

Trafikbestämmelser för järnväg

Modul 17HMS

# Trafikledning – System H, M och S



# Innehåll

<b>Inledning</b>	<b>7</b>
<b>A Fullständiga signalställverk</b>	<b>9</b>
1 Reservera tågväg	10
2 Upprätthålla skyddssträcka	11
<b>C Bevakning av driftplatser</b>	<b>13</b>
1 Allmänna regler	14
1.1 TRAFIKSÄKERHETSDOKUMENT	14
1.2 ANGRÄNSANDE BEVAKNINGSSTRÄCKOR SOM HÖR TILL SYSTEM M	14
1.3 AVLÖSNING AV TÄGKLARERARE	14
1.4 UPPGIFTER SOM SKA DOKUMENTERAS	14
1.5 KONTAKTTÄGKLARERARE	14
2 Driftplatser i system H	16
2.1 ÄNDRA FRÅN FJÄRRBEVAKAD TILL LOKALBEVAKAD	16
2.2 ÄNDRA FRÅN LOKALBEVAKAD TILL FJÄRRBEVAKAD	16
2.3 ÄNDRA FRÅN BEVAKAD TILL STÄNGD	17
2.4 ÄNDRA FRÅN STÄNGD TILL BEVAKAD	17
3 Driftplatser i system M	18
3.1 ÄNDRA FRÅN OBEVAKAD TILL BEVAKAD	18
3.2 ÄNDRA FRÅN BEVAKAD TILL OBEVAKAD	20
3.3 ÄNDRA FRÅN BEVAKAD TILL STÄNGD	24
3.4 TRAFIKVERKSAMHET MELLAN TVÅ STÄNGDA DRIFTPLATSER	25
3.5 ÄNDRA FRÅN STÄNGD TILL BEVAKAD	25
4 Särfall	26
4.1 TA UPP BEVAKNING MED TÅG PÅ BEVAKNINGSSTRÄCKAN	26
<b>D Avspärning</b>	<b>29</b>
1 Kontroll före avspärning	30
2 Avspärning på bevakad driftplats	31
2.1 UTFÖRA AVSPÄRRNING	31
2.2 TRAFIKVERKSAMHETER AVSLUTAS	31
2.3 UPPHÄVA AVSPÄRRNING	31
3 Avspärning av bevakningssträcka i system H	32
3.1 UTFÖRA AVSPÄRRNING	32
3.2 TRAFIKVERKSAMHETER AVSLUTAS	34
3.3 UPPHÄVA AVSPÄRRNING	34

<b>4 Avspärning av bevakningssträcka i system M</b>	<b>35</b>
4.1 UTFÖRA AVSPÄRRNING	35
4.2 TRAFIKVERKSAMHETER AVSLUTAS	36
4.3 UPPHÄVA AVSPÄRRNING	37
<b>5 Avspärning av bevakningssträcka i system S</b>	<b>38</b>
5.1 UTFÖRA AVSPÄRRNING	38
5.2 TRAFIKVERKSAMHETER AVSLUTAS	38
5.3 UPPHÄVA AVSPÄRRNING	38
<b>6 Särfall</b>	<b>39</b>
6.1 ÄNDRADE SPÄRRÅTGÄRDER	39
6.2 SPÄRRÅTGÄRDER VID ÅTERGÅENDE PÅLOK	39
6.3 AVSPÄRRA BEVAKNINGSSTRÄCKA I SYSTEM M UTAN ATT UTVÄXLA AVSPÄRRNINGSANMÄLAN	39
<b>F Signal i stopp</b>	<b>41</b>
<b>1 Kontrollera spåravsnitt</b>	<b>42</b>
1.1 TÅGFÄRD	42
1.2 SPÄRRFÄRD	42
1.3 VÄXLING	43
<b>2 Reservera spåravsnitt</b>	<b>44</b>
<b>3 Återta ett reserverat spåravsnitt</b>	<b>45</b>
<b>4 Kontroller om spåravsnittet inte kan reserveras</b>	<b>46</b>
4.1 UPPRÄTTHÅLLA SKYDDSSTRÄCKA	46
4.2 INFARTSSIGNAL OCH MELLANSIGNAL	46
4.3 UTFARTSSIGNAL	49
4.4 UTFARTSBLOCKSIGNAL	49
4.5 MELLANBLOCKSIGNAL	49
4.6 VÄXLINGSDVÄRGSIGNAL OCH STOPPLYKTA	50
<b>G Ställverksindikeringar</b>	<b>53</b>
<b>1 Tillförlitliga ställverksindikeringar</b>	<b>54</b>
<b>2 Indikeringsstörningar</b>	<b>55</b>
<b>3 Omstart av datorställverk</b>	<b>56</b>
3.1 MEDGIVANDE OCH TILLSTÅND	56
3.2 EFTER OMSTART	56
<b>I Ordergivning</b>	<b>57</b>
<b>1 Ordergivningsdriftplats och kontrolldriftplats</b>	<b>58</b>
1.1 ORDERGIVNINGSDRIFTPLATSEN	58
1.2 KONTROLLDRIFTPLATSEN	58

<b>2 Tillfällig körplan eller inställt tåg</b>	<b>60</b>
2.1 TÅGLEDARENS ORDER OM TILLFÄLLIG KÖRPLAN ELLER INSTÄLLT TÅG	60
2.2 TÅGKLARERARENS KVITTERING	60
2.3 TÅGLEDARENS KONTROLL AV TÅGKLARERARENS KVITTERING	61
<b>3 Säkerhetsorder</b>	<b>62</b>
3.1 TÅGLEDARENS ÅTGÄRDER VID SÄKERHETSORDER	62
3.2 TÅGKLARERARENS ÅTGÄRDER VID SÄKERHETSORDER	62
<b>4 Tåg utan giltig tågorder</b>	<b>64</b>
<b>J Tågföljd och kontrollmöte</b>	<b>65</b>
<b>1 Planerad och ändrad trafikering</b>	<b>66</b>
1.1 KONTROLLMÖTE	66
1.2 ÄNDRAD TÅGFÖLJD OCH ORDERGIVNING	66
<b>2 Nya, flyttade och slopade kontrollmöten</b>	<b>67</b>
2.1 TÅGKLARERARENS PÅMINNELSEÅTGÄRDER	67
2.2 EXTRATÅG	67
2.3 INSTÄLLT TÅG	68
2.4 TÅG SOM GÅR TIDIGARE ÄN PLANERAT	70
2.5 FÖRSENAT TÅG	71
<b>3 Särfall</b>	<b>79</b>
3.1 PLANERAD MÖTESDRIFTPLATS ÄR OBEVAKAD	79
<b>K Tåganmälan</b>	<b>83</b>
<b>1 Dokumentation</b>	<b>84</b>
<b>2 Klartanmälan</b>	<b>85</b>
<b>3 Utanmälan</b>	<b>86</b>
<b>4 Inanmälan</b>	<b>87</b>
<b>5 Då-klart-anmälan</b>	<b>88</b>
<b>6 Särfall</b>	<b>89</b>
6.1 ÅTERKALLA TÅGANMÄLAN	89
6.2 TÅGANMÄLAN VID SPÄRRFÄRD MED HJÄLPFORDON	89



## Inledning

Den här modulen innehåller regler för tågledare och tågklarare. Reglerna anger hur och under vilka villkor olika åtgärder för färder och skydd ska utföras. Till exempel bestämmelser för att avspärra olika typer av driftplatser och bevakningssträckor eller vilka kontroller som tågklararen ska göra innan hen får medge en färd att passera en signal i "stopp".

Varje kapitel har en kort egen inledning. Sedan beskrivs åtgärden i ett antal olika grundfall. Eventuella särfall beskrivs sist i varje kapitel.

Modulen innehåller regler för trafikeringsystemen H, M och S. Regler som är gemensamma för systemen kommer normalt först och regler för system H kommer normalt före reglerna för system M och S.



## A Fullständiga signalställverk

Den här regelmodulen utgår från att driftplatser har fullständiga signalställverk.

Detta kapitel anger vilka kontroller och åtgärder vid driftplatser med fullständiga signalställverk som utförs av signalställverket utan att tågklararen speciellt behöver undersöka förhållandet.

# 1 Reservera tågväg

När tågklareraren reserverar en normal tågväg utför signalställverket följande moment:

- kontrollerar att tågvägen är hinderfri samt att tågvägen är skyddad från sidan
- kontrollerar att tågvägens skyddssträcka är hinderfri
- kontrollerar att växlar och spårspärrar intar de avsedda lägena och är i kontroll
- kontrollerar att andra otillåtna tågvägar inte är låsta
- reserverar tågfärdvägen genom att låsa motsvarande tågväg
- aktiverar vägskyddsanläggningar i tågfärdvägen som måste vara aktiverade för att huvudsignalen ska kunna ställas till ”kör”.

När tågklareraren reserverar en förenklad tågväg utför signalställverket följande moment:

- kontrollerar att inte andra otillåtna tågvägar är låsta
- reserverar tågfärdvägen genom att låsa motsvarande tågväg.

I de fall som ett signalställverk inte har en funktion som kontrollerar hinderfriheten på en eller flera tågvägars skyddssträcka ska infrastrukturförvaltningens säkerhetsbestämmelser ange hur kontrollen ska utföras.

Magasinering av en tågväg och den automatiserade läggningen av tågvägar jämföras med att lämna körtillstånd. Magasinering av en tågväg får emellertid göras trots att tågvägsreservering inte kan göras om hindret för körtillstånd endast består i att

- tågvägen eller blocksträckan inte är fri från storfordon
- tågvägen har ett gemensamt spåravsnitt med en annan reserverad tågväg eller växlingsväg.

Vid vissa situationer får dock inte magasinering av en tågväg ske och den automatiserade läggningen av tågvägar får inte vara inkopplad. När så är fallet framgår av reglerna för respektive situation.

## 2 Upprätthålla skyddssträcka

Ett fullständigt signalställverk kontrollerar att tillräcklig skyddssträcka upprätthålls för en trafikverksamhet när tågvägen den använder är låst. I vissa fall ska tågklareraren själv upprätthålla skyddssträckan på samma sätt som signalställverket skulle ha gjort om signalen hade visat ”kör”. När så är fallet framgår av reglerna för att lämna stoppassagemedgivande, i kapitel F.



## C Bevakning av driftplatser

Detta kapitel beskriver hur tågklarerare ska genomföra ändringar i bevakningen av driftplatser så att trafiksäkerheten upprätthålls. En driftplats i system H kan vara bevakad eller stängd, medan en driftplats i system M kan vara bevakad, obevakad eller stängd.

# 1 Allmänna regler

## 1.1 TRAFIKSÄKERHETSDOKUMENT

Tågklareraren ska ha omedelbar tillgång till de handlingar som rör trafiksäkerhetstjänsten. Infrastrukturförvaltarens säkerhetsbestämmelser ska ange vilka trafiksäkerhetsdokument som ska finnas tillgängliga och hur de ska förvaras.

Tågklareraren ska ta del av och känna till de säkerhetsbestämmelser som gäller för de spår som hen övervakar.

## 1.2 ANGRÄNSANDE BEVAKNINGSSTRÄCKOR SOM HÖR TILL SYSTEM M

Om det finns angränsande bevakningssträckor som hör till system M, ska lokaltågklareraren snarast anmäla förändrad bevakning till tågklareraren för driftplatsen i bevakningssträckans andra ände.

## 1.3 AVLÖSNING AV TÅGKLARERARE

Om en tågklarerare ska ta över bevakningen av en eller flera driftplatser från en annan tågklarerare, ska uppgifter av betydelse för trafiksäkerheten överlämnas muntligt och genom att den tillträdande tågklareraren tar del av tågklarerardokumentationen. Om överlämningen inte kan ske muntligt ska aktuella uppgifter vara skriftligt dokumenterade.

Den tillträdande tågklareraren ska sätta sig in i situationen och kontrollera att eventuella spärråtgärder och påminnelseåtgärder har utförts.

## 1.4 UPPGIFTER SOM SKA DOKUMENTERAS

Uppgifter som ska dokumenteras i samband med anmälan, avlösning eller annan form av överlämning ska alltid dokumenteras med tidpunkt och signatur.

Avlösning och anmälan om ändrad bevakning ska alltid dokumenteras av båda parter. Ytterligare uppgifter som ska dokumenteras i samband med avlösning eller anmälan anges särskilt.

## 1.5 KONTAKTTÅGLARERARE

En kontakttågklarare får utses för att utföra vissa tågklararuppgifter för en stängd driftplats. Infrastrukturförvaltarens säkerhetsbestämmelser ska ange vilken funktion inom trafikledningen som ska utse kontakttågklararen.

Kontakttågklararen ska:

- dokumentera uppgifter om pågående trafikverksamheter
- dokumentera eventuella överenskommelser som hen har gjort med tågklararen för driftplatsen innan den stängdes
- vara larmmottagare
- ta emot, dokumentera och vidarebefordra anmälningar om avslutade trafikverksamheter
- ge medgivande till en spärrfärd att passera de signaler som tågklararen för den nu stängda driftplatsen angav innan den stängdes.

## 2 Driftplatser i system H

Driftplatser i system H kan vara bevakade eller stängda. Bevakade driftplatser i system H kan vara fjärrbevakade eller lokalbevakade.

Om en driftplats bevakas av fler än en tågklarerare ska ansvarsfördelningen dem emellan anges i infrastrukturförvaltarens säkerhetsbestämmelser.

Om en driftplats inte kan manövreras mot en angränsande bevakningssträcka i system M ska driftplatsen vara stängd mot bevakningssträckan.

### 2.1 ÄNDRA FRÅN FJÄRRBEVAKAD TILL LOKALBEVAKAD

Om en driftplats ska övergå från att vara fjärrbevakad till att vara lokalbevakad, ska fjärrtågklareraren överlämna följande uppgifter till lokaltågklareraren:

- vilka trafikverksamheter och avspärrningar som finns på driftplatsen
- vilka tåg som finns på de angränsande bevakningssträckorna
- eventuella avspärrningar av angränsande bevakningssträckor
- orsaken till avspärrningen om bevakningssträckan tillhör system M
- övriga uppgifter av betydelse för trafiksäkerheten, till exempel spårfel eller ordergivning.

### 2.2 ÄNDRA FRÅN LOKALBEVAKAD TILL FJÄRRBEVAKAD

Om en driftplats ska övergå från att vara lokalbevakad till att vara fjärrbevakad, ska lokaltågklareraren överlämna uppgifter till fjärrtågklareraren om de trafikverksamheter och avspärrningar som finns på driftplatsen och övriga uppgifter av betydelse för trafiksäkerheten, till exempel spårfel eller ordergivning.

Om driftplatsen gränsar mot en bevakningssträcka i system M, ska lokaltågklareraren överlämna följande uppgifter till fjärrtågklareraren:

- vilka trafikverksamheter som pågår på bevakningssträckan
- vilka avspärrningar som finns på bevakningssträckan och orsaken till avspärrningarna
- vilken ordergivning som gäller för bevakningssträckan.

Om driftplatsen gränsar mot bevakningssträckor som övervakas av någon annan fjärrtågklarerare ska lokaltågklareraren överlämna följande uppgifter till fjärrtågklareraren om dessa bevakningssträckor:

- om någon bevakningssträcka är avspärrad
- den eventuella ordergivning som gäller för bevakningssträckorna
- eventuella andra förhållanden av betydelse för säkerheten, till exempel spärrfärder eller ändrad tågföljd.

### 2.3 ÄNDRA FRÅN BEVAKAD TILL STÄNGD

En driftplats i system H får stängas oplanerat eller planerat. Tidpunkterna för planerad stängning ska anges i infrastrukturförvaltarens säkerhetsbestämmelser.

Om en driftplats ska stängas ska tågklareraren för driftplatsen anmäla att driftplatsen stängs till tågklarerarna för de angränsande bevakade driftplatserna. Om det ska förekomma trafikverksamhet på den stängda driftplatsen ska en kontakttågklarerare utses.

#### Trafikverksamhet på stängd driftplats

Tågklareraren för en driftplats som ska stängas men där en trafikverksamhet är planerad, ska förbereda för trafikverksamheten på den stängda driftplatsen genom att utföra följande åtgärder:

1. lokalfrige växlarna eller lägga växlarna enligt överenskommelse med tillsyningsmannen
2. meddela kontakttågklareraren vilka huvudsignaler och dvärgsignaler som hen får lämna stoppassagemedgivande för. Bägge tågklarerarna ska dokumentera meddelandet.

### 2.4 ÄNDRA FRÅN STÄNGD TILL BEVAKAD

Om bevakningen av en stängd driftplats i system H ska tas upp, ska tågklareraren för den stängda driftplatsen kontakta den eventuella kontakttågklareraren för driftplatsen och inhämta samt dokumentera uppgifter av betydelse för trafiksäkerheten. Tågklareraren för den stängda driftplatsen ska anmäla till tågklarerarna för angränsande bevakade driftplatser att bevakningen har tagits upp.

## 3 Driftplatser i system M

Driftplatser i system M kan vara bevakade, obevakade eller stängda.

Om en driftplats bevakas av fler än en tågklarerare ska ansvarsfördelningen dem emellan anges i infrastrukturförvaltarens säkerhetsbestämmelser.

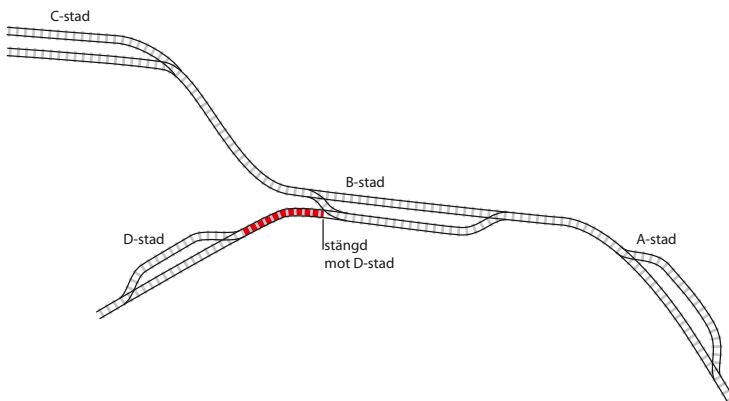
Infrastrukturförvaltarens säkerhetsbestämmelser ska ange mellan vilka tidpunkter driftplatserna ska vara bevakade, obevakade eller stängda. Tågledaren beslutar om ändrad bevakning av driftplatser och orderger berörda tågklarerare.

Om det finns tåg på en bevakningssträcka får inte sträckans båda angränsande driftplatser samtidigt vara stängda.

Om en driftplats är bevakad för ett tåg ska den vara bevakad även när tåget finns på en intilliggande bevakningssträcka. Infrastrukturförvaltarens säkerhetsbestämmelser får ange att driftplatsen får vara stängd och bevakningen tas upp när tåget finns på bevakningssträckan om klartanmälan har lämnats innan driftplatsen har stängts. Infrastrukturförvaltarens säkerhetsbestämmelser får ange att en driftplats får stänga när tåget har lämnat driftplatsen om inammälan kan erhållas när bevakningen åter tas upp.

I detta avsnitt betecknar B-stad en driftplats där bevakningen ska ändras. A-stad och C-stad betecknar närmast angränsande bevakade eller stängda driftplatser.

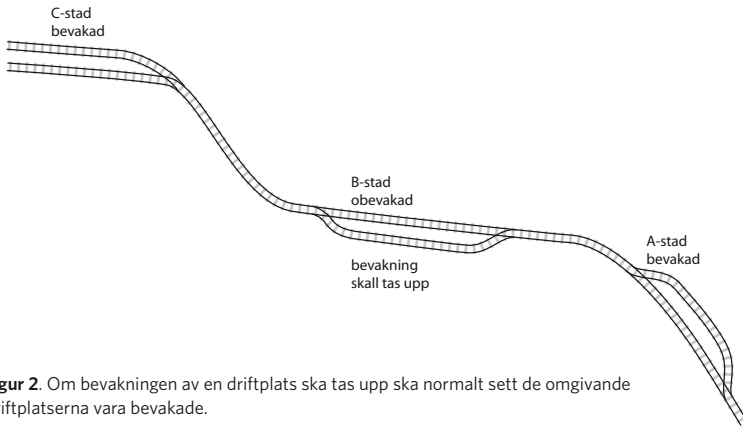
En driftplats får ha olika status i förhållande till de bevakningssträckor som ansluter till driftplatsen. Exempelvis får driftplatsen B-stad på sträckan A-stad till C-stad vara obevakad samtidigt som den är stängd mot en driftplats D-stad, se figur 1.



Figur 1. I detta exempel får B-stad lämnas obevakad bara om B-stad är stängd mot D-stad.

### 3.1 ÄNDRA FRÅN OBEVAKAD TILL BEVAKAD

Driftplatserna A-stad och C-stad ska normalt vara bevakade och bevakningssträckan A-stad till C-stad fri, då B-stad är obevakad och bevakningen ska tas upp. Se figur 2.



**Figur 2.** Om bevakningen av en driftplats ska tas upp ska normalt sett de omgivande driftplatserna vara bevakade.

En av driftplatserna A-stad eller C-stad får dock vara stängd under förutsättning att följande fyra villkor är uppfyllda:

- En inanmälan har gjorts för det tåg som senast har gått på bevakningssträckan.
- En klartanmälan eller då-klart-anmälan har inte gjorts för nästa tåg på bevakningssträckan.
- Bevakningssträckan är inte avspärrad.
- Tågklareraren för den stängda driftplatsen (A-stad eller C-stad) känner till att bevakningen av B-stad ska tas upp.

Tågklareraren ska kontrollera att bevakningssträckan A-stad till C-stad är fri från trafikverksamheter och att den inte är avspärrad och utföra följande tre åtgärder:

1. kontrollera uppgiften om att bevakningssträckan är fri
2. ställa driftplatsens huvudsignaler till stopp
3. anmäla till tågklarerarna för A-stad och C-stad att B-stad är bevakad.

Om det finns tåg på bevakningssträckan och det ändå är nödvändigt att ta upp bevakningen i B-stad, tillämpas reglerna under rubriken 4.1. *Ta upp bevakning med tåg på bevakningssträckan.*

#### Spärrfärd på bevakningssträckan

Om det finns en spärrfärd på bevakningssträckan A-stad till C-stad, får spärrfärdsträckan inte sträcka sig förbi den obevakade driftplatsen B-stad när bevakningen av B-stad ska tas upp.

Om spärrfärden är begränsad av driftplatserna A-stad och B-stad, ska tågklareraren för B-stad utföra följande åtgärder för att ta upp bevakningen av B-stad:

1. underrätta spärrfärdens tillsyningsman om att driftplatsen ska bli bevakad och få besked från hen om var spärrfärden befinner sig i förhållande till B-stad
2. ställa huvudsignalerna till stopp och utföra spärråtgärder för sträckan B-stad till A-stad
3. anmäla till tågklareraren för C-stad att B-stad är bevakad samt överta och dokumentera avspärrningsanmälan för spärrfärden från tågklareraren för C-stad
4. anmäla till tågklareraren för A-stad att B-stad är bevakad och att den tidigare avspärrningsanmälan för spärrfärden på sträckan A-stad till C-stad ska gälla sträckan A-stad till B-stad.

Tågklarerarna för A-stad och C-stad ska dokumentera att avspärrningen är förändrad.

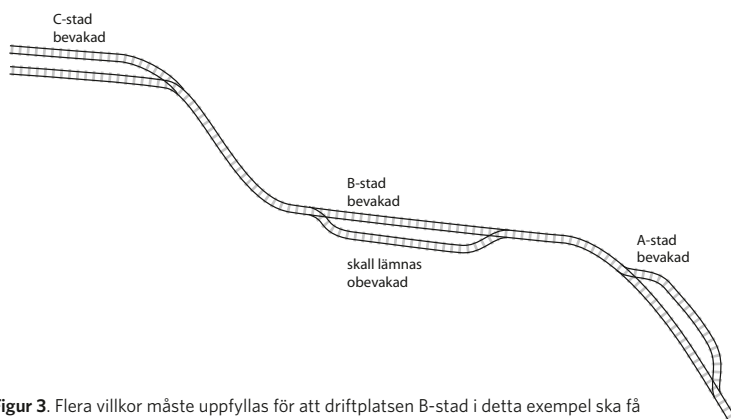
#### **A-skydd, E-skydd eller L-skydd på bevakningssträckan**

Om det finns ett A-skydd, E-skydd eller L-skydd på bevakningssträckan gäller motsvarande regler som när en spärrfärd finns på bevakningssträckan.

### **3.2 ÄNDRA FRÅN BEVAKAD TILL OBEVAKAD**

För att tågklareraren för B-stad ska få lämna B-stad obevakad ska följande villkor vara uppfyllda (se figur 3):

- På sträckan A-stad till C-stad får det inte finnas fler än ett tåg.
- Om det finns ett tåg på sträckan A-stad till C-stad ska det ha passerat B-stad.
- B-stad får inte vara gränsen för ett D-skydd.
- Om någon av driftplatserna A-stad eller C-stad är stängd, ska tågklareraren för den stängda driftplatsen känna till och ha dokumenterat att B-stad kommer att lämnas obevakad.
- Om det finns trafikverksamhet mellan A-stad och C-stad ska både A-stad och C-stad vara bevakade.
- Tågklareraren för B-stad ansvarar för ordergivning om ändrad bevakning av B-stad till de eventuella tåg som B-stad skulle ha varit bevakat för att kontrolldriftplatsen underrättas.



**Figur 3.** Flera villkor måste uppfyllas för att driftplatsen B-stad i detta exempel ska få lämnas obevakad.

### Åtgärder inför övergång till obevakad drift

Med obevakad drift av en driftplats i system M menas att tåg och spärrfärder kan passera driftplatsen med beskedet ”kör” i huvudsignalerna utan att en tågklarare behöver ställa signalerna till ”kör” för varje tåg eller spärrfärd.

Först sedan tågklararen för en bevakad driftplats har förvissat sig om att villkoren för att lämna driftplatsen obevakad är uppfyllda, ska tågklararen förbereda en tågväg genom driftplatsen genom att utföra följande åtgärder:

1. förvissa sig om att den avsedda tågvägen är hinderfri
2. se till att uppställda fordon inte kan komma ut i tågvägen genom att lägga och låsa skyddsväxlar i skyddande läge och låsa skyddande spårspärrar i påläge
3. ställa ställverket för obevakad drift enligt instruktionen för ställverkets manövrering.

Om tågklararen på grund av fel i anläggningen inte kan få huvudsignalen att visa ”kör”, ska tågklararen kontakta tågledaren, som får besluta att driftplatsen trots detta får lämnas obevakad.

### Bevakningssträckan är fri

Om sträckan A-stad till C-stad är fri från tåg och inte är avspärrad, ska tågklararen för B-stad utföra följande åtgärder för att göra driftplatsen obevakad:

1. kontrollera i tågklarardokumentationen att bevakningssträckan A-stad till C-stad är fri
2. utföra de åtgärder som beskrivs under rubriken *Åtgärder inför övergång till obevakad drift*
3. anmäla till tågklararna för A-stad och C-stad att B-stad är obevakad.

### Tåg på bevakningssträckan

Om det finns ett tåg (tåg 11) men ingen avspärrning på sträckan A-stad till C-stad, ska tågklareraren för B-stad utföra följande åtgärder för att göra driftplatsen obebakad:

1. kontrollera i tågklarerardokumentationen att tåg 11 har lämnat B-stad
2. utföra de åtgärder inför övergången till obebakad drift som beskrivs under rubriken *Åtgärder inför övergång till obebakad drift*
3. anmäla till tågklarerarna för A-stad och C-stad att B-stad är obebakad och att tåg 11 finns på bevakningssträckan A-stad till C-stad.

Tågklarerarna för A-stad och C-stad ska dokumentera att det finns tåg på bevakningssträckan.

### Bevakningssträckan är avspärrad

Om sträckan B-stad till A-stad är avspärrad för en spärrfärd (se figur 4), ska tågklareraren för B-stad utföra följande åtgärder för att göra driftplatsen obebakad:

1. underrätta tillsyningsmannen för spärrfärden om att driftplatsen ska bli obebakad
2. överlämna uppgifter om avspärrningen till tågklareraren för C-stad och flytta avspärrningsanmälan från B-stad till C-stad
3. anmäla till tågklareraren för A-stad att avspärrningsanmälan för bevakningssträckan A-stad till B-stad ska ändras till att gälla bevakningssträckan A-stad till C-stad
4. utföra de åtgärder inför övergången till obebakad drift som beskrivs under rubriken *Åtgärder inför övergång till obebakad drift*.
5. anmäla till tågklarerarna för A-stad och C-stad att B-stad är obebakad.



**Figur 4.** Om det finns en avspärrning på en bevakningssträcka med B-stad som gränsdriftplats krävs det särskilda åtgärder i samband med att B-stad ska lämnas obebakad.

Tågklarerarna för A-stad och C-stad ska dokumentera att avspärningen av bevakningssträckan är ändrad. Tågklareraren för C-stad ska dokumentera orsaken till avspärningen.

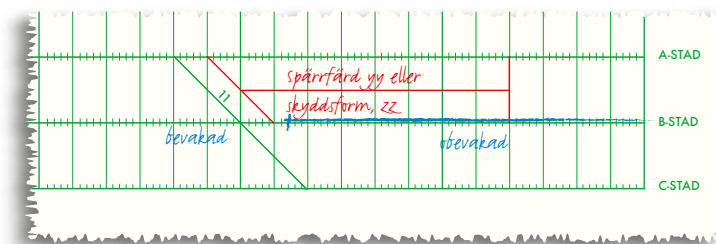
Om sträckan B-stad till A-stad är avspärrad för en skyddsform gäller motsvarande regler som om den är avspärrad för en spärrfärd.

Om spärrfärder förekommer på båda sidor om B-stad och därmed får en gemensam gräns vid driftplatsen B-stad när den blir obebakad, ska tågklareraren dessutom uppmana tillsyningsmännen för spärrfärderna till samråd och få bekräftat att samråd har skett innan tågklareraren lämnar B-stad obebakad. Tågklareraren för B-stad ska dokumentera att samråd har skett och underrätta tågklarerarna för A-stad och C-stad om att samråd har skett.

### Tåg och avspärning på bevakningssträckan

Det finns flera möjliga situationer när en driftplats ska lämnas obebakad på en bevakningssträcka där det finns både tåg och avspärning. Dessa situationer kräver att regler för flera fall kombineras. Ett exempel på kombinationer av flera regler ges i det följande.

Om B-stad lämnas obebakad när det finns avspärning på ena sidan B-stad och tåg på den andra sidan på väg bort från B-stad, kommer den nya bevakningssträckan A-stad till C-stad att rymma både tåg och avspärning. Se figur 5.



**Figur 5.** Om det finns både ett tåg och en avspärning på en bevakningssträcka med B-stad som gränsdriftplats krävs det särskilda åtgärder i samband med att B-stad ska lämnas obebakad.

Att driftplatsen lämnas obebakad får inte medföra att spärrfärden blir spärrfärd efter tåg på en sträcka där det är förbjudet. Motsvarande gäller för A-skydd och L-skydd.

De åtgärder som beskrivs nedan är en kombination av åtgärder för dels fallet med avspärning, dels fallet med ett tåg som har passerat B-stad.

Om bevakningssträckan B-stad till A-stad är avspärrad för en spärrfärd (eller en skyddsform) och tåg 11 färdas från B-stad mot C-stad, ska tågklararen för B-stad utföra följande åtgärder för att göra driftplatsen obebakad:

1. underrätta tillsyningsmannen för spärrfärden om att driftplatsen ska lämnas obebakad, vilket innebär att spärrfärden kommer att vara spärrfärd efter tåg men att tåg 11 kommer att ha lämnat B-stad
2. genom att granska tågklarardokumentationen förvissa sig om att tåg 11 har lämnat B-stad
3. överlämna uppgifter om avspärrningen till tågklararen för C-stad och flytta avspärrningsanmälan från B-stad till C-stad
4. anmäla till tågklararen för A-stad att avspärrningsanmälan för bevakningssträckan A-stad till B-stad ska ändras till att gälla bevakningssträckan A-stad till C-stad
5. utföra de åtgärder inför övergång till obebakad drift som beskrivs under rubriken *Åtgärder inför övergång till obebakad drift*
6. anmäla till tågklararna för A-stad och C-stad att B-stad är obebakad och att tåg 11 finns på bevakningssträckan A-stad till C-stad.

Tågklararna för A-stad och C-stad ska dokumentera att det finns tåg på sträckan och att avspärrningen av bevakningssträckan är ändrad. Tågklararen för C-stad ska dokumentera orsaken till avspärrningen.

### 3.3 ÄNDRA FRÅN BEVAKAD TILL STÄNGD

En driftplats i system M får stängas oplanerat eller planerat. Tidpunkterna för planerad stängning ska anges i infrastrukturförvaltarens säkerhetsbestämmelser.

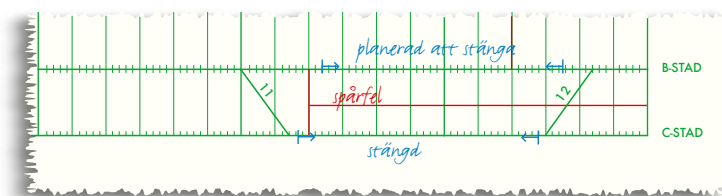
Om en driftplats ska stängas ska tågklararen för driftplatsen anmäla att driftplatsen stängs till tågklararna för de angränsande bevakade driftplatserna.

Om det ska förekomma trafikverksamhet på en stängd driftplats ska en kontakttågklarare för driftplatsen utses.

#### Planerad stängning får inte genomföras

Även om det är planerat att en driftplats ska stängas finns det situationer där trafiksäkerheten kräver att bevakningen av driftplatsen upprätthålls.

Tågklararen för C-stad har tagit emot en klartanmälan eller då-klart-anmälan för tåg 12 och sedan stängt C-stad. Tågklararen för B-stad planerar att stänga B-stad men får kännedom om ett spårfel på bevakningssträckan B-stad till C-stad. Se figur 6.



**Figur 6.** Ett behov av akut avspärrning kan leda till att en planerad stängning av en driftplats måste skjutas upp.

I denna situation får tågklareraren för B-stad inte stänga driftplatsen förrän hen har återkallat klartanmälan eller då-klart-anmälan och utväxlat avspärrningsanmälan med tågklareraren för C-stad.

### Trafikverksamhet på stängd driftplats

Tågklareraren för en driftplats som ska stängas men där en trafikverksamhet är planerad, ska förbereda för trafikverksamheten på den stängda driftplatsen genom att utföra följande åtgärder:

1. lokalfrige växlarna eller lägga växlarna enligt överenskommelse med tillsyningsmannen
2. meddela kontakttågklareraren vilka huvudsignaler och dvärgsignaler hen får lämna stoppassagemedgivande för.

Bägge tågklarerarna ska dokumentera meddelandet.

### 3.4 TRAFIKVERKSAMHET MELLAN TVÅ STÄNGDA DRIFTPLATSER

Om en spärrfärd eller skyddsform ska pågå mellan två stängda driftplatser ska det vara planerat i förväg. Uppgifter om stängningen och kontakttågklarerare ska anges i körplanen för spärrfärden eller i arbetsplanen eller dispositionsarbetsplanen för skyddsformen.

Tågklareraren för den driftplats som stängs sist ska lämna information till kontakttågklareraren om de trafikverksamheter som finns på bevakningssträckan mellan de stängda driftplatserna.

### 3.5 ÄNDRA FRÅN STÄNGD TILL BEVAKAD

Om bevakningen av en stängd driftplats i system M ska tas upp, ska tågklareraren för den stängda driftplatsen kontakta den eventuella kontakttågklareraren för driftplatsen och inhämta samt dokumentera uppgifter av betydelse för trafiksäkerheten. Tågklareraren för den stängda driftplatsen ska anmäla till tågklarerarna för angränsande bevakade driftplatser att bevakningen har tagits upp.

## 4 Särfall

### 4.1 TA UPP BEVAKNING MED TÅG PÅ BEVAKNINGSSTRÄCKAN

Om det finns ett tåg (tåg 11) på bevakningssträckan på väg från A-stad till C-stad men tågklareraren för B-stad ändå måste ta upp bevakningen där, ska tågklareraren för B-stad kontrollera var på bevakningssträckan tåget finns. Kontrollen kan göras genom att tågklareraren ser tåget med slutsignal eller får besked från föraren om var tåget finns. Om tåget har passerat eller finns i B-stad ska tågklareraren få bekräftat att inga fordon har lämnats kvar på sträckan mellan A-stad och B-stad.

De åtgärder som tågklareraren för B-stad ska utföra skiljer sig åt beroende på om tåg 11 har passerat B-stad, befinner sig på driftplatsen B-stad eller ännu inte har kommit fram till B-stad.

#### Tåg 11 har passerat B-stad

Om tåg 11 har passerat B-stad och är på väg mot C-stad ska tågklareraren för B-stad utföra följande åtgärder för att ta upp bevakningen av B-stad:

1. dokumentera att tåg 11 har passerat B-stad och befinner sig mellan B-stad och C-stad
2. ställa huvudsignalerna till stopp
3. anmäla till tågklarerarna för A-stad och C-stad att B-stad är bevakad
4. göra inamälan för tåg 11 till tågklareraren för A-stad.

#### Tåg 11 befinner sig i B-stad

Om tåg 11 befinner sig i B-stad ska tågklareraren för B-stad utföra följande åtgärder för att ta upp bevakningen av B-stad:

1. dokumentera att tåg 11 finns i B-stad
2. ställa huvudsignalerna till stopp
3. orderge tåg 11 om att B-stad är bevakad
4. anmäla till tågklarerarna för A-stad och C-stad att B-stad är bevakad
5. göra inamälan för tåg 11 till tågklareraren för A-stad
6. anmäla till tågklareraren för C-stad att tåg 11 finns i B-stad.

Därefter ska tågklareraren för C-stad dokumentera att klartanmälan för tåg 11 har upphört att gälla.

**Tåg 11 befinner sig mellan A-stad och B-stad**

Om tåg 11 befinner sig mellan A-stad och B-stad, på väg mot B-stad, ska tågklararen för B-stad utföra följande åtgärder för att ta upp bevakningen av B-stad:

1. dokumentera att tåg 11 finns mellan A-stad och B-stad
2. ställa huvudsignalerna till stopp
3. orderge tåg 11 om att B-stad är bevakad
4. anmäla till tågklararna för A-stad och C-stad att B-stad är bevakad
5. anmäla till tågklararen för C-stad att tåg 11 inte har passerat B-stad.

Därefter ska tågklararen för C-stad dokumentera att klartanmälan för tåg 11 har upphört att gälla.



## D Avspärning

En avspärning består av tågklarerardokumentation och spärråtgärder. Tågklareraren utför avspärningen för att förhindra att ett tåg tillåts på en bevakningssträcka eller på ett spårområde på en bevakad driftplats.

Det avspärrade området får omfatta en bevakningssträcka eller ett spårområde på en bevakad driftplats. Området får även omfatta en eller flera bevakningssträckor i kombination med ett spårområde på angränsande driftplatser.

Avspärningen av en bevakningssträcka sker på olika sätt, främst beroende på vilket trafikeringsystem bevakningssträckan tillhör. På driftplatser får olika spärråtgärder användas beroende på vilken typ av ställverk driftplatsen har och vad som anges i infrastrukturförvaltarens säkerhetsbestämmelser.

# 1 Kontroll före avspärrning

Om spårområdet måste vara fritt från tåg eller andra trafikverksamheter innan tågklareraren avspärrar, ska tågklareraren säkerställa detta genom att granska tågklarerardokumentationen och eventuella ställverksindikeringar.

Om ställverksindikeringarna inte säkert återger de verkliga förhållandena i signalanläggningen, får tågklareraren lita på en indikeringsförändring endast om den utgör ett svar på en utsänd manöver, till exempel indikering på låst tågväg som svar på manöver om låsning av tågvägen. Tågklareraren får lita på en indikering av var ett fordonssätt finns endast om hen har iakttagit en logisk förflyttning av var fordonssättet finns.

## 2 Avspärrning på bevakad driftplats

En avspärrning av ett spårområde på en bevakad driftplats ska förhindra att en tågfärd förs in på det avspärrade området och att en spärrfärd eller växling förs in dit oavsiktligt.

### 2.1 UTFÖRA AVSPÄRRNING

Tågklareraren ska utföra avspärrningen genom att dokumentera vilket spårområde som hen avspärrar och orsaken till avspärrningen samt förhindra att huvudsignal visar ”kör” eller dvärgsignal visar signalbild ”lodrätt” till det avspärrade området genom att vidta en eller flera spärråtgärder.

Följande spärråtgärder är tillåtna:

- spärra spåravsnitt
- spärra huvudsignaler eller dvärgsignaler
- låsa växlar i skyddande läge
- använda påminnelsekyt i K15-lås
- använda påminnelsekyt på ställare till huvudsignal, växlingsdvärgsignal eller växel
- andra spärråtgärder enligt infrastrukturförvaltarens säkerhetsbestämmelser.

### 2.2 TRAFIKVERKSAMHETER AVSLUTAS

Tågklareraren ska dokumentera när varje trafikverksamhet anmäls avslutad. Tågklareraren ska också dokumentera när andra orsaker till avspärrningen faller bort.

### 2.3 UPPHÄVA AVSPÄRRNING

Sedan tågklareraren har förvissat sig om att alla trafikverksamheter har anmälts avslutade och att andra eventuella orsaker till avspärrningen är borta, får hen ta bort spärråtgärderna.

## 3 Avspärning av bevakningssträcka i system H

En avspärning av en bevakningssträcka i system H ska förhindra att signalbeskedet ”kör” visas i utfartsblocksignalerna till det avspärrade spåret.

### 3.1 UTFÖRA AVSPÄRRNING

Tågklararen för bevakningssträckan ska utföra avspärningen dels genom att dokumentera vilken bevakningssträcka och vilket spår det gäller samt orsaken till avspärningen, dels genom att spärra utfartsblocksignalerna i båda ändar av bevakningssträckan om inte annat anges nedan.

#### Spärråtgärder för en spärrfärd som startar från en driftplats

Om en avspärning gäller en enda spärrfärd som ska starta från en driftplats med ”kör” i utfartsblocksignalen, räcker det att spärra denna utfartsblocksignal. Detta gäller även för en spärrfärd som startar när det finns tåg på bevakningssträckan. Om bevakningssträckan saknar mellanblocksignaler ska tågklararen dock spärra utfartsblocksignalerna i sträckans båda ändar så snart spärrfärden har passerat utfartsblocksignalen.

Om utfartsblockssignalen inte kan visa ”kör” när en spärrfärd ska starta från en driftplats, ska tågklararen spärra båda utfartsblocksignalerna. Därefter får tågklararen ge spärrfärden medgivande att passera utfartsblocksignalen enligt reglerna för att passera signal i ”stopp”.

#### Spärråtgärder för en spärrfärd som startar från en linjeplats

Om en spärrfärd ska starta från en linjeplats ska tågklararen spärra utfartsblocksignalerna i båda ändar av bevakningssträckan så snart linjeplatsens växel har frigivits.

#### Spärråtgärder vid växling utanför utfartsblocksignalen

Om en utfartsblocksignal inte kan ställas till ”kör” för en växling som ska ske utanför utfartsblocksignalen mot en sträcka som har mellanblocksignaler, och växlingen ska ske efter ett tåg på sträckan, gäller följande. Utfartsblocksignalen ska spärras när tåget har passerat den, men den utfartsblocksignal som finns i bevakningssträckans andra ände ska spärras först omedelbart efter att tåget har lämnat bevakningssträckan.

### Anmäla avspärrning till angränsande driftplats

Om den bevakningssträcka som tågklareraren ska avspärra gränsar mot en driftplats (A-stad) som tågklareraren för bevakningssträckan inte bevakar ska hen snarast anmäla avspärrningen till tågklareraren för A-stad. Tågklareraren för bevakningssträckan ska göra en enda anmälan om avspärrning, även om flera trafikverksamheter kommer att pågå inom samma avspärrade område.

#### Tågklareraren för bevakningssträckan

- kontaktar tågklareraren för A-stad och meddelar:  
*Sträckan A-stad till B-stad avspärras*
- anger vilket spår som avspärras
- uppger sin signatur.

#### Tågklareraren för A-stad

- repeterar och dokumenterar avspärrningen
- dokumenterar signaturen.

#### Tågklareraren för bevakningssträckan

- bekräftar att anmälan är rätt uppfattad.

Om driftplatsen A-stad är stängd får avspärrningen ändå utföras. Om bevakningen återupptas medan avspärrningen pågår ska dock tågklareraren för bevakningssträckan anmäla utförd avspärrning omedelbart efter att driftplatsen åter har blivit bevakad.

Tågklareraren för bevakningssträckan ska underrätta tågklareraren för A-stad om varje spärrfärd som ska föras in till driftplatsen A-stad.

### Spärrning utförs av en annan tågklarerare

Om tågklareraren inte själv kan spärra utfartsblocksignalen vid driftplatsen A-stad ska hen begära att tågklareraren för A-stad utför en spärråtgärd. Begäran om en spärråtgärd ska göras direkt efter det att tågklareraren för bevakningssträckan har bekräftat att anmälan om avspärrning är rätt uppfattad. Om A-stad är stängd och tågklareraren för bevakningssträckan inte själv kan spärra utfartsblocksignalen där ska hen, så snart A-stad åter är bevakad, begära att tågklareraren för A-stad utför en spärråtgärd.

#### Tågklararen för bevakningssträckan

- begär att utfartsblocksignalen vid A-stad ska spärras:  
*Spärra utfartsblocksignalen vid A-stad i riktning mot B-stad*
- anger vilket spår som avses.

#### Tågklararen för A-stad

- spärrar utfartsblocksignalen i riktning mot B-stad
- bekräftar åtgärden: *Utfartsblocksignalen i riktning mot B-stad är spärrad.*
- anger vilket spår som har spärrats
- uppger sin signatur.

#### Tågklararen för bevakningssträckan

- repeterar och dokumenterar spärråtgärden
- dokumenterar signaturen.

## 3.2 TRAFIKVERKSAMHETER AVSLUTAS

Tågklararen ska dokumentera när varje trafikverksamhet anmäls avslutad. Tågklararen ska också dokumentera när andra orsaker till avspärningen faller bort.

## 3.3 UPPHÅVA AVSPÄRRNING

När tågklararen har förväntat sig om att alla trafikverksamheter har anmälts avslutade och att andra eventuella orsaker till avspärningen är borta, får tågklararen ta bort spärråtgärderna.

### Anmäla upphävd avspärning till angränsande driftplats

Om den avspärrade bevakningssträckan gränsar mot en driftplats (A-stad) som tågklararen för bevakningssträckan inte bevakar, ska hen anmäla till tågklararen för A-stad att avspärningen är upphävd. Tågklararen för A-stad ska dokumentera anmälan.

### Spärning tas bort av en annan tågklarare

Om tågklararen för bevakningssträckan inte själv kan ta bort spärren för utfartsblocksignalen vid driftplatsen A-stad, ska hen uppmana tågklararen för A-stad att göra detta innan tågklararen för bevakningssträckan anmäler att avspärningen är upphävd. Tågklararen för A-stad ska bekräfta att spärren har tagits bort.

## 4 Avspärning av bevakningssträcka i system M

En avspärning av en bevakningssträcka i system M ska förhindra att signalbeskedet ”kör” ges i utfartssignalerna till det avspärrade spåret. Om det saknas utfartssignal mot bevakningssträckan ska tågklareraren utföra andra spärråtgärder som kan förhindra att föraren oavsiktligt för ut något spårfordon på den avspärrade bevakningssträckan.

Anmälan om avspärning och om att upphäva en avspärning får göras muntligt eller elektroniskt. När tågklarerarna dokumenterar anmälan ska de använda det formulär som infrastrukturförvaltaren har fastställt.

Varje anmälan om avspärning eller om att upphäva en avspärning ska dokumenteras. Dokumentationen ska innehålla följande uppgifter:

- vilka bevakningssträckans gränsdriftplatser är
- mellan vilka tågklarerare som anmälan har utförts
- eventuella besked som någon av tågklarerarna ger om K16-nycklar
- tidpunkten när en trafikverksamhet har avslutats eller en annan orsak till avspärning har fallit bort
- upphävd avspärning.

Det ska framgå av tågklarerardokumentationen vilken eller vilka orsaker som föranleder avspärningen.

### 4.1 UTFÖRA AVSPÄRRNING

En bevakningssträcka i system M får normalt bara avspärras om båda driftplatserna som omger bevakningssträckan är bevakade. Vid akuta händelser får dock bevakningssträckan avspärras trots att den ena driftplatsen är stängd, se 6.3 *Avspärning av bevakningssträcka i system M utan utväxling av avspärningsanmälan*.

Tågklarerarna för de driftplatser (A-stad och B-stad) som omger bevakningssträckan ska utväxla endast en anmälan om avspärning även om flera orsaker finns.

Om en tågklarerare har lämnat ut en K16-nyckel till tillsyningsmannen för en trafikverksamhet, ska tågklareraren meddela detta till bevakningssträckans andre tågklarerare i samband med avspärningsanmälan.

Muntlig avspärningsanmälan formuleras enligt följande exempel: *Sträckan A-stad till B-stad avspärras.*

### Spärråtgärder

Omedelbart sedan tågklarerarna har utväxlat avspärningsanmälan ska var och en utföra någon av följande spärråtgärder på respektive driftplats enligt följande prioritetsordning:

1. spärra utfartssignalen
2. använda påminnelse skylt i K15-låset eller på ställaren till utfartssignalen
3. placera hindertavlor på normalhuvudspåret enligt anvisningar i infrastrukturförvaltarens säkerhetsbestämmelser.

Om en spärrfärd ska föras ut med ”kör” i utfartssignalen får spärråtgärden tillfälligt hävas.

Om tågklareraren som spärråtgärd placerar en hindertavla på normalhuvudspåret får växlarna i spåret inte ändras från normalläget så länge avspärningen varar.

Om en spärråtgärd på en stängd driftplats kan tas bort av någon obehörig, ska även hindertavlor placeras ut enligt anvisningar i infrastrukturförvaltarens säkerhetsbestämmelser.

Om trafikverksamheter som kräver en avspärning är planerade till en tidpunkt då en av de angränsande driftplatserna kommer att vara stängd ska tågklarerarna utföra avspärningen innan driftplatsen stängs.

## 4.2 TRAFIKVERKSAMHETER AVSLUTAS

Tågklarerarna för de driftplatser som omger bevakningssträckan ska underrätta varandra så snart de har tagit emot en anmälan om avslutad trafikverksamhet. Om avspärningen har skett av någon annan orsak än att en trafikverksamhet har anordnats, ska tågklarerarna underrätta varandra när denna orsak har fallit bort.

Underrättelsen ska innehålla uppgifter om vilken trafikverksamhet som har avslutats eller vilken annan orsak till avspärning som har fallit bort samt vid vilken tidpunkt. Om en av tågklarerarna tar emot en K16-nyckel eller får besked om att tillsyningsmannen har den i förvar, ska den andre tågklareraren underrättas om det.

Muntlig underrättelse om att en orsak till avspärning har fallit bort formuleras enligt följande exempel: *A-skydd xx på sträckan A-stad till B-stad är avslutat klockan...*

### 4.3 UPPHÅVA AVSPÄRRNING

Innan avspärningen får upphävas ska tågklarerarna var för sig granska sin tågklarerardokumentation för att kontrollera att alla trafikverksamheter har anmälts avslutade och att andra eventuella orsaker till avspärningen har fallit bort. Tågklarerarna ska också kontrollera att eventuella utlämnade K16-nycklar har återlämnats eller att tillsyningsmannen har anmält: *K16 är i förvar*. Därefter upphävs avspärningen på initiativ av den tågklarerare som först konstaterar att det kan ske.

Avspärningen får bara upphävas när bevakningssträckans båda driftplatser är bevakade.

Muntlig upphävning av avspärningen formuleras enligt följande exempel: *Kan avspärningen A-stad till B-stad upphävas?* Tågklareraren i B-stad ska bekräfta att avspärningen upphävts enligt följande exempel: *Avspärningen A-stad till B-stad upphävs klockan...*

#### Ta bort spärråtgärder

Omedelbart efter att tågklarerarna har utväxlat anmälan om att avspärningen ska upphävas ska var och en av tågklarerarna ta bort de utförda spärråtgärderna.

## 5 Avspärning av bevakningssträcka i system S

En avspärning av en bevakningssträcka i system S ska förhindra att signalbeskedet ”kör” ges i utfartssignalen mot bevakningssträckan. Om det saknas utfartssignal mot bevakningssträckan ska tågklararen utföra andra åtgärder som förhindrar att tågklararen felaktigt lämnar starttillstånd.

### 5.1 UTFÖRA AVSPÄRRNING

Tågklararen för bevakningssträckan ska utföra avspärningen genom att dokumentera vilken bevakningssträcka som avspärras och orsaken till avspärningen.

Om det på en angränsande driftplats finns en ytterplacerad utfartssignal mot bevakningssträckan, ska tågklararen spärra signalen.

Om en spärrfärd ska föras ut med ”kör” i utfartssignalen får spärråtgärden tillfälligt hävas.

I övriga fall ska tågklararen utföra spärråtgärder enligt infrastrukturförvaltarens säkerhetsbestämmelser.

### 5.2 TRAFIKVERKSAMHETER AVSLUTAS

Tågklararen ska dokumentera när varje trafikverksamhet anmäls avslutad. Tågklararen ska också dokumentera när andra orsaker till avspärningen faller bort.

### 5.3 UPPHÄVA AVSPÄRRNING

När tågklararen har förväntat sig om att alla trafikverksamheter har anmälts avslutade och att andra eventuella orsaker till avspärningen är borta, får tågklararen ta bort spärråtgärderna.

## 6 Särfall

### 6.1 ÄNDRADE SPÄRRÅTGÄRDER

Om spärråtgärderna behöver ändras under en avspärning ska tågklareraren utföra de nya spärråtgärderna innan hen tar bort de gamla.

### 6.2 SPÄRRÅTGÄRDER VID ÅTERGÅENDE PÅLOK

När tågklareraren avspärrar en bevakningssträcka på grund av ett återgående pålok ska hen utföra spärråtgärderna så snart tåget med pålok har förts ut på sträckan.

### 6.3 AVSPÄRRA BEVAKNINGSSTRÄCKA I SYSTEM M UTAN ATT UTVÄXLA AVSPÄRRNINGSANMÄLAN

I följande fall får en bevakningssträcka i system M avspärras trots att den ena av de driftplatser som omger bevakningssträckan är stängd:

- när en olycka har skett
- när ett A-skydd för åtgärder vid en olycka anordnas
- när tågklareraren får en anmälan om ett ofarbart spår
- när en spärrfärd med hjälpfordon anordnas.

Om ingen klartanmälan eller då-klart-anmälan har gjorts från den driftplats som är stängd ska tågklareraren för den bevakade driftplatsen dokumentera avspärningen och utföra spärråtgärder. Detta görs enligt reglerna för avspärning av bevakningssträcka i system M.

Avspärningsanmälan ska utväxlas så snart bevakningen av den stängda driftplatsen har återupptagits. Tågklareraren för den driftplats som åter har blivit bevakad ska därefter omedelbart utföra spärråtgärder.

#### Återta klartanmälan eller då-klart-anmälan

Om en klartanmälan eller då-klart-anmälan har gjorts för ett tåg på den bevakningssträcka som akut ska avspärras, ska klartanmälan respektive då-klart-anmälan återkallas innan avspärningen får utföras. När en av driftplatserna är stängd ska tågklareraren för den bevakade driftplatsen återkalla klartanmälan respektive då-klart-anmälan enligt det följande exemplet:

*Exempel: Att återta en klartanmälan eller en då-klart-anmälan när driftplatsen A-stad är stängd*

I exemplet har tågklareraren för A-stad gjort en klartanmälan eller då-klart-anmälan för tåg 11 till A-stad. När tågklareraren för B-stad beslutar att bevakningssträckan ska avspärras är dock driftplatsen A-stad stängd. Då ska tågklareraren för B-stad först dokumentera att klartanmälan respektive då-klart-anmälan inte längre är giltig och därefter avspärra bevakningssträckan B-stad till A-stad på följande sätt:

1. dokumentera avspärningen
2. utföra spärråtgärder.

Så snart bevakningen av A-stad har återupptagits ska tågklareraren för B-stad se till att klartanmälan respektive då-klart-anmälan för tåget återkallas. Därefter ska tågklarerarna utväxla avspärningsanmälan och tågklareraren för A-stad ska utföra spärråtgärder.

## F Signal i stopp

Tågklareraren får lämna ett stoppassagedgivande till en färd om trafiksäkerheten tillåter det. I detta kapitel beskrivs vilka kontroller och åtgärder som tågklareraren ska utföra innan hen lämnar ett stoppassagedgivande.

När tågklareraren lämnar ett stoppassagedgivande innebär det att tågklareraren själv tar över delar av de säkerhetskontroller som signalanläggningen normalt utför. Signalanläggningen ska dock användas så långt det är möjligt.

# 1 Kontrollera spåravsnitt

Tågklararen ska innan hen lämnar ett stoppassagedgivande kontrollera förutsättningarna genom att granska tågklarardokumentationen och ställverksindikeringarna.

Om ställverksindikeringarna inte säkert återger de verkliga förhållandena i signalanläggningen, får tågklararen lita på en indikeringsförändring endast om den utgör ett svar på en utsänd manöver, till exempel indikering på låst tågväg som svar på manöver om låsning av tågvägen. Tågklararen får lita på en indikering av var ett fordonssätt finns endast om hen har iakttagit en logisk förflyttning av var fordonssättet finns.

## 1.1 TÅGFÄRD

Om tågklararen ska ge en tågferd ett stoppassagedgivande, ska hen först kontrollera att sträckan fram till den följande huvudsignalen uppfyller följande krav:

- Sträckan är fri från andra trafikverksamheter.
- Sträckan är fri från andra fordon; på driftplats får dock avsiktligt uppställda fordon finnas.

Utöver detta får det på sträckan inte finnas några andra spårbeläggningar än sådana som tågklararen har bedömt vara felaktiga.

Om tågklararen ska lämna ett stoppassagedgivande till en tågferd för en utfartsblocksignal eller en utfartssignal, ska hen dessutom kontrollera att inga andra trafikverksamheter har fått körtillstånd eller starttillstånd för bevakningssträckan.

## 1.2 SPÄRRFÄRD

Om tågklararen ska ge en spärrferd stoppassagedgivande, ska hen först kontrollera att sträckan fram till den följande huvudsignalen uppfyller följande krav:

- Inga andra trafikverksamheter pågår på sträckan än sådana som är avsedda att pågå samtidigt.
- Sträckan är fri från andra fordon än avsiktligt uppställda.

Utöver detta får det på sträckan inte finnas några andra spårbeläggningar än sådana som tågklararen har bedömt vara felaktiga.

Om tågklararen ska ge en spärrferd ett stoppassagedgivande för en utfartsblocksignal eller mellanblocksignal, ska hen dessutom kontrollera att bevakningssträckan är fri från tåg. För spärrferd med hjälpfordon gäller dock andra villkor för tågklararens medgivande, enligt reglerna för spärrferd med hjälpfordon.

Om tågklararen ska ge en spärrferd ett stoppassagedgivande för en utfartssignal behöver hen inte göra några ytterligare kontroller än de som krävs för att lämna starttillstånd för färden.

### 1.3 VÄXLING

Om tågklareraren ska ge en växling ett stoppassagedgivande, ska hen först kontrollera att färdvägen är fri från tåg, spärrfärd och vägväxlingar samt att inga andra trafikverksamheter än sådana som är planerade att pågå samtidigt som växlingen pågår på spåravsnittet.

## 2 Reservera spåravsnitt

Tågklareraren ska om det är möjligt reservera ett spåravsnitt för att skydda den rörelse som ska ha ett stoppassagemedgivande. Detta kan hen göra genom att använda en tågväg eller en växlingsväg, beroende på vilka förutsättningar som gäller för situationen. Om tågklareraren ska ge ett medgivande att passera en signal i stopp för en färd på linjen, ska spåravsnittet reserveras för sträckan fram till nästa driftplats.

Tågklareraren får återta en reservering när villkoren i avsnitt 3 *Återta ett reserverat spåravsnitt* är uppfyllda.

Om det inte går att reservera berört spåravsnitt, gäller reglerna i avsnitt 4 *Kontroller om spåravsnittet inte kan reserveras*.

Om förenklad tågväg används för reserveringen, gäller följande:

- Andra tågvägar eller växlingsvägar får inte magasineras.
- Automatisk läggning av tågvägar och växlingsvägar ska vara urkopplad.

Om det finns en normal tågväg eller en växlingsväg, ska tågklareraren lämna beskedet *växlarna ligger rätt*. Om tågklareraren har reserverat en förenklad tågväg, ska hen lämna beskedet *växlarna ligger rätt*, om alla växlar och spårspärrar i den avsedda färdvägen för färden är låsta i rätt läge eller bevakade i rätt läge och i kontroll, annars beskedet *kontrollera växlarna*.

## 3 Återta ett reserverat spåravsnitt

Tågklareraren får återta reserveringen av ett spåravsnitt för en färd som har fått ett medgivande att passera en signal i stopp först efter att hen har förvisat sig om att färdens i sin helhet har lämnat aktuellt spåravsnitt eller har avslutats.

Om tågklareraren vill återta reserveringen av ett spåravsnitt och färdens inte har lämnat det reserverade spåravsnittet, måste tågklareraren försäkra sig om att färdens står stilla genom samtal med föraren eller tillsyningsmannen innan hen får återta reserveringen.

## 4 Kontroller om spåravsnittet inte kan reserveras

### 4.1 UPPRÄTTHÅLLA SKYDDSSTRÄCKA

När tågklararen lämnar ett stoppassagemedgivande till en färd, ska tågklararen upprätthålla samma skyddssträckor som signalsäkerhetssystemet skulle ha upprätthållit om signalen hade visat ”kör”. Om det är svårt att avgöra skyddssträckans normala längd, ska i stället 200 meters skyddssträcka tillämpas. Tågklararen ska upprätthålla skyddssträckor för samtliga rörelser som riskerar att komma i konflikt med varandra, och det ska tågklararen göra tills något av följande alternativ inträffar:

- Föraren eller tillsyningsmannen anmäler efter uppmaning från tågklararen att den trafikverksamhet som har fått medgivande att passera signal i stopp står stilla vid färdvägens slutpunkt.
- Det har gått minst fem minuter sedan trafikverksamheten passerade den signal som visade ”stopp”.
- En huvudsignal visar ”kör” till den sträcka som utgör skyddssträcka för det spåravsnitt som tåget ska framgå på efter passage av en signal som visar ”stopp”.

### 4.2 INFARTSSIGNAL OCH MELLANSIGNAL

För att avgöra om en färd får passera en infartssignal eller mellansignal som visar ”stopp” ska tågklararen utföra ett antal kontroller och åtgärder.

#### Tåg och spärrfärd

Tågklararen ska kontrollera att sträckan fram till nästa huvudsignal är fri från andra färder genom att först utföra följande åtgärder:

1. kontrollera tågklarardokumentationen
2. kontrollera eventuella ställverksindikeringar
3. vid fjärrbevakade driftplatser, kontrollera vilka tåg som fått körtillstånd från de driftplatser eller driftplatsdelar som gränsar till tågklararens eget övervakningsområde samt var de tågen befinner sig.

Om det är ett tåg som står vid signalen ska tågklararen dessutom kontrollera att inga andra trafikverksamheter på sträckan fram till nästa huvudsignal har fått starttillstånd.

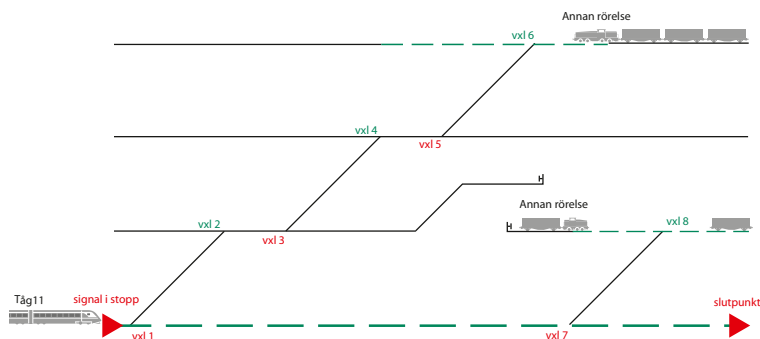
Om signalen visar stopp på grund av ett känt hinder ska kontrollen av hinderfrihet gälla eventuella andra hinder.

Tågklararen får inte magasinera tåg- eller växlingsvägar. Tågklararen ska förvissa sig om att den automatiserade läggningen av tåg- och växlingsvägar är urkopplad.

Om det inte förekommer och inte förväntas förekomma något annat tåg eller någon annan spärrfärd på driftplatsen eller om tågklararen konstaterar att det inte finns risk för konflikt med andra tåg eller spärrfärder, får tågklararen lämna stoppassagemedgivande för signalen.

Om det däremot finns risk för konflikt med andra tåg eller spärrfärder på driftplatsen, ska tågklararen förhindra att ett tåg (tåg 11) eller en spärrfärd (spärrfärd yy) kommer i konflikt med dessa rörelser innan tågklararen får lämna ett stoppassagemedgivande för signalen till tåget eller spärrfärden. Tågklararen ska förhindra konflikten genom att lägga motväxlarna i den avsedda färdvägen för tåg 11 eller spärrfärd yy i lägen som skyddar de andra rörelserna och om möjligt säkerställa att de blir låsta.

Om någon av motväxlarna i den avsedda färdvägen för tåg 11 eller spärrfärd yy inte kan låsas, ska tågklararen skydda de andra rörelserna från tåg 11 eller spärrfärd yy på följande sätt: I varje möjlig väg genom vilken tåg 11 eller spärrfärd yy kan nå de andra rörelserna ska tågklararen lägga minst en motväxel i skyddande läge och säkerhetsälla att den blir låst.



**Figur 1.** Bilden visar ett exempel på hur kravet på motväxlarna kan uppfyllas. För att tåg 11 ska få passera signalen som visar "stopp" ska dels växel 7, dels minst en av växlarna 1, 3 och 5 ligga i ett läge som skyddar andra tåg eller spärrfärder (annan rörelse). De skyddande växlarna ska också vara låsta.

### Besked om växlarnas lägen

För att tågklararen ska få lämna beskedet *växlarna ligger rätt* ska följande villkor vara uppfyllda:

- Alla växlar och spårspärrar i den avsedda färdvägen för tåg 11 eller spärrfärd yy ska vara antingen låsta i rätt läge eller bevakade i rätt läge och i kontroll. Infrastrukturförvaltarens säkerhetsbestämmelser kan dock ange att växlar och spårspärrar ska vara låsta.
- Om växling pågår eller kan påbörjas på driftplatsen, ska den avsedda färdvägen för tåg 11 eller spärrfärd yy skyddas mot rörelser från sidan eller i motsatt riktning. Skyddet ska bestå av signaler som visar stopp eller skyddsväxlar eller spårspärrar som är låsta i skyddande läge.

Om villkoren för att lämna beskedet *växlarna ligger rätt* inte är uppfyllda, ska tågklararen lämna beskedet *kontrollera växlarna*.

### Växling

Tågklararen ska förvissa sig om att sträckan fram till nästa huvudsignal är fri från tåg, spärrfärder eller vägväxlingar genom att först utföra följande åtgärder:

1. kontrollera tågklarardokumentationen
2. kontrollera eventuella ställverksindikeringar
3. vid fjärrbevakade driftplatser, kontrollera vilka tåg som fått körtillstånd från de driftplatser eller driftplatsdelar som gränsar till tågklararens eget övervakningsområde samt var de tågen befinner sig.

Tågklararen får inte magasinera tåg- eller växlingsvägar. Tågklararen ska förvissa sig om att den automatiserade läggningen av tåg- och växlingsvägar är urkopplad.

Om det inte förekommer och inte förväntas förekomma någon tågfärd, spärrfärd eller vägväxling på driftplatsen eller om tågklararen konstaterar att det inte finns risk för konflikt med sådana rörelser får tågklararen lämna stoppassagemedgivande till växlingen.

Om det däremot finns risk för konflikt med tåg, spärrfärder eller vägväxlingar på driftplatsen ska tågklararen förhindra att växlingen kommer i konflikt med dessa rörelser innan tågklararen får medge att växlingen passerar signalen. Det gör tågklararen genom att vidta minst en av följande två åtgärder:

- Tågklararen ska lägga motväxlarna i växlingens färdväg i lägen som skyddar de andra rörelserna och säkerställa att de blir låsta.
- Om någon av motväxlarna i växlingens färdväg inte kan låsas, ska tågklararen skydda de andra rörelserna från växlingen på följande sätt: I varje möjlig väg som växlingen kan nå de andra rörelserna ska tågklararen lägga minst en motväxel i skyddande läge och säkerställa att den blir låst.

### 4.3 UTFARTSSIGNAL

Om ett tåg eller en spärrfärd står vid en utfartssignal som visar ”stopp” får tågklareraren lämna stoppassagedgivande till tåget eller spärrfärden utan att hen behöver göra några ytterligare kontroller än de som krävs för att lämna körtillstånd eller starttillstånd för färden.

För en innerplacerad utfartssignal gäller dessutom reglerna för mellansignal.

### 4.4 UTFARTSBLOCKSIGNAL

För att avgöra om ett tåg eller en spärrfärd kan lämnas ett stoppassagedgivande för en utfartsblocksignal, ska tågklareraren för bevakningssträckan utföra ett antal kontroller och åtgärder.

#### Sträckan från utfartsblocksignalen till driftplatsgränsen

Tågklareraren ska kontrollera att sträckan från utfartsblocksignalen till driftplatsgränsen är fri från tåg. Om det är ett tåg som står vid utfartsblocksignalen; ska tågklareraren dessutom kontrollera att sträckan fram till driftplatsgränsen är hinderfri och inte reserverad för någon annan trafikverksamhet. Om det behövs ska hen ta hjälp av tågklareraren för den driftplats där utfartsblocksignalen är placerad för att utföra dessa kontroller.

#### Bevakningssträckan

Tågklareraren ska förvissa sig om vilka tåg som skulle kunna befinna sig på bevakningssträckan genom att först utföra följande åtgärder:

1. undersöka tågklarerardokumentationen över vilka tåg som planenligt ska befinna sig på eller i närheten av bevakningssträckan
2. undersöka vilka tåg som har fått körtillstånd från de berörda övervakningsområden som gränsar till tågklarerarens eget övervakningsområde.

Tågklareraren ska sedan kontrollera var de tåg som skulle kunna befinna sig på bevakningssträckan verkligen befinner sig, genom att samtala med förarna och stämma av förarnas uppgift om position mot aktuella ställverksindikeringar samt tågklarerardokumentationen. Om en förare inte kan nås och tåget förväntas ha nått sin slutdestination, får tågklareraren säkerställa detta genom att ta kontakt med berört järnvägsföretag.

#### Kontroller för tåg

Om det är ett tåg som står vid utfartsblocksignalen ska tågklareraren dessutom kontrollera att inga andra trafikverksamheter på bevakningssträckan har fått körtillstånd eller starttillstånd. Om blockriktningen är motsatt tågets färdriktning ska tågklareraren spärra utfartsblocksignalen på den driftplats varifrån blockriktningen är vänd.

#### 4.5 MELLANBLOCKSIGNAL

För att avgöra om ett tåg eller en spärrfärd kan lämnas ett stoppassagedgivande för en mellanblocksignal, ska tågklararen för bevakningssträckan förvissa sig om att närmast föregående tåg har lämnat bevakningssträckan. Tågklararen ska göra detta genom att samtala med förarna och stämma av förarens uppgift om position mot aktuella ställverksindikeringar samt tågklarerdokumentationen. Om en förare inte kan nås och tåget förväntas ha nått sin slutdestination, får tågklararen säkerställa detta genom att ta kontakt med berört järnvägsföretag.

#### 4.6 VÄXLINGSDVÄRGSIGNAL OCH STOPPLYKTA

För att avgöra om en färd kan lämnas ett stoppassagedgivande för en växlingsdvärgsignal, slutpunktsstopplykta eller skyddsstopplykta, ska tågklararen utföra ett antal kontroller och åtgärder.

##### Tåg och spärrfärd

Tågklararen ska förvissa sig om att sträckan fram till nästa huvudsignal eller växlingsdvärgsignal är fri från andra färder genom att först utföra följande åtgärder:

1. kontrollera tågklarerdokumentationen
2. kontrollera eventuella ställverksindikeringar
3. vid fjärrbevakade driftplatser, kontrollera vilka tåg som fått körtillstånd från de driftplatser eller driftplatsdelar som gränsar till tågklararens eget övervakningsområde samt var de tågen befinner sig.

Om det är ett tåg som står vid signalen ska tågklararen dessutom kontrollera att inga andra trafikverksamheter på sträckan fram till nästa huvudsignal har fått starttillstånd.

Om det förekommer eller förväntas förekomma andra tåg eller spärrfärder på driftplatsen, ska de motväxlar som kan leda in tåg eller spärrfärd y i någon av dessa andra rörelser ligga i ett läge som skyddar de andra rörelserna och vara låsta.

Om tågklararen ska låsa växlar genom klovning eller med kontrollås, ska infrastrukturförvaltaren ha medgivit detta och det ska anges i infrastrukturförvaltarens säkerhetsbestämmelser.

## Växling

Tågklareraren ska förvissa sig om att sträckan fram till nästa huvudsignal eller växlingsdvärgsignal är fri från tåg, spärrfärder eller vägväxlingar genom att först utföra följande åtgärder:

1. kontrollera tågklarerardokumentationen
2. kontrollera eventuella ställverksindikeringar
3. vid fjärrbevakade driftplatser, kontrollera vilka tåg som fått körtillstånd från de driftplatser eller driftplatsdelar som gränsar till tågklarerarens eget övervakningsområde samt var de tågen befinner sig.

Om det förekommer eller förväntas förekomma tåg eller spärrfärder på driftplatsen, ska de motväxlar som kan leda in växlingen i någon av dessa andra rörelser ligga i ett läge som skyddar de andra rörelserna och vara låsta. Under dessa förutsättningar får tågklareraren lämna stoppassagemedgivande till växlingen. Om tågklareraren ska låsa växlarna genom klovning eller med kontrollås, ska infrastrukturförvaltaren ha medgivit detta och det ska anges i infrastrukturförvaltarens säkerhetsbestämmelser.



## **G Ställverksindikeringar**

Detta kapitel beskriver när tågklararen får lita på ställverksindikeringar och hur tågklararen ska agera när hen konstaterar indikeringsstörningar.

# 1 Tillförlitliga ställverksindikeringar

Tågklareraren får lita på en indikeringsförändring endast om den utgör ett svar på en utsänd manöver, till exempel indikering på låst tågväg som svar på manöver om låsning av tågvägen. Tågklareraren får lita på en indikering av var ett fordonssätt finns endast om hen har iakttagit en logisk förflyttning av var fordonssättet finns.

## 2 Indikeringsstörningar

Om tågklareraren upptäcker att indikeringarna inte visar de verkliga förhållandena, ska hen kontrollera följande uppgifter i dokumentationen:

- vilka tåg som finns på den sträcka som berörs och på vilken driftplats eller bevakningssträcka som varje tåg finns
- vilka bevakningssträckor eller spåravsnitt på en driftplats som är avspärrade och orsaken till det
- vilka spåravsnitt som har upplåsningsspärrad tågväg
- vilka områden som är lokalfrigivna.

När det är indikeringsstörningar får tågklareraren lämna stoppassagemedgivande först sedan hen har konstaterat orsaken till störningarna.

Infrastrukturförvaltarens säkerhetsbestämmelser innehåller ytterligare regler för att lämna stoppassagemedgivande vid indikeringsstörningar.

## 3 Omstart av datorställverk

Vid omstart av ett datorställverk gäller särskilda regler.

### 3.1 MEDGIVANDE OCH TILLSTÅND

Under tiden som ett datorställverk startas om får tågklareraren inte ge medgivande eller tillstånd till något som kräver en manöver eller kontroll av indikering i ställverket.

### 3.2 EFTER OMSTART

När ställverket åter fungerar efter omstart ska tågklareraren med ledning av dokumentationen snarast vidta följande åtgärder:

- kontrollera att sträckor eller objekt som ska vara spärrade är det
- kontrollera att de områden som ska vara lokalfrigivna är det
- kontrollera att nödstoppsområden som ska vara etablerade är det
- kontrollera att upplåsningsspärrade tågvägar som ska vara etablerade är det
- identifiera var varje tåg eller spärrfärd på berörd sträcka befinner sig och vid behov reservera tågväg för dessa.

Om systemet kräver att tågklareraren ska kvittera omstarten, får hen göra det först efter att ha genomfört kontrollerna och åtgärdat eventuella brister.

# I Ordergivning

Detta kapitel beskriver hur tågledare och tågklarare ska göra för att order som har betydelse för trafiksäkerheten ska nå mottagarna.

De typer av order som behandlas är order om tillfällig körplan för tåg och sådana säkerhetsorder till tåg och spärrfärd som inte ingår i en tågorder.

Tågklarare har olika funktioner för ordergivningen, beroende på om de är tågklarare för en ordergivningsdriftplats eller en kontrolldriftplats.

# 1 Ordergivningsdriftplats och kontrolldriftplats

I trafikledningens ordergivning till tåg deltar i regel två tågklarerare för två olika driftplatser: tågklareraren för ordergivningsdriftplatsen och tågklareraren för kontrolldriftplatsen. De båda funktionerna kan även sammanfalla. För spärrfärder ges alla säkerhetsorder av tågklareraren för kontrolldriftplatsen.

En tågklarerare som får kännedom om en uppgift om en avvikelse från körplanen, en avvikelse från linjeboken eller någon annan uppgift som har betydelse för trafiksäkerheten ska underrätta tågklarerarna för de berörda ordergivningsdriftplatserna och kontrolldriftplatserna samt tågledaren. Uppgiften ska dokumenteras. Tågklarerarna ska efter samråd med tågledaren orderge berörda tåg och spärrfärder även innan tågledaren har utfärdat säkerhetsordern.

## 1.1 ORDERGIVNINGSDRIFTPLATSEN

I de fall trafikledningen har utsett ordergivningsdriftplatser med ordergivningssträckor finns dessa angivna i infrastrukturförvaltarens säkerhetsbestämmelser.

Tågklareraren för ordergivningsdriftplatsen ska orderge förarna på tågen för ordergivningssträckan.

Tågklareraren för ordergivningsdriftplatsen ska ha tillgång till

- alla säkerhetsorder för ordergivningssträckan
- körplaner för alla tåg som ska trafikera ordergivningssträckan.

## 1.2 KONTROLLDRIFTPLATSEN

Kontrolldriftplats är den bevakade driftplats där säkerhetsordern gäller eller som närmast föregår den bevakningssträcka där säkerhetsordern gäller. Tågklareraren för kontrolldriftplatsen ska kontrollera att tågets förare eller spärrfärdens tillsyningsman har tagit emot säkerhetsordern innan färden kommer in på den driftplats eller den bevakningssträcka där säkerhetsordern gäller.

Tågklareraren för kontrolldriftplatsen ska ha tillgång till samtliga säkerhetsorder som gäller den egna driftplatsen och de angränsande bevakningssträckorna.

### **Ny kontrolldriftplats**

När en ny driftplats ska bli kontrolldriftplats gäller följande:

1. Tågklareraren för den tidigare kontrolldriftplatsen ska kontakta tågklareraren för den nya kontrolldriftplatsen och underrätta hen om vilken ordergivning som behöver kontrolleras. Tågklareraren för den nya kontrolldriftplatsen ska dokumentera vilka säkerhetsorder som gäller och båda tågklarerarna ska dokumentera överlämnandet.
2. Tågklareraren för den tidigare kontrolldriftplatsen ska kontakta tågklareraren för ordergivningsdriftplatsen och underrätta hen om vilken den nya kontrolldriftplatsen är. Bägge parter ska dokumentera uppgiften om ny kontrolldriftplats.

## 2 Tillfällig körplan eller inställt tåg

När tågföljden ändras till följd av ett extratåg eller ett inställt tåg, ska tågledaren se till att tågklarerarna vid kontrolldriftplatserna och ordergivningsdriftplatserna får del av uppgifterna.

### 2.1 TÅGLEDARENS ORDER OM TILLFÄLLIG KÖRPLAN ELLER INSTÄLLT TÅG

Järnvägsföretaget kan hos trafikledningen beställa en tillfällig körplan eller begära att ett tåg ska ställas in. Om trafiksituationen och trafiksäkerheten medger det får tågledaren göra en tillfällig körplan eller ställa in tåget på den begärda sträckan.

När det i system M ställs in ett tåg eller anordnas ett extratåg kan det kräva ordergivning om kontrollmöten. Se även kapitlet *Tågföljd och kontrollmöte*.

När tågledaren anordnar ett extratåg ska hen delge körplanen till tågklarerarna för de driftplatser som ska vara bevakade för extratåget och berörda ordergivningsdriftplatser.

När tågledaren ställer in ett tåg ska hen delge säkerhetsordern om inställt tåg till tågklarerarna för de bevakade driftplatser som tåget skulle ha trafikerat och de berörda ordergivningsdriftplatserna.

### 2.2 TÅGKLARERARENS KVITTERING

När tågklareraren tar emot en körplan för ett extratåg eller en order om ett inställt tåg, ska hen dokumentera detta. Dokumentationens ska innehålla tågets beteckning, vilken sträcka och vilket datum det gäller samt vilka säkerhetsorder om kontrollmöten som körplanen anger. De dokumenterade uppgifterna ska om möjligt kontrolleras av en annan tågklarerare. Efter kontrollen ska säkerhetsordern snarast kvitteras till tågledaren. Infrastrukturförvaltarens säkerhetsbestämmelser får medge att tågklareraren inte behöver dokumentera uppgifterna.

Kvitteringen av körplanen ska ha kommit in till tågledaren innan tågklareraren skickar iväg eller tar emot extratåget.

Infrastrukturförvaltarens säkerhetsbestämmelser får ange att en tågklarerare för en annan driftplats ska kvittera för en driftplats som är planerligt ständigt obebakad. Infrastrukturförvaltarens säkerhetsbestämmelser får medge att tågklareraren inte behöver kvittera de körplaner eller order om inställt tåg som hen tar emot.

### **2.3 TÅGLEDARENS KONTROLL AV TÅGKLARERARENS KVITTERING**

Tågledaren ska kontrollera att de tågklarerare som ska kvittera en körplan för ett extratåg eller en order om ett inställt tåg kvitterar denna och att detta görs i tid.

## 3 Säkerhetsorder

Om förhållanden som har betydelse för trafiksäkerheten ändras, ska tågledaren och tågklarerarna samverka för att orderge förare av tåg och tillsyningsmän för spärrfärder så att trafiksäkerheten kan upprätthållas.

### 3.1 TÅGLEDARENS ÅTGÄRDER VID SÄKERHETSORDER

När tågledaren tar emot en uppgift om en avvikelse från körplanen, en avvikelse från linjeboken eller någon annan uppgift som har betydelse för trafiksäkerheten, ska tågledaren utfärda de säkerhetsorder som krävs för att upprätthålla trafiksäkerheten. Därefter ska tågledaren delge säkerhetsorderna till tågklarerarna för ordergivningsdriftplatserna och kontrolldriftplatserna.

Tågledaren ska kontrollera att tågklarerarna kvitterar varje säkerhetsorder. Om kvittering från någon tågklarerare inte når tågledaren (efter att tågklareraren har fått rimlig tid att dokumentera och kontrollera införandet av säkerhetsordern), ska tågledaren kontakta tågklareraren och begära kvittering.

### 3.2 TÅGKLARERARENS ÅTGÄRDER VID SÄKERHETSORDER

När tågklareraren tar emot en säkerhetsorder ska hen kontrollera om hen behöver orderge något tåg. Om det behövs ska tågklareraren dokumentera i tågklarerardokumentationen vilka tåg som ska orderges. Tågklareraren ska också dokumentera vilken ordergivning som krävs för spärrfärder. De dokumenterade uppgifterna ska kontrolleras, om möjligt av en annan tågklarerare. Efter kontrollen ska säkerhetsordern snarast kvitteras till tågledaren. Kvitteringen ska innehålla säkerhetsorderns nummer eller dess huvudsakliga innehåll.

Om tågklareraren för en ordergivningsdriftplats inte kan delge en säkerhetsorder till föraren för ett tåg, ska hen begära att tågklareraren för en annan driftplats gör det. Denna begäran ska dokumenteras av båda tågklarerarna.

En säkerhetsorder för ett tåg ska om möjligt delges föraren innan tåget når kontrolldriftplatsen.

När en tågklarerare har ordergivit föraren för tåget, ska tågklareraren underätta tågklareraren för kontrolldriftplatsen om detta. Det gäller oberoende av om det är tågklareraren för ordergivningsdriftplatsen eller en tågklarerare för en annan driftplats som har givit säkerhetsordern.

Tåg 11 är tågets beteckning.

xx är säkerhetsorderns nummer.

#### Tågklareraren för ordergivningsdriftplatsen

- kontaktar tågklareraren för kontrolldriftplatsen och meddelar: *Tåg 11 har delgivits säkerhetsorder xx*
- uppger sin signatur.

#### Tågklareraren för kontrolldriftplatsen

- repeterar och dokumenterar meddelandet
- dokumenterar signaturen
- uppger sin signatur.

#### Tågklareraren för ordergivningsdriftplatsen

- bekräftar att meddelandet är rätt uppfattat
- dokumenterar signaturen.

Tågklareraren för kontrolldriftplatsen ska ha fått bekräftat att säkerhetsordern har givits innan tågklareraren ger föraren körtillstånd in till driftplatsen eller till den bevakningssträcka där säkerhetsordern gäller.

## 4 Tåg utan giltig tågorder

Om en tågfärd behöver framföras utan giltig tågorder en viss sträcka, ska tågklareraren för den driftplats (A-stad) som tåget går från utan giltig tågorder underrätta tågklarerarna för övriga driftplatser längs tågets färdväg och tågklareraren för ordergivningsdriftplatsen om att tåget saknar giltig tågorder. Tågklareraren för ordergivningsdriftplatsen ska delge tågklareraren för A-stad de säkerhetsorder som gäller för tåget. Tågklarerarna ska dokumentera uppgiften om att tåget framförs utan giltig tågorder.

Tåg 11 är tågets beteckning.

Tågets färdväg är A-stad till D-stad. B-stad är en av driftplatserna längs färdvägen.

### Tågklareraren för A-stad

- kontaktar tågklareraren för B-stad och meddelar:  
*Tåg 11 saknar giltig tågorder på sträckan A-stad till D-stad*
- uppger sin signatur.

### Tågklareraren för B-stad

- repeterar och dokumenterar meddelandet
- dokumenterar signaturen
- uppger sin signatur.

### Tågklareraren för A-stad

- bekräftar att meddelandet är rätt uppfattat
- dokumenterar att tågklareraren för B-stad har fått uppgifterna
- dokumenterar signaturen.

Om tågklareraren för A-stad underrättar tågklarerarna skriftligt ska dessa kvittera underrättelsen.

Tågklareraren för ordergivnings- respektive kontrolldriftplatsen ansvarar för all tillkommande ordergivning till tåget för den sträcka som det framförs utan giltig tågorder.

## J Tågföljd och kontrollmöte

Detta kapitel beskriver hur tågledare och tågklarerare hanterar ändrade tågföljder och nya, flyttade och slopade kontrollmöten.

Ett kontrollmöte innebär att tåget inte får lämna en driftplats förrän föraren har kontrollerat att ett visst annat tåg i motsatt riktning har kommit dit.

# 1 Planerad och ändrad trafikering

Tåg ska ankomma till och avgå från driftplatser enligt en planerad tågföljd som anges i en tågordning för driftplatsen.

Tågklararen ska underrätta tågledaren om avvikelser från den planerade trafikeringen.

## 1.1 KONTROLLMÖTE

Ett tåg har kontrollmöte med ett mötande tåg om följande två förutsättningar är uppfyllda:

- Tåget ska ut på en sträcka i system M inom 60 minuter från det att det mötande tåget har kommit in till driftplatsen från sträckan.
- Tåget har inte haft kontrollmöte med det mötande tåget vid en tidigare driftplats.

Kontrollmöten anges i driftplatsens tågordning och tågens körplaner. De kan också anges i säkerhetsorder.

## 1.2 ÄNDRAD TÅGFÖLJD OCH ORDERGIVNING

I system M ska tågledaren besluta om ändrad tågföljd, inställda tåg och extratåg och ta hänsyn till följderna i form av flyttade, nya eller slopade kontrollmöten. Tågledaren ska orderge de berörda tågklararna om kontrollmöten som avviker från körplaner och tågordning. I system H ska tågklararen besluta om ändrad tågföljd och meddela denna till andra berörda tågklarare.

Om ändringen innebär en säkerhetsorder för ett tåg ska den i enlighet med kapitlet *Ordergivning* så långt möjligt delges föraren innan tåget når kontroll-driftplatsen.

## 2 Nya, flyttade och slopade kontrollmöten

Nya, flyttade och slopade kontrollmöten kan uppkomma till följd av förse-nade tåg, tåg som går tidigare än planerat, tåg som ställs in på en hel sträcka eller en delsträcka eller för att extratåg anordnas.

Om den planerade trafikeringen ändras så att tiden mellan mötande tåg som inte har planerade kontrollmöten med varandra blir 60 minuter eller mindre, ska tågledaren orderge tågklararen för den nya mötesdriftplatsen om nytt kontrollmöte.

Om den planerade trafikeringen ändras så att planerade kontrollmöten behö-ver flyttas från en driftplats till en annan, ska tågledaren orderge tågklara-ren för den nya mötesdriftplatsen om flyttat kontrollmöte.

### 2.1 TÅGKLARERARENS PÅMINNELSEÅTGÄRDER

Tågklararen ska ordna en påminnelse för att förhindra att ett tåg av misstag ges körtillstånd innan dess förare har ordergivits om nya eller flyttade kon-trollmöten. Detta gör tågklararen genom att spärra utfartssignalen eller använda en påminnelse skylt på ställaren till utfartssignalen eller i K15-låset. På de driftplatser som saknar utfartssignal ska tågklararen fästa en påmin-nelseanordning på signalstaven eller handsignallyktan.

Tågklararen får inte ta bort påminnelsen förrän tågets förare har ordergi-vits, annat än tillfälligt om det krävs för att kunna ge körtillstånd till ett tåg på en annan bevakningssträcka.

### 2.2 EXTRATÅG

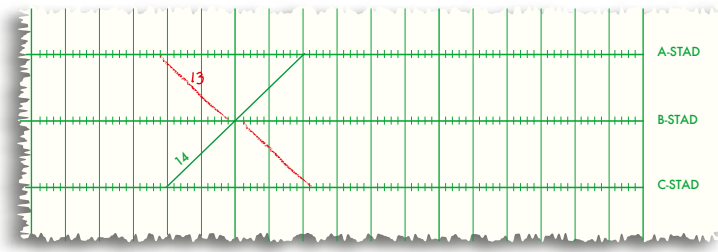
Om ett extratåg ska anordnas kan det leda till nya kontrollmöten.

Tågledarens och tågklararens åtgärder framgår av följande exempel.

#### *Exempel*

Grundförutsättning: Tåg 14 har inga kontrollmöten angivna i sin körplan för bevakningssträckan C-stad till A-stad.

Ändrad trafikering: Ett extratåg (tåg 13) ska köras från A-stad till C-stad. Se figur 1.



Figur 1. Ett extratåg leder till nya kontrollmöten.

Innebär för kontrollmöten: Tåg 13 och tåg 14 ska kontrollmöta varandra i B-stad.

Tågledaren ska i körplanen för extratåget (tåg 13) ange dess kontrollmöte med tåg 14 i B-stad.

Tågledaren ska orderge tågklareraren för B-stad om att tåg 14 ska kontrollmöta tåg 13 i B-stad, om inte tågledaren konstaterar att körplanen för tåg 14 innehåller en uppgift om kontrollmöte med tåg 13 i B-stad.

Tågklareraren för B-stad ska antingen förvissa sig om att föraren av tåg 14 har ordergivits om det nya kontrollmötet i B-stad eller i samtal med föraren konstatera att körplanen innehåller en uppgift om kontrollmöte med tåg 13 i B-stad, annars ordna en påminnelse för tåg 14 enligt reglerna under rubriken 2.1. *Tågklarerarens påminnelseåtgärder*. Först därefter får tågklareraren för B-stad göra en klartanmälan för tåg 13.

### 2.3 INSTÄLLT TÅG

Om ett tåg ställs in på en hel sträcka eller en delsträcka, kan det leda till att planerade kontrollmöten ska slopas eller flyttas eller att ett nytt kontrollmöte uppstår.

#### Slopat kontrollmöte

Om ett tåg (tåg 11) ställs in och ett annat tåg (tåg 12) har ett planerat kontrollmöte med tåg 11 på en driftplats (B-stad), ska tågklareraren för B-stad orderge föraren av tåg 12 om att kontrollmötet med tåg 11 ska slopas om inte tågklareraren kan konstatera att körplanen för tåg 12 har uppdaterats så att kontrollmötet har slopats.

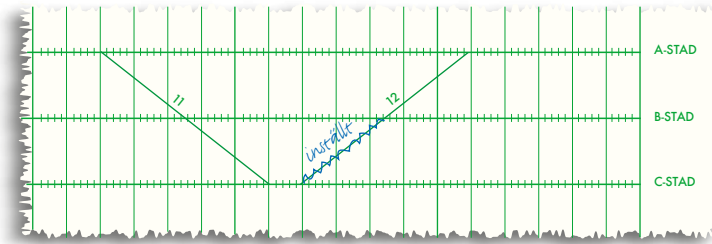
#### Nytt kontrollmöte

Om ett tåg ställs in på en sträcka i början av den planerade färden kan det leda till att ett nytt kontrollmöte uppkommer. Tågledarens och tågklarerarens åtgärder framgår av följande exempel.

*Exempel*

Grundförsättning: Tåg 12 ska kontrollmöta tåg 11 i C-stad.

Ändrad trafikering: Tåg 12 ställs in på bevakningssträckan C-stad till B-stad.  
Se figur 2.



Figur 2. När tåg 12 ställs in flyttas tågets kontrollmöte från C-stad till B-stad.

Innebär för kontrollmöten: Tåg 12 ska kontrollmöta tåg 11 i B-stad, förutsatt att tåg 12 ska lämna B-stad inom 60 minuter från det att tåg 11 har ankommit till B-stad.

Tågledaren ska orderge tågklareraren för B-stad om att tåg 12 ska kontrollmöta tåg 11 i B-stad, om inte tågledaren konstaterar att körplanen för tåg 12 innehåller en uppgift om kontrollmöte med tåg 11 i B-stad. Tågklareraren ska dokumentera och kvittera orden.

Tågklareraren för B-stad ska antingen förvissa sig om att föraren av tåg 12 har ordregivits om det nya kontrollmötet i B-stad eller i samtal med föraren konstatera att körplanen innehåller en uppgift om kontrollmöte med tåg 11 i B-stad, annars ordna en påminnelse för tåg 12 enligt reglerna under rubriken 2.1. *Tågklarerarens påminnelseåtgärder*. Först därefter får tågklareraren för B-stad göra en klartanmälan för tåg 11.

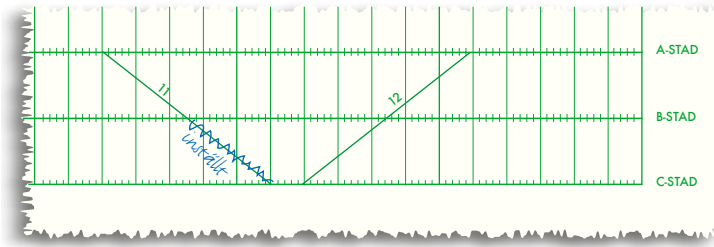
**Flyttat kontrollmöte**

Om ett tåg ställs in på en sträcka i slutet av den planerade färden kan det leda till att ett planerat kontrollmöte måste flyttas.

Tågledarens och tågklarerarens åtgärder framgår av följande exempel.

*Exempel*

Grundförsättning: Tåg 12 ska kontrollmöta tåg 11 i C-stad.



Figur 3. När tåg 11 ställs in flyttas kontrollmötet för tåg 12 från C-stad till B-stad.

Ändrad trafikering: Tåg 11 ställs in på bevakningssträckan B-stad till C-stad. Se figur 3.

Innebär för kontrollmöten: Kontrollmötet för tåg 12 flyttas från C-stad till B-stad, förutsatt att tåg 12 ska lämna B-stad inom 60 minuter från det att tåg 11 har ankommit till B-stad.

Tågledaren ska orderge tågklarerarna för B-stad och för C-stad om att tåg 12 ska kontrollmöta tåg 11 i B-stad i stället för i C-stad, om inte tågledaren konstaterar att körplanen för tåg 12 innehåller en uppgift om kontrollmöte med tåg 11 i B-stad. Inga påminnelseåtgärder behövs.

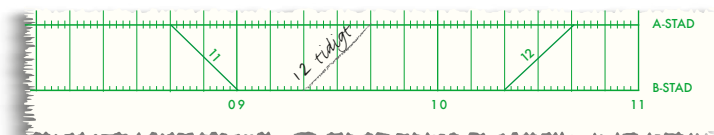
Om tågklareraren för C-stad har fått order om att tåg 12 ska kontrollmöta tåg 11 i B-stad ska tågklareraren orderge föraren av tåg 12 om att kontrollmötet är flyttat till B-stad.

## 2.4 TÅG SOM GÅR TIDIGARE ÄN PLANERAT

Ett tåg får inte avgå tidigare än planerat om det skulle leda till ett flyttat kontrollmöte.

Om ett tåg skulle avgå tidigare än planerat utan att det uppstår nya kontrollmöten får tågklareraren, i samråd med övriga tågklarerare på tågets färdsträcka, besluta att tåget ska gå tidigare.

Om ett tåg (tåg 12) avgår tidigare än planerat från en driftplats (B-stad) och det leder till ett nytt kontrollmöte för tåg 12 i B-stad gäller följande villkor: Endast om det mötande tåget (tåg 11) har kommit till B-stad får tågledaren



Figur 4. Tågledaren ska invänta att tåg 11 har kommit till B-stad innan hen beslutar om att tåg 12 får avgå tidigare än planerat, om tidigare avgång leder till ett nytt kontrollmöte för tåg 12.

besluta att tåg 12 ska avgå tidigare. Tågledaren ska orderge tågklararen för B-stad om att tåg 12 ska kontrollmöta tåg 11 i B-stad. Se figur 4.

## 2.5 FÖRSENAT TÅG

Om ett tåg blir försenat kan det leda till att tågledaren måste orderge om nya eller flyttade kontrollmöten.

### Nytt kontrollmöte

Om ett tåg blir försenat kan det leda till att nya kontrollmöten uppstår.

Tågledarens och tågklararens åtgärder framgår av följande exempel.

#### Exempel

Grundförutsättning: Tåg 12 ska lämna C-stad i riktning mot A-stad mer än 60 minuter efter det att tåg 11 har avslutat sin färd i C-stad.

Ändrad trafikering: Tåg 11 blir försenat och beräknas ankomma till C-stad 60 minuter, eller mindre, innan tåg 12 ska avgå.

Innebär för kontrollmöten: Tåg 12 ska kontrollmöta tåg 11 i C-stad.

#### Tågledaren

- kontaktar tågklararen för C-stad och meddelar:  
*Tåg 12 ska k-möta tåg 11 i C-stad*
- uppger sitt namn.

#### Tågklararen för C-stad

- repeterar och dokumenterar ordern
- dokumenterar namnet
- uppger sin signatur.

#### Tågledaren

- bekräftar att ordern är rätt uppfattad
- dokumenterar ordergivningen och signaturen.

Tågledaren ska orderge tågklararen för C-stad om att tåg 12 ska kontrollmöta tåg 11 i C-stad.

Innan tågklararen för C-stad lämnar klart för tåg 11, eller om tåg 11 redan finns på bevakningssträckan B-stad till C-stad, ska tågklararen ordna en påminnelse för tåg 12 enligt reglerna under rubriken 2.1. *Tågklararens*

*påminnelseåtgärder.* Påminnelsen ska finnas kvar till dess att föraren av tåg 12 har ordergivits om det nya kontrollmötet.

### Flyttat kontrollmöte

Om den planerade trafikeringen ändras så att ett planerat kontrollmöte behöver flyttas från en driftplats till en annan ska tågledaren orderge tågklararen för den nya mötesdriftplatsen om att kontrollmötet flyttas.

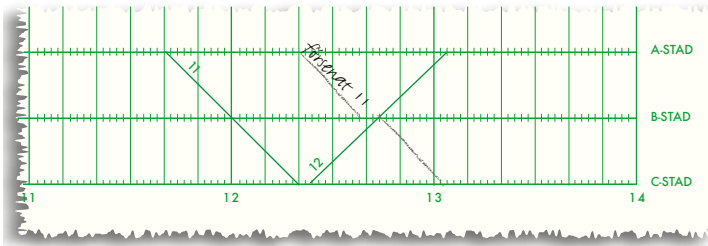
I många situationer där kontrollmöten flyttas för ett tåg kommer det att medföra ett nytt eller flyttat kontrollmöte även för det mötande tåget.

Tågledaren ska orderge tågklararen för den nya mötesdriftplatsen om att det försenade eller mest försenade tåget ska hållas kvar på driftplatsen och där kontrollmöta det andra tåget. Tågklararen för den nya mötesdriftplatsen ska orderge tågklararen för den tidigare mötesdriftplatsen om flyttat kontrollmöte.

Tågledarens och tågklararens åtgärder framgår av följande exempel.

#### Exempel

Grundförutsättning: Tåg 12 ska kontrollmöta tåg 11 i C-stad.



Figur 5. Försenade tåg kan leda till både nya och flyttade kontrollmöten.

Ändrad trafikering: Tåg 11 blir försenat. Därför flyttas kontrollmötet till B-stad. Se figur 5.

Innebär för kontrollmöten: Tåg 12 ska kontrollmöta tåg 11 i B-stad i stället för C-stad och tåg 11 ska kontrollmöta tåg 12 i B-stad (nytt kontrollmöte).

**Tågledaren**

- kontaktar tågklareraren för B-stad och meddelar:  
*Tåg 11 ska hållas kvar i B-stad och där k-möta tåg 12*  
*Tåg 12 ska k-möta tåg 11 i B-stad. Tidigare mötesdriftplats är C-stad*
- uppger sitt namn.

**Tågklareraren för B-stad**

- repeterar och dokumenterar ordern
- dokumenterar namnet
- uppger sin signatur.

**Tågledaren**

- bekräftar att ordern är rätt uppfattad
- dokumenterar ordergivningen och signaturen.

Tågledaren beslutar om flyttat kontrollmöte och orderger tågklareraren för B-stad om detta.

Tågklareraren för B-stad ska antingen förvissa sig om att föraren av tåg 11 har ordergivits om det nya kontrollmötet i B-stad eller ordna en påminnelse för tåg 11 enligt reglerna under rubriken 2.1. *Tågklarerarens påminnelseåtgärder.*

**Tågklareraren för B-stad**

- kontaktar tågklareraren för C-stad och meddelar:  
*K-mötet för tåg 12 med tåg 11 är flyttat från C-stad till B-stad.*
- uppger sin signatur.

**Tågklareraren för C-stad**

- repeterar och dokumenterar ordern
- dokumenterar signaturen
- uppger sin signatur.

**Tågklareraren för B-stad**

- bekräftar att ordern är rätt uppfattad
- dokumenterar signaturen.

Därefter ska tågklareraren för B-stad orderge tågklareraren för C-stad om att kontrollmötet för tåg 12 är flyttat till B-stad.

Om det finns bevakade driftplatser mellan B-stad och C-stad ska tågklareraren för B-stad även delge dessa orden.

Tågklareraren för C-stad ska orderge föraren för tåg 12 om flyttat kontrollmöte från C-stad till B-stad.

När tågklareraren för B-stad gör en klartanmälan för tåg 12 ska tågklareraren för B-stad meddela att tåg 11 har ordergivits om kontrollmöte eller att en påminnelse har ordnats för tåg 11. Meddelandet får lämnas antingen muntligt eller elektroniskt på formulär som infrastrukturförvaltaren har fastställt. Tågklareraren för C-stad får inte godta klartanmälan om den inte följs av

#### Tågklareraren för B-stad

- dokumenterar att det är klart för tåg 12
- kontaktar tågklareraren för C-stad och meddelar:  
*Tåg 11 har fått order om k-möte*  
alternativt  
*Påminnelse ordnad för tåg 11*  
samt  
*Klart för tåg 12 till B-stad*
- uppger sin signatur.

#### Tågklareraren för C-stad

- repeterar och dokumenterar besked om ordergivning eller påminnelse och om klartanmälan
- dokumenterar signaturen
- uppger sin signatur.

#### Tågklareraren för B-stad

- bekräftar att klartanmälan är rätt uppfattad
- dokumenterar signaturen.

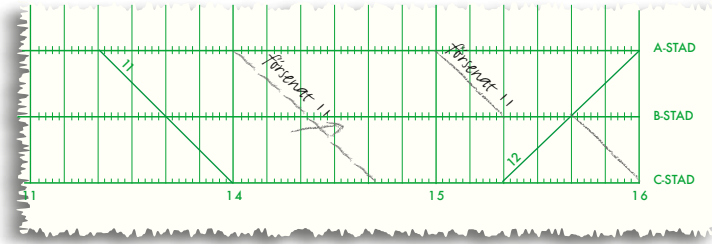
ett besked om att tåg 11 har ordergivits eller att en påminnelse för tåg 11 har ordnats.

Om det finns en eller flera bevakade driftplatser mellan B-stad och C-stad,

vänder sig tågklareraren för B-stad till tågklareraren för den närmaste bevakade driftplatsen i riktning mot C-stad.

### Nytt och flyttat kontrollmöte

Om ett tåg blir försenat och detta leder till att tågföljden ändras på någon driftplats och nya kontrollmöten uppstår, ska det nya kontrollmötet anordnas i två steg (se figur 6). Steg 1 innebär att ett nytt (fiktivt) kontrollmöte anordnas på den driftplats där mötet mellan tågen först skulle ha inträffat



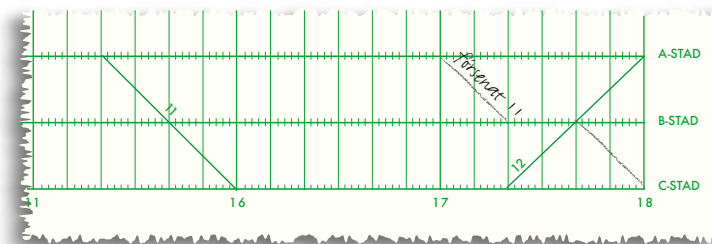
**Figur 6.** En smärre försening av tåg 11 skulle först ha lett till ett kontrollmöte för tåg 12 i C-stad. Därför anordnas ett nytt fiktivt kontrollmöte där. Sedan flyttas det till B-stad.

om förseningen hade utvecklats successivt. Steg 2 innebär att det anordnade kontrollmötet flyttas till den driftplats där mötet ska äga rum.

Tågledarens och tågklarerarens åtgärder framgår av följande exempel.

#### Exempel

Grundförutsättning: Inget av tågen 11 eller 12 ska ha kontrollmöte. Ändrad



**Figur 7.** Förseningen av tåg 11 leder till att både tåg 11 och tåg 12 får kontrollmöte i B-stad.

trafikering: Tåg 11 blir försenat, varför tågen ska ha kontrollmöte i B-stad. Se figur 7.

Innebär för kontrollmöten: Tåg 12 ska kontrollmöta tåg 11 i B-stad (nytt och flyttat kontrollmöte) och tåg 11 ska kontrollmöta tåg 12 i B-stad (nytt kontrollmöte).

**Tågledaren**

- kontaktar tågklararen för C-stad och meddelar:  
*Tåg 12 ska k-möta tåg 11 i C-stad*
- uppger sitt namn.

**Tågklararen för C-stad**

- repeterar och dokumenterar ordern
- dokumenterar tågledarens namn
- uppger sin signatur.

**Tågledaren**

- bekräftar att ordern är rätt uppfattad
- dokumenterar ordergivningen och signaturen.

Tågledaren ska orderge tågklararen för C-stad om att tåg 12 ska kontrollmöta tåg 11 i C-stad.

**Tågledaren**

- kontaktar tågklararen för B-stad och meddelar:  
*Tåg 11 ska hållas kvar i B-stad och där k-möta tåg 12*  
*Tåg 12 ska k-möta tåg 11 i B-stad. Tidigare mötesdriftplats är C-stad*
- uppger sitt namn.

**Tågklararen för B-stad**

- repeterar och dokumenterar ordern
- dokumenterar tågledarens namn
- uppger sin signatur.

**Tågledaren**

- bekräftar att ordern är rätt uppfattad
- dokumenterar ordergivningen och signaturen.

Därefter beslutar tågledaren om flyttat kontrollmöte till B-stad och orderger tågklararen för B-stad om detta.

Tågklararen för B-stad ska antingen förvissa sig om att föraren av tåg 11 har ordregivits om det nya kontrollmötet i B-stad eller ordna en påminnelse för tåg 11 enligt reglerna under rubriken 2.1. *Tågklararens påminnelseåtgärder.*

**Tågklararen för B-stad**

- kontaktar tågklararen för C-stad och meddelar:  
*K-mötet för tåg 12 med tåg 11 är flyttat från C-stad till B-stad*
- uppger sin signatur.

Därefter ska tågklararen för B-stad orderge tågklararen för C-stad om att kontrollmötet för tåg 12 är flyttat till B-stad.

**Tågklararen för C-stad**

- repeterar och dokumenterar ordern
- dokumenterar signaturen
- uppger sin signatur.

**Tågklararen för B-stad**

- bekräftar att ordern är rätt uppfattad
- dokumenterar signaturen.

Om det finns bevakade driftplatser mellan B-stad och C-stad ska även tågklararna där delges ordern.

Tågklararen för C-stad ska orderge föraren för tåg 12 om flyttat kontrollmöte från C-stad till B-stad.

När tågklararen för B-stad gör en klartanmälan för tåg 12, ska tågklararen för B-stad meddela att tåg 11 har ordergivits om kontrollmöte eller att en påminnelse har ordnats för tåg 11. Meddelandet får lämnas antingen muntligt eller elektroniskt på formulär som infrastrukturförvaltaren har fastställt. Tågklararen för C-stad får inte godta klartanmälan om den inte följs av

**Tågklareraren för B-stad**

- dokumenterar att det är klart för tåg 12
- kontaktar tågklareraren för C-stad och meddelar:  
*Tåg 11 har fått order om k-möte*  
alternativt  
*Påminnelse ordnad för tåg 11*  
samt  
*Klart för tåg 12*
- uppger sin signatur.

**Tågklareraren för C-stad**

- repeterar och dokumenterar besked om ordergivning eller påminnelse och om klartanmälan
- dokumenterar signaturen
- uppger sin signatur.

**Tågklareraren för B-stad**

- bekräftar att klartanmälan är rätt uppfattad
- dokumenterar signaturen.

ett besked om att tåg 11 har ordergivits eller att en påminnelse för tåg 11 har ordnats.

Om det finns en eller flera bevakade driftplatser mellan B-stad och C-stad,

## 3 Särfall

### 3.1 PLANERAD MÖTESDRIFTPLATS ÄR OBEVAKAD

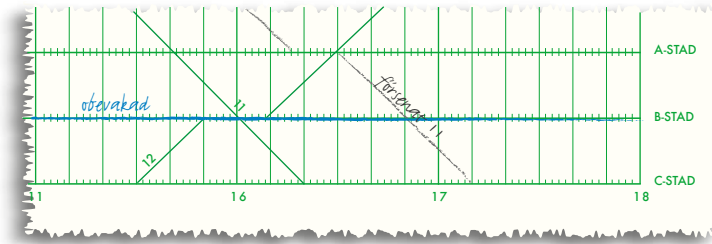
Om den avsedda mötesdriftplatsen inte kan bevakas för det planerade mötet, måste kontrollmötet flyttas.

Tågledarens och tågklarerarens åtgärder framgår av följande exempel.

#### Exempel

Grundförutsättning: Tåg 11 och tåg 12 ska kontrollmöta varandra på driftplats B-stad.

Ändrad förutsättning: B-stad är oplanerat obebakt. Se figur 8.



**Figur 8.** Om ett möte har planerats till en driftplats som sedan visar sig vara obebakt måste kontrollmötet flyttas till en annan driftplats.

Innebär för kontrollmöten: Tågen måste kontrollmötas på en annan driftplats (A-stad eller C-stad). I detta exempel väljer tågledaren A-stad.

Tågledaren ska orderge tågklarerarna för A-stad och C-stad om att B-stad är obebakt.

Tågledaren ska orderge tågklareraren för A-stad om att tåg 11 ska kontrollmöta tåg 12 i A-stad i stället för B-stad.

För att förhindra att tåg 11 av misstag får körtillstånd i A-stad innan föraren har ordregivits om flyttat kontrollmöte ska tågklareraren för A-stad ordna en påminnelse enligt reglerna under rubriken 2.1. *Tågklarerarens påminnelseåtgärder*.

### Tågklarerarens påminnelseåtgärder

Sedan tågklareraren för A-stad antingen har dokumenterat att tåg 11 har ordergivits eller utfört påminnelseåtgärder för att förhindra att tåg 11 av misstag får körtillstånd i A-stad, ska tågklareraren för A-stad utfärda en order om flyttat kontrollmöte för tåg 12 och delge den till C-stad.

#### Tågklareraren för A-stad

- kontaktar tågklareraren för C-stad och meddelar:  
*K-mötet för tåg 12 med tåg 11 är flyttat från B-stad till A-stad.*
- uppger sin signatur.

#### Tågklareraren för C-stad

- repeterar och dokumenterar ordern
- dokumenterar signaturen
- uppger sin signatur.

#### Tågklareraren för A-stad

- bekräftar att ordern är rätt uppfattad
- dokumenterar signaturen.

Genom att dokumentera signaturen dokumenterar tågklareraren för A-stad att hen har tagit emot ordern.

Tågklareraren för C-stad ska orderge föraren för tåg 12 om flyttat kontrollmöte från B-stad till A-stad.

När tågklareraren för A-stad gör en klartanmälan för tåg 12 ska tågklareraren för A-stad meddela att tåg 11 har ordergivits om kontrollmöte eller att en påminnelse har ordnats för tåg 11. Meddelandet får lämnas antingen muntligt eller elektroniskt på formulär som infrastrukturförvaltaren har fastställt. Tågklareraren för C-stad får inte godta klartanmälan om den inte följs av ett besked om att tåg 11 har ordergivits eller att en påminnelse för tåg 11 har ordnats.

**Tågklareraren för A-stad**

- dokumenterar att det är klart för tåg 12
- kontaktar tågklareraren för C-stad och meddelar:  
*Tåg 11 har fått order om k-möte*  
alternativt  
*Påminnelse ordnad för tåg 11*  
samt  
*Klart för tåg 12 till A-stad*
- uppger sin signatur.

**Tågklareraren för C-stad**

- repeterar och dokumenterar besked om ordergivning eller påminnelse och om klartanmälan
- dokumenterar signaturen
- uppger sin signatur.

**Tågklareraren för A-stad**

- bekräftar att ordern är rätt uppfattad
- dokumenterar signaturen.



## K Tåganmälan

Tåganmälan används för att reservera en bevakningssträcka för en tågfärd i system M.

Tåganmälan utväxlas mellan tågklarerarna för de två driftplatser som avgränsar bevakningssträckan.

I en tåganmälan ingår klartanmälan, utanmälan och innanmälan. Då-klart-anmälan är en variant av klartanmälan som bara får användas för de driftplatser som anges i infrastrukturförvaltarens säkerhetsbestämmelser.

En tåganmälan får utföras muntligt eller elektroniskt.

I detta kapitel betecknar tåg 11 ett tåg som ska gå från en bevakad driftplats A-stad till nästa bevakade driftplats B-stad, och tåg 12 betecknar i avsnittet om då-klart-anmälan ett tåg som ska gå från B-stad till A-stad före tåg 11.

# 1 Dokumentation

En tåganmälan ska dokumenteras och innehålla följande uppgifter:

- bevakningssträckans gränsdriftplatser
- datum
- tågets beteckning
- vilket moment i tåganmälan det gäller
- vilka tågklarerare som utväxlar tåganmälan
- eventuell uppgift om att tåg 11 medför K16-nyckel
- eventuell uppgift om att tåg 11 har pålok
- eventuell uppgift om återlämnad K16-nyckel för tåg 11
- eventuell uppgift om att tåg 11:s pålok har kommit in.

## 2 Klartanmälan

Innan tågklareraren för A-stad får ge kör tillstånd till tåg 11 från A-stad till B-stad, ska tågklareraren för B-stad ha lämnat en klartanmälan för tåg 11. Tågklareraren för B-stad ska förvissa sig om att bevakningssträckan är fri från tågfärd och att den inte är avspärrad innan hen lämnar en klartanmälan för tåg 11.

Muntlig klartanmälan formuleras enligt följande exempel: *Klart för tåg 11 till B-stad.*

## 3 Utanmälan

Tågklareraren för A-stad ska snarast lämna en utanmälan till tågklareraren för B-stad när tåg 11 har avgått från A-stad.

Muntlig utanmälan formuleras enligt följande exempel:

*Tåg 11 ut från A-stad klockan ...*

Om ett pålok ska medfölja tåg 11 formuleras utanmälan enligt följande exempel:

*Tåg 11 med pålok ut från A-stad till B-stad klockan ...*

eller

*Tåg 11 med pålok ut från A-stad till x klockan ...* (där x är en identifierbar punkt på bevakningssträckan).

## 4 Inanmälan

När tåg 11 har kommit in till B-stad ska tågklararen för B-stad snarast lämna en inanmälan till tågklararen för A-stad. Innan tågklararen för B-stad lämnar inanmälan ska tågklararen försäkra sig om att tågsättet i sin helhet, inklusive eventuellt pålok, befinner sig inom driftplatsen B-stads gränser. Hur detta görs beror på om B-stad är lokalbevakad eller fjärrbevakad.

Om B-stad är lokalbevakad ska tågklararen för B-stad försäkra sig om att tåg 11 har inkommit på något av följande sätt:

- granska ställverkets indikeringar
- iaktta tågsättets läge på driftplatsen
- ta emot förarens ankomstanmälan.

Om B-stad är fjärrbevakad ska tågklararen för B-stad försäkra sig om att tåg 11 har inkommit på något av följande sätt:

- granska tåg-in-utrustningens indikering
- ta emot förarens ankomstanmälan.

Om utanmälan för tåg 11 anger att föraren medför en K16-nyckel ska tågklararen för B-stad även försäkra sig om att K16-nyckeln har återlämnats innan tågklararen får göra en inanmälan.

Muntlig inanmälan formuleras enligt följande exempel: *Tåg 11 in till B-stad klockan ...*

Om ett pålok medföljer tåg 11 till B-stad lyder inanmälan: *Tåg 11 med pålok in till B-stad klockan ...*

## 5 Då-klart-anmälan

Då-klart-anmälan är en villkorad klartanmälan och innebär att tågklareraren för B-stad lämnar klart för tåg 11 redan innan tåg 12 har inkommit till A-stad.

Då-klart-anmälan får endast användas för de driftplatser som infrastruktur-förvaltaren har beslutat. Vid en då-klart-anmälan får tåg 12 inte ha pålok och inte medföra en K16-nyckel.

Tågklareraren för B-stad ska förvissa sig om att bevakningssträckan endast är upplåten för tåg 12 och att den inte är avspärrad, innan hen lämnar en då-klart-anmälan för tåg 11.

Då-klart-anmälan för tåg 11 ska lämnas efter utanmälan för tåg 12.

Muntlig då-klart-anmälan formuleras enligt följande exempel:

*Då tåg 12 har kommit in är det klart för tåg 11 till B-stad.*

## 6 Särfall

### 6.1 ÅTERKALLA TÅGANMÄLAN

Tågklareraren kan behöva återkalla en klartanmälan, då-klart-anmälan eller utanmälan. En klartanmälan återkallas antingen innan körtillståndet har givits eller när körtillståndet har upphört att gälla.

Om klartanmälan, då-klart-anmälan eller utanmälan har gjorts elektroniskt ska återkallandet göras både elektroniskt och muntligt.

Muntligt återkallande av klartanmälan formuleras enligt följande exempel:  
*Klartanmälan för tåg 11 till B-stad återkallas.*

Muntligt återkallande av då-klart-anmälan formuleras enligt följande exempel:  
*Då-klart-anmälan för tåg 11 till B-stad återkallas.*

Muntligt återkallande av utanmälan formuleras enligt följande exempel:  
*Utanmälan för tåg 11 från A-stad återkallas eller Utanmälan för tåg 11 med pålok från A-stad återkallas.*

### 6.2 TÅGANMÄLAN VID SPÄRRFÄRD MED HJÄLPFORDON

Om tåg 11:s tågsätt förs in till B-stad, samlat eller i delar, anses det ha gått sträckan A-stad till B-stad. Tågklareraren för B-stad lämnar in anmälan när hela tågsättet har kommit in till B-stad.

Om hela eller delar av tåg 11:s tågsätt förs tillbaka in till A-stad anses det inte ha gått sträckan A-stad till B-stad. Tågklareraren för A-stad återkallar utanmälan när hela tågsättet har förts undan från bevakningssträckan.

---

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