

Trafikbestämmelser för järnväg

Modul 8E

Tågfärd - System E2 och E3

Innehåll

Inledning	7
A Gemensamma regler för system E2 och E3	9
1 Förbereda tågfärd	10
1.1 TÅGFÄRDENS KÖRPLAN	10
1.2 TÅGFÄRDENS BEMANNING	10
1.3 GRUNDLÄGGANDE KRAV PÅ FORDON	11
1.4 TÅGSÄTTETS FORDON OCH LAST	11
1.6 FASTSTÄLLA HASTIGHET	12
1.7 FÄRDDOKUMENTATION	12
2 Körtillstånd	14
2.1 PÅBÖRJA TÅGFÄRD	14
2.2 TÅG SOM HAR STANNAT	14
2.3 ÅTERKALLA KÖRTILLSTÄND, ORDER OM ATT STÅ STILLA	14
2.4 AVSLUTAT TRAFIKUTBYTE	16
2.5 HASTIGHET VID IGÅNGSÄTTNING	16
3 Genomföra tågfärd	17
3.1 TÅGFÄRDENS STÖRSTA TILLÅTNA HASTIGHET	17
3.2 STOPPLATS FÖR TÅG	17
3.3 ÄNDRING AV TÅGDATA	18
3.4 ANKOMSTANMÄLAN	18
3.5 PASSAGE AV SYSTEMGRÄNS TILL SYSTEM E2 ELLER E3	18
3.6 BYTE AV FÖRARE	19
4 Särfall	20
4.1 TÅGET FÅR STOPPBESKED	20
4.2 ANMÄLAN VID STOPPBESKED	20
4.3 TEKNISKT KÖRBESKED SAKNAS	20
4.4 VÄXLINGSDVÄRGSIGNAL SOM VISAR "STOPP"	27
4.5 SKREDVARNINGSSTOPPLYKTA SOM VISAR "STOPP"	27
4.6 PLANKORSNING	28
4.7 PLATTFORMSÖVERGÅNG	28
4.8 OBEHÖRIG PASSAGE AV SIGNALPUNKT	29
4.9 OBEHÖRIG PASSAGE AV VÄXLINGSDVÄRGSIGNAL ELLER SKREDVARNINGSSTOPPLYKTA SOM VISAR "STOPP"	29
4.10 TÅGET KAN INTE TA EMOT TEKNISKT KÖRBESKED	29
4.11 FEL PÅ TÅGSKYDDSSYSTEMET	30
4.12 FEL PÅ FORDON	30
4.14 HJÄLPFORDON BEHÖVS	32
4.15 FORDON FRÅN TÅG MÅSTE LÄMNAS KVAR PÅ LINJEN	33
4.16 TÅGSÄTT SOM FRAMFÖRS SOM VÄXLING	34
4.17 OMLEDNING AV TÅGFÄRD PÅ EN DRIFTPLATS MED DRIFTPLATSEDELAR	34
4.18 BACKNING VID TÅGFÄRD	35
4.18 BACKNING VID TÅGFÄRD	36

2	Körtillstånd	45
2.1	PÅBÖRJA TÅGFÄRD	45
3	Genomföra Tågfärd	46
3.1	TÅGFÄRDENS STÖRSTA TILLÅTNA HASTIGHET	46
3.7	ÄNDRING AV SAMMANSÄTTNING PÅ DRIFTPLATS	46
4	Särfall	48
4.5	PLANKORSNING	48
4.9	TÅGET KAN INTE TA EMOT TEKNISKT KÖRBESKED	49
4.14	FORDON FRÅN TÅG MÅSTE LÄMNAS KVAR PÅ LINJEN	49
4.16	BACKNING VID TÅGFÄRD	49

Inledning

En tågfärd är den trafikverksamhet som normalt används när storfordon ska gå i en och samma riktning från en driftplats eller driftplatsdel till en annan.

En tågfärd har en bestämd riktning och medger att tåget framförs som säkrad rörelse utan andra begränsningar i hastigheten än de som banan eller fordonen ger. Därför ska tågfärdens väg normalt vara säkrad mot färder eller andra trafikverksamheter som kan komma i konflikt med tågfärden. Om förutsättningarna för säkrad rörelse inte är helt uppfyllda finns det särskilda rutiner och restriktioner för framförandet.

Innan ett tåg får starta ska det ha ett körtilstånd. Ett körtilstånd krävs också för att ett tåg ska få fortsätta från den punkt där tidigare körtilstånd har upphört att gälla.

De regler som gäller för tågfärd både i system E2 och E3 kommer först i regelmodulen.

I slutet av regelmodulen finns tillägg och ändringar för tågfärd i system E3 i ett eget kapitel.

A Gemensamma regler för system E2 och E3

1 Förbereda tågfärd

En tågfärd ska planeras i förväg genom att trafikledningen upprättar en körplan på beställning av järnvägsföretaget.

1.1 TÅGFÄRDENS KÖRPLAN

För varje tågfärd ska det finnas en körplan med följande uppgifter om tågfärden:

- en unik beteckning som trafikledningen tilldelar tågfärden
- vid vilken driftplats eller driftplatsdel och tidpunkt som tågfärden ska påbörjas respektive avslutas
- vilka driftplatser och driftplatsdelar som tåget ska passera
- vid vilka trafikplatser tåget har uppehåll och vid vilka tidpunkter samt vilka uppehåll som är avsedda för trafikutbyte
- om tågfärden är resandetåg.
- största tillåtna hastighet till följd av specialtransport
- uppgift om hastighetsnedsättning som gäller vid en bro, tunnel eller liknande till följd av specialtransport, så kallad punkt-nedsättning.

Om en påbörjad tågfärd ställs in ska tågklararen orderge föraren.

1.2 TÅGFÄRDENS BEMANNING

Järnvägsföretaget ska utse en förare som ansvarar för trafiksäkerheten i samband med tågfärden. Om tåget är resandetåg ska järnvägsföretaget utse en ombordansvarig som har det övergripande ansvaret för de resande. Järnvägsföretagets säkerhetsbestämmelser ska ange vad som ska krävas för att föraren ska få vara ombordansvarig.

Järnvägsföretagets säkerhetsbestämmelser kan även ange att vissa ågfärder ska bemannas med fler funktioner som har arbetsuppgifter med betydelse för trafiksäkerheten. Fördelningen av arbetsuppgifterna i dessa fall samt villkor för när flera funktioner behövs ska järnvägsföretaget då ange i bestämmelserna.

Föraren ska ha tillräcklig geografisk kännedom för att kunna avgöra att den lagda tågfärdvägen stämmer överens med körplanen.

Föraren ska vara placerad i tågsättets främsta förarhytt. I den förarhytten är ingen annan än tågets förare färdas utan järnvägsföretagets medgivande.

Vid hastighetsbegränsning som gäller vid en bro, tunnel eller liknande till följd av en specialtransport, så kallad punkt-nedsättning, gäller dessutom följande avseende tågfärdens bemanning.

Om körplanen innehåller uppgift om en punkt-nedsättning till följd

av en specialtransport och järnvägsföretaget bedömer att föraren inte lätt kan identifiera platsen för punktnedläggningen ska järnvägsföretaget se till att en person medföljer som kan bistå med att lokalisera platsen. Detsamma gäller om järnvägsföretaget bedömer att antalet punktnedläggningar är för många för att föraren säkert ska kunna följa dem.

1.3 GRUNDLÄGGANDE KRAV PÅ FORDON

Innan tåget startar ska föraren förvissa sig om att

- drivfordonet får gå på den sträcka som tågfärden enligt körplanen ska gå
- radiokommunikation är etablerad med radioblockcentralen
- tågskyddssystemet är verksamt på tågsättets främsta fordon och försett med rätta värden
- tågskyddssystemet på övriga fordon i tågsättet om möjligt är tillslaget
- den förarplats som föraren ska manövrera tågsättet från har ett fungerande säkerhetsgrepp
- bromsen kan manövreras från förarplatsen och fungerar som avsett
- tågsättet har frontsignal.

Tågsättsklargöraren ska förvissa sig om att tågsättet har slutsignal, enligt reglerna under rubriken *1.5 Tågsättets iordningställande och kontroll*.

Järnvägsföretaget ansvarar för att fordonen som ingår i tågsättet är löpdugliga.

Tågsättet ska när det lämnar startplatsen ha broms på minst två axlar på första och sista fordonet som automatiskt sätts till om tågsättet oavsiktligt skulle delas.

1.4 TÅGSÄTTETS FORDON OCH LAST

Fordonssättet ska vara sammansatt med hänsyn till de begränsningar som gäller för banan enligt linjeboken.

Det krävs tillstånd för specialtransport från infrastrukturförvaltaren för att få framföra fordon som överskrider den lastprofil, tillåten axellast eller hastighetsbegränsning med hänsyn tagen till axellast som gäller för den sträcka som färden ska gå.

1.5 TÅGSÄTTETS IORDNINGSTÄLLANDE OCH KONTROLL

Ett tågsätt ska vara iordningställt enligt järnvägsföretagets säkerhetsbestämmelser och kontrolleras före start. Järnvägsföretaget ska utse en tågsättsklargörare som ansvarar för kontrollen. Det kan vara föraren eller någon annan person som har denna funktion.

Tågsättsklargöraren ska kontrollera att

- tågsättet är rätt sammansatt
- druginrättningar och andra förbindelser är rätt kopplade
- fordon och laster är kontrollerade
- tågsättet har slutsignal
- uppgifter om tågsättet har upprättats.

Bromsprov ska utföras enligt reglerna i modul 11 *Broms*.

1.6 FASTSTÄLLA HASTIGHET

Tågsättets största tillåtna hastighet är den hastighet som föraren ska mata in i tågskyddssystemet.

Tågsättets största tillåtna hastighet

Tågsättets största tillåtna hastighet är den lägsta av följande hastigheter:

- drivfordonets största tillåtna hastighet, om det finns någon särskild begränsning för den aktuella sträckan enligt uppgift i linjeboken
- största tillåtna hastighet för det långsammaste fordonet
- tillåten hastighet för den aktuella sträckan med hänsyn till tågsättets bromsförmåga enligt reglerna i modul 11 *Broms*
- tillåten hastighet med hänsyn till tågsättets axellast
- tillåten hastighet med hänsyn till begränsningar i förarens utbildning
- hastighet enligt säkerhetsorder om hastighetsnedsättning utan signalering
- största tillåtna hastighet till följd av specialtransport.

Tågsättets största tillåtna hastighet ska matas in i tågskyddssystemet innan tågferden påbörjas och vid varje tillfälle som någon av förut-sättningarna ändras. Detta krävs dock inte för hastighetsbegränsning vid punktnedsättning till följd av en specialtransport.

1.7 FÄRDDOKUMENTATION

Föraren ska ha tillgång till aktuella uppgifter om tågsättets längd, tågvikt, bromsvikt och bromsprocent, axellast för vagnar som har högre axellast än 20 ton samt största tillåtna hastighet för det långsammaste fordonet som ingår i tåget.

Föraren ska ha giltiga säkerhetsorder och en så aktuell tågorder som möjligt. Dessa ska alltid finnas framme så att föraren omedelbart kan läsa dem. Föraren ska även ha körplanen för tågferden framme så att hen omedelbart kan läsa den.

Föraren ska även ha tillgång till

- blanketter för att ta emot säkerhetsorder
- linjebok
- en klocka som visar rätt tid.

Ifyllda blanketter för att ta emot säkerhetsorder ska arkiveras enligt järnvägsföretagets säkerhetsbestämmelser.

2 Körtillstånd

Innan ett tåg får starta ska det vara positionerat och ha fått ett körtillstånd från tågklareraren. Ett körtillstånd krävs också för att ett tåg ska få fortsätta från den punkt där tidigare körtillstånd har upphört att gälla.

Körtillståndet ges normalt med tekniskt körbesked.

I vissa fall ger tågklareraren ett skriftligt körtillstånd, enligt reglerna under rubriken *4.3 Tekniskt körbesked saknas*.

Körtillstånd med tekniskt körbesked gäller så långt som tågskyddssystemet anger. Ett skriftligt körtillstånd gäller för färd antingen förbi den närmaste signalpunktstavlan eller endast fram till denna. Tågklareraren kan återkalla ett körtillstånd.

2.1 PÅBÖRJA TÅGFÄRD

En tågärd får påbörjas när den har fått körtillstånd.

2.2 TÅG SOM HAR STANNAT

Om tåget har stannat får tågärdens åter sättas igång om den har körtillstånd och tågklareraren inte har återkallat körtillståndet med en order enligt *Samlingsblankett E2 och E3, Avd. 03 Order om att stå stilla*.

2.3 ÅTERKALLA KÖRTILLSTÅND, ORDER OM ATT STÅ STILLA

Om tågklareraren behöver återkalla ett lämnat körtillstånd ska hen i första hand återta det tekniska körbeskedet.

Om det inte är möjligt att återta det tekniska körbeskedet och det är frågan om en nödsituation, kan tågklareraren återta ett körtillstånd genom att nödstoppa ärdens.

Om det inte är möjligt att återta det tekniska körbeskedet, kan tågklareraren återkalla körtillståndet med order enligt *Samlingsblankett E2 och E3, Avd. 03 Order om att stå stilla*. Den ordern kan också användas för att återkalla ett tidigare utfärdat skriftligt körtillstånd.

Tågklareraren

- fyller i *Samlingsblankett E2 och E3 03*
- tar kontakt med föraren
- förvissas sig om att tåget står stilla
- uppmanar föraren att ta fram *Samlingsblankett E2 och E3 03*
- ger order om att tåget ska stå stilla och om återkallat körtillstånd, enligt formuleringarna på blanketten.

Föraren

- noterar på egen *Samlingsblankett E2 och E3 03*
- repeterar ordern.

Tågklareraren

- bekräftar att ordern är rätt uppfattad.

Föraren

- ansvarar för att tåget står kvar på platsen tills tågklareraren har upphävt ordern och nytt körtillstånd finns.

Upphävande av order att stå stilla

Sedan ett tåg har fått order om att stå stilla, får det inte fortsätta förrän det har fått order enligt *Samlingsblankett E2 och E3, Avd. 04 Upphävande av order* och åter har körtillstånd.

Tågklareraren

- fyller i *Samlingsblankett E2 och E3 04*
- tar kontakt med föraren
- uppmanar föraren att ta fram blankett ETCS 04
- ger order enligt formuleringarna på blanketten

Föraren

- noterar på *Samlingsblankett E2 och E3 04*.
- repeterar ordern.

Tågklareraren

- bekräftar att ordern är rätt uppfattad.

Föraren

- fortsätter färden om tåget har körtillstånd

2.4 AVSLUTAT TRAFIKUTBYTE

Om det finns en avgångssignalere på ett resandetåg ska föraren och avgångssignaleren utföra följande åtgärder:

Föraren

- ger "klart för avgång" till avgångssignaleren när hen har fått körtillstånd och är beredd att sätta igång tåget.

Avgångssignaleren

- kontrollerar att den tid då tåget tidigast får avgå är inne
- kontrollerar att trafikutbytet är avslutat
- ger signalen "avgång" till föraren.

Föraren

- sätter igång tåget.

Om tåget stannas strax efter avgång för att "stopp" har visats med handsignal eller ett fordonsinternt signaleringssystem, ska samma procedur upprepas innan tåget får starta igen.

Tåg utan avgångssignalere

Om ett tåg utan avgångssignalere stannar för trafikutbyte får tåget inte starta förrän föraren har konstaterat att trafikutbytet är avslutat.

2.5 HASTIGHET VID IGÅNGSÄTTNING

Efter start får tåget framföras med den hastighet som tågskyddssystemet medger. Om tågskyddssystemet indikerar "ingång till full övervakning" får tåget inte framföras med högre hastighet än den som gäller före den signalpunkt där säkrad rörelse börjar. Detta gäller så länge någon del av tåget befinner sig inom det område där säkrad rörelse inte gäller.

Vägskyddsanläggning strax efter startplatsen

Om det finns en plattformsovergång eller plankorsning med vägskyddsanläggning strax efter startplatsen för ett tåg, och anläggningen inte varnar passerande redan innan tåget startar, ska tåget framföras så sakta efter starten att anläggningen hinner varna korsande trafik innan tåget når övergången.

3 Genomföra tågfärd

Föraren ansvarar för tågets säkra framförande och rätta hastighet och ska under färden hålla uppsikt framåt på banan och signalerna.

3.1 TÅGFÄRDENS STÖRSTA TILLÅTNA HASTIGHET

Tågfärdens största tillåtna hastighet är den hastighet som tågfärden får framföras i vid ett visst tillfälle.

Tågfärdens största tillåtna hastighet är den lägsta av följande hastigheter:

- tågsättets största tillåtna hastighet
- hastighet enligt besked från tågskyddssystemet
- hastighet enligt besked från en hastighetstavla
- hastighet enligt reglerna för respektive driftläge
- hastighet enligt reglerna under rubriken 2.5 *Hastighet vid igångsättning*
- hastighet enligt reglerna under rubriken 4 *Särfall*.

Vid besvärliga siktförhållanden vid körning med tekniskt körbesked i hastigheter över 40 km/tim behöver föraren inte ta hänsyn till att signaler eller tavlor inte syns på tillräckligt avstånd.

3.2 STOPPLATS FÖR TÅG

Ett tåg som gör uppehåll för resandeutbyte ska stanna vid stopplatsen enligt följande prioritetsordning:

1. enligt säkerhetsorder
2. enligt uppgift i körplanen
3. enligt en uppehållstavla
4. vid lämpligt ställe vid en plattform
5. vid tågfärdvägens slutpunkt.

Ett tåg som gör uppehåll av annan orsak än resandeutbyte ska stanna vid stopplatsen enligt följande prioritetsordning:

1. enligt säkerhetsorder
2. enligt uppgift i körplanen
3. enligt en stopplatstavla
4. vid lämplig signalpunkt på en driftplats
5. vid tågfärdvägens slutpunkt
6. vid lämpligt ställe på en trafikplats på linjen.

Om ett tågs stopplats behöver ändras ska tågklararen orderge tåget.

Om ett uppehåll inte behövs och tåget har fått körtillstånd förbi stopplatsen får tåget fortsätta utan att stanna om detta är tillåtet enligt järnvägsföretagets säkerhetsbestämmelser.

3.3 ÄNDRING AV TÅGDATA

Om tåget byter nummer vid en driftplats ska föraren mata in det nya tågnumret i tågskyddssystemet innan tågferden lämnar driftplatsen. Om andra tågdata ändras ska föraren mata in rätta värden i tågskyddssystemet innan tågferden får fortsätta.

3.4 ANKOMSTANMÄLAN

Om det framgår av en säkerhetsorder eller av körplanen, eller om tågklareraren tidigare har uppmanat föraren till det, ska föraren lämna en ankomstnämnan vid den angivna driftplatsen.

Ett villkor för anmälan är att tåget är helt innanför driftplatsgränsen. Inga fordon får ha lämnats kvar på huvudspår på bevakningssträckan.

00 är tågferdens beteckning

Föraren

- tar kontakt med tågklareraren och meddelar:
Tåg 00 har i sin helhet ankommit till A-stad.

Tågklareraren

- repeterar meddelandet.

Föraren

- bekräftar att meddelandet är rätt uppfattat.

3.5 PASSAGE AV SYSTEMGRÄNS TILL SYSTEM E2 ELLER E3

När ett tåg ska passera gränsen från ett annat trafikeringsystem till system E2 eller E3, ska tåget stanna senast vid radiosignaleringsstavlan om radiokontakt med radioblockcentralen inte har upprättats.

För att tåget ska få fortsätta och passera signalpunktstavlan vid systemgränstavla "E2" eller "E3", ska tåget ha ett tekniskt körbesked. Om tåget inte kan upprätta radiokontakt eller av någon annan anledning inte kan få något tekniskt körbesked, ska föraren ha ett skriftligt körtillstånd av tågklareraren. Se reglerna under rubriken 4.3 *Tekniskt körbesked saknas*. Det körtillstånd som tåget har sedan tidigare gäller fram till signalpunktstavlan vid systemgränstavlan.

Vid körning med verksamt tågskyddssystem mot gränsen till system E2 eller E3 gäller följande. Om ATC-besked "vänta 00" eller "vänta 000" uteblir, kan föraren räkna med att tågferden kommer att få tekniskt körbesked som gäller förbi signalpunktstavlan vid system-

gränstavla "E2" eller "E3".

För vissa systemgränser kan infrastrukturförvaltaren ge ut särskilda bestämmelser.

3.6 BYTE AV FÖRARE

Vid byte av förare ska den frånträdande föraren överlämna sådana säkerhetsorder som fortfarande gäller. Den tillträdande föraren ska kvittera mottagna säkerhetsorder.

4 Särfall

4.1 TÅGET FÅR STOPPBESKED

Om ”stopp” signaleras med rangersignal, blinkande frontljus eller rörlig stoppsignal ska föraren genast stanna tåget och undersöka förhållandena. Samma sak gäller om det tekniska körbeskedet försvinner. Om ”stopp” signaleras på något annat sätt får tåget fortsätta fram till signalen.

Skulle tåget oväntat få stoppbesked vid säkrad rörelse ska fordons-sättet om möjligt stannas före stoppsignalen och annars snarast möjligt därefter.

Vid siktrörelse ska tåget kunna stannas före en signalinrättning eller signaltavla som ger ett stoppbesked. Om signalbeskedet ändras till ”stopp” när tåget är så nära att det inte är möjligt att stanna före stoppsignalen, ska det stannas snarast möjligt därefter. För fortsatt rörelse gäller då samma regler som om tåget hade stannats före stoppsignalen.

Om tågfärden får driftläge ”nödstopp” gäller reglerna under rubriken

4.3 Tekniskt körbesked saknas, Start efter driftläge ”nödstopp”.

4.2 ANMÄLAN VID STOPPBESKED

När ett tåg har stannat för att tekniskt körbesked saknas eller vid en signal som visar ”stopp” ska föraren anmäla detta till tågklararen. Om orsaken till stoppbeskedet är uppenbar för föraren får hen avvakta med anmälan.

00 är tågfärdens beteckning.

yy är signalpunktens beteckning eller tågets position.

Föraren

- kontaktar tågklararen när tåg står stilla och anmäler:
Tåg 00 har stannat vid yy på grund av stoppbesked.

Tågklararen

- utför en av följande åtgärder:
 - ger besked om att avvakta
 - uppmanar föraren att ta fram blankett för att ta emot ett skriftligt körtillstånd.

4.3 TEKNISKT KÖRBESKED SAKNAS

Om ett tåg saknar ett tekniskt körbesked, ska det ha ett skriftligt körtillstånd. Tågklararen ska se till att villkoren i kapitel F Åtgärder vid tillstånd och medgivanden i modul 17E *Trafikledning - System E2* är uppfyllda innan hen lämnar ett skriftligt körtillstånd.

Föraren ska vid körning utan tekniskt körbesked känna till var nästa signalpunktstavla finns. Vid behov ska hen kontrollera detta i linjeboken. I vissa fall ska tågklararen lämna besked om växlar är i kontroll eller inte samt vilka lägen växlar ska inta. Tågklararen behöver inte lämna dessa uppgifter om körtillståndet enbart avser ett spåravsnitt på linjen.

Start med okänd position

Om tåget saknar ett tekniskt körbesked enbart på grund av att positionen för tågsättet är okänd och under förutsättning att tåget står vid en signalpunktstavla, får tågklararen lämna ett skriftligt körtillstånd enligt *Samlingsblankett E2 och E3, Avd. 07 Tillstånd att starta i driftläge "särskilt ansvar" efter aktivering*. Körtillståndet ges för att tåget ska få framföras i driftläge "särskilt ansvar" fram mot signalpunktstavlan så att tåget ska kunna få ett tekniskt körbesked. Körtillståndet kan vid behov också innehålla ett stoppassagemedgivande för den närmaste signalpunktstavlan.

Föraren ska kontakta tågklararen för att få ett skriftligt körtillstånd och ange tågets position genom att ange beteckningen på den närmaste signalpunkten. Tågklararen ska sedan reservera en normal tågväg för tåget.

yy är signalpunktens beteckning eller tågets position.

00 är tågfärdens beteckning.

Föraren

- tar kontakt med tågklararen
- anmäler:
Tåg 00 befinner sig vid signalpunkt yy och har okänd position.

Tågklararen

- kontrollerar att den uppgivna positionen är rimlig
- matar in den angivna positionen
- reserverar en normal tågväg
- fyller i *Samlingsblankett E2 och E3 07*
- uppmanar föraren att ta fram *Samlingsblankett E2 och E3 07*
- lämnar körtillstånd och vid behov stoppassagemedgivande enligt uppgifterna på *Samlingsblankett E2 och E3 07*
- meddelar föraren:
Växlarna ligger rätt.

Föraren

- fyller i *Samlingsblankett E2 och E3 07*
- repeterar meddelandet.

Tågklareraren

- bekräftar att meddelandet är rätt uppfattat.

Föraren

- kvitterar när tågskyddssystemet indikerar ”kvittera särskilt ansvar”
- kör med halv siktfart efter att tågskyddssystemet visar driftläge ”särskilt ansvar” tills tåget fått ett tekniskt körbesked. Den närmaste signalpunktstavlan får passeras bara om tågklareraren har gett ett stoppassagemedgivande.

Om tåget inte står vid en signalpunktstavla, eller om tågklareraren inte kan reservera en normal tågväg för tåget, ska reglerna under rubriken *Start med skriftligt körtillstånd i andra situationer* tillämpas.

Start efter driftläge ”nödstopp”

Om tåget har fått driftläge ”nödstopp” får föraren inte trycka på ”start” utan att ha fått ett skriftligt körtillstånd. Tågklareraren ska då lämna ett sådant enligt *Samlingsblankett E2 och E3 02 Tillstånd att fortsätta efter driftläge ”nödstopp”*. Det får ges för färd fram till till den närmaste signalpunktstavlan för att tåget ska kunna få ett tekniskt körbesked.

Föraren

- kontaktar tågklareraren när tåget står stilla och anmäler:
Tåg 00 har stannat vid yy och är i driftläge ”nödstopp”.

00 är tågferdens beteckning.

yy är signalpunktens beteckning eller tågets position.

Tågklareraren

- kontrollerar att det inte finns något som hindrar tåget att starta
- om tågvägen för tåget inte ligger kvar: reserverar spåravsnittet fram till den närmaste signalpunktstavlan
- fyller i *Samlingsblankett E2 och E3 02*
- uppmanar föraren att ta fram *Samlingsblankett E2 och E3 02*
- lämnar körtillstånd enligt uppgifterna på *Samlingsblankett E2 och E3 02*
- meddelar föraren:
 - *Kontrollera växlarna*, om växlarna inte är i kontroll
 - *Växlarna ligger rätt*, om växlarna ligger rätt och är i kontroll
 - *Tågvägen ligger kvar*, om så är fallet.

Föraren

- repeterar körtillståndet och dokumenterar på *Samlingsblankett E2 och E3 02*

Tågklareren

- bekräftar att meddelandet är rätt uppfattat..

Föraren

- trycker på "start" om tågvägen ligger kvar för tåget
- aktiverar funktionen "passera stopp" om tågvägen inte ligger kvar för tåget
- framför tåget
 - i hel siktford, om föraren har fått beskedet *Växlarna ligger rätt*
 - i halv siktford på spåravsnitt där föraren med säkerhet kan konstatera att det varken finns växlar eller spårspärrar, om hen har fått beskedet *Kontrollera växlarna*
 - i krypford genom växlar och förbi spårspärrar, om föraren har fått beskedet *Kontrollera växlarna*
- kontrollerar från plats på marken att varje motväxel sluter i rätt läge innan fordonssättet förs in i växeln, om föraren har fått beskedet *Kontrollera växlarna*
- kontrollerar från plats på marken att varje medväxel ligger i rätt läge, om föraren har fått beskedet *Kontrollera växlarna*.

Körtillstånd enligt *Samlingsblankett E2 och E3 02* innebär samtidigt att tåget har fått stoppassagemedgivande för en signalpunkt som det eventuellt har passerat obehörigt med driftläge "nödstopp".

Om järnvägsföretagets säkerhetsbestämmelser och siktfordhållandena medger det, får kontrollen av att en motväxel sluter ske från förarhytten sedan tåget har stannats omedelbart före motväxeln.

Om järnvägsföretagets säkerhetsbestämmelser och siktfordhållandena medger det, får kontrollen av att en medväxel ligger rätt ske från förarhytten. Järnvägsföretagets säkerhetsbestämmelser anger om kontrollen ska ske sedan tåget har stannats omedelbart före medväxeln eller om kontrollen får ske under gång.

Om en dvärgsignal visar signalbilden "lodrätt" eller "snett vänster" behövs inte någon kontroll av växlar eller spårspärrar på dvärgsignalsträckan, även om tågklareren har meddelat *Kontrollera växlarna*. Hastigheten får vara hel siktford bortom signalbilden "lodrätt" och halv siktford bortom signalbilden "snett vänster".

Hastighetsrestriktionen gäller fram till att tåget får ett tekniskt körbesked.

Om tåget inte får ett tekniskt körbesked innan det kommer fram till den närmaste signalpunktstavlan, ska det ha ett stoppassagemedgivande enligt *Samlingsblankett E2 och E3 01 Stoppassagemedgivande* innan det får passera signalpunktstavlan.

Om tåget inte ska flyttas efter att det fått driftläge "nödstopp", ska tågklararen ange "får inte flyttas" under "ytterligare instruktioner" på *Samlingsblankett E2 och E3 02*. Denna order innebär att föraren får välja "start" för att kunna avaktivera förarplatsen.

Start efter återkallat körtillstånd

Om tåget saknar körtillstånd på grund av att det är återkallat enligt *Samlingsblankett E2 och E3 03 Order om att stå stilla* får tåget inte köra utan att tågklararen har gett order enligt *Samlingsblankett E2 och E3 04 Upphävande av order*.

Tågklararen får ge ordern utan ytterligare kontroller när orsaken till att ordern på *Samlingsblankett E2 och E3 03* gavs är borta. Ordern på *Samlingsblankett E2 och E3 04* innebär att tåget får starta med tekniskt körbesked.

Tågklararen

- konstaterar att orsaken till ordern om att stå stilla är borta
- fyller i *Samlingsblankett E2 och E3 04*
- uppmanar föraren att ta fram *Samlingsblankett E2 och E3 04*
- ger ordern enligt uppgifterna på *Samlingsblankett E2 och E3 04*.

Föraren

- repeterar ordern och dokumenterar på *Samlingsblankett E2 och E3 04*
- trycker vid behov på "start"

Om tåget inte får något tekniskt körbesked, ska det också ha ett skriftligt körtillstånd enligt *Samlingsblankett E2 och E3 01 Stoppas-sagemedgivande*, enligt reglerna under rubriken *Start med skriftligt körtillstånd i andra situationer*.

Start med skriftligt körtillstånd i andra situationer

Detta avsnitt gäller i andra situationer än dem som behandlas under rubrikerna *Start med okänd position*, *Start efter driftläge "nödstopp"* och *Start efter återkallat körtillstånd*.

Om tåget saknar tekniskt körbesked för att passera en signalpunkt, får tågklararen lämna ett skriftligt körtillstånd som innehåller ett stoppassagedgivande, enligt *Samlingsblankett E2 och E3 01 Stoppassagedgivande*. Stoppassagedgivande får bara ges för en signalpunktstavla i taget. Körtillståndet kan vid behov även användas utan något stoppassagedgivande för den närmaste signalpunktstavlan.

Om tågklararen vet att växlarna ligger rätt och är i kontroll samt att deras läge inte oavsiktligt kan ändras får tillståndet kombineras med beskedet *växlarna ligger rätt*. Detta besked lämnas även när växlar saknas.

I annat fall ska tågklararen ge beskedet *kontrollera växlarna*.

I infrastrukturförvaltarens säkerhetsbestämmelser kan det för vissa typer av växlar anges att medgivande får lämnas bara om villkoren för beskedet *växlarna ligger rätt* är uppfyllda.

På en driftplats får tågklararen kombinera ett skriftligt körtillstånd på *Samlingsblankett E2 och E3 01* med stoppassagedgivande för en eller flera växlingsdvärgsignaler.

Föraren

- kontaktar tågklararen när tåget står stilla och anmäler:
Tåg 00 har stannat vid yy och saknar körtillstånd.

00 är tågfärdens beteckning.

yy är signalpunktens beteckning eller tågets position.

Tågklararen

- kontrollerar att det inte finns något som hindrar tåget att framföras utan tekniskt körbesked på ett säkert sätt
- fyller i *Samlingsblankett E2 och E3 01*
- uppmanar föraren att ta fram *Samlingsblankett E2 och E3 01*
- ger föraren körtillstånd och stoppassagedgivande enligt uppgifterna på *Samlingsblankett E2 och E3 01*
- meddelar föraren:
 - *Växlarna ligger rätt*, om växlarna ligger rätt och är i kontroll
 - *Kontrollera växlarna*, om växlarna inte är i kontroll
- meddelar i förekommande fall vilka lägen respektive motväxel ska inta
- ger i förekommande fall stoppassagedgivande för dvärgsignaler:
x växlingsdvärgsignaler får passeras i "stopp"
- orderger i förekommande fall om det finns hinder i tågfordvägen eller på dess skyddssträcka

x är antalet växlingsdvärgsignaler.

Om det vid signalpunkts-tavlan finns en medgivande-dvärgsignal krävs det inget särskilt medgivande för att få passera medgivandedvärgsignalen.

Föraren

- repeterar körtillståndet och stoppassagemedgivandet och dokumenterar på *Samlingsblankett E2 och E3 01*
- repeterar och dokumenterar på blanketten de växellägen som tågklararen eventuellt har angett.

Tågklararen

- bekräftar att körtillståndet, stoppassagemedgivandet och eventuella växellägen är rätt uppfattade.

Föraren

- aktiverar funktionen ”passera stopp”
- kontrollerar före passage av signalpunkt att märkskylten har den angivna beteckningen
- framför tåget
 - i hel siktart, om föraren har fått beskedet *Växlarna ligger rätt*
 - i halv siktart på spåravsnitt där föraren med säkerhet kan konstatera att det varken finns växlar eller spårspärrar, om hen har fått beskedet *Kontrollera växlarna*
 - i kryptart genom växlar och förbi spårspärrar, om föraren har fått beskedet *Kontrollera växlarna*
- kontrollerar från plats på marken att varje motväxel sluter i rätt läge innan fordonssättet förs in i växeln, om föraren har fått beskedet *Kontrollera växlarna*
- kontrollerar från plats på marken att varje medväxel ligger i rätt läge, om föraren har fått beskedet *Kontrollera växlarna*.

Hastighetsrestriktionen gäller tills tåget får ett tekniskt körbesked.

Om järnvägsföretagets säkerhetsbestämmelser och siktförhållandena medger det, får kontrollen av att en motväxel sluter ske från förarhytten sedan tåget har stannats omedelbart före motväxeln.

Om järnvägsföretagets säkerhetsbestämmelser och siktförhållandena medger det, får kontrollen av att en medväxel ligger rätt ske från förarhytten. Järnvägsföretagets säkerhetsbestämmelser anger om kontrollen ska ske sedan tåget har stannats omedelbart före medväxeln eller om kontrollen får ske under gång.

Om en dvärgsignal visar signalbilden ”lodrätt” eller ”snett vänster” behövs inte någon kontroll av växlar eller spårspärrar på dvärgsignalsträckan, även om tågklararen har meddelat *Kontrollera växlarna*. Hastigheten får vara hel siktart bortom signalbilden ”lodrätt” och halv siktart bortom signalbilden ”snett vänster”.

Om körtillståndet gäller fram till den närmaste signalpunktstavlan men inte förbi denna, ska tågklararen ange *Får körtillstånd och får gå fram till signalpunktstavla yy*, där yy är signalpunktstavlans beteckning.

4.4 VÄXLINGSDVÄRGSIGNAL SOM VISAR "STOPP"

Om en växlingsdvärgsignal visar "stopp" och det saknas ett stoppassagemedgivande för signalen, ska föraren stanna tåget. Hen ska därefter kontakta tågklareraren och anmäla att signalen visar "stopp". Tågklareraren får då lämna stoppassagemedgivande för växlingsdvärgsignalen enligt samma regler som gäller för signalpunkter under rubrik 4.3 Tekniskt körbesked saknas, Start med skriftligt körtillstånd i andra situationer. Medgivandet får avse flera signaler växlingsdvärgsignaler längs tågferdvägen.

4.5 SKREDVARNINGSTOPPLYKTA SOM VISAR "STOPP"

En skredvarningsstopplykta som visar "stopp, skredvarning" får inte passeras utan tågklarerarens medgivande. Tågklarerarens medgivande förutsätter att infrastrukturförvaltaren gett tillstånd enligt infrastrukturförvaltarens säkerhetsbestämmelser.

För tågklareraren finns ytterligare regler i infrastrukturförvaltarens säkerhetsbestämmelser.

Föraren

- stannar tåget
- kontaktar tågklareraren och anmäler:
Tåg 00 står vid skredvarningsstopplykta yy som visar "stopp".

Tågklareraren

- kontaktar infrastrukturförvaltaren, och inhämtar tillstånd för att sträckan ska få passeras
- fyller i blankett 21
- uppmanar föraren att ta fram blankett 21
- meddelar föraren:
Tåg 00 får passera skredvarningsstopplykta yy.

Föraren

- repeterar och dokumenterar medgivandet på blankett 21
- uppger sitt namn

Tågklareraren

- bekräftar att medgivandet är rätt uppfattat
- dokumenterar förarens namn
- uppger sitt namn.

Föraren

- dokumenterar tågklarerarens namn
- fortsätter tågferden

4.6 PLANKORSNING

Signal visar "stopp före plankorsningen"

Om hyttsignaleringen visar "stopp före plankorsningen" eller om en hastighetsnedsättning till 20 km/tim signaleras utan att det finns angivet i en säkerhetsorder eller i linjeboken, ska föraren genast börja bromsa och ge ljudsignalen "tåg kommer" upprepade gånger. "Tåg kommer" behöver inte ges om föraren är säker på att tåget kan stanna före plankorsningen.

Om föraren på ett tåg som framförs utan tekniskt körbesked ser att en V-signal visar "stopp före plankorsningen" ska föraren stanna tåget före plankorsningen. Detsamma gäller om det finns en tavla "vägskyddsanläggning" vid plankorsningen .

När tåget har stannat får det fortsätta förbi plankorsningen när föraren har förvissat sig om att detta kan ske utan fara. Ljudsignalen "tåg kommer" ska ges upprepade gånger från igångsättningen tills tåget har kommit fram till plankorsningen.

Föraren ska snarast anmäla fel på vägskyddsanläggningens funktion till tågklararen.

Tåget har fått säkerhetsorder om att en vägskyddsanläggning är felaktig

Om tåget har fått en säkerhetsorder om fel på en vägskyddsanläggning ska föraren stanna tåget omedelbart före plankorsningen. Därefter får tåget fortsätta, sedan föraren har förvissat sig om att inget hinder finns. "Tåg kommer" ska ges upprepade gånger. Om en säkerhetsorder innehåller besked om att det finns en vägvakt vid plankorsningen, får tåget fortsätta utan att stanna när föraren ser att vägvakten har varnat vägtrafiken. Hastigheten får i samtliga fall vara högst 40 km/tim när det främsta fordonet passerar korsningen.

4.7 PLATTFORMSÖVERGÅNG

Om varningsanläggningen vid en plattformsovergång inte varnar korsande trafik när ett tåg ska starta från en plats strax före en plattformsovergång, får tåget passera övergången om den bevakas av en vakt. Finns det ingen vakt får tåget passera övergången om föraren kan se att inga personer kan komma i vägen för tåget. Föraren ska signalera "tåg kommer" vid behov.

4.8 OBEHÖRIG PASSAGE AV SIGNALPUNKT

Om ett tåg obehörigt har passerat en signalpunkt ska föraren omedelbart stanna tåget. Därefter ska föraren meddela tågklararen: *Tåg 00 har passerat signalpunkt yy utan körtillstånd*, där yy är signalpunktens beteckning. Om föraren inte säkert vet signalpunktens beteckning ska hen så noggrant som möjligt ange vilken signalpunkt det gäller.

För att tåget ska få fortsätta ska det ha ett skriftligt körtillstånd och stoppassagemedgivande enligt reglerna under rubriken 4.3 *Tekniskt körbesked saknas, Start med skriftligt körtillstånd* i andra situationer. Reglerna tillämpas på samma sätt som om tåget hade stått vid den signalpunkt som passerades obehörigt. Om tåget har fått driftläge "nödstopp" gäller istället reglerna under rubriken 4.3 *Tekniskt körbesked saknas, Start efter driftläge "nödstopp"*.

4.9 OBEHÖRIG PASSAGE AV VÄXLINGSDVÄRGSIGNAL ELLER SKREDVARNINGSTOPPLYKTA SOM VISAR "STOPP"

Om ett tåg utan medgivande har passerat en växlingsdvärgsignal som visar "stopp" eller en skredvarningsstopplykta som visar "stopp, skredvarning", ska föraren omedelbart stanna tåget. Därefter ska föraren meddela tågklararen: *Tåg 00 har passerat signal yy som visade "stopp"*, där signal yy är signalens typ och beteckning. Om föraren inte säkert vet signalens beteckning ska hen så noggrant som möjligt ange vilken signal det gäller.

För att tåget ska få fortsätta ska det ha stoppassagemedgivande, enligt nedan.

Om en växlingsdvärgssignal har passerats obehörigt ska tåget få ett stoppassagemedgivande enligt reglerna under rubriken 4.3 *Tekniskt körbesked saknas, Start med skriftligt körtillstånd* i andra situationer.

Om en skredvarningsstopplykta har passerats obehörigt ska tåget få ett stoppassagemedgivande enligt reglerna under rubriken 4.5 *Skredvarningsstopplykta som visar "stopp"*.

Reglerna tillämpas på samma sätt som om tåget hade stått vid den signal som passerades obehörigt.

4.10 TÅGET KAN INTE TA EMOT TEKNISKT KÖRBESKED

Om föraren upptäcker att det blir fel på tågskyddssystemet i fordonet så att det inte kan ta emot något tekniskt körbesked, ska föraren kontakta tågklararen. För fortsatt körning gäller reglerna under rubriken 4.3 *Tekniskt körbesked saknas, Start med skriftligt körtillstånd i andra situationer*. Om tåget befinner sig på linjen får det köras till den närmaste driftplatsen. Järnvägsföretaget ska se till att felavhjälpning eller fordonsbyte om möjligt sker på driftplatsen. Om det inte är möjligt att vidta åtgärder där fordonet befinner sig, får tåget framföras till närmaste driftplats där felavhjälpning eller fordonsbyte kan ske.

Om tåget inte kan ta emot något tekniskt körbesked på grund av bruten radiokommunikation, ska föraren stanna tåget och informera tågklararen om förhållandet. För att fortsätta ska tåget antingen

åter ha fått radiokontakt och ett tekniskt körbesked eller ett skriftligt körtillstånd. Tågklareraren får i detta fall inte lämna något skriftligt körtillstånd förrän föraren och tågklareraren konstaterat att det inte går att upprätta radiokontakt.

4.11 FEL PÅ TÅGSKYDDSSYSTEMET

Balisläsningsfel

Om föraren får ett textmeddelande om balisläsningsfel samtidigt som färden systembromsas gäller följande.

Om färden inte får ett nytt tekniskt körbesked ska föraren kontakta tågklareraren. För fortsatt färd gäller reglerna under rubriken 4.3 *Tekniskt körbesked saknas, Start med skriftligt körtillstånd i andra situationer.*

Om färden får ett nytt tekniskt körbesked får den fortsätta utan restriktioner.

4.12 FEL PÅ FORDON

Fel på broms på första eller sista fordonet

Om ett fel uppstår så att tågsättet saknar broms på första eller sista fordonet får tåget fortsätta med en största tillåten hastighet av 40 km/tim. Tåget får framföras på detta sätt längst till en driftplats där det är möjligt att ändra tågets sammansättning så att krav på broms på första och sista fordonet kan uppfyllas. Om det finns resande i det fordon där bromsen är felaktig ska handbromsen i detta fordon vara bemannad.

Hjulskada

Om tågklareraren får reda på att ett tåg har hårda slag från hjul ska tågklareraren agera enligt infrastrukturförvaltarens säkerhetsbestämmelser.

Se även reglerna under rubriken 1.2 *Hjulskador och föremål på banan* i modul 6 *Fara och olycka*.

Felaktigt säkerhetsgrepp

Om det blir fel på säkerhetsgreppet sedan tåg färden har påbörjats blir den största tillåtna hastigheten 40 km/tim. Om en person som kan avbryta pådraget och stoppa tåget tar plats vid föraren får tåget föras vidare utan särskild hastighetsrestriktion.

Felaktig tyfon eller vissla

Om det är fel på tyfonen eller visslan får tågets hastighet inte överskrida hel sikt fart. Tåget får fortsätta till närmaste driftplats där felavhjälpning eller fordonsbyte kan ske. Vid de plankorsningar som föregås av en ljudsignaltavla får hastigheten inte överstiga 10 km/tim när tågets främsta fordon passerar.

Avsaknad av frontsignal

Om det blir fel på frontsignal så att inget ljus avges, ska föraren underrätta tågklararen. För den fortsatta färden gäller följande.

Vid god sikt får tåget fortsätta till närmaste driftplats där felavhjälpling eller fordonsbyte kan ske. I mörker eller då föraren bedömer att det är dålig sikt, får tåget inte fortsätta. Om tågklararen och föraren bedömer det nödvändigt, kan tågsättet få fortsätta till närmaste lämpliga driftplats. Hastigheten får inte överstiga 40 km/tim.

I båda fallen ska föraren ge ”tåg kommer” före varje av föraren känd plankorsning utan vägskyddsanläggning eller gångvägskorsning, och dessutom med jämna mellanrum för att varna personal som kan förekomma i eller i närheten av spåret.

Avsaknad av slutsignal

Den som upptäcker att slutsignal helt saknas på ett tåg ska anmäla det till tågklararen.

Tågklararen ska stoppa tåget på nästa lämpliga driftplats. Tågklararen ska underrätta föraren, som ska kontrollera att tåget är komplett och reparera eller ersätta slutsignalen.

Om det inte är möjligt att reparera eller ersätta slutsignalen, får tåget fortsätta efter särskilt medgivande. Följande gäller:

- Tågklararen för den driftplats där tåget befinner sig ger en säkerhetsorder om att tåget får gå utan slutsignal från xx till yy samt underrättar alla tågklarare för den sträcka där medgivandet gäller.
- Om det skulle bli aktuellt med hjälpfordon till tåget, ska tågklararen underrätta tillsyningsmannen för spärrfärden eller växlingen om att tåget saknar slutsignal.

Utan säkerhetsorder med medgivande får tåget inte fortsätta utan slutsignal.

4.13 TÅGET KAN INTE MANÖVRERAS FRÅN DEN FRÄMSTA FÖRARHYTTEN

Om det efter att tågfärden har påbörjats inträffar ett fel som innebär att tåget inte kan manövreras från den främsta förarhytten, får tåget manövreras från en bakre hytt. Detta får ske antingen med en signalgivare främst eller genom att en annan förare biträder tågets förare genom att manövrera tåget från en annan förarhytt än tågets främsta.

Tåget ska ha ett skriftligt körtillstånd enligt reglerna i avsnitt 4.3 *Tekniskt körbesked saknas, Start med skriftligt körtillstånd i andra situationer.*

Signalgivare främst

Om det finns en signalgivare i den främsta hytten får föraren manövrera tåget från en annan hytt. Signalgivaren och föraren ska ha kontakt med varandra genom en talförbindelse. Signalgivaren ska hålla uppsikt och ge signal till rörelse som vid växling. Hastigheten får

xx är den driftplats där tåget befinner sig.

yy är den driftplats dit tåget får framföras utan slutsignal.

får inte överstiga hel siktfart. Föraren ska ha instruerat signalgivaren om hur tåget kan stoppas från den främsta hytten.

Annan förare finns

Om det finns fler än en förare får tåget manövreras genom att en biträdesförare manövrerar pådraget i en bakre hytt efter anvisningar från tågets förare som befinner sig i den främsta hytten. Tåget får då framföras med en största tillåten hastighet av 80 km/tim om följande villkor är uppfyllda:

- Tågskyddssystem i främsta hytten är verksamt med tekniskt körbesked i driftläge ”full övervakning”.
- Den främsta hytten har fungerande säkerhetsgrepp.
- Föraren kan manövrera bromsen på normalt sätt från den främsta förarhytten.
- Förarna har talförbindelse med varandra.

Om inte alla villkor är uppfyllda är den största tillåtna hastigheten 40 km/tim.

4.14 HJÄLPFORDON BEHÖVS

Om ett tåg inte kan föras vidare utan hjälp ska föraren begära hjälpfordon av tågklareraren.

00 är tågfärdens beteckning

Föraren

- fyller i blankett 22
- kontaktar tågklareraren:
Detta är föraren på tåg 00. Förbered begäran om hjälpfordon på blankett 22.

Tågklareraren

- svarar:
Blankett 22 framme.

Föraren

- meddelar tågklareraren:
Tåg 00 på sträckan A-stad–B-stad (i A-stad) behöver hjälpfordon.

Tågklareraren

- repeterar och dokumenterar meddelandet.

Föraren

- bekräftar att meddelandet är rätt uppfattat.

Tågklareraren återkallar körtillståndet skriftligt enligt avsnitt 2.3 Återkalla körtillstånd, order att stå stilla. Därefter får tågklareraren anordna en färd med hjälpfordon till tåget.

Om tåget befinner sig på en bevakningssträcka får föraren inte ange tågets plats mer exakt än på vilken bevakningssträcka tåget finns.

Om orsaken till att tåget behöver hjälpfordon bortfaller ska föraren återta begäran om hjälpfordon hos tågklareraren. Tåget får inte fortsätta förrän det har fått order enligt *Samlingsblankett E2 och E3, Avd. 04 Upphävande av order* och har körtillstånd.

Hjälpfordon till tåg på en driftplats

Om det hjälpbehövande tåget befinner sig på en driftplats ska hjälpfordonet framföras som växling enligt normala regler. Tågsättet förs också undan på driftplatsen som en växlingsrörelse. Ska tågsättet föras vidare till en annan driftplats ska det ske enligt de normala reglerna för tågfärd eller spärrfärd.

Hjälpfordon till tåg på linjen

Om det hjälpbehövande tåget befinner sig på linjen ska hjälpfordonet framföras som spärrfärd med hjälpfordon.

När hjälpfordonet har kommit till det hjälpbehövande tågsättet ska fordonen efter överenskommelse med tågklareraren föras undan efter hjälpinsatsen på något av följande sätt:

- Det hjälpbehövande tågsättet och hjälpfordonet kopplas ihop och hjälpfordonets spärrfärd avslutas. Tåget fortsätter efter att ha fått order enligt *Samlingsblankett E2 och E3, Avd. 04 Upphävande av order* och har körtillstånd. Inga fordon får lämnas kvar på bevakningssträckan.
- Det hjälpbehövande tågsättet och hjälpfordonet kopplas samman och förs från bevakningssträckan som spärrfärd.

4.15 FORDON FRÅN TÅG MÅSTE LÄMNAS KVAR PÅ LINJEN

Om fordon måste lämnas på ett huvudspår på linjen ska föraren säkra dessa mot rullning enligt reglerna i modul 11 *Broms*. Om det inte går att säkra de lämnade fordonen på ett betryggande sätt ska föraren begära hjälpfordon.

Det får inte finnas slutsignal på den del av tåget som fortsätter. Föraren ska göra en ny bromsberäkning, mata in nya värden i tågskyddssystemet och kontrollera att sista vagnen på den del som fortsätter har inkopplad broms.

Innan tåget fortsätter, ska föraren anmäla till tågklareraren att fordon har lämnats på linjen. Tågklareraren ska avspärra sträckan så snart hen har tagit emot anmälan om att fordon har lämnats kvar.

De kvarlämnade fordonen ska sedan hämtas enligt reglerna för spärrfärd med hjälpfordon.

4.16 TÅGSÄTT SOM FRAMFÖRS SOM VÄXLING

Ett tågsätt kan ibland framföras som växling i början av tågfarnden. Om tågsättet framförs på ett sidospår får hastigheten vara högst 30 km/tim så länge någon del av tågsättet är på sidospåret.

Växling som inleder tågfärd

På vissa driftplatser, som är särskilt angivna i linjeboken, får färden påbörjas som växling för att sedan direkt övergå till tågfärd utan att stanna. I linjeboken anges hur föraren får besked om att färden får starta.

Tågsättet ska framföras enligt reglerna för växling men med verksam tågskyddssystem. Växlingen övergår till tågfärd efter att tåget har fått körtillstånd och omedelbart innan tågsättet passerar den närmaste signalpunktstavlan.

Tågfärd som övergår till växling

På vissa driftplatser, som är särskilt angivna i linjeboken, får tågfarnden övergå till växling i driftläge "skiftning" på en driftplats utan att tågfärden stannas. I linjeboken anges de villkor som gäller för att växlingen ska få påbörjas och var på driftplatsen övergången får ske.

Färden ska efter övergång till driftläge "skiftning" framföras enligt reglerna för växling.

4.17 OMLEDNING AV TÅGFÄRD PÅ EN DRIFTPLATS MED DRIFTPLATSDELAR

Inom vissa driftplatser med driftplatsdelar kan ett tåg omledas med samma tågnummer via en annan väg än vad körplanen anger. De berörda driftplatsdelarna anges i infrastrukturförvaltarens säkerhetsbestämmelser.

Tågklararen får besluta om omledningen av ett tåg först sedan hen har kontrollerat att följande villkor är uppfyllda:

- Inga villkor för specialtransport gäller för tåget på de driftplatsdelar som saknas i tågets körplan.
- Föraren har de säkerhetsorder som gäller för tåget på de driftplatsdelar som inte finns i tågets körplan.
- Föraren har bekräftat att tågsättet får framföras på omledningssträckan, enligt järnvägsföretagets säkerhetsbestämmelser.

Tågklararen ska ge en säkerhetsorder om omledningen till föraren. Ordern formuleras på något av följande sätt::

- *Tåg 11 ska omledas mellan A-del och C-del med samma tågnummer över B-del.*
- *Tåg 11 ska omledas mellan A-del och C-del med samma tågnummer genom att inte gå över B del.*

På en driftplatsdel som inte finns i tågets körplan är tåget genomfartståg, om inte en säkerhetsorder om uppehåll ges.

Tåg 11 är det tåg som ska omledas. A-del, B-del och C-del är driftplatsdelar inom samma driftplats.

Berör omledningen flera tågklarerares övervakningsområden, tas beslut om omledning av tågklareraren för den driftplatsdel där omledningen startar, efter överenskommelse med övriga berörda tågklarerare.

4.18 BACKNING VID TÅGFÄRD

Backning vid tågfärd innebär att tågsättet efter tillstånd från tågklareraren tillfälligt förs i motsatt riktning mot vad körplanen anger, på annat sätt än som spärrfärd eller växling och oavsett från vilken ände föraren manövrerar tågsättet.

Backning vid tågfärd får endast användas efter att tågklareraren och förare gemensamt bedömt det som nödvändigt för att lösa en avvikelssituation.

Backning vid tågfärd får ske bara på huvudspår. Tågsättet får inte backas ut på en sträcka eller in på en driftplats eller driftplatsdel som inte omfattas av tågfärdens körplan. De övriga villkor som ska vara uppfyllda framgår under rubriken *Tågklarerarens kontroll och säkrande av backningssträckan*.

Före backningen ska tågklareraren fastställa och dokumentera backningssträckan.

Backning vid tågfärd genomförs enligt något av följande tre alternativ:

- *Med uppsikt av föraren:* när föraren manövrerar tågsättet från en förarhytt främst i backningsriktningen.
- *Med uppsikt av signalgivare:* när uppsikt hålls i backningsriktningen av en signalgivare som befinner sig främst i backningsriktningen och har kontakt med föraren.
Reglerna för alternativet med uppsikt av signalgivare tillämpas också när föraren radiostyr drivfordonet från en plats främst i backningsriktningen.
- *Utan uppsikt:* när föraren manövrerar tågsättet från förarhytten i tågets ursprungliga framände. Ingen uppsikt hålls i backningsriktningen.
Alternativet utan uppsikt får användas bara om dels det inte finns möjlighet för föraren att manövrera tågsättet från en förarhytt främst i backningsriktningen och dels järnvägsföretaget inte har tillgång till någon signalgivare.

Efter samtal med föraren om förutsättningarna anger tågklareraren i säkerhetsordern vilket av alternativen som ska användas.

Sedan tillstånd har lämnats för backning vid tågfärd identifieras tågsättet vid säkerhetssamtal och ordergivning med benämningen *backande tåg 00*.

(00 är tågfärdens nummer.)

Berör omledningen flera tågklarerares övervakningsområden, tas beslut om omledning av tågklareraren för den driftplatsdel där omledningen startar, efter överenskommelse med övriga berörda tågklarerare.

4.18 BACKNING VID TÅGFÄRD

Backning vid tågfärd innebär att tågsättet efter tillstånd från tågklareraren tillfälligt förs i motsatt riktning mot vad körplanen anger, på annat sätt än som spärrfärd eller växling och oavsett från vilken ände föraren manövrerar tågsättet.

Backning vid tågfärd får endast användas efter att tågklareraren och förare gemensamt bedömt det som nödvändigt för att lösa en avvikel-situation.

Backning vid tågfärd får ske bara på huvudspår. Tågsättet får inte backas ut på en sträcka eller in på en driftplats eller driftplatsdel som inte omfattas av tågfärdens körplan. De övriga villkor som ska vara uppfyllda framgår under rubriken *Tågklarerarens kontroll och säkrande av backningssträckan*.

Före backningen ska tågklareraren fastställa och dokumentera backningssträckan.

Backning vid tågfärd genomförs enligt något av följande tre alternativ:

- *Med uppsikt av föraren:* när föraren manövrerar tågsättet från en förarhytt främst i backningsriktningen.
- *Med uppsikt av signalgivare:* när uppsikt hålls i backningsriktningen av en signalgivare som befinner sig främst i backningsriktningen och har kontakt med föraren.
Reglerna för alternativet med uppsikt av signalgivare tillämpas också när föraren radiostyr drivfordonet från en plats främst i backningsriktningen.
- *Utan uppsikt:* när föraren manövrerar tågsättet från förarhytten i tågets ursprungliga framände. Ingen uppsikt hålls i backningsriktningen.
Alternativet utan uppsikt får användas bara om dels det inte finns möjlighet för föraren att manövrera tågsättet från en förarhytt främst i backningsriktningen och dels järnvägsföretaget inte har tillgång till någon signalgivare.

Efter samtal med föraren om förutsättningarna anger tågklareraren i säkerhetsordern vilket av alternativen som ska användas.

Sedan tillstånd har lämnats för backning vid tågfärd identifieras tågsättet vid säkerhetssamtal och ordergivning med benämningen *backande tåg 00*.

För kortare backning av resandetåg vid plattform krävs i vissa fall inget tillstånd, se rubriken *Backning en kort sträcka vid plattform*.

I järnvägsföretagets säkerhetsbestämmelser kan det finnas kompletterande regler om ytterligare åtgärder innan backning får påbörjas.

Driftläge vid backning

Om tågsättet kan framföras från en förarhytt främst i backningsriktningen ska backningen om möjligt ske med tekniskt körbesked.

Vid backning med uppsikt av signalgivare eller utan uppsikt gäller följande:

- Om backningen kan ske i driftläge ”kvitterat nödstopp” ska det användas.
- Om backningen kan ske i driftläge ”nödbackning” ska det användas.
- I övriga fall får backningen ske i driftläge ”förbikopplat”.

Backning med uppsikt av föraren

Backningssträcka

Backningssträckan utgörs av hela den sträcka som tågsättet ska backa. Tågklararen fastställer backningssträckan efter överenskommelse med föraren.

Tillstånd till backning med uppsikt av föraren

Tågklararens tillstånd till backning lämnas genom tekniskt körbesked.

Om tekniskt körbesked inte kan lämnas, gäller reglerna under rubriken *4.3 Tekniskt körbesked saknas* för det backande tåget. Det som där anges om skriftligt körtillstånd gäller som tillstånd för backningen.

Genomförande av backning med uppsikt av föraren

Tågsättets största tillåtna hastighet får vid backningen inte överstiga 40 km/tim. I övrigt gäller för det backande tåget de ordinarie reglerna för tågs framförande.

Backning med uppsikt av signalgivare

Backningssträcka

Innan tågklararen fastställer backningssträckan ska hen hos föraren ta reda på ungefär var tågsättets framände befinner sig.

Backningssträckan utgörs i detta fall av sträckan från tågsättets bakände före backningen till den punkt som inte får passeras vid backningen med någon del av tågsättet. Den ska utgöras av en för signalgivaren tydlig punkt, i första hand av en signalpunktstavla eller växlingsdvärgsignal som gäller för backningsriktningen eller en plankorsning med vägskyddsanläggning.

Tillstånd till backning med uppsikt av signalgivare

Innan tågklararen lämnar tillstånd till backning med uppsikt av signalgivare, ska hela backningssträckan vara fri och säkrad för backningen, och tågklararen ska ha genomfört kontroller och vidtagit åtgärder enligt reglerna under rubriken *Tågklararens kontroll och säkrande av backningssträckan*.

(yy är signalpunkts-tavlans beteckning.)

Tågklararens tillstånd för backningen ges med en säkerhetsorder till föraren.

Tågklararen

- fyller i blankett 22
- uppmanar föraren att ta fram blankett 22
- Meddelar föraren
Tåg 00 får backa med uppsikt längst tills tågets ursprungliga bakände finns vid xx.
(xx är den punkt som inte får passeras med någon del av tågsättet)

Föraren

- repeterar och dokumenterar ordern på blankett 22
- uppger sitt namn.

Tågklararen

- bekräftar att ordern är rätt uppfattad.

Föraren informerar signalgivaren.

Genomförande av backning med uppsikt av signalgivare

Hastigheteten får vara högst hel sikt fart.

Signalgivaren ska hålla kontakt med föraren genom en talförbindelse samt hålla uppsikt i rörelseriktningen och ge signaler som vid växling.

Föraren ger ljudsignal "tåg kommer" vid behov och efter uppmaning från signalgivaren. Om inte frontsignal visas främst i backningsriktningen ska signalgivaren se till att "tåg kommer" ges när tågsättet närmar sig en plankorsning utan vägskyddsanläggning i mörker eller vid dålig sikt på grund av dimma etc.

Signaler och tavlor för backningsriktningen gäller vid backningen som vid tågärd.

För passage av en signalpunktstavla gäller följande: Föraren ska anmäla till tågklareraren när tåget har stannat vid signalpunktstavlan. Den får passeras sedan tågklareraren har lämnat ett muntligt stoppassagedgivande med följande formulering: *Backande tåg 00 får passera yy*. Samlingsblankett E2 och E3, avdelning 1 *Stoppassage-medgivande* används inte. Tågklareraren behöver inte utföra andra kontroller än dem som anges under rubriken *Tågklarerarens kontroll och säkrande av backningssträckan*.

För passage av växlingsdvärgsignaler som visar ”stopp” gäller samma som för signalpunktstavor. Medgivande för passage av en växlingsdvärgsignal får dock lämnas i förväg samtidigt med medgivande för den föregående signalpunktstavlan.

Om en V-signal inte visar ”passera” eller om det finns en tavla ”vägskyddsanläggning”, ska tågsättet stannas före plankorsningen. När tågsättet har stannat får det fortsätta förbi plankorsningen när signalgivaren har förvissat sig om att detta kan ske utan fara. Föraren ska ge ljudsignalen ”tåg kommer” upprepade gånger från igångsättningen tills tågsättet har kommit fram till plankorsningen.

Backning utan uppsikt

Backningssträcka

Innan tågklareraren fastställer backningssträckan ska hen hos föraren ta reda på hur långt tåget är samt ungefär var tågsättets framände befinner sig.

Backningssträckan fastställs enligt någon av följande två varianter.

1. Backning utan uppsikt tills förarhytten finns vid en bestämd punkt

Backningen sker till en punkt bortom vilken tågets bemannade förarhytt i tågsättets ursprungliga framände ska stanna. Den ska utgöras av en för föraren tydlig punkt, i första hand en signalpunktstavla eller växlingsdvärgsignal som gäller för tågets fortsatta färd framåt efter avslutad backning.

Backningssträckan utgörs av sträckan från tågsättets bakände före backningen till den punkt som förarhytten ska stanna vid, plus tåglängden. I backningssträckans förlängning ska det finnas en skyddssträcka för backningen om minst 200 meter.

Om någon del av tågsättet befinner sig på linjen, får backning på linjen ske högst 200 meter. Begränsningen gäller dock inte vid backning ut från en driftplats i samband med att ett tågsätt ska flyttas från ett spår till ett annat.

2. Backning utan uppsikt på linjen en bestämd sträcka

Denna variant får bara användas vid backning på linjen. Backningen får ske högst 200 meter.

Backningssträckan utgörs av den sträcka som tågsättets bakände får backa. I backningssträckans förlängning ska det finnas en skyddssträcka för backningen om minst 200 meter.

Tillstånd till backning utan uppsikt

Innan tågklararen lämnar tillstånd till backning utan uppsikt, ska hela backningssträckan och dess skyddssträcka vara fri och säkrad för backningen, och tågklararen ska ha genomfört kontroller och vidtagit åtgärder enligt reglerna under rubriken *Tågklararens kontroll och säkrande av backningssträckan*.

Tågklararens tillstånd till backningen ges med en säkerhetsorder.

Tågklararen

- fyller i blankett 22
- uppmanar föraren att ta fram blankett 22
- Meddelar föraren
 - vid tillstånd till backning utan uppsikt tills förarhytten finns vid en bestämd punkt:
Tåg 00 får backa utan uppsikt längst tills tågets ursprungliga framände finns vid zz (zz ä
 - är den punkt som föraren senast ska stanna vid)
 - vid tillstånd till backning utan uppsikt på linjen en bestämd sträcka:
Tåg 00 får backa utan uppsikt längst högst

Föraren

- repeterar och dokumenterar ordern på blankett 22
- uppger sitt namn.

Tågklararen

- bekräftar att ordern är rätt uppfattad.

Genomförande av backning utan uppsikt

Hastigheten får vara högst 10 km/h.

Föraren ska ge ljudsignalen ”tåg kommer” omedelbart innan tågsättet börjar backa och sedan upprepade gånger under backningen, i synnerhet där tågsättets bakände kan vara i rörelse mot plankorsningar utan vägskyddsanläggningar, gångvägskorsningar eller plattformsovergångar.

Signaler och tavlor för backningsriktningen gäller *inte* vid backningen.

Avslutad backning vid tågfärd

Backning av tågfärd måste avslutas innan färd framåt kan återupptas, Om körtillståndet återkallats av tågklareraren får färden fortsätta först efter nytt körtillstånd givits av tågklareraren.

När backning vid tågfärd inte längre ska fortsätta och tågsättet står stilla, ska föraren se till att ombordsystemet inte är i driftläge ”förbikopplat”. Därefter anmäler föraren till tågklareraren: *Backningen med tåg 00 är avslutad.*

Backning en kort sträcka vid plattform

Om ett resandetåg oavsiktligt har förts för långt vid en plattform där tåget har uppehåll för resandeutbyte, får tågsättet backas högst 10 meter utan att uppsikt hålls i backningsriktningen och utan att tågklareraren har lämnat tillstånd för backningen.

Tågsättet får backas på detta sätt bara om backningen påbörjas omedelbart och bara om föraren vet att tågsättets bakände vid backningen inte passerar någon plattformsovergång och inte passerar någon med- eller motriktad signalpunktstavla eller växlingsdvärgsignal.

Ljudsignal ”tåg kommer” ges endast om föraren bedömer det nödvändigt.

Dessa regler får tillämpas även om det skulle vara möjligt för föraren att placera sig främst i backningsriktningen eller en signalgivare finns tillgänglig för att hålla uppsikt i backningsriktningen. Reglerna får inte tillämpas om tågsättet obehörigt har förts förbi en signalpunktstavla utan tekniskt körbesked.

Tågklarerarens kontroll och säkrande av backningssträckan

Innan tågklareraren ger tillstånd till backning, gäller följande.

Backningssträckan och i vissa fall en skyddssträcka ska säkras och vara fri från andra trafikverksamheter och från fordon.

Säkrandet av backningssträckan och skyddssträckan ska upprätthållas i backningsriktningen tills föraren har anmält backningen avslutad, enligt reglerna under rubriken *Avslutad backning vid tågfärd.*

Om backningssträckan eller skyddssträckan för backningen ska omfatta flera övervakningsområden, ska den tågklarerare som ska lämna tillståndet till backningen till föraren ha inhämtat besked från de andra berörda tågklarerarna om att backningssträcka och eventuell skyddssträcka inom deras respektive övervakningsområde är kontrollerad och säkrad.

Backning med uppsikt av föraren

För kontroll och säkrande av backningssträckan i samband med backning med uppsikt av föraren gäller ordinarie regler för tåg som ska framföras med tekniskt körbesked.

Backning med uppsikt av signalgivare eller utan uppsikt

Backningssträckan ska vara säkrad mot andra färder genom en att en särskild tågväg är låst på backningssträckan i backningsriktningen.

Vid backning *utan uppsikt* gäller dessutom följande:

Utöver backningssträckan ska även en skyddsträcka om ytterligare 200 meter säkras. Kraven på backningssträckan enligt ovan gäller även för backningssträckans skyddssträcka.

Backningssträckan, inklusive skyddssträcka, ska vara säkrad mot andra färder genom en att en särskild tågväg är låst på backningssträckan i backningsriktningen.

Om det på backningssträckan finns någon plankorsning med vägskyddsanläggning på sträckan ska följande vara uppfyllt:

- Vägskyddsanläggningen igångsätts automatiskt för det backande tåget, i en låst tågväg eller växlingsväg förbi plankorsningen i backningsriktningen.
- Tågklareraren kan sätta igång vägskyddsanläggningen med särskild manöver innan det backande tågsättet når plankorsningen.

B Tillägg för system E3

2 Körtillstånd

2.1 PÅBÖRJA TÅGFÄRD

Anmälan innan tågfärd påbörjas

Vid den driftplats där tågfärden påbörjas ska föraren innan avgång alltid anmäla till tågklareraren om fordon har lämnats på huvudspår eller inte enligt något av följande exempel:

Inga fordon lämnas kvar efter tåg 11 på spår 1 i A-stad.

Fordon lämnas kvar hinderfritt på spår 1 i A-stad.

Fordon lämnas kvar på spår 1 och 2 i A-stad.

Tågklareraren ska dokumentera anmälan. Det sista exemplet avser när fordon inte står hinderfritt och anmälan därför ska göras för samtliga spår för vilka fordon hindrar trafik.

Anmälan ska avse hela det spår där tåget står, oavsett om de fordon som står kvar har ingått i det egna tågsättet eller inte. Om tågklareraren inte får någon anmälan ska hen förutsätta att fordon har lämnats kvar på det spåravsnitt där tåget stod före avgången.

Tågklareraren ska separatmarkera det spåravsnitt där fordon har lämnats kvar eller där tågklareraren ska förutsätta att fordon har lämnats kvar.

3 Genomföra Tågfärd

3.1 TÅGFÄRDENS STÖRSTA TILLÅTNA HASTIGHET

Om en V-signal eller V-försignal inte syns vid orienteringstavlan för vägskyddsanläggningen på grund av besvärliga siktförhållanden, ska föraren ge ljudsignalen "tåg kommer" upprepade gånger.

3.7 ÄNDRING AV SAMMANSÄTTNING PÅ DRIFTPLATS

Anmälan före avkoppling av fordon på huvudspår

Om fordon kopplas av från ett tågsätt och lämnas på ett huvudspår utan att tågfärden ska övergå i växling, ska föraren anmäla detta till tågklareraren innan fordonen får kopplas av. Anmälan får göras först efter att tåget har stannat på driftplatsen.

Föraren

- tar kontakt med tågklareraren
- anmäler:
Fordon från tåg 00 kommer att lämnas kvar hinderfritt på spår 1 i A-stad.

Tågklareraren

- separatmarkerar angivet spår
- lämnar föraren tillstånd att koppla av och lämna fordon:
Fordon får lämnas kvar hinderfritt från tåg 00 på spår 1 i A-stad.

00 är tågfärdens beteckning

Föraren

- repeterar meddelandet
- kopplar av fordonen och förstänger dem enligt reglerna i modul 11 Broms.

Anmälan efter växling med tågsättet

Om växling med tågsättet har ägt rum under tågfärdens uppehåll på en driftplats ska föraren före avgång alltid anmäla till tågklareraren om fordon lämnas kvar på huvudspår eller inte enligt reglerna under rubriken 2.1 *Påbörja tågfärd, Anmälan innan tågfärd börjar.*

Anmälan ska avse hela det spåravsnitt där tåget står, alltså när fordon står kvar oavsett om dessa har ingått i det egna tågsättet eller inte.

Om tågklararen inte får någon anmälan efter att ett tåg har växlat, ska hen förutsätta att fordon lämnas kvar på det spåravsnitt där tåget stod före avgången.

Tågklararen ska separatmarkera det spåravsnitt där fordon har lämnats kvar eller där tågklararen ska förutsätta att fordon har lämnats kvar.

4 Särfall

4.5 PLANKORSNING

I stället för bestämmelserna för system E2 i kapitel A, i avsnitt 4.5 *Plankorsning* gäller följande för system E3.

Signal visar "stopp före plankorsningen"

Om föraren ser att en V-försignal eller en V-signal visar "stopp före plankorsningen" när tåget har passerat en orienteringstavla för en vägskyddsanläggning, ska föraren genast börja bromsa och ge ljudsignalen "tåg kommer" upprepade gånger. Samma sak gäller om hyttsignaleringen visar "stopp före plankorsningen" eller om hastighetsnedsättning till 20 km/tim signaleras utan att det finns angivet i order eller linjeboken.

Om föraren inte kan se vad V-försignalen eller V-signalen visar när tåget passerar orienteringstavlan ska hen ge ljudsignalen "tåg kommer" upprepade gånger. Föraren behöver då inte börja bromsa förrän hen ser att V-försignalen eller V-signalen visar "stopp före plankorsningen".

"Tåg kommer" behöver inte ges om föraren är säker på att tåget kan stanna före plankorsningen. Om föraren ser att V-signalen har växlat till "passera" får bromsningen hävas, ljudsignaleringen upphöra och tåget fortsätta.

Om en V-signal visar "stopp före plankorsningen" ska föraren om möjligt stanna tåget före plankorsningen. När tåget har stannat får det fortsätta förbi plankorsningen när föraren har förvissat sig som att detta kan ske utan fara. Ljudsignalen "tåg kommer" ska ges upprepade gånger från igångsättningen tills tåget har kommit fram till plankorsningen.

Föraren ska snarast anmäla fel på vägskyddsanläggningens funktion till tågklareraren.

Tåget har fått säkerhetsorder om att en vägskyddsanläggning är felaktig

Om tåget har fått en säkerhetsorder om fel på en vägskyddsanläggning ska föraren stanna tåget omedelbart före plankorsningen.

Därefter får tåget fortsätta, sedan föraren har förvissat sig om att inget hinder finns. "Tåg kommer" ska ges upprepade gånger. Om en säkerhetsorder innehåller besked om att det finns en vägvakt vid plankorsningen, får tåget fortsätta utan att stanna när föraren ser att vägvakten har varnat vägtrafiken. Hastigheten får i samtliga fall vara högst 40 km/tim när det främsta fordonet passerar korsningen.

Om tåget har fått en säkerhetsorder om fel på en V-försignal, ska föraren anpassa körningen så att hen kan stanna tåget omedelbart före plankorsningen om V-signalen visar ”stopp före plankorsningen”.

Om tåget har fått en säkerhetsorder om fel på en V-signal får tåget fortsätta utan att stanna om föraren ser att V-signalen visar ”passera” och att anläggningen varnar vägtrafikanter.

4.9 TÅGET KAN INTE TA EMOT TEKNISKT KÖRBESKED

Om föraren upptäcker att det blir fel på tågskyddssystemet i fordonet så att det inte kan ta emot något tekniskt körbesked får tåg på linjen i system E3 inte gå längre än till den närmaste driftplatsen. Tåget får inte lämna en driftplats om det inte kan ta emot tekniskt körbesked.

4.14 FORDON FRÅN TÅG MÅSTE LÄMNAS KVAR PÅ LINJEN

När tågklararen har tagit emot en anmälan om att fordon har lämnats kvar på linjen ska hen utöver att avspärra även separatmarkera det spåravsnitt där fordon har lämnats.

4.16 BACKNING VID TÅGFÄRD

Driftläge vid backning

Backning med uppsikt av signalgivare eller utan uppsikt i system E3 ska genomföras endast i driftläge ”nödbackning”.

Tågklararens kontroll och säkrande av backningssträckan

Vid backning med *uppsikt av signalgivare* och vid backning *utan uppsikt* gäller följande i system E3:

Backningssträckan ska vara säkrad mot andra färder genom att en backningstågväg är låst på hela backningssträckan i backningsriktningen. Skyddsträcka för backningssträckan behöver inte upprätthållas.

Vid backning *utan uppsikt*, gäller dessutom följande i system E3, i stället för motsvarande bestämmelser för system E2:

Om det på backningssträckan finns någon plankorsning med vägskyddsanläggning får backning över plankorsningen inte medges.

