrda växlar med långa tungor har kontrollampor på ställverket för mittpunktskontroll av tungorna. I detta fall måste kontroll ske av både låsvev och kontrollampor.

f) Medväxel i tågvägen: Med undantag från avsnitt a-e ovan gäller att tågvägsinspektören får godta "klart" från personal i säkerhetstjänst som kontroll av att växeln ligger rätt. (Detta gäller dock inte växel med långa tungor som har kontakter för mittpunktskontroll.) Kontroll av att växeln är låst eller bevakad behövs inte.

C. Anvisningar för kontroll på plats och bevakning av växel

Vid kontroll på plats av växels läge, skall tågvägsinspektören kontrollera att anliggande tunga sluter väl mot sin stödräl och att frånliggande tunga ligger på tillräckligt avstånd från sin stödräl. I växlar med långa tungor som har kontakter för mittpunktskontroll måste också kontrolleras att tungornas mittpunkter inte hindras inta rätt läge av något föremål, t ex en sten.

D. Kompletterande anvisningar

Är anvisningarna enl A, B eller C ovan otillräckliga eller felaktiga p g a signalsäkerhetsanläggningens speciella karaktär, eller p g a arbete som skall företas i anläggningen, kan gälla av Trafikledningsfunktionen i samråd med Spårinnehavaren utgivna kompletterande anvisningar, som tas in i säpl eller i särskild föreskrift.

Beträffande giltighet av indikeringar i fjbcentral m m, se SJF 010.16.

Till mom 1, punkt 2 – Kontroll av att växling (småfordonsväxling) inte pågår eller kommer att pågå

Om växling (småfordonsväxling) i strid med § 37:7 pågår eller kan komma att börja innan tåget har framgått, måste tågvägsinspektören meddela växlingsledaren (småfordonsföraren) att växling inte får ske och få detta bekräftat av denne.

Att "stopp" visas i skyddande dvärgsignal måste särskilt kontrolleras

– när elektrisk tågvägslåsning saknas eller uteblir,

– *om dvärgsignalen skall skydda tågvägens skyddssträcka.*

Till mom 1, punkt 3 – Kontroll av att tågvägen och skyddsträckan är hinderfria

A. Kontroll av tågvägen

1) Signalanläggning med tågvägskontroll

Kontroll av spåravsnitt bortom huvudsignal anses vara utförd om denna kan ställas till "kör". (Är detta inte fallet gäller avsnitt 2.)

2) Signalanläggning utan tågvägskontroll

a) Spårledning för hinderfrihetskontroll finns: Berörda spåravsnitt får kontrolleras genom att iaktta att indikeringslampa "fri spårledning" är tänd på ställverket. (Saknas eller uteblir sådan indikering, gäller b.)

b) Spårledning för hinderfrihetskontroll finns inte: Berörda spåravsnitt kontrolleras på plats.

Anm. På station där spårledning för hinderfrihetskontroll saknas kan i säpl vara medgivet att *förenklad hinderfrihetskontroll* får tillämpas för spåravsnitt *mellan stationsgränsen och den yttersta tågvägsskiljande växeln*. (Ett villkor är att det är tkl som är tågvägsinspektör.)

När förenklad hinderfrihetskontroll är medgiven gäller följande:
– tkl behöver inte före varje tåg på plats kontrollera att spåravsnittet är hinderfritt,
– när växling eller småfordonsväxling pågår där, skall tkl sätta upp påminnelseskylt på ställare etc till infarts-, mellan- och utfartssignal i den aktuella stationsänden; saknas utfartssignal sätts påminnelseskärm på signalstaven.
– tkl får godta uppgift från växlingsledaren (småfordonsföraren) att alla fordon (småfordon) är undanförda; uteblir uppgiften, måste avsnittet kontrolleras på vanligt sätt.

3) Spåravsnittet närmast framför stillastående tåg

Kontroll av spåravsnittet framför ett stillastående tåg, fram till nästa dvärgsignal, huvudsignal eller tågvägsskiljande växel, behövs endast om växling eller småfordonsväxling har förekommit framför tågsättet. Härvid får tkl godta uppgift från växlingspersonal eller förare (småfordonsförare) om att spåravsnittet är hinderfritt.

4) Anvisningar för kontroll på plats

Även anslutande spår måste kontrolleras fram till den skyddsväxel, spårspärr eller signal som utgör sidoskydd för tågvägen. Saknas sidoskydd kontrolleras det anslutande spåret fram till hinderpåle (motsvarande punkt).

Det är inte tillräckligt att kontrollera hinderfriheten enbart med hjälp av något ögonmärke. Vid möte eller förbigång måste kontrolleras att tåget står hinderfritt både i fram- och bakänden.

B. Kontroll av tågvägens skyddssträcka

1) Spårledning för hinderfrihetskontroll finns

Skyddsträckan får kontrolleras genom att iaktta indikeringslampa på ställverket, antingen att lampa "fri spårledning" är tänd eller att lampa "belagd spårledning" är släckt. (Visar indikeringslampa att spårledningen inte är fri trots att detta rimligen borde vara fallet, gäller 2.)

2) Spårledning för hinderfrihetskontroll finns inte

Skyddsträckan kontrolleras på plats. Om detta tar besvärande lång tid, får tågvägsinspektören godta muntligt besked från annan personal i säkerhetstjänst om att skyddssträckan är fri.

C. Hinderfrihetskontroll med avseende på småfordon

Sker kontroll av hinderfriheten med hjälp av spårledningar, måste tkl och ställverksvakt vid småfordonsväxling beakta bestämmelserna i § 37A:8 avd d.

2.

Tkl är tågvägsinspektör om inte annat sägs. I säpl kan vara angivet
– att tågspåren är uppdelade i flera inspektionsområden,
– att särskild tågvägsinspektör skall finnas, för hela tågvägen eller för ett visst inspektionsområde.

Tågvägsklargörare och tågvägsinspektör får inte vara samma person, om växlars och spårspärrars rätta läge och låsning måste kontrolleras lokalt på plats. Undantag:
– om tåg tillfälligtvis måste tas in enl § 52:2-3 eller § 70,
– om Trafikledningsfunktionen har lämnat medgivande för inspektionsområde med ett fåtal växlar och spårspärrar.)

Till mom 2, första stycket

I säpl anges i förekommande fall:

– de olika inspektionsområdens geografiska gränser,

– uppdelning av tågvägsinspektionens olika delmoment på olika tågvägsinspektörer. (T ex kan kontrollen av hinderfrihet och växling (småfordonsväxling) ligga på en person, medan kontroll avseende växellägen och andra tågvägar faller på tkl eller ställverksvakt.)

När särskild tågvägsinspektör har inspekterat tågvägen (inom sitt inspektionsområde) skall detta anmälas till tkl enl följande exempel: *"Tågvägen inspekterad för tåg 371 till spår 2 (inom område väster)."*

I säpl kan dock vara angivet att ställverksvakt, som är ensam tågvägsinspektör för en viss tågväg, inte behöver anmäla till tkl. Utförd inspektion är då ett villkor för att ställverksvakten skall få ställa huvudsignal till "kör".

§ 56. (Reservnummer)

§ 57. Tågs samtidiga rörelse på bevakad station. Tågvägs skyddssträcka

1. Samtidig rörelse

När ett tåg (= 01) är i rörelse på bevakad station får ett annat tåg (= 02) samtidigt vara i rörelse där, under förutsättning att

– tågvägarna för 01 och 02 inte har gemensamma spåravsnitt,
– spåravsnitt som ingår i tågvägen för 01 inte samtidigt utgör skyddssträcka för tågvägen för 02, och
– de motväxlar i tågvägarna för 01 och 02, som skyddar den andra tågvägen, är förreglade.

Anm. Undantag från tredje strecksatsen i vissa fall, när medgivande lämnas för passage av huvudsignal i ”stopp”, se § 70:5 avd b punkt 1 anm.

Ligger tågvägen för 01 i förlängningen av tågvägen för 02, ska dessutom 01 skyddas mot 02 genom förreglad skyddsväxel eller huvudsignal, dvärgsignal eller slutpunktsstopplykta i ”stopp”.

2. Skyddssträcka

2.1 Allmänt

När ett tåg (= 01) är i rörelse på bevakad station ska det i vissa fall finnas en skyddssträcka bortom tågvägens slutpunkt. Tills tåget har stannat ska skyddssträckan hållas fri från hinder i form av annan tågrörelse (= 02), pågående växling, stillastående fordon eller fast hinder (A-arbete, spårspärr eller stoppbock).

Anm 1. Inget hindrar att ett spåravsnitt som är skyddssträcka för en tågväg samtidigt är skyddssträcka för en annan tågväg.

Anm 2. Måste 01 undantagsvis tas in trots att stillstående fordon eller pågående växling (småfordonsväxling) finns på tågvägens skyddssträcka, gäller § 73.

2.2 Station där tkl ger signal ”körtillstånd”

Tkl ska se till att skyddssträcka upprätthålls enl nedanstående tabell.

Anm 1. Tkl kontroll av att tåget har stannat övertas för tågväg med slutpunktsutlösning av denna.

Tågväg för 01		*Skyddssträcka med avseende på*		
Sth	*Slutpunkt*	*annan tågrörelse (=02)*	*växling, fordon*	*fast hinder*
40[1)]	Huvudsignal i ”stopp”, slutpunktsstopplykta i ”stopp”, S-tavla med dvärgsignal i ”stopp”	200 m [2)] 100 m [3)]	0	0
	S-tavla (utan dvärgsignal i ”stopp”)	200 m	100 m	0
över 40	Huvudsignal i ”stopp”	200 m [2)] 100 m [3)]	100 m	50 m
	S-tavla	200 m	200 m [4)] 100 m [5)]	200 m [4)] 100 m [5)]

1) Gäller om huvudsignalen närmast före slutpunkten visar ”kör, 40” samt i övrigt om sth är begränsad till högst 40 km/h.
2) Gäller inom område utan ATC.
3) Gäller inom ATC-område.
4) Gäller om 01 är genomfartståg eller har behovsuppehåll.
5) Gäller om 01 har fast uppehåll.

Anm 2. I säpl kan anges att bestämmelserna i art 2.3 gäller i stället, för vissa eller alla tågvägar.

2.3 Station där tkl inte ger signal ”körtillstånd”
Signalsäkerhetsanläggningen kontrollerar att tillräcklig skyddssträcka upprätthålls för 01 när tågvägen är låst.

I följande fall ska tkl se till att skyddssträcka upprätthålls för 01 enl, tabellen i art 2.2:
– när tkl medger tågrörelse (=01) utan att tågvägen för 01 är låst,
– när tkl medger annan tågrörelse (=02) bortom slutpunkten för tågvägen för 01 utan att tågvägen för 02 är låst,
– när tkl medger växling bortom slutpunkten för tågvägen för 01 utan att dvärgsignal ställs till ”rörelse tillåten” för växlingsrörelsen.

Anm. I säpl kan anges att bestämmelserna i art 2.2 gäller i stället, för vissa eller alla tågvägar.

§ 58. Plattformsövergång

1. Tkl åtgärder

Tkl (ställverksvakt) skall – i den utsträckning som anges i säpl – vid tågrörelse bevaka plattformsövergång eller fälla plattformsbommar.

Är automatiska plattformsbommar felaktiga på lokalbevakad station, skall tkl ombesörja bevakning av plattformsövergången vid tågrörelse (även om detta inte är angivet i säpl).

Anm. De åtgärder som är föreskrivna vid tågrörelse skall också vidtas ifall huvudsignal ställs till ”kör” för vut eller A-fordonsfärd.

2. Förarens åtgärder

Följande gäller, när tåg sätts igång från stillastående strax före en plattformsövergång:

Finns bommar vid övergången, skall föraren kontrollera att bommarna är fällda (eller på väg att fällas, se säok).

Vid plattformsövergång med automatiska bommar eller varningssignaler (anges i linjeboken) måste *krypfart* hållas efter igångsättningen.

Till mom 2

Med ’strax före plattformsövergång’ menas att tåget står med framänden inom 50 m från övergången.

Till andra stycket. Har bommar börjat gå ner men ännu inte är fällda, får övergången passeras, om föraren kan se att inga personer kan komma i vägen för tåget. *Krypfart* gäller då tills främsta fordonet har passerat övergången.

Vid fel på plattformsbommar får övergången passeras om den bevakas av en vakt. Ser föraren ingen vakt, får övergången passeras sedan föraren har övertygat sig om att ingen kan komma i vägen för tåget; ”tåg kommer” ges vid behov.

Till sista stycket. Automatiska bommar eller varningssignaler sätts igång för ankommande tåg. När tåget har stannat vid U-tavla strax före övergången, lyfts bommarna (upphör varningssignaleringen) efter kort tidsfördröjning. (Anläggningen påverkas av en rälskontakt. Det är därför viktigt att tåget stoppas så exakt som möjligt vid U-tavlan.) Vid start efter uppehåll fälls bommarna (sätts varningssignalerna igång) när tåget har rullat några meter.

§ 59. Tåganmälan

1 Allmänt

1.1 Inledning

Tåganmälan består av klart-anmälan (då-klart-anmälan), ut-anmälan och/eller in-anmälan.

1.2 Klart-anmälan

”Klart 03 till L”
lämnas av tkl för en bevakad station (= L) till tkl för närmast bakomliggande bevakade station (= J) för att upplåta stationssträckan J–L för ett tåg (= 03).

Anm. På sträcka med linjeblockering i bruk innebär klart-anmälan att 03 får lämna J om utfartsblocksignalen visar ”kör”, även om framförvarande tåg i samma riktning finns på stationssträckan.

Klart-anmälan lämnas högst 60 min innan 03 tidigast beräknas kunna avgå från J. Om L ska vara stängd vid denna tidpunkt, får dock klart-anmälan lämnas omedelbart innan L stängs.

Klart-anmälan får inte lämnas om det finns skäl att tro att anmälan senare måste återkallas.

1.3 Då-klart-anmälan

”Då 02 inkommit, klart 03 till L”
får lämnas av tkl L till tkl J, i stället för klart-anmälan för 03, när ett tåg (= 02) i motsatt riktning finns på stationssträckan:
– vid möte mellan 02 och 03 i J, eller
– om L ska vara stängd mellan 02 ankomst till J och 03 avgång från J.

Anm. Då-klart-anmälan för 03 lämnas i regel omedelbart efter ut-anmälan för 02.

Då-klart-anmälan får dock *inte* användas i följande fall:
– på sträcka utan linjeblockering, om vut, A-fordonsfärd, A-arbete eller L-arbete finns beviljad efter 03,
– när K16-nyckel finns utlämnad till 02,
– när 02 har pålok,
– på sträcka med linjeblockering ur bruk,
– på sträcka med linjeblockering i bruk, när det är känt att 03 måste passera utfartsblocksignalen i J i ”stopp”,
– om det finns skäl att tro att anmälan senare måste återkallas,
– om Trafikledningsfunktionen särskilt har bestämt att då-klart-anmälan inte ska användas.

Om då-klart-anmälan har lämnats för 03 på sträcka utan linjeblockering, får tkl inte bevilja vut, A-fordonsfärd, A-arbete eller L-arbete efter 03.

1.4 Återkallande av klart-anmälan eller då-klart-anmälan

Måste anmälan återkallas, ska detta formuleras:
”Klart 03 till L återkallas”.

1.5 Ut-anmälan

”03 ut från J kl ….”
lämnas av tkl J till tkl L snarast sedan 03 har avgått från J.

Anm. I förekommande fall anmäls ”rätt tid” i stället för klockslag.
Ut-anmälan får dock vid kort stationssträcka lämnas upp till 5 min före den beräknade avgångstiden; ändras avgångstiden, ska ny ut-anmälan lämnas. Är L stängd vid 03 avgång från J, får ut-anmälan anstå tills L åter tar upp bevakningen.

Måste anmälan återkallas, ska detta formuleras: *”03 ut från J återkallas”*.

1.6 In-anmälan

”03 in i L kl ….”
lämnas av tkl L till tkl J sedan 03 har kommit till L.

Anm 1. I förekommande fall anmäls ”rätt tid” i stället för klockslag.

Följande ska vara uppfyllt:

1) 03 har kommit helt innanför stationsgränsen.
   Tkl kontrollerar på plats eller genom att iaktta tänd indikering ”fri spårledning” på ställverket för en spårledning som finns bakom tåget, antingen innanför stationsgränsen eller omedelbart utanför stationsgränsen.

   Kontrollen kan åläggas föraren genom att han lämnar ankomstanmälan enl § 72:2 (beslut av Trafikledningsfunktionen). Kontrollen får också utföras av annan person i trafiksäkerhetstjänst; förekommer detta regelbundet ska det anges i säpl.

   Anm 2. Tkl har inte skyldighet att kontrollera att tåget har slutsignal. Om fordon har lämnats kvar på linjen, ska föraren anmäla det innan tåget förs in på stationen, enl § 83:6b.

2) Infartssignalen för 03 visar ”stopp”.

   Särskild kontroll behövs inte om det finns tågvägslåsning och denna har återtagits eller utlösts automatiskt. I annat fall måste tkl antingen iaktta en särskild indikering om att signalen visar ”stopp” eller direkt iaktta signalen. Kontrollen får utföras av annan person i trafiksäkerhetstjänst; förekommer detta regelbundet ska det anges i säpl.

3) K16 som har varit utlämnad till 03 har återlämnats.

Är J stängd när 03 kommer till L, får in-anmälan anstå tills J åter tar upp bevakningen.

1.7 Anteckningar, rätt att utväxla tåganmälan

Tåganmälan antecknas genast i tamboken och får utväxlas bara från den plats där tamboken förvaras.

Anm 1. Vid då-klart-anmälan måste villkoret ”då 02 ink” ovillkorligen antecknas.

Tklbiträde får inte lämna klart-anmälan, då-klart-anmälan och in-anmälan utan att tkl personligen har gett order om det i varje särskilt fall.

Anm 2. Ordern ges om möjligt genom att tkl personligen sätter sin signatur i tamboken. Ges ordern muntligt, ska den snarast bekräftas med signatur i tamboken.

1.8 Tåg med pålok

1.8.1 Påskjutning hela stationssträckan

Ut-anmälan formuleras: *”03 ut från J med pålok till L kl ….”*.

In-anmälan formuleras: *”03 med pålok in i L kl ….”*.

1.8.2 Påskjutning på del av stationssträckan (återgående pålok)

Ut-anmälan formuleras: *”03 ut från J med pålok till X kl ….”*. (X är den punkt på stationssträckan där påloket skall lämna 03.)

Anm. Tkl ska omedelbart avspärra stationssträckan sedan ut-anmälan har lämnats.

2 Sträcka utan linjeblockering i bruk

Klart-anmälan (då-klart-anmälan), ut-anmälan och in-anmälan ska lämnas för varje tåg.

Anm. På dubbelspår kompletteras klart-anmälan (då-klart-anmälan) med vilket spår som ska användas (*”… på uppspåret”*, *”… på nedspåret”*).

3 Sträcka med linjeblockering i bruk, utan fjb

3.1 Klart-anmälan

Klart-anmälan ska lämnas för ett tåg (= 03) i följande fall:
1) om närmast föregående tåg på stationssträckan (= 02) går eller har gått i motsatt riktning; även då-klart-anmälan får användas,

2) om 03 är första tåg på stationssträckan sedan avspärrning har upphävts,
3) om 03 måste ges medgivande enl § 70 att passera utfartsblocksignalen i ”stopp”.
Anm. På dubbelspår kompletteras med uppgift om vilket spår som ska användas (*”… på uppspåret”*, *”… på nedspåret”*) i följande fall:
– för tåg som ska gå på högerspår,
– för tåg enl punkt 3).

3.2 Ut-anmälan

Ut-anmälan ska lämnas för varje tåg.

3.3 In-anmälan

In-anmälan ska lämnas för ett tåg (= 03) i följande fall:
1) om närmast efterföljande tåg på stationssträckan (= 04) går eller ska gå i motsatt riktning,
2) om stationssträckan ska avspärras, sedan 03 som sista tåg har lämnat stationssträckan (gäller ej vid avspärrning efter tåg),
3) om 03 har pålok som skjuter på över hela stationssträckan,
4) om linjeblockeringen ska tas ur bruk, sedan 03 som sista tåg har gått på stationssträckan när linjeblockeringen var i bruk.

3.4 Dubbelspår

På dubbelspårig sträcka avses med ’stationssträckan’ i art 3.1 och 3.3 det spår (uppspår eller nedspår) där 03 ska framföras eller har framförts.

4 Fjbsträcka

Tåganmälan utväxlas inte.

Undantag: Klart-anmälan ska lämnas av fjtkl till tkl för en fjbgränsstation (= G) för tåg som måste ges medgivande enl § 70 att passera utfartsblocksignalen i G i ”stopp”.

Anm. På dubbelspår kompletteras med vilket spår som ska användas (*”… på uppspåret”*, *”… på nedspåret”*).

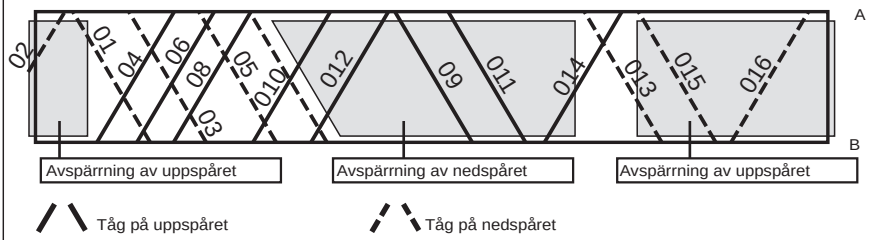
5 Sträcka med linjeblockering utan fjb

a) Klart-anmälan skall lämnas för ett tåg (= 03) i följande fall:

1) om närmast föregående tåg på stationssträckan (= 02) har gått (går) i motsatt riktning (även då-klart-anmälan får användas),

Exempel

Dubbelspår med linjeblockering



Klart-anmälan lämnas för:	In-anmälan lämnas för
01 enl 3.1 1) *	02 enl 3.3 1)
04 enl 3,1 2)	011 enl 3.3 1)
09 (”på uppspåret”) enl 3.1 1)*	012 enl 3.3 1)
013 enl 3.1 2)	014 enl 3.3 2)
014 enl 3.1 1)*	015 enl 3.3 1)
016 (”på nedspåret”) enl 3.1 1)*	

(* = ev då-klart-anmälan)

2) om 03 är första tåg på stationssträckan sedan avspärrning har upphävts,
3) om 03 måste ges medgivande enl § 70 att passera utfartsblocksignal i ”stopp”.

Anm. På dubbelspår kompletteras med uppgift om vilket spår som skall användas (*”... på uppspåret”*, *”... på nedspåret”*), i följande fall:

– för tåg som skall gå på högerspår,
– för tåg enl punkt 3).

b) Ut-anmälan skall lämnas för varje tåg.

c) In-anmälan skall lämnas för ett tåg (= 03) i följande fall:
1) om närmast efterföljande tåg på stationssträckan (= 04) går (skall gå) i motsatt riktning,
2) om stationssträckan skall avspärras, sedan 03 som sista tåg har lämnat den (gäller ej vid avspärrning efter tåg),
3) om 03 har pålok som skjuter på över hela stationssträckan,
4) om linjeblockeringen skall tas ur bruk, sedan 03 som sista tåg har gått på stationssträckan när linjeblockeringen var i bruk.

Till mom 5

På dubbelspårig sträcka avses här med stationssträckan det spår (uppspår eller nedspår) där 03 skall framföras eller har framförts.

§ 60. Avspärrning. Hinderanmälan och spärrning

Till § 60, inledning

Hinderanmälan är en anmälan mellan två tkl för att avspärra en stationssträcka.

Spärrning innebär en särskild ställverksmanöver som signaltekniskt verkar enl nedan:

Spärrning av växel: Omläggning av växeln förhindras.

Spärrning av spåravsnitt: Huvudsignal kan inte ställas till ”kör” till tågväg där spåravsnittet ingår.

Anm 1. Före spärrningen måste tkl kontrollera att inte huvudsignalen visar ”kör”. I vissa anläggningar, där spärrningen också innebär att en signal som redan visar ”kör” ställs till ”stopp”, behövs inte kontrollen (anges i säpl).

Spärrning av huvudsignal: Signalen kan inte ställas till ”kör”.

Anm 2. För spärrning av huvudsignal gäller även anm 1.

Anm 3. I vissa anläggningar innebär spärrning av en huvudsignal dessutom att huvudsignaler i motsatt riktning inte kan visa ”kör” till tågväg som motriktat leder förbi den spärrade signalen.

Anm. 4 När en huvudsignal (= nr 1) är beroende av nästa (= nr 2), så att nr 2 krävs i ”kör” för att nr 1 ska kunna visa ”kör”, betraktas nr 1 som spärrad för tågväg mot nr 2 när nr 2 är spärrad.

Anm 5. Vad som ovan sägs om huvudsignal och ”kör” gäller på motsvarande sätt även dvärgsignal och signalbild ”lodrätt”.

Spärrning av linjeblock: Innebär även spärrning av utfartsblocksignal. Om blockriktningen är vänd A–>B, innebär spärrning

– vid A: att bara utfartsblocksignalen vid A ställs till och hålls i ”stopp”,

– vid B: dels att utfartsblocksignalen vid B hålls i ”stopp” och dels att blocksignalerna för tåg A–>B ställs till ”stopp”; finns det någon belagd blocksträcka på sträckan, ställs dock bara de blocksignaler till ”stopp” som finns mellan den belagda blocksträckan och B.

För vissa stationssträckor med fjb som gränsar till en station (= G), som är fjbgränsstation eller är bemannad med ställverksvakt, förekommer att fjtkl inte själv kan spärra linjeblocket vid G. I sådant fall måste fjtkl uppmana tkl G resp ställverksvakten att spärra linjeblocket och ta bort spärrningen. Tkl G resp ställverksvakten skall bekräfta utförd åtgärd.

Allmänt

1.

I den utsträckning säo föreskriver skall tkl skydda berörd stationssträcka eller berörda spåravsnitt på bevakad station genom avspärrning.

Stationssträcka utan fjb

2.

a) Hinderanmälan. Avspärrning av stationssträckan sker genom hinderanmälan. För varje anordning som kräver avspärrning skall tkl för en av stationssträckans gränsstationer (= K) till tkl för den andra gränsstationen (= L) anmäla:

”Hinder för tåg K–L.”

Föranleds avspärrningen av en anordning som finns efter ett tåg på stationssträckan anmäls dock i stället:

”Efter tåg 01 hinder för tåg K–L”.

Anm. I anmälan anges skälet till avspärrningen och på dubbelspår det eller de spår som avses.

b) Obevakad station. När en station (= B), som gränsar till en avspärrad stationssträcka (= B–C), lämnas obevakad, skall avspärrningen utsträckas till den nya stationssträckan (= A–C) genom att hinderanmälan överflyttas till stationssträckans nya gränsstation (= A).

När bevakningen tas upp på en station (= B) som ligger på en avspärrad stationssträcka (= A–C), och avspärrningen föranleds av anordningar endast på sträckan B–C, skall avspärrningen minskas till sträckan B–C genom att hinderanmälan överflyttas från A till B.

Till mom 2

Hinderanmälan antecknas i tamboken. Kan hinderanmälan inte utväxlas, därför att stationssträckans andra gränsstation (= L) är stängd, får stationssträckan inte upplåtas för anordning som kräver avspärrning. (Undantag: se nästa stycke.) När stationssträckan är fri är det inget som hindrar att sträckan avspärras med hinderanmälan i förväg, omedelbart innan station stängs, för en anordning som är känd i förväg.

Avspärrning av stationssträckan medan L är stängd får göras av tkl K genom att endast anteckna "Hinder för tåg …" i tamboken i följande fall:

– vid oförutsett uppkommet fel på spår etc (§ 27:2),

– för vut med hjälpfordon till hjälpbehövande tåg på stationssträckan,

– för växling utanför stationsgränsen.

Hinderanmälan skall utväxlas genast när tkl L tar upp bevakningen.

Klart-anmälan (då-klart-anmälan) som har lämnats för tåg som ännu inte har gått ut på stationssträckan måste återkallas, innan sträckan avspärras. Kan detta inte ske, därför att L är stängd (jfr föregående stycke), anses klart-(då-klart-)anmälan vara återkallad genom avspärrningen; detta meddelas tkl L så snart som han återupptar bevakningen.

Till avd b, första stycket. Överflyttningen av hinderanmälan sker genom att tkl B anmäler till tkl A enl avd a samt meddelar tkl C att så har skett.

Till avd b, andra stycket. Om en anordning som föranleder avspärrning sträcker sig förbi B (t ex en A-fordonsfärd A–C), får inte bevakningen tas upp i B. Förekommer däremot flera anordningar på stationssträckan A–C utan att någon av dem sträcker sig förbi B (t ex en A-fordonsfärd A–B och ett A-arbete B–C), kan bevakningen tas upp i B. Hinderanmälan A–C ändras då till hinderanmälan dels A–B och dels B–C.

3. Skydd vid avspärrning. Tkl för station som gränsar till avspärrad stationssträcka skall genast ombesörja skydd för stationssträckan enl något av följande alternativ. (I säpl anges vilket som skall användas.)

1) *Spärra* utfartssignal, utfartsblocksignal eller linjeblock.

2) Sätta *påminnelseskylt* på ställare för utfartssignal, utfartsblocksignal, tågvägslås etc.

3) Sätta upp *hindertavla*.

Till mom 3.

Skyddet är en förstärkning av avspärrningen och kompletterar hinderanmälan. Det skall anordnas omedelbart sedan hinderanmälan har utväxlats. Det får dock hävas tillfälligt när fordonssätt vid vut eller A-fordonsfärd skall föras ut, men skall därefter omedelbart anordnas på nytt.

När avspärrningen utsträcks eller minskas (hinderanmälan flyttas över) enl mom 2 avd b, skall skyddet tas bort på den förutvarande gränsstationen och anordnas på den nya gränsstationen.

Till alternativ 1, spärrning. Om skyddet utförs genom att spärra linjeblocket, gäller anvisningarna för detta i mom 5 i tillämpliga delar.

Till alternativ 2, påminnelseskylt. Används om alternativ 1 inte är möjligt. Med påminnelseskylt jämställs för ändamålet särskilt avsedd skärm, huv m m. Är en ställare e d gemensam för flera riktningar, skall den aktuella riktningen vara angiven på påminnelseskylten.

På sådan *stängd station* där ställverksapparaten är åtkomlig för allmänheten skall skydd med påminnelseskylt vara kompletterat med skydd med hindertavla enl alternativ 3, utan att detta särskilt föreskrivs i säpl.

Till alternativ 3, hindertavla. Används om utfartssignal eller utfartsblocksignal saknas. Hindertavlan sätts upp

– antingen i huvudtågspåret vid tkl expedition, varvid växlarna till huvudtågspåret inte får rubbas under tiden för avspärrningen,
– eller utanför yttersta växeln (längre ut mot stationsgränsen, om så erfordras för växling e d).

Vid avspärrning efter tåg behöver hindertavlan inte sättas upp på den station som tåget går mot förrän omedelbart efter tågets ankomst.

4. Avspärrning upphävs

När allt som kräver avspärrning har undanröjts, upphävs avspärrningen genom att tkl för en av stationssträckans gränsstationer (= K) anmäler till tkl för den andra gränsstationen (= L):

”Hindret K–L undanröjt kl ...”.

Anm. På dubbelspår anges även vilket spår som avses.

Det särskilda skyddet enl mom 3 skall tas bort.

Till mom 4.

Avspärrningen kan upphävas bara när stationssträckans båda gränsstationer är bevakade.

Stationssträcka med fjb

5. Spärrning mm

a) Avspärrning sker genom att fjtkl dels anordnar skydd genom spärrning enl nedan, dels antecknar på grafiskt upplägg.

Linjeblocket spärras vid stationssträckans båda gränsstationer.

Finns mellanblocksignaler på sträckan spärras dock bara vid den station varifrån blockriktningen är vänd, i följande fall:
– vid avspärrning efter tåg,
– om avspärrningen föranleds av endast en vut eller endast en A-fordonsfärd.

När fler anordningar kräver avspärrning och när tåget har lämnat sträckan, spärras även vid den andra stationen.

Om stationssträckan är fri när vut eller A-fordonsfärd skall börja på station, spärras linjeblocket först omedelbart sedan fordonssättet har passerat utfartsblocksignalen.

Om vut eller A-fordonsfärd skall börja genom att fordonssättet förs ut från linjeplats, får fjtkl avvakta med spärrningen av linjeblocket tills växeln vid linjeplatsen har frigivits. Fjtkl skall härvid uppmana tsm att genast meddela fjtkl när växeln har frigivits.

Om vut med hjälpfordon skall börja vid station varifrån blockriktningen är vänd och sträckan mellan stationen och det hjälpbehövande tåget är fri, får spärrningen tillfälligt hävas när fordonssättet skall föras ut från stationen. Spärrningen anordnas på nytt omedelbart sedan fordonssättet har passerat utfartsblocksignalen.

Till mom 5 avd a

För att göra det möjligt att arbeta med och prova tekniska funktioner i linjeblocket när sträckan är avspärrad för A-arbete eller L-arbete, får tkl på begäran tillfälligt häva spärrning av linjeblocket. Skyddet anordnas då i stället genom spärrning längre bort på båda sidor om A-arbetet eller L-arbetet. Tåg (fordonssätt vid vut/A-fordonsfärd) får därvid inte vara på väg mot någon signal som inte spärras; står något stilla vid en sådan signal gäller § 51:6.

b) När en stationssträcka (= G–H) närmast en fjbgränsstation (= G) skall avspärras, skall fjtkl dessutom till tkl G anmäla *”Hinder för tåg G–H”* eller, vid anordning efter tåg, *”Efter tåg 01 hinder för tåg G–H”*.

Till mom 5 avd b

Fjtkl lämnar endast en anmälan, även om avspärrningen föranleds av flera anordningar.

Om G är stängd när stationssträckan skall avspärras, får anmälan anstå tills bevakningen åter har tagits upp i G.

6. Avspärrning upphävs

a) När allt som kräver avspärrning har undanröjts, upphävs avspärrningen genom att fjtkl tar bort spärrningen.

b) För stationssträcka närmast fjbgränsstation (= G) anmäler fjtkl dessutom till tkl G *"Hindret G–H undanröjt kl …"*.

Till mom 6

Till avd b. Om G har varit stängd hela tiden medan stationssträckan var avspärrad och hinderanmälan därför inte har lämnats, får fjtkl upphäva avspärrningen utan att anmäla "Hindret undanröjt" till tkl G.

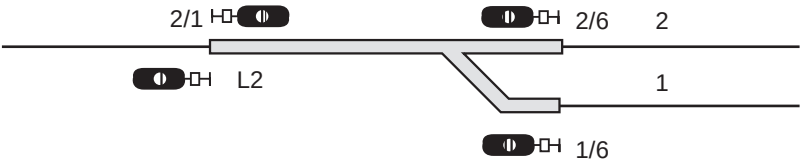
Tågspår på bevakad station

7.

a) Tkl avspärrar spåravsnitt genom att ombesörja skydd för spåravsnittet enl något av följande alternativ. (I säpl kan finnas kompletteran-

Till mom 7 avd a

Exempel (fig 1):



På en fjst skall ett arbete som kräver A-arbete äga rum i en tågvägsskijande växel. A-arbetsområdet begränsas av infartssignal 2/1 och mellansignalerna 2/6 och 1/6. På denna fjst medger inte signalanläggningen spärrning av spåravsnittet genom växeln och inte heller av de tre huvudsignalerna. Fjtkl måste då spärra spår 2 och spår 1 (så att inte infsi 2/1 kan visa "kör") samt linjeblocket mot C (så att inte msi 2/6 eller 1/6 kan visa "kör").

de bestämmelser.) Avspärrningen skall utföras så att körsignal till spåravsnittet förhindras från alla riktningar.

1) Lägga och säkra *växlar i skyddande läge*. De säkras genom
– att de *spärras*, eller
– att de *låses* med K-lås eller hänglås, eller
– att deras ställare förses med *påminnelseskylt*.
2) *Spärra* spåravsnitt.
3) *Spärra* huvudsignal eller dvärgsignal.
4) Sätta *påminnelseskylt* på ställare etc till huvudsignal eller dvärgsignal, efter kontroll av att signalen visar ”stopp”.

Automatisk tågvägsläggning skall vara urkopplad eller förhindrad att lägga tågväg.

Till alternativ 1, tredje strecksatsen. Varianten med påminnelseskylt på ställare till växel får användas som skydd bara om signalanläggningen saknar funktionen tågvägsläggning (se säok till § 55:1).

Till alternativ 2. Vid behov utförs avspärrningen genom att spåravsnitt spärras på båda sidor om det område som skall avspärras.

Till alternativ 2 och 3. För att göra det möjligt att arbeta med och prova tekniska funktioner i signalsäkerhetsanläggningen när spåravsnittet är avspärrat för A-arbete, får tkl på begäran tillfälligt häva spärrning av spåravsnitt eller signal. Kan skyddet inte anordnas enl alternativ 1 eller 4, anordnas det längre bort på båda sidor om A-arbetet. Tåg (vut, A-fordonsfärd) får därvid inte vara på väg mot någon signal som inte spärras; står något stilla vid en sådan signal gäller § 51:6.

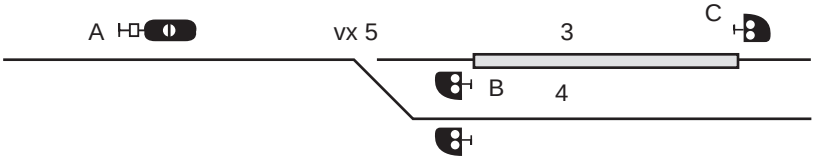
b) Om åtgärd enl alternativ 2, 3 eller 4 i avd a medför att ”kör” inte kan visas till ett spåravsnitt som inte behöver vara avspärrat, gäller:

Spärrningen (påminnelseskylten) får inte upphävas (tas bort) för att ställa huvudsignal till ”kör”. Skall tåg (vut, A-fordonsfärd) framföras, får det ske efter medgivande enl § 70.

Föregående stycke gäller dock inte om en huvudsignal behöver ställas till ”kör” i riktning *från* det område som måste vara avspärrat. Då får spärrningen (påminnelseskylten) tillfälligt upphävas (tas bort).

Till mom 7 avd b

Exempel till andra stycket (fig 2):



Ett arbete på spår 3 skall ske som A-arbete. A-arbetsområdet är mellan dvsi B och dvsi C. Om skyddet inte kan ordnas genom spärrning av spår 3 eller genom att växel 5 säkras i högerläge, måste det för tåg från vänster ordnas genom spärrning eller påminnelseskylt för huvudsignal A. Denna får då inte ställas till ”kör”, men tåg får tas in på spår 4 förbi signalen med medgivande enl 70 §.

I exemplet i fig 1(till avd a ovan) får fjtkl ta in tåg enl 70 § från höger till spår 1 eller 2.

§ 61-62. (Reservnummer)

§ 63. Tillstånd för tågrörelse

1. Allmänt

a) Innan ett tåg sätts igång på bevakad station, ska föraren ha fått tillstånd av tkl. Olika bestämmelser gäller för

– station där tkl ger signal ”körtillstånd”, se art 2, och

– station där tkl inte ger signal ”körtillstånd”, se art 3.

Anm. För att sätta igång tåg gäller även bestämmelserna i § 65 om kontroll av avslutat trafikutbyte m m och avgångssignal till resandetåg.

På station där tkl ger signal ”körtillstånd” ges signalen även till genomfartståg, se art 2.

b) Innan ett tåg lämnar en bevakad station och går ut på linjen, ska föraren ha fått tillstånd av tkl. Se art 4.

c) Särskilda bestämmelser gäller för växling som inleder tåg och för gång från sidospår. Se art 5 resp art 6.

2 Station där tkl ger signal ”körtillstånd”

2.1 Allmänt

På de stationer som anges i TF ger tkl signal ”körtillstånd” till alla avgående tåg när stationen är bevakad.

Anm. Tkl ger också ”körtillstånd” till tåg som är utgångståg från ett hållställe inom en bevakad station där tkl ger ”körtillstånd”.

För förare anges ”Tkl ger körtillstånd” i tdt i förekommande fall. Uppgiften ändras vid behov genom order (S11).

2.2 Bestämmelser för tkl

2.2.1 Ordergivning om ändrad signalering ”körtillstånd”

Om uppgiften ”Tkl ger körtillstånd” i tdt måste ändras p g a ändrad bevakning, ges order (S11) till föraren även om den ändrade signaleringen ”körtillstånd”:

– Order om att stationen är obevakad kompletteras med ”Ej körtillstånd av tkl”.
– Order om att stationen är bevakad kompletteras med ”Tkl ger körtillstånd”.

Till förare på tåg som har ett hållställe som utgångsplats, beläget inom bevakad station enl art 2.1, ges order (S11) om ”Tkl ger körtillstånd”, såvida inte annat anges i TF.

2.2.2 Tkl kontrollåtgärder före ”körtillstånd”

a) *Allmänt*

Tkl ska se till att
– att tågvägen är inspekterad, och
– att den närmaste huvudsignalen på stationen visar ”kör”, eller att medgivande att passera den i ”stopp” har lämnats enl § 70, och
– att ordergivning enl § 19 har ägt rum i förekommande fall.

b) *Utfartssignal eller utfartsblocksignal saknas*

Saknas utfartssignal eller utfartsblocksignal för tågets utfart på linjen, ska tkl se till att de villkor som gäller för att ställa sådan signal till ”kör” (§ 51:3) är uppfyllda.

2.2.3 När ”körtillstånd” ska ges. Innebörd

Till tåg som ska stanna ges ”körtillstånd” först när tåget har stannat och

först när tkl bedömer att tåget kan sättas igång inom kort. ”Körtillstånd” innebär tillstånd till föraren att sätta igång tåget.

Anm 1. I de fall som anges i art 2.3.2 får föraren sätta igång tåget utan att tkl ger ”körtillstånd”.

Till tåg som inte ska stanna ges ”körtillstånd” i god tid när tåget närmar sig. ”Körtillstånd” innebär att tåget får passera.

Anm 2. Vid växling som inleder tåg (se art 6) kan förekomma att ”körtillstånd” ges först sedan tåget har passerat den plats varifrån signalen ges.

På station utan utfartssignal eller utfartsblocksignal innebär ”körtillstånd” dessutom att tåget får lämna stationen.

2.2.4 Hur ”körtillstånd” ges

Tkl ger ”körtillstånd”

– med signalstav eller handsignallykta, eller
– muntligt, till stillastående tåg (dock ej på station utan utfartssignal eller utfartsblocksignal).

”Körtillstånd” får ges eller repeteras av annan person efter order av tkl personligen i varje enskilt fall. Föraren ska underrättas i förväg, om inte förfaringssättet anges i linjeboken.

Anm. I § 3:14 finns bestämmelse om hur ”körtillstånd” ges muntligt.

2.2.5 Återtagning av ”körtillstånd”

Om det är nödvändigt att återta en tidigare given signal ”körtillstånd”, gäller följande:

Tåget ska stå stilla. Tkl ska tydligt tala om för föraren att ”körtillstånd” återtas och inte längre gäller. Föraren ska bekräfta muntligt.

Först härefter får tågvägslåsning hävas och växlar rubbas.

2.3 Bestämmelser för förare

När tkl enl tdt eller order (S11) ska ge ”körtillstånd” gäller följande.

2.3.1 Allmänt

a) *Stillastående tåg*

Föraren ska ha fått ”körtillstånd” av tkl innan tåget får sättas igång.

Signalen ges

– med signalstav eller handsignallykta, eller

– muntligt (dock inte på station utan utfartssignal eller utfartsblocksignal).

b) *Tåg i rörelse*

Förare på tåg i rörelse ska erhålla ”körtillstånd” av tkl innan tåget får passera S-tavla eller lämna stationen.

Signalen ges med signalstav eller handsignallykta.

Förare på genomfartståg får räkna med att tkl kommer att ge ”körtillstånd”, när infartssignalen/mellansignalen närmast före tkl expedition visar

– ”kör” och ”vänta kör”, eller

– om ”beredd” inte har getts: ”kör” (signalbild ”en grön”).

(Uteblir ”körtillstånd”, gäller § 69:6.)

c) *Gemensamt*

Efter ”körtillstånd” kan föraren räkna med att den närmaste huvudsignalen på stationen visar ”kör” (såvida inte medgivande enl § 70 har lämnats).

2.3.2 Undantag: igångsättning utan ”körtillstånd”

Tåget får – trots uppgiften ”Tkl ger körtillstånd” i tdt/order – sättas igång utan ”körtillstånd”, i följande fall:

a) *Före den plats där tåg normalt befinner sig när tkl ger ”körtillstånd”*

Om tåget har stannat

– oplanerat och kortvarigt på ett onormalt ställe, eller

– vid en mellansignal för att den visade ”stopp”.

b) *Efter det att tkl redan tidigare har gett ”körtillstånd” på stationen*

Om tåget har stannat

– oplanerat och kortvarigt på ett onormalt ställe, eller

– vid en mellansignal, utfartssignal eller utfartsblocksignal för att den visade ”stopp”.

Anm 1. Orsak till ett oplanerat och kortvarigt stopp kan exempelvis vara att en V-signal visar ”stopp”.

Anm 2. Har tåget stannat utan att något av fallen är uppfyllt och kan inte tkl ge ”körtillstånd”, måste eventuell rörelse inom stationen ske i form av växling.

3 Station där tkl *inte* ger signal ”körtillstånd”

3.1 Allmänt

För att föraren ska få sätta igång ett tåg på bevakad station krävs:
– att den närmaste huvudsignalen visar ”kör” (huvudregel, se art 3.2), eller
– medgivande att passera den närmaste huvudsignalen i ”stopp” (se art 3.3), eller
– i vissa fall muntligt tillstånd från tkl (se art 3.4), eller
– i några fall inget tillstånd från tkl (se art 3.5).

Efter igångsättningen gäller i vissa fall *siktfart* (se art 3.6).

3.2 Huvudregel: Föraren iakttar ”kör” i huvudsignal

Tkl lämnar sitt tillstånd till att sätta igång genom att ställa den närmaste huvudsignalen till ”kör”.

Innan tåget sätts igång ska föraren kontrollera att ”kör” visas för tåget. Föraren iakttar den närmaste huvudsignalen eller en repetersignal eller repeterförsignal till denna.

3.3 ”Kör” kan inte visas

Om den närmaste huvudsignalen inte kan visa ”kör”, tillämpas § 70 eller § 52:2.

Medgivande enl § 70 eller signalering enl § 52:2 innebär tillstånd till att sätta igång på samma sätt som om huvudsignalen hade visat ”kör”.

3.4 Tillägg till huvudregeln: Muntligt tillstånd

3.4.1 Formulering

Muntligt tillstånd av tkl att sätta igång tåget formuleras enl något av följande exempel:

1) *”Tåg 01 får sättas igång, nästa huvudsignal är ställd till kör”.*

2) *”Tåg 01 får sättas igång fram till nästa huvudsignal som visar stopp”.*

Muntligt tillstånd förekommer i följande fall:
– Om den närmaste huvudsignalen (eller dess repetersignal eller repeterförsignal) inte är synlig för föraren. Se art 3.4.2.
– Om det finns någon tågspårsskiljande växel mellan tåget och den närmaste huvudsignalen. Se art 3.4.3.
– Om det är ändamålsenligt att framföra tåget bara till den närmaste huvudsignalen i ”stopp”. Se art 3.4.4.

Anm 1. Tillstånd 1 fritar inte föraren från att kontrollera att signalen visar ”kör” när den kommer inom synhåll.

Anm 2. Även tillstånd 2 förutsätter att bestämmelserna om att tågvägen är inspekterad (§ 55) och om tågvägens skyddssträcka (§ 57) är uppfyllda.

3.4.2 ”Kör” inte synligt från startplatsen

Om föraren inte tydligt kan se den närmaste huvudsignalen (eller dess repetersignal/repeterförsignal), ska föraren kontakta tkl för att få muntligt tillstånd att sätta igång.

Föraren anmäler enl följande exempel: *”Föraren på tåg 01 på spår 1 i Astad begär tillstånd att sätta igång”.*

Tkl lämnar tillstånd enl art 3.4.1, eller lämnar medgivande enl § 70 att passera huvudsignalen.

Anm 1. Obs bestämmelserna i art 3.6 om *siktfart*.

Anm 2. Utan tillstånd får tåget i vissa fall dras fram i *krypfart*, se art 3.5.3.

3.4.3 Tågspårsskiljande växel mellan tåget och huvudsignalen

a) *Allmänt*
Om det finns någon *tågspårsskiljande växel mellan tågets framände och den närmaste huvudsignalen* är det inte tillräcklig med att den huvudsignalen visar ”kör”. Föraren ska innan tåget sätts igång ha fått muntligt tillstånd från tkl.

Vid behov anmäler föraren till tkl, enl följande exempel: *”Föraren på tåg 01 på spår 1 i Astad begär tillstånd att sätta igång”.*

Tkl lämnar tillstånd enl art 3.4.1, eller lämnar medgivande enl § 70 att passera huvudsignalen.

Anm 1. Obs bestämmelserna i art 3.6 om *siktfart*.

b) *Undantag från avd a*
Muntligt tillstånd behövs dock inte, om
- tåget står med framänden vid en *normal stopplats / startplats vid plattform*, *och*
- föraren kan se att den närmaste huvudsignalen visar ”kör”, *och*
- den närmast föregående huvudsignalen i samma riktning visade ”kör” för tåget.

Anm 2. Har föraren meddelat tkl att tåget står stilla, måste dock föraren få muntligt tillstånd från tkl innan tåget sätts igång.

3.4.4 Tågrörelse mot nästa huvudsignal i ”stopp”

Om tkl anser det ändamålsenligt, kan tkl ge muntligt tillstånd till tågrörelse fram till den närmaste huvudsignalen i ”stopp”, om denna är tågvägens slutpunkt.
Tkl använder tillstånd 2 enl art 3.4.1.

3.5 Undantag från huvudregeln: Igångsättning utan tillstånd

3.5.1 Hållställe

Om
- tåget har stannat vid *normal stopplats/startplats vid ett hållställe* varifrån föraren inte kan se vad den närmaste huvudsignalen visar, och
- närmast föregående huvudsignal i samma riktning visade ”kör” för tåget, behöver föraren inte få tillstånd från tkl för att sätta igång.

Anm. Har föraren meddelat tkl att tåget står stilla, måste dock föraren få tillstånd från tkl innan tåget sätts igång.

3.5.2 Oplanerat kortvarigt stopp

Om tåget *oplanerat och bara kortvarigt* har stannat på ett *onormalt ställe* och strax kan fortsätta, behöver föraren inte få tillstånd från tkl för att sätta igång.

Anm 1. Orsak till ett oplanerat och kortvarigt stopp kan exempelvis vara att en V-signal visar ”stopp”.

Anm 2. Har föraren meddelat tkl att tåget står stilla, måste dock föraren få tillstånd från tkl innan tåget sätts igång.

3.5.3 Framdragning i krypfart

Utöver art 3.5.1 och 3.5.2 gäller:
Utan tillstånd av tkl får ett tåg sättas igång och dras fram i *krypfart* mot den närmaste huvudsignalen, om föraren anser det ändamålsenligt.

Framdragning utan tillstånd får dock *inte ske förbi en tågspårsskiljande växel* (hinderfrihetspunkten för medväxel eller växelspetsen för motväxel) mellan tågets framände och den närmaste huvudsignalen.

Anm 1. Framdragning får ske oberoende av om huvudsignalen (eller dess repetersignal/repeterförsignal) är synlig eller inte. I regel är det dock fördelaktigt att stå kvar tills den närmaste huvudsignalen visar ”kör”, bl a av skälet att repeterbaliser oftast finns utlagda att passa tåg som startar från ordinarie stopplats/startplats.

Anm 2. Kravet på krypfart gäller tills föraren tydligt kan se att den närmaste huvudsignalen visar ”kör” eller får muntligt tillstånd av tkl enl art 3.4.1. Därefter gäller i förekommande fall *siktfart* enl art 3.6.

3.6 Siktfart efter igångsättningen

3.6.1 Allmänt

Efter igångsättning ska tåget framföras med *siktfart*, tills föraren säkert kan se:
– att den närmaste huvudsignalen visar ”kör”, och
– att spåret är hinderfritt fram till den närmaste huvudsignalen, och
– att eventuella växlingsdvärgsignaler före den närmaste huvudsignalen visar signalbild ”lodrätt”,

samt, om tåget sattes igång från en annan plats än den normala stopplatsen/startplatsen:
– att eventuella stopplyktor före den närmaste huvudsignalen inte visar ”stopp”.

3.6.2 Undantag

Bestämmelsen i art 3.6.1 om siktfart gäller inte, om närmast föregående huvudsignal i samma körriktning visade ”kör”, och
– antingen tåget har stått stilla i högst 5 min
– eller föraren har kunnat iaktta – direkt eller via repetersignal eller repeterförsignal – att nästa huvudsignal visar ”kör” under hela uppehållet, från det att tåget stannade fram till igångsättningen.

Anm. Det bortses i andra strecksatsen från om föraren under korta perioder under uppehållet inte har haft möjlighet att iaktta att nästa huvudsignal visar ”kör”.

4 Villkor för tågs gång från bevakad station ut på linjen

4.1 Tillstånd att lämna bevakad station

a) Finns utfartssignal eller utfartsblocksignal, ska
– signalen visa ”kör”, eller
– föraren ha fått muntligt medgivande enl § 70 att passera signalen, kompletterat med ett muntligt tillstånd att lämna stationen enl § 70:2c punkt 3.

b) Anges ”Tkl ger körtillstånd” i tdt eller order (S11), ska tkl ha gett ”körtillstånd”.

4.2 Förarens möteskontroll

Om k-möte anges i tdt eller framgår av order, ska föraren ha kontrollerat att mötande tåg har kommit in till stationen, genom att
1) samtala med tkl och få muntligt besked, eller
2) iaktta det mötande tåget, eller

3) ge ”har mötande tåg kommit in” och som svar få ”klart för avgång” av tkl eller besked i högtalare.

Anm 1. Samtal med tkl ska eftersträvas; muntlig förfrågan hos tkl för mötesstationen kan ske per telefon eller radio även innan det egna tåget har kommit dit.

Anm 2. Föraren avgör själv om möteskontrollen kan göras genom att iaktta det mötande tåget,

Anm 3. Möteskontroll ska inte göras genom att ge ”har mötande tåg kommit in” om något av de andra alternativen lämpligen kan användas.

Trafikledningsfunktionen kan för vissa stationer förbjuda möteskontroll med ”har mötande tåg kommit in” (anges i linjeboken och TLF). Något av de andra alternativen måste då användas,

På station där tkl ger signal ”körtillstånd” ges ”har mötande tåg kommit in” i anslutning till ”körtillstånd”. På annan station bör signalen ges
– från stillastående tåg: när mellansignal/utfartssignal visar ”kör”,
– från tåg i rörelse: strax innan tkl expedition passeras.

5 Växling som inleder tåg

5.1 Allmänt

Vid vissa stationer (anges i linjeboken) förekommer det att avgående tågsätt först framförs som växling, för att sedan direkt utan att stanna övergå i tåg.

Anm 1. Här avses växling med hela det iordningställda och bromsprovade tågsättet, när avsikten är att utan stopp eller efter endast kort stopp kunna fortsätta som tåg, om villkoren för det är uppfyllda.

I linjeboken anges om rörelsen ska sättas igång efter ”framåt” från signalgivare och/eller genom att växlingsdvärgsignal ställs till signalbild ”lodrätt”.

För den inledande rörelsen gäller bestämmelserna för växling i tillämpliga delar. Det är tkl/ställverksvakt som är växlingsledare, om rörelsen startar enbart på signalbild ”lodrätt”, och i annat fall den som ger eller beordrar signalgivare att ge ”framåt”.

Växlingsdvärgsignaler i växlingsvägen ska visa signalbild ”lodrätt” och närmaste huvudsignal på stationen ska visa ”kör”. (Kan detta inte uppfyllas, måste tågsättet dras fram till närmaste huvudsignal enl de normala bestämmelserna för växling; föraren underrättas av växlingsledaren.)

Växlingen anses övergå i tåg
– när tkl ger signal ”körtillstånd”, om så ska ske, annars
– omedelbart innan dragfordonet passerar närmaste huvudsignal.

Anm 2. Sth är 30 km/h så länge någon del av tågsättet finns kvar på sidospår, se § 68:4g.

5.2 Resandetåg

För resandetåg tillämpas bestämmelserna i art 5.1 bara i undantagsfall. Särskild instruktion (linjeboken, TF) utfärdas av Trafikledningsfunktionen.

6 Gång från sidospår

På station där tkl inte ger signal ”körtillstånd” gäller följande.
Om tåg ska gå från sidospår i andra fall än enl art 5.1, ska tågsättet före avgången vara uppställt med framänden högst 20 m från närmaste huvudsignal.

Växeltungor belägna omedelbart framför tågsättet ska kontrolleras av föraren (även om huvudsignalen visar ”kör”).

Anm 1. Här avses de fall där tågsättet står vid en mellansignal som utgör gränsen mellan icke dvärgsignalreglerade sidospår och tågspår.

Anm 2. Sth är 30 km/h så länge någon del av tågsättet finns kvar på sidospår, se § 68:4g.

§ 64. Avgångs- och ankomsttid

1. Allmänt

Tåg får avgå från och ankomma till tpl före tiden enl tdt, om trafikutbytet så medger, enligt följande:
– *på fjbsträcka*) :* obegränsat.
– *på sträcka utan fjb:* högst 30 min före.
*) Gäller även inom fjbgränsstation

Anm 1. Personal på banan måste vara beredd på att tåg kan komma att avgå före tdttiden, även om tåget enl tdt har fast uppehåll för trafikutbyte.
Anm 2. Före den tid då tåg tidigast får avgå, får ”avgång” inte ges. Ges inte ”avgång”, svarar föraren själv för att tåget inte avgår för tidigt. (Tkl får ställa utfartssignal eller utfartsblocksignal till ”kör” i förväg om inte bestämmelserna i art 2 hindrar detta).
Föraren måste anpassa körningen så att tåget inte heller ankommer för tidigt till tpl där tid finns angiven i tdt.

2. Bestämmelser för tkl

För tkl gäller följande utöver bestämmelserna i art 1:

Fjbsträcka: Tkl för fjbgränsstation skall inhämta medgivande från fjtkl innan tåg tillåts avgå mer än 30 min före tdttiden.

Sträcka utan fjb : Tkl skall inhämta medgivande från tl innan tåg tillåts avgå mer än 10 min före tdttiden från utgångsstation eller efter uppehåll. (I TLF kan medges undantag från denna regel.)

Anm 1. Obs förbudet i § 34:7.3 för tkl att i vissa fall vid C-arbete låta tåg avgå mer än 10 min före tiden enl tdt.
Anm 2. När tider för anordningar enl §§ 29–36 fastställs, behöver i regel ingen hänsyn tas till möjligheten att framföra tåg före tdttiden.

§ 65. Kontroll av avslutat trafikutbyte m m.

Avgångssignal till resandetåg

1 Allmänt

a) När ett tåg har stannat för trafikutbyte, får det inte sättas igång förrän man har kontrollerat att trafikutbytet är avslutat. Se art 3.2 för godståg och tjänstetåg och art 4.1 för resandetåg.
Bestämmelserna tillämpas
– dels när uppehållet är avsett för trafikutbyte, enligt tdt eller order (S11),
– dels i annat fall om föraren blir varse att trafikutbyte har ägt rum, t ex efter till- eller frånkoppling vid oregelmässigheter.

Anm 1. Vad som avses med uppehåll för trafikutbyte framgår av § 1:46A.

b) För att sätta igång ett resandetåg krävs, även om tåget inte har uppehåll för trafikutbyte, i vissa fall att man kontrollerar att sidodörrarna på fordon med resande är stängda. Se art 4.3.

Anm 2. På bevakad station gäller även § 63 om tillstånd från tkl att sätta igång tåget.

2 Begäran om tågväg

Vid vissa stationer ska tkl underrättas om att tåget snart kan avgå, muntligt, eller genom att man trycker in knapp ”Begäran om tågväg” e d.

Vid vissa stationer ska, när tåget snart kan avgå, vägskyddsanläggning sättas igång genom att man trycker in knapp ”Bomfällning” e d.

Stationerna anges i linjeboken.

Föraren svarar för åtgärderna, om inte annat anges i lokal föreskrift. Föraren kan uppdra åt avgångssignaleraren att utföra åtgärderna.

3 Godståg och tjänstetåg

3.1 Var på en station trafikutbyte äger rum

I linjeboken kan vid behov finnas uppgift om vid vilken del av en station (spårgrupp, bangård etc) som trafikutbyte äger rum. Uppgiften kan också finnas i tdt eller order (S11); sådan uppgift gäller före uppgift i linjeboken.

3.2 Villkor för igångsättning

Ett tåg som har stannat för trafikutbyte får sättas igång tåget först när föraren antingen
- har fått anmälan om att trafikutbytet är avslutat (se art 3.2.1), eller
- själv har kontrollerat att trafikutbytet är avslutat (se art 3.2.2), eller
- har fått muntligt besked från operativ arbetsledning att det inte är något trafikutbyte (se art 3.2.3).

3.2.1 Anmälan om avslutat trafikutbyte

Anmälan formuleras *”Trafikutbytet avslutat för tåg 01”*.

Lokal föreskrift kan ange vem som ska lämna anmälan. Saknas lokal föreskrift, lämnas anmälan av den som svarar för kontroll av tågets sammansättning enligt § 45:4-5.

3.2.2 Föraren kontrollerar själv

I vissa tåg kontrollerar föraren själv att trafikutbytet är avslutat. Det anges i lokal föreskrift, eller beslutas och meddelas föraren av operativ arbetsledning. I sådant fall bortfaller anmälan enl art 3.2.1.

3.2.3 Slopande av trafikutbyte

I regel slopas trafikutbyte genom order (S11). Om föraren inte har fått order, kan operativ arbetsledning ge muntligt besked om att det inte är något trafikutbyte. Sådant besked får lämnas först sedan föraren har bekräftat att tåget befinner sig på den plats där trafikutbytet skulle ha ägt rum.

Det muntliga beskedet formuleras enl följande exempel: *”Inget trafikutbyte för tåg 01 i Astad idag”*.

4 Resandetåg

4.1 Uppehåll för trafikutbyte

Anm. Trafikutövaren kan utfärda närmare bestämmelser om kontroll av avslutat trafikutbyte.

4.1.1 Avgångssignalerare finns

När ett tåg har stannat för trafikutbyte, gäller följande.

Föraren ska ge ”klart för avgång” till avgångssignaleraren när han är beredd att sätta igång tåget.

Anm. För att få ge ”klart för avgång” på bevakad station ska föraren ha fått tillstånd av tkl att sätta igång tåget, när sådant krävs enl § 63.

På station där tkl inte ger ”körtillstånd” får föraren, om han avser att dra fram tåget (enl § 63:3.4.4, i krypfart) mot närmaste huvudsignal, ge ”klart för avgång” till avgångssignaleraren trots att han ännu inte har fått tillståndet av tkl.

Avgångssignaleraren ska ge ”avgång”, sedan han har sett till
– att föraren har gett ”klart för avgång”, och
– att den tid då tåget tidigast får avgå är inne, och
– att trafikutbytet är avslutat.
”Avgång” innebär att tåget ska sättas igång.

4.1.2 Avgångssignalerare finns inte

Tåget får sättas igång först sedan föraren har kontrollerat att trafikutbytet är avslutat.

4.2 Stopp efter igångsättningen efter uppehåll

Om ett tåg har satts igång efter uppehåll för trafikutbyte och därefter inom kort stannar på nytt, gäller följande.

a) *”Avgång” har getts och tåget stannar för att ”stopp” visades med A-signal, signalredskap eller fordonsinternt signaleringssystem*
Bestämmelserna i art 4.1 gäller på nytt.

b) *Annars*
Bestämmelserna i art 4.3 gäller.

4.3 Stopp utan uppehåll för trafikutbyte

Kan resande öppna sidodörrar i tåget, gäller följande.

Anm. Här bortses från möjligheten till nödöppning av dörrar. Blir föraren varse att nödöppning har använts, gäller dock bestämmelserna.

4.3.1 Avgångssignalerare finns

a) *Stopp vid plattform vid vissa trafikplatser (anges i lokal föreskrift av Trafikutövaren)*
”Klart för avgång” ska ges av föraren och ”avgång” ges av avgångssignaleraren på samma sätt som om tåget hade haft uppehåll för trafikutbyte, enl art 4.1.1.

b) *Övriga fall*
Avgångssignaleraren ska – vid behov och i möjlig utsträckning (t ex genom högtalarutrop) – uppmana de resande att inte öppna sidodörrarna. Blir avgångssignaleraren varse att någon sidodörr har öppnats, ska han försöka ta reda på om föraren visar ”klart för avgång”. Ifall så sker, ska avgångssignaleraren ge ”avgång” på samma sätt som om tåget hade haft uppehåll för trafikutbyte, enl art 4.1.1.

Anm. Avgångssignaleraren måste räkna med att tåget kan komma att sättas igång utan signal från honom, se nedan.

Föraren ska omedelbart före igångsättning kontrollera – från förarplatsen och i möjlig utsträckning – att ingen utåtgående sidodörr är öppen.

Ser föraren att någon sidodörr är eller har varit öppen, ska föraren ge ”klart för avgång” till avgångssignaleraren och erhålla ”avgång” av denne innan tåget sätts igång, på samma sätt som om tåget hade haft uppehåll för trafikutbyte, enl art 4.1.1.
Kan föraren inte se någon öppen sidodörr, får tåget sättas igång.

4.3.2 Avgångssignalerare finns inte

Tåget får sättas igång först sedan föraren har kontrollerat att ingen utåtgående sidodörr är öppen.

4.4 Hur ”klart för avgång” och ”avgång” ges

a) *”Klart för avgång”*
Föraren ger ”klart för avgång” till avgångssignaleraren
– med indikeringslampa ”klart för avgång” på dragfordon/manövervagn, eller

– med arm resp handsignallykta eller muntligt direkt,
– om det är tillåtet enl Trafikutövarens bestämmelser: muntligt via talförbindelse eller med fordonsinternt signaleringssystem, t ex summer, enklangsklocka, eller särskild indikeringslampa.

b) *”Avgång”*
Avgångssignaleraren ger ”avgång”
– med arm resp handsignallykta, med A-signal för avgångssignalering eller muntligt direkt, eller
– om det är tillåtet enl Trafikutövarens bestämmelser: muntligt via talförbindelse eller med fordonsinternt signaleringssystem, t ex summer, enklangsklocka, eller särskild indikeringslampa.

Anm 1. I § 3:15 finns bestämmelser om hur ”klart för avgång” och ”avgång” ges muntligt.

Anm 2. Trafikutövaren kan utfärda närmare bestämmelser om ”klart för avgång” och ”avgång” muntligt via talförbindelse eller med fordonsinternt signaleringssystem.

c) *”Avgång” av annan än avgångssignaleraren*
”Avgång” får på order av avgångssignaleraren ges eller repeteras av annan tågpersonal.

4.5 ”Avgång” vid växling

Trafikutövaren kan besluta (anges i lokal föreskrift) att ”klart för avgång” ska ges av föraren och ”avgång” ges av en avgångssignalerare när ett tågsätt med resande ska flyttas i form av växling. Föraren ska själv vara den som beslutar om igångsättningen och håller uppsikt i rörelseriktningen.

I sådant fall gäller:
Föraren ska ge ”klart för avgång” när han är beredd att sätta igång och i förekommande fall har fått starttillstånd för växlingen.
Avgångssignaleraren ska ge ”avgång” sedan han har sett till
– att föraren har gett ”klart för avgång”, och
– att trafikutbytet är avslutat.

§ 66. Tåganmälan har inte kunnat utväxlas

Till § 66

Denna paragraf gäller när klart-anmälan eller in-anmälan inte kan erhållas p g a oregelmässigheter.

Sträcka utan linjeblockering

1. Klart-anmälan har inte erhållits

Kan klart-anmälan för ett tåg (= 03), som skall avgå från en bevakad station (= K), inte erhållas från tkl för den station (= L) som skall vara nästa bevakade station för 03, skall tkl K kontakta tl. Därefter gäller följande:

a) L är obevakad (”Fri genomfart i L” har lämnats tidigare)

1) Om tl bestämmer att L skall vara *obevakad* för 03, gäller normala rutiner.
2) Om tl bestämmer att L skall vara *bevakad* för 03, gäller följande:

Tl får besluta att tkl K får avsända 03 utan klart-anmälan från tkl L, på följande villkor:

– Det är troligt att bevakningen kommer att kunna tas upp i L medan 03 är på väg dit eller i rimlig tid sedan 03 har kommit dit.
– Hela stationssträckan, förbi L fram till den andra gränsstationen (= M), skall vara fri.
– Tkl M skall lämna ”klart 03 till M” till tkl K.

Tkl K skall muntligt informera föraren på 03 om att tkl L ännu inte har trätt i tjänst men att L skall vara bevakad för 03. Om 03 inte har fast uppehåll i L, skall tåget ges order (S11) om fast uppehåll där.

Till mom 1 avd a

Till punkt 1. Således måste 03 ges order om att L är obevakad och klart-anmälan måste erhållas från nästa bevakade station (= M). Skulle 03 i L ha mött ett annat tåg (= 02), måste mötet mellan 02 och 03 först flyttas till M.

Till punkt 2, tredje strecksatsen. När L har tagit upp bevakningen, måste tkl M

– antingen på nytt lämna klart-anmälan för 03, denna gång till tkl L, eller
– återkalla sin klart-anmälan, ifall stationssträckan L–M skall disponeras för annan anordning innan 03 går på sträckan.

b) L är stängd (”Fri genomfart i L” har inte lämnats), eller L är bevakad, men tkl L kan inte nås

Tl får besluta att tkl K får avsända 03 utan klart-anmälan, på följande villkor:

– L är en station som planenligt inte är obevakad för något tåg i riktning från K.
– Tl och tkl K kan i samråd få full visshet om att tåget närmast före 03 har lämnat stationssträckan K–L och känner inte till något annat som hindrar att 03 avsänds.

Föraren på 03 ges order enl mom 2.
I annat fall får 03 inte avsändas från K.

2.

Om 03 avsänds från K utan att klart-anmälan har erhållits för 03, skall föraren ges order (S10) om detta och om att *siktfart* gäller för tåget på stationssträckan.

Till mom 2

Om tkl i L kan ta upp bevakningen medan 03 är på väg mot L och meddelar att det inte finns något hinder för 03 framförande på stationssträckan, skall tkl K om möjligt meddela föraren på 03 detta samt att siktfart inte längre behöver tillämpas.

3. In-anmälan har inte erhållits

Kan tkl K inte få in-anmälan för ett tåg (= 03) från tkl för nästa bevakade station (= L) och anser tkl K det troligt att 03 har lämnat stationssträckan, skall tkl K kontakta tl.

Tl får lämna ”03 in i L” till tkl K, om

dels tl vet att infartssignalen i L automatiskt går till ”stopp” när fordon passerar,

och *dels*
– antingen tl kan få kontakt med föraren på 03 och denne försäkrar för tl att 03 finns i L och helt har kommit innanför stationsgränsen där,
– eller 03 har kommit till längre bort belägen bevakad station (= M) och tkl M bekräftar detta för tl.

I annat fall måste tl se till att tkl L kommer i tjänst; 03 får då inte anses ha kommit in i L förrän tkl L lämnar in-anmälan.
Sträcka med linjeblockering

4. Klart-anmälan har inte erhållits

Kan klart-anmälan för ett tåg (= 03), som skall avgå från en bevakad station (= K), inte erhållas i föreskrivna fall från tkl för den station (= L) som skall vara nästa bevakade station för 03, gäller följande:

a) L är obevakad (”Fri genomfart i L” har lämnats tidigare)

Tkl K skall kontakta tl.

Om tl bestämmer att L skall vara *obevakad* för 03, gäller normala rutiner.

Om tl bestämmer att L skall vara *bevakad* för 03, får 03 inte avsändas från K förrän tkl L har lämnat klart-anmälan för 03.

b) L är stängd (”Fri genomfart i L” har inte lämnats), eller L är bevakad, men tkl L kan inte nås

03 får inte avsändas från K.

5. In-anmälan har inte erhållits

Kan tkl K inte få in-anmälan för ett tåg (= 03) i föreskrivna fall från tkl för nästa bevakade station (= L) och anser tkl K det troligt att 03 har lämnat stationssträckan, skall tkl K kontakta tl. Tl skall se till att tkl L kommer i tjänst. 03 får inte anses ha kommit in i L förrän tkl L lämnar in-anmälan.

§ 67. (Reservnummer)

§ 68. Största tillåten hastighet

Vad som i denna paragraf sägs om tåg gäller i tillämpliga delar även vut.

1. Gällande sth

a) Gällande sth är den största hastighet som ett tåg vid ett visst tillfälle får framföras med. Den är den lägsta av följande:

1) tågets sth (enl avd b),
2) sth enl besked från huvudsignal (enl § 3:1c, vid körning utan ATC-besked),
3) sth enl ATC-signalinformation (vid körning med ATC-besked),
4) sth enl besked från hastighetstavla (kompletterat med tillhörande ATC-information vid körning med ATC-besked),
5) sth enl mom 4,
6) sth enl order (S10), om punktnedsättning för specialtransport (jfr § 28:6),
7) siktfart, växlingsfart eller krypfart, i föreskrivna fall.

När gällande sth framgår av ATC-huvudbesked och är 80 km/h eller mer, får den överskridas med 4 km/h. (Sth för dragfordon enl dess hastighetsskylt får dock överskridas bara om Trafikutövaren har medgett det.)

Till mom 1, avd a

När ingen av faktorerna *5–7* är aktuella, anger ATC-huvudbeskedet gällande sth.

När någon av faktorerna *5–7* är aktuella, gäller den hastighet som framgår av föreskrifterna, *även om ett högre ATC-huvudbesked visas.*

b) Tågets sth fastställs av föraren till den lägsta av följande faktorer:

1) dragfordonets egen sth,
2) sth för dragfordonet på sträckan om denna sth är lägre än banans sth (enl linjeboken eller särskild uppgift från Spårinnehavaren),
3) sth för långsammaste vagn i tågsättet (enl bl ”Uppgift till förare”),
4) sth för vagn lastad till stax D på sträckan (enl linjeboken),
5) sth med hänsyn till bromsförmågan (enl bl ”Uppgift till förare”, linjeboken, jfr § 41:4)
6) sth enl order (S10) avseende fordon i tåget (jfr § 43:5 och § 43:10; avser när hastigheten inte framgår av underlaget till bl ”Uppgift till förare” resp av linjeboken),
7) sth enl order (S10) om hastighetsnedsättning utan tavlor och baliser (jfr § 28:5),
8) 80 km/h eller 40 km/h, där linjeblockeringen är ur bruk (jfr § 71:2),
9) sth med hänsyn till förarens utbildning etc.

Vid körning med verksam ATC skall föraren ha matat in tågets sth i ATC-utrustningen.

Om tåget sth ändras vid mellanstation p g a att där sker ändring av sth
– för dragfordon på sträckan (punkt 2), eller
– för vagn med stax D på sträckan (punkt 4),
– med hänsyn till bromsförmågan (punkt 5),
ska föraren anteckna (på bl ”Uppgift till förare” eller på annat lämpligt sätt) mellanstationen och den nya tågets sth som gäller därifrån. Anteckningen förvaras synlig tillsammans med tdt.

Till mom 1, avd b

Till punkt 1. Om sth för ett overksamt dragfordon är lägre än den sth som anges i linjeboken, skall detta anges på bl ”Uppgift till förare”.

Till punkt 6. Här avses bl a nedsättning över en viss sträcka för specialtransporter, d v s med överskriden lastprofil eller överskriden tillåten axellast. Obs att *punktnedsättning* för specialtransport inte ingår i ”tågets sth” utan behandlas i avd a punkt 6.

2. Banans sth m m

a) Banans sth fastställs av Spårinnehavaren och anges i linjeboken.

För signalering med tavlor och ATC-utrustning gäller samma regler som för permanent hastighetsnedsättning enl § 28.

b) Sth i *oförreglad växel* är 40 km/h.

c) Sth på *sidospår* är 30 km/h, om inte annan hastighet anges med hastighetstavla eller framgår av lokal instruktion.

Till mom 2

Till avd a. När banans sth ändras, ges order (S11) om detta tills linjeboken har ändrats.

Till avd b. Begränsningen till 40 km/h anges med besked från huvudsignal eller hastighetstavla, med undantag för den situation som regleras i mom 4b.

3. (Reserv)

4. Övrigt

I övrigt är sth:

a) vid körning utan ATC-besked inom ATC-område ..... 80 km/h

Anm 1. Spårinnehavaren kan i samråd med Trafikledningsfunktionen medge att begränsningen till 80 km/h inte skall gälla inom ATC-arbetsområde som föranleds av utbyggnad av ATC; detta anges i order (S11).

Till mom 4 avd a

Begränsningen till 80 km/h gäller således

– för tåg utan ATC-utrustning,
– för tåg med felaktig ATC-utrustning,
– för tåg med verksam ATC, när huvudindikatorn är släckt eller visar tre streck.

b) när tåg startar efter uppehåll på bevakad station och det finns växlar mellan tågets framände och närmaste huvudsignal:

tills tåget har passerat växlarna ..... 40 km/h

Anm 2. Vid körning med ATC-besked tillämpas regeln i förekommande fall för växlar mellan tågets framände och närmaste S-tavla med signalbaliser.

Anm 3. På station vid sträcka utan linjeblockering, där utfartssignal saknas för tåget, tillämpas regeln för växlar mellan tågets framände och stationsgränsen mot linjen.

c) för tåg med pålok ..... 40 km/h

d) när infartssignal eller mellansignal i ”stopp” har ställts till ”kör” sedan föraren har gett ”beredd”:

från huvudsignalen tills tåget har stannat eller tkl har gett signal ”körtillstånd” ..... 30 km/h

e) när tdt anger ”Hinder på tågvägens skyddssträcka”:

från infartssignalen (eller från en viss mellansignal, om detta är angivet i linjeboken): ..... 30 km/h

f) vid order (S10) om särskild försiktighet p g a hinder i tågvägen eller hinder på tågvägens skyddssträcka:

från infartssignalen eller angiven mellansignal ..... 30 km/h

g) när någon del av tåget framförs på sidospår ..... 30 km/h

h) när tyfon eller vissla är felaktig så att ”tåg kommer” inte kan ges:
på linjen ..... 40 km/h
på station ..... 30 km/h

§ 69. Åtgärder under tågs gång, vut och A-fordonsfärd

För vut gäller mom 1–3, 5, 7–9 i tillämpliga delar. För A-fordonsfärd gäller mom 1–3 och 5 i tillämpliga delar. Med föraren avses här även förare vut resp A-fordonsfärd.

Allmänt

1. Uppsikt

Föraren skall under tågets gång hålla uppsikt framåt på bana och signaler samt, på loktåg, då och då även bakåt längs tåget.

Vid möte eller förbigång bör förare på stillastående tåg om möjligt ge akt på det andra tåget och omedelbart rapportera iakttagna oregelmässigheter till tkl.

Till mom 1

Uppsikt bakåt erfordras bl a för att kunna upptäcka brand, lastförskjutning, varmgång, öppen utåtgående sidodörr på fordon för resande m m.

2. Besvärliga adhesions/sikt - förhållanden

a) Om föraren bedömer att *besvärliga adhesionsförhållanden* föreligger, skall han efter egen bedömning om möjligt inleda bromsning tidigare än normalt.

Vid körning med verksam ATC skall föraren efter egen bedömning använda läge ’100 kPa’ på omkopplare ’bromsverkan’.

Till mom 2, avd a

Till andra stycket. Målavståndet är många gånger *inte* tillräckligt, när läge ’100 kPa’ (s k mjuk bromsövervakning) används. Detta gäller särskilt vid stora hastighetsminskningar, t ex från 130 till 40 km/h eller från 100 km/h till stopp. För att inte få ATC-bromsingrepp måste föraren antingen påbörja bromsning i god tid före t ex en försignal som visar ”vänta stopp”, eller hålla lägre hastighet förbi signalen.

Där P-bortflyttning är införd lämnas dock ATC-målinformationen så långt i förväg att tåg med normala bromsegenskaper inte omedelbart får ATC-bromsingrepp. Motsvarande gäller i allmänhet även i de andra fall där en första restriktion lämnas endast med ATC-besked, t ex vid förvarningstavla eller vid tavla ’försignalbaliser’.

b) Om *besvärliga siktförhållanden* (tät dimma, snörök e d) hindrar föraren från att i tid iaktta signaler och tavlor, måste föraren efter egen bedömning sätta ner hastigheten.

Vid körning med ATC-besked i hastigheter över 40 km/h behöver dock hänsyn *inte* tas till att signaler eller tavlor inte syns på normalt avstånd.

(För tåg: Vid dålig sikt på V-försignal etc gäller dock vad som sägs i säok till mom 4 avd d.)

3. Förarens (småfordonsförarens) ansvar

3.1 Allmänt. Föraren ansvarar för fordonens säkra framförande och rätta hastighet.

Anm. Under vut och A-fordonsfärd har tsm ansvar enl. art §§ 1.2 32, 36 om föraren inte finns på det främsta fordonet.

3.2 Förarlots. Om föraren saknar linjekännedom eller inte är utbildad i de bestämmelser som gäller för framförande (tåg, vut eller A-fordonsfärd) ska en förarlots medfölja.

Om föraren endast saknar linjekännedom, och rörelsen sker som vut eller A-fordonsfärd med högst 40 km/h, krävs ingen förarlots.

Förarlotsen ska vara förarutbildad (eller utbildad tsm vut, tsm A-fordonsfärd) i de bestämmelser som gäller för framförandet (tåg, vut eller A-fordonsfärd) samt ha linjekännedom för den aktuella sträckan.

Om föraren endast saknar linjekännedom ansvarar förarlotsen för fordonens rätta hastighet med hänsyn till rådande förhållanden längs aktuell sträcka. I övrigt ansvarar föraren för fordonens säkra framförande.

Om den som kör är utbildad på det aktuella fordonet, men inte i de bestämmelser som gäller för framförandet t.ex då reparatörspersonal kör eller då utländsk personal kör, ansvarar förarlotsen för fordonets säkra framförande och rätta hastighet.

Anm. Förarlotsen behöver inte vara utbildad på den aktuella fordonstypen.

3.3 Utbildning

I samband med utbildning av förare har instruktören ansvaret för fordonens säkra framförande och rätta hastighet.

Anm. I samband med typutbildning på en viss fordonsmodell har dock föraren ansvaret (Om föraren i övrigt är utbildad i de bestämmelser som gäller för framförandet).

Till mom 3

Under körning skall föraren ha tdt och mottagna S-order framme så att han omedelbart kan läsa dem.

Oregelmässigheter

4. Fel vid vägskyddsanläggning m m

a) Bevakning ej ordnad. När föraren på tåg har fått order (S10) om att bevakning inte är ordnad vid vägskyddsanläggning som är felaktig, skall tåget stanna omedelbart före vägkorsningen

b) Bevakning ordnad. När föraren på tåg har fått order (S10) om att bevakning är ordnad vid vägskyddsanläggning som är felaktig, skall han kontrollera att vägvakten finns på plats. Ser föraren vägvakten, får tåget passera vägkorsningen oavsett signalbilden på V-signalen. Hastigheten får vara högst 40 km/h, när främsta fordonet passerar korsningen.

Kan föraren inte se någon vägvakt, skall tåget stanna omedelbart före vägkorsningen.

c) Felaktig V-försignal, V-signal. När föraren på tåg har fått order (S10) om att V-försignal kan vara släckt, skall körningen anpassas så att tåget kan stanna omedelbart före vägkorsningen, om V-signalen visar ”stopp”.

När föraren har fått order (S10) om att V-signal är felaktig, skall tåget stanna omedelbart före vägkorsningen. Dock får tåget passera utan att stanna, om
– föraren tydligt kan se att vägtrafiken är spärrad, eller
– V-försignal för vägkorsningen visade ”nästa V-signal visar rörelse tillåten”.

d) Oväntat fel. Har order (S10) enl avd a-c inte erhållits, gäller följande:

Ser föraren, när tåget passerar orienteringstavla för vägskyddsanläggning, att V-försignal inte har slagit om till ”nästa V-signal visar rörelse tillåten”, skall fullbromsning genast inledas och ”tåg kommer” ges upprepade gånger.

Detsamma gäller där V-försignal saknas, om föraren vid orienteringstavlan ser att V-signalen fortfarande visar ”stopp”.

Finns inte orienteringstavla, skall åtgärderna vidtas så snart föraren anser att det finns risk för att tåget inte kan stanna före vägkorsning, där V-signal visar ”stopp”.

Fortsätter V-signalen att visa ”stopp”, skall tåget om möjligt stanna före vägkorsningen.

Till mom 4 avd d

Åtgärderna bortfaller om tåget av annan anledning skall stanna före vägkorsningen.

Om föraren vid orienteringstavlan *inte* kan se vad V-försignal eller V-signal visar (p g a dimma, belysningsförhållanden, skymmande föremål e d), skall ”tåg kommer” ges upprepade gånger (enl § 4:1b). Föraren är inte skyldig att bromsa, förrän han därefter *kan* se V-försignalen eller V-signalen och denna anger att vägtrafiken inte är spärrad.

Föraren skall snarast rapportera felet till lättast anträffbara tkl, om möjligt innan tåget lämnar den stationssträcka eller blocksträcka där vägkorsningen finns.

e) Fortsatt färd. När tåget har stannat omedelbart före vägkorsning enl avd a–d, får det fortsätta, sedan föraren har förvissat sig om att inget hinder finns. ”Tåg kommer” skall ges upprepade gånger tills vägkorsningen har uppnåtts, såvida inte föraren kan se att inga vägtrafikanter närmar sig.

(Kan tåget inte stoppas före vägkorsningen enl avd d, får det fortsätta om det inte har inträffat något som kräver att det stannar.)

5. Huvudsignal passeras obehörigt i ”stopp”.

Har en huvudsignal passerats i ”stopp” utan tillstånd när sådant krävs, skall föraren snarast stanna tåget och anmäla det inträffade till den tkl som enl § 70 skulle ha fått anmälan, om tåget hade stannat vid huvudsignalen. För fortsatt färd gäller bestämmelserna i § 70 i tillämpliga delar.

Till mom 5

Här avses dels när en huvudsignal oväntat visar eller går om till ”stopp”, dels fall vid missbedömd bromsning etc.

6. Utebliven signal ”körtillstånd” eller möteskontroll

Om ”körtillstånd” som skall ges av tkl skulle utebli, eller om föraren inte kan få besked att mötande tåg har kommit in, gäller följande:

Tåget skall stoppas eller stå kvar och föraren skall söka förbindelse med tkl.

Kan tkl inte anträffas, skall föraren för fortsatt färd mot nästa bevakade station begära tillstånd hos tkl för denna. *Utan tillstånd av denne får tåget inte lämna stationen.*

Finns inte huvudsignal före utfartsväxlarna gäller dessutom: Tåget skall fram till nästa huvudsignal (dock längst till stationsgränsen) framföras som om huvudsignal i ”stopp” hade passerats, enl § 70:4 avd a punkt 2.

Balisfel, ATC-fel

7. Balisinformationsfel

a) Omedelbara åtgärder av föraren

Balisfelslarm BF1: Inga omedelbara åtgärder.

Balisfelslarm BF2 eller BF3: Föraren skall bromsa ner och vid behov stanna tåget, tills han är säker på att körningen kan fortsättas utan hjälp av ATC-systemet.

Om felet är känt genom order, får föraren fortsätta körningen enl de besked som lämnas från tavlor och signaler.

Om felet inträffat *oväntat*, skall föraren
1) omedelbart inleda fullbromsning,
2) *på station:* bromsa ner till *40 km / h*, och därefter framföra tåget som om huvudsignal hade visat ”kör, 40, varsamhet”,
   på linjen: bromsa ner till en hastighet, från vilken tåget enl förarens bedömning säkert kan stannas vid nästa huvudsignal, om den skulle visa ”stopp”.

Till mom 7 avd a

Till andra stycket. Vid BF2 eller BF3 gäller dessa allmänna försiktighetsregler oavsett om balisfelslarmet inträffar oväntat eller om föraren har fått order om felet.

En förutsättning för fortsatt färd är att föraren känner till den hastighet som enl hastighetstavla gäller på platsen, i fall denna hastighet är lägre än 80 km/h.

Obs regeln i § 68:4a om sth 80 km/h tills ATC-besked åter visas i huvudindikatorn.

Till fjärde stycket, punkt 1. Om hastigheten redan är 40 km/h eller lägre, behövs ingen bromsning med anledning av felet, utöver den bromsning som ATC-systemet kräver.

Till fjärde stycket, punkt 2. Dessa bestämmelser gäller fram till nästa huvudsignal som visar "kör". Obs att det *på station* alltid krävs lägre hastighet än den hastighet (80 km/h) som ATC-systemet övervakar. *På linjen* måste föraren själv bedöma om hastigheten måste sänkas under 80 km/h med hänsyn till kravet att kunna stanna vid nästa huvudsignal.

b) Rapportering

Förare som inte har fått order om balisinformationsfel, skall rapportera till lättast anträffbara tkl (fjtkl), med radio eller senast vid nästa uppehåll.

Om möjligt skall föraren till tkl (fjtkl) meddela den felkod som kan avläsas i förindikatorn.

Har förare fått order om balisinformationsfel, men inget balisfelslarm inträffar på platsen, skall detta förhållande rapporteras till lättast anträffbara tkl (fjtkl) senast vid nästa uppehåll.

Till mom 7 avd b

Felet och felkoden bör om möjligt rapporteras via radio, så att felavhjälpning kan ske så snart som möjligt. Föraren får dock inte låta denna regel inkräkta på tågets säkra framförande; vid behov måste föraren minska hastigheten och/eller avvakta tills tåget stannar eller åter framförs under fullständig övervakning.

Om möjligt skall föraren ange typ av tavla, signal, signalbild m m som kan underlätta felsökningen. Föraren skall även ange om balisfelslarmet var "utan 80-övervakning" (= BF1) eller "med 80-övervakning" (= BF2/BF3).

c) Felanmälan, ordergivning

Tkl som får rapport om balisfelslarm skall genast anmäla felet till Spårinnehavaren samt ombesörja att förare på tåg (vut) i båda riktningarna ges order (S10).

Platsen för felet skall anges så noggrant som möjligt: km-tal, signalbeteckning, typ av tavla etc.

Om flera förare rapporterar att balisfelslarm inte uppträder på den uppgivna platsen, får tl/fjtkl besluta om att ordergivning skall upphöra.

Till mom 7 avd c

Till första stycket. Om felet uppges vara (eller genom felkoden konstateras vara) vid en tavla, kan tkl vänta med sin felanmälan tills ytterligare en förare har rapporterat felet.

Till andra stycket. I ordern till föraren anges *inte* vilken typ av balisfelslarm (BF1, BF2 eller BF3) som är aktuell. Förkortningen "balisinfofel" får användas. Exempel på ordergivning:

"Turnäs, balisinfofel vid utfsi 2/5".

"Ulvforsen – Övik, balisinfofel vid otavla vid ca km 32."

8. Baliskongruensfel

a) Omedelbara åtgärder av föraren, rapportering

Nödbroms och ATC-information "stopp" ges oväntat vid huvudsignal som visar "kör": För fortsatt färd gäller bestämmelserna i § 70 som om tåget skulle ha stått vid den huvudsignal, där felet inträffade, i "stopp". Föraren rapporterar felet i samband med att tillstånd begärs för fortsatt färd.

ATC-information "vänta stopp" ges oväntat vid repeterbaliser eller repeterförsignal (trots att nästa huvudsignal inte visar "stopp") så att nödbroms eller driftbroms utlöses: Föraren skall rapportera felet med radio eller från telefon vid nästa huvudsignal. Tillstånd för fortsatt färd behövs inte.

ATC-information "vänta stopp" ges oväntat vid huvudsignal eller försignal som visar "vänta kör" ("vänta 40"), men nödbroms utlöses *inte*. Föraren rapporterar felet via radio eller vid nästa uppehåll.

Till mom 8 avd a

Till första stycket. Att "stopp"-information har lämnats indikeras av fast "00" i huvudindikatorn.

Orsak till att tillstånd enl § 70 måste inhämtas är att "stopp"-informationen kan bero på att signalen verkligen ställdes till "stopp" sedan föraren förlorat den ur sikte, men innan ATC-antennen passerade balisgruppen.

Till andra stycket. Det är angeläget att fel som ger nödbroms rapporteras, så att andra tåg kan orderges och att felet snarast kan åtgärdas.

b) Felanmälan, ordergivning m m

Tkl (fjtkl) som får rapport om baliskongruensfel skall genast anmäla felet till Spårinnehavaren.

Tkl (fjtkl) skall genast ombesörja att order (S10) ges till tåg/vut i samma riktning, om felet ledde till nödbroms. Typ av fel och platsen för felet skall anges så noggrant som möjligt: km-tal, signalbeteckning etc.

När förare har fått order om fel som ger nödbroms och ATC-information ”stopp” vid huvudsignal, får tåget passera huvudsignalen, om den visar ”kör”. Vid passage av signalen används stoppassageknappen.

På *sträcka utan linjeblockering* får, när tåget befinner sig på linjen, tåget stoppas och ATC göras verksam på nytt.

När förare har fått order om fel vid repeterbaliser eller repeterförsignal (enl andra stycket i avd a), skall föraren anpassa hastigheten vid felstället så att nödbroms inte utlöses.

Till mom 8 avd b

Till andra stycket När det gäller fel som inte leder till nödbroms behövs ingen ordergivning, men tkl bör om möjligt ombesörja att föraren på tåg i samma riktning underrättas muntligt.

Till näst sista stycket. På station och på sträcka med linjeblockering måste hastigheten fram till nästa huvudsignal begränsas till de 40 km/h som systemet tillåter.

9 ATC-fel

Inträffar ATC-felslarm under tågs gång, skall tåget *omedelbart bromsas till stopp*.

För fortsatt färd därefter gäller bil 4 art 2.1.2.

§ 70. Huvudsignal visar ej ”kör”

När i mom 1–4 anges ’tåg’ och dess förare, gäller bestämmelserna i tillämpbara delar även för vut/A-fordonsfärd och dess tsm och förare/ småfordonsförare. Om tsm anmäler (mom 1) och tar emot medgivande (mom 2), ska detta vidarebefordras till föraren/småfordonsföraren och repeteras av denne, innan fordonssättet får passera signalen.

Bestämmelserna i denna paragraf gäller *inte* i följande fall:

1) På bevakad station: för tåg, vut eller A-fordonsfärd vid infartssignal och mellansignal, när ”framåt” ges efter stillahållen stoppsignal från signalvakt, enl § 52:2.
2) Vid mellanblocksignal, när förare på tåg eller vut har fått order (S14) om att linjeblockeringen är ur bruk, eller när småfordonsförare vid A-fordonsfärd har fått muntligt besked om detta. (Se § 71:2.)
3) För A-fordonsfärd, vid huvudljussignal på bevakad station i vissa fall. (Se § 32:12.)
4) För växling. (Se § 37:8b.)
5) För småfordonsväxling. (Se § 37A:8b.)

1. Anmälan

Sedan tåg har stannat framför huvudsignal som inte visar ”kör”, skall föraren anmäla detta till tkl enl följande:

a) Infartssignal, mellansignal, utfartssignal, utfartsblocksignal:

1) på *bevakad station*: Anmälan till tkl för stationen.
   För *lokalbevakad station* gäller även: Kan föraren inte nå tkl för stationen, skall han försöka göra anmälan till tkl för föregående eller nästa bevakade station.
2) på *obevakad station på sträcka med linjeblockering, i eller ur bruk*: Anmälan till tkl för nästa bevakade station.
3) på *obevakad station på sträcka som saknar linjeblockering*: Föraren skall försöka göra anmälan till tkl för någon av stationssträckans gränsstationer. (Kan inte sådan anmälan göras utan svårigheter, skall föraren försöka få kontakt med tkl expedition på stationen för att göra anmälan.)

Har tåg med uppehåll stannat vid sin stopplats på avstånd från närmaste huvudsignal och ser föraren att denna inte visar ”kör”, skall föraren anmäla detta till tkl enl ovan. (Undantag, se säok.)

b) Mellanblocksignal:

1) på *fjbsträcka*: Anmälan till fjtkl.
2) på *sträcka med linjeblockering utan fjb*: Anmälan till tkl för nästa bevakade station.

c) Linjeplatssignal: Ingen anmälan krävs.

Till mom 1

Som huvudregel gäller att föraren skall anmäla sig genast när tåget står vid signalen. Föraren kan dock efter egen bedömning dröja med sin anmälan

– om tåget står på station och avgångstiden inte är inne,

– om föraren tror sig veta varför tåget inte kan föras vidare.

Om avgångstiden är inne, eller tåget står på linjen skall föraren dock anmäla sig senast efter 5 min.

Exempel på anmälan: "Tåg 3644 står vid infartssignal Beberga 3/2". "Tåg 3644 står vid mellanblocksignal Beberga U4."

Till avd a, punkt 3, parentesen. Kontakt skall sökas med tkl expedition av det skälet att bevakningen kan ha tagits upp utan att tåget har fått order i förväg.

Till avd a, sista stycket. Anmälan görs inte om tkl skall ge signal "körtillstånd" till tåget. På station, där tkl inte skall ge signal "körtillstånd", skall anmälan i princip göras från stopplatsen. På bevakad station får framdragning mot huvudsignalen ske bara på de villkor som anges i § 63:3.2.2.

Kan föraren från sin plats inte se signalens beteckning, skall han så noga som möjligt ange vilket spår tåget står på ("spår 2", "huvudtågspåret på nedspårssidan", "sidotågspåret längst till vänster" etc).

Till avd c. Föraren skall dock vid lämpligt tillfälle rapportera till lättast anträffbara tkl att signalen inte visade "kör".

2. Medgivande

a) Den tkl som skall ha anmälan (enl mom 1) får muntligt medge att signalen passeras, om han dels inte känner till något som hindrar det, dels har iakttagit villkoren enl mom 5. Tklbiträde får lämna medgivandet bara efter tillstånd av tkl i varje enskilt fall.

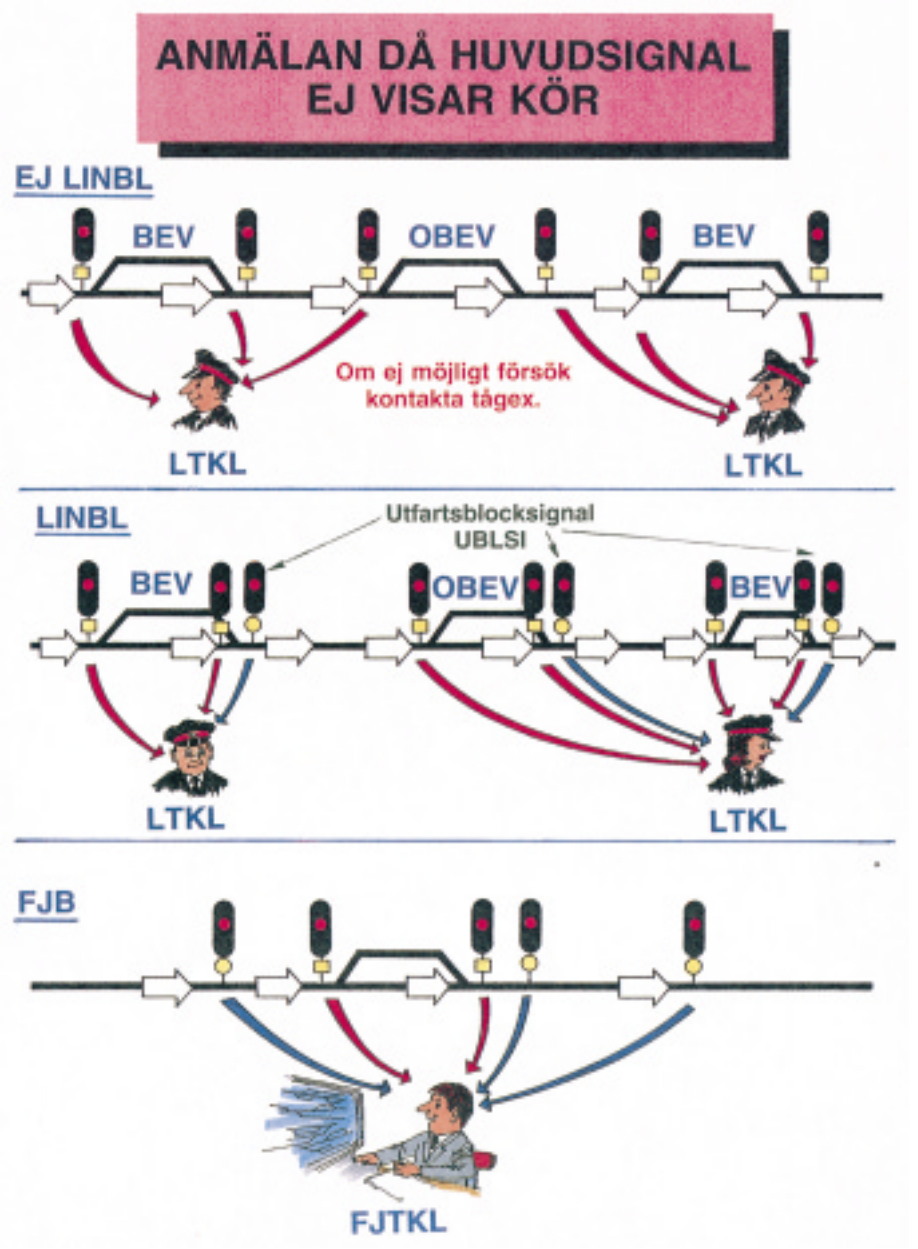
b) Medgivande får lämnas endast till tåg som står stilla vid signalen och endast för en signal i taget.

Anm 1. Om medgivande lämnas utan att föraren själv har lämnat anmälan, måste tkl först förvissa sig om var tåget finns och att det står stilla.

Undantag:

1) När tåg står stilla för trafikutbyte på station på avstånd från en huvudsignal, får medgivande lämnas för den närmaste huvudsignalen, på samma sätt som om tåget skulle ha stått där.

Till § 70:1


ANMÄLAN DÅ HUVUDSIGNAL EJ VISAR KÖR
EJ LINBL
BEV
OBEV
BEV
Om ej möjligt försök kontakta tågex.
LTKL
LTKL
LINBL
Utfartsblocksignal
UBLSI
BEV
OBEV
BEV
LTKL
LTKL
FJB
FJTKL

2) För *utfartsblocksignal* får medgivande lämnas samtidigt med medgivande för den närmast föregående mellansignalen (infartssignalen, om mellansignal saknas).
3) För *ytterplacerad utfartssignal* får medgivande lämnas samtidigt med medgivande för den närmast föregående mellansignalen.
4) För alla huvudsignaler *på obevakad station på sträcka som saknar linjeblockering* får medgivande lämnas samtidigt.
5) På fjbsträcka får medgivande till *vut (dock inte vut för transport) och A-fordonsfärd* som står *vid en mellanblocksignal* lämnas för *alla mellanblocksignaler* på stationssträckan.

c) Medgivandet skall innehålla:
1) tågnummer och signalbeteckning,

Anm 2. Signalbeteckning behöver inte nämnas för infartssignal, mellansignal eller utfartssignal på obevakad station.

2) för *infartssignal*, *mellansignal* och *innerplacerad utfartssignal*: någon av uppgifterna ”växlarna ligger rätt” eller ”kontrollera växlarna”,

Anm 3. Medgivande som innehåller ”kontrollera växlarna” kan kompletteras med uppgift om i vilket läge motväxlar skall ligga, enl följande formulering: *”första motväxel i vänsterläge, andra motväxel i högerläge”*.

3) för *utfartssignal* eller *utfartsblocksignal* på bevakad station: ett *tillstånd att lämna stationen*, formulerat
– *”tåg ... får lämna ...(stationen)”*, och
– *”i riktning mot ...(nästa station)...”* (krävs bara vid grenstation),och
– *”på ...(uppspåret resp nedspåret)..”* (i förekommande fall).

Anm 4. För vut och A-fordonsfärd (dock ej vut eller A-fordonsfärd för transport) ersätts detta tillstånd av starttillståndet.

d) Medgivande (enl avd b punkt 5) till vut eller A-fordonsfärd att passera alla mellanblocksignaler skall formuleras: *”vut/A-fordonsfärd får passera alla mellanblocksignaler mellan A och B”*.

Anm 5. Signalbeteckningarna behöver alltså inte nämnas i detta fall.

e) Medgivandet skall repeteras av föraren och repetitionen skall bekräftas av tkl.

Innan tåget passerar signalen, skall föraren kontrollera att signalen har den uppgivna beteckningen.

Till mom 2

Bestämmelser om passage av "stopp" i dvärgsignaler och stopplyktor finns i § 10.

Exempel på medgivande för infartssignal:

"Tåg 3644 får passera infartssignal Beberga 3/2. Kontrollera växlarna. Första motväxel i högerläge. Nyström".

Exempel på samtidigt medgivande för mellansignal och utfartsblocksignal: "Tåg 3644 i Beberga får passera mellansignal 2/6 och utfartsblocksignal U2 och lämna Beberga i riktning mot Cekrok på uppspåret. Växlarna ligger rätt. Nyström"

Exempel på medgivande för mellanblocksignal:

"Tåg 3644 får passera mellanblocksignal Beberga U4. Lundgren."

Exempel på medgivande som gäller A-fordonsfärd:

"A-fordon Hultén får passera infartssignal Cekrok 37v. Växlarna ligger rätt. Mattsson."

3. Passage utan anmälan och medgivande

Har anmälan enl mom 1 inte kunnat göras (telefon/radio saknas eller föraren får inte svar), eller krävs ingen anmälan, gäller följande:

a) Infartssignal, mellansignal eller utfartssignal på obevakad station på sträcka som saknar linjeblockering: Tåget får passera signalen utan medgivande. Innan tåget lämnar stationen måste dock föraren kontrollera på plats att tkl expedition är obemannad.

b) Linjeplatssignal: Sedan tåget har stannat, får signalen passeras utan medgivande.

c) Övriga huvudsignaler, dvs

1) infartssignal, mellansignal, utfartssignal eller utfartsblocksignal *på bevakad station*,
2) infartssignal, mellansignal eller utfartsblocksignal *på obevakad station på sträcka med linjeblockering, i eller ur bruk*, och
3) mellanblocksignal:

Signalen får inte passeras utan medgivande.

4. Åtgärder efter passage

När tåg har passerat sådan huvudsignal på station eller mellanblocksignal som inte visar ”kör”, gäller följande:

a) Infartssignal, mellansignal, innerplacerad utfartssignal

1) Beskedet **”växlarna ligger rätt”** har lämnats av tkl vid medgivandet:

Tåget skall framföras med ***siktfart***.

2) Beskedet **”kontrollera växlarna”** har lämnats av tkl vid medgivandet, eller

huvudsignal på obevakad station på sträcka utan linjeblockering har passerats *utan medgivande*:

- Tåget skall framföras med ***krypfart***. På spåravsnitt där föraren med säkerhet kan konstatera att det inte finns några växlar eller spårspärrar gäller dock ***växlingsfart***.
- Föraren skall kontrollera att växlar ligger rätt, genom att
  – vid *motväxel* : kontrollera att den anliggande tungan sluter väl mot sin stödräl och att frånliggande tungan ligger på tillräckligt avstånd från sin stödräl,
  – vid *medväxel* : kontrollera att tungorna inte ligger fel.
- Kontroll av *växeltungor* skall göras på plats på marken, om sikten är otillräcklig (t ex p g a förarhyttens placering, mörker, dimma, kraftigt regn, snöfall eller att snö täcker växeln). Annars får kontrollen göras från förarhytten, varvid
  – vid *motväxel* : tåget skall stoppas omedelbart före växeln, medan
  – vid *medväxel* : kontrollen får göras under gång.

3) Reglerna i punkt 1) och 2) om hastighet och kontroll av växlar och hinderfrihet gäller tills nästa huvudsignal uppnås eller tåget stannar på bevakad station vid ordinarie stopplats, dock längst till stationsgränsen mot linjen.

För utfartssignal med linjeplatsfunktion, gäller även avd d.

Till mom 4 avd a

Till punkt 2, besked ”kontrollera växlarna”. Finns dvärgsignal, gäller dock på dvärgsignalsträckan – trots att tkl har lämnat beskedet ”kontrollera växlarna”:

– att ingen kontroll behövs av växeltungor, ifall dvärgsignal visar signalbild ”lodrätt” eller ”snett vänster”

– att föraren får framföra tåget i siktfart, ifall dvärgsignal visar signalbild ”lodrätt”.

Kontroll av tungor i medväxel gäller inte växel som är uppkörbar, enl uppgift i linjeboken. Obs att det i övriga fall är *förbjudet att köra upp medväxel*.

b) Ytterplacerad utfartssignal (som inte har linjeplatsfunktion)

Inga särskilda kontroller behöver göras av föraren.

c) Utfartsblocksignal, mellanblocksignal. På efterföljande blocksträcka skall tåget framföras med ***siktfart***.

Undantag: när föraren har fått order (S14) om att linjeblockeringen är ur bruk.

För blocksignal med linjeplatsfunktion gäller även avd d.

d) Utfartssignal eller blocksignal med linjeplatsfunktion, linjeplatssignal. Tåget skall föras förbi berörda växlar på linjen resp den rörliga bron med ***växlingsfart.*** Föraren skall kontrollera att växlarna ligger rätt resp att brosignal visar ”rörelse tillåten”. Kontrollen får göras under gång.

Till mom 4 avd d

Att en utfartssignal eller blocksignal har linjeplatsfunktion framgår av att den är försedd med tilläggstavla ’förreglar växel’ eller tilläggstavla ’förreglar rörlig bro’. Om brosignal inte visar ”rörelse tillåten”, gäller § 10:2.

e) Körning med verksam ATC

1) När huvudsignal passeras i ”stopp”, skall föraren trycka in stoppassageknappen.

2) På *sträcka utan linjeblockering* gäller: När utfartssignal eller linjeplatssignal har passerats och hela tåget har passerat alla växlar (rörlig bro) på stationen resp vid linjeplatsen, får tåget stoppas på lämpligt ställe och ATC göras verksam på nytt.

Till mom 4 avd e

Den sth som framgår av avd a–d gäller, *oavsett vilket ATC-huvudbesked som visas*. (Fasta siffror ”00” i huvudindikatorn anses inte vara ATC-

huvudbesked, utan endast en indikering av att ATC-information ”stopp” har mottagits och att systemet övervakar takhastigheten 40 km/h.)

Till punkt 1. För fordon med verksam ATC begränsar systemet hastigheten till 40 km/h eller 10 km/h vid passage av balisgrupp som ger ATC-huvudsignalinformation ”stopp”. Detta gäller alltså även vid slutpunktsstopplykta eller S-tavla med signalbaliser, när ATC-information ”stopp” ges.

Till punkt 2. För den fortsatta körningen gäller sth 80 km/h tills ATC-besked åter visas, jfr § 68:4a.

5. Åtgärder av tkl

I detta mom används följande beteckningar:
04 = det tåg som skall lämnas medgivande att passera huvudsignal i ”stopp”
A = bevakad station där huvudsignal visar ”stopp” för 04
B = obevakad station där huvudsignal visar ”stopp” för 04
C = nästa bevakade station för 04

När vut eller A-fordonsfärd ska lämnas medgivande att passera huvudsignal i ”stopp”, gäller bestämmelserna för 04 i tillämpbara delar.

a) Allmänt. För att tkl skall få lämna medgivande för 04 att passera huvudsignal i ”stopp” gäller – utöver mom 2 – bestämmelserna i avd b–f.

Till mom 5 avd a

Om tkl tar emot anmälan som enl mom 1 skall lämnas till annan tkl, skall föraren (tsm) om möjligt hänvisas till att ta direkt kontakt med rätt tkl. (Detta kan t ex inträffa, om föraren inte har fått order om att en station är bevakad.)

b) Infartssignal, mellansignal eller innerplacerad utfartssignal på bevakad station (= A)

Till mom 5 avd b

Medgivandet till 04 skall alltid innehålla antingen ”växlarna ligger rätt” eller ”kontrollera växlarna”. (Om det i något fall inte förekommer någon växel i tågvägen, används beskedet ”växlarna ligger rätt”.)

Om möjligt läggs växlingsväg så att dvärgsignal visar signalbild ”lodrätt” eller ”snett vänster” för 04.

1) Tkl skall i möjlig utsträckning ha inspekterat tågvägen, varvid föreskrifterna i säok till § 55 gäller i tillämpbara delar.

Följande *skall* vara uppfyllt:
- Det är säkerställt att tågvägen för 04 inte är upplåten för något annat tåg i motsatt riktning (= 05) eller samma riktning (= 06).
- I tågvägen för 04 får det inte finnas någon motväxel som i fel läge skulle kunna leda 04 in på spår, där det finns risk att 05 eller 06 framgår.
- Det är sannolikt att tågvägen är hinderfri. (Undantag: vid hinder i tågvägen enl § 73.)

Anm. Regeln i andra strecksatsen behöver *inte* tillämpas, om

a) *dels* dvärgsignal finns före närmaste berörd motväxel,
dels växlingsväg kan läggas för 04 från denna dvärgsignal till tågvägens slutpunkt (eller till en punkt bortom den längst bort belägna motväxeln),
dels inget medgivande lämnas för att passera någon dvärgsignal i ”stopp”, eller

b) både 04 och 05/06 framförs efter medgivande enl § 70 med beskedet ”kontrollera växlarna”, eller

c) *dels* tkl vet att alla motväxlar i 04 tågväg är låsta med K-lås eller genom klovning,
dels Trafikledningsfunktionen har medgivit detta undantag från regeln, eller

d) *dels* ”kör” visas för 05/06,
dels alla motväxlar i 04 tågväg blir – genom ”kör” för 05/06 – förreglade i skyddande läge för 05/06 tågväg,
dels detta undantag från regeln har medgivits för stationen av Trafikledningsfunktionen i samråd med Spårinnehavaren (anges i säpl).

Till mom 5 avd b punkt 1

Reglerna tillämpas även om 05/06 är vut eller A-fordonsfärd.

Till andra strecksatsen. Regeln tillämpas i förekommande fall genom flera efter varandra följande motväxlar, dock längst tills nästa huvudsignal eller stationsgränsen mot linjen uppnås. Obs att regeln gäller i alla andra fall än dem som anges i anm punkt a–d, alltså oavsett om (det finns risk för att) 05/06 framförs

– med ”kör” i huvudsignal, eller

– sedan § 52:2-3 har tillämpats, eller

– efter medgivande enl § 70 med beskedet ”växlarna ligger rätt”,

och även om alla motväxlar i 04 tågväg indikeras i kontroll i rätt läge och är låsta eller bevakade.

Till andra strecksatsen, anm, punkt d. Ett av kraven för detta undantag är att stationens tågvägar genomgående skyddas av förreglade skyddsväxlar (bl a station med bara ”kopplade” växlar i förbindelser mellan två tågspår).

Till sista strecksatsen. Om 04 är en vut eller A-fordonsfärd, får medgivande lämnas trots att hinder finns i tågvägen. Föraren (tsm, småfordonsföraren) ges muntlig order om hindret i samband med medgivandet.

2) För att medgivandet skall få innehålla beskedet *”växlarna ligger rätt”*, skall följande vara uppfyllt:

– Växlar och spårspärrar i tågvägen skall vara antingen låsta i rätt läge eller bevakade i rätt läge och i kontroll.
– Finns risk för att växling/småfordonsväxling pågår eller kan påbörjas på anslutande spår, måste tågvägen för 04 vara skyddad mot rörelser från sidan och mot motriktade rörelser genom
- att signal visar ”stopp”, eller
- att skyddsväxlar eller spårspärrar är antingen låsta i skyddande läge eller bevakade i skyddande läge och i kontroll, eller
- att tkl har fått anmälan från växlingsledare (förare, småfordonsförare) om att växling/småfordonsväxling är avslutad.

Till mom 5 avd b punkt 2

Kravet på ”i kontroll” (dvs att läget bekräftas i signalanläggningen) gäller inte klotväxel som bevakas på plats. ”Vevad växel” jämställs vid vissa förhållanden med växel i kontroll (se säok till § 1:19 avd a).

Betr indikeringar i fjbcentral av växel i kontroll, se SJF 010.16.

3) Om kraven enl punkt 2 inte är uppfyllda, skall medgivandet innehålla beskedet *”kontrollera växlarna”*.

4) Om tkl C eller tkl för station före A får anmälan om ”stopp” i huvudsignal i A (jfr mom 1 avd a punkt 1), får han lämna medgivande bara om det är sannolikt att tkl A inte finns i tjänst.

Till mom 5 avd b punkt 4

Detta fall gäller

– vid oregelmässigheter, t ex när tkl A inte har kommit i tjänst efter en period när A har varit stängd,

– när A-fordonsfärd eller vut skall lämnas medgivande för huvudsignal på stängd station, se även § 32:12.3 resp säok till § 36:12.3.

c) Infartssignal, mellansignal eller innerplacerad utfartssignal på obevakad station (= B) (sträcka med eller utan linjeblockering)

Medgivande (från tkl C eller tkl A) skall innehålla uppgiften *”kontrollera växlarna ”*.

d) Ytterplacerad utfartssignal på bevakad station (= A) **eller på obevakad station** (= B)

(Inga särskilda villkor gäller.)

e) Utfartsblocksignal på bevakad station (= A) **eller på obevakad station** (= B)

1) Följande skall vara uppfyllt:
– Det är säkerställt att stationssträckan inte är upplåten för tåg i motsatt riktning.
– Närmast föregående tåg i samma riktning (= 02) skall ha lämnat stationssträckan.

För utfartsblocksignal i A görs kontrollen av tkl A i samråd med tkl C. Tkl C skall lämna sitt samtycke till att signalen passeras genom att
– för tåg 04: lämna klart-anmälan till tkl A för 04 enl § 59:5-6,
– för vut och A-fordonsfärd: till tkl A anmäla *”Vut (A-fordon) får passera utfartsblocksignal .... i stopp”*.

För utfartsblocksignal i B görs kontrollen av tkl C.

2) *På fjbsträcka* gäller dessutom: Fjtkl skall
– ha förvissat sig om inställd blockriktning, och
– (om 04 skall gå *mot* blockriktningen:) ha sett till att linjeblocket är spärrat vid den station varifrån blockriktningen är vänd, och
– (om C är fjst:) uppmana föraren att lämna ankomstanmälan när 04 har kommit till C. (Om A är fjbgränsstation skall fjtkl se till att tkl A uppmanar föraren.)

3) Om *A är fjst och angränsande stationssträcka ligger på samma fjbsträcka*, gäller utöver punkt 1 och 2:
Fjtkl svarar ensam för kontroll enl punkt 1 och skall iaktta följande:
Medgivande till 04 får inte lämnas förrän fjtkl har övertygat sig om läget för
– dels det tåg (= 02 el 03) som – oavsett riktningen – skall gå eller har gått närmast före 04,
– dels det tåg (= 05) som skall gå närmast efter 04 i motsatt riktning.

Fjtkl får inte fullständigt lita till indikeringar på fjbpanelen utan skall förvissa sig om läget genom att
– samtala med föraren på 02/03 resp 05, eller
– (vad beträffar 02/03:) på fjbpanelen ha iakttagit att 02/03 har lämnat stationssträckan, eller
– (ifall 02/03 troligen redan har lämnat fjbsträckan eller 05 troligen

ännu inte har kommit in på denna:) samtala med tkl för fjbgränsstationen, eller
(om fjtkl är tkl för den station där tåget lämnar/kommer in på fjbsträckan:) kontrollera anteckningarna om att 02/03 har lämnat resp om att 05 ännu inte har kommit in på fjbsträckan, eller

– (vad beträffar 02/03, om tåget har sin slutstation på fjbsträckan:) ha iakttagit att 02/03 har kommit till sin slutstation, eller
– (vad beträffar 05, om tåget har sin utgångsstation på fjbsträckan:) kontrollera att 05 inte har lämnat utgångsstationen.

Till mom 5 avd e punkt 3

Till de fem sista strecksatserna. Vut för transport jämställs i detta sammanhang med tåg 02, 03 och 05.

Reglerna tillämpas även om A och angränsande stationssträcka utan att höra till samma fjbsträcka handhas av en och samma fjtkl.

För de fall, när fjtkl skall förvissa sig om läget för 02/03 genom att iaktta tåget på fjbpanelen, måste fjtkl ha iakttagit antingen en logisk förflyttning av 02/03 eller en tidigare anteckning som baseras på iakttagelsen av en logisk förflyttning. Se vidare SJF 010.16.

Om

– *dels* 04 är en vut eller A-fordonsfärd,

– *dels* stationssträckan sedan tidigare är avspärrad (linjeblocket spärrat) för en annan anordning,

– *dels* fjtkl redan tidigare har konstaterat att stationssträckan är fri från tåg,

behöver fjtkl inte på nytt genomföra kontrollerna om var 02/03 och 05 befinner sig.

f) Mellanblocksignal

Följande skall vara uppfyllt (kontrolleras av tkl C; på fjbsträcka av fjtkl): Närmast föregående tåg skall ha lämnat stationssträckan.

§ 71. Linjeblockering ur bruk

Till § 71

När linjeblockeringen har tagits ur bruk gäller säo föreskrifter om sträcka utan linjeblockering. Särskilda regler gäller dock för k-möte, se mom 7.

Allmänt

1. Urbruktagning

a) Linjeblockeringen tas ur bruk genom att tl – efter beslut av Spårinnehavaren – utfärdar S14.

Tl sänder S14 till sträckans gränsstationer, mellanliggande bevakade stationer och berörda ordergivningsstationer.

Tkl skall kvittera S14. Tl skall se till att han får kvitto.

b) Linjeblockeringen får inte tas ur bruk, om tilläggståg finns på eller på väg mot sträckan.

Till mom 1

Synnerliga skäl krävs för att ta linjeblockeringen ur bruk. Spårinnehavaren skall samråda med Trafikledningsfunktionen.

Linjeblockeringen skall tas ur bruk, om tåg, vut eller A-fordonsfärd måste framföras på stationssträckan medan arbete pågår med att inrätta eller slopa mellanblocksignal.

Linjeblockeringen får tas ur bruk endast om orsaken till att blocksignal inte kan visa "kör" är känd.

Inom ATC-område skall ATC-arbetsområde vara anordnat. Undantagsvis får dock linjeblockeringen tas ur bruk redan innan ATC-arbetsområdet har hunnit anordnas; betr order i sådant fall se mom 2.

Till avd a, sista stycket. Först sedan tkl har fört in S14 i tklboken får han kvittera S14, varvid tkl antingen läser upp S14 eller sänder en undertecknad avskrift av denna till tl.

2. Order till tåg och vut m m

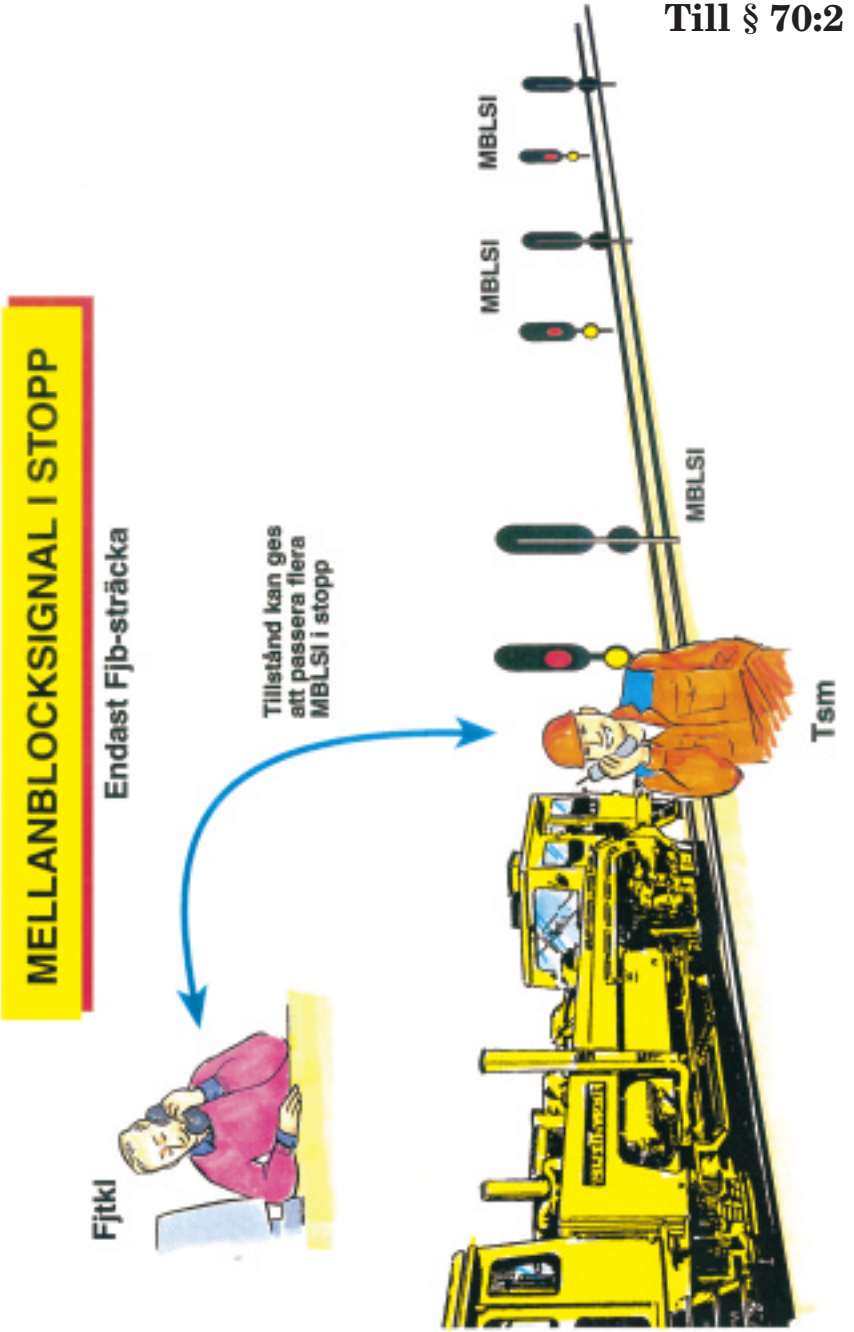
a) När linjeblockering har tagits ur bruk, skall förare på tåg (förare och tsm på vut) ges order (S14).

Sådan order innebär
– att *mellanblocksignal* inte gäller för tåget (vut),
– att tågets sth inte får överstiga 80 km/h.

Har ATC-arbetsområde inte anordnats, ges föraren order (S10 eller S14) om detta samt om att sth inte får överstiga 40 km/h.

b) Vid A-arbete eller A-fordonsfärd på stationssträckan skall tkl underrätta tsm när linjeblockeringen har tagits ur bruk. Sådan underrättelse innebär att *mellanblocksignal* inte gäller för A-fordonsfärd.

Till § 70:2


MELLANBLOCKSIGNAL I STOPP
Endast Fjb-sträcka
Fjtkl
Tillstånd kan ges att passera flera MBLSI i stopp
MBLSI
MBLSI
MBLSI
Tsm

Till mom 2

Obs att *utfartsblocksignal gäller* även när linjeblockeringen är ur bruk på nästa stationssträcka. Den får således inte passeras i ”stopp” utan medgivande enl § 70.

3. Kontroll vid linjeplats

Tåg (vut, A-fordonsfärd) skall föras förbi växlar och rörlig bro vid linjeplats med *växlingsfart*. Föraren (tsm när föraren inte finns på främsta fordonet) skall kontrollera att växlarna ligger rätt resp att brosignal visar ”rörelse tillåten”. Kontrollen får ske under gång.

Till mom 3

På S14 anges om det finns växlar (rörlig bro) på stationssträckan. Dessutom uppmärksammas föraren genom att föregående blocksignal är försedd med tilläggstavla ’förreglar växel’ resp tilläggstavla ’förreglar rörlig bro’.

Obs att kontrollen skall utföras även om den föregående blocksignalen skulle visa ”kör”.

4. Ibruktagande tidigare än planerat.

Om linjeblockeringen – på hela sträckan eller del därav – kan tas i bruk tidigare än vad som har angivits på S14, skall tl underrättas.

Efter samråd med Spårinnehavaren får tl ge order om att linjeblockeringen åter skall tas i bruk.

Ordern sänds som telegram och formuleras: *”Fr o m tåg … tas linjeblockeringen åter i bruk på sträckan … – … .”*

Förare på tåg (förare och tsm på vut) som redan har fått order enl mom 2a skall ges order (S11) att linjeblockeringen åter har tagits i bruk.

Tsm vid A-arbete eller A-fordonsfärd som har underrättats enl mom 2b skall underrättas om att linjeblockeringen åter har tagits i bruk.

Till mom 4

Det är *synnerligen viktigt* att tkl för kontrollstationerna förvissar sig om vilka order som har getts till de tåg som berörs av den ändrade ordern.

Emellertid bör man undvika att ta linjeblockeringen i bruk tidigare än planerat. Detta med hänsyn till risken att tåg som redan har fått S14 av förbiseende inte ges den för säkerheten så viktiga ”kontraordern” på S11.

Enkelspårig sträcka

Till mom 5–8

Obs. Om linjeblockeringen är ur bruk på *dubbelspårig sträcka med enkelspårsdrift*, gäller i fråga om tågs ordningsföljd och förarens möteskontroll bestämmelserna i § 81.

5. Omfattning, tågs ordningsföljd.

En S14 omfattar endast en stationssträcka.
Tågens ordningsföljd på stationssträckan bestäms på S14 genom uppräkning av tågen i tidsföljd. Vid uppräkningen tas med

– det sista tåg som i vardera riktningen och innan linjeblockeringen tas ur bruk går på stationssträckan,
– de tåg som skall gå medan linjeblockeringen är ur bruk (ordinarie tåg samt de extratåg som är anordnade när S14 utfärdas, utan ”E” efter tågnumret).

Till mom 5

Till första stycket. Under tiden en S14 gäller får bevakningen inte tas upp på eventuell obevakad station på stationssträckan.

Till andra stycket. Tåg som går på stationssträckan innan linjeblockeringen tas ur bruk måste tas med i uppräkningen för att föraren på tåg, sedan linjeblockeringen har tagits ur bruk, skall kunna kontrollera möte enl mom 7.

Exempel:

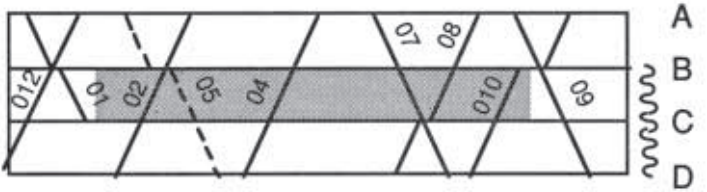


Fig 1.

Enkelspår A–D. Linjeblockering B–D.

Linjeblockeringen är ur bruk B–C efter tåg 01 t o m tåg 010. Tåg 05 är extratåg som har anordnats först sedan S14 har utfärdats.

På S14 anger tl följande uppräkning: 012, 01, 02, 04, 07, 08, 010.

6.

Tl skall komplettera S14 med särskild order om ordningsföljden i följande fall:

1) om extratåg anordnas sedan S14 har utfärdats,
2) om ett tåg, som skulle ha gått när linjeblockeringen fortfarande var i bruk, p g a försening kommer att framföras sedan linjeblockeringen har tagits ur bruk,
3) om tl vill ändra ordningsföljden, när detta förfaringssätt anses lämpligare än att tillämpa § 77 och § 78.

I ordern skall tl ange de tåg som skall k-möta det tåg (= 05) för vilket ordningsföljden särskilt har bestämts; dessa tåg ges order (S9).

Den särskilda ordern sänds som telegram och formuleras: *”Tåg 05 skall, när linjeblockeringen är ur bruk … – … (datum)/(natt mot ……) gå mellan tåg 02 och 04. Tåg 04 skall k-möta 05 i …”.*

Till mom 6

Se exemplet i fig 1 ovan. S9 skall ges till 04. Att tåg 05 skall möta 02 i B framgår av den S14 som ges till 05 och som skall vara kompletterad enligt tl särskilda order. S9 behövs därför inte till 05.

7. K-möte

På den gränsstation (= X), varifrån ett tåg (= 02) skall gå ut på sträcka där linjeblockeringen har tagits ur bruk, uppkommer k-möte enl följande:

02 k-möter *ett* tåg, nämligen det (= 01) som närmast före 02 har gått på stationssträckan i motsatt riktning till X.

02 k-möter 01 enl denna regel även om tidsmellanrummet överstiger 60 min. K-möte föreligger dock inte, om 02 redan har k-mött 01 på en station före X.

Till mom 7

De speciella mötesregler som gäller när linjeblockeringen är ur bruk framgår av följande:

Se fig 1 ovan.

02 k-möter 01 i C

05 k-möter 02 i B

04 k-möter 05 i C, om 05 är anordnat, men 04 k-möter 01 i C om 05 inte är anordnat.

07 k-möter 04 redan i A (ordinarie k-möte). Därför föreligger inte k-möte för 07 i B.

08 och 010 k-möter 07 i C.

I tdt angivna k-möten på station, där tåg lämnar sträcka försedd med linjeblockering, behöver inte kontrolleras av föraren i de fall möteskontrollen redan har skett enl föreskrifterna i detta mom. (I fig 1 k-möter 02 enl sin tdt 01 i B, men kontrollen har redan gjorts i C.)

8. Order till tåg och vut. (Tillägg till mom 2.)

S14 kan ges i av tkl bestyrkt avskrift eller utdrag.

Har tl genom särskild order bestämt ett tågs ordningsföljd, skall den S14 som ges till föraren på detta tåg vara kompletterad enl tl särskilda order.

S14 till vut behöver inte innehålla uppräkning av tågs ordningsföljd.

Till mom 8

På S14 till ett visst tåg behöver i uppräkningen endast tas med tåget självt samt det tåg som går närmast före i motsatt riktning, även om det skulle gå innan linjeblockeringen tas ur bruk.

§ 72. Tågs ankomst till trafikplats

1. Stopplats

a) Tåg som skall stanna på en tpl skall normalt göra detta med framänden vid sin stopplats. Denna är belägen:

1) enl order (S11),
2) enl uppgift i tdt,
3) enl U-tavla, om sådan finns, och annars vid lämpligt ställe vid plattform (gäller resandetåg med uppehåll för trafikutbyte),
4) vid stopplatstavla (gäller andra tåg än resandetåg med uppehåll för trafikutbyte),
5) på bevakad station: vid lämplig huvudsignal, på annan trafikplats: vid lämpligt ställe, (gäller godståg och tjänstetåg med uppehåll för trafikutbyte),
6) vid tågvägens slutpunkt.

Anm. Är flera av punkterna tillämpliga, gäller punkt 1 före punkt 2 osv.

På bevakad station får tåg med fast uppehåll inte gå förbi tågvägens slutpunkt, oavsett vad som sägs ovan. (Undantag se dock mom 3 och 4.)

Om stopplatsen är vid en huvudsignal, ska tåget stoppas så att föraren tydligt kan iaktta huvudsignalen. Om stopplatsen är strax bortom en huvudsignal som visar ”kör”, ska tåget stoppas med framänden minst 10 m förbi huvudsignalen.

Till mom 1 avd a

I samband med ordergivning om hinder i tågvägen (§ 73:1) ges dock order om stopplats på S10.

b) På *bevakad station* gäller:

Om tkl vill att tåg med fast uppehåll skall stanna *före* den normala stopplatsen enl avd a, skall
– tkl under infarten visa ”sakta”,
– föraren svara med ”uppfattat” och minska hastigheten,
– tkl visa rörlig stoppsignal (signalflagga eller rött sken) när tåget skall stanna.

Om stopplatsen för ett tåg med fast uppehåll ligger före tågvägens slutpunkt och tkl vill att tåget skall stanna bortom den normala stopplatsen enl avd a, skall
– tkl under tågets infart visa ”framåt”

– föraren svara med ”uppfattat”,
– tåget fortsätta förbi den normala stopplatsen med låg hastighet tills tkl visar rörlig stoppsignal (signalflagga eller rött sken), dock längst till tågvägens slutpunkt.

Till mom 1 avd b

Signalering med ”sakta” i avsikt att tåget skall stanna före den normala stopplatsen får bara ske, om ”sakta” kan ses på tillräckligt avstånd och i regel bara om tkl bedömer att tågets hastighet är högst 40 km/h.

Tkl kan uppdra åt annan tjänsteman att ge ”sakta”, ”framåt” eller stoppsignal enl detta mom; för annat tåg än resandetåg får stoppsignal därvid ges med armarna.

2. Ankomstanmälan

a) Vid bevakad station (= B)

Om ankomstanmälan föreskrivs i linjeboken eller order (S11), skall föraren, sedan han har kontrollerat att tåget *i sin helhet* har kommit innanför stationsgränsen i B, anmäla *”01 har kommit till B”* till tkl B.

b) Vid linjeplats eller obevakad station (= X)

Om ankomstanmälan föreskrivs i tdt eller order (S11), skall föraren sedan tåget har kommit till X, anmäla *”01 har kommit till X”* till den tkl som anges i tdt eller ordern.

Till mom 2

Det förutsätts givetvis att föraren inte har lämnat kvar fordon på linjen. (Någon slutsignalkontroll krävs däremot inte.)

Till avd a, vid bevakad station. Föraren måste vara säker på att tåget inte har stannat så att bakersta delen står kvar på linjen.

Ankomstanmälan används vid fjst, där tåget kommer från sträcka utan linjeblockering och s k ’tåg in’-utrustning inte finns. Den kan krävas även i andra situationer, t ex vid vissa fel på signalanläggningen.

Till avd b, vid linjeplats eller obevakad station. Ankomstanmälan förekommer i samband med vut eller A-fordonsfärd efter tåg, jfr art §§ 3.1 32, 36. Dessutom förekommer ankomstanmälan vid obevakad slutstation, enl SJF 010.12.

3. Tåg som övergår till växling

Vid vissa stationer (anges i linjeboken) kan förekomma att tåg med fast uppehåll övergår till växling vid tågvägens slutpunkt eller vid infartssignalen.

Tåget skall stoppas vid huvudsignal i ”stopp” resp tågvägens slutpunkt, oberoende av vad dvärgsignal visar där. Växlingen får sedan påbörjas när dvärgsignal visar signalbild ”lodrätt” eller ”snett vänster”.

Undantag från föregående stycke: I linjeboken kan anges att tåget får övergå till växling utan att stanna, om signal ”framåt” visas och/eller dvärgsignal visar signalbild ”lodrätt” eller ”snett vänster”.

Till mom 3

Här avses växling som skall genomföras

– med hela tågsättet från tågvägens slutpunkt till en i förväg bestämd punkt, utan riktningsbyte, och
– genast efter stopp (eller i tillåtna fall utan stopp) vid tågvägens slutpunkt,

i de fall

– när tågsättet behöver tas in på sidospår, eller
– (efter beslut av Trafikledningsfunktionen:) när tågsätt regelbundet behöver tas in på spår där det finns fordon (i stället för tillämpning av § 73).

Bestämmelserna för växling gäller i tillämpliga delar. Det är tkl/ställverksvakt som är växlingsledare, om rörelsen startar/fortsätter enbart på signalbild ”lodrätt” eller ”snett vänster”, och annars den som ger eller beordrar signalgivare att ge ”framåt”, eller den som tkl utser i fall som anges nedan.

Vid oregelmässigheter, t ex större signalfel, får tkl besluta att ett tågsätt som står vid huvudsignal i ”stopp” skall föras vidare som växling under ledning av en utsänd växlingsledare. (Detta gäller även om uppgift saknas i linjeboken och även om dvärgsignal saknas vid huvudsignalen.) Föraren underrättas muntligt av tkl. (Finns inte tillgång till någon särskild växlingsledare, får tåget föras vidare efter muntligt medgivande enl § 70, även om tågsättet skall tas in på sidospår. Härvid anses bestämmelserna för växling börja gälla när främsta fordonet går in på sidospår.)

Till tredje stycket. En förutsättning för övergång från tåg till växling utan att stanna är att punkten finns inom område utan ATC.

4. Tåg med fast uppehåll får passera

Tåg med fast uppehåll får passera bevakad station utan att stanna vid sin stopplats enl följande:

– *på station där tkl skall ge signal ”körtillstånd”:* om tkl under infarten ger ”körtillstånd”,

– *på station där signal ”körtillstånd” inte skall ges av tkl:* om mellansignal eller utfartssignal bortom stopplatsen visar ”kör”; och uppehållet inte är avsett för trafikutbyte.

5. Tåg med behovsuppehåll

skall behandlas på följande sätt:

a) På station där tkl skall ge signal ”körtillstånd”, ger tkl ”sakta” under tågets infart, om uppehåll behövs, och annars ”körtillstånd”.

(På station där tkl inte skall ge ”körtillstånd” ges inte signal av tkl.)

b) Avgångssignalerare skall i förväg meddela föraren om upphållet behövs eller inte. Meddelandet lämnas muntligt, genom ”sakta” resp ”klart för avgång”eller genom signalering med enklangsklocka eller summer.

c) Föraren besvarar signal från tkl eller avgångssignalerare med ”uppfattat”. Föraren skall se efter om påstigande finns på plats där tåget har behovsuppehåll för påstigning.

I följande fall skall föraren stanna tåget:

1) när tkl eller avgångssignalerare har gett ”sakta” eller när avgångssignalerare i förväg har meddelat att uppehåll behövs,
2) när meddelande från avgångssignalerare har uteblivit,
3) när föraren vet att det finns avstigande,
4) när påstigningstavla är vänd mot tåget,
5) när föraren ser att påstigande finns på platsen.

Till mom 5 avd c

Punkt 2 och 3 gäller inte vid behovsuppehåll bara för påstigande. Punkt 4 och 5 gäller inte vid behovsuppehåll bara för avstigande.

§ 73. Hinder i tågvägen eller på dess skyddssträcka på bevakad station

1. Hinder i tågvägen

När hinder finns före tågvägens slutpunkt, gäller följande:

a) Föregående huvudsignal kan inte ställas till ”kör”: Tåget får tas förbi huvudsignalen

1) enl § 70, sedan föraren har fått order (S10) om hindret, eller
2) (gäller tåg med fast uppehåll:) genom signalering enl § 52:2-3, sedan föraren har fått order (S10) på tidigare station om hindret och tågets stopplats.

b) Föregående huvudsignal kan trots hindret ställas till ”kör”: Huvudsignalen får ställas till ”kör”

1) sedan tåget har stannat vid huvudsignalen och föraren där har fått order (S10) om hindret och tågets stopplats, eller
2) (gäller tåg med fast uppehåll:) sedan föraren dels har fått order (S10) på tidigare station om hindret och tågets stopplats, dels har gett ”beredd” vid huvudsignalen.

Anm. I ordern (S10) kan anges ”Beredd får ges innan tåget stannat”.

c) Om hinder i tågvägen utgörs av fordon och det finns risk för att fordonet kan komma att flyttas, svarar tkl för att detta förhindras genom att han underrättar berörd förare eller växlingspersonal.

2. Hinder på tågvägens skyddssträcka

När hinder finns på tågvägens skyddssträcka (enl § 57:2), gäller följande:

a) Huvudsignalen före tågvägens slutpunkt kan inte ställas till ”kör”: Tåget får tas in

1) enl § 70, sedan föraren har fått order (S10) om hindret, eller
2) (gäller tåg med fast uppehåll:) genom signalering enl § 52:2-3 (utan ordergivning om hindret).

b) Huvudsignalen före tågvägens slutpunkt kan trots hindret ställas till ”kör”: Huvudsignalen får ställas till ”kör”

1) sedan tåget har stannat vid huvudsignalen och föraren där har fått order (S10) om hindret, eller
2) (gäller tåg med fast uppehåll:) om uppgift om hindret finns i tdt, eller
3) (gäller tåg med fast uppehåll:) sedan föraren har fått order (S10) på tidigare station om hindret, eller
4) (där ”beredd” ges vid huvudsignalen:) sedan föraren har gett ”beredd”.

3. Genomfartståg, tåg med behovsuppehåll

För genomfartståg och tåg med behovsuppehåll gäller utöver mom 1 och 2 dessutom följande:

a) Tkl skall – tillsammans med order (S10) vid huvudsignalen om hinder i tågvägen eller på dess skyddssträcka – även ge föraren order (S11) om fast uppehåll på stationen.

b) Om tåg tas in efter ”beredd” (mom 2b punkt 4), skall tkl i förekommande fall visa stillahållen stoppsignal under tågets infart enl § 74:2b punkt 3.

Till § 73

Hinder i tågvägen eller på dess skyddssträcka kan utgöras av stillastående fordon, pågående växling eller fast hinder såsom A-arbete, spårspärr eller stoppbock. En medväxel i ”fel” läge på skyddssträcka anses däremot inte som hinder, inte heller en vägskyddsanläggning som inte spärrar vägtrafiken.

Verksamheten på en station skall planeras så att tåg inte utan starka skäl måste tas in mot hinder i tågvägen eller på dess skyddssträcka.

Muntlig order om hinder skall innehålla formuleringen ”särskild försiktighet”, exempelvis ”Särskild försiktighet på grund av fordon före tågvägens slutpunkt, stopplats vid ....” resp ”Särskild försiktighet på grund av hinder på tågvägens skyddssträcka.”

Order (S10 eller muntlig), uppgift om hindret i tdt eller ”beredd” innebär alla sth 30 km/h, enl § 68:4.

§ 74. Hinder för avgången från bevakad station

1. Tåg med fast uppehåll

På vissa stationer (anges i linjeboken och säpl) skall följande signalering ske vid infart för tåg med fast uppehåll, om

– klart-anmälan inte har erhållits eller nästa stationssträcka inte är fri, och
– tåget tas in på *huvudtågspår*:

Tkl visar stillahållen stoppsignal under tågets infart,

föraren svarar med ”beredd”.

Håller tkl kvar stoppsignalen, skall tåget om möjligt stanna vid denna; annars gäller normal stopplats enl § 72.

Till mom 1

Detta mom tillämpas på station

– *varifrån tåg skall gå ut på sträcka utan linjeblockering, och*

– *som kan vara obevakad, och*

– som saknar utfartssignal, eller (efter Trafikledningsfunktionens bedömning) där utfartssignalen inte är försignalerad och är placerad bortom tågvägens slutpunkt och på sådant sätt att den inte syns från tågs normala stopplats.

(Syftet med signaleringen är att förhindra att föraren misstar sig, tror att stationen är obevakad och avgår med tåget utan att tkl har gett signal ”körtillstånd”.)

Tkl får inte ställa närmast föregående huvudsignal till ”kör”, förrän han genom tågankomstsignalering eller på annat sätt vet att tåget närmar sig. (Stoppsignaleringen skulle annars lätt kunna utebli genom att tkl är upptagen med annat och därigenom förbiser tågets ankomst.)

2. Genomfartståg och tåg med behovsuppehåll

a) Allmänt. Bestämmelserna i avd b och c gäller i förekommande fall om genomfartståg eller tåg med behovsuppehåll måste stoppas på stationen (för tåg med behovsuppehåll dock inte bara för trafikutbyte).

Till mom 2 avd a

Anledning till att tåget måste stoppas kan t ex vara

– att hinder finns på stationen, men bortom tågvägen och dess skyddssträcka,

– att nästa stationssträcka inte är fri eller att klart-anmälan inte har erhållits,

– att tåget skall ges order,

– att tåget skall kvarhållas för förbigång.

Om ett *genomfartståg skall stoppas för trafikutbyte* och order om uppehållet inte har kunnat ges tidigare, skall tåget stoppas vid en föregående huvudsignal och order (S11) om fast uppehåll ges till föraren. Tbfh ges order snarast sedan tåget har stannat på stationen; på fjst skall föraren förmedla ordern.

b) Tåg skall gå ut på sträcka som ej är försedd med linjeblockering

1) Innan tåget tas in på stationen, måste tkl särskilt kontrollera att dvärgsignal vid tågvägens slutpunkt och utfartssignal visar ”stopp”.

2) Följande gäller, om
– *utfartssignal saknas* , eller
– *infartssignalen skall visa ”kör”* (signalbild ”en grön”, utan försignalering av utfartssignalen):

Infartssignalen får inte ställas till ”kör”, förrän föraren har gett ”beredd”.

Anm. Finns *mellansignal* belägen före tkl expedition, tillämpas bestämmelserna i punkt 2 om infartssignal i stället med avseende på mellansignalen.

3) Följande gäller, om tåget tas in på tågväg med slutpunkt vid
– *S-tavla*,
– *stoppbock*, eller
– (om utfartssignal saknas:) *stationsgränsen mot linjen*:

Tkl visar stillahållen stoppsignal under tågets infart, föraren svarar med ”beredd”.

Håller tkl kvar stoppsignalen, skall tåget om möjligt stanna vid denna; annars gäller stopplats som för tåg med fast uppehåll, senast vid infartstågvägens slutpunkt.

Till mom 2 avd b

Till punkt 2 och 3. Om de fall som anges i punkt 2 eller 3 nedan inte är tillämpliga, får tåget tas in på stationen utan vidare. Så är t ex fallet, om tågvägens slutpunkt utgörs av huvudsignal eller slutpunktsstopplykta i ”stopp” och denna är försignalerad med något av beskeden ”vänta stopp”, ”kort väg” eller ”varsamhet” från en föregående försignal eller huvudsignal.

I stället för att tillämpa punkt 2 och 3 kan tåget ges order (S11) om fast uppehåll. Det kan i vissa fall vara nödvändigt, t ex om ”beredd” inte ges, om tkl inte kan uppfatta ”beredd” eller om tkl inte har möjlighet att visa stillahållen stoppsignal. Ordern ges antingen på tidigare station eller sedan tåget har stoppats vid närmast föregående huvudsignal på stationen.

Till punkt 3. De begränsningar för tkl som anges i till mom 1 sista stycket gäller även detta fall.

c) Tåg skall gå ut på sträcka med linjeblockering i eller ur bruk
Om tåg undantagsvis måste tas in på tågväg med *slutpunkt vid S-tavla eller stoppbock*, skall tåget stoppas vid närmast föregående huvudsignal och föraren ges order (S11) om fast uppehåll.

Till § 73 och § 74, sammanfattning för förare av genomfartståg

För förare kan man på följande sätt sammanfatta vad som gäller när ett genomfartståg skall stoppas på en station:

a) *"Beredd" ges vid infartssignal eller mellansignal i "stopp":*

Sth 30 km/h. Föraren måste räkna med att stanna senast vid tågvägens slutpunkt. Hinder kan finnas omedelbart bortom slutpunkten.

Visas stillahållen stoppsignal under tågets infart, svarar föraren med "beredd". (Slutpunkten är då vid S-tavla, stoppbock eller stationsgränsen.)

b) *Infartssignal eller mellansignal visar "kör" och "vänta stopp", eller "kör, 40". ("Beredd" ges inte.)*

Föraren måste räkna med att stanna senast vid tågvägens slutpunkt.

Visas stillahållen stoppsignal, svarar föraren med "beredd". (Slutpunkten är då vid S-tavla, stoppbock eller stationsgränsen.)

Har huvudsignal visat "kör 40" och är tågvägens slutpunkt vid huvudsignal i "stopp", kan hinder finnas *omedelbart* bortom slutpunkten.

c) Tåget stoppas om möjligt vid stillahållen stoppsignal, om sådan visas och hålls kvar efter "beredd", och annars vid normal stopplats för tåg med fast uppehåll; senast vid tågvägens slutpunkt.

(Visar huvudsignal "kör" och visar tkl i förekommande fall signal "körtillstånd", får tåget fortsätta som normalt.)

§ 75. Rapportering av tågförsening

1. Rapport från tkl

Tkl skall i den omfattning som Trafikledningsfunktionen har föreskrivit rapportera till tl, fjtkl och vissa ltkl, när försening förutses under tågets uppehåll på stationen eller under gången därifrån, eller när ett tåg har avgått försenat från stationen.

2. Rapport från förare

Förare skall till tkl rapportera inträffade och beräknade förseningar i följande omfattning:

På bevakad station:

Snarast om tåget på grund av trafikutbyte eller annan orsak på eller vid tågsättet beräknas bli mer än 2 min försenat (eller merförsenat, vid redan tidigare inträffad försening).

På linjen och på obevakad station:

När gångtiden på stationssträckan av någon anledning kommer att överskridas med mer än 5 min.

Måste föraren på grund av någon oregelmässighet lämna förarhytten, ska han om möjligt per radio underrätta tkl och även uppge den tidpunkt då ha beräknar vara tillbaka.

Till mom 2

Särskilt på stationer och sträckor med mycket trafik är det angeläget att föraren genast underrättar tkl om att tåget inte kan avgå. Innan tågvägslåsning återtas och tågvägen disponeras för annat, måste tkl nämligen få bekräftat från föraren att tåget står stilla.

3. Undersökning

Har tåg inte kommit till bevakad station 30 min efter det att tåget normalt skulle ha kommit in, och känner tkl inte till varför, skall han vidta åtgärder för att ta reda på orsaken. (På sträcka med radio skall åtgärder vidtas när en förare, som har meddelat att han måste lämna dragfordonet, inte har hörts av inom 15 min från den tidpunkt då han beräknades vara tillbaka.)

Till mom 3

För avsyning av banan kan tkl vända sig till Spårinnehavaren eller till polisen.

§ 76. Normal ordningsföljd för tåg

Till § 76

Denna paragraf anger vad som är tågens normala ordningsföljd, d v s den ordningsföljd mellan två tåg – i samma eller motsatt riktning – som skall gälla på en stationssträcka, om den inte ändras enl § 77 eller § 78.

1. Tåg som finns i tdtboken.

a) Normal ordningsföljd framgår av grafisk tdt och tågordning, med tillägg av vad som sägs nedan.

b) Ifall två tåglinjer på grafisk tdt för tåg i motsatta riktningar skär varandra mellan två stationer på enkelspårig sträcka (= *”oreglerat möte”*), anges vid vilken av stationerna mötet skall ligga med en pil på grafisk tdt resp med anmärkning i tågordning.

c) Ifall två tåglinjer på grafisk tdt för tåg i samma riktningar skär varandra mellan två stationer eller på obevakad station (= *”oreglerad förbigång”*), anges hur den normala ordningsföljden skall vara med anmärkning på grafisk tdt och i tågordning.

Motsvarande gäller om två tåg i samma riktning har samma avgångstid eller samma ankomsttid vid en station.

d) Två tåg, som inte går ordinarie samtidigt, kan ha samma tdtläge mellan två bevakade stationer. Härvid gäller:

1) *Andra tåg än tilläggståg:* Om det anordnas ett extratåg (= 07) som har samma läge som ett annat tåg (= 09), som är ordinarie eller tidigare anordnat, är den normala ordningsföljden dem emellan: 09, 07

Anm. Detta förhållande anger tl i anm på S4 eller S5 för 07: ”07 går efter 09”.

2) *Tilläggståg:* Normal ordningsföljd för ett tilläggståg (= 50009) är närmast efter det tåg (= *grundtåget*, 09), vars tdt tilläggståget använder: 09, 50009

Anordnas ett tilläggståg (= 50007) enl tdt för ett grundtåg (= 07), som självt går i samma läge som annat tåg/grundtåg (= 09), är normal ordningsföljd att resp tilläggståg går närmast efter sitt grundtåg: 09, 50009, 07, 50007

e) För tåg som är omlett på fjbsträcka enl § 80 finns ingen normal ordningsföljd fastställd. För stationssträcka närmast fjbgränsstation skall fjtkl ange tågets ordningsföljd för tkl för fjbgränsstationen enl bil 3 art 2.1.1.

2. Extratåg enl S4.

a) Normal ordningsföljd framgår av tågets avgångstider och ankomsttider. På sträcka som inte är försedd med linjeblockering framgår den normala ordningsföljden även av uppgifter om k-möten.
Har tåget oreglerat möte eller oreglerad förbigång med annat tåg, framgår den normala ordningsföljden av uppgifter om k-möten eller av anmärkning.

b) Tåg på fjbsträcka enl förenklad S4: Ingen normal ordningsföljd finns fastställd. För stationssträcka närmast fjbgränsstation skall fjtkl ange tågets ordningsföljd för tkl för fjbgränsstationen enl bil 3 art 2.1.1.

§ 77. Mötesändring

I denna paragraf används följande beteckningar:
01 = det tåg som skall kvarhållas i N
02 = det tåg som skall framgå från F
F = den förutvarande mötesstationen
N = den nya mötesstationen

Till § 77

Denna paragraf avser mötesändring på enkelspårig sträcka, d v s ändring av den normala ordningsföljden för tåg i motsatta riktningar eller – när linjeblockeringen är ur bruk – av den ordningsföljd som framgår av S14.

Bestämmelserna tillämpas också vid enkelspårsdrift på dubbelspårig sträcka utan fjb vid ändring av den ordningsföljd för tåg i motsatta riktningar som framgår av S7.

(För sträcka där linjeblockeringen är ur bruk eller med enkelspårsdrift, se även § 71:6 resp § 81:3)

Speciella anvisningar gäller för tl och tkl i följande fall:

1) Om möte ändras från en station vid sträcka utan fjb *till en station på fjbsträcka*, tillämpas bestämmelserna så att gränsstationen mellan sträcka med och utan fjb behandlas som N.

Ändras mötet *från en station på fjbsträcka* till en station vid sträcka utan fjb, behandlas gränsstationen som F.

2) Om en mötesändring berör *både sträcka utan linjeblockering* (= ”ej linbl”) *och sträcka med linjeblockering utan fjb* (= ”linbl”), tillämpas bestämmelserna i två steg:

I ett första steg ändras mötet från den förutvarande mötesstationen till gränsstationen mellan ej linbl och linbl. Därifrån ändras mötet i ett andra steg till den nya mötesstationen. (Gränsstationen är alltså dels N vid den första mötesändringen, dels F vid den andra mötesändringen.)

3) Om en mötesändring innebär att det verkliga mötet ändras från station vid enkelspårig sträcka *till en dubbelspårig sträcka*, tillämpas bestämmelserna så att gränsstationen mellan enkelspårig och dubbelspårig sträcka behandlas som N.

Ändras det verkliga mötet *från en dubbelspårig sträcka* till en station vid enkelspårig sträcka, behandlas gränsstationen som F.

4) Undantag från 1), 2) och 3): Om möte ändras från en station vid enkelspårig sträcka utan linjeblockering till en annan station vid enkelspårig sträcka utan linjeblockering, *förbi mellanliggande sträcka med linjeblockering/dubbelspår*, får reglerna för en mötesändring på sträcka utan linjeblockering tillämpas fullt ut. (Mötet får alltså ändras i ett steg med den förstnämnda stationen som F och den andra som N.)

Exempel på ovanstående, se efter till mom 7.

Sträcka utan linjeblockering

1. Allmänt, kvarhållningsorder

Om k-möte skall ändras från F till N, utfärdar tl kvo enl S9 och sänder den till tkl N. Om 01 kan få kvo på en tidigare station (= A), sänds kvo även till tkl A; denne skall då ge kvo till 01.

Om N är obevakad för 01 enl tdt eller tidigare order, får möte läggas dit bara
- om kvo kan ges till 01 före N, eller
- om 01 finns i N, eller
- om 01 har stannat på linjen och tkl för N har talat med föraren så att han därigenom vet att 01 ännu inte har passerat N.

Anm. Trafikledningsfunktionen kan medge att möte får ändras genom beslut av tkl N efter samråd med tkl F.

Till mom 1

Kvo är dels en order till tkl N att kvarhålla 01, dels en order till föraren på 01 att 01 skall k-möta 02 i N i stället för i F.

Mötesändring kan innebära risker. Det tåg som är försenat eller mest försenat (= 01) skall kvarhållas på en tidigare station (= N) än den planenliga (= F) för att möta det andra tåget (= 02). De föreskrivna rutinerna skall säkerställa att 01 verkligen stannar i N, tills 02 har kommit dit.

Kontroll av att tkl N inte sänder iväg 01 innan 02 har kommit dit är ordnad genom dels föraren på 01, dels tkl för annan station:

- Föraren på 01 skall om möjligt vara insatt i situationen, innan tåget kommer till N, så att han är beredd att invänta 02 där och på så sätt kan kontrollera tkl. Detta åstadkoms genom att föraren på 01 ges kvo i A.

– Har föraren på 01 ännu inte fått kvo, när 02 skall gå ut på den sista stationssträckan mot N, skall tkl N ha utfört en extra åtgärd som hindrar honom från att avsända 01. Att han verkligen har gjort det kontrolleras enl mom 4 av den tkl som skall ha "klart 02 till N".

Om 01 inte har fast uppehåll i A, skall tåget stoppas för denna ordergivning.

I kvo kan anges att tkl N skall sända S8 även till tkl för station före F (= C). Tkl C skall då ge S8 till föraren på 02. (Kvo skall inte adresseras till tkl C.)

Är N gränsstation mellan olika trafikledningsområden, kan Trafikledningsfunktionen föreskriva att tkl N i stället för tl skall ombesörja att kvo sänds till A för ordergivning till föraren på 01.

Till anm. När tkl N får besluta om mötesändring, skall han utfärda och underteckna kvo i stället för tl samt i förekommande fall sända kvo till tkl A.

2. Åtgärder av tkl N

När tkl N har fått kvo, skall han vidta följande åtgärder:

I. 01 finns inte i N

a) Om *kvo skall ges till 01 på station före N,* skall tkl utfärda och sända S8.

b) Om *kvo skall ges till 01 i N*, skall tkl i nämnd ordningsföljd:

1) kontrollera att infarts- och utfartssignaler som skall visa "stopp" för 01 gör detta,
2) spärra utfartssignalen eller sätta påminnelseskylt på dess ställare; om utfartssignal inte finns: sätta påminnelseskärm på signalstaven (handsignallyktan),
3) underteckna kvo,
4) utfärda och sända S8.

Kvo skall ges till föraren på 01 *genast* sedan 01 har kommit till N.

II. 01 finns i N

Tkl skall i nämnd ordningsföljd:

1) underteckna kvo och genast ge den till föraren på 01,
2) utfärda och sända S8.

Anm. S8 får dock utfärdas och sändas innan kvo har överlämnats till föraren, om Trafikledningsfunktionen har medgett detta och föreskrivit hur man skall säkerställa att 01 kvarhålls (anges i säpl).

Till mom 2

S8 är dels en order till tkl F och tkl för mellanliggande bevakade stationer att låta 02 framgå från F, dels en order till föraren på 02 att 02 inte skall k-möta 01 i F utan att k-mötet med 01 antingen äger rum i N eller bortfaller.

Om k-mötet för 02 bortfaller, används på S8 den formulering där detta framgår. (Så är fallet om 01 utgår från N, om 02 från N skall gå ut på en annan linje än den som 01 har kommit från, om N är slutstation för 02 eller om N är gränsstation mot sträcka försedd med linjeblockering eller dubbelspår.)

Om mötet senare ändras ytterligare, skall nya order utfärdas. Dock skall ingen order alls ges till föraren, om mötet ändras tillbaka till F och han ännu inte har hunnit få någon order.

Till avd I, b. Obs att S8 inte ens får skrivas ut – för att senare undertecknas av tkl – förrän övriga åtgärder har vidtagits.

Till avd I, b punkt 2. Måste signalstaven eller handsignallyktan användas, sedan påminnelseskärmen har satts på, skall skärmen tas av när signal ges och genast därefter åter sättas på. Motsvarande gäller påminnelseskylt på ställare till utfartssignal. Vid dagning och skymning används påminnelseskärm både på signalstav och handsignallykta.

Till anm. Här avses fall när det anses nödvändigt att sända S8 först, t ex på station med flera bangårdar eller på station varifrån tåg utgår.

3. Vart S8 sänds

Tkl N skall sända S8 till tkl F, tkl för mellanliggande bevakade stationer och tkl för station före F (= C), som i kvo har utsetts att ge S8 till föraren på 02.

Anm. Är F obevakad, skall S8 i stället för till F sändas till närmast föregående station för 02.

Till mom 3

Är S8 inte adresserad till tkl C, skall tkl F ge S8 till föraren på 02.

Exempel:

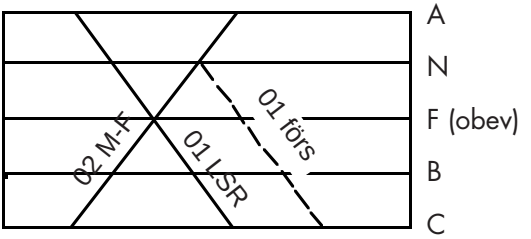


Fig 1.

01 och 02 går ordinarie olika dagar. 01 anordnas extra en dag då 02 går. Enl tdt möts tågen i F. P g a att tkl inte kan tjänstgöra i F, beslutar tl att F skall vara obevakad för 01 och 02 och mötet ändras till N. S8 skall av tkl N sändas till tkl B (som skall ge S8 till föraren på 02 om S8 inte också är adresserad till C). Formuleringen på S8 "Tåg 02 skall framgå från F till N ...." ändras inte.

4. Kontroll av den som skall ha klart-anmälan för 02

Den tkl som skall ha "klart 02 till N" får inte godta detta, förrän tkl N har meddelat: "01 har kvo" eller "påminnelseskylt/-skärm påsatt" eller "utfartssignalen spärrad".

Till mom 4

Om kvo skall ges till föraren på 01 på station före N, men detta ännu inte har skett vid den tidpunkt då tkl N skall lämna klart-anmälan för 02, måste tkl N sätta på påminnelseskärm (påminnelseskylt, spärra utfartssignalen) och meddela att han har gjort det, innan han lämnar klart-anmälan för 02.

Till mom 1–4, sammanfattning för förare på sträcka utan linjeblockering

Om 01 skall kvarhållas i N för att där k-möta 02 i stället för i F, får föraren på 01 order (kvarhållningsorder på S9) om detta. (Detsamma gäller om 01 skall kvarhållas i N utan att ursprungligen ha något k-möte med 02, jfr säok till § 79.)

Föraren på 02 får order (framgångsorder på S8) om att k-mötet med 01 är flyttat från F till N. (För att 02 skall kunna få framgångsorder från F måste 02 enl tdt eller tidigare order k-möta 01 i F, jfr säok till § 79.) Framgångsordern kan även ange att k-mötet bortfaller för 02.

Sträcka med linjeblockering (utan fjb)

5. Allmänt, kvarhållningsorder

Om möte skall ändras från F till N, utfärdar tl kvo enl S9 och sänder den till tkl N.

Anm. Trafikledningsfunktionen kan medge att möte får ändras genom beslut av tkl N efter samråd med tkl F.

6. Vart S8 sänds

När tkl N har fått kvo, skall han utfärda S8 och sända den till tkl F och tkl för mellanliggande bevakade stationer.

Anm. Är F obevakad, skall S8 i stället för till F sändas till närmast föregående station för 02.

Till mom 5 och 6

Kvo och S8 skall inte ges till föraren på 01 resp 02. På S8 och S9 ändras 'k-möta' för hand till 'möta'.

Fjbsträcka

7.

Fjtkl beslutar om mötesändring. Kvo och S8 utfärdas inte.

Till mom 7

Fjtkl skall underrätta tkl för fjbgränsstation om mötesändring som berör stationssträckan närmast fjbgränsstationen, se bil 3 art 2.1.2.

Exempel på mötesändringar:

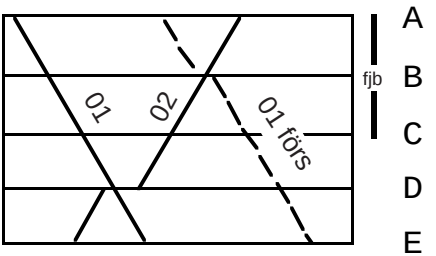


Fig 2. Enkelspår. Fjb A–C, ej linjeblockering C–E.

Mötet mellan 01 och 02 ska ändras från D till B. Mötesändringen måste ske i två steg:

1) från D till C genom kvo av tl; C betraktas som 'N',

2) från C till B genom beslut av fjtkl

Ordergivningen till tågen blir enligt följande:

02 får

– S8 att framgå från D till C där 01 kvarhålls, k-mötet bortfaller,

– ingen order om mötesändringen från C till B.

01 får

– ingen order om mötesändringen från C till B,

– kvo att k-möta 02 i C.

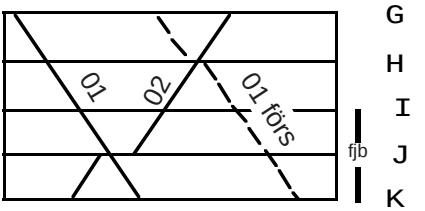


Fig 3. Enkelspår. Fjb I–K, ej linjeblockering G–I.

Mötet mellan 01 och 02 ska ändras från J till H. Mötesändringen måste ske i två steg:

1) från J till I genom beslut av fjtkl,

2) från I till H genom kvo av tl; I betraktas som 'F'

Ordergivningen till tågen blir enligt följande:

02 får S8 att framgå från I till H och där k-möta 01.

01 får kvo att k-möta 02 i H.

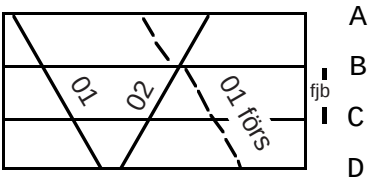


Fig 4. Enkelspår. Ej linjeblockering A–B, C–D. Fjb B–C.

Mötet mellan 01 och 02 skall ändras från D till B. Mötesändringen måste ske i två steg:

1) från D till C genom kvo av tl; C betraktas som 'N',

2) från C till B genom beslut av fjtkl

Ordergivningen till tågen blir följande:

02 får

– S8 att framgå från D till C där 01 kvarhålls, k-mötet bortfaller,

– ingen order om mötesändringen från C till B,

– S9 om nytillkommet k-möte med 01 i B (se § 79).

01 får

– ingen order om mötesändringen från C till B,

– kvo att k-möta 02 i C.

§ 78. Tågföljdsändring och tågsättsbyte

Till mom 1–3

Med tågföljdsändring avses den ändring för tåg i samma riktning av normal ordningsföljd eller – när linjeblockering är ur bruk eller vid enkelspårsdrift – av den ordningsföljd som framgår av S14 resp S7.

Om tågföljden skall ändras förbi gränsstation mellan sträcka utan fjb och fjbsträcka, tillämpas bestämmelserna i flera steg, så att varje tågföljdsändring inte sträcker sig förbi gränsstationen.

Tågföljdsändring, sträcka utan fjb

1.

Skall ordningsföljden mellan tåg i samma riktning ändras mellan B och S, utfärdar tl order enl S12 och sänder denna till tkl B.

Anm. Trafikledningsfunktionen kan medge att S12 utfärdas av tkl B efter samråd med tkl S.

Tkl B skall sända S12 till S och mellanliggande bevakade stationer.

Till mom 1

När så anses behövligt, kan tl klargöra tågföljden genom att ange denna i S12.

2.

På *sträcka med linjeblockering* gäller: Vid större försening för ett tåg (= 05) kan tl ge särskild order om att 05 tills vidare skall utgå ur tågföljden mellan B och S.

Tl sänder ordern som telegram till tkl B med följande formulering: *”Tåg 05 skall t v utgå ur tågföljden till S.”*.

Tkl B skall sända tl särskilda order till S och mellanliggande bevakade stationer.

När 05 kan gå från B, fastställs tågföljden genom att S12 utfärdas och sänds enl mom 1.

3. Tågföljdsändring, fjbsträcka

Fjtkl beslutar om tågföljdsändring. S12 utfärdas inte.

Till mom 3

Fjtkl skall underrätta tkl för fjbgränsstation om tågföljdsändring på stationssträckan närmast fjbgränsstationen, se bil 3 art 2.1.1.

4. Tågsättsbyte

a) Sträcka utan fjb. Tl kan i stället för att ändra tågföljden ge särskild order om tågsättsbyte. Tl sänder ordern som telegram med följande formulering: *”Tågen 01 och 03 skall idag (natt mot…) byta tågsätt på sträckan B–S.”*

Ordern sänds till B, S och de mellanliggande bevakade stationer där 01 och 03 har uppehåll för trafikutbyte.

Ordern innebär att det tågsätt som från B ursprungligen skulle gå som tåg 01 i stället skall gå som tåg 03, och omvänt.

Tkl i B skall
- ombesörja att föraren på 01 och 03 får order (S11) om att tågsättet skall framföras som 03 resp 01,
- kontrollera att förarna på tågen från B får de order de skall ha.

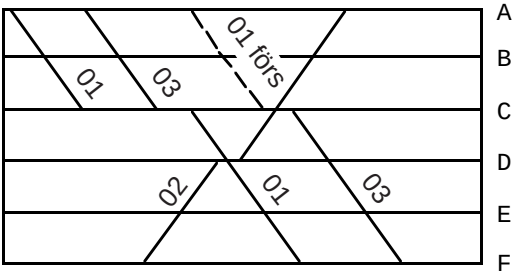
b) Fjbsträcka. Fjtkl kan ge särskild order om tågsättsbyte. Avd a gäller i tillämpliga delar.

Till mom 4

Order om tågsättsbyte får ej utfärdas förbi fjbgränsstation. I förekommande fall sker tågsättsbytet i flera steg genom att tl och fjtkl utfärdar order för sin resp sträcka. Berörda tl och fjtkl skall samråda med varandra.

Tågsättsbyte bör användas bara om tågen är likartade och påtagliga fördelar i tågledningshänseende kan vinnas.

Till avd a. På sträcka utan linjeblockering kan finnas hinder mot att använda sig av tågsättsbyte. Se följande exempel:



Tåg 01 är försenat och går efter 03 till C. Tåg 03 är i rätt tid och tågsättet kan gå från C som 01. Tl får emellertid inte ge order om att 01 och 03 skall byta tågsätt på sträckan C–F. Om han gjorde det, skulle nämligen 02 få k-möte med tåg med nummer 01 två gånger (i D med det nyutrustade 01 och i C med det ursprungliga 01), vilket skulle kunna leda till allvarliga missförstånd. För att undvika detta måste tl vidta andra åtgärder, t ex ställa in 01 på sträckan C–F och anordna extratåg för 03 tågsätt i 01 läge. Däremot är det inget som hindrar att 01 ursprungliga tågsätt framförs från C i 03 tdt.

Vad som här har sagts gäller även när tåg nyutrustas utan samband med tågsättsbyte.

Till avd a, sista stycket. Tkl B skall se till att alla order har överlämnats mellan förarna på de båda tågen, om dessa finns på stationen. Annars måste tkl B ta kontakt med tkl för ordergivningsstationen och komma överens med denne hur ordergivningen skall ordnas, t ex att tkl B skall ge vissa order till det ena eller båda tågen.

§ 79. Nytillkommet k-möte

När nytillkommet k-möte (i andra fall än enl § 71, § 77 eller § 81) uppkommer för ett tåg (= 04) på en station (= K), skall tl ge tkl K särskild order.

Ordern sänds som telegram och formuleras: *”Tåg 04 skall k-möta tåg 03 i K.”*

Tkl K skall kvittera ordern på följande sätt *”Tåg 04 k-möter tåg 03 i K”*. Föraren på 04 ges order (S9).

Anm. Har Trafikledningsfunktionen medgett att tkl K i stället för tl får besluta om mötesändring (§ 77:1 anm), skall tkl K vid nytillkommet möte ombesörja S9 till 04 utan särskild order av tl.

Till § 79

Denna paragraf är tillämplig i flera situationer. De vanligaste fallen framgår av följande exempel.

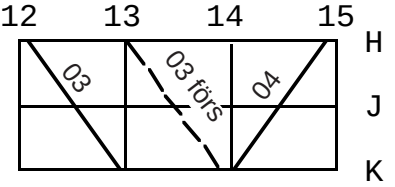


Fig 1.

I tdt för 04 är k-möte med 03 inte angivet, eftersom tidsmellanrummet mellan tågen i K överstiger en timme. På grund av 03 försening (streckad linje) får 04 emellertid nytillkommet k-möte. Föraren på 04 skall ges S9 att k-möta 03 i K.

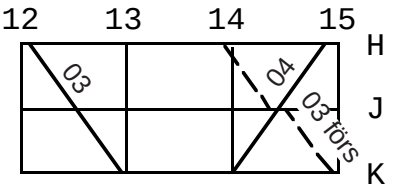


Fig 2.

Samma situation som ovan men med den skillnaden att 03 försening är så stor att tågen skall mötas i J. Föraren på 04 får enl § 79 order på S9 att k-möta 03 i K. Därefter ändras mötet till J enl § 77, varigenom föraren på 04 får S8 att framgå till J för att k-möta 03. Principen är alltså att föraren först skall ha order att k-möta ett visst tåg, innan han får order att *framgå* till annan station för att k-möta detta tåg. Däremot finns inte detta krav, när en förare får kvo. Därför får föraren på 03 endast kvo om k-mötet i J, och detta gäller antingen 04 är ett ordinarie tåg eller ett extratåg. Om 04 är extratåg får alltså 03 utöver kvo inte någon order om att 04 går.

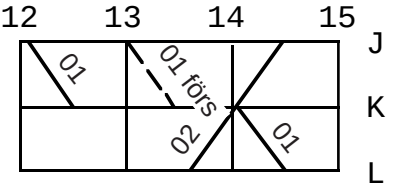


Fig 3.

I tdt för 01 är k-möte med 02 angivet i K. Däremot finns i tdt för 02 inte k-möte med 01, eftersom tidsmellanrummet mellan 01 och 02 överstiger en timme. P g a 01 försening (streckad linje) uppträder emellertid nytillkommet k-möte för 02. Föraren på 02 skall ges S9 att k-möta 01 i K.

(Skulle 01 försening vara så stor att tågen skall mötas i J, gäller samma tillvägagångssätt som enl fig 2.)

Följande två exempel avser *sträcka med linjeblockering* (den inramade delen K–M).

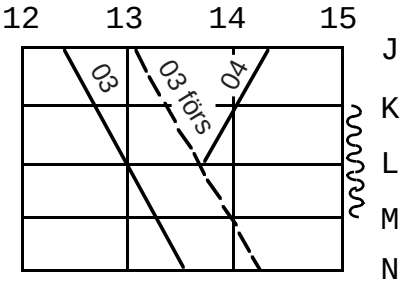


Fig 4. Linjeblockering K-M

I tdt för 04 finns inte något k-möte med 03 angivet. (K-möte uppstår inte i L, eftersom 04 därifrån skall gå ut på sträcka med linjeblockering; inte heller uppstår k-möte i K, eftersom tidsmellanrummet överstiger en timme.) Om 03 blir försenat enl exemplet, skall § 79 tillämpas och 04 ges order om k-möte med 03 i K. (Det verkliga tidsmellanrummet blir mindre än en timme och 04 skall gå ut på sträcka utan linjeblockering.)

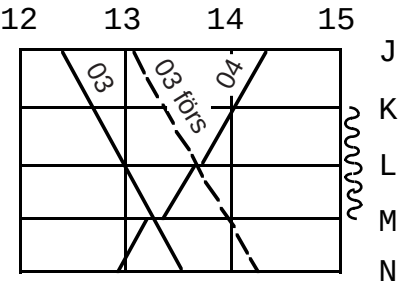


Fig 5. Linjeblockering K-M

I tdt för 04 finns inte något k-möte med 03 angivet. (K-möte med 03 uppstår inte i M, eftersom 04 därifrån skall gå ut på sträcka med linjeblockering; inte heller uppstår k-möte i K, eftersom tidsmellanrummet överstiger en timme.) Om 03 blir försenat enl exemplet, ändras mötet från M till L, men 03 och 04 får ingen order om detta (linjeblockering finns). Eftersom det verkliga tidsmellanrummet mellan tågen i K blir mindre än en timme, skall § 79 tillämpas för 04.

§ 80. Omledning av tåg på fjbsträcka

1.

a) På vissa sträckor med fjb får omledning av tåg förekomma (beslut av Trafikledningsfunktionen, anges i linjeboken och TLF) enl följande:

Ett tåg (= 01), som enl tdt går på en sträcka (= A–B) via en station eller sträcka (= X), kan *omledas* att *med samma tågnummer* gå via en annan station eller sträcka (= Y). Förutsättning är att fjb är i bruk på alla stationssträckorna A–B, både via X och via Y.

b) Tl beslutar om omledningen i särskild order som sänds som telegram och formuleras: *”Tåg 01 skall mellan … och … omledas med samma nummer över …”* . Ordern sänds till berörda fjtkl och tkl för fjbgränsstationer.

Tkl skall kvittera ordern. Tl skall se till att han får kvitto.

Fjtkl skall för tkl för fjbgränsstation ange ordningsföljden för 01 på den angränsande stationssträckan, enl bil 3.

Till mom 1

Omledning enl denna paragraf innebär alltså att tåget inte behöver ställas in via X för att anordnas med annat nummer via Y, utan behåller sitt nummer.

Till avd b. Om A och B hör till olika trafikledningsområden, ges ordern om omledning av tl för A efter samråd med tl för B.

Tkl på lokalbevakad fjbgränsstation skall behandla ordern på samma sätt som en S5.

Om sträckan A–B hör till flera olika fjtkl, skall fjtkl för en fjbsträcka underrätta fjtkl för följande fjbsträcka om 01 läge i god tid innan 01 når fjbgränsstationen.

2.

Föraren på 01 ges order (S11).

På den sträcka, dit tåget har omletts, är tåget genomfartståg vid alla mellanliggande tpl, om inte annan order ges.

§ 81. Trafikering av dubbelspår

I denna paragraf avses med
– *sträcka med linjeblockering:* en stationssträcka där linjeblockeringen är i bruk på båda spåren,
– *sträcka utan linjeblockering:* en stationssträcka där linjeblockeringen är ur bruk på något av eller båda spåren.

1. Allmänt

Dubbelspårig stationssträcka trafikeras enl följande:

a) På sträcka utan linjeblockering. Vid dubbelspårsdrift tillämpas vänsterspårskörning.
Enkelspårsdrift anordnas av tl. Se mom 2–9.

b) På sträcka med linjeblockering, utan fjb. Vid dubbelspårsdrift tillämpas normalt vänsterspårskörning. Högerspårskörning kan förekomma för vissa tåg, planenligt eller tillfälligt efter beslut av tl i varje enskilt fall, se mom 10.

Enkelspårsdrift anordnas av tl. Se mom 2–4.

c) På fjbsträcka. Vänsterspårskörning eller högerspårskörning tillämpas, enl fjtkl beslut.

På stationssträckan närmast fjbgränsstation gäller dock: Vänsterspårskörning tillämpas normalt. Högerspårskörning kan förekomma för vissa tåg, planenligt eller tillfälligt efter beslut av fjtkl i varje enskilt fall, se mom 10.

Anm. Trafikledningsfunktionen kan för stationssträcka närmast fjbgränsstation besluta (anges i TLF)

1) att högerspårskörning normalt skall tillämpas, eller
2) att båda spåren normalt skall användas för tåg i båda riktningarna, enl fastställd plan.

Även i dessa fall kan avvikelser göras från den normala trafikeringen, se mom 10.

Till mom 1

Obs att förare inte får någon order om högerspårskörning. (Förare på tåg får dock order vid enkelspårsdrift när linjeblockeringen är ur bruk, se mom 8.)

Till avd c, anm. Tas fjb ur bruk, skall vänsterspårskörning tillämpas, om inte enkelspårsdrift anordnas.

Enkelspårsdrift, sträcka utan fjb

2. Anordnande, tågs ordningsföljd.

a) Enkelspårsdrift anordnas genom att tl utfärdar S7, som sänds till sträckans gränsstationer.

En S7 omfattar endast en stationssträcka.

Enkelspårsdriften anges börja med första tåget på högerspår och sluta med sista tåget på högerspår.

Tågens ordningsföljd på stationssträckan bestäms på S7 genom uppräkning av tågen i tidsföljd. Vid uppräkningen tas med ordinarie tåg samt de extratåg som är anordnade när S7 utfärdas, utan ”E” efter tågnumret.

Tkl skall underrätta tl om det finns hinder för enkelspårsdriften. Annars skall han kvittera S7. Tl skall se till att han får kvitto.

b) Under enkelspårsdriften får det andra spåret inte vara upplåtet för tåg. (Undantag på sträcka med linjeblockering, se säok.)

Till mom 2

Exempel:

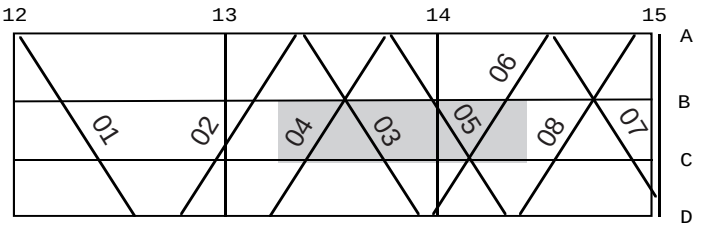


Fig 1.

Enkelspårsdrift B-C på nedspåret under tid som anges skuggad.

Enkelspårsdriften börjar med 04 och slutar med 06.

Till avd a, andra stycket. Under tiden en S7 gäller får bevakningen inte tas upp på eventuell obevakad station på stationssträckan.

Till avd a, sista stycket. Först sedan tkl har fört in S7 i tklboken får han kvittera S7, varvid tkl antingen läser upp S7 eller sänder en undertecknad avskrift av denna till tl. När S7 är tryckt (jfr säok till § 38:1,3) och numrerad, behöver tkl i kvittot endast ange att S7 nr … har mottagits. Tkl antecknar kvitteringen enl reglerna för S5 i § 38.

Till avd b. På sträcka med linjeblockering får enkelspårsdriften starta och det första tåget gå ut på högerspår medan det sista tåget före enkelspårsdriften fortfarande finns kvar på vänsterspår på stationssträckan.

3. Särskild order om ordningsföljden

Tl skall komplettera S7 med särskild order (se säok) om ordningsföljden i följande fall:

1) om extratåg anordnas sedan S7 har utfärdats,
2) om ett tåg, som skulle ha gått före enkelspårsdriften p g a försening kommer att framföras under denna,
3) om tl vill ändra ordningsföljden, när detta förfaringssätt anses lämpligare än att tillämpa § 77 och § 78.

Ordern sänds som telegram och formuleras: *”Tåg … skall under enkelspårsdriften B–C på nedspåret … (natt mot …) gå mellan tågen … och …”*

Tkl skall kvittera ordern. Tl skall se till att han får kvitto.

4. Avslutande tidigare än planerat.

Om enkelspårsdriften skall avslutas tidigare än vad som framgår av S7, ger tl särskild order till de stationer som har fått S7 om att dubbelspårsdriften skall återupptas.

Ordern sänds som telegram och formuleras: *”På sträckan … – … skall dubbelspårsdriften återupptas fr o m tåg …”*

Tkl skall underrätta tl om det finns hinder för att återuppta dubbelspårsdriften. Annars skall han kvittera ordern. Tl skall se till att han får kvitto.

Enkelspårsdrift, sträcka utan linjeblockering

Anm. Mom 5–9 gäller utöver mom 2–4.

5. S7, k-möte för tåg efter enkelspårsdriften

(Tillägg till mom 2.) S7 sänds även till berörda ordergivningsstationer.

Vid uppräkningen på S7 av tågens ordningsföljd tas med även det sista tåg som *före* enkelspårsdriften går på det spår som skall trafikeras.

Tl skall på S7 ange k-möte för det tåg (= 07) som efter enkelspårsdriften först skall gå på det spår där enkelspårsdriften har ägt rum. 07 k-möter det sista tåget under enkelspårsdriften (= 06), om den tdtenliga tiden mellan 07 och 06 inte överstiger en timme och 07 inte har k-mött 06 på tidigare station. 07 ges order (S9).

Till mom 5

Till andra stycket. Tåget före enkelspårsdriften måste tas med för att föraren på tåg under enkelspårsdriften skall kunna kontrollera möte enl mom 8.

Se fig 1. På S7 enl fig 1 skall tåg 01 som går före enkelspårsdriften tas med i uppräkningen: 01, 04, …

Till sista stycket. På S7 enl fig 1 anges "Tåg 07 skall k-möta 06 i B".

6. K-möte vid särskild order om ordningsföljd

(Tillägg till mom 3.) Har ordningsföljden för ett tåg (= 05) bestämts genom särskild order, skall tl i ordern ange de tåg som skall k-möta 05; dessa tåg ges order (S9).
Ordern kompletteras enl följande formulering: *"Tåg … skall k-möta tåg 05 i …"*

7. K-möte vid avslutande tidigare än planerat

(Tillägg till mom 4.) I ordern om att dubbelspårsdriften skall återupptas skall tl ange k-möte för första tåg efter enkelspårsdriften. (Härvid gäller reglerna i mom 5 sista stycket.)

Till mom 7

När dubbelspårsdriften har återupptagits tidigare än beräknat, skall tåg som har fått S9 om k-möte efter enkelspårsdriften (enl tidigare utfärdad S7) ges order (S9 avd 4) att k-mötet har bortfallit.

8. Order till tåg

S7 skall ges till tåg i båda riktningar. S7 kan ges i av tkl bestyrkt avskrift eller utdrag.

Har tl genom särskild order bestämt ett tågs ordningsföljd, skall den S7 som ges till föraren på detta tåg vara kompletterad enl tl särskilda order.

När dubbelspårsdrift har återupptagits enl mom 4, skall förare som har fått S7 ges order (S11).

Till mom 8

På S7 till ett visst tåg behöver i uppräkningen endast tas med tåget självt samt det tåg som går närmast före i motsatt riktning, även om det skulle gå före enkelspårsdriften.

9. K-möte

På den gränsstation (= X), varifrån ett tåg (= 02) som har fått S7 skall gå ut på sträcka med enkelspårsdrift, uppkommer k-möte enl följande:

02 k-möter *ett* tåg, nämligen det (= 01) som närmast före 02 har gått på stationssträckan i motsatt riktning till X.

02 k-möter 01 enl denna regel även om tidsmellanrummet överstiger 60 min. K-möte föreligger dock inte, om 02 redan har k-mött 01 på en station före X.

Till mom 9

Se fig 1. Uppräkningen på S7 är: 01, 04, 03, 05, 06.

04 k-möter 01 i C. 03 k-möter 04 i B. 05 k-möter 04 i B. 06 k-möter 05 i C.

Obs att de vanliga reglerna för k-möte med tåg som har ankommit inom 60 min inte gäller under enkelspårsdrift.

Högerspårskörning vid dubbelspårsdrift, sträcka med linjeblockering

Anm. På sådan stationssträcka med fjb närmast fjbgränsstation, där högerspårskörning normalt tillämpas (se mom 1 anm punkt 1) gäller bestämmelserna i mom 10 med ’högerspårskörning’ utbytt mot ’vänsterspårskörning’ och omvänt.

10.

a) Planenlig högerspårskörning

Högerspårskörning tillämpas om tågordning och grafisk tdt anger att tåget skall gå på högerspår (”nedspåret” eller ”uppspåret”).

b) Tillfällig högerspårskörning

1) *Sträcka utan fjb*
Tl utfärdar särskild order som sänds som telegram till berörda tkl, enl följande exempel: *”Tåg … skall idag framföras A–C på nedspåret mellan tågen … och …”*.

2) *Fjbsträcka*
Fjtkl underrättar tkl för fjbgränsstationen enl bil 3 art 2.1.1.

Anm. På stationssträcka närmast fjbgränsstation, där båda spåren normalt används för tåg i båda riktningarna (enl mom 1 anm punkt 2), underrättar fjtkl tkl för fjbgränsstationen vid avvikelse från den planenliga spåranvändningen.

Till mom 10

Skulle linjeblockeringen tas ur bruk, skall vid dubbelspårsdrift vänsterspårskörning tillämpas, även om planenlig högerspårskörning framgår av tågordning eller grafisk tdt. Har tl utfärdat order enl avd b punkt 1, måste denna återtas innan linjeblockeringen tas ur bruk.

Om linjeblockeringen tas ur bruk närmast efter ett tåg som har framförts på högerspår enl mom 10, och enkelspårsdrift inte anordnas samtidigt, skall tl i förekommande fall ge order om nytillkommet k-möte enl § 79 för det tåg som först går sedan linjeblockeringen har tagits ur bruk.

Till avd a. Om vänsterspårskörning tillfälligt skall tillämpas för ett tåg för vilket tågordning och grafisk tdt anger högerspårskörning, ger tl/fjtkl order på motsvarande sätt som enl avd b.

Ytterligare exempel till § 81:2–9

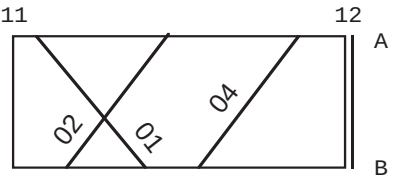


Fig 2.

Enkelspårsdrift B–A på uppspåret för 01 varvid 01 skall gå mellan 02 och 04. Linjeblockering.

Föreskriften i säo mom 5 (tillägg till mom2) att tl på S7 vid uppräkningen skall ta med sista tåget före enkelspårsdriften sammanhänger med förarens möteskontrollskyldighet och gäller därför normalt inte på sträcka med linjeblockering. I det fall som visas i denna fig är emellertid ordningsföljden mellan 02 och 01 inte reglerad, och tkl vet alltså inte var de båda tågen skall mötas. Tl bör därför ta med 02 i uppräkningen. S7 formuleras alltså: *"Enkelspårsdrift B–A på uppspåret för tåg 01 … Tågen skall gå i följande ordning: 02, 01"*.

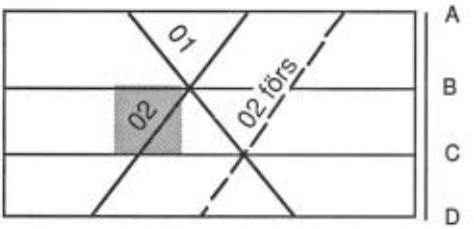


Fig 3.

Enkelspårsdrift B–C på nedspåret för 02. Ej linjeblockering.

Föraren på 01 (= första tåget efter enkelspårsdriften) ges order (S9) om k-möte med 02 i B. Om 02 blir försenat och mötet läggs till C, får föraren på 02 kvo och föraren på 01 får S8. Om 01 inte har hunnit få S9 om k-mötet i B, skall ingen order ges till 01.

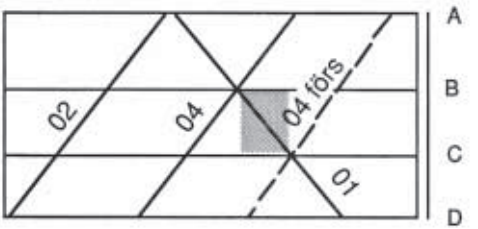


Fig 4.

Enkelspårsdrift C–B på uppspåret för 01. Ej linjeblockering.

Föraren på 01 skall k-möta 04 i B. Om 04 blir försenat och mötet läggs till C, får föraren på 04 kvo och föraren på 01 får S8. Denna mötesändring innebär också att 01 skall k-möta *02* i B.

Eftersom 02 inte är med i uppräkningen skall tl ombesörja att föraren på 01 ges order (S9) om k-mötet med 02 i B.

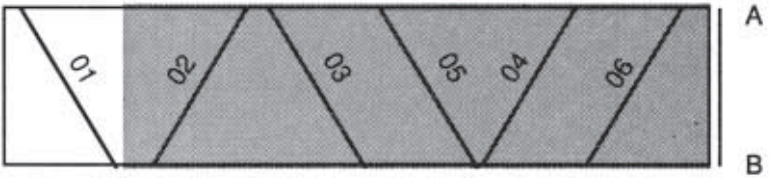


Fig 5.

Enkelspårsdrift A–B på nedspåret fr o m 02 t o m 06. Ej linjeblockering.

04 och 06 skall k-möta 05 i B. Sedan S7 har utfärdats, inställer tl 05.

Tl skall i S5 om 05 inställande ange att 04 och 06 skall k-möta 03 i B. Tåg 03 behöver nämligen inte tas med i uppräkningen på den S7 som ges till 04 och 06. Föraren på 04 resp 06 ges dels order (S9, avd 3) att 05 är inställt och att k-mötet i B bortfaller, dels order (S9, avd 2) att k-möta 03 i B.

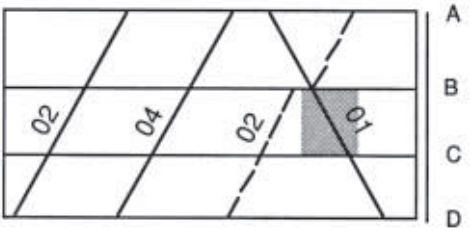


Fig 6.

Enkelspårsdrift C–B på uppspåret för 01. Ej linjeblockering.

Om 02 blir försenat och läggs efter 04, skall tl ombesörja att föraren på 01 ges order (S9) om k-möte med 02 i B. Order till 01 att k-mötet med 04 bortfaller skall inte ges.

§ 82. (Reservnummer)

§ 83. Hjälpfordon behövs till tåg. Fordon från tåg måste lämnas kvar

Bestämmelserna i denna paragraf gäller tåg på tågspår *på linjen och obevakad statio*n. Vad som sägs om tåg gäller i tillämpbara delar även för vut för transport.

Hjälpfordon behövs

1. Begäran om hjälpfordon

a) Behövs hjälpfordon till tåg som har stannat på linjen eller på obevakad station, skall föraren muntligt begära hjälpfordon hos tkl för en av stationssträckans gränsstationer; på fjbsträcka hos fjtkl.

Anm. Om det i samband med olycka inte är möjligt för föraren (eller för avlösande förare) att själv begära hjälpfordon, får hjälpfordon begäras av den som enl Trafikutövarens bestämmelser ansvarar för bärgningen. Denne svarar då för förarens åtgärder enl nedan.

Begäran formuleras: *”Hjälpfordon begärs till tåg … .”*

Föraren skall uppge den sträcka/tpl där det hjälpbehövande tågsättet befinner sig enl följande:

På sträcka med linjeblockering:
– sträcka begränsad av närmaste stationer, eller
– (om hela tågsättet befinner sig på en *obevakad station*, innanför stationsgränserna:) denna station,

På sträcka utan linjeblockering:
– sträcka begränsad av närmaste stationer eller linjeplatser, eller
– (om hela tågsättet befinner sig på en *obevakad station*, innanför stationsgränserna:) denna station, eller
– (om hela tågsättet befinner sig vid en *linjeplats*, mellan de yttersta växlarna eller i sin helhet utmed plattform:) denna linjeplats.

Till mom 1 avd a

Skyddsåtgärder för intilliggande spår (enl § 85:2) får under inga förhållanden försenas genom begäran om hjälpfordon!

Närmare bestämd position (km-tal, signal e d) får *inte* uppges för tkl, såvida detta inte krävs för att vägleda samhällets räddningstjänst eller bilburen hjälp.

b) Sedan hjälpfordon har begärts, ansvarar föraren för att tågsättet inte flyttas förrän vut med hjälpfordon anländer.

Bortfaller orsaken till begäran om hjälpfordon, får föraren återkalla sin begäran hos den tkl som han tidigare har begärt hjälpfordon hos. Tåget får dock föras vidare endast efter medgivande av denne tkl.

2. Tkl åtgärder

a) Tkl som har fått begäran om hjälpfordon enl mom 1 skall genast avspärra stationssträckan.

Till mom 2 avd a

När avspärrning sker med hinderanmälan, utväxlas en särskild hinderanmälan p g a begäran om hjälpfordon, även om hinderamälan redan tidigare har utväxlats p g a anmälan om olycka enl § 85:2.

b) Begäran enl mom 1 innebär att vut med hjälpfordon får anordnas enl § 36. På S1a anger tkl sträcka/tpl där det hjälpbehövande tågsättet finns på det sätt som framgår av mom 1b.

Till mom 2 avd b

Tkl svarar för att uppgifterna på S1a anges på rätt sätt. Gränspunkter (stationer/linjeplatser) för den sträcka, där det hjälpbehövande tågsättet finns, skall anges i rätt ordning för vut med hjälpfordon.

Även om föraren av något skäl närmare har preciserat tågsättets läge (km-tal, signal e d), får tkl under inga omständigheter ange sådana uppgifter på S1a eller på annat sätt vidarebefordra dem till föraren på vut med hjälpfordon.

c) Om föraren hos tkl vill återkalla sin begäran om hjälpfordon, får tkl medge att tåget förs vidare, om
- vut med hjälpfordon ännu inte har hunnit anordnas, och
- (på sträcka utan fjb:) tkl har samrått med tkl för stationssträckans andra gränsstation.

Annars måste tkl tydligt framhålla för föraren att tågsättet måste stå kvar.

Till mom 2 avd c

Om tåget medges fortsätta, skall tkl häva avspärrningen, såvida inget

annat hindrar detta.

Till första stycket. Andra strecksatsen gäller inte, om hinderanmälan inte har kunnat utväxlas därför att stationssträckans andra gränsstation är stängd.

3. Undanförande av det hjälpbehövande tågsättet

a) På den stationssträcka (= A–B) där det hjälpbehövande tågsättet (= 01) finns, skall hjälpfordon gå som vut.

b) Om
- hjälpfordon har begärts till 01 enbart p g a att dragfordonet inte förmår att föra tåget vidare, och
- hjälpfordonet (alla hjälpfordonen) har kopplats ihop med 01 tågsätt, och
- hela det nya tågsättet kan föras vidare framåt mot B enl normala regler för tåg,

får tsm (efter sammankopplingen och efter samråd med föraren på 01) anmäla vut med hjälpfordon avslutad till tkl B eller A. Denne kan då häva avspärrningen och lämna tillstånd till föraren på 01 att fortsätta med det nya tågsättet mot B som tåg 01.

c) Om villkoren i avd b inte är uppfyllda, skall 01 tågsätt när det förs undan anses ingå i vut med hjälpfordon.

När 01 tågsätt helt har förts undan från stationssträckan, skall tsm för vut med hjälpfordon särskilt anmäla detta till tkl (utöver normal anmälan om avslutad vut). Tkl får upphäva avspärrningen.

Till mom 3

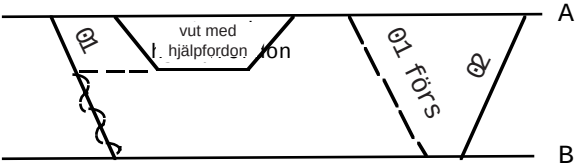
Till avd c, andra stycket. Först efter denna anmälan kan tkl upphäva avspärrningen av stationssträckan, såvida inget annat hindrar detta.

För tl och tkl gäller följande anvisningar när föraren på 01– som finns på stationssträckan A–B – har begärt hjälpfordon. (Anvisningarna används när det gäller att avgöra om möte skall ändras enl § 77 eller tåg ställas in enl § 38.)

Om hela 01 tågsätt förs framåt in till B (samlat eller i delar), skall 01 anses ha framgått A–B. I förekommande fall lämnas in-anmälan för 01, när hela tågsättet har förts in.

Om 01 tågsätt däremot helt eller delvis förs tillbaka in till A, skall 01 *inte* anses ha framgått A–B. I förekommande fall återkallas ut-anmälan för 01, när hela tågsättet har förts undan från stationssträckan

Exempel:



01 avgår från A mot B, där 01 och 02 skall mötas. På linjen får 01 fel på dragfordonet och begär hjälpfordon. Vut med hjälpfordon anordnas, går ut från A och drar tillbaka 01 tågsätt till A. Nu kan 01 på nytt avgå från A mot B (ny klart-anmälan krävs i förekommande fall). För att 02 skall få gå från B gäller normala regler, d v s

– 01 skall ha gått A–B, eller
– 01 skall ställas in A–B, eller
– mötet mellan 01 och 02 skall ändras till A.

4. Flera tåg på stationssträcka med linjeblockering

a) Om 01 finns på en stationssträcka med linjeblockering (= A–B) och föraren begär hjälpfordon, och det på bakomvarande blocksträckor finns ytterligare tåg (= 03, 05, …), gäller följande utöver mom 1–3.

b) Skall vut med hjälpfordon gå ut till 01 från framförvarande bevakade station (= B), måste tkl B underrätta tsm för vut med hjälpfordon om 03, 05, … och instruera honom om att 01 tågsätt måste föras in till B.

Finns risk för att det finns skador på spår eller kontaktledning, måste tkl B kontakta föraren på 03, 05, … och instruera honom om att tåget skall stå kvar och inte får föras förbi nästa huvudsignal, även om denna skulle visa ”kör”. Först när det är klarlagt att inga hinder finns, får tkl B medge föraren på 03, 05, … att föra tåget vidare.

c) Om 01 har begärt hjälpfordon enbart p g a att dragfordonet inte förmår föra tåget vidare, får tkl B (på fjbsträcka: fjtkl) i samråd med tkl A och tl besluta att 03 tågsätt som vut med hjälpfordon skall gå fram till 01 tågsätt. Order om detta ges muntligt till föraren på 03 av tkl B (fjtkl).

Sedan vut med hjälpfordon (= 03 tågsätt) har kommit fram till 01 tågsätt, gäller mom 3b, 3c, 4a och 4b i tillämpliga delar.

Till mom 4

Om det krävs att vut med hjälpfordon går ut från A för att föra undan även 03, 05, … , måste tkl uppmana föraren på 03, 05, … att begära hjälpfordon.

Tkl kan oftast inte förhindra att mellanblocksignal automatiskt går till kör, när den framförvarande blocksträckan blir fri. (Motsvarande gäller huvudsignal på obevakad station.) Det är alltså möjligt att ett efterföljande tåg (03, 05, …) förs vidare på körsignal bakom en framförvarande vut med hjälpfordon.

Till avd c andra stycket. Innebär bl a, att 01 och 03 tågsätt tillsammans kan framföras till B som tåg 01, om villkoren i mom 3b är uppfyllda.

För tl och tkl gäller (jfr anvisningarna i till mom 3): Även om 01 tågsätt och 03 tågsätt på stationssträckan A–B delvis har framförts sammankopplade som tåg 01 eller som vut med hjälpfordon, skall båda tågen 01 och 03 anses ha framförts på sträckan när tågsätten i sin helhet har kommit in till B.

Fordon från tåg måste lämnas kvar

5. Åtgärder före fortsatt färd

Måste fordon från tåg av tvingande skäl lämnas kvar på tågspår på linjen eller på huvudtågspåret på obevakad station, gäller följande.

Föraren skall se till att fordonen säkras så att de inte kommer i rullning, enl Trafikutövarens bestämmelser. (Kan inte detta göras, får fordon inte lämnas kvar, utan hjälpfordon måste begäras.)

Om möjligt skall föraren innan tåget fortsätter se till
- att fordonen bevakas av lämplig person,
- att tkl för någon av stationssträckans gränsstationer (på fjbsträcka: fjtkl) underrättas.

Innan tåget fortsätter, skall föraren göra en ny bromsberäkning och på nytt fastställa tågets sth.

6. a) Ej slutsignal

Slutsignal får inte finnas på den del av tåget som fortsätter.

Till mom 6 avd a

Om det sista fordonet har fasta slutsignallyktor, måste föraren se till att dessa är släckta.

b) Stopp utanför nästa bevakade station

Vid nästa bevakade station skall tåget stanna utanför stationsgränsen – oavsett vad infartssignalen visar. Innan tåget förs in på stationen skall föraren anmäla till tkl att fordon har lämnats på stationssträckan.

Till mom 6 avd b

Om föraren inte stannar utanför stationen och anmäler att fordon har lämnats på linjen, är det stor risk för att tkl får uppfattningen att tåget har kommit in i sin helhet. Anmälan innan tåget förs in är obligatorisk även om tkl har underrättats redan tidigare (och även om telefon eller radioförbindelse saknas).

7. Tkl åtgärder

Tkl som får underrättelse eller anmälan om att fordon har lämnats kvar på stationssträckan skall avspärra denna.

Avspärrningen får upphävas när tkl har fått anmälan om att samtliga kvarlämnade fordon har förts undan från stationssträckan.

Till mom 7

När de kvarlämnade fordonen skall hämtas, skall bestämmelserna om vut med hjälpfordon tillämpas. Tsm för vut med hjälpfordon skall särskilt anmäla när alla kvarlämnade fordon har förts undan.

Till mom 5-7

Föreskrifterna gäller inte ifall kvarlämnadet av fordonen har samband med att en vut skall börja genom avkoppling från tåget (jfr säok till § 36:4.1 och § 36:6.2). Föraren skall då i stället ha besked från tsm om att avkopplingen är klar och att slutsignalen är flyttad, innan tåget fortsätter. Dessutom skall föraren ha fått bl 'Uppgift till förare' med uppgifter som gäller efter avkopplingen.

§ 84. Backning av tåg

Till § 84

Med backning av tåg avses när ett tåg tillfälligt måste föras i motsatt riktning mot den som tdt anger, oavsett från vilken ände föraren manövrerar tåget.

På bevakad station skall föreskrifterna tillämpas endast om normala föreskrifter för växling inte kan användas utan stora olägenheter, t ex för tågsätt som måste backas p g a oregelmässigheter under tågets infart eller utfart.

1 a) Tillstånd för backning på linjen eller obevakad station

För att få backa längre än 200 m skall föraren ha tillstånd av tkl för någon av stationssträckans gränsstationer (på fjbsträcka av fjtkl).

På *sträcka med linjeblockering* krävs tillstånd även för att backa kortare än 200 m, om tåget måste backa förbi huvudsignal, som har gällt för tågets rörelse framåt och tåget helt har passerat, eller som gäller för backningsriktningen.

Till mom 1 avd a

Innan tkl lämnar tillstånd till backning skall han ha samrått med tkl för stationssträckans andra gränsstation, om denna inte är stängd. Tillstånd får inte lämnas för backning in på den sträcka där annat tåg, vut, A-arbete, L-arbete eller A-fordonsfärd finns.

Till andra stycket. När tåg har passerat en huvudsignal på sträcka med linjeblockering, friges den bakomliggande sträckan för ett efterföljande tåg. Därför är det stor risk för sammanstötning om det första tåget skulle backa förbi signalen med någon del av tåget.

b) Tillstånd för backning på bevakad station. Föraren skall ha tillstånd av tkl, som anger hur långt tåget får backa.

Anm. Om motorvagnståg av misstag går förbi U-tavla med högst 25 m, gäller dock: Backning tillbaka till U-tavlan får ske utan tillstånd, om den påbörjas omedelbart och föraren med säkerhet vet att ingen med- eller motriktad huvudsignal eller dvärgsignal passeras.

Till mom 1 avd b

För att tkl skall tillåta tåg att backa på bevakad station måste växlar vara i kontroll i rätt läge samt låsta eller bevakade. Det måste vara sannolikt att spåret är hinderfritt (betr signalgivare, se mom 2b). Är dessa krav inte uppfyllda, måste rörelsen ske enligt bestämmelserna för växling.

Tkl skall i sitt tillstånd ange om signalgivare inte krävs (se mom 2b). Om signalgivare inte finns och föraren inte kan byta ände, är det särskilt viktigt att tkl i sitt tillstånd anger var loket skall befinna sig efter avslutad backning. Tkl måste också i detta fall ta hänsyn till tågets längd (och vid behov fråga föraren om tåglängden).

Exempel på formulering av tillståndet: *"Tåg 5712 får backa utan signalgivare tills loket finns vid mellansignal 34."*

2 a) Sth, "tåg kommer". Hastigheten får vara högst 10 km/h. "Tåg kommer" skall ges omedelbart före backningen och därefter upprepade gånger.

Kan föraren manövrera tåget från det främsta fordonet i backningsriktningen och har fått tillstånd till backningen av tkl, får dock backningen ske i växlingsfart. "Tåg kommer" ges endast vid behov.

b) Signalgivare. En signalgivare skall åka på främsta fordonet i backningsriktningen, om inte föraren finns där. Signalgivaren skall signalera till föraren som vid växling och vid behov stoppa rörelsen.

I följande fall krävs dock inte någon signalgivare:
på linjen och obevakad station: vid backning högst 200 m, såvida inte någon vägkorsning med vägskyddsanläggning passeras,

på bevakad station:

- vid backning med motorvagnståg enl anm i mom 1 avd b,
- om tkl medger att signalgivare inte behöver finnas. För detta medgivande gäller för den sträcka som tåget skall backa *dels* att det inte finns någon vägkorsning med vägskyddsanläggning som inte tkl kan manövrera, *dels* att något av följande villkor är uppfyllt:
- inga växlar finns,
- växlarna är låsta genom tågvägslåsning som kvarstår efter tåget,
- huvudsignal visar "kör" eller dvärgsignal visar signalbild "lodrätt" för backningsriktningen.

Krävs en signalgivare, ansvarar föraren för att denne finns på plats innan backningen påbörjas.

Till mom 2 avd b

Måste huvudsignal eller dvärgsignal passeras i "stopp", skall tkl lämna medgivande för detta till föraren, som skall underrätta signalgivaren.

Föraren (signalgivaren, när föraren inte finns främst i backningsriktningen) ansvarar för att tåget inte backas in på vägkorsning med vägskyddsanläggning förrän denna spärrar vägtrafiken eller korsningen har bevakats enl § 26.

Till sista stycket. Om föraren och signalgivaren kommer överens om det, behöver inte förbindelse upprätthållas dem emellan, sedan rörelsen väl har satts igång. Signalgivaren måste dock då ha möjlighet att genast stoppa rörelsen genom att öppna kopplingsventil eller nödbromsventil.

§ 85. Åtgärder vid fara, inträffad olycka m m

Det som sägs om tåg i denna paragraf, gäller även för vut, A-fordonsfärd, växling och småfordonsväxling.

Vid en inträffad olycka eller vid ett allvarligt tillbud gäller bestämmelserna om olyckshantering vid Banverket (BVF 006 resp. regionala och lokala föreskrifter). Dessa gäller för bl.a. anmälan, undersökning samt bärgnings- och återställningsarbete i samband med olycka.

1. Åtgärder vid fara

a) Allmänt. Den som uppmärksammar fara för tåg skall snarast försöka stoppa tåget. Till annalkande eller passerande tåg visas stoppsignal. Kan detta inte göras eller uppfattas inte stoppsignalen, skall andra åtgärder vidtas för att snarast stoppa tåget. För tåg med uppfälld strömavtagare skall härvid i första hand nödfrånkoppling av kontaktledningen (s k ”nödstopp”) utföras. Har annan än tkl utfört nödstoppet skall denne genast underrättas om att nödstopp har gjorts samt om orsaken.

När tåg stoppats skall föraren underrättas om anledningen.

Fordon som brinner skall snarast skiljas från övriga fordon, om det är risk för att elden sprider sig.

Till mom 1 avd a

Med ”fara” menas

– *brand i fordon,*

– *farlig förskjutning av last,*

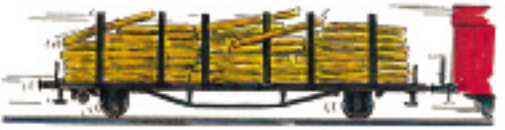
– *varmgång,*

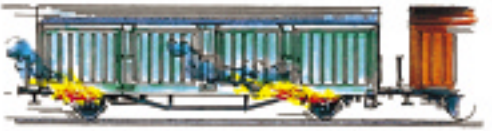
– *tjuvbroms eller hårda slag från hjul,*

– *felaktig strömavtagare,*

Till § 85:1

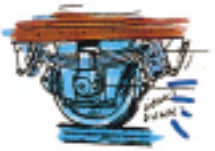
OM DU SER . . . **. . . SKA DU GENAST:**





GE RÖRLIG STOPPSIGNAL!

Om stoppsignalen ej uppmärksammas ...



NÖDFRÅNKOPPLA

och

RING FJTKL eller lättast anträffbara TKL!

– öppen sidodörr på fordon för resande, eller

– annan överhängande fara för tåg eller resande.

"Nödstopp" innebär att strömtillförseln till eldrivna fordon bryts. Hur nödstopp utförs framgår av BVF 051.

När tåg inte kan stoppas genom att visa "stopp", stoppställa signal eller med nödstopp, måste tkl – antingen han själv har upptäckt faran eller har underrättats om den – snarast försöka nå föraren via radio. I säpl skall finnas uppgift om radiokanaler och driftradioområden m m samt i vissa fall andra lämpliga åtgärder för att stoppa tåg.

b) Förarens åtgärder vid spänningslös kontaktledning. Om kontaktledningen blir spänningslös under gång och spänningen inte återkommer inom kort, ska föraren förutsätta att nödfrånkoppling ("nödstopp" har utförts. Föraren ska då

– omedelbart sänka hastigheten till *växlingsfart*,
– stanna tåget vid lämpligt ställe, om möjligt där det är god sikt och så att vägkorsning inte spärras,
– kontakta tkl för besked om orsaken.

Till mom 1 avd b

Föraren måste betrakta spänningslös kontaktledning som utfört nödstopp tills han får besked om annan orsak. Växlingsfart motiveras av att orsaken till nödstoppet kan vara en motriktad rörelse.

2. Åtgärder vid olycka

a) Förarens åtgärder. Vid olycka ska föraren

1) om fara kan ha uppstått på intilliggande tågspår: vidta skyddsåtgärder för detta genom att

– om möjligt se till att främsta fordonet visar blinkande frontljus framåt,
– kortsluta spårledningen på intilliggande spår med kontaktdon,
– larma tkl,
– ombesörja att hindertavlor sätts upp på intilliggande spår ca 400 m framför resp bakom det ofarbara stället.

2) därefter
– ombesörja att olycka genom skadad elledning förebyggs,
– *om tåget medför farligt gods:* om möjligt utröna om vagn med farligt gods skadats och – om så är fallet – se till att alla personer som uppehåller sig vid olycksplatsen varnas,
– underrätta tkl närmare om olyckan.

b) Tågpersonalens åtgärder. Finns avgångssignalerare, skall han snarast ta reda på om föraren kan vidta åtgärderna i avd a. Om inte, skall avgångssignaleraren ombesörja att dessa åtgärder utförs. Åtgärder för att förebygga olycka genom skadad elledning ombesörjs alltid av avgångssignaleraren, när sådan finns.

Anm. Om möjligt skall en person bege sig bakåt för att – innan hindertavlor har hunnit sättas upp – visa ”stopp” till eventuellt annalkande fordon på intilliggande spår.

c) Tkl åtgärder. Tkl skall avspärra alla tågspår på den stationssträcka anmälan gäller. För tkl övriga åtgärder, se SJF 016.

d) Begäran av hjälpfordon. Behövs hjälpfordon, begär föraren detta hos tkl.

Till mom 2

Här menas med olycka t ex sammanstötning, urspåring, plankorsningsolycka eller brand. Åtgärderna skall vidtas även vid opåräknad trycksänkning i huvudledningen, eftersom trycksänkningen kan bero på att vagn spårat ur.

Till avd a. Finns flera intilliggande tågspår med spårledning skall om möjligt även dessa kortslutas och hindertavlor sättas upp, i första hand på det spår som bedöms ha högst sth.

Vid olycka med personskador, eller där farligt gods är inblandat, är det angeläget att samhällets räddningstjänst snabbt larmas. Föraren skall snarast möjligt – sedan intilliggande spår har skyddats – anmäla olyckan till tkl.

Begäran om hjälpfordon utförs – om behov av detta finns – först sedan ovanstående utförts.

Föreskrifterna i detta mom är tillämpliga även vid brand i tåg, när exempelvis resande måste utrymma detta. I en sådan situation är det nämligen stor risk att de resande kan komma ut i intilliggande spår.

Till avd a och avd c. Skyddsåtgärder för *intilliggande spår* får upphöra och avspärrning av detta upphävas av tkl när det har konstaterats att åtgärderna inte längre behövs. Kan föraren omedelbart bedöma att skyddsåtgärder inte behövs för intilliggande spår, behöver åtgärderna enl avd a punkt 1 inte vidtas.

Till avd d. Beträffande regler för begäran om hjälpfordon till tåg på linjen, se § 83.

Avspärrning av det spår där tåget finns får upphävas först sedan tåget i sin helhet förts undan från spåret och spåret är farbart. (Bärgnings- och

reparationsarbeten till följd av inträffad händelse kräver A-arbete som föranleder särskild avspärrning).

3. Hinder eller fara på intilliggande spår

Upptäcker förare hinder eller fara på ett bredvidliggande tågspår på linjen eller på station och är det ej tydligt att hindret observerats tidigare, skall tåget stanna. Därefter vidtas motsvarande åtgärder som vid olycka enl mom 2.

4. Hjulplattor, hjulringsbeläggning, andra skador

Har tkl underrättats om hårda slag från hjul som kan tyda på hjulplattor eller hjulringsbeläggning i ankommande tåg eller om annat förhållande som kan medföra skada på växlar e d, skall tåget stoppas utanför stationen och därefter tas in med sth 10 km/h.

5. Avsyning av banan

I följande fall skall tkl hos Spårinnehavaren begära att banan avsynas.
- när det kan konstateras eller misstänkas att större föremål har fallit ner från fordon (t ex buffert, fjäderpaket, del av last etc),
- när fordon med hjulringsbrott har passerat sträckan,
- när fordon med en hjulplatta eller dylikt av mer än 60 mm längd eller hjulringsbeläggning av mer än 1 mm höjd har passerat sträckan.

Anm. Vid lägre temperatur än -10°C skall åtgärder enl detta mom vidtagas, när fordon med hjulplatta av minst 40 mm längd eller med hjulringsbeläggning – oavsett höjden – gått på aktuell sträcka med högre hastighet än 10 km/h.

Innan banan avsynats skall alla tåg ges order (S10) om sth 30 km/h på den berörda sträckan.

Till mom 5

Vid tveksamma fall avgör Spårinnehavaren efter samråd med tl och Trafikutövaren hur långt avsyning av banan skall begäras.

Att tåget håller 30 km/h tills banan avsynats är viktigt bl a eftersom ett nedfallet föremål (t ex buffert som har fastnat i sliper) kan ligga så, att det är hinderfritt för en fordonstyp men inte för en annan. Föremålet kan också ändra läge när fordon passerar. Fordon med hjulplatta eller hjulringsbeläggning kan ha orsakat rälsbrott som förvärras av efterföljande tåg.

Bilaga 1
Sakregister till säo/säok

Hänvisningarna avser paragraf- och momentnummer i säo/säok. Finns uppgift endast i säok-texten anges "K" framför paragrafnumret.

A-arbete 29
A-arbete på sidospår 29:15
A-arbetsområde/-sträcka 29:2
A-arbete efter tåg 29:3.1
avspärrning 29:7, 14.4
begreppsförklaring 1:1
planering, begäran, beviljande 29:4
samråd 20, 29:3.2
Spårinnehavarens uppgifter
till tsm 29:5
starttillstånd, allmänt 29:6
stängd station 29:2.3
säkerhetsarbete i
signalanläggning 29A:1, 15
tillsyningsman 1:33, 29:1.2
tsm utrustning med
signalredskap ..... K 3

ABCD-märkning 43:9

A-bortflyttning
begreppsförklaring 1A:7
målpunktstavla 3:36

A-fordon 1:29b
småfordonsväxling 37A

A-fordonsfärd 32
A-fordonsfärd för transport 32:15
A-fordonssträcka 32:2
A-fordonsfärd efter tåg 32:3.1
begreppsförklaring 1:1A
broms 32:8.1
fordonssättets sammansättning 32:8.1
framförande på
bevakad station 32:13
huvudsignal visar
ej ”kör” 32:12, 52, 70
kortslutning av
spårledning 32:8.2, 13.1, 14.13
planering, begäran, beviljande 32:4
samråd 20, 32:3.2
signaler framåt och bakåt 7
småfordonsförare 32:1.2
starttillstånd, allmänt 32:6
sth 32:9
ställverksområde ..... bil 8:5
tillsyningsman 1:33, 32:1
vägkorsningar 32:11
uppdelning i fordonsgrupper 32:1.3
utrustning med signalredskap ..... K 3

Ankomstanmälan 72:2
A-fordonsfärd efter tåg 32:3.1b, 9.2.3
vut efter tåg 36:3.1b, 9.2.3

Ankomsttid 64

Arbete
A-arbete – se detta
hastighetsnedsättning krävs 28

A-signal 3:8
avgångssignal från avgångssignalerare
65:3.2.3
underrättelse när A-signal tas
i eller ur bruk m m 11:2

Arbetsredskap 1:1B

ATC
allmänt ..... bil 4
användning ..... bil 4:2
begrepp 1A
fordonsutrustning, övervakning 1A:5

ATC-arbete ..... bil 4:3

ATC-arbetsområde
allmänt ..... bil 4:1.2
begreppsförklaring 1A:2b
göra ATC verksam ..... bil 4:2.1.3

linjeblockering ur bruk 71:1, 2
sth 68:4a

ATC-besked 1A:6

ATC-information 1A:4

ATC-fel 1A:10, 69:9

ATC-område
allmänt ..... bil 4:1
begreppsförklaring 1A:2
körning utan verksam ATC ... 68:4a, bil 4:2

Avgångssignal 65
behovsuppehåll behövs inte 72:5
sth när ”beredd” har getts 68:4d
från avgångssignalerare 65:1.2, 3.2
med arm eller handsignallykta 3:15a
med A-signal 3:8
med enklangsklocka/summer 4:12b
muntligt 3:15, 15a

Avgångssignalerare 1C

Avgångstid 64
kontroll före
avgångssignal 65
rapport vid försening 75
vid C-arbete i vissa fall 34:7.3

Avläge 1:20

Avlösning
order till förare 19:5
för tkl m fl se ”överlämning”

Avspärrning 60
A-arbete 29:7, 14.4
A-fordonsfärd 32:7, 14.4
A-fordonsfärd för transport 32:15.7
begreppsförklaring 1:1C
E-arbete 30:7, 14.4
hastighetsnedsättning krävs 27:2
hinderanmälan ..... K 60, 60:2
hinder på bredvidliggande spår 85:2
hjälpfordon behövs 83:2
L-arbete 31:7, 14.4
linjedisp ..... bil 7:7.1, 14.3
skydd för avspärrning ..... K 60:3
spår ofarbart 27:2
spärrning på fjbsträcka ..... K 60, 60:5-7
stationsdisp ..... bil 7:7.2, 14.3
stationssträckans andra
gränsstation är stängd ..... K 60:2
vid olycka 85:2
vut 36:7, 14.4
vut för transport 36:16.7
växling utanför växlingsgränsen/
stationsgränsen 37:6, 37A:6
överflyttning av
hinderanmälan ..... K 48, 60:2

Avsyning av banan 85:5

Axellast 43:2, 9

”Back”
med arm eller handsignallykta 3:15g
med rangersignal 3:13

Backning av tåg 84

Balisfel
begreppsförklaring 1A:9
balisinformationsfel, åtgärd vid 69:7
baliskongruensfel, åtgärd vid 69:8
spärrat balisfel ..... 1A:9a anm, bil 4:3.2

Banans sth
begreppsförklaring 1:2
fastställande 68:2a
(hastighets-)nedsättning 28
ändring av ..... K 68:2a

Behovsuppehåll
begreppsförklaring 1:46A
se vidare ”uppehåll”

”Beredd”
användning vid infsi, msi ..... K 4:2
beskrivning m m 4:2
hinder på bevakad station för tåg 73
hinder för tågs avgång från
bevakad station 74
sth efter ”beredd” 68:4d

Besiktning av fordon 40

Bevakad station 48
arbeten, se ”A-arbete”, ”E-arbete”,
”S-arbete”
arbetsfördelning, organisation m m 47
begreppsförklaring 1:36a

bevakning m m 48
hinder i tågvägen 73
hinder på tågvägs skyddsträcka 73
hinder för tågs avgång 74
huvudsignal visar inte ”kör” 52, 70
kontrollstation 1:14, 19:6.2
K-nycklar 47:5
ofarbart spår 27
ordergivningsstation, m m 1:22, 19:6.3
oregelmässigheter vid ankomsten 69:5-8
tågs ankomst 72
tågs samtidiga rörelse 57
tågvägsinspektion 55
tågvägsklargöring 54
utrustning med signalredskap ..... K 3

Bevakad växel
begreppsförklaring 1:19b
tågvägsinspektion 55
tågvägsklargöring 54:1

Bevakning
av fordon från tåg som lämnas på
linjen eller obevakad station 83:5
plattformsövergång, skydd
för allmänheten 37:4, 37A:4, 58
vägskyddsanläggning
fungerar inte 26:3, 69:4

Blocksignal
backning av tåg förbi blsi 84
begreppsförklaring ..... 1:15 b
linjeblockering ur bruk 71
märktavlor 3:34
normalställning 51:1
se även ”huvudsignal”

Blocksträcka 1:15c

Bortflyttad målpunkt 1A:7
se vidare ”A-” resp ”P-bortflyttning”

Brandfarlig vara 43:15

”Bromsa”
med arm eller handsignallykta 3:15k
med bromsprovssignal 3:11
via högtalare 3:15

Bromsföreskrifter
allmänna för tåg (vut) 41
vut 36:8.1
vut för transport ..... även 36:16.8

Bromsgrupper
indelning av tåg och vut 41:1
tåglängd 42:2a
ändring av bromsgrupp 41:1

Bromsprov
A-fordonsfärd 32:8.1
tåg 45:3-6
vut 36:8.1

”Bromsprovet klart” 3:11, 15c

Bromsprovssignal 3:11

Bromstal
begreppsförklaring 1:4
när fordon från tåg lämnats kvar
på linjen eller obevakad station 83:5
uppgift till förare 41:3, 45:4
vut med sth högre än 40 km/h ..... K 36:5

Bromsvikt
begreppsförklaring 1:5
uppgift till förare 41:3, 45:4
vut 36:5

Brosignal
betydelse, m m 3:7
beroende med huvudsignal 3:1, 24
”stopp” visas 10:2
underrättelse 11:2

Buffert
avsyning av banan när
buffert saknas 85:5
höjdskillnad mellan buffertar 43:1

C-arbete 34
anmälan 34:4
begreppsförklaring 1:8A
C-arbetssträcka 34:2
skyddsåtgärder av tkl 34:7.1, 7.3
tillsyningsman 1:33, 34:1.2
underrättelser till tsm 34:7.1

Dragfordon, se ”lok” och ”motorvagn”

Dubbelspår 1:8a
enkelspårsdrift 1:8c, 81:2-9

högerspårskörning 1:8b, 81:1, 10
vänsterspårskörning 1:8b, 81:1
trafikering 81

Dubbelspårsdrift
begreppsförklaring 1:8b
återupptagen; ordergivning 81:4, 11, 12
återupptagen; tam 59:4a

Dvärgsignal
giltighet ..... 3:3b, c
indelning i typer 3:3a
skydd för tågväg vid växling
och småfordonsväxling 37:7
huvuddvärgsignal , se även ”huvud-
dvärgsignal” och ”huvudsignal”

Dvärgsignalsluttavla 3:27

Då-klart-anmälan 59:1a, 4

E-arbete 30
avspärrning 30:7, 14.4
begreppsförklaring 1:8A
E-arbetsområde 30:2
Kopplingsledare, uppgift om 30:5
planering, begäran, beviljande 30:4
samråd 20, 30:3
starttillstånd, allmänt 30:6
stängd station 30:2.3
tillsyningsman 1:33, 30:1.2

”Ej uppehåll vid nästa tpl” 4:12b

Elspärrtavla 3:20

Enkelspårsdrift 81
begreppsförklaring 1:8c
bevakad gränsstation 48:3
möte och k-möte 81:5-7, 9
ordergivning 81:2-5, 7-9
tågs ordningsföljd 81:2, 3, 5, 6
återupptagen dubbelspårsdrift 81:5-7, 9
se även ”högerspårskörning”

Enklangsklocka 4:12

Explosiv vara 43:14

Extratåg
begreppsförklaring 1:37
bevakning av station
utan särskild order 48:3b

”E-S4” ..... bl a 38:1
”förenklad S4” 38:1
möte, k-möte 38:1-5
normal ordningsföljd för tåg 76
ordergivning, allmänt 38:1-2
tilläggståg 38:1.5.2
underrättelse vid C-arbete 34:7

”Fara”
ljudsignal 4:4
åtgärder 2:4, 85

Farligt gods 43:14-15, 19

Fast uppehåll
begreppsförklaring 1:46A
se vidare ”uppehåll”

Fjärrblockering (fjb)
begreppsförklaring 1:10a
indikeringssytem,
transmissionsfel . ..... bil 3:3
kompletterande föreskrifter ..... bil 3

Fjärrblockeringssträcka (fjbsträcka)
avspärrning ..... K 60, 60:5-6
begreppsförklaring 1:10b
fjb ur bruk ..... bil 3:1.5
omfattning ..... bil 3:1.1
skiss ..... K 1:10

Fjärrbevakad station (fjst)
avspärrning av tågspår ..... K 60, 60:7
begreppsförklaring 1:36a
stationsmanövrering m m ..... bil 3:1-2
ändring av fjst till
lokalbevakad station ..... bil 3:1.3

Fjärrskrift 21:7, 49

Fjärrtågklarerare (fjtkl)
begreppsförklaring 1:41
åligganden ..... bil 3:2
överlämning ..... 47:2, bil 3:2.2

”FK-låda” 26:5

Fordon (tågfordon)
arbete på fordon 29:16
begreppsförklaring 1:40
besiktning m m 40:2
betydelse för tågs sth 68:1

lämnas kvar på linjen 83:5-7
märkning m m 40:1
transportvillkor allmänt 43
tryckluftbromsat i tåg 41:2
se även ”lok” och ”motorvagn”

”Framåt”
med arm eller handsignallykta 3:15f
med rangersignal 3:13
huvudsignal saknas
eller är felaktig 52:2-3
till ankommande tåg 72:1
tåg som övergår till växling 72:3

”Fri genomfart” 48:5, 6

Frätande vara 43:15

Förare 1:12

Förbigång
normal ordningsföljd för tåg 76
oreglerad förbigång 76:1c
tågföljdsändring 78

Förregling
begreppsförklaring 1:19
tågvägsinspektion ..... K 55:1

Försignal
allmänt 3:2
ATC ..... 3:2b, K 3:1-2
felaktig 53
underrättelse när försignal
tas i eller ur bruk 11

Försignalavstånd ..... K 3:2

Förvarningstavla
beskrivning m m 3:30A
hastighetsnedsättning 28:2

G-broms 41:1

Gasvagn 43:13, 16

Genomfartståg
begreppsförklaring 1:13
hinder på bevakad station för tåg 73
hinder för tågs avgång från
bevakad station 74
tågspår på station 50

Giftig vara 43:15

Grafisk tdt ..... 22:1, K 22:2

Halvutrustad nedsättning,
se ”hastighetsnedsättning”

Hamnspår
skydd vid vägkorsning ..... K 26:1
växling, småfordonsväxling 37, 37A

Handsignallykta
antal på tpl, på fordon, hos tsm
och småfordonsförare m fl ..... K 3
färgat sken 9:3
olika signaler 3:15

”Har mötande tåg kommit in”
beskrivning m m 4:3
möteskontroll 63:4.2

Hastighetsbegrepp 1:13A
se även ”krypfart”, ”siktfart”
och ”växlingsfart”

Hastighetsberäkning 68:1

Hastighetsmärkning
godsvagnar 43:9-11
personvagnar m fl 43:8
tjänstevagnar 43:9

Hastighetsnedsättning 28
ATC ..... 1A:8, 28:2, bil 4:1.1
halvutrustad nedsättning 1A:8, 28:2
fordon i tåg 43
olika slags nedsättningar 28:1
permanent/tillfällig 28:1b
procentuellt överskridande 28:1c
punktnedsättning, specialtransport 28:6
tillfällig nedsättning
– med hastighetstavlor 28:4
– utan hastighetstavlor 28:5
se även ”största tillåten hastighet”

Hastighetstavla
ATC 3:22, 28:2
beskrivning m m 3:22
hastighetsnedsättning 28:2
tilläggstavlor 3:22

Hinder
på bevakad station för tåg 73

för tågs avgång från
bevakad station 74
ofarbart spår 27
se även ”avspärrning”

Hinderanmälan, se ”avspärrning”

Hinder på tågvägens
skyddssträcka 73
sth 68:4d-f
växling, småfordonsväxling 37:7

Hinderfrihetskontroll
A-fordonsfärd, på bevakad
station 32:13.1
avslutad växling 37:9, 12
avslutad småfordonsväxling 37A:9, 10
efter passerande av hsi i ”stopp” 70:4
tågvägsinspektion 55
tkl ej anträffbar 69:6
vut, på bevakad station 36:13.1

Hindertavla
antal på station, på fordon, hos
tsm och småfordonsförare m fl ..... K 3
beskrivning m m 3:18
uppsättning
– på brevidliggande tågsp. 83:1, 85:2
– vid avspärrning ..... K 60:3
– när spår är ofarbart 27:2
– vid A-arbete 29:8.3, 15.8

Hjulplatta 43:4, 85:1, 4, 5

Hjulringsbeläggning 43:4, 85:4, 5

Hjulringsbrott 85:5

Hjälpfordon
begäran om, åtgärder 83
fler tåg finns på stationssträcka
med linjeblockering 83:4
radio, signal- och bromsapparat 36:15c
resande 36:15b
vut med hjälpfordon 36:15, 83:3, 4

Huvuddvärgsignal ..... 3:1a punkt e
se även ”dvärgsignal” och ”huvudsignal”

Huvudljussignal ..... 3:1a punkt d, 3:2d
se även ”huvudsignal”

Huvudsignal
ATC ..... 3:1, bil 4:1.1
beroende av vägskyddsanläggn ..... K 51:1
beroende med brosignal 3:1, 24
betydelse av olika signalbilder m m 3:1
felaktig eller saknas på bevakad station 52
giltighet 3:1a
iakttagande vid ingångsättning 63:2,3,4
indelning i kategorier 3:1b
indelning i typer 3:1a
manövrering m m 51
medgivande att passera i ”stopp”
– A-fordonsfärd, tåg, vut 70:2
– småfordonsväxling 37A:8b
– växling 37:8b
märktavlor 3:34
normalställning 51:1
ofarbart spår på obevakad station 27:1
ordergivning när huvudsignal
tas i eller ur bruk 11
provning 51:6
påminnelseskylt 34:7.2, 60:3.7a, 77:2, 4
spärrning .... 34:7.2, K 60, 60:3.7a, 77:2, 4
station skall lämnas obevakad
eller göras bevakad 48:5-6
säkerhetsarbete i signalanläggning 29A
tkl saknas på bevakad station 69:6
visar inte ”kör” 51:5, 52, 70
växlar och rörlig bro på linjen 24
återtagning av körsignal 51:7
se även ”infartssignal”, ”mellanblock-
signal”, ”mellansignal”, ”linjeplatssig-
nal”, ”utfartsblocksignal” och ”utfarts-
signal”

Huvudsignaltavla
antal på station ..... K 3
beskrivning m m 3:19
användning när huvudsignal saknas
på bevakad station 52:3

Huvudtillsyningsman ..... bil 7

Huvudtågspår
begreppsförklaring 1:44
genomfartståg 50
intagande av tåg vid hinder
för avgången 74:1
obevakad station 50

Huvudtågväg 1:46f

Hållplats
avgångssignal m m 65
begreppsförklaring 1:36

Hållställe
avgångssignal m m 65
begreppsförklaring 1:36

Högerläge 1:20

Högerspår 1:8g

Högerspårskörning 81:1, 81:10
tam ..... 59:5 anm, 6 anm
se även ”enkelspårsdrift”

Högtalare
användning vid signalgivning ..... K 3:15
svar på ”har mötande
tåg kommit in” 63:4

Identifieringstavlor, farligt gods ..... K 43

In-anmälan
allmänt 59
har ej utväxlats 66
när K16-nyckel är utlämnad 47:5c
när station skall lämnas obevakad 48:5
när tåg har pålok 59:2
när station skall återuppta bevakningen
efter att ha varit obevakad 48:6
se även ”tåganmälan”

Infartssignal
”beredd” ges 4:2, 73, 74
felaktig eller saknas på
bevakad station 52
kontroll före in-anmälan 59:1c
kontroll vid ändring av k-möte 77:2
ställande till ”kör” 51:3a
se även ”huvudsignal”

Inställt tåg
ordergivning allmänt 38:6-8
underrättelse vid C-arbete 34:7.1

K-fordon
begreppsförklaring 1:29
småfordonsväxling 37A
vut 36

”Klart”
med arm eller handsignallykta 3:15c
med ”klart”-signal 3:10
medväxel ligger rätt vid
tågvägsinspektion ..... K 55:1 punkt 1
vid bromsprov och
säkerhetssyning 3:15c

Klart-anmälan
allmänt 59
har ej kunnat utväxlas 66
vid mötesändring 77:4
se även ”tåganmälan”

”Klart för avgång”
med arm eller handsignallykta 3:15b
med enklangsklocka/summer 4:12a
med fordonsinternt
signaleringssystem 65:3
med indikeringslampa på
dragfordon/manövervagn 3:17A
med ”klart för avgång”-signal 3:10
resandetåg som stannat vid plattform
utan att ha trafikutbyte 63, 65
stillastående tåg på
bevakad station 63, 65
som svar på
”har mötande tåg kommit in” 63:4
underrättelse om
”klart för avgång”-signal 11

Klocka
allmänt 22:1
kontroll på station ..... K 22:1

K-möte
begreppsförklaring 1:21
enkelspårsdrift 81:5-9
extratåg, inställt tåg 38
förarens möteskontroll .....
..... 1:21, 63:4.2, 71:7, 81:9
linjeblockering ur bruk ..... 71:6,7, K 81:10
mötesändring 77
nytillkommet k-möte 79

Kontaktdon
allmänt, kortslutning med 12
antal på tpl, på fordon,
hos tsm m fl ..... K 3
se även ”kortslutning av spårledning”

Kontaktledning
A-arbete 30:1
E-arbete 1:8A, 30
elspärrtavla 3:20
inkopplingstavla 3:32d
nedkopplingstavla 3:32a,b
nödstopp 85:1
skyddssektion,
enkel sektionspunkt ..... K 3:32
stoppförbudsmärkning 3:21
urkopplingstavla 3:32c

”Kontaktledningen spänningslös” 4:9

Kontrollstation 1:14, 49:5-8

Kontrollåsnyckel (”K-nyckel”)
allmänt om hantering av 47:5
”då-klart” får ej lämnas när
K16-nyckel lämnats ut 59:1
frigivning av huvudsignal ..... K 51:2
sidospår och växlar på linjen 24
växling på linjeplats 37:12

Koppellok
ATC ..... bil 4:2.1.7
begreppsförklaring ..... 1:6a anm 1
placering i tåg 43:6
signal till minskad eller
ökad hastighet 4:10, 11

”Kopplet” 3:15h

”Kontrollera dörrarna” 4:12a

Kortslutning av spårledning
allmänt 12
när A-fordon står still på tågspår .....
... 32:8.2, 13.1, 15.13, 37:8d, 37A:8d, 9
vid A-arbete 29:8.3
vid hinder på bredvidliggande spår 85:3
vid ofarbart eller försvagat spår 27:1
vid olycka m m ..... K 83:1, 85:2

Krypfart 1:13A
huvudsignal passerats i ”stopp” 70:4
plattformsövergång 58:2
småfordonsväxling mot
signal i ”stopp” 37A:8c
växling mot signal i ”stopp” 37:8c
vid igångsättning när närmaste huvud-
signal inte säkert visar ”kör”.. 63

Kurvläge 1:20

Kvarlämnat fordon på linjen
A-fordonsfärd 32:14.1
vut 36:14.1, 37:12
tåg 37:12, 83:6

Kvittering
av K16-nyckel 47:5c
av order om
– enkelspårsdrift 81:2, 3
– extratåg 38:1, 3
– inställt tåg 38:6
– linjeblockering ur bruk 71:1
– nytillkommet k-möte 79
– återupptagen dubbelspårsdrift 81:4
av S-order till förare/tsm 19:3.3
av tdtbok och linjebok 22:2
av underrättelse om signalmedel 11:1
vid avlösning 19:5

Körtillstånd
Från tkl 3:14, 63
Med arm eller handsignallykta 3:14, 63
Med signalstav 3:14, 63
Muntligt 3:14, 63
Svar från passerande tåg 4:5, 63
Uteblir från tkl 69.6

Lastprofil 43:3

L-arbete 31
avspärrning 31:7, 14.4
begreppsförklaring 1:14A
L-arbetssträcka 31:2
L-arbete efter tåg 31:3.1
planering, begäran, beviljande 31:4
samråd 20, 31:3.2
starttillstånd, allmänt 31:6
tillsyningsman 1:33, 31:1.2

Linjebeskrivning 1:16

Linjeblockering
begreppsförklaring 1:15a
bevakning av gränsstation 48:3
blocksignal visar inte ”kör” 70
enkelspårsdrift 81:2-4

tam 59:5
ur bruk 71
se även ”fjärrblockering” m m

Linjebok
begreppsförklaring 1:16
innehav m m 22

Linjedisposition ..... bil 7

Linjen
avsyning i vissa fall 85:5
backning av tåg 84
begreppsförklaring 1:17
fordon från tåg måste
lämnas kvar 83:5-7
hinder på bredvidliggande spår 85:3
ofarbart spår 27
växel och rörlig bro på linjen 24

Linjeplats
A-arbete på tågspår 29:1-14
A-arbete på sidospår 29:15
ankomstanmälan 72:2
avgångssignal m m 65:3
begreppsförklaring 1:36
småfordonsväxling 37A:10
växling 37:10-12

Linjeplatssignal
linjeplatssignal visar inte ”kör” 70
märktavlor 3:34
normalställning 51:1b
se även ”huvudsignal”

Ljudsignaler 4

Ljudsignaltavla 3:31

Lok
begreppsförklaring 1:40
besiktning m m 40
kontroll vid tågs iordningställande 45:6
overksamt 43:7
placering i tåg 43:6
rätt att färdas i förarhytt 44:3
signaler i tåg 5
signaler i vut 7
signaler i växling 6
sth 68:1b
utrustning med signalredskap ..... K 3

”Lossa”
med arm eller handsignallykta ..... 3:15 l
med bromsprovssignal 3:11
via högtalare 3:15

Lutningsförhållande 1:18

Långt och tungt gods 43:17, 18

Låst växel (spårspärr)
begreppsförklaring 1:19c
tågvägsinspektion 55:1
tågvägsklargöring 54:1
vid medgivande att passera
huvudsignal i ”stopp” 70:5

Låst växlingsväg
begreppsförklaring 1:19f
ställverksväxling ..... K 37:1
tågvägsinspektion 55:1
vid medgivande att passera
huvudsignal i ”stopp” 70:5

”Lägg om växeln”
med arm eller handsignallykta 3:15j
med ljudsignal 4:6

Magasinering 51:3b

Manövervagn
begreppsförklaring 1:40
rätt att färdas i förarhytt 44:3
signaler i tåg 5
signaler i vut 7
tåglängd 42:2
utrustning med signalredskap ..... K 3

Meddelande 21:5-8

Medgivande
till passage av ”stopp” i
– brosignal 10:2
– dvärgsignal 10:3
– skredvarningsstopplykta 10:2
– slutpunktsstopplykta 10:4
– stopplykta som
skyddar tågväg 10:4
– huvudsignal, se ”huvudsignal”
– annan signal 10:1
se även ”starttillstånd”

Mellanblocksignal
linjeblockering ur bruk 71:2
se även ”blocksignal” och
”huvudsignal”

Mellansignal
”beredd ges” 4:2, 73, 74
felaktig eller saknas
på bevakad station 52
ställande till ”kör” 51:3b
se även ”huvudsignal”

”Minska hastigheten”
med ljudsignal eller arm 4:10
med rangersignal 3:13

Minusläge 1:21

M-märkning ..... K 43:8

Motorvagn
begreppsförklaring 1:40
besiktning m m 40
kontroll vid tågs iordningställande 45:6
overksam 43:7
rätt att färdas i förarhytt 44:3
signaler i tåg 5
signaler i vut 7
signaler i växling 6
utrustning med signalredskap ..... K 3

Multipelkoppling 1:40

Muntlig ordergivning
order som gäller på
bevakad station 19:1.2c
av förare till ombordpersonal 19:1
av tsm till förare eller omvänt 19
vut med hjälpfordon på
sträcka med linjeblockering 83:4c
se även ”S16”

Muntlig signalgivning 3:15

Målpunktstavla 3:36

Märkning av vagnar
godsvagnar 43:9
personvagnar m fl 43:8
tjänstevagnar 43:9

Märktavla 3:34

Möte (se även ”k-möte”)
begreppsförklaring 1:21
bevakning av station utan
särskild order 48:3b
normal ordningsföljd för tåg 76
oreglerat möte 76:1b
tkl kontroll före ”körtillstånd” 63
tågvägsinspektion ..... K 55:1
tågvägsklargöring 54:1

Mötesändring (se även ”k-möte”) 77
enkelspårsdrift 81
fjbsträcka ..... 77, bil 3:2.1.1
underrättelse vid C-arbete 34:7.1

Nedkopplingstavla 3:32, 11

Nedspår 1:8d
trafikering av dubbelspår 81

Normalläge för växel (spårspärr)
begreppsförklaring 1:20g
åtgärder efter växling på linjeplats
och obevakad station 37:10-12

Normal ordningsföljd för tåg 76

Nytillkommet k-möte 79

Nyutrustat tåg ..... K 49:5, K 78:4

Nödstopp 85:1

Obevakad station
ankomstanmälan 72:2
avgångssignal 65
begreppsförklaring 1:36a
bevakning 48
huvudsignals normalställning 51
huvudsignal visar inte ”kör” 52, 70
kvittering av S4 och S5 38
ofarbart spår 27
spår för tåg 50
utrustning med signalredskap ..... K 3
ändring av möte och k-möte 77:1,3,6

Oförreglad växel 24
sth 68:2b, 4b
tågvägsinspektion 55:1

Ogiltighetstavla 3:29

Ombordansvarig 1:21A

Omledning av tåg på fjbsträcka 80
ordningsföljd för tåg 76:1e

Order från tl till tkl
bevakad/obevakad station 48:3
enkelspårsdrift 81:2-7
extratåg 38:1, 3
fjb ur bruk/åter i bruk ..... bil 3:2.3
inställt tåg 38:6
linjeblockering ur bruk/
åter i bruk 71:1, 4, 6
påskjutning på flera stationssträckor 39
mötesändring 77:1, 5
nytillkommet k-möte 79
tågföljdsändring 78:1, 2
tågsättsbyte 78:4

Order till förare och tsm 19
A-arbete 29:4
A-fordonsfärd 32:4
avsyning av banan behövs,
men har inte gjorts 85:5
balisfel 69:7, 8
bevakad/obevakad station 48:4
delgivningsorder 19
dygnsorder 19
E-arbete 30:4
enkelspårsdrift (linbl ur bruk) 81:8
extratåg 38:4, 5
fjb ur bruk/fjb åter i bruk ..... bil 3:1.5.1
hastighetsnedsättning p g a
– bantekniska skäl 28:3-5
– fordon 43:5
hinder 73
felaktig försignal 53
felaktig huvudsignal 52:1-2
inställt tåg 38:7, 8
klart-anmälan har ej kunnat
erhållas 66:2
L-arbete 31:4
linjeblockering ur bruk/
åter i bruk 71:2, 4, 8
lokalbevakad station/
fjärrbevakad station ..... bil 3:1.3, 1.4
muntlig 19:1.2c
nytillkommet k-möte 79
S-blankett, annan än S16 ..... 19:3
signalmedel, m m i och ur bruk,
flyttat/ändrat 11:2
stopplats på bevakad station 72:1
sträckorder 19
S16 ..... 19:4
tågorder 19
tågs bemanning ändras 44
tågsättsbyte 78:4
uppehåll behövs/bortfaller 1:3, 9
V-signal eller V-försignal felaktig 26:4
vut 36:4
vägskyddsanläggning fungerar
inte 26:3
ändrad bromsgrupp 41:1
ändrat k-möte 77:1, 3

Ordergivande station ..... K 1:22

Ordergivningsstation
begreppsförklaring 1:22
ordergivning m m 19:6
S3 ..... K 38:2, 47:2

Ordergivningssträcka ..... K 1:22

Ordertavla och orderpärm för förare och ombordpersonal ... 11, K 22:2

Ordinarie tåg 1:37

Ordningsföljd för tåg 76
extratåg 76:2
omlett tåg på fjbsträcka 76:1e
oreglerad förbigång 76:1b
oreglerat möte 76:1a
tilläggståg 76:1d

Orienteringstavla
beskrivning, placering m m 3:30
hastighetsnedsättning 28:2
vägskyddsanläggning 26, 69:4

Overksamt dragfordon 43:7

Oxiderande vara 43:15

P-bortflyttning
begreppsförklaring 1A:7
försignalering ..... K 3:1 och 2, K 69:2

P-broms 41:1

Personalbyte, se ”avlösning” och ”överlämning”

Plankorsning, se ”vägkorsning”

Plattformsövergång
A-fordonsfärd 32:13.1
förarens åtgärder, tåg 58:2
småfordonsväxling 37A:4c
tkl åtgärder 58:1
vut 36:13.1
växling 37:4b

Plusläge 1:20

Procentuellt överskridande
hastighetsnedsättning 28:1c
inmatning i ATC 45:6b
M-märkning av personvagnar ..... K 43:8

Pålok 39
ATC ..... bil 4:2.1.6
avgångssignal 65:3
avspärrning för
– återgående pålok ..... 39:2, K 59:2, 60
begreppsförklaring 1:23
förbud mot
– A-arbete efter tåg 29:3.1
– A-fordonsfärd efter tåg 32:3.1
– L-arbete efter tåg 31:3.1
– vut efter tåg 36:3.1
signal till
– igångsättning, ökad hastighet 4:10
– minskad hastighet 4:11
sth 68:4
tam 59:2
återgående pålok ..... 1:23 anm, 39:2

Påläge 1:20

Påminnelseskylt
k-mötesändring 77:2b, 4
kontroll vid överlämning ..... K 47:4
skydd vid avspärrning 60:3, 7a
skydd vid C-arbete 34:7.2

Påminnelseskärm 3:14, 15a
antal på station ..... K 3
kontroll vid överlämning ..... K 47:4
k-mötesändring 77:2b, 4
skydd vid C-arbete 34:7.2

Påstigningstavla
behovsuppehåll behövs 72:5
beskrivning m m 3:28

Radioaktiv vara 43:15

Rakläge 1:20

R-broms 41:1

Rangersignal 3:13

Repeterbaliser
begreppsförklaring 1A:3
U-tavlor 3:25
”stoppförbudszon” ..... K 3: 25

Repeterförsignal ..... K 3:2
iakttagande vid igångsättning 63

Repetersignal 3:2A
iakttagande vid igångsättning 63

Repetering
avgångssignal 65:2.4.1, 3.1.2, 3.2.3
meddelande 21:4

Resande
begreppsförklaring 1:24
när tryckluftbromsen inte fungerar ... 41:2b
vut 36:1.4

RIC-märkning 40:1

RIV-märkning 40:1

Rörlig bro
brosignal 3:7
passage av brosignal i ”stopp” 10:2
se även ”linjeplats” och ”linjeplatssignal”

Rörlig stoppsignal
ankommande tåg 72:1
beskrivning m m 3:15d
infartssignal och mellansignal är felaktig eller saknas 52:2-3
åtlydnad 10:1a

”Sakta”
ankommande tåg 72:1
beskrivning m m 3:15e
se även ”minska hastigheten”

Samtal 21

”Samtal önskas”
enklangsklocka, summer 4:12a
ljudsignal 4:7

S-arbete 29A
begreppsförklaring 1:25
omfattning 29A:2
planering, begäran, beviljande 29A:4
signaltsm 1:25A, 29A:1.2
signaltsm skyddsåtgärder 29A:7.2, 7.3, 8.3
starttillstånd allmänt 29A:6
tkl skyddsåtgärder 29A:7.2

Sidospår
A-arbete 29:15
begreppsförklaring 1:26
sth 68:2c, 4g
tågs avgång från bevakad station 63:6
tågs ankomst till bevakad station 72:3

Sidotågspår 1:44

Sidotågväg 1:46e
se även ”tågväg”

Signal- och bromsapparat .....
..... 32:10.2, 36:10.2, 15c

Signaler
på linjen och stationer 3
på tågfordon och småfordon 5-7
tillåtna 2:7
åtlydnad 10

Signalflagga, röd
antal på tpl, hos tsm och
småfordonsförare m fl ..... K 3
beskrivning m m 3:16

Signalflagga, gul-svart-rutig 3:16A

Signalstav
antal på station ..... K 3
signal ”körtillstånd” 63
beskrivning m m 3:14
påminnelseskärm skall
sättas på 3:14, 34:7.2, 77

Signaltillsyningsman 1:25A

Siktfart 1:13A
A-fordonsfärd 32:9.2.3
efter igångsättning i vissa fall 63:3.6
huvudsignal felaktig eller saknas 52:2-3
passage av huvudsignal i ”stopp” 70:4
tam har ej kunnat utväxlas 66
vut 36:9.2.3
växling, småfordonsväxling 37:3, 37A:3

”Skjuts” ..... 3:15 i

Skjutsning
mot tågspår utan sidoskydd ..... 37:8 anm 2
anmälan om avslutad växling 37:8e

Skredvarningsförsignal 3:9A

Skredvarningsstopplykta
betydelse m m 3:9a
”stopp” visas 10:2
underrättelse 11:2

Skyddssektion ..... K 3:32

Skyddssträcka
se ”tågvägs skyddsträcka”

Skyddsvagn 43:13

Skyddsväxel
A-arbete innanför d:o 29:2.1, 29:15
begreppsförklaring 1:27
kontroll att fordon är uppställda
innanför d:o 37:10, 37A:10, 48:5
skydd för tågväg vid växling
och småfordonsväxling 37:7
växling och småfordonsväxling
innanför d:o 37:10, 37A:10, 48:5

”Slag i hjul” 85:1, 3

Slutpunktslåsning ..... K 1:19

Slutpunktsstopplykta 3:9b

Slutpunktstavla (S-tavla)
beskrivning m m 3:26
med signalbaliser 1A:3, 3:26
som tågvägs slutpunkt 1:46b

Slutpunktsutlösning ..... K 1:19e, K 57:2

Slutsignal
beskrivning m m 5
fordon har lämnats kvar på linjen 83:6
kontroll

– A-arbete efter tåg 29:7, 8.2
– A-fordonsfärd efter tåg
börjar på linjen 32:7, 8.2
– L-arbete efter tåg 31:7, 8.2
– vut efter tåg börjar
på linjen 36:7, 8.2
kontroll när bevakning tas upp ..... K 48:6
kontroll när fordon ej anslutet till tryck-
luftledningen gått sist i tåg 41:2b
tågs iordningställande 45:1, 4
vut för transport 36:16.8

Smittfarlig vara 43:15

Småfordon 1:29
A-fordonsfärd 32
vut 36
se även ”A-” och ”K-fordon”

Småfordonsväxling 37A
A-fordon 37A:4, 8
avslutad 37A:8e, 9, 10
begreppsförklaring 1:51b
förbud mot magasinering m m 51:3b
hastighet 37A:3
huvudsignal visar ”stopp” 37A:8b
kortslutning av spårledning 37A:8d, 9
signaler på småfordon 6
starttillstånd 37A:8a
uppställning av fordon 37A:5, 8e, 9, 10
växlingsgränsen 37A:6
överenskommelse med tkl 37A:8a

Spårinnehavaren 0

Spårledning
bromsning av fordon med grus
eller sand ..... K 37:9
funktion och benämning vid
vägskyddsanläggning ..... K 26:1
hinderfrihetskontroll ..... K 55:1
kortslutning med kontaktdon .....
..... 12, 29:8.2, 32:8.2, 83:1, 85:2
kortslutning vid vägkorsning 26:5
rostbildning m m ..... K 37:9

Spårspärr
förreglad 1:19d
linjeplats 24
låst 1:19c
läge 1:20
kontroll av att fordon är
uppställda innanför . 37:10-12, 37A:10
skydd för tågväg 37:7
tågvägsinspektion 55:1
tågvägsklargöring 54

Spårspärrsignaler 3:4

Spärrning
allmänt ..... K 60
mötesändring 77:4
skydd vid avspärrning 60:3, 5, 7
skydd vid C-arbete 34:7.2
se även ”avspärrning”

Starttillstånd
A-arbete 29:6, 8.2
A-fordonsfärd 32:6, 8.2
E-arbete 30:6, 8.2
L-arbete 31:6, 8.2
S-arbete 29A:6, 8.2
småfordonsväxling 37A:8a
vut 36:6, 8.2
växling 37:8a

Station, se ”bevakad station”, ”obeva-
kad station” och ”stängd station”

Stationsdisposition ..... bil 7

Stationsgräns
begreppsförklaring 1:30
huvudsignaltavla uppsatt 52:3
tågs stopp vid, när fordon
kvarlämnats 83:6
växling utanför växlingsgränsen 37:6

Stationsmanövrering ..... bil 3:1.2

Stationssträcka
begreppsförklaring 1:31
avspärrning 1:1A, 60

Stillahållen stoppsignal
beskrivning m m 3:15d, 16
hinder på bevakad station 73
hinder för tågs avgång från
bevakad station 74
åtlydnad 10:1b

Stoppassagemedgivande, se
”Medgivande till passage av stopp”

Stoppförbudsmärkning 3:21

Stopplats 72:1

Stopplatstavla 3:25A

Stopplykta 3:9
se även ”slutpunktsstopplykta”, ”skred-
varningsstopplykta” m fl

Stoppsignalering
skydd vid avspärrning 60:3
hinder på bevakad station 73
hinder för tågs avgång från
bevakad station 74
hinder på bredvidliggande tågspår..... 85:2
ofarbart spår 27
vid fara 85:1
åtlydnad 10:1

Ställverksområde ..... bil 8
A-fordonsfärd/vut för transport ..... bil 8:3
fjärrmanövrering ..... bil 8:2.2
tåg bil 8:5-6

Stängd station
A-arbete 29:2.3
A-fordonsfärd infart 32:12.3
allmänt 48
begreppsförklaring 1:36a
E-arbete 30:2.3
föreskrifter saknas 1:36a
huvudsignals normalställning 51:1
stationsdisp ..... bil 7:1.2
vut infart 36:12.3

”Stäng dörrarna” 4:12b

Största tillåten hastighet (sth)..... 68
A-fordonsfärd 32:9
ATC inte verksam inom
ATC-område 68:4a
avsyning av banan behövs men
har inte gjorts 85:5
backning av tåg på linjen 84
banans sth 68:2a
”beredd” har getts 68:4
bromsförmåga 41:4
efter passage av huvudsignal
som inte visar ”kör” 52:2-3, 70:4
fordon 43
främsta eller sista fordonet har inte
fungerande tryckluftbroms ..... K 41:2
fungerande säker-
hetsgrepp saknas ..... K 44:1
gällande sth 68:1a
hastighetsnedsättning 28
huvudsignalbesked 3:1c
igångsättning av tåg 63
inställning i ATC 1A:5
körning från bakre förarhytt ..... K 44:1
linjeblockering ur bruk..... 71:3
nedsättning utan hastighetstavlor 28:5
oförreglad växel 68:2b, 4b
pålok 68:4c
sidospår 68:2c, 4g
skyddsvagnar saknas etc 43:15, 16
småfordonsväxling 37A:3
tågets sth 68:1b
vut 36:9
växling 37:3

Summer 4:12

**Säkerhetsarbete i
signalanläggning**..... 29A

Säkerhetsgrepp ..... K 44:1

Säkerhetssamtal 21

Säkerhetssyning..... 45:4

S16 ..... 19:1, 4

Telefonering 21

Tidtabell (tjänstetidtabell)
begreppsförklaring 1:34
innehav m m 22
tillfällig tidtabell 38

Tillsyningsman (tsm) 1:33
vid A-arbete 29:1.2
vid A-fordonsfärd 32:1.2
vid C-arbete 34:1.2
vid E-arbete 30:1.2
vid L-arbete 31:1.2
vid vut 36:1.2

se även ”huvudtillsyningsman” och ”signaltillsyningsman”

Trafikkalender 1:35

Trafikledningsfunktionen 0

Trafikplats
begreppsförklaring 1:36
se även ”hållplats”, ”hållställe”, ”linjeplats” och ”station”

Trafikutövaren 0

Tryckluftbroms 41
bromsgrupper 41:1
tågs storlek 42:2a

Tåganmälan (tam) 59
begreppsförklaring 1:38
har inte kunnat utväxlas 66
repetering 21:4
se även ”in-”, ”klart-” och ”ut-anmälan”

Tågdata ..... K 1A:5c
inmatning i ATC 45:6c

Tågfordon, se ”fordon”

Tågföljdsändring 78
bevakning av station utan särskild order 48:3
enkelspårsdrift 81:3
normal ordningsföljd för tåg 76
underrättelse vid C-arbete 34:7.1

Tågförsening
bevakning av station efter tkl beslut 48:3
enkelspårsdrift 81:3
rapportering 75
tidinkörning ..... K 64
underrättelse vid C-arbete 34:7.1

”Tåg kommer”
A-fordonsfärd, vid vägkorsning 32:11
backning av tåg på linjen 84:3
beskrivning m m 4:1
ljudsignaltavla 3:31
tåg vid vägkorsning i vissa fall 69:4d, 5
vut, vid vägkorsning 36:11

Tågklarerare 1:41

Tågmöte, se ”möte”

Tågmötesändring, se ”mötesändring”

Tågspår
begreppsförklaring 1:44
spår för tåg på station 50
uppställning av fordon efter avslutad växling 37:8e, 9, 12
uppställning av småfordon efter avslutad småfordonsväxling 37A:8e, 9

Tågs storlek 42
inmatning i ATC av tåglängd 45:6c

Tågvikt
begreppsförklaring 1:45
uppgift till förare 36:8.1, 45:4, 5, 68:1b

Tågväg
avkortad 1:46d
begreppsförklaring 1:46
inspektion 55
klargöring 54
kort 1:46e
signalering 3:1
skyddssträcka 1:46c
slutpunkt 1:46b
tågs samtidiga rörelse 57
växling, småfordonsväxling 37:7

Tågvägsinspektion 55
huvudsignal provas 51:6
huvudsignal får passeras i ”stopp” 70:5
station skall lämnas obevakad 48:5
vid A-fordonsfärd 32:13.2
vid vut 36:13.2

Tågvägskontroll ..... K 55:1

Tågvägslåsning
begreppsförklaring 1:19c
bevakad station 51:2,4

Tågvägsläggning ..... K 55:1
automatisk 51:3b

Tågvägsupprepning, automatisk 51:3b

Underrättelser
till tsm för A-arbete och småfordons-

förare om linjeblockeringen tas ur bruk 71:2b
om signalmedel som skall tas i eller ur bruk m m 11
om stationernas bevakningstider ..... K 48
till C-fordonsförare 34:5

”Undersök bromsarna” 4:8

Uppehåll
begreppsförklaring 1:46A
hinder på bevakad station för tåg 73
hinder för tågs avgång från bevakad station 74
klarering av ankommande tåg 72

Uppehållstavla (U-tavla)
beskrivning, placering m m 3:25
”stoppförbudszon” ..... K 3:25
stopplats 72:1

”Uppehåll vid nästa tpl” 4:12b

”Uppfattat”
beskrivning m m 4:5
”framåt” eller ”sakta” har getts till tåg med fast uppehåll 72:1
infartssignal felaktig eller saknas 52:2-3
signal har getts till tåg med behovsuppehåll 72:5
som svar på ”avgång” 4:5

”Uppgift till förare” ..... 36:8.1, 41:3, 42:2c, ... 43:5, 7, 10, 17, 19, 45:4, 5, 68:1b

Uppspår 1:8e
trafikering av dubbelspår 81

Urspårad vagn, åtgärder vid fara 85

Ut-anmälan
allmänt 59
K16-nyckel utlämnad till förare 47:5c
pålok 59:2
se även ”tåganmälan”

Utfartsblocksignal
felaktig 52:4, 70
ställande till ”kör” 51:3b
se även ”huvudsignal”

Utfartssignal
felaktig 52:4, 70
ställande till ”kör” 51:3b
ändring av k-möte 77:2, 4
se även ”huvudsignal”

”Utrym spåret” 3:16A

Vagnuttagning 36
ATC ..... bil 4:2.2
A-fordon medförs 1:29, 36:4.1, 51:3b
begreppsförklaring 1:47
bromsföreskrifter 36:8.1, 16.8, 41
framförande på bevakad station 36:13
förarens åtgärder före vut 36:8.1.2
huvudsignal visar ej ”kör” 36:12, 52, 70
K-fordon som vut 1:29, 36:1
planering, begäran, beviljande 36:4
resande i vut 36:1.4, 36:15
signaler framåt och bakåt 7
starttillstånd 36:6, 8.2
sth 36:9
ställverksområde ..... bil 8:3
tillsyningsman 1:33, 36:1.2
tsm åtgärder före vut 36:8.1.1
underrättelse vid C-arbete 34:7.1
uppdelning i fordonsgrupper 36:1.3
utrustning med signalredskap ..... K 3
vagnuttagningssträcka 36:2
vut efter tåg 36:3.1
vut för transport 36:16
vut med hjälpfordon 36:15, 83:3, 4

Varmgången vagn ..... K 43:4c, K 85:1

Vågsignaltavla 3:23

Vägkorsning
A-fordonsfärd 32:11
backning av tåg på linjen 84:2
begreppsförklaring 1:49
skydd vid vägkorsning 26
vut 36:11
växling 37:4
småfordonsväxling 37A:4
se även ”plattformsövergång” och ”vägskyddsanläggning”

Vägkorsningsförsignal (V-försignal)
betydelse av signalbilder m m 3:6
felaktig ..... 26:4, 69:4 c, d

Vägkorsningssignal (V-signal)
betydelse av signalbilder m m 3:5
felaktig 26:4
felaktig eller visar ”stopp” ..... 69:4c, d

Vägskyddsanläggning
A-arbete kortsluter spårledning 26:5
A-fordonsfärd kortsluter
spårledning 26:5
allmänt, funktion ..... K 26
beroende av
huvudsignal ..... K 48:5, 51:1 b, K 51:3b
bommar bortom den plats
där tåg brukar stanna ..... K 26:1
fungerar inte för tåg 26:3-4, 69:4, 5
huvudsignal till ”kör” innan
bommar är fällda ..... K 51:3
manövrering av förare på tåg ..... K 26:1
S-arbete 29A
vut kortsluter spårledning 26:5

Vägvakt
begreppsförklaring 1:50
vid felaktigt vägskydd 26:3, 4, 69:4

Vänsterläge 1:20

Växel
bevakad 1:19a
förreglad 1:19c
huvudtågspår 51:1a
låst ..... 1:19 b
på linjen 24
sth i oförreglad växel 68:2
tågvägsinspektion 55
tågvägsklargöring 54:1

Växeltavla ..... 3:24, K 24:1

Växling 37
A-fordon medförs 37:8d
ATC ..... bil 4:2.3
avslutad 37:8e, 9, 12
begreppsförklaring 1:51
huvudsignal visar ”stopp” ..... 37:8b, c
kortslutning av spårledning 37:8d
planenlig/icke planenlig växling 37:8a
på bevakad station 36:6-9
på linjeplats och
obevakad station 36:10-12
samråd med tsm för E-arbete 20
signaler på dragfordon 7
sth 37:4
starttillstånd 37:8a
ställverksväxling ..... K 37:1
utanför växlingsgränsen 37:6
växlingsledare 37:1
överenskommelse med tkl 37:8a
se även ”småfordonsväxling”

Växlingsdvärgsignal 3:3
se vidare ”dvärgsignal”

Växlingsfart 1:13A
A-fordonsfärd 32:9.2
passage av huvudsignal i ”stopp” 70:4b
passage av huvudsignal i ”stopp”,
växlar vid linjeplats 70:4d
vut 36:9
växling, småfordonsväxling 37:3, 37A:3

Växlingsgräns 37:6, 37A:6

Ändringstryck ..... anvisn, 22:2

”Öka hastigheten”
med arm eller ljudsignal 4:11
med rangersignal 3:23

Övergångskoppel 39:4, 43:10

Överlämning
ltkl och tklbiträde 47:4
fjtkl till/från ltkl ..... bil 3:2.3
när fjb tas ur bruk/i bruk ..... bil 3:2.3.2
se även ”avlösning”

Övningskörning ..... K 69:3

Bilaga 2
Mönstersamling

Säkerhetsblanketter.

BANVERKET

A-FORDONSFÄRD VAGNUTTAGNING (vut) S1

Nummer _____
enl BUP nr _____

Datum: _____ (år) (mån) (dag)

_____ natt mot: (år) (mån) (dag)

_____ natt mot: (år) (mån) (dag)

1 ❑A-fordonsfärd ❑Vut
❑A-fordonsfärd för transport ❑Vut för transport

På sträckan _____ - _____

❑på nedsp ❑på uppsp ❑på spår_____

Fr o m kl _____ t o m kl _____ In till _____

❑Efter tåg_____
❑Tsm är förare/småfordonsförare
❑A-fordon medförs vid vut

Anm: _____

(år)	(mån)	(dag)	(kl)	(st sign)	(tkl sign)
			Start-tillstånd		
K 16 nr ___	Återl		Avslutad		
			Start-tillstånd		
K 16 nr ___	Återl		Avslutad		
			Start-tillstånd		
K 16 nr ___	Återl		Avslutad		
			Start-tillstånd		
K 16 nr ___	Återl		Avslutad		
			Start-tillstånd		
K 16 nr ___	Återl		Avslutad		

2 ❑A-fordonsfärd ❑Vut
❑A-fordonsfärd för transport ❑Vut för transport

På sträckan _____ - _____

❑på nedsp ❑på uppsp ❑på spår_____

Fr o m kl _____ t o m kl _____ In till _____

❑Efter tåg_____
❑Tsm är förare/småfordonsförare
❑A-fordon medförs vid vut

Anm: _____

			Start-tillstånd		
K 16 nr ___	Återl		Avslutad		
			Start-tillstånd		
K 16 nr ___	Återl		Avslutad		
			Start-tillstånd		
K 16 nr ___	Återl		Avslutad		
			Start-tillstånd		
K 16 nr ___	Återl		Avslutad		
			Start-tillstånd		
K 16 nr ___	Återl		Avslutad		

3

Vut nr _____

Anm: _____

			Start-tillstånd		
K 16 nr ___	Återl		Avslutad		

Begärd av _____

Beviljad av _____ (st sign) _____ (tkl)

Ordern bestyrks _____ (st sign) _____ (tkl)

Ordern delgiven (fylls i av avs)				Ordern avsänd av (fylls i av mottagaren)		Utförd åtgärd	Sign
Tjänste-ställe	Mott sign	Tjänste-ställe	Mott sign	Tjänste-ställe	Avs sign	Införd i tklboken	

Kopia mottagen

_____ (tsm)

Anvisningar:

Den tpl fordonssätt förs ut från anges först. (Om fordonssättet förs ut från tpl inom den angivna sträckan, anges det i anm.)

Anm-utrymmet används bl a för att ange tsm namn, samt för tsm anteckningar vid samråd, m.m.

BV bl 35 000 (Giltighetsdatum 2000-06-13) (1 år)

BANVERKET

VAGNUTTAGNING (vut) MED HJÄLPFORDON S1a

Datum för vut _____ (år) (mån) (dag)

Natt mot

Vut med hjälpfordon

på sträckan _____ - _____

❑ på _____ spåret

Kl _____ - _____ In till _____

Hjälpbehövande tåg/vut finns ❑ på sträckan ❑ på stationen ❑ vid linjeplatsen

_____
(sträcka eller tpl enligt § 83:1)

Anm _____

_____

TSM ANTECKNINGAR (år) (mån) (dag)

Tfnnummer/driftradio _____

Starttillstånd _____ K16 nr _____

Avslutat _____ (kl) _____ (st sign) _____ (tkl sign) Återl. _____

Vut begärd av _____

Vut beviljad av _____ (st sign) _____ (tkl)

Bestyrks _____ (st sign) _____ (tkl)

Utförd åtgärd	Sign
Införd i tklboken	

Kopia mottagen

_____ (förare)

_____ (tsm)

Ordern delgiven (fylls i av avs)		Ordern avsänd av (fylls i av mottagaren)	
Tjänste-ställe	Mott sign	Tjänste-ställe	Avs sign

Anvisningar

Den station vut förs ut från anges först.

Anm-utrymmet används bl a för angivande av särskild tsm namn eller anteckning om samråd.

BV bl 35 001 (Giltighetsdatum 2000-06-13) (1 år)

BANVERKET

A-ARBETE E-ARBETE L-ARBETE S-ARBETE S2

Datum _____ (år) (mån) (dag) _____ natt mot (år) (mån) (dag)

_____ (år) (mån) (dag) _____ natt mot (år) (mån) (dag)

Nummer _____

enl BUP nr _____

		TSM ANTECKNINGAR
❑ A-arbete ❑ E-arbete ❑ L-arbete ❑ S-arbete	St/str: _____ ❑på nedsp ❑på uppsp ❑på spår _____ Begränsning/omfattning: _____ _____ Kl _____ – _____ ❑ Efter tåg _____ Anm: _____	*Vidtagna skyddsåtgärder, sign:* Åtg i vägskyddsanl: _____ kortslutn: _____ klovning: _____ annat: _____ *E-arbete:* Enl avbrottsbeg nr: _____ Kopplingsledare: _____ (år) (mån) (dag) Starttillstånd kl st sign/tkl _____ _____ / Avslutad kl st sign/tkl _____ _____ / K16 nr _____ återl _____
❑ A-arbete ❑ E-arbete ❑ L-arbete ❑ S-arbete	St/str: _____ ❑på nedsp ❑på uppsp ❑på spår _____ Begränsning/omfattning: _____ _____ Kl _____ – _____ ❑ Efter tåg _____ Anm: _____	*Vidtagna skyddsåtgärder, sign:* Åtg i vägskyddsanl: _____ kortslutn: _____ klovning: _____ annat: _____ *E-arbete:* Enl avbrottsbeg nr: _____ Kopplingsledare: _____ (år) (mån) (dag) Starttillstånd kl st sign/tkl _____ _____ / Avslutad kl st sign/tkl _____ _____ / K16 nr _____ återl _____
❑ A-arbete ❑ E-arbete ❑ L-arbete ❑ S-arbete	St/str: _____ ❑på nedsp ❑på uppsp ❑på spår _____ Begränsning/omfattning: _____ _____ Kl _____ – _____ ❑ Efter tåg _____ Anm: _____	*Vidtagna skyddsåtgärder, sign:* Åtg i vägskyddsanl: _____ kortslutn: _____ klovning: _____ annat: _____ *E-arbete:* Enl avbrottsbeg nr: _____ Kopplingsledare: _____ (år) (mån) (dag) Starttillstånd kl st sign/tkl _____ _____ / Avslutad kl st sign/tkl _____ _____ / K16 nr _____ återl _____

Begärd av _____

Beviljad av _____ (st sign) _____ (tl/tkl)

Ordern delgiven (fylls i av avs)				Ordern avsänd av (fylls i av mottagaren)		Utförd åtgärd	Sign
Tjänste-ställe	Mott sign	Tjänste-ställe	Mott sign	Tjänste-ställe	Avs sign	Infört i tklboken	

Ordern bestyrks _____ (st sign) _____ (tl/tkl) **Kopia mottagen:** _____ (tsm)

Anvisningar:
Gränser för A-arbetsområde/E-arbetsområde samt omfattning av S-arbete anges utförligt vid "begränsning/omfattning".

Exempel: (A-arbete) Ublsi L2 - msi 31 - msi 33; spår 2 dvsi 37h - infsi 5v.
(E-arbete) Gas msi 2/5 och 3/5 - Ulp msi 1/6 och 2/6. (S-arbete) Msi 31, 33, vx 4, vsi Rönnvägen.
Anm-utrymmet används bl a för att ange tsm/signaltsm namn, för tsm anteckningar vid samråd, m.m.

BV bl 35 002 (Giltighetsdatum 2000-06-13) (1 år)

BANVERKET

HJÄLPBLANKETT FÖR ORDERGIVNINGSSTATION

S3

_____ (ordergivningsst) **T** _____ (tågplan) **Tåg** _____

❑ **E-S4** ❑ **E enl tdtboken**

❑ **Ordinarie** _____ (dagar)

A. Uppgifter för egen station (som inte framgår av tågordningen)

Sträcka	Spår	Ank	Avg	K-möter	K-möts av
–					

B. Tågföljd

Tåg _____ efter tåg _____ _____ - _____. Tåg _____ efter tåg _____ _____ - _____

C. Ordergivning

Ordergivning till			S9 (avd 1 el 3) ges, kontrollstation	S11 (avd 3,4) ges (ej vid inställt tåg)			Inf / koll
tåg	som går (dagar)	anm		dagar	bevakning vid	tkl kts	
1	2	3	4	5	6	7	8
							/
							/
							/
							/
							/
							/

Anm: _____

BV bl 35 003 (Giltighetsdatum 2000-06-13) (1 år)

ANVISNINGAR

(Det tåg som S3 läggs upp för benämns nedan 01).

Användning

På S3 anges de tåg som k-möter 01 och var detta sker. Om 01 inte är ordinarie alla dagar, kan man av S3 läsa ut vilken ordergivning som skall ske när 01 anordnas. Om 01 är ordinarie tåg vissa dagar eller dagligen kan man av S3 läsa ut vilken ordergivning som skall ske om 01 ställs in över *hela* ordergivningssträckan.

Om 01 är E-S4-tåg kan tl föreskriva att station skall vara bevakad för tåg i samma riktning, när 01 skall gå. Detta anges på S3.

För att underlätta för ordergivningsstationen anges även uppgifter om tider, k-möten m m på egen station.

Uppläggning

S3 läggs upp för tåg på en viss ordergivningssträcka (se TLF).

Ordergivningssträcka utan linjeblockering:
S3 läggs upp
– för alla tåg i motsatt riktning mot de tåg som skall orderges
– även för E-S4-tåg som går i samma riktning som de tåg som skall orderges.

Ordergivningssträcka med linjeblockering utan fjb:
S3 läggs upp för E-S4-tåg (i båda riktningarna).

Ordergivningssträcka med fjb:
S3 läggs inte upp.

Ifyllande

Tabellhuvudet: Är 01 ordinarie tåg, anges de dagar 01 går enl tdt (även "D").

Avd A: De uppgifter som inte framgår av tågordningen för stationen fylls i.

Avd B: Fylls i om E-S4 anger ändring av tågföljd.

Avd C: I kol 1 anges de tåg som kan komma att ges order när 01 anordnas eller ställs in d v s
– tåg (= 02) som k-möter 01 på station på ordergivningssträckan
– tåg (= 03) som går i samma riktning som 01, när tl i E-S4 för 01 har angett att stationen skall vara bevakad för 03 när 01 går.

I kol 2 anges gångdagar enligt tdt för 02 och 03 (även "D" och "E").

I kol 3 anges
– när tåget enligt sin tdt utgår från station (= A) längre fram på ordergivningssträckan,
– när ordern av tågföringsskäl eller p g a att ordergivningsstationen också är kontrollstation bör ges på station (= B) före ordergivningsstationen.
Detta anges med exempelvis "A or", "B or".
(Observera att tkl för ordergivningsstationen måste uppmana tkl B att ge order i varje enskilt fall!)

I kol 4 anges den station där 02 k-möter 01.

I kol 5-6 anges ifall order skall ges om extra bevakning. Skall bevakningsordern kompletteras med "tkl ger körtillstånd", markeras med kryss i kol 7.

Underlag för uppgifter om k-möten och bevakning hämtas från tdtboken resp S4.
Observera: Tl ger ingen särskild order till tkl att stationen skall vara bevakad om möte uppstår på stationen genom att extratåg anordnas.
Förare och tbfh ges dock alltid order (S11) om ändrad bevakning när uppgifterna i tdt inte stämmer.

Om ingen order skall ges, antecknas "Intet" i kol 1.

Komplettering av S3

När E-S4-tåg (= 02 eller 03) anordnas skall S3 för 01 kompletteras enligt följande:
–*Avd A* kompletteras om k-möte uppstår på egen station
–*Avd B* kompletteras när S4 för 03 anger tågföljdsändring i förhållande till 01
–*Avd C* kompletteras om 02 skall orderges när 01 anordnas eller ställs in.

BANVERKET

TILLFÄLLIG TDT **tlo** _____ **T** _____ **S4**

Tkl _____
(st sign)

Tåg _____ _____

skall gå _____ - _____ _____

Tågslag: ❑rst ❑gt ❑tjt _____ ❑natt mot

_____ ❑natt mot

(år) (mån) (dag)

_____

Tpl (eller annan plats)	Ankomst	Avgång	Övrigt (k-möten, obevakad st, m m)	Ordern delgiven / Mott sign
1	2	3	4	5

Anm: _____

(år) (mån) (dag) _____ (tl) Bestyrks _____ (st sign) _____ (tkl)

Kopia mottagen	Ordern delgiven (fylls i av avs)						Ordern avsänd av (fylls i av mottagaren)		Utförd åtgärd	Sign
	Tjänste-ställe	Mott sign	Tjänste-ställe	Mott sign	Tjänste-ställe	Mott sign			Inf i tklboken	
									S3 upplagd } på order-givnings-station	
							Tjänste-ställe	Avs sign	S3 kontroll	
									Kvitto lämnat	
(förare)										

BV bl 35 004 (Giltighetsdatum 2000-06-13) (1 år)

Kvitto på tillfällig tdt

FÖR TÅGLEDAREN:

Tåg _____ går _____ - _____ _____
(datum)

Station	K-möter här tåg (S6 avd 1a)	K-möts här av tåg (S6 avd 1b)	Ordningsföljd (S6 avd 1c)	Övriga k-möten (S6 avd 2)		S9 till tåg (S6 avd 3)	S9 om tåg (S6 avd 4)	Tkl	Avs sign
				tåg	i				
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10

FÖR TÅGKLARERAREN:

Tåg _____ går _____ - _____ _____
(datum)

_____
(tkl)

Mott av _____

```
SJ ---- T941 -- TLO STG  -- NR 0054 -- 94-06-12 12.40 -----(S4)-
-----------------------------------------------------------------
ORDERN UTSÄND VIA MEMO TILL:
TLSTG, TKLTUS, PÅLCST, GVTLH, PFLSTG, LOKLSTG, VET1S, C000CG

ORDERMOTTAGARE: TKL STG-ÖVK

TÅG 24437  SKALL GÅ                        M-F FR O M  940615
ROSBERGA - ÖVIK                                T O M   940715


TÅGSLAG GT

TIDTABELL-----------------------------------------
TPL                 ANK   AVG     ÖVRIGT
-------------------------------------------------
ROSBERGA                  0800    TKL GER AVGÅNG
STORKÖPING          0830  0952    TKL GER AVGÅNG
TURNÄS                    1015
ULVFORSEN                 1034    OBEVAKAD
ÖVIK                1055
-------------------------------------------------
ANM: 6282 (M-F) K-MÖTER 24437 I STORKÖPING
SKROTTRANSPORT ENL BEST FRÅN GVTL.


94-06-12  TL:  P SJÖGREN

BESTYRKES - ST: ....   TKL ........................

KOPIA MOTTAGEN: ................. .................
                      FÖRARE              TBFH

UTFÖRD ÅTGÄRD       SIGN  UTFÖRD ÅTGÄRD     SIGN
-------------------------------------------------
INF I TKLBOKEN      .....  S3 UPPLAGD        ....
KVITTO LÄMNAT       .....  S3 KONTROLLERAD   ....

-----------------------------------------------------------------
KVITTO TILL TL:

TÅG ........ GÅR ....... - ........  DATUM.....................

TKL ............................    MOTT AV ..............
```

Blank

BANVERKET

❑ EXTRATÅGS GÅNG ❑ TÅGS INSTÄLLANDE

S5

Tkl _____
(st sign)

Tåg _____ ❑ skall gå ❑ skall inställas _____ - _____ Ändring av tdthuvudet: ❑ rst ❑ gt ❑ tjt Anm: _____	_____ _____ _____ natt mot _____ natt mot
Tåg _____ ❑ skall gå ❑ skall inställas _____ - _____ Ändring av tdthuvudet: ❑ rst ❑ gt ❑ tjt Anm: _____	_____ _____ _____ natt mot _____ natt mot
Tåg _____ ❑ skall gå ❑ skall inställas _____ - _____ Ändring av tdthuvudet: ❑ rst ❑ gt ❑ tjt Anm: _____	_____ _____ _____ natt mot _____ natt mot
Tåg _____ ❑ skall gå ❑ skall inställas _____ - _____ Ändring av tdthuvudet: ❑ rst ❑ gt ❑ tjt Anm: _____	_____ _____ _____ natt mot _____ natt mot

Anm: _____

(år) (mån) (dag) _____ (tl) ❑Avskriften ❑Utdraget } bestyrks _____ (st sign) _____ (tkl)

Kopia mottagen	Ordern delgiven (fylls i av avs)						Ordern avsänd av (fylls i av mottagaren)		Utförd åtgärd	Sign
	Tjänste-ställe	Mott sign	Tjänste-ställe	Mott sign	Tjänste-ställe	Mott sign				
							Tjänste-ställe	Avs sign	Inf i tklboken	
									Kvitto lämnat	
(förare)										

BV bl 35 005 (Giltighetsdatum 2000-06-13) (1 år)

FÖR TÅGLEDAREN

Kvitto på extratågs gång eller tågs inställande

Tåg _____ ❑ går _____ — _____ ❑ inställes _____ (datum)				Tåg _____ ❑ går _____ — _____ ❑ inställes _____ (datum)			
Station	Kvitterad ändring enl anm i S5	Tkl	Avs sign	Station	Kvitterad ändring enl anm i S5	Tkl	Avs sign

FÖR TÅGKLARERARE

Tåg _____ ❑ går _____ — _____ ❑ inställes _____ (datum)

Tåg _____ ❑ går _____ — _____ ❑ inställes _____ (datum)

Tåg _____ ❑ går _____ — _____ ❑ inställes _____ (datum)

Tåg _____ ❑ går _____ — _____ ❑ inställes _____ (datum)

_____ (tkl)

Mott av _____

SJ ---- T941 -- TLO STG -- NR 0038 -- 94-06-12 12.10 ----- S5 -
---

ORDERN UTSÄND VIA MEMO TILL:
TLSTG, TKLTUS, PÅL, GVTL, LOKPSFSTG, LOKLSTG, PTL1S, C000CG

ORDERMOTTAGARE: TKL STG-ÖVK

TÅG 4103 SKALL INSTÄLLAS M 940620
AXELBODA - STORKÖPING

TÅG 6297 SKALL GÅ M 940620
FOLKHYTTAN - STORKÖPING
ÄNDRING AV TDTHUVUDET: TJT

94-06-12 TL: P SJÖGREN

BESTYRKES - ST: .... TKL .....

KOPIA MOTTAGEN: ....
FÖRARE TBFH

UTFÖRD ÅTGÄRD	SIGN
INF I TKLBOKEN	Sn.
KVITTO LÄMNAT	Sn.

KVITTO TILL TL:

TÅG ..4103.. ~~GÅR~~/INST ..... - ..... DATUM..940620.....
TÅG ..6297.. GÅR/~~INST~~ ..Fon.. - ..Stg... DATUM..940620.....

TKL ..Olle Sjögren..... MOTT AV ..Bt.....

S4 och S5 från Körordersystemet

S5 TÅG 24437 SKA GÅ TURNÄS - ÖVIK 000613

S4 GT 24437 SKA GÅ ROSBERGA - STORKÖPING E

TIDTABELL

TPL	ANK	AVG	ÖVRIGT
TURNÄS		1015	
ULVFORSEN		1034	OBEVAKAD
ÖVIK	1055		

BANVERKET

KVITTO TILL TL S6

Tåg _____ ❑ går _____ - _____

❑ inställs

_____ | | | |

_____ | | | |

_____ natt mot | | | |

_____ natt mot | | | |

(år) (mån) (dag)

1. K-möten och ordningsföljd på egen station

a) k-möter här tåg _____

b) k-möts här av tåg _____

c) tågens ordningsföljd: _____ efter _____

på sträckan _____

2. Tågets övriga k-möten (fylls i av station som skall ge tåget S4 som inte är tryckt)

k-möter tåg _____ i _____ , tåg _____ i _____ , tåg _____ i _____

k-möter tåg _____ i _____ , tåg _____ i _____ , tåg _____ i _____

k-möter tåg _____ i _____ , tåg _____ i _____ , tåg _____ i _____

k-möter tåg _____ i _____ , tåg _____ i _____ , tåg _____ i _____

3. Order på S9 till andra tåg (fylls i av ordergivningsstation)

S9 till tåg _____

4. Order på S9 till det tåg som kvitteras (fylls i av ordergivningsstation)

S9, om tåg _____ anordnas

_____ (st sign) _____ (tkl)

Avs av _____

Mott av _____

BV bl 35 006 (Giltighetsdatum 2000-06-13) (1 år)

BANVERKET

ENKELSPÅRSDRIFT

S7

Tkl _____
(st sign)

Enkelspårsdrift på sträckan

_____ - _____ ❑ på uppspåret ❑ på nedspåret

Datum

❑ för tågen _____ (år) (mån) (dag)

❑ fr o m tåg _____

❑ t o m tåg _____ (år) (mån) (dag)

❑ och därefter för samma tåg _____ t o m (år) (mån) (dag)

Tågen skall gå i följande ordning: _____

❑Enligt tl särskilda order skall tåg_____ gå mellan tågen_____ och_____

❑Tåg _____ skall k-möta tåg_____ i_____

(år) (mån) (dag) _____ (tl) ❑Avskriften ❑Utdraget } bestyrks _____ (st sign) _____ (tkl)

Kopia mottagen

Tåg _____

❑natt mot datum

(förare)

Ordern delgiven (fylls i av avs)						Ordern avsänd av (fylls i av mottagaren)		Utförd åtgärd	Sign
Tjänste-ställe	Mott sign	Tjänste-ställe	Mott sign	Tjänste-ställe	Mott sign	Tjänste-ställe	Avs sign		
								Inf i tklboken	
								Kvitto lämnat	

BV bl 35 007 (Giltighetsdatum 2000-06-13) (1 år)

BANVERKET

S8

FRAMGÅNGSORDER
till tåg _____

❑ natt mot

datum

(år)	(mån)	(dag)

Tkl _____
(st sign)

Tåg _____ skall framgå från _____ till _____
(st sign)

❑ och där k-möta tåg _____

❑ där tåg _____ kvarhålls, k-mötet bortfaller

_____
(tkl för nya mötesst)

Bestyrks _____
(st sign)

_____
(tkl)

Kopia mottagen

_____
(förare)

_____ underrättad _____
(kontrollst sign) (mott sign)

S8 har getts i _____ _____
(st sign) (avs sign)

Ordern delgiven (fylls i av avsändaren)

Tjänste-ställe	Mott sign	Tjänste-ställe	Mott sign	Tjänste-ställe	Mott sign	Tjänste-ställe	Mott sign

Ordern avsänd av (fylls i av mottagaren)

Tjänsteställe	Avs sign

BV bl 35 008 (Giltighetsdatum 2000-06-13) (1 år)

BANVERKET

S9

MÖTESORDER
till tåg _____

❑ natt mot

datum (år) (mån) (dag)

1*) (Säo § 38:1.7a)
Tåg _____ går _____ (st sign) - _____ (st sign)
k-möte i _____

2 (Säo § 71:6, 79, 81:5-6)
Nytillkommet k-möte med tåg _____ i _____

3**) (Säo § 38:1.7b)
Tåg _____ är inställt _____ (st sign) - _____ (st sign)
❑ k-möte i _____ ❑ k-mötet bortfaller

4 (Säo § 81:7)
K-mötet med tåg _____ i _____ bortfaller;
dubbelspårsdriften är återupptagen

5 (Säo § 77)
Kvarhållningsorder (kvo) Tkl _____ (st sign) och _____ (st sign)

Tåg _____ skall kvarhållas

i _____ och där k-möta tåg _____

Förutvarande mötesstation _____ (st sign) S8 även till _____ (st sign)

_____ (tl/tkl)

_____ (st sign) _____ (tl/tkl)

Kopia mottagen

_____ (förare)

_____ (kontrollst sign) underrättad _____ (mott sign)

Kvo har getts i _____ (st sign) _____ (avs sign)

*) Endast "tåg _____ går" fylls i när et, som finns i tdtboken, går på hela den i tdt angivna sträckan.
**) Endast "tåg _____ är inställt" fylls i när tåg, som finns i tdtboken, är inställt på hela den i tdt angivna sträckan.

Avs av_____ Mott i _____ av _____ Mott i _____ av _____ Mott i _____ av _____

BV bl 35 009 (Giltighetsdatum 2000-06-13) (1 år)

BANVERKET

VARSAMHETSORDER S10

Till ❑ tåg_____ ❑ vut _____ ❑ natt mot Datum (år) (mån) (dag)

1

❑ På sträckan ❑ På stationen _____ (sträcka/station)

❑ mellan km_____ och km_____ ❑ på uppspåret ❑ på nedspåret

❑ km_____ ❑ på spår_____

2 (Säo § 26:3, § 26:4, § 69:4)

Vid (vägkorsningens namn)_____

❑ är vägskyddsanläggningen felaktig

❑ Tåget skall stanna före vägkorsningen. Bevakning är **ej** ordnad.

❑ Bevakning är ordnad. Ser föraren vägvakt får tåget passera vägkorsningen. Sth 40 km/h.

❑ kan V-försignalen vara släckt ❑ är V-signalen felaktig

3 (Säo § 28:3)

Nedsättning, sth _____ km/h p g a _____

❑ Halvutrustad nedsättning

4 (Bl a säo § 28:5, § 43, § 85:5)

Tågets sth får vara högst _____ km/h p g a _____

(Obs! Anges inte med tavlor eller baliser)

5 (Säo § 52:1, § 53)

Felaktig ❑ infartssignal _____ (signalens beteckning) ❑ mellansignal _____ (signalens beteckning) ❑ utfartssignal _____ (signalens beteckning)

❑ utfartsblocksignal _____ (signalens beteckning) ❑ försignal till _____ (signal samt signalens beteckning)

6 (Säo § 73)

❑ Hinder i tågvägen, stopplats vid _____ ❑ Hinder på tågvägens skyddssträcka

Särskild försiktighet skall iakttas från ❑ infartssignalen ❑ mellansignal _____ (signalens beteckning)

7 (Säo § 69:7-8)

❑ Balisinfofel ❑ Baliskongruensfel ❑ nödbroms utlöses ❑ ATC-info "stopp" lämnas ❑ ATC-info "vänta stopp" lämnas

vid _____

8 (Bl a säo § 4:2, § 28:6, § 52:2, § 66:2)

❑ Anmärkning ❑ Annat besked _____

Kopia mottagen	Ordern delgiven (fylls i av avs)		Ordern avsänd av (fylls i av mottagaren)		
	Tjänste-ställe	Mott sign	Tjänste-ställe	Avs sign	
_____ (förare)					_____ (st sign) _____ (tkl)
_____ (tsm)					

BV bl 35 010 (Giltighetsdatum 2000-06-13) (1 år)

BANVERKET

ALLMÄNNA ORDER

S11

Till ❑ tåg_____ ❑ vut _____ ❑ natt mot Datum (år) (mån) (dag)

1

❑ På sträckan ❑ På trafikplatsen _____ (sträcka/trafikplats)

2 (Säo § 1:13, § 1:46A)

❑ Behovsuppehåll _____

❑ Fast uppehåll _____ ❑ Genomfartståg

3 (Säo § 48:4, bil 3:1.3–1.4)

Stationen är ❑ lokalbevakad ❑ fjärrbevakad (fjst) ❑ obevakad

4 (Säo § 63:2)

❑ Tkl ger "körtillstånd" ❑ Ej "körtillstånd" av tkl

5 (Säo bil 3:1.5)

❑ Fjb är ur bruk på sträckan. Linjeblockeringen är i bruk. Alla stationer är lokalbevakade om inte annan order ges.

6 (Säo § 71:4)

Linjeblockeringen är åter i bruk på ❑ uppspåret ❑ nedspåret Fjb är ❑ i bruk ❑ ur bruk

❑ Observera dock att linjeblockeringen fortfarande är ur bruk på sträckan

_____ – _____ på ❑uppspåret ❑ nedspåret

7 (Säo § 11:2)

_____ (signal, signalmedel) har tagits ❑ i bruk ❑ ur bruk ❑ flyttats ❑ ändrats

8 (Säo § 36, 39)

Pålok skall skjuta på tåget från _____ till _____

❑ och som vut återgå till _____

9 (Säo § 80:2)

Tåget omleds med samma nummer över _____

10 (Säo § 19:2)

❑ Tåget får gå utan tågorder. ❑ Gäller tills vidare ❑ Gäller till kl _____

❑ Följande order (snr) gäller för tåget: _____

11 (Bl a säo § 28:4, § 52:2, § 78:4, § 81:8)

❑ Anmärkning ❑ Annat besked _____

Kopia mottagen	Ordern delgiven (fylls i av avs)				Ordern avsänd av (fylls i av mottagaren)		
	Tjänste-ställe	Mott sign	Tjänste-ställe	Mott sign	Tjänste-ställe	Avs sign	
_____ (förare)							
_____ (tsm)							_____ (st sign) _____ (tkl)

BV bl 35 011 (Giltighetsdatum 2000-06-13) (1 år)

BANVERKET

TÅGFÖLJDSORDER S12

❑ Natt mot

Datum

(år)	(mån)	(dag)

Tkl _____
(st sign)

Tåg _____

skall gå efter efter tåg _____

till _____

Tågföljden till _____

är _____

_____
(tl/tkl)

Ordern delgiven (fylls i av avsändaren)

Tjänste-ställe	Mott sign	Tjänste-ställe	Mott sign	Tjänste-ställe	Mott sign	Tjänste-ställe	Mott sign

Ordern avsänd av
(fylls i av avsändaren)

Tjänsteställe	Avs sign

BANVERKET

LINJEBLOCKERINGSORDER S14

Tkl _____
(st sign)

På sträckan

_____ - _____ ❑ på uppspåret ❑ på nedspåret

tas linjeblockeringen (på fjbsträcka även fjärrblockeringen) ur bruk

Efter tåg _____ datum ☐☐☐☐☐☐ (år) (mån) (dag) t o m tåg _____ datum ☐☐☐☐☐☐ (år) (mån) (dag)

Mellanblocksignaler gäller inte (får passeras oavsett signalbild).

❑ ATC-arbetsområde km_____ - km_____ ; *sth 80 km/h.*

❑ ATC-arbetsområde ej anordnat; *sth 40 km/h.*

❑ växlar vid
❑ brosignal vid rörlig bro } _____ (linjeplats) skall kontrolleras; förbi växlar (bro) skall *växlingsfart* hållas.

Tågen skall gå i följande ordning
(anges endast på enkelspårig sträcka)

_____
_____
_____
_____
_____
_____
_____
_____
_____

❑Enligt tl särskilda order skall tåg _____ gå mellan tågen _____ och_____

☐☐☐☐☐☐ (år) (mån) (dag) _____ (tl) ❑Avskriften ❑Utdraget } bestyrks _____ (st sign) _____ (tkl)

Kopia mottagen	Ordern delgiven (fylls i av avs)						Ordern avsänd av (fylls i av mottagaren)		Utförd åtgärd	Sign
❑vut	Tjänste-ställe	Mott sign	Tjänste-ställe	Mott sign	Tjänste-ställe	Mott sign				
❑tåg _____							Tjänste-ställe	Avs sign	Inf i tklboken	
❑natt mot datum ☐☐☐☐☐☐									Kvitto lämnat	
_____ (förare)										
_____ (tsm)										

BV bl 35 014 (Giltighetsdatum 2000-06-13) (1 år)

BANVERKET

❑ LINJEDISPOSITION
❑ STATIONSDISPOSITION

S15

Datum _____ (år) (mån) (dag)

_____

_____ natt mot

_____

Nummer _____

enl BUP nr

1 Linjedisposition

På sträckan _____ - _____

❑ på uppspåret ❑ på nedspåret

fr o m kl _____ t o m kl _____

Anm _____

HTSM ANTECKNINGAR

(år) (mån) (dag) (kl) (st sign) (tkl)

Start-tillstånd _____ _____ _____
Avslutad _____ _____ _____

Start-tillstånd _____ _____ _____
Avslutad _____ _____ _____

Start-tillstånd _____ _____ _____
Avslutad _____ _____ _____

Start-tillstånd _____ _____ _____
Avslutad _____ _____ _____

Start-tillstånd _____ _____ _____
Avslutad _____ _____ _____

2 Stationsdisposition

På stationen _____

❑ skall stationsdisp äga rum
(omfattar alla tågspår på stationen)

fr o m kl _____ t o m kl _____

❑ skall *begränsad stationsdisp* äga rum
(de delar av stationen som framgår nedan)

fr o m kl _____ t o m kl _____

Anm _____

Start-tillstånd _____ _____ _____
Avslutad _____ _____ _____

Start-tillstånd _____ _____ _____
Avslutad _____ _____ _____

Start-tillstånd _____ _____ _____
Avslutad _____ _____ _____

Start-tillstånd _____ _____ _____
Avslutad _____ _____ _____

Start-tillstånd _____ _____ _____
Avslutad _____ _____ _____

3 Begränsad stationsdisp; utsträckning, skyddsåtgärder m m.

a) stationsdisp utsträckning (signalbeteckn, spårnr e d): _____

b) växlar som skall klovas (läge V/H): _____

c) Hindertavlor sätts upp som skydd vid: _____

❑ Kartskiss över de delar av stationen som spårdisp omfattar finns på baksidan.

	Ordern delgiven (fylls i av avs)				Ordern avsänd av (fylls i av mottagaren)		Utförd åtgärd	Sign
	Tjänste-ställe	Mott sign	Tjänste-ställe	Mott sign	Tjänste-ställe	Avs sign		
Begärd av _____								
Beviljad av _____ (tl)								

BV bl 35 015 (Giltighetsdatum 2000-06-13) (1 år)

BANVERKET

4 Plats för kartskiss över de delar av stationen som begränsad stationsdisp omfattar enl punkt 3 på framsidan.

BANVERKET

ORDER VIA RADIO ELLER TELEFON

S16

Till ❑ tåg _____ ❑ vut _____ ❑ natt mot Datum ☐☐☐☐ ☐☐ ☐☐ (år) (mån) (dag)

Ersätter S1, S1a, S10, S11

Avd	Order	Ersätter
1 ❑	a) ❑ På sträckan .... b) ❑ På stationen/tpl ... _____ c) ❑ km _____ d) ❑ mellan km _____ och km _____ e) ❑ på uppspåret f) ❑ på nedspåret g) ❑ på spår _____	
2 ❑	Vid vägkorsningen _____ a) ❑ är vägskyddsanläggningen felaktig ❑ Tåget ska stanna före korsningen. Bevakning är **ej** ordnad. ❑ Bevakning är ordnad. Ser föraren vägvakt får korsningen passeras. Sth 40 km/h. b) ❑ kan V-försignalen vara släckt c) ❑ är V-signalen felaktig	S10 avd 2
3 ❑	a) ❑ Nedsättning, sth _____ km/h. b) ❑ Halvutrustad nedsättning	S10 avd 3
4 ❑	Tågets sth får vara högst _____ km/h. ***(Obs! Anges inte med tavlor eller baliser)***	S10 avd 4
5 ❑	Felaktig a) ❑ infartssignal _____ b) ❑ mellansignal _____ c) ❑ utfartssignal _____ d) ❑ utfartsblocksignal _____ e) ❑ försignal till _____	S10 avd 5
6 ❑	a) ❑ Hinder i tågvägen, stopplats vid _____ b) ❑ Hinder på tågvägens skyddssträcka Särskild försiktighet från c) ❑ infartssignalen d) ❑ mellansignal _____	S10 avd 6
7 ❑	a) ❑ Balisinfofel b) ❑ Baliskongruensfel c) ❑ nödbroms utlöses d) ❑ ATC-info "stopp" lämnas e) ❑ ATC-info "vänta stopp" lämnas vid _____	S10 avd 7
8 ❑	a) ❑ Behovsuppehåll _____ b) ❑ Fast uppehåll _____ c) ❑ Genomfartståg	S11 avd 2
9 ❑	Stationen är a) ❑ lokalbevakad b) ❑ fjärrbevakad (fjst) c) ❑ obevakad	S11 avd 3
10❑	a) ❑ Tkl ger "körtillstånd" b) ❑ Ej "körtillstånd" av tkl	S11 avd 4
11❑	Tåget omleds med samma nummer över _____	S11 avd 9
12❑	a) ❑ Tåget får gå utan tågorder b) ❑ Gäller tills vidare c) ❑ Gäller till kl _____ d) ❑ Följande order (snr) gäller för tåget: _____	S11 avd 10
13❑	**Vagnuttagning (Vut)** a) ❑ Efter tåg _____ b) ❑ kl _____ - _____ in till _____ c) ❑ Tsm är förare d) ❑ A-fordon medförs	S1
14❑	**Vut för transport (Vft)** a) ❑ kl _____ - _____ in till _____ b) ❑ Tsm är förare	S1
15❑	**Vut med hjälpfordon** a) ❑ kl _____ - _____ in till _____ b) ❑ Tsm är förare c) ❑ Hjälpbehövande tåg (vut) finns vid/på sträckan _____	S1a
16❑	a) ❑ Anmärkning b) ❑ Orsak c) ❑ Annat besked _____ _____ _____	Bl a S1 huvud S10 avd 8 S11 avd 5-8, 11

"Rätt uppfattat" kl _____ Tkl: _____
Förare/tsm: _____

BV bl 35 016 (Giltighetsdatum 2000-06-13) (1 år)

Till ❑ tåg _____ ❑ vut _____ ❑ natt mot Datum ☐☐☐☐☐☐ (år) (mån) (dag)

	Ersätter S5
Avd	Order
17 ❑	Tåg _____ a) ❑ skall gå b) ❑ skall inställas c) _____ -- _____ d) Ändring av tdthuvudet: e) ❑ rst f) ❑ gt g) ❑ tjt

18 ❑	a) ❑ **Ersätter S4** b) ❑ **Ersätter planenlig tdt**
Avd	Order
19 ❑	Tåg _____ går _____ -- _____ Tågslag: a) ❑ rst b) ❑ gt c) ❑ tjt d) ❑ *Utdrag* ur tdt, alla stationer är inte medtagna

Trafikplats	Ankomst	Avgång	Övrigt
1	2	3	4

e) ❑ Anmärkning: _____

	Förenklad S4
Avd	Order
20 ❑	Tåg _____ skall gå _____ -- _____ Tågslag: a) ❑ Rst b) ❑ Gt c) ❑ Tjt d) Avgång från _____ kl _____ e) ❑ Går via _____ f) ❑ Fast uppehåll vid _____ g) ❑ Tkl ger "körtillstånd" vid _____

	Ersätter S8, S9	
Avd	Order	Ersätter
21 ❑	a) ❑ K-möter tåg _____ i _____ b) ❑ K-mötet med tåg _____ i _____ bortfaller	S9 avd 1-4
22 ❑	**Kvarhållningsorder** Tåget skall kvarhållas i _____ och där k-möta tåg _____ Förutvarande mötesstation: _____	S9 avd 5
23 ❑	**Framgångsorder** Tåget skall framgå från _____ till _____ a) ❑ och där k-möta tåg _____ b) ❑ där tåg _____ kvarhålls, k-mötet bortfaller	S8

"Rätt uppfattat" kl _____ Tkl: _____
Förare/tsm: _____

Tågorder ur körordersystemet

TÅGORDNR 1305 UTTAGSTID: 94-06-15 08:42:13
SID 1

TÅGORDER (LOKF)

TÅG: 101 AXELBODA - ÖVIK 94-06-15

GÄLLER TILL: 940615 1439

TPL/STR	KM	TID	ORDER
(AXELBODA) - (FOLKHYTTAN)	12.050 - 12.700		NEDSÄTTNING STH 40 KM/H HALVUTRUSTAD NEDSÄTTNING SNR: 16252
ERIKSHOLM			BEHOVSUPPEHÅLL SNR: 16253
GUNNEBY			STATIONEN ÄR LOKALBEVAKAD TKL GER AVGÅNG SNR: 16271
STORKÖPING			SIGNALERING ENL § 52:2 KAN FÖREKOMMA VID INFSI 2/1 OCH MSI 2/3 SNR: 16296
(STORKÖPING) - (TURNÄS)	51.050 - 53.100		PÅ UPPSPÅR NEDSÄTTNING STH 100 KM/H BANTEKNISK ORSAK SNR: 16243

S L U T

Sträckorder ur körordersystemet

UTTAGSTID: 94-06-15 08:42:13
SID 1

STRÄCKORDER

STRÄCKA: AXELBODA - ÖVIK VIA:

GÄLLER : 940615

TPL/STR	TÅGNR	FROM	TOM	ORDER
(AXELBODA) - (FOLKHYTTAN)	ALLA TÅG	940612 KL 1000	TV	KM 12.050 - 12.700 NEDSÄTTNING STH 40 KM/H HALVUTRUSTAD NEDSÄTTNING SNR: 16252
ERIKSHOLM	101	940614	TV TI-TO	BEHOVSUPPEHÅLL SNR: 16253
FOLKHYTTAN	4101	940612	TV	STOPPLATS PÅ SPÅR 2 U-TAVLA 150 SNR: 16262
GUNNEBY	ALLA TÅG KL 1000 - 1400	940615	940616	TÅG SOM ENL TDT AVGÅR MELLAN ANGIVNA TIDER: STATIONEN ÄR LOKALBEVAKAD TKL GER AVGÅNG SNR: 16271
STORKÖPING	ALLA TÅG KL 0830 - 1500	940614	940615	SIGNALERING ENL § 52:2 KAN FÖREKOMMA VID INFSI 2/1 OCH MSI 2/3. SNR: 16296
(STORKÖPING) - (TURNÄS)	ALLA TÅG	940612	TV	KM 51.050 - 53.100 PÅ UPPSPÅR NEDSÄTTNING STH 100 KM/H BANTEKNISK ORSAK SNR: 16243

****
* *
* S L U T *
* *
****

Delgivningsorder ur körordersystemet

```
                                                                  SID 1
                        DELGIVNING AV ORDER (S11)

NYTILLKOMMEN ORDER                          UTTAGSTID: 94-06-15 09:42:13

_____________________________________________________________________
!                   !           !          !                        !
!     TPL/STR       !    KM     !   TID    !         ORDER          !
!___________________!___________!__________!________________________!
!                   !           !          !                        !
!(AXELBODA) -       ! 14.030    !          ! VID EKSUND             !
!(FOLKHYTTAN)       !           !          ! ÄR VÄGSKYDDSANLÄGGNINGEN !
!                   !           !          ! FELAKTIG.              !
!                   !           !          ! TÅGET SKALL STANNA FÖRE !
!                   !           !          ! VÄGKORSNINGEN.         !
!                   !           !          ! BEVAKNING EJ ORDNAD.   !
!                   !           !          ! SNR: 17011             !
!___________________!___________!__________!________________________!

ORDERN UTSÄND TILL: STG30S, AXA301S

DELGIVEN AV      :_________________________ STN:___________
                        (TKL)

KOPIA MOTTAGEN :_________________________ TÅG:___________
                   (FÖRARE/TSM/TFBH)
```

Följande förkortningar används i order ur körordersystemet:

htsp = huvudtågspår,
stsp = sidotågspår,
htsp upp = huvudtågspåret på stationens uppspårssida,
htsp ned = huvudtågspåret på stationens nedspårssida.

UPPGIFT TILL FÖRARE (EJ RESANDETÅG)

☐ vut
☒ tåg 8004

☐ natt mot datum 94 06 15 (år) (mån) (dag)

1 Från tpl	Stg			Guy		
	Längd m	Vikt	Bromsvikt	Längd m	Vikt	Bromsvikt
Verksamt dragfordon	16	91	87	16	91	87
Övriga fordon	582	901	724	530	843	688
Summa	598	992	811	546	934	775
Tillgängligt bromstal	81			82		
Långsammaste fordon	90 km/h			100 km/h		

2 Stax D ☐ medförs ej ☒ medförs Stg – Fon

3 Farligt gods: ☐ medförs ej ☒ medförs

4 ☒ **Overksamt fordon** litt Rc4 medförs, sth _____ km/h
☐ närmast lok ☐ inuti tågsättet ☒ sist

5 Övriga uppgifter

☐ forts, vänd

Station Stg | Uppgiftslämnare Stenman

SJ bl 67 027 (S 84 06 A) 10 000 - 50 91 09

Farligt gods:

6 Vagn(ar) med	Klass	på stäckan	plac fr lok
ID nr 1202	3	Stg - Guy	4
ID nr 1299	3	Stg - Guy	10
ID nr			
ID nr			
ID nr			
ID nr			
ID nr			
ID nr			
ID nr			
ID nr			
ID nr			

Anteckningar:

7

SJ bl 67 027 (SÄ 97-12A)

UPPGIFT TILL FÖRARE

(EJ RESANDETÅG)

Anvisningar

Avd1. Uppgifter om tågets *längd, vikt, bromsvikt*, tillgängligt *bromstal* samt *sth för för långsammaste vagn*: Ifylls alltid.

Avd2. Uppgifter om *vagn med stax D* medförs: Ifylls alltid.

Avd3. Uppgift om farligt gods medförs: ifylls alltid.

Avd4. Uppgifter om *overksamt dragfordon*: ifylls i förekommande fall.

(forts.)

Anvisningar (forts.)

Avd5. Övriga uppgifter: Ifylls bl a

- när *tågvärmespänning* behövs (”Tågvärme 1 000V”).
- när *personer medföljer* på annat fordon än dragfordonet, t ex gods- eller djurvårdare (”Djurvårdare medföljer”); ej i tåg med tbfh.

Avd6. Farligt gods:

- Uppgift om att farligt gods medförs lämnas genom att en lista med *klarrapport* eller *slutlig tåguppgift* från vagnbokföringssystemet (KAL) överlämnas, när det är möjligt. Om det inte finns någon sådan lista tillgänglig, antecknas det farliga godset i stället på blankettens baksida.
- Sträcka anges vid av- eller tillkoppling på mellanstation.

Uppgiftslämnaren skall underteckna blanketten och ange signatur för den station där blanketten lämnas.

Bilaga 3
Kompletterande föreskrifter för sträckor försedda med fjb

1 Allmänt

1.1 Utsträckning. Normal omfattning av fjbsträcka framgår av linjebeskrivningen. Den anges också med tavlor vid eller strax innanför den stationsgräns där fjbsträcka börjar ”Fjb börjar” och slutar ”Fjb slutar”.

Till art 1.1

Tavlorna finns inte vid stationsgräns mellan en fjbsträcka och en fjärrbevakad fjbgränsstation som tillhör en annan fjbsträcka.

För begreppen fjb, fjbsträcka och fjbgränsstation, se § 1:10.

1.2 Stationsmanövrering. Stationsmanövrering innebär lokalmanövrering av ställverket på fjst av ställverksvakt. Fjtkl kan beordra stationsmanövrering, t ex när han p g a fel inte kan manövrera signalsäkerhetsanläggningen.

Ställverksvakt skall vara en person med kompetens i säkerhetstjänst. Fjtkl kan utse t ex förare eller tsm att tillfälligt vara ställverksvakt.

Ställverksvakten får manövrera ställverket eller vidta åtgärder endast på order av fjtkl i varje särskilt fall och enl dennes anvisningar.

Till art 1.2

Till sista stycket. Om ställverksvakten har kompetens som tkl eller annars har godkänts av Trafikledningsfunktionen, behövs inte fjtkl order i varje särskilt fall. Obs dock att regeln om tkl order för ställande av huvudsignal till ”kör” gäller oförändrad.

1.3 Ändring av fjst till lokalbevakad station. En station, som planenligt ständigt är fjst, kan på order av fjtkl tillfälligt vara lokalbevakad.
Förare på tåg (föraren och tsm på vut) ges order (S11).
Har order inte kunnat ges tidigare, gäller: Förare skall ges order utanför stationen. Genomfartståg, för vilket hinder inte finns för avgången, behöver dock inte ges order.

Till art 1.3

Ändringen innebär också att stationen tillfälligt blir fjbgränsstation, jfr § 1:10b.

Annan berörd personal i säkerhetstjänst underrättas av fjtkl.

1.4 Fjbgränsstation tidvis fjärrbevakad. En station som normalt är lokalbevakad fjbgränsstation (= G) kan under vissa tider vara fjärrbevakad. Detta anges i linjebeskrivningen. Tl kan ge order om att G skall vara fjärrbevakad vid andra tider än de planenliga.

För förare på tåg anges i tdt om stationen är fjärrbevakad.

Vid avvikelser från tdt uppgifter ges förare på tåg order (S11). Har inte order kunnat ges tidigare, gäller art 1.3 sista stycket.

Till art 1.4

Obs att stationen är fjbgränsstation även när den är fjärrbevakad, jfr § 1:10b anm.

I TLF om stationernas bevakningstider anges när stationen planenligt skall vara fjärrbevakad. Vid avvikelser underrättas övrig berörd personal i säkerhetstjänst av fjtkl.

1.5 Fjb ur bruk

1.5.1 Fjb kan genom order av tl – efter samråd med Spårinnehavaren
- tas ur bruk på en viss sträcka (= B–F). Detta innebär:
- att säo/säok föreskrifter för sträcka utan fjb gäller B–F,
- att gränsstationerna B och F är lokalbevakade,
- att mellanliggande stationer (= C, D, E) är lokalbevakade, om inte särskild order ges att de skall vara obevakade.

När fjb är ur bruk ges förare på tåg (förare och tsm på vut)
– order (S11), om fjb har tagits ur bruk (men inte linjeblockeringen),
– order (S14), om både fjb och linjeblockeringen har tagits ur bruk.

När fjb åter har tagits i bruk, ges förare på tåg (förare och tsm på vut), order (S11) om detta, om de tidigare har fått order om att fjb är ur bruk.

Anm. Trafikledningsfunktionen kan dock besluta att B och/eller F ska vara fjärrbevakade medan fjb är ur bruk B-F. Särskild order (S11) ges till föraren på tåg (föraren och tsm vid vut).

Till art 1.5

Skäl att ta fjb ur bruk kan vara fel eller arbeten på fjbanläggningen.

Om linjeblockeringen skall tas ur bruk, måste först fjb tas ur bruk.

Övrig berörd personal i säkerhetstjänst underrättas av fjtkl.

1.5.2 Fjb får inte tas ur bruk om det på eller på väg mot sträckan finns
– tåg som har omletts med samma nummer (enl § 80) ,
– tåg som framförs enl förenklad S4,
– vut för transport,
– A-fordonsfärd för transport.

Fjb får inte heller tas ur bruk när linjedisposition finns på någon av stationssträckorna på sträckan.

2 Föreskrifter för tkl

2.1 Anvisningar för stationssträckan närmast fjbgränsstation. Här används följande beteckningar:
G = station som är fjbgränsstation (lokalbevakad eller fjärrbevakad)
H = fjst som är andra gränsstationen för en stationssträcka som gränsar till G (och inte tillhör samma fjbsträcka som G)

2.1.1 Mötesändring och tågföljdsändring. Vid avvikelser från tågens normala ordningsföljd skall fjtkl för tkl G räkna upp den ordningsföljd som skall gälla, enl följande: *”Ordningsföljden G–H (på uppspåret / nedspåret) är: .....”*

Uppräkningen skall inledas med sista tåget i normal ordningsföljd eller med det sist uppräknade tåget i en tidigare uppräkning.

Tkl G antecknar direkt i tamboken (på grafiskt upplägg) den angivna tågföljden och repeterar den för fjtkl.

När normal ordningsföljd åter skall gälla, meddelar fjtkl: *”Normal ordningsföljd G–H (på uppspåret / nedspåret) fr o m tåg … .”*

2.1.2 Vut, A-fordonsfärd. Fjtkl och tkl G skall gemensamt överenskomma om vut eller A-fordonsfärd som skall påbörjas eller avslutas i G.

Till art 2.1.2

Bestämmelser om avspärrning av stationssträckan finns i § 60:5-6.

2.2 Övergång från fjärrbevakad till lokalbevakad eller omvänt, enstaka station (tillägg till art 1.3, 1.4)

Här används följande beteckningar:

F = station som normalt är fjst
G = fjbgränsstation som normalt är lokalbevakad
J = station som är den andra gränsstationen för en stationssträcka *utan* fjb som gränsar till F eller G

2.2.1 (Tillägg till art 1.3.) Fjtkl order om att F tillfälligt skall vara lokalbevakad formuleras: *”F skall vara lokalbevakad från (datum) kl … .”*

När F åter skall vara fjärrbevakad, ger fjtkl följande order: *”F skall åter vara fjärrbevakad från (datum) kl … .”*

Orderna sänds som telegram till ltkl för F och till tkl för berörda ordergivningsstationer.

2.2.2 (Tillägg till art 1.4.) Tl order om att G tillfälligt skall vara fjärrbevakad formuleras: *”G skall vara fjärrbevakad även från (datum) kl… till (datum) kl … .”*

Ordern sänds som telegram till ltkl G, fjtkl, tkl för berörda ordergivningsstationer samt till Spårinnehavaren.

2.2.3 När F eller G skall övergå från att vara fjärrbevakad till att vara lokalbevakad skall överlämning ske från fjtkl till ltkl, och omvänt.

Överlämningen sker omedelbart innan ställverket kopplas om från fjärrmanövrering till lokalmanövrering eller omvänt.

Vid överlämningen överflyttas aktuella uppgifter och anteckningar i tambok och tklbok. Bara sådana uppgifter överflyttas som är aktuella under tid som F beräknas vara lokalbevakad resp G beräknas vara fjärrbevakad.

2.2.4 Om F eller G gränsar även till sträcka som inte är försedd med fjb, gäller följande med avseende på den närmaste stationssträckan och dess andra gränsstation (= J).

När F har övergått till att vara lokalbevakad skall ltkl F snarast anmäla till tkl J: *”F är lokalbevakad”*.

Omedelbart innan F övergår till att åter vara fjärrbevakad, skall ltkl F anmäla till tkl J: *”F är fjärrbevakad”*.

Om G vid en icke planenlig tidpunkt skall övergå till att vara fjärrbevakad, skall ltkl G omedelbart före överlämningen till fjtkl anmäla till tkl J: *”G är fjärrbevakad”*.

Om G vid en icke planenlig tidpunkt har övergått till att åter vara lokalbevakad, skall ltkl G snarast anmäla till tkl J: *”G är lokalbevakad”*.

2.3 Fjb ur bruk (tillägg till art 1.5)

2.3.1 Fjb tas ur bruk (tillägg till art 1.5.1). Tl order att fjb skall tas ur bruk formuleras: *”På sträckan A–E tas fjb ur bruk från (datum) kl … .”*

Ordern sänds som telegram till tkl för A och E, till tkl för de mellanliggande stationer som inte skall vara obevakade, till tkl för berörda ordergivningsstationer och till Spårinnehavaren.

2.3.2 Överlämning. När fjb tas ur bruk skall överlämning ske från fjtkl till resp ltkl. Dessförinnan skall fjtkl ha tagit reda på vilka tåg eller andra anordningar som finns på alla berörda stationssträckor.

Fjtkl får inte lita enbart till indikeringarna på fjbpanelen utan skall förvissa sig om läget
– genom samtal med föraren på berörda tåg, eller
– genom samtal med tkl för fjbgränsstation, eller
– genom att kontrollera anteckningarna om avspärrning samt om tåg som har kommit till sin slutstation eller avgått från sin utgångsstation.

För varje stationssträcka skall fjtkl till ltkl för stationssträckans båda gränsstationer (= A och C) meddela:
– *”Sträckan A–C är fri från tåg”*, eller
– *”Tåg … finns på sträckan A–C (på uppspåret / nedspåret)”*

och i förekommande fall:
– *”Sträckan A–C är avspärrad p g a …”*

Därefter får ställverket på stationen kopplas om från fjärrmanövrering till lokalmanövrering.
Tkl A och tkl C skall
– kontrollera att huvudsignalerna på stationen visar ”stopp”,
– genast ta kontakt med varandra och i förekommande fall göra anteckningar om tåg som finns på stationssträckan resp utväxla hinderanmälan.

Dessutom gäller art 2.2.3 sista stycket och art 2.2.4.

Till art 2.3.2

Till andra stycket. Om inte kontrollen kan göras fullständigt, får stationssträckan ändå anses vara fri, om blockriktningen kan vändas.

2.3.3 Obevakad station. Fjtkl kan fatta beslut om att en station (= B) på sträckan skall vara obevakad redan när fjb tas ur bruk. Finns det tåg eller andra anordningar på stationssträckan får detta bara ske sedan tågets förare har getts order (S11) resp tsm/småfordonsförare har underrättats om att B skall vara obevakad.

Fjtkl svarar för att det undersöks att fordringarna i § 48:5a är uppfyllda.

Fjtkl kompletterar ordern enl art 2.3.1 med *”B skall vara obevakad t v”*.

Vid överlämning enl art 2.3.2 skall fjtkl dessutom till tkl A och tkl C anmäla *”Fri genomfart i B fram till C (A)”*.

Till art 2.3.3

Till andra stycket. Obs särskilt bestämmelsen i säo/säok § 48:5 a punkt 3 för station på dubbelspårig sträcka.

2.3.4 Linjeblockeringen ur bruk Om linjeblockeringen skall tas ur bruk omedelbart sedan fjb har tagits ur bruk, skall fjtkl lämna in-anmälan för det tåg (= 03) som sist går på stationssträckan medan fjb och linjeblockeringen är i bruk.

Till art 2.3.4

In-anmälan lämnas av fjtkl till tkl för stationssträckans båda gränsstationer.

För fjtkl kontroll av tågläget gäller art 2.3.2 andra stycket. Om inte kontrollen kan göras fullständigt, får stationssträckan ändå anses vara fri, om blockriktningen kan vändas. I annat fall skall fjtkl se till att det första tåget på stationssträckan sedan linjeblockeringen har tagits ur bruk (= 05) framförs i samma riktning som 03 och ges order om att siktfart skall tillämpas på stationssträckan.

2.3.5 Fjb tas åter i bruk. När fjb åter skall tas i bruk utfärdar tl order med följande formulering: *”På sträckan A–D tas fjb åter i bruk från (datum) kl …”*. I förekommande fall kompletteras med *”Fjb är fortfarande ur bruk på sträckan D–E.”*

Ordern sänds som telegram till tkl för A och D, till tkl för mellanliggande bevakade stationer, till tkl för berörda ordergivningsstationer och till Spårinnehavaren.

Tl skall, för varje stationssträcka, till fjtkl och till tkl för stationssträckans gränsstationer ange vilket tåg (= 07) som skall vara sista tåg medan fjb är ur bruk, enl följande formulering: *”Sista tåg på sträckan C–D medan fjb är ur bruk är 07.”*

För 07 skall in-anmälan lämnas både till tkl för bakomliggande bevakade station och till fjtkl. (Gäller även om linjeblockeringen är i bruk.) Därefter får överlämning ske mellan ltkl och fjtkl och ställverket på stationen kopplas om från lokalmanövrering till fjärrmanövrering.

3 Indikeringssystem, transmissionsfel

I vilken omfattning fjtkl får lita på indikeringarna på fjbpanelen framgår av SJF 010.16.

Vid transmissionsfel får fjtkl bara i den omfattning som anges i SJF 010.16 medge passage av signal i ”stopp” eller bevilja en anordning som kräver spärrning eller lokalfrigivning.

Till art 3

Indikeringarna för fjtkl i fjbcentralen är inte klassade som säkerhetssystem. Det är därför inte säkert att fjbpanelen i alla lägen återger de verkliga förhållandena i de lokala signalsäkerhetsanläggningarna på stationerna.

Transmissionsfel innebär avbrott på indikerings- och/eller manövreringsförbindelsen mellan fjbcentralen å ena sidan och en eller flera fjärrbevakade stationer å andra sidan. För vissa fjärrbevakade stationer kopplas lokal automatisk tågvägsläggning in automatiskt, när transmissionsfelet har varat en viss tid. Automatfunktionen medger att tågtrafiken kan fortsätta att bedrivas. (I detta läge kan fjtkl inte förhindra att den automatiska tågvägsläggningen ställer huvudsignal till ”kör”, om villkoren för det är uppfyllda.)

Bilaga 4
Kompletterande föreskrifter för ATC

1 Omfattning

1.1 ATC-område. Inom ATC-område (förutom inom ATC-arbetsområde) lämnas ATC-information från balisgrupper vid
– huvudsignaler och försignaler,
– hastighetstavlor med tillhörande orienteringstavlor/förvarningstavlor,
– vissa andra signalinrättningar och tavlor enl § 3.

Anm. Hastighetstavlor för halvutrustade hastighetsnedsättningar samt vissa orienteringstavlor saknar dock balisgrupper, se § 28:2.

1.2 ATC-områdes gränser. Utsträckningen av ATC-område framgår av linjeboken. Gränserna är markerade med tavlor ”ATC börjar” resp. ”ATC slutar”.

Vid vissa arbeten anordnas ATC-arbetsområde. Gränserna är markerade med tavlor ”ATC arbete börjar” resp. ”ATC arbete slutar”.

Om sth överstiger 80 km/h före tavlan ’ATC-arbete börjar’, finns det dessutom en orienteringstavla med tilläggstavla ”ATC arbete börjar” på 1000 m avstånd (i vissa fall kortare avstånd som anges på tilläggstavla).

Anm 1. Tavla ’ATC börjar’, ’ATC slutar’, ’ATC-arbete börjar’ eller ’ATC-arbete slutar’ kan vara placerad tillsammans med hastighetstavla.

Anm 2. När gräns för ATC-arbetsområde sammanfaller med gräns för ATC-område gäller följande: Tavla ’ATC börjar’ och ’ATC-arbete börjar’ (utan orienteringstavla) sätts båda upp vid gränsen för tåg i riktning mot området. I motsatt riktning sätts endast upp tavla ’ATC slutar’.

Till art 1.2

Gränserna för ett ATC-område eller ATC-arbetsområde kan vara något förskjutna för olika riktningar.

En balisgrupp finns vid gräns mot område utan ATC, samt där ATC-arbetsområde börjar och slutar.

Om gränsen mot område utan ATC (d v s vid tavla ’ATC slutar’) går omedelbart före en huvudsignal (som alltså då saknar balisgrupp), kan gränsbalisgruppen vara placerad strax bortom signalen.

Syftet med ett ATC-arbetsområde är att inom området kunna lägga ut baliser utan krav på att den information de lämnar är riktig. Balisgruppen vid tavla 'ATC-arbete börjar" talar om för fordonsutrustningen att den information som tas emot inom området inte skall behandlas; detta gäller tills balisgruppen vid tavla 'ATC-arbete slutar' passeras.

2 Användning av ATC

2.1 Tåg

2.1.1 Huvudregel. Tåg skall framföras med ATC verksam, om inte annat anges i art 2.1.2–2.1.8.

2.1.2 ATC-utrustning felaktig, tåg inom ATC-område
a) *Felet inträffar på linjen eller på obevakad station:* Tåget får framföras till nästa bevakade station. Därefter tillämpas avd b.
b) *Felet inträffar på bevakad station:* Trafikutövarens bestämmelser gäller.

2.1.3 ATC-arbetsområde. ATC får inte göras verksam inom ATC-arbetsområde. Sedan tåget har lämnat området, skall ATC göras verksam så fort tåget stannar. Har tåget inget uppehåll kort efter det att gränsen har passerats, skall föraren stanna på lämpligt ställe och göra ATC verksam.

2.1.4 Fordon utan ATC-utrustning inom ATC-område. Endast i de fall som Trafikutövaren särskilt har bestämt får tåg framföras inom ATC-område med främsta fordonet utan ATC-utrustning.

2.1.5 Område utan ATC. Om främsta fordonet saknar ATC-utrustning eller utrustningen är felaktig, får tåg framföras utan verksam ATC.

2.1.6 Pålok. Pålok skall ha ATC frånslagen. Återgående pålok skall ha ATC verksam.

2.1.7 Flera dragfordon. Om flera ATC-utrustade fordon medförs skall ATC vara frånslagen på andra fordon än det främsta.

2.1.8 Avstängning av ATC. Förutom vid avställning av främsta fordonet får ATC slås från endast i de fall som anges i säo/säok och när utrustningen är felaktig.

2.2 Vagnuttagning. Om vut framförs från fordon som inte går främst, skall ATC vara frånslagen.
I övrigt gäller bestämmelserna för tåg enl art 2.1 i tillämpliga delar.

2.3 Växling. ATC skall i förekommande fall vara verksam när – enligt uppgift i linjeboken
– växling utan att stanna skall övergå i tåg (se § 63:6),
– tåg utan att stanna skall övergå i växling (se § 72:3).
I övrigt kan ATC vara antingen i växlingsläge eller frånslagen, enl förarens bedömning.

3 ATC-arbete

3.1 Allmänt. Vid arbete på balisgrupper anordnas normalt ATC-arbetsområde. I vissa fall kan ATC-arbetsområde anordnas enbart med hänsyn till andra arbeten.

Tkl underrättas om ATC-arbetsområde på samma sätt som när det gäller tillfällig hastighetsnedsättning.

Tåg (vut) ges order (S10 avd 8 eller, om linjeblockeringen tas ur bruk, S14) om ATC-arbetsområdet och dess utsträckning.

Inom ATC-arbetsområdet gäller sth 80 km/h (se dock § 68:4a, anm 1).

Till art 3.1

Till sista stycket. Denna begränsning till 80 km/h anges inte med hastighetstavlor.

3.2 Spärrat balisfel. Vid arbete på *en* balisgrupp (även motriktad) kan spärrat balisfel anordnas för balisgruppen.

Tkl underrättas om spärrat balisfel på samma sätt som när det gäller tillfällig hastighetsnedsättning.

Tåg (vut) – oavsett riktningen – ges order (S10 avd 8) om balisinformationsfel. § 69:7c gäller i tillämpliga delar.

Bilaga 5
Krav på kunskaper i säkerhetsordningen (BVF 900.1–3)

I denna bilaga anges examinationskraven beträffande kunskaper i säkerhetsordningens föreskrifter, för olika arbetsuppgifter.

Observera att de samlade kompetenskraven för de olika arbetsuppgifterna omfattar även andra säkerhetsföreskrifter, praktik m.m. Se bl.a. Banverkets föreskrift (BVF 900.0) om chefsansvar, organisation samt GD skrivelser 1995-04-18 och 1994-10-31 (båda med beteckning GD 94-2572/25). Utbildningens innehåll framgår av resp fastställd kursplan.

I föreskrifter med begränsad giltighet (t ex sådana som gäller endast på dubbelspår, fbjsträcka, sträcka med linjeblockering eller ATC-sträcka) fordras godkända kunskaper endast om tjänstgöringen kräver detta. Även i övrigt får kunskapsfordringarna anpassas till lokala förhållanden och till ev begränsningar i tjänstgöringen. Under vilka förutsättningar CR kan besluta om sådan begränsad arbetsuppgift anges i ovan nämnda skrivelser samt i BVF 900.0.

SOS-ledare	Tågvarnare	Vägvakt	Tsm A-arbete	C-arbete	E-arbete	L-arbete
Anvisn **0** **1:**1-2, 5A,8,8A, 10, 14A-17, 25-26, 29-31,33, 36-38, 41,44, 47, 49-51 **1A:**1,2 **2** **3:**allm, signred: 15allm, 15c,15d, 16-17 tavlor: 19,22, 29,31, 34 Till §3 **4:**1,4,5 **5-9** **12** **22:**1a **25** **27:**1,3a **64:**1 **85:**1 **Bil 8:**1	**Anvisn** **0** **1:**8,37 **2** **3:**signred: 15c,15d 16a Till §3 **4:**1,4,5 **8** **9** **12** **22:**1a **25** **85:**1	**Anvisn** **0** **1:**1-2, 5A,8,8A 10,14A, 16,17, 25,25A, 29-31, 33, 36-38,40, 41,44, 47, 49-51 **1A:**1,2 **2** **3:**allm, signinr: 5,6 signred: 15 allm, 15c,15d, 16,17 Till §3 **4:**1,4,5 **5-9** **12** **21:**1-7 **22:**1a **26** **27:**1,3a **85:**1 **Bil 3:**1 **Bil 8:**1	**Anvisn** **0** **1:**1-1C, 5A,8,8A 10, 14A-17,19, 20,23, 25-27, 29-31, 33, 35-38, 40-42,44, 46,47, 49-51 **1A:**1,2 **2** **3:**allm, signinr: 1a,1b, c1,3a, 5-7,9, signred: 15allm, 15c-f, 16-17 tavlor: 18,19, 22,26A, 27,29, 31,34 Till §3 **4:**1,4,5 **5-9** **12** **19:**1,3,5 **20-21:**7 **22:**1a **24** **25** **26:**1-3b,5 **27:**1,3a **28:**1a,1b, 5a,5b **29** **29A:**15 **37:**1d **37A:**1d **47:**5 **48:**5c **60:**7 **71:**2b,4 **85:**1 **Bil 3:**1 **Bil 7:**1 15-17 21-22 **Bil 8:**1,2	**Anvisn** **0** **1:**1-1C, 5A,8A, 14A,16, 17,25, 25A,29, 30,31, 33, 35-38, 40-42,44, 47, 49-51 **2** **3:**allm, signinr: 1a,1b, 5-7 signred: 15 allm, 15c,15d, 16-17 tavlor: 18,19, 29,34 Till §3 **4:**1,4,5 **5-9** **12** **21:**1-7 **22:**1a **24** **25** **26:**1-3b, 5 **27:**1,3a **34** **85:**1	**Anvisn** **0** **1:**1-1C, 5A,8,8A, 10, 14A-17,19, 20, 25-27, 29-31,33, 35-38, 40-42, 44,46, 47, 49-51 **1A:**1,2 **2** **3:**allm, signinr: 1a,1b, c1,3a, 5-7,9, signred: 15 allm, 15c-f, 16-17 tavlor: 18,19, 26A,27, 29,34 Till §3 **4:**1,4,5 **5-9** **12** **19:**1,3,5 **20-21:**7 **22:**1a **24** **25** **26:**1-3b,5 **27:**1,3a **30** **47:**5 **48:**5c **85:**1 **Bil 3:**1 **Bil 7:**1, 15-17, 21,23 **Bil 8:**1,2 2	**Anvisn** **0** **1:**1-1C, 5A,8,8A, 10, 14A-17,19, 20,23, 25-26, 29-31, 33, 35-38, 40-42,44, 46,47, 49-51 **1A:**1,2 **2** **3:**allm, signinr: 1a,1b, c1,3a, 5-7,9, signred: 15 allm, 15c-f, 16-17 tavlor: 18,19, 22,26A, 27,29, 31,34 Till §3 **4:**1,4,5 **5-9** **12** **19:**1,3,5 **20-21:**7 **22:**1a **24** **25** **26:**1-3b 5 **27:**1,3a **31** **85:**1 **Bil 3:**1 **Bil 7:**1, 15-17, 21,24 **Bil 8:**1, 2

Stsm	**Htsm**	**Tsm/ Förare A-fordons färd**	**Tsm/ Förare Vut (ej ATC)**	**Förare Tåg (ej ATC)**	**Växlings-ledare**	**Signal-givare**
Anvisn **0** **1:**1-1C, 5A,8,8A, 10,13A, 14A-17, 19,20,23, 25-31,33, 35-38, 40-42,44,46, 47,49-51 **1A:**1-4 **2** **3**:allm, signinr: 1-3,5-7 signred: 15 allm, 15c-g,j, 16,17 tavlor: 18,19,24, 26-27B, 29,31,34 Till §3 **4:**1,2,4-6 **5-10** **12** **19:**1,3,5 **21:**1-7 **22:**1a **24-27:**1, 3a **29A** **37:**6a **37A:**6 **47:**5 **48:**5c **51-54** **57:**2 **60:** Till §60,5,7 **70:**2,3 **71:**1,2,4 **84:**1a,b **85:**1 **Bil 3:**1 **Bil 7:**1 **Bil 8:**1,2	**Anvisn** **0** **1:**1-1C, 5A,8,8A, 10,13A, 14A-17, 19,20, 25-31,33, 36-38,40-42, 44,46,47, 49-51 **1A:**1,2 **2** **3**:allm, signinr: 1a,1b,3a, 5,9 signred: 15 allm, 15c,15d, 16-17 tavlor: 18,26,27, 27B,29,34 Till §3 **4:**1,4,5 **5-9** **12** **19:**1,3,5 **20-21:**7 **22:**1a **24-27:**1, 3a **29** **30-32:**14 **36:**1-14 **47:**5 **Bil 3:**1 **Bil 7** **Bil 8:**1,2	**Anvisn** **0** **1:**1-2, 4-5A,8, 8a,10-12, 13A, 14A-20,23, 25-31,33, 35-38,40-42, 44,46,47, 49-51 **1A:**1,2 **2** **3**:allm, signinr: 1-7,9,9A signred: 15 allm, 15c-g,16-17 tavlor: 18,19, 22-24,26a, 27-27B, 29-31,34 Till §3 **4:**1,4,5 **5-10** **12** **19:**1,3,5 **20-21:**7 **22:**1a **24-26:**3b 5 **27:**1,3 **28:**1a **32** **37A** **43:**1-4 **47:**5 **48:**1d,5c **52:**2-4 **68:**1,2 **69:**1-3,5 **70:**1-4 **71:**2b-4 **84:**1,2a **85:**1-3 **Bil 3:**1 **Bil 7:**1, 15-17, 25,26 **Bil 8:**1-4	**Anvisn** **0** **1:**1-2, 4-8A,10-12,13A, 14A-20, 23,25-31, 33,35-38, 40-42, 44-47,49-51 **1A:**1,2 **2** **3:**allm, signinr: 1-7,9,9A signred: 15 allm, 15c-17 tavlor: 18-24, 26a, 27-27B, 29-34 Till §3 **4:**1,4-6, 8,9 **5-10** **12** **19:**1,3,5 **20-21:**7 **22:**1a,1b **24-26:**3b, 5 **27:**1,3 **28:**1a,1b **36** **37** **40-43:**4, 9,19 **44:**3 **47:**5 **48:**1d,5c **52-53** **68:**1,2 **69:**1-3,5 **70:**1-4 **71:**1-4 **83:**3,5,6 **84:**1,2a **85:**1-3 **Bil 3:**1 **Bil 7:**1, 15-17,21, 25,26 **Bil 8:**1-4	**Anvisn** **0** **1:**1-23, 25-25A, 27-51 **1A:**1,2 **2** **3:**allm, signinr: 1-13 signred: 14-17A tavlor: 18-27, 29-34 Till §3 **4:**1-6,8-9 **5-10** **12** **19:**1-6 **21** **22:**1a,b **24** **26:**3a-c **27:**1,3 **28:**1a,1b **39-43:**4, 9,19 **44:**1,3 **45** **52** **53** **58:**2 **63:**1,3.1, 3.2,4-7 **64:**1 **65:**1, 3.1,4 **68:**1,2 **69:**1-6 **70:**1-4 **71:**1-4 **72** **73-74:** Till §§73,74 **75:**2 **83:**1,5,6 **84** **85:**1-3 **Bil 3:**1 **Bil 7:**1 **Bil 8:**1, 2,6-10	**Anvisn** **0** **1:**1-1C, 5A,8,8A, 10,13A, 14A-20, 25-31,33, 36-38,40, 41,44,46, 47,49-51 **1A:**1,2 **2** **3:**allm, signinr: 1-7,9,9A signred: 15 allm, 15c-17 tavlor: 18-24, 26a, 27-27A,29, 30,32,34 Till §3 **4:**1,4-6, **5-10** **12** **20-22:**1a **24-26:**3b, 5 **27:**1,3 **37** **47:**5 **52:**2 **70:**1-4 **85:**1-3 **Bil 3:**1 **Bil 7:**1, 15-17, 20,26 **Bil 8:**1, 2,4	**Anvisn** **0** **1:**1A,2, 8,17,19, 20, 26-31,33, 36-38, 40,44, 46,47, 49-51 **1A:**1,2 **2** **3:**allm, signinr: 1-7,9,9A signred: 15 allm, 15c-17 tavlor: 18-24, 26a, 27-27B, 29-31,34 Till §3 **4:**1,4,5 **6-10:**1 **12** **22:**1a **37:**1-4, 6,8b,8c **85:**1 **Bil 7:**1, 15-17, 21,25, 26 **Bil 8:**1

SISÄkontrollant	ATC-tillägg
Anvisningar	**1A:**3-10
0	**3:**signalinrätt-
1:1-2,5A,8,8A,	ningar:1c,1d,2b,
10,13A,14A-17,	2d,5,6,9a,9b,9A
19,20,23,25-27,	tavlor:22,26b
29-31,33,35-38,	30c,30A,30B,34,
40-42,44,46,47,	36
49-51	**28**
1A:1-4,5f,6-9	**45:**6b
2	**51:**7
3:allmänt,	**68**
signalinrätt-	**69:**2,7-9
ningar:1-13	**70:**4e
signalredskap:	**Bil 4**
15 allmänt, 15c-g,	
15j,16,17	
tavlor:18-36	
Till §3	
4:1,2,4-6	
5-12	
19:1,3,5	
21:1-7	
22:1a	
24-26	
27:1,3a	
28	
29A	
37:6a	
37A:6	
47:5	
48:5c	
51-54	
57:2	
60: Till §60,5,7	
70:2,3	
71:1,2,4	
84:1a,b	
85:1	
Bil 3:1	
Bil 4	
Bil 7:1	
Bil 8:1,2	

Bilaga 7
Linjedisposition och stationsdisposition

1. Allmänt

1.1 Linjedisposition (= ”linjedisp”) innebär att en stationssträcka (= *linjedispsträckan*) helt upplåts åt Spårinnehavaren för A-arbeten, E-arbeten, L-arbeten, A-fordonsfärder och vut.

Anm 1. På dubbelspårig sträcka omfattar en linjedisp endast ett av de båda tågspåren.
Anm 2. Linjedisp omfattar även tågspåren på obevakad station inom linjedispsträckan; på obevakad station på dubbelspårig sträcka dock bara det huvudtågspår som ansluter till det tågspår på linjen som linjedisp omfattar.
Anm 3. Ett E-arbete får sträcka sig över stationsgränsen mellan bevakad station och linjedisp bara om E-arbetet i sin helhet ryms inom linjedisp och stationsdisp, se Spårinnehavarens bestämmelser.

1.2 Stationsdisposition (= ”stationsdisp”) innebär att alla eller vissa delar av tågspåren på en bevakad station (= *stationsdispområdet*) helt upplåts åt Spårinnehavaren för A-arbeten, E-arbeten och sådan växling som har samband med arbetena.

Stationsdisp som omfattar bara vissa delar av tågspåren kallas *begränsad stationsdisp*. Den ska i första hand begränsas av huvudsignal, dvärgsignal eller stopplykta som gäller ut från stationsdispområdet eller – om så inte lämpligen kan ske – av sådan signal som gäller för rörelse in mot stationsdispområdet.

På *stängd station* får stationsdisp (dock ej begränsad stationsdisp) äga rum, om stationen är bevakad när stationsdisp börjar och när den anmäls avslutad.

Anm 4. Beträffande E-arbete, se anm 3.

1.3 Gräns mot annan linjedisp/stationsdisp. Linjedisp och stationsdisp eller flera stationsdisp får gränsa mot varandra.

1.4 Huvudtillsyningsman (= ”htsm”). För varje linjedisp och stationsdisp ska finnas en htsm. Htsm utses av spårinnehavaren.

Vid avlösning av htsm under linjedisp/stationsdisp ska den tillträdande informera

– *vid linjedisp:* tkl för en av stationssträckans gränsstationer (*på fjbsträcka:* fjtkl),
– *vid stationsdisp:* tkl för stationen (*på stängd station:* så fort bevakningen har tagits upp).

Anm. En och samma person kan vara htsm för flera linjedisp och stationsdisp.

2–3. (Reserv)

4. Planering, begäran och beviljande

Anm. I TLF kan anges att tl åligganden enl art 4 övertas av annan funktion inom Trafikledningsfunktionen.

4.1 Planering, begäran

Linjedisp/stationsdisp planeras i god tid på S15. Planeringen omfattar
– stationssträcka (linjedispsträcka) resp station (stationsdispområde),
– start- och sluttid,
samt för *begränsad stationsdisp* dessutom
– gränspunkterna för stationsdispområdet,
– förteckning över vilka växlar inom stationsdispområdet som ska klovas i ett visst läge (högerläge eller vänsterläge) för att skydda spår utanför området,
– vid vilka gränspunkter hindertavla ska sättas upp som skydd mot rörelse ut från området (se art 9.2)

Begäran sker genom att ifylld S15 sänds till tl.

4.2-4.3 (Reserv)

4.4 Beviljande, delgivning av S15

Tl beviljar linjedisp/stationsdisp. Beviljad S15 ska delges den som har begärt linjedisp/stationsdisp samt
1) *för linjedisp:* tkl för stationssträckans gränsstationer (*på fjbsträcka:* fjtkl),
2) *för stationsdisp:* tkl för stationen.

Den som har begärt linjedisp/stationsdisp ombesörjer att htsm delges beviljad S15.

4.5 (Reserv)

4.6 Avstämning av planeringen innan starttillstånd inhämtas

4.6.1 Allmänt

Innan htsm inhämtar starttillstånd för linjedisp/stationsdisp ska en avstämning av de på S15 planerade uppgifterna göras hos tkl.

S15 ska motläsas av htsm för kontroll av att uppgifterna stämmer överens. S15 kompletteras med uppgift om htsm namn och driftradio/ telefonnummer.

4.6.2 Förutsättningarna ändras

Om linjedispsträckan/stationsdispområdet måste ändras eller om linjedisp/stationsdisp inte kan börja före den planerade sluttiden, får den beviljade S15 inte användas.

5. (Reserv)

6. Starttillstånd, allmänt

Omedelbart innan linjedisp eller stationsdisp ska börja, ska htsm inhämta starttillstånd av tkl. Det lämnas

a *för linjedisp:* av tkl för någon av stationssträckans gränsstationer, på fjbsträcka av fjtkl,
b) *för stationsdisp:* av tkl för stationen.

Starttillståndet ska innehålla identifiering av linjedisp/stationsdisp och orden ”... får starta”, t ex *”Linjedisp Pettersson Storköping–Rosberga får starta”*.

7. Tkl åtgärder innan starttillstånd ges

7.1 Linjedisp

Tkl ska

1) ha stämt av uppgifterna på S15 med htsm enl art 4.6,
2 kontrollera (*på sträcka utan fjb:* i samråd med tkl för stationssträckans andra gränsstation) att linjedispsträckan är fri från tåg, A-arbete, C-arbete, E-arbete, L-arbete, S-arbete, A-fordonsfärd eller vut,
3) avspärra stationssträckan.

Därefter får tkl lämna starttillstånd till htsm.

7.2 Stationsdisp

Tkl ska

1) ha stämt av uppgifterna på S15 med htsm enl art 4.6,
2) underrätta berörd personal på stationen,

3) kontrollera att stationsdispområdet är fritt,

Anm. Växling får inte ske inom området när stationsdisp ska börja. Däremot är det inget som hindrar att det finns uppställda fordon.

4) avspärra berörda tågspår.

Därefter får tkl lämna starttillstånd till htsm.

8. Htsm åtgärder före linjedisp eller stationsdisp

8. 1 (Reserv)

8.2 Starttillstånd. Omedelbart innan linjedisp/stationsdisp ska börja, ska htsm inhämta starttillstånd från tkl enl art 6.

Starttillståndet antecknas på S15.

9. Genomförande av linjedisp och stationsdisp

9.1 Htsm ansvarar övergripande för och övervakar verksamheten. Spårinnehavaren ger ut särskilda anvisningar för detta.

9.2 Htsm åtgärder vid begränsad stationsdisp. Innan htsm lämnar starttillstånd för någon växling eller småfordonsväxling inom stationsdispområdet, ska han ha ombesörjt

1) att hindertavlor sätts upp vid de gränspunkter för stationsdispområdet som inte utgörs av huvudsignal, dvärgsignal eller stopplykta, gällande för rörelse från området,

Anm. Hindertavlorna sätts upp så att de förhindrar rörelse *ut från* området.

2) att växlar klovas som det är angivet på S15.

9.3 Bestämmelser inom linjedisp och stationsdisp

Spårinnehavaren ger ut bestämmelser, innebärande undantag från och tillägg till säo/säok,
– för A-arbete, E-arbete, L-arbete, A-fordonsfärd och och vut på linjedisp-sträckan,
– för A-arbete, E-arbete, växling och småfordonsväxling inom stationsdispområdet.

För Banverket gäller art 15-26 i denna bilaga.

10. Passage av gräns för linjedisp och stationsdisp

10.1 Gräns mellan linjedisp och station (utan stationsdisp)

10.1.1 Ut på linjedispsträckan från stationen

Innan fordon eller småfordon förs ut från stationen, måste tsm ha inhämtat starttillstånd från htsm för rörelsen på linjedispsträckan. Sådant starttillstånd innebär att *utfartsblocksignal* eller *ytterplacerad utfartssignal* inte gäller.

För rörelse på stationen (fram till ev utfartsblocksignal eller ytterplacerad utfartssignal) gäller bestämmelserna om växling (§ 37), varvid tsm är växlingsledare, resp bestämmelserna om småfordonsväxling (§ 37A). Tsm ska upplysa tkl om att htsm har gett sitt starttillstånd för gång ut på linjen.

Anm. För rörelsen på stationen måste alltså överenskommelse träffas med tkl och starttillstånd för växling/småfordonsväxling inhämtas av denne.

10.1.2 In till stationen från linjedispsträckan

För rörelse på stationen (från infartssignalen) gäller bestämmelserna för växling (§ 37), varvid tsm är växlingsledare, resp bestämmelserna för småfordonsväxling (§ 37A).

10.2 Gräns mellan stationsdisp och linjen (utan linjedisp)

10.2.1 In på stationsdispområde från linjen

Ankommande tåg får inte tas in på stationsdispområdet så länge stationsdisp pågår.

Ankommer vut eller A-fordonsfärd, ska tkl upplysa tsm om att stationsdisp pågår. Htsm kan medge tsm att fordonen får föras in på stationsdispområdet. Anmälan om avslutad vut/A-fordonsfärd lämnas till tkl sedan stationsgränsen har passerats.

10.2.2 Ut på linjen från stationsdispområde

Tåg får inte avgå från stationen.

Om vut eller A-fordonsfärd måste påbörjas på stationen gäller normala bestämmelser. För rörelsen till stationsgränsen gäller bestämmelserna för stationsdisp.

10.3 Gräns mellan begränsad stationsdisp och övriga delar av station

Innan växling förs över gränsen *till* stationsdispområdet, ska htsm ha lämnat växlingsledaren starttillstånd för växling inom området. Tkl får inte lämna starttillstånd för växling på anslutande spår fram till stationsdispområdet, förrän växlingsledaren har meddelat tkl att htsm har gett sitt starttillstånd.

Innan växling förs över gränsen *från* stationsdispområdet, ska tkl ha lämnat starttillstånd för växlingen utanför området.

För småfordonsväxling gäller motsvarande bestämmelser; växlingsledarens åliggande utförs av småfordonsföraren.

11–13. (Reserv)

14. Avslutad linjedisp eller stationsdisp

14.1 Htsm åtgärder

Innan *linjedisp* anmäls avslutad, ska linjedispsträckan vara fri. Htsm ska kontrollera att alla A-arbeten, E-arbeten, L-arbeten, A-fordonsfärder och vut har anmälts avslutade.

Innan *stationsdisp* anmäls avslutad, ska htsm

1) kontrollera att alla av honom beviljade A-arbeten och E-arbeten har anmälts avslutade,
2) kontrollera att all växling inom stationsdispområdet är avslutad,

Anm. Htsm ska i samband med anmälan om avslutad stationsdisp anmäla till tkl om det finns fordon uppställda inom stationsdispområdet.

3) ombesörja att hindertavlor och klovning av växlar, som har anordnats enl art 9.2, tas bort.

14.2 Anmälan om avslutad linjedisp/stationsdisp

Htsm lämnar anmälan

a) *för linjedisp:* till tkl för en av stationssträckans gränsstationer; på fjbsträcka till fjtkl,
b) *för stationsdisp:* till tkl.

Anmälan ska innehålla orden *”anmälan om avslutad linjedisp (stationsdisp)”*, tidpunkt och htsm namn. Anmälan antecknas av htsm på S15.

Anm. Gränsar flera linjedisp eller stationsdisp till varandra, är det särskilt viktigt att det klargörs vilken linjedisp/stationsdisp som avses.

14.3 Tkl åtgärder. Sedan tkl har fått anmälan får han upphäva avspärrningen av stationssträckan resp av spåravsnittet.

Kompletterande föreskrifter för Banverket

15. Delsträckor (linjedisp)

Linjedispsträckan får vara indelad i flera delsträckor.

Delsträcka får begränsas av:
– obevakad station
– linjeplats
– mellanblocksignal
– särskild tavla

16. Delområden (stationsdisp)

Stationsdispområdet får vara indelat i flera delområden.

Delområde får begränsas av:
– huvudsignal
– dvärgsignal
– stopplykta
– särskild tavla

17. Dispplan

För varje linjedisp och stationsdisp ska det finnas en dispplan som beskriver

1) gränspunkter mot trafikledningsfunktion och delsträckor/delområden,
2) kommunikationsmedel som ska användas för säkerhetssamtal,
3) förändringar i spåranläggningen eller arbeten som medför stopp eller reducerad hastighet för A-fordonsfärd, vut resp växling,
4) ny, flyttad eller slopad huvudsignal,
5) åtgärder vid plankorsningar t.ex. ny eller frånkopplad vägskyddsanläggning eller bevakning med vakt.

För stationsdisp ska planen dessutom beskriva

6) skyddsåtgärder för att förhindra felaktig omläggning av växel eller oavsiktligt signalbesked,
7) skyddsåtgärder som tkl ska vidta för att avspärra stationsområdet,
8) förteckning över huvud- och dvärgsignaler som inte får passeras i ”stopp” utan särskilt medgivande av tkl.

Dispplanen ska beskriva anläggningens planerade status (enl uppgift till linjeboken eller körordersystemet) när dispositionen får avslutas.

18. Htsm ledning och övervakning

Htsm beslutar med ledning av arbetsplanering och planeringssamtal om A-arbete, E-arbete, L-arbete, A-fordonsfärd, vut eller växling får genomföras.

Htsm får inte ge starttillstånd för A-arbete, E-arbete, L-arbete, A-fordonsfärd, vagnuttagning eller växling som innebär fara för denna verksamhet eller för tidigare beviljad verksamhet.

Htsm får ge starttillstånd för flera verksamheter på samma delsträcka/delområde om de ansvariga för resp verksamhet har haft samråd. Htsm kan dock besluta att samråd inte krävs, för anordningar som inte kan utgöra fara för varandra.

Anm. Det gäller t.ex. anordningar som inte kan beröra varandra därför att en mellanliggande anordning förhindrar detta. Samråd ska naturligtvis alltid ske med närmast intilliggande anordning.

Innan htsm får medge någon växling inom ett stationsdispområde ska htsm ombesörja att ev särskilda gränspunkttavlor sätts upp.

19. Anmälan om avslutad disposition

Innan dispositionen anmäls avslutad ska htsm ha fått meddelande från arbetsledningen eller besiktningsansvarig att anläggningen är i överensstämmelse med de uppgifter som lämnats till linjeboken eller körordersystemet. Kan anläggningen inte upplåtas på det sätt som avtalats ska htsm meddela tl om förändrade förhållanden som kräver ordergivning till tåg. Anmälan till tl bör ske så snart de nya förutsättningarna bekräftats av arbetsledningen, projektansvarig etc.

20. Htsm anteckningar

Htsm ska föra anteckningar över varje A-arbete, E-arbete, L-arbete, A-fordonsfärd, vagnuttagning eller växling som givits starttillstånd.

Anteckningarna ska omfatta
1) namn på ansvarig tsm/växlingsledare,
2) delsträcka/delområde,
3) planerad start- och sluttid.

Det ska dessutom klart framgå av anteckningarna

4) tidpunkt då htsm givit starttillstånd,
5) tidpunkt då tsm/växlingsledare anmälde verksamheten avslutad.

Htsm ska föra anteckningar över förändringar i spåranläggningen (utanför A-arbete) som avviker från uppgift i linjebok eller körordersystemet.

Anm. Det gäller t.ex. ny eller slopad trafikplats, tillfällig hastighetsnedsättning, frånkopplad eller ibruktagen signalsäkerhetsanläggning eller vägskyddanläggning etc. Vid anmälan om skada på spår, se art 20.

21. Spår ofarbart eller i försvagat skick

Den som (utom i samband med A-arbete) upptäcker ett sådant fel på spår, kontaktledning eller hjälpkraftledning som gör spåret ofarbart eller som kräver hastighetsnedsättning ska anmäla detta till htsm.

Htsm ska ombesörja att A-arbete anordnas över den felaktiga platsen.

Kan platsen passeras med reducerad hastighet får A-arbetet avslutas om behörig tekniker bedömer att spåret är farbart med 40 km/h eller sedan signalering med hastighetstavlor för den lägre hastigheten utförts.

Innan dispositionen avslutas ska hastighetssignalering enl gällande bestämmelser ha utförts (t.ex. ATC i förekommande fall). Htsm ska anteckna uppgift om hastighetsnedsättning och vem som ansvarar för att hastighetssignalering utförs innan dispositionen avslutas.

22. A-arbete

Tsm planerar A-arbetet begär starttillstånd resp anmäler A-arbetet avslutat till htsm. A-arbete får omfatta en eller flera delsträckor/delområden.

Tsm ska medföra dispplan eller på S2 anteckna de uppgifter som gäller för aktuellt A-arbete.

I övrigt gäller reglerna för A-arbete (§ 29).

23. E-arbete

Tsm planerar E-arbetet begär starttillstånd resp anmäler E-arbetet avslutat till htsm. E-arbete får omfatta en eller flera delsträckor/ delområden.

E-arbetsområde får sträcka sig över gränsen mellan linjedisp och stationsdisp om

– dispplanerna för stationsdisp och linjedisp är koordinerade (samplanerade),
– en och samma person är htsm för både stationsdisp och linjedisp.

Tsm ska medföra dispplan eller på S2 anteckna de uppgifter som gäller för aktuellt E-arbete.

I övrigt gäller reglerna för E-arbete (§ 30).

24. L-arbete

Tsm planerar L-arbetet begär starttillstånd resp anmäler L-arbetet avslutat till htsm. L-arbete får omfatta en eller flera delsträckor/ delområden.

Tsm ska medföra dispplan eller på S2 anteckna de uppgifter som gäller för aktuellt L-arbete.

I övrigt gäller reglerna för L-arbete (§ 31).

25. A-fordonsfärd/vut (vid linjedisp)

Reglerna för A-fordonsfärd/vut (§ 32 resp 36) gäller med nedanstående tillägg:

25.1 A-fordonssträcka. A-fordonssträckan/vutsträckan får omfatta en eller flera delsträckor.

25.2 Planering, beviljande resp avslutad A-fordonsfärd/vut. Tsm planerar, begär starttillstånd resp anmäler A-fordonsfärd/vut avslutad till htsm.

A-fordonsfärd/vut som omfattar flera delsträckor får anmälas avslutad för varje delsträcka för sig.

25.3 Order till A-fordonsfärd, vut. Tsm ska medföra linjedispplan eller på S1 anteckna de uppgifter som gäller för aktuell A-fordonsfärd/vut.

Order om signalmedel (§ 11) samt vägskyddsanläggningar (§ 26) ges ej.

Htsm ska orderge tsm om ändring av linjedispplan. Htsm får uppge signatur i stället för namn vid ordergivning. Tsm ska anteckna order från htsm på S1 om den inte omedelbart ska följas. Tsm ska informera föraren.

25.4 Hastighet. Sth för A-fordonsfärd/vut är 40 km/h.

På delsträcka som också är upplåten för A-arbete får hastigheten inte överstiga siktfart.

På delsträcka som också är upplåten för annan vut/A-fordonsfärd får hastigheten inte överstiga växlingsfart.

I övrigt gäller reglerna om växlingsfart för A-fordonsfärd/vut (§ 32:9 resp § 36:9).

25.5 Passage av gräns för linjedisp. För rörelse förbi gränspunkt mot SJ trafikledningsområde gäller art 10 med följande tillägg: Anmälan om avslutad fordonsrörelse görs sedan gränsen passerats. Anmälan görs till tkl/htsm för det område/sträcka som rörelsen lämnat.

25.6 Passage av gränspunkt för delsträcka. Starttillstånd innebär att gränspunkten får passeras. Starttillstånd innebär att huvudsignal i gränspunkten inte gäller. A-fordonsfärd/vut som fått starttillstånd för flera delsträckor, får passera mellanliggande gränspunkter utan att stanna.

25.7 Passage av huvudsignal på obevakad station, mellanblocksignal eller linjeplatssignal. Huvudsignal på obevakad station, mellan blocksignal eller linjeplatssignal som inte utgör gränspunkt för delsträcka gäller inte (ogiltighetstavla saknas). Signalen får passeras.

25.8 Passage av gräns mellan linjedisp och stationsdisp.

Innan fordonssättet får föras förbi gräns mot stationsdispområde ska tsm ha fått starttillstånd för småfordonsväxling/växling av htsm för stationsdispområdet. Starttillstånd innebär att infartssignal i gränspunkten inte gäller. Signalen får passeras.

Då rörelsen passerat stationsgränsen anmäler småfordonsföraren/tsm rörelsen på linjedispsträckan avslutad till htsm för denna.

25.9 A-fordonsfärd/vut då en eller flera stationsdisp och linjedisp gränsar till varandra

25.9.1 Allmänt. A-fordonsfärd/vut får ske även inom stationsdispområde om:

– dispplanerna för stationsdisp och linjedisp är koordinerade (samplanerade),
– en och samma person är htsm för både stationsdisp och linjedisp.

A-fordonsfärd som beviljats över flera sammanhängande stationsdispområden och linjedispsträckor får anmälas avslutad för varje stationsdispområde och linjedispsträcka för sig.

25.9.2 Starttillstånd m.m. Htsm får ge starttillstånd till A-fordonsfärd/vut endast om växling/småfordonsväxling inte beviljats eller pågår inom berörda stationsdispområden.

Htsm får ge starttillstånd till flera A-fordonsfärder/vut endast om de kommer att framföras samlat (inom synhåll för varandra). På berörda linjedispsträckor får inga andra anordningar beviljats eller pågå.

Anm. Det innebär att hela sträckan för A-fordonsfärderna/vut (som framförs samlat) ska vara fri. Inga andra anordningar får ges starttillstånd förrän A-fordonsfärderna/vut anmälts avslutade på berörd sträcka/område, se sista stycket i 24.9.1.

25.9.3 Framförande inom stationsdispområde. Inom stationsdispområdet gäller art 25.3 och 25.4 även för A-fordonsfärd/vut

25.9.4 Passage av gräns mellan stationsdisp och linjedisp (och omvänt). Starttillstånd innebär att utfartsblocksignal eller ytterplacerad utfartssignal inte gäller för rörelse ut på linjedispsträckan. Signalen får passeras.

Starttillstånd innebär att infartssignalen inte gäller för rörelse in till stationsdispområdet. Signalen får passeras.

26. Växling (vid stationsdisp)
Reglerna för växling/småfordonsväxling (§ 37 resp 37A) gäller med nedanstående tillägg:

26.1 Allmänt. Småfordonsförare/växlingsledare planerar, begär starttillstånd resp anmäler småfordonsväxling resp växling avslutad till htsm.

26.2 Passage av gräns för stationsdisp. För rörelse förbi gränspunkt (mot sträcka utan linjedisp eller station utan stationsdisp) art 10 med följande tillägg:

Anmälan om avslutad fordonsrörelse görs sedan gränsen passerats. Anmälan görs till tkl/htsm för det område/sträcka som rörelsen lämnat.

26.3 Passage av gräns för delområde. Starttillstånd innebär att gränspunkten får passeras. Starttillstånd innebär att huvud- resp dvärgsignal i gränspunkten inte gäller. Växling som fått starttillstånd för flera delområden, får passera mellanliggande gränspunkter utan att stanna.

26.4 Passage av dvärgsignal eller huvudsignal. Huvud- resp dvärgsignal (inom stationsdispområdet) som inte utgör gränspunkt för delsträcka gäller inte. Signalen får passeras.

26.5 Passage av gräns för stationsdisp (mot linjedisp eller annan stationsdisp). Innan fordonsrörelse förs förbi gräns mot linjedispsträcka ska småfordonsföraren/växlingsledaren ha fått starttillstånd för A-fordonsfärd/vut av htsm för linjedispsträckan. Starttillstånd innebär att utfartsblocksignal eller ytterplacerad utfartssignal inte gäller. Signalen får passeras.

Innan fordonsrörelse förs förbi gräns mot annat stationsdispområde ska småfordonsföraren/växlingsledaren ha fått starttillstånd för småfordonsväxling/växling av htsm för det andra stationsdispområdet. Starttillstånd innebär att infartssignal i gränspunkten inte gäller. Signalen får passeras.

Då rörelsen passerat gränsen för stationsdispområdet anmäler småfordonsföraren/växlingsledaren att växling/småfordonsväxling inom stationsdispområdet är avslutad till htsm för det område som rörelsen lämnar.

Bilaga 8
Kompletterande föreskrifter för ställverksområde

1 Begreppsförklaring

Ställverksområde = område bestående av flera stationer som gränsar till varandra utan mellanliggande linje och där tkl arbetsuppgifter utförs av gemensam tkl.

2 Allmänt

2.1 Signalsäkerhetsanläggning, tkl m m. Ställverksområdet kan ha en gemensam signalsäkerhetsanläggning för stationerna eller flera anläggningar som vardera omfattar en eller flera stationer.

På märktavlor på huvudsignaler finns signaturen för ställverksområdet eller signaturen för den station där signalsäkerhetsanläggningen finns.

Tkl arbetsuppgifter utförs av gemensam *tkl för ställverksområdet*.

Anm. För vissa av stationerna inom ett ställverksområde kan tkl arbetsuppgifter delvis utföras av ställverksvakt.
Stationer inom ett ställverksområde är *lokalbevakade*, om inte annat anges (se art 2.2)

Till art 2.1

I linjeboken och TLF finns närmare beskrivning av resp ställverksområde, märktavlor, tkl placering och vilka tkluppgifter som utförs av ställverksvakt.

Till sista stycket. Stationerna anses vara lokalbevakade, även om de tekniskt är fjärrmanövrerade eller fjärrstyrda av tkl för ställverksområdet.

2.2 Fjärrmanövrering av ställverksområde från fjbcentral (tillägg till bil 3). Vissa ställverksområden kan planenligt ständigt eller tidvis vara fjärrmanövrerade från en fjbcentral. Stationerna är då fjärrbevakade och tkl arbetsuppgifter utförs av fjtkl.

Anm. Ett ställverksområde ingår inte i någon fjbsträcka, även om det är fjärrmanövrerat från fjbcentral. Den station inom ställverksområdet som gränsar till en fjbsträcka är även fjbgränsstation.

Tl kan ge order om att ställverksområdet skall fjärrmanövreras av fjtkl under andra tider än de planenliga. För tl och tkl gäller bil 3 art 2.2 i tillämpliga delar.

Bestämmelserna i bilaga 3 gäller i tillämpliga delar, art 1.3 om ställverksområdet är planenligt ständigt fjärrmanövrerat från fjbcentral och art 1.4 annars.

Till art 2.2

I TLF om stationernas bevakningstider anges när ställverksområdet skall vara fjärrmanövrerat. Vid avvikelser underrättas övrig berörd personal av fjtkl.

Till fjärde stycket. Vid ordergivningen kan hela ställverksområdet tas med i samma order. Exempel: "Tpl: Ställberga ställverksområde. Stationerna är fjärrbevakade."

3 A-fordonsfärd, vut

3.1 A-fordonsfärd för transport (tillägg till § 32). A-fordonsfärd för transport kan förekomma. Den begärs hos och medges av tkl för ställverksområdet. Bestämmelserna i § 32 gäller i tillämpliga delar, med följande tillägg:

3.1.1 (Undantag från § 32:15.1, § 32:15.7.) Krav finns inte på någon i förväg fri och iordningställd väg. Tkl lägger successivt tågväg eller växlingsväg för A-fordonsfärden.

3.1.2 Avspärrning (sista stycket ersätter § 32:15.7). Tkl skall före färdens början avspärra det spåravsnitt där fordonssättet befinner sig. När färden har påbörjats, avspärras successivt de spåravsnitt bakom A-fordonet, där tågvägslåsningen (låsning av växlingsvägen) har löst ut. Om A-fordonet medges passera signal i "stopp" och tågväg eller växlingsväg inte är lagd, avspärras även de spåravsnitt dit fordonssättet tillåts föras in.

3.1.3 Passageanmälan (ersätter § 32:15.14.2). Tkl skall uppmana småfordonsföraren att efter lämpliga huvudsignaler anmäla att fordonssättet helt har passerat.

Innan anmälan lämnas skall småfordonsföraren kontrollera att ingen del av fordonssättet som medförs har blivit kvar på den bakomvarande

sträckan. Anmälan formuleras enl följande exempel: *”A-fordonsfärd för transport, Pettersson, har helt passerat huvudsignal …”*

Tkl kan efter passageanmälan upphäva avspärrningen för de spåravsnitt som A-fordonet har lämnat.

3.1.4 Avslutad A-fordonsfärd (ersätter § 32:15.14.1). Småfordonsföraren lämnar anmälan om avslutad A-fordonsfärd först när fordonssättet har kommit till sin slutplats inom ställverksområdet.

Om tkl får passageanmälan enl art 3.1.3 efter en huvudsignal, är dock A-fordonsfärden avslutad på spåravsnitten fram till den huvudsignal som anges i anmälan.

3.1.5 A-fordonsfärd för transport över gränsen till fjbsträcka. Behövs A-fordonsfärd för transport både inom ställverksområdet och på angränsande fjbsträcka, hanteras färden på fjbsträckan och färden i ställverksområdet som två olika A-fordonsfärder för transport.

Till art 3.1.5

A-fordonsfärd för transport på fjbsträckan hanteras enl de normala bestämmelser som enl § 32 gäller för en färd som påbörjas eller avslutas på lokalbevakad fjbgränsstation; färden påbörjas/avslutas alltså på lämpligt ställe strax innanför gränsen till ställverksområdet. Vid denna punkt avslutas resp påbörjas också den anslutande färden inom ställverksområdet.

3.2 Vut för transport (tillägg till § 36). Vut för transport kan förekomma inom ställverksområdet. Den begärs hos och medges av tkl för ställverksområdet. Bestämmelserna i § 36 gäller i tillämpliga delar. Slutsignal behövs ej inom ställverksområdet.

Behövs vut för transport både inom ställverksområdet och på angränsande fjbsträcka, hanteras vut på fjbsträckan och vut i ställverksområdet som två olika vut för transport.

Till art 3.2

Till andra stycket. Vut för transport på fjbsträckan hanteras enl de normala bestämmelser som enl § 36 gäller för en vut för transport som påbörjas eller avslutas på lokalbevakad fjbgränsstation; vut påbörjas/avslutas alltså på lämpligt ställe strax innanför gränsen till ställverksområdet. Vid denna punkt avslutas resp påbörjas också den anslutande vut för transport inom ställverksområdet.

4 Växling, småfordonsväxling (tillägg till § 1:51, § 37:6, § 37A:6))

4.1 Växling över stationsgräns. Över stationsgräns inom ställverksområdet får planenlig växling bara förekomma i den utsträckning som Trafikledningsfunktionen har bestämt (anges i linjeboken samt i TLF eller säpl).

4.2 Växlingsgräns. Växlingsgräns, utmärkt med tavla 'Gräns för växling', kan finnas inom ställverksområdet. Om växling (småfordonsväxling) undantagsvis måste ske utanför sådan växlingsgräns, gäller § 37:6a resp säok till § 37A:6.

5 Extratåg, inställt tåg, omledning m m (tillägg till § 38, § 80)

5.1 Extratågs gång och tågs inställande. Tkl för ställverksområdet får anordna extratåg och inställa tåg inom ställverksområdet. Tillfällig tdt utfärdas som förenklad S4.

5.2 Tågs utgångs- och slutstation, omledning av tåg. Tkl för ställverksområdet får
– ändra tågs utgångs- eller slutstation inom ställverksområdet,
– omleda tåg med samma nummer en annan väg inom ställverksområdet än vad som framgår av tdt.

Förare ges order (S11) om sådan ändring.

6 Tågs iordningställande m m (tillägg till § 41–43, § 45)

6.1 Slutsignal. Slutsignal behöver inte finnas på tåg inom ställverksområdet.

6.2 Tågs sammansättning. Förenklade bestämmelser för tågs sammansättning och iordningställande kan finnas. Anges i linjeboken och säpl.

7 Säkerhetstjänstens organisation (tillägg till § 47)

För stationerna inom ställverksområdet får finnas gemensam säpl, S-pärm och tklbok. Lokalt utarbetad tågordning får användas; för station från vilken stationssträcka utan fjb utgår skall dock normal tågordning finnas.

8 Signalvakt vid felaktig huvudsignal (tillägg till § 52:2)

Trafikledningsfunktionen kan medge att signalvakt får ge signaler enl § 52:2 utan uppdrag av tkl i varje enskilt fall. Villkoren för detta anges i TLF.

9 Avgångs- och ankomsttid (tillägg till § 64)

Inom ställverksområdet gäller bestämmelserna för fjbsträcka.