

Trafikbestämmelser för järnväg

Modul 2

Introduktion

Innehåll

Inledning	5
1 Trafikeringsystem	6
2 Modulernas inledning	8
3 Modulernas struktur	9
3.1 PROCESSORDNING	9
3.2 DIALOGSLINGOR	9
4 Allmänna bestämmelser	11
4.1 SÄKERHETSÅTGÄRDER	11
4.2 HÖGSTA SÄKERHET GÄLLER	11
4.3 GENOMFÖRANDE AV SÄKERHETSÅTGÄRDER	11
4.4 UTTRYCK	11
4.5 INFRASTRUKTURFÖRVALTARENS OCH JÄRNVÄGSFÖRETAGENS SÄKERHETSBESTÄMMELSER	11
5 Förkortningar	12

Inledning

Denna modul består av en läsanvisning till övriga moduler och en beskrivning av deras uppbyggnad samt allmänna bestämmelser om de olika trafikeringssystemen och om reglernas tillämpning.

Modulerna är uppdelade enligt följande områden: generella trafikbestämmelser samt bestämmelser för färd, skydd och trafikledning.

Modulerna om generella trafikbestämmelser (blå färg) innehåller regler som är gemensamma för flera trafikverksamheter och som gäller för flera olika trafikeringssystem, till exempel regler för dialog och ordergivning.

Modulerna om färd (brun färg) innehåller regler som är grundläggande för att kunna genomföra en färd, det vill säga tåg färd, spärrfärd eller växling.

Modulerna om skydd (röd färg) innehåller regler som är grundläggande för att genomföra trafiksäkerhetspåverkande arbeten. Hit räknas A-skydd, E-skydd, L-skydd, S-skydd och D-skydd.

Modulerna om trafikledning (grön färg) innehåller sådana regler som enbart gäller trafikledningen och som inte berör andra grupper.

1 Trafikeringsystem

Trafikeringsystemen baseras främst på hur linjen är utrustad. Sidospår förekommer på driftplatser och linjeplatser i samtliga trafikeringsystem. Reglerna för sidospår är oberoende av vilket trafikeringsystem som driftplatsen eller linjeplatsen tillhör. Reglerna för sidospår är desamma i system H, M och S.

Gränsen mellan två trafikeringsystem går i regel vid en driftplatsgräns. Gränsen mellan system H och system E2 kan gå vid gränsen mellan två driftplatsdelar.

Gränsen mellan trafikeringsystem anges med en systemgränstavla. Det framgår av linjeboken vilket trafikeringsystem som varje del av linjen och driftplats eller driftplatsdel tillhör.

Vid passage av en gräns in till ett annat trafikeringsystem kan man behöva tillämpa regler som tillhör detta system och som kräver att man förbereder eller vidtar vissa åtgärder redan innan man har passerat in i det trafikeringsystem som regeln gäller för. För vissa typer av trafikeringsystemgränser kan särskilda anvisningar gälla.

System H

Systemet baseras på att linjen är utrustad med linjeblockering, att driftplatserna har fullständiga signalställverk (hinderfrihetskontroll och signalering för varje spår) och att samtliga driftplatser är bevakade med fjärrtågklarare eller lokaltågklarare utom då de är stängda.

System M

Bevakningssträckorna övervakas gemensamt av tågklararna för bevakningssträckans gränsdriftplatser med manuella rutiner. Driftplatserna kan sakna fullständiga signalställverk. Det kan förekomma att driftplatser är obevakade, bevakade eller stängda.

System S

Sträckan saknar driftplatser och signalställverk. Linjeplatser utan huvudspår kan förekomma. Sträckan övervakas av en tågklarare med manuella rutiner. Systemet trafikeras enbart med spärrfärder och med en högsta tillåten hastighet av 40 km/tim.

System R

Linjen övervakas i ett ställverk som får uppgifter om trafikverksamheternas position per radio. Körtillstånd till tåg lämnas inte genom yttre signaler utan genom hyttsignalbesked. På driftplatserna förekommer objekt som tågklararen inte kan styra. Driftplatserna är bevakade.

System E2

Linjen och driftplatserna övervakas av nivå 2 av det europeiska systemet för trafikstyrning ETCS. Kör tillstånd till tåg lämnas inte genom yttre signaler utan genom hyttsignalbesked. Det finns hinderfrihetsspårledning. Driftplatserna är bevakade.

System E3

Linjen och driftplatserna övervakas av nivå 2 av det europeiska systemet för trafikstyrning ETCS. Hinderfrihetsspårledning saknas på linjen men kan förekomma på driftplatser. Kör tillstånd till tåg lämnas inte genom yttre signaler utan genom hyttsignalbesked. Driftplatserna är bevakade.

2 Modulernas indelning

Indelningen i moduler bygger på några enkla grunder. Olika typer av trafikverksamhet är en indelningsgrund. Olika trafikeringsystem är en annan.

En modul innehåller regler för en trafikverksamhet eller övergripande regler inom ett område samt regler för ett eller flera trafikeringsystem.

System H är grundsystem för system M, S och R. System E2 är grundsystem för system E3. För att arbeta i ett system måste man även kunna reglerna för dess grundsystem.

Reglerna för ett system som inte är grundsystem presenteras oftast som tilllägg till reglerna för grundsystemet, antingen i samma modul där reglerna för grundsystemet finns eller i en särskild tilläggsmodul. Dessa regler ska läsas som tilllägg till reglerna för grundsystemet. Reglerna i motsvarande avsnitt för grundsystemet gäller även det aktuella systemet, om inte annat sägs i tillägget.

Ett tillägg har samma avsnittsnumrering som regeltexten för det grundsystem som det är ett tillägg till. Om ett avsnitt i regeltexten för grundsystemet gäller utan ändring, så återfinns det avsnittet inte i texten för tilläggsystemet. Detsamma gäller när avsnittet för grundsystemet berör signaler eller annat som inte förekommer i det aktuella tilläggsystemet. Det finns därför luckor i numreringen i regeltexterna för tilläggsystemen. Avsnitt som inte har någon motsvarighet i grundsystemet numreras som om de utgjorde en fortsättning på texten för grundsystemet.

Regler som behövs för trafikledningen finns i särskilda moduler. Dessa moduler innehåller närmare anvisningar för åtgärder som utförs av trafikledningspersonal, till exempel regler för hur avspärrning utförs.

3 Modulernas struktur

De regler en modul innehåller är ibland funktionella och ibland mer detaljerade. Funktionella regler beskriver vad som ska uppnås med en åtgärd men inte alltid på vilket sätt som åtgärden ska utföras. För att kunna tillämpa reglerna på rätt sätt krävs i vissa fall mer detaljerade regler i infrastrukturförvaltarnas eller järnvägsföretagens säkerhetsbestämmelser.

3.1 PROCESSORDNING

Modulerna för färd och skydd är uppbyggda i processordning, det vill säga i den ordning som verksamheten utförs, och för varje steg finns respektive funktions uppgifter med i det sammanhang som de ska utföras. Modulerna har följande huvudsakliga avsnitt:

1. Planera
2. Anordna
3. Genomföra
4. Avsluta.

Avsnitten kan ha något olika namn i de olika modulerna för färd och skydd. I avsnitten beskrivs först ett *grundfall*. Sedan beskrivs under rubriken *Särfall* situationer som avviker från grundfallet. Det kan vara situationer i vilka tekniken inte fungerar fullt ut eller situationer som är ovanliga, men det kan även vara situationer som utgör ett alternativ till grundfallet och som därför är enklast att beskriva som ett särfall.

3.2 DIALOGSLINGOR

När reglerna beskriver ett samspel mellan två parter görs det ofta i dialogslingor som visar vad den ena parten ska göra och sedan vad den andra ska göra och så vidare i den ordning som åtgärderna ska göras. Till vänster om slingorna finns ibland kommentarer som innehåller förklaringar och anvisningar till dialogslingan. Dessa kommentarer kan vara viktiga för att rätt tillämpa de regler som finns i själva dialogslingan.

Den ena parten i en dialogslinga har rödbrun färg, medan den andra parten har blå färg. Linjen som följer dialogen har motsvarande färg och dras in under det sista stycket för att markera avslutningen på slingan. Genom att se om slingan går in under stycket i slutet på en sida går det att avgöra om den fortsätter på nästa sida eller avslutas längst ner på sidan.

Exempel på hur en dialogslinga är utformad (texten visar inte en verklig situation, utan markerar bara hur en slinga är disponerad):

Föraren

- kontaktar tågklareraren och anmäler:
Tåg 00 står vid signal...

00 är tågfordens beteckning

Tågklareraren

- kontrollerar...
- utför åtgärder
- meddelar föraren: *Tåg 00 får...*

Föraren

- framför tåget...

I vissa av de dialogslingor som återfinns bland särfallen är en del av texten gråtonad. Den gråtonade texten markerar att det är samma text som i motsvarande dialogslinga i grundfallet medan den text som inte är gråtonad markerar att texten beskriver en åtgärd som bara är aktuell i särfallet.

4 Allmänna bestämmelser

4.1 SÄKERHETSÅTGÄRDER

Säkerhetsåtgärder ska planeras och genomföras i så god tid att tidsbrist inte uppstår. Om det ändå uppstår tidsbrist får säkerhetsåtgärderna inte åsidosättas.

4.2 HÖGSTA SÄKERHET GÄLLER

Om det är oklart vilken av flera regler som gäller i ett visst fall ska den bestämmelse som bedöms ge högst säkerhet följas.

4.3 GENOMFÖRANDE AV SÄKERHETSÅTGÄRDER

Reglerna anger normalt vem som utför en åtgärd. I vissa fall anger reglerna vem som ansvarar för att en åtgärd utförs men inte vem som faktiskt utför åtgärden. Den som ansvarar för åtgärden ska då kontrollera att åtgärden har utförts.

I vissa fall anges endast att infrastrukturförvaltaren eller järnvägsföretaget ska utföra eller ansvara för en åtgärd. Vem som ska utföra eller ansvara för åtgärden ska då anges i infrastrukturförvaltarnas eller järnvägsföretagens säkerhetsbestämmelser.

I vissa fall anges att tågklararen ska kontakta infrastrukturförvaltaren. Tågklararen tillhör i de flesta fall den infrastrukturförvaltare som ska kontaktas, men kan också vara extern. I båda dessa fall ska infrastrukturförvaltarens säkerhetsbestämmelser ange vilken funktion som ska kontaktas.

4.4 UTTRYCK

När ordet *närmaste* används med utgångspunkt från en färd (t.ex. i uttrycket ”till den närmaste signalen”), avses den närmaste i färdriktningen, om inte annat anges särskilt.

4.5 INFRASTRUKTURFÖRVALTARENS OCH JÄRNVÄGSFÖRETAGENS SÄKERHETSBESTÄMMELSER

I texten förekommer det hänvisningar till infrastrukturförvaltarnas och järnvägsföretagens säkerhetsbestämmelser. Med dessa avses säkerhetsbestämmelser som infrastrukturförvaltaren eller järnvägsföretagen ska ha enligt lagstiftningen.

5 Förkortningar

När det finns ett behov av att använda förkortningar ska följande förkortningar användas:

tkl	tågklarerare
ltkl	lokaltågklarerare
fjtkl	fjärrtågklarerare
fjbc	fjärrbevakningscentral
tl	tågledare
edi	eldrifteningenjör
tpl	trafikplats
dp	driftplats
dpd	driftplatsdel
lp	linjeplats
hp	hållplats
hst	hållställe
hsp	huvudspår
ssp	sidospår
nhsp	normalhuvudspår
ahsp	avvikande huvudspår
nsp	nedspår
N	nedspår
usp	uppspår
U	uppspår
vx	växel
hfp vx	hinderfrihetspunkt vid växel
hsi	huvudsignal
hlsi	huvudljussignal
hdvsi	huvuddvärgsignal
dvsi	dvärgsignal
vdvsi	växlingsdvärgsignal
mdvsi	medgivandedvärgsignal
infsi	infartssignal
msi	mellansignal
utfsi	utfartssignal
blsi	blocksignal
ublsi	utfartsblocksignal
mblsi	mellanblocksignal
sl	stopplykta
sksl	skyddsstopplykta
spsl	slutpunktsstopplykta
inft	infartstavla
mt	mellantavla

utft	utfartstavla
lt	linjetavla
vsi	vägskyddssignal, V-signal
vfsi	vägskyddsförsignal, V-försignal
sb	stoppbock
spf	spärrfärd
vxl	växling
tsm	tillsyningsman
htsm	huvudtillsyningsman

Trafikverket, Box 810, 781 28 Borlänge.
Besöksadress: Röda vägen 1
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00
trafikverket.se