

Trafikbestämmelser för järnväg

Modul 4

# Dialog och ordergivning



# Innehåll

<b>1 Säkerhetskommunikation</b>	6
1.1 TÅGKLARERARE	6
1.2 IDENTIFIERING OCH ANMÄLAN	6
1.3 STANDARDTERMINOLOGI FÖR SAMTAL	7
1.4 BENÄMNING AV BOKSTÄVER OCH SIFFROR	8
1.5 SÄRSKILDA UTTRYCK	9
<b>2 Nödmeddelanden</b>	10
<b>3 Säkerhetsorder</b>	12
3.1 KVITTERA SÄKERHETSORDER	13
3.2 ANNULLERA SÄKERHETSORDER	13
3.3 ANSVAR FÖR SÄKERHETSORDER TILL TÅGFÄRD	13
3.4 ANSVAR FÖR SÄKERHETSORDER TILL SPÄRRFÄRD	13
3.5 ORDERGIVNING MED DIKTAMEN	14
3.6 SÄKERHETSORDER FÖR VISSA AVVIKELSER I INFRASTRUKTUREN	16
3.7 SÄRSKILDA REGLER FÖR VISSA SÄKERHETSORDER	16
<b>4 Tillståndsmeddelanden</b>	24
<b>5 Säkerhetsmeddelanden från trafikverksamhet</b>	25
<b>6 Informationsmeddelanden</b>	26
<b>7 Utdrag från körplan</b>	27
<b>8 Särfall</b>	28
8.1 FÖRAREN SAKNAR TÅGORDER MED KÖRPLAN	28
8.2 EN TÅGORDERS GILTIGHETSTID RISKERAR ATT GÅ UT	28



## Inledning

Denna modul innehåller bestämmelser om hur tågklarerare och personer som ansvarar för trafikverksamheter ska utväxla säkerhetsmeddelanden. Dessa bestämmelser ska styra kommunikationen och minimera risken för missförstånd. Bestämmelserna ska också tillämpas för samtal mellan en huvudtillsyningsman och en tillsyningsman inom ett D-skydd.

För ett antal förutsedda situationer finns det fastställda fraser och blanketter som ger stöd för hur samtalen ska gå till och dokumenteras.

# 1 Säkerhetskommunikation

Samtal om säkerhet ska vara kortfattade och entydiga. Den som talar ska använda de termer och uttryck som finns i trafikbestämmelserna.

Var och en ska medverka till att inga missförstånd uppstår. Den som är osäker på vad någon säger eller menar ska be den andre att förtydliga sig.

Säkerhetsmeddelanden mellan tågklarerare och personer som ansvarar för trafikverksamheter delas in i följande typer:

- nödmeddelanden
- säkerhetsorder
- tillståndsmeddelanden
- säkerhetsmeddelanden från trafikverksamheter
- informationsmeddelanden.

## 1.1 TÅGKLARERARE

I bestämmelserna anges alltid tågklarerare som beteckning på den funktion inom trafikledningen som ska kontaktas. Med det menas alltid den som är tågklarerare för den driftplats eller som övervakar den bevakningssträcka som är aktuell för situationen. Den tågklarerare som tar emot ett meddelande ska hänvisa eller vidarekoppla till rätt tågklarerare om ärendet inte gäller det egna området. Det kan till exempel vara aktuellt om en driftplats som normalt är fjärrbevakad har blivit lokalbevakad och samtalet inte automatiskt styrs till rätt arbetsplats.

För bevakningssträckor i system M som indirekt övervakas av de båda gränsdriftplatsernas tågklarerare gemensamt gäller att vem som helst av dem kan kontaktas. Den tågklarerare som kontaktas ska delge tågklareraren för bevakningssträckans gränsdriftplats relevanta uppgifter.

## 1.2 IDENTIFIERING OCH ANMÄLAN

Varje samtal om säkerhet utom nödmeddelanden ska inledas med att samtalsparterna identifierar sig och att de försäkras om att de har kontakt med rätt part. Om kommunikationen skulle avbrytas ska parterna åter identifiera sig när de tar upp kommunikationen.

Lokaltågklareraren för driftplatsen A-stad ska identifiera sig som *tågklareraren A-stad*.

Fjärrtågklareraren på fjärrbevakningscentralen B-stad ska identifiera sig som *fjärren B-stad*, eller vid behov som *fjärren B-stad, tågklareraren för C-stad*.

Huvudtillsyningsmannen för D-skyddet yy ska identifiera sig som *huvudtillsyningsmannen D-skydd yy*.

Föraren av tåg 00 ska identifiera sig som *föraren tåg 00*.

Tillsyningsmannen för spärrfärden yy ska identifiera sig som *tillsyningsmannen spärrfärd yy*. Tillsyningsmannen för ett A-skydd, E-skydd, L-skydd eller S-skydd ska identifiera sig på motsvarande vis.

Identifieringen ska gå till så att mottagaren av ett samtal inleder med att identifiera sig. Den som tog initiativet ska svara med att bekräfta mottagarens identitet och ange sin egen identitet. Som sista moment i identifieringen ska mottagaren bekräfta den andres identitet.

### Anmäla ärendet

När identifieringen har genomförts ska den som tog kontakten (i detta exempel tågklareraren) anmäla sitt ärende. Om tågklareraren ska ge en säkerhetsorder ska hen ange vilken blankett som ska användas.

*xx är ett nummer eller ett namn som identifierar en bestämd blankett.*

#### Tågklareraren

- Förbered order på blankett xx\*.

### 1.3 STANDARDTERMINOLOGI FÖR SAMTAL

Tabellen visar på ord och fraser som kan användas för att leda ett samtal framåt.

Fras	Syfte med frasen
<i>Repetera</i> eller vid behov <i>Repetera, tala långsamt</i>	Få motparten att upprepa ett meddelande som man inte förstår eller inte uppfattar.
<i>Rätt uppfattat</i> eller <i>Fel, jag repeterar</i> eller om en del av meddelandet (exempelvis tågnumret) var fel: <i>Fel tågnummer, jag repeterar</i>	Fastställa om det repeterade meddelandet stämmer överens med det ursprungliga meddelandet.
<i>Fel, jag ändrar</i> eller vid behov <i>Fel, förbered ny blankett (+ numret eller namnet på blanketten)</i>	Återkalla ett meddelande som man själv har lämnat.
<i>Vänta</i>	Få motparten att vänta utan att förbindelsen bryts.

Fras	Syfte med frasen
<i>Jag ringer upp igen</i>	Få motparten att veta att förbindelsen kommer att avbrytas men att den kommer att återupptas senare.
<i>Kom!</i>	Vid radiokommunikation överlämna ordet till motparten.
<i>Klart, slut</i>	Avbryta meddelandet vid dess slut.

#### 1.4 BENÄMNING AV BOKSTÄVER OCH SIFFROR

Följande ord ska om tydligheten så kräver användas vid bokstavering:

A - Alpha	K - Kilo	U - Uniform
B - Bravo	L - Lima	V - Victor
C - Charlie	M - Mike	W - Whisky
D - Delta	N - November	X - X-ray
E - Echo	O - Oscar	Y - Yankee
F - Foxtrot	P - Papa	Z - Zulu
G - Golf	Q - Quebec	Å - Åke
H - Hotel	R - Romeo	Ä - Ärlig
I - India	S - Sierra	Ö - Östen
J - Juliet	T - Tango	

Uttryck med siffror ska läsas ut siffra för siffra:

0 - nolla	4 - fyra	7 - sju
1 - ett	5 - femma	8 - åtta
2 - tvåa	6 - sexa	9 - nia
3 - trea		

*Bokstaveringsexempel:*

Signal Tmo 321 = Signal Tango-Mike-Oscar-trea-tvåa-ett.

22,5 = tvåa-tvåa-komma-femma.

## 1.5 SÄRSKILDA UTTRYCK

Tågnummer anges med siffror i tiotalgrupper.

*Exempel:*

Tåg 413 = tåg fyra tretton

Tåg 1009 = tåg tio nollnio

Tåg 41465 = tåg fyra fjorton sextiofem

Vid behov läses varje siffra ut.

*Exempel:*

Tåg 8513 = Tåg åtta – fem – ett – tre.

Tid anges på vanligt sätt.

*Exempel:*

Kl. 00.02 = klockan nollnoll och nolltvå.

Kl. 10.52 = klockan tio och femtiotvå

Vid behov läses varje siffra ut.

Datum anges på vanligt sätt

*Exempel:*

10 december = den tionde december

Snedstreck anges med ordet *genom*

*Exempel:*

1/5 = ett genom fem

## 2 Nödmeddelanden

Nödmeddelanden ska ge besked om brådskande åtgärder. Följande gäller för nödmeddelanden:

- De får sändas och tas emot medan tåget eller spärrfärden framförs.
- De behöver inte föregås av en identifiering.
- De ska omedelbart upprepas.
- De ska så snart som möjligt följas av kompletterande uppgifter.

Ett nödmeddelande får sändas av tågklarerare, förare, tillsyningsmän eller annan personal och det kan rikta sig till en eller flera mottagare. Den som sänder ett nödmeddelande ska upprepa den exakta ordalydelsen en gång.

Om ett nödmeddelande inte sänds via GSM-R-systemets nödanropsfunktion ska nödmeddelandet inledas med frasen ”mayday, mayday, mayday”.

Följande nödmeddelanden finns:

*Meddelande om att samtliga tåg ska stanna*

<b>Tågklarerare, förare, tillsyningsman eller annan personal vid banan</b>	<b>Kommentar</b>
<i>Nödsituation, stopp för alla tåg</i>	Om det är nödvändigt ska plats och sträcka anges i meddelandet.
<i>Exempel: Hinder/brand/annan orsak på linjen A-stad-B-stad vid km xx. Föraren av tåg 11</i>	Det inledande meddelandet ska så snabbt som möjligt kompletteras med uppgifter om nödsak, plats och identifikation av avsändaren.

*Meddelande om att ett särskilt tåg eller en särskild spärrfärd ska stanna.*

<b>Tågklarerare, förare, tillsyningsman eller annan personal vid banan</b>	<b>Kommentar</b>
Tåg 11 (mellan A-stad och B-stad): nödstopp	Meddelandet kan kompletteras med en uppgift om vilken linje eller vilket spår som tåget eller spärrfärden framförs på.

Meddelande om att spänningen till kontaktledningen ska brytas.

<b>Förare, tillsyningsman eller annan personal vid banan</b>	<b>Kommentar</b>
Nödsituation - bryt strömmen	
<i>Exempel:</i> <i>Vid km xx på C-stad. En person finns på vagnstak.</i> <i>Föraren av tåg 11</i>	Det inledande meddelandet ska så snabbt som möjligt kompletteras med en uppgift om plats, orsak och identifikation av avsändaren.

## 3 Säkerhetsorder

En säkerhetsorder är en skriftlig order från tågklareraren till föraren för ett tåg eller tillsyningsmannen för en spärrfärd och ges enligt fastställda formulär.

Varje säkerhetsorder ska ha ett identifikationsnummer och innehålla uppgifter om på vilken driftplats eller driftplatsdel eller vilken sträcka mellan två driftplatser som säkerhetsordern gäller. Om säkerhetsordern inte gäller för färd på alla huvudspår ska den ange vilket spår som den gäller för. Säkerhetsordern ska innehålla de uppgifter som är specifika för varje typ av säkerhetsorder.

Namn på trafikplatser eller kilometertal ska anges i den ordning som tåget eller spärrfärden kommer till platserna. I en säkerhetsorder om hastighetsnedsättning ska längden på nedsättningssträckan anges i de fall som längden inte kan utläsas av kilometertalen, vilket exempelvis är fallet vid förändringar av banans längdmätning.

Flera säkerhetsorder får ges på samma blankett om dessa order gäller samma driftplats, driftplatsdel eller sträcka och har samma kilometertal och samma spårangivelse. Dessutom ska dessa order omfatta antingen endast framsidan eller endast baksidan på blanketten.

Om säkerhetsordern inte omfattar en trafikplats som utgör gränspunkt för den angivna sträckan ska trafikplatsens namn i säkerhetsordern placeras inom parentes.

En säkerhetsorder till ett tåg eller en spärrfärd ges som en enskild säkerhetsorder. Säkerhetsorder får även ges som en sammanställning av säkerhetsorder med viss giltighet. Det finns följande typer av sådana sammanställningar:

- tågorder – en sammanställning av de säkerhetsorder som gäller en viss färd och har en begränsad giltighetstid
- sträckorder – en sammanställning av de säkerhetsorder som gäller för en viss sträcka

En säkerhetsorder ska delges mottagaren på något av följande sätt:

- förmedling med tekniskt system
- överlämning av skriftlig order
- genom diktamen.

Tågklareraren ska orderge föraren för ett tåg eller tillsyningsmannen för en spärrfärd om en avvikelse från körplanen, en avvikelse från linjeboken eller någon annan uppgift som har betydelse för trafiksäkerheten med en säkerhetsorder. De spärråtgärder som tågklareraren ska vidta enligt regler i denna modul ska utgöras av någon av dem som är tillåtna enligt uppräknningen i modul 17E *Trafikledning – System E2 och E3* eller i modul 17HMS *Trafikledning – System H, M och S*, i kapitel D *Avspärning* under rubriken 2 *Utföra avspärning respektive 2.1 Utföra avspärning*.

### 3.1 KVITTERA SÄKERHETSORDER

En säkerhetsorder ska kvitteras till den som har utfärdat ordern efter att mottagaren har konstaterat att ordern är komplett, begriplig och gäller för den aktuella färden.

En order som tas ut från ett tekniskt system som kräver personlig inloggning behöver ingen annan kvittering.

### 3.2 ANNULLERA SÄKERHETSORDER

En annullering av en säkerhetsorder är en säkerhetsorder i sig och ordergivningen ska därför omfatta identifiering, kvittering och dokumentation. Ordergivaren ska ange identifikations- eller tillståndsnummer på den order som annulleras.

### 3.3 ANSVAR FÖR SÄKERHETSORDER TILL TÅGFÄRD

Föraren av ett tåg ska inför färden förse sig med en så aktuell tågorder som möjligt. Om föraren saknar giltig tågorder får hen inte lämna en bevakad driftplats utan att hen har fått tillstånd från tågklareraren att framföra tåget utan giltig tågorder. Vid förarbyte ska den avlöste föraren överlämna giltiga säkerhetsorder för tåget till den tillträdande föraren.

Om föraren saknar säkerhetsorder som gäller för tåg färden ska tågklareraren delge föraren dem.

### 3.4 ANSVAR FÖR SÄKERHETSORDER TILL SPÄRRFÄRD

Tillsyningsmannen för en spärrfärd ska inför färden förse sig med en så aktuell sträckorder som möjligt. Tillsyningsmannen får inte påbörja spärrfärden förrän hen har stämt av sträckordern hos tågklareraren.

Om spärrfärden finns inlagd med en beteckning som motsvarar tågnummer får sträckordern ersättas av en tågorder.

Om tillsyningsmannen saknar säkerhetsorder som gäller för spärrfärden ska tågklareraren delge tillsyningsmannen dem.

### 3.5 ORDERGIVNING MED DIKTAMEN

En säkerhetsorder får ges med diktamen, vilket förutsätter att ordergivningen dokumenteras i en särskild blankett av båda parter. Tågklareraren ska ha fyllt i sin blankett innan hen ger ordern.

I följande exempel orderger fjärrtågklareraren tåg 11 om att sträckan C-stad till D-stad har nedsatt hastighet utan signalering.

#### Tågklareraren

- kontaktar föraren av tåg 11.

#### Föraren

- svarar: *Föraren tåg 11.*

#### Tågklareraren

- svarar: *Tåg 11, det här är fjärren B-stad.*

#### Föraren

- svarar: *Uppfattat, fjärren B-stad.*

xx är beteckningen på blanketten för ordergivning om hastighetsnedsättningar.

#### Tågklareraren

- anger sitt ärende:  
*Förbered order på blankett xx.*

#### Föraren

- tar fram aktuell blankett och säger:  
*Blankett xx framme.*

#### Tågklareraren

- anger vilket tåg och datum säkerhetsordern gäller
- dikterar ordertexten:  
*Mellan C-stad och D-stad är största tillåtna hastighet 40 kilometer i timmen. Nedsättningen är utan signalering. Ordernummer yy<sup>2</sup>*

yy är ett identifikationsnummer.

#### Föraren

- dokumenterar uppgifterna samt datum och tidpunkt i blanketten.
- repeterar angivna avsnitt av meddelandet
- begär vid behov repetition:  
*Repetera*  
eventuellt med tillägget *Tala långsamt.*

**Tågklareraren**

- bekräftar: *Rätt uppfattat* eller
- påpekar avvikelse: *Fel, jag repeterar...*
- uppger sitt namn.

**Föraren**

- dokumenterar tågklarerarens namn.
- kvitterar ordern genom att uppge sitt namn.

**Tågklareraren**

- dokumenterar förarens namn och tidpunkten för ordergivningen i blanketten och avslutar: *Klart, slut.*

I stället för att diktera en ordertext får motsvarande innehåll i system E2 och E3 överföras med hjälp av tågskyddssystemets textmeddelandefält. Hanteringen av ordergivningen ska i övrigt följa samma rutiner som när order dikteras. Tågklareraren ska ta kontakt med föraren. Föraren ska skriva ner innehållet på orderblanketten på samma sätt som när ordern ges med diktamen. Föraren ska repetera och kvittera ordern på samma sätt som vid ordergivning med diktamen och tågklareraren ska också bekräfta och dokumentera som vid ordergivning med diktamen.

### 3.6 SÄKERHETSORDER FÖR VISSA AVVIKELSER I INFRASTRUKTUREN

Följande gäller för en säkerhetsorder om

- hastighetsnedsättning
- felaktig vägskyddsanläggning, V-signal eller V-försignal
- felaktig huvudsignal eller försignal
- felaktig riktningssignal eller riktningsförsignal
- balisinformationsfel eller balisöverensstämmelsefel.

Säkerhetsordern ges till färder i båda riktningar, om inte avvikelserna är aktuella bara i den ena riktningen.

En säkerhetsorder som gäller på en driftplats eller driftplatsdel ges till tåg och spärrfärder som framförs på något spår på driftplatsen eller driftplatsdelen. En säkerhetsorder som gäller på linjen ges till alla tåg på bevakningssträckan samt till spärrfärder som sker på det spår där ordern ska tillämpas.

Säkerhetsordern behöver dock inte ges i följande två fall:

1. Om säkerhetsorderna gäller på en driftplats eller driftplatsdel och följande är uppfyllt: Färden går mot eller kommer från en bevakningssträcka, annan driftplats eller annan driftplatsdel, belägen i en riktning som innebär att färden inte på något spår kan komma att passera det ställe där orsaken till ordern finns.
2. Om tågklararen genom att vidta spärråtgärder kan förhindra att tåg eller spärrfärder framförs på det spåravsnitt på en driftplats eller linjen där orsaken till säkerhetsordern finns.

Ska ett tåg eller en spärrfärd i det andra fallet framföras på spåravsnittet sedan spärråtgärderna har vidtagits, gäller följande. Efter att säkerhetsordern har getts till färden och denna befinner sig strax före huvudsignalen eller signalpunktstavlan närmast före spåravsnittet, kan spärråtgärderna tillfälligt tas bort, varefter färden får framföras på spåravsnittet. Andra tåg eller spärrfärder behöver inte ges säkerhetsordern trots att spärråtgärderna har tagits bort tillfälligt. Om det finns risk för att någon annan tågfärd eller spärrfärd kan nå spåravsnittet när spärråtgärderna tillfälligt tas bort för den färd som har fått säkerhetsordern, måste tågklararen dock först ha vidtagit andra spärråtgärder för att hindra detta. Så snart som möjligt sedan färden har förts in på spåravsnittet vidtas spärråtgärderna åter.

Varje säkerhetsorder ska ges enligt normala rutiner och de särskilda regler som gäller för vissa säkerhetsorder i denna modul.

### 3.7 SÄRSKILDA REGLER FÖR VISSA SÄKERHETSORDER

Detta avsnitt beskriver förutsättningarna för vissa typer av säkerhetsorder.

### Signalerad hastighetsnedsättning där nedsättningssträckan kan varieras

Om hastighetsnedsättningen beror på arbete som kräver att nedsättningssträckan efter hand ändras, anges början- och slutpunkten för hela den sträcka där en hastighetsnedsättning kan förekomma. Sträckan får inte överskrida tio kilometer och på sträckan får nedsättningar till olika största tillåtna hastighet förekomma.

Ordern formuleras enligt följande exempel: *Km 41.200–46.200. Sth 40 km/tim och 70 km/tim förekommer. Rålsbyte. Arbetet bedrivs i riktning från km 46.200 mot km 41.200.*

### Teknisk hastighetsnedsättning i system E2 och E3

När en teknisk hastighetsnedsättning är aktiverad, signaleras hastighetsnedsättningen genom det tekniska körbeskedet. Hastighetsnedsättningen ordreges enligt normala rutiner.

#### *Akut behov av hastighetsnedsättning*

Om tågklararen akut behöver anordna en hastighetsnedsättning i system E2 eller E3 ska hen aktivera en teknisk hastighetsnedsättning. Om det på grund av tekniska orsaker inte är möjligt tillämpas reglerna under rubriken *Hastighetsnedsättning utan signalering*.

Ytterligare regler vid hastighetsnedsättning vid akut behov anges i infrastrukturförvaltarens säkerhetsbestämmelser.

### Hastighetsnedsättning för spärrfärd

Till spärrfärder behöver säkerhetsorder om hastighetsnedsättning ges bara om nivån på nedsättningen är under 70 km/tim.

### Hastighetsnedsättning utan signalering

Hastighetsnedsättning utan signalering får endast förekomma i följande fall:

- i samband med avsyning av banan
- när polis eller räddningstjänst tillfälligt begär nedsatt hastighet
- när trafikledningen har beslutat att tåg behöver framföras med särskild uppmärksamhet
- vid något annat plötsligt uppkommet behov

Infrastrukturförvaltare ska se till att hastighetsnedsättningen snarast signaleras. Om hastighetsnedsättningen bedöms kunna upphöra innan signaleringen är möjlig att genomföra, behövs dock inte sådana åtgärder.

Vid en hastighetsnedsättning utan signalering omfattar nedsättningssträckan:

- På en bevakad driftplats: hela driftplatsen eller driftplatsdelen.
- På linjen i system H, E2, E3 och R: hela bevakningssträckan och samtliga spår på den.

- På en bevakningssträcka i system M: sträckan från en bevakad driftplats till en annan driftplats eller till en linjeplats. Om en obevakad driftplats eller en linjeplats omfattas av nedsättningen ska nedsättningssträckan omfatta också linjen fram till följande driftplats eller linjeplats.

#### *Kontroll av att ordergivningen har uppfattats*

Tågklararen får inte lämna körtillstånd till ett tåg till nedsättningssträckan förrän föraren har bekräftat att säkerhetsordern har uppfattats och att rätt hastighet har matats in i tågskyddssystemet.

Tågklararen ska vidta en eller flera spärråtgärder som förhindrar att tåg kan få körtillstånd till nedsättningssträckan. Detta krävs dock inte när spärråtgärder har vidtagits enligt reglerna under rubriken 3.6 *Säkerhetsorder för vissa avvikelser i infrastrukturen*.

Om behovet av ordergivning uppstår för ett tåg som redan står på driftplatsen eller driftplatsdelen, ska tågklararen också vidta spärråtgärder som förhindrar att tåget får körtillstånd för vidare färd.

Sedan föraren har bekräftat säkerhetsordern och inmatningen i tågskyddssystemet, får spärråtgärden tas bort för tåget och körtillstånd ges. När tåget har förts in på nedsättningssträckan eller den sträcka som var skyddad genom spärråtgärder, ska tågklararen åter snarast vidta spärråtgärder som förhindrar att körtillstånd ges till något annat tåg.

Om säkerhetsordern ska tillämpas på en bevakningssträcka i system M gäller dessutom följande.

Endast om det saknas möjlighet att spärra utfartssignalen ska tågklararen använda sig av den spärråtgärd som utgörs av en påminnelseskylt i K15-låset eller på ställaren till utfartssignalen.

Om utfartssignal saknas ska tågklararen stoppa tåget vid infartssignalen för ordergivning, i de fall som detta är möjligt. Infartssignalen får inte ställas till ”kör” förrän tågklararen har fått bekräftelsen av föraren.

#### *Spärrfärd*

För spärrfärd ska motsvarande rutiner som för tågfärd tillämpas för att spärrfärden ska ges tillstånd att gå in på nedsättningssträckan, med skillnaden att tillsyningsmannen tar över förarens roll i kommunikationen. Föraren på en spärrfärd ska dock se till att rätt hastighet matas in i tågskyddssystemet och bekräfta för tillsyningsmannen att det är gjort innan tillsyningsmannen anmäler detta till tågklararen.

## Tillämpning på en driftplats.

**Tågklareraren**

- delger ordern enligt normala rutiner.

**Föraren**

- matar in största tillåtna hastighet enligt ordern i tågskyddssystemet om den är lägre än tågsättets största tillåtna hastighet
- bekräftar för tågklareraren att ordern om hastighetsnedsättningen är uppfattad och att hastigheten är medtagen som en faktor som har bestämt vilken hastighet som är inmatad i tågskyddssystemet:

11 är tågfärdens beteckning.

*Det är föraren på tåg 11. Jag har fått en order om 70 km/tim i D-stad och jag har matat in hastigheten i tågskyddssystemet.*

**Tågklareraren**

- uppmanar föraren att anmäla när hen har passerat den huvudsignal eller signalpunktstavla som finns vid eller närmast före gränsen till nedsättningssträckan, eller den närmaste huvudsignalen eller signalpunktstavlan om tåget redan finns på nedsättningssträckan:  
*Meddela mig när du har passerat huvudsignal yy (signalpunktstavla yy).*
- tar bort spärråtgärden
- lämnar körtillstånd till tåget.

yy är signalens beteckning.

**Föraren**

- anmäler till tågklareraren att tågets framände har passerat den angivna huvudsignalen eller signalpunktstavlan och innan tåget har passerat den följande huvudsignalen eller signalpunktstavlan: *Det är föraren på tåg 11. Jag har passerat infartssignal yy (signalpunktstavla yy).*

**Tågklareraren**

- vidtar åter spärråtgärder, om detta inte redan är gjort.

**Föraren**

- ändrar åter tågsättets största tillåtna hastighet, när nedsättningssträckan har passerats i sin helhet.

Tillämpning på linjen i system E2, E3, H och R.

#### Tågklareraren

- delger ordern enligt normala rutiner.

#### Föraren

- matar in största tillåtna hastighet enligt ordern i tågskyddssystemet om den är lägre än tågsättets största tillåtna hastighet
- bekräftar för tågklareraren att ordern om hastighetsnedsättningen är uppfattad och att hastigheten är medtagen som en faktor som har bestämt vilken hastighet som är inmatad i tågskyddssystemet:

11 är tågärdens beteckning.

*Det är föraren på tåg 11. Jag har fått en order om 70 km/tim från A-stad till B-stad och jag har matat in hastigheten i tågskyddssystemet.*

#### Tågklareraren

- uppmanar föraren att anmäla när hen har passerat utfartsblocksignalen eller utfartstavlan:  
*Meddela mig när du har passerat utfartsblocksignal yy (utfartstavla yy)*
- tar bort spärrningen av utfartsblocksignalen eller utfartsblocksignalpunkten
- lämnar körtillstånd till tåget.

yy är signalens beteckning.

#### Föraren

- anmäler till tågklareraren att tågets framände har passerat utfartsblocksignalen eller utfartstavlan och innan tåget har passerat den följande huvudsignalen eller signalpunktstavlan:  
*Det är föraren på tåg 11. Jag har passerat utfartsblocksignal yy (utfartstavla yy)*

#### Tågklareraren

- spärrar åter utfartsblocksignalen eller utfartsignalpunkten, om detta inte redan är gjort.

#### Föraren

- ändrar åter tågsättets största tillåtna hastighet, när nedsättningssträckan har passerats i sin helhet.

## Tillämpning på linjen i system M.

**Tågklareraren**

- delger ordern enligt normala rutiner.

**Föraren**

- matar in största tillåtna hastighet enligt ordern i tågskyddssystemet om den är lägre än tågsättets största tillåtna hastighet
- bekräftar för tågklareraren att ordern om hastighetsnedläggningen är uppfattad och att hastigheten är medtagen som en faktor som har bestämt vilken hastighet som är inmatad i tågskyddssystemet:

11 är tågfärdens beteckning.

*Det är föraren på tåg 11. Jag har fått en order om 70 km/tim från A-stad till B-stad och jag har matat in hastigheten i tågskyddssystemet.*

**Tågklareraren**

- uppmanar föraren att anmäla när hen har passerat utfartssignalen, eller driftplatsgränsen på en driftplats som saknar utfartssignal
- tar bort spärråtgärden
- lämnar körtillstånd för tåget.

**Föraren**

- anmäler till tågklareraren att tåget har passerat utfartssignalen eller driftplatsgränsen:
- Det är föraren på tåg 11. Jag har passerat utfartssignal yy (driftplatsgränsen).*

yy är signalens beteckning.

**Tågklareraren**

- vidtar åter en spärråtgärd, om detta inte redan är gjort.

**Föraren**

- ändrar åter tågsättets största tillåtna hastighet, när nedsättningssträckan har passerats i sin helhet.

### Halvtrustad hastighetsnedsättning

Halvtrustad hastighetsnedsättning får endast tillämpas i följande fall:

- sträckan med hastighetsnedsättning är högst 800 meter lång
- om det uppstår ett plötsligt behov, tills heltrustad nedsättning har hunnit ordnas
- vid nedsättning för en arbetsplats som flyttas eller ändras.

### Signalerad hastighetsnedsättning utan övervakning av tågskyddssystem

Inom ett ATC-område får en signalerad hastighetsnedsättning utan ATC-baliser endast användas när något av följande villkor är uppfyllt:

- Banans största tillåtna hastighet på sträckan där nedsättningen ska finnas eller den högsta tillåtna hastigheten för den aktuella tågfärdvägen är högst 40 km/tim.
- Hastighetsnedsättningen gäller bara för en viss tågkategori, och infrastrukturförvaltaren har beslutat att använda hastighetsnedsättning utan ATC-baliser.

### Hastighetsnedsättning till följd av specialtransport

Om villkoren för en specialtransport föreskriver en punkt nedsättning förbi en särskild bro, tunnel eller liknande får en order ges om hastighetsnedsättning om föraren eller tillsyningsmannen lätt kan identifiera den angivna platsen.

Om järnvägsföretaget bedömer att föraren eller tillsyningsmannen inte lätt kan identifiera platsen ska järnvägsföretaget se till att en person medföljer som kan bistå med att lokalisera platsen. Detsamma gäller om järnvägsföretaget bedömer att antalet punkt nedsättningar är för många för att föraren säkert ska kunna följa dem.

### Felaktig huvudsignal eller försignal

Förare vid tågfärd och tillsyningsman vid spärrfärd ska i följande fall ges order om felaktig huvudsignal eller försignal:

- En huvudsignal är släckt eller kan av annat skäl inte tydligt visa ”stopp”.
- En fristående försignal är släckt eller kan av annat skäl inte tydligt visa ”vänta stopp”.
- Den inbyggda försignalen i en huvudljussignal med tilläggsskylt ”försignalering” är felaktig.

**Felaktig riktningssignal eller riktningsförsignal**

Order om felaktig riktningssignal eller riktningsförsignal ges till förare vid tågfärd och till tillsyningsman vid spärrfärd om signalen är släckt när den ska vara tänd, eller om signalen är tänd när den ska vara släckt.

**Balisinformationsfel**

Ordergivning om balisinformationsfel krävs om två efter varandra följande färder rapporterat felet.

Order om balisinformationsfel ges till tåg och spärrfärder på det spår där felet uppträder och endast om felet har lett till 80-övervakning. Ordern ska om möjligt innehålla uppgift om vid vilken plats felet uppstår.

Ordergivning om balisinformationsfel upphör när felet är åtgärdat eller när tågklararen genom kontroll med förare bedömer att felet inte längre uppstår.

**Balisöverensstämmelsefel**

Order om balisöverensstämmelsefel behöver bara ges till tåg och spärrfärder som går i den riktning där felet uppträder och endast om felet har lett till nödbromsning av något fordon.

**Spärrfärd med hjälpfordon i system H**

En körplan för en spärrfärd med hjälpfordon får inte innehålla preciserade uppgifter om var det hjälpbehövande tåget finns. Tågklararen får beskriva positionen bara genom att ange angränsande driftplatser.

**Spärrfärd med hjälpfordon i system M**

En körplan för en spärrfärd med hjälpfordon får inte innehålla preciserade uppgifter om var det hjälpbehövande tåget finns. Tågklararen får beskriva positionen på linjen bara genom att ange angränsande driftplatser eller linjeplatser. Om tåget i sin helhet befinner sig inom en oöversiktad driftplats får tågklararen beskriva positionen genom att ange driftplatsens namn. Om tåget i sin helhet befinner sig innanför växlarna eller utmed en plattform på en linjeplats får tågklararen beskriva positionen genom att ange linjeplatsens namn.

## 4 Tillståndsmeddelanden

Ett tillståndsmeddelande är ett sådant säkerhetsmeddelande från tågklarerare till trafikverksamhet som inte räknas som säkerhetsorder, informationsmeddelande eller nödmeddelande men där reglerna kräver ett medgivande eller tillstånd från tågklareraren. Reglerna finns i modulen för respektive trafikverksamhet, där även eventuella krav på dokumentation finns.

## 5 Säkerhetsmeddelanden från trafikverksamhet

Regler för säkerhetsmeddelanden från trafikverksamheter till tågklarerare finns i första hand i modulen för respektive trafikverksamhet.

Följande avsnitt beskriver förutsättningar och villkor för vissa typer av säkerhetsmeddelanden från en färd till en tågklarerare.

Varje säkerhetsmeddelande från en förare av tåg ska innehålla en uppgift om tågets nummer. Meddelandet ska även innehålla de uppgifter som är specifika för varje typ av säkerhetsmeddelande.

När föraren anger namn på trafikplatser ska hen göra det i den ordning som tåget framförs.

## 6 Informationsmeddelanden

Ett informationsmeddelande används för att informera om förhållanden som berör en trafikverksamhet eller om fordonens eller infrastrukturens tekniska status. Ett informationsmeddelande riktas antingen från en förare eller tillsyningsman till en tågklarare eller vice versa.

Informationsmeddelanden ska föregås av identifiering och vara korta och koncisa. De ska innehålla uppgifter om vilken plats informationen avser. Den som tar emot meddelandet ska repetera det, och avsändaren ska kvittera att meddelandet är rätt uppfattat.

Om exempelvis föraren av tåg 11 har sett renar vid spåret kan hen överföra ett informationsmeddelande på följande sätt:

### Föraren

- kontaktar fjärrtågklararen på driftledningscentralen B-stad.

### Tågklararen

- Svarar: Fjärren B-stad..

### Föraren

- svarar: *Fjärren B-stad, det här är föraren tåg 11.*

### Tågklararen

- svarar: *Uppfattat, föraren tåg 11.*

### Föraren

- lämnar sitt meddelande: *Jag såg flera renar nära spåret på sträckan C-stad–D-stad, kilometer xx.*

### Tågklararen

- repeterar meddelandet.

### Föraren

- bekräftar: *Rätt uppfattat*
- eller påpekar avvikelse: *Fel, jag repeterar...*
- avslutar samtalet: *Klart slut.*

Väsentliga uppgifter ska repeteras, men det behöver inte göras ordagrant.

## 7 Utdrag från körplan

Om föraren av ett tåg på en sträcka som tillhör system E2, E3, H eller R inte kan få tillgång till en fullständig körplan får tågklareraren ge föraren ett utdrag från körplanen. Utdraget ska innehålla uppgifter om tågnummer, datum, avgångstid från utgångsdriftplatsen, utgångsdriftplats, slutdriftplats, de mellanliggande driftplatser där tåget har uppehåll för trafikutbyte, samt uppgifter om största tillåtna hastighet till följd av specialtransport. Om alternativa färdvägar är möjliga ska flera driftplatser längs färdvägen anges, så att färdvägen blir entydig.

## 8 Särfall

### 8.1 FÖRAREN SAKNAR TÅGORDER MED KÖRPLAN

Om föraren av ett tåg saknar tågorder med körplan ska hen kontakta tågklararen och meddela det.

Tågklararens hantering framgår av infrastrukturförvaltarens säkerhetsbestämmelser.

Innan tåget får fortsätta ska föraren ha delgivits en tågorder med körplan.

### 8.2 EN TÅGORDERES GILTIGHETSTID RISKERAR ATT GÅ UT

Tågklararen ska i första hand försöka ta ut en ny tågorder med körplan för tåget och delge föraren den. Om tågklararen inte kan överlämna tågordern med körplan ska hen tillsammans med föraren stämma av att föraren har alla giltiga säkerhetsorder och uppgifter om största tillåtna hastighet till följd av specialtransport. Tågklararen ska därefter ange att den gamla tågordern med körplan fortsätter att gälla till den tid som står på den tågorder med körplan som tågklararen tagit ut.

Om det inte är möjligt att ta ut en ny tågorder med körplan ska tågklararen tillsammans med föraren stämma av vilka giltiga säkerhetsorder och uppgifter om största tillåtna hastighet för specialtransporter, som ingår i den gamla tågordern med körplan. Tågklararen ska orderge föraren att tåget får framföras utan giltig tågorder med körplan till en viss plats där föraren kan skaffa en ny tågorder med körplan.

Tågklararen ska i båda dessa fall delge föraren de säkerhetsorder och uppgifter om största tillåtna hastighet till följd av specialtransport som gäller men inte finns med på förarens tågorder med körplan.

Om giltighetstiden för en tågorder med körplan är på väg att gå ut ska föraren kontakta tågklararen och meddela det.



---

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