

Trafikbestämmelser för järnväg

Modul 8HM

Tågfärd - System H och M

Innehåll

Inledning	5
1 Förbereda tågfärd	6
1.1 TÅGFÄRDENS KÖRPLAN	6
1.2 TÅGFÄRDENS BEMANNING	6
1.3 GRUNDLÄGGANDE KRAV PÅ FORDON	7
1.4 TÅGSÄTTETS FORDON OCH LAST	7
1.5 TÅGSÄTTETS IORDNINGSTÄLLANDE OCH KONTROLL	8
1.6 FASTSTÄLLA HASTIGHET	8
1.7 FÄRDDOKUMENTATION	9
2 Körtilstånd	10
2.1 PÅBÖRJA TÅGFÄRD	10
2.2 TÅG SOM HAR STANNAT PÅ EN DRIFTPLATS	10
2.3 TÅG SOM HAR STANNAT PÅ LINJEN	11
2.4 MUNTligt KÖRTILLSTÅND	11
2.5 ÅTERKALLA KÖRTILLSTÅND	11
2.6 AVSLUTAT TRAFIKUTBYTE	14
2.7 HASTIGHET VID IGÅNGSÄTTNING	14
3 Genomföra tågfärd	16
3.1 TÅGFÄRDENS STÖRSTA TILLÅTNA HASTIGHET	16
3.2 STOPPLATS FÖR TÅG	16
3.3 ANKOMSTANMÅLAN	17
3.4 BYTE AV FÖRARE	17
3.5 HANTERING AV VÄXEL PÅ LINJEN	17
4 Särfall	18
4.1 ÅTERTA SIGNALBESKEDET "KÖR" I HUVUDSIGNAL	18
4.2 "STOPP" SIGNALERAS TILL TÅGET	18
4.3 ANMÅLAN VID SIGNAL SOM VISAR "STOPP"	18
4.4 HUVUDSIGNAL SOM VISAR "STOPP"	19
4.5 VÄXLINGSDVÄRGSIGNAL, SKYDDSSTOPPLYKTA ELLER SLUTPUNKTSSTOPPLYKTA SOM VISAR "STOPP"	23
4.6 BROSIGNAL ELLER SKREDVARNINGSSSTOPPLYKTA SOM VISAR "STOPP"	23
4.7 OBEHÖRIG PASSAGE AV SIGNAL SOM VISAR "STOPP"	24
4.8 FELAKTIG HUVUDSIGNAL ELLER FÖRSIGNAL	25
4.9 FELAKTIG RIKTNINGSSIGNAL ELLER RIKTNINGSFÖRSIGNAL	25
4.10 PLANKORSNING	25
4.11 PLATTFORMSÖVERGÅNG	26
4.12 FEL PÅ TÅGSKYDDSSYSTEMET	26
4.13 FEL PÅ FORDON	27
4.14 TÅGET KAN INTE MANÖVRERAS FRÅN DEN FRÄMSTA FÖRARHYTTEN	28
4.15 HJÄLPFORDON BEHÖVS	29
4.16 FORDON FRÅN TÅG MÅSTE LÄMNAS KVAR PÅ LINJEN	30

4.17	TÅGSÄTT SOM FRAMFÖRS SOM VÄXLING	31
4.18	PÅLOK	31
4.19	FRÄMSTA FORDONET SAKNAR TÅGSKYDDSSYSTEM	31
4.20	OMLEDNING AV TÅGFÄRD PÅ EN DRIFTPLATS MED DRIFTPLATSDELAR	32
4.21	BACKNING VID TÅGFÄRD	33

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 körtillstånd. Ett körtillstånd krävs också för att ett tåg ska få fortsätta från den punkt där tidigare körtillstånd har upphört att gälla.

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 tågfärder 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 då anges 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 får ingen annan än tågets förare färdas utan järnvägsföretaget 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 punktnedläggning 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
- tågskyddssystemet är verksamt på tågsättets främsta fordon och försett med rätta värden
- den förarplats som föraren ska manövrera tågsättet från har ett fungerande säkerhetsgrepp
- bromsen kan manövreras från förarplatsen och fungerar som avsett
- tågsättet har frontsignal.

Om tågsättets främsta fordon saknar tågskyddssystem får tågfärden framföras om kraven i avsnitt 4.19 *Främsta fordonet saknar tågskyddssystem* är uppfyllda.

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.

Om tåget startas inom ett ATC-arbetsområde ska tågskyddssystemet vara avstängd tills tåget har lämnat ATC-arbetsområdet eller stannat vid tavla ”starta ATC”.

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 där tåget ska gå.

1.5 TÅGSÄTTETS IORDNINGSTÄLLANDE OCH KONTROLL

Ett tågsätt ska vara iordningställt enligt järnvägsföretagets säkerhetsbestämmelser samt 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
- draginrättningar 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 begräsning 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 tågfärden påbörjas och vid varje tillfälle som någon av förut-sättningarna ändras. Detta krävs dock inte för hastighetsbegräsning 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 långsamaste 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 tågfärden 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 ha ett körtillstånd från tågklararen. 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 signalbilden ”kör” i en huvudsignal på en driftplats. I vissa fall ges körtillståndet muntligt av tågklararen.

På en driftplats gäller ett körtillstånd till nästa huvudsignal, dock längst till en stoppbock, S-tavla eller slutpunktsstopplykta som utgör tågfärdvägens slutpunkt. Körtillståndet upphör normalt även då tåget stannar vid en annan plats.

På linjen fortsätter körtillståndet att gälla även om tåget stannar.

Tågklararen kan dock återkalla körtillståndet när tåget står stilla, enligt reglerna under rubriken *2.5 Återkalla körtillstånd*.

Körtillstånd är inte ett tillstånd att passera en signal i ”stopp”. Se reglerna för passage av signal i ”stopp” under rubriken *4.4 Huvudsignal som visar stopp*.

2.1 PÅBÖRJA TÅGFÄRD

En tågfärd får påbörjas när den har fått körtillstånd. Om det inte finns någon huvudspårsskiljande växel mellan tåget och den närmaste huvudsignalen, får tåget körtillstånd genom att den närmaste huvudsignalen visar ”kör”.

Om föraren inte kan förvissa sig om att huvudsignalen visar ”kör” eller om det finns en huvudspårsskiljande växel mellan tåget och den närmaste huvudsignalen, ska föraren ha muntligt körtillstånd innan tåget får starta.

2.2 TÅG SOM HAR STANNAT PÅ EN DRIFTPLATS

Om tåget stannar på en driftplats upphör normalt tågets körtillstånd. Tåget ska då ha nytt körtillstånd enligt reglerna under rubriken *2.1 Påbörja tågfärd*.

Plats med fortsatt körtillstånd

Om tåget stannar på en plats med tavla ”fortsatt körtillstånd” och föregående huvudsignal visade ”kör”, fortsätter körtillståndet att gälla. Om föregående huvudsignal inte visade ”kör” ska tåget ha nytt körtillstånd enligt reglerna under rubriken *2.1 Påbörja tågfärd*.

Oplanerat kortvarigt stopp

Om tåget har stannat tillfälligt och kortvarigt på en plats som inte är en normal stopplats fortsätter körtillståndet att gälla. Om tåget har stått stilla mer än kortvarigt ska tåget ha nytt körtillstånd enligt reglerna under rubriken *2.1 Påbörja tågfärd*.

2.3 TÅG SOM HAR STANNAT PÅ LINJEN

På linjen upphör inte tågets körtillstånd att gälla om tåget stannar.

2.4 MUNTligt KÖRTILLSTÅND

Om tåget behöver muntligt körtillstånd ska föraren kontakta tågklararen.

Om det finns en huvudspårsskiljande växel mellan tåget och den närmaste huvudsignalen ska tågklararen förvissa sig om att växeln ligger rätt och är i kontroll samt att den inte oavsiktligt kan läggas om. De växlar och spårspärrar som skyddar tågfärdvägen ska ligga i skyddande läge, vara i kontroll och inte kunna läggas om oavsiktligt. Om villkoren för växlar och spårspärrar inte kan uppfyllas ska tågklararen komplettera körtillståndet med beskedet *kontrollera växlar*.

Föraren

- tar kontakt med tågklararen
- begär körtillstånd.

Tågklararen

- undersöker om körtillstånd kan lämnas
- lämnar körtillstånd:
Tåg 00 får körtillstånd till den närmaste huvudsignalen som är ställd till "kör" (visar "stopp").

00 är tågfärdens beteckning.

Föraren

- repeterar meddelandet.

Tågklararen

- bekräftar att meddelandet är rätt uppfattat

2.5 ÅTERKALLA KÖRTILLSTÅND

På driftplats

Om ett stillastående tåg har fått körtillstånd genom "kör" i den närmaste huvudsignalen men tågklararen behöver återkalla körtillståndet, ska det ske genom att tågklararen ställer huvudsignalen till "stopp" efter att ha underrättat föraren.

Tågklareraren

- tar kontakt med föraren
- förvissas sig om att tåget står stilla
- meddelar föraren att den närmaste huvudsignalen ställs till "stopp".

Föraren

- repeterar meddelandet
- ansvarar för att tåget står kvar på platsen tills nytt körtillstånd finns.

Tågklareraren

- bekräftar att meddelandet är rätt uppfattat.

På linjen samt på driftplats i vissa fall

Om körtillståndet för ett tåg som har stannat på linjen måste återkallas, ska det ske med en säkerhetsorder.

Detsamma gäller om tåget har stannat på en driftplats i något av följande fall:

- enligt reglerna under rubrikerna *Plats med fortsatt körtillstånd* eller *Oplanerat kortvarigt stopp* i avsnitt 2.2 *Tåg som har stannat på en driftplats*
- om hjälpfordon ska framföras till tåget
- i andra situationer där tågklareraren bedömer att körtillståndet måste återkallas skriftligt.

Tågklareraren

- fyller i blankett 22
- tar kontakt med föraren
- förvissas sig om att tåget står stilla
- uppmanar föraren att ta fram blankett 22
- meddelar föraren: *Körtillståndet är återkallat vid nuvarande position.*

Föraren

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

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.

Nytt körtillstånd efter återkallande av körtillstånd

På driftplats

Om körtillståndet återkallades på en driftplats genom att en huvudsignal ställdes till ”stopp”, ges tåget nytt körtillstånd enligt reglerna under rubriken 2.1 *Påbörja tågfärd*.

På linjen och på bevakad driftplats i vissa fall

Om körtillståndet återkallades med en säkerhetsorder, ska tågklareraren upphäva den ordern och ge ett nytt körtillstånd med en ny säkerhetsorder.

Tågklareraren

- fyller i blankett 22
- tar kontakt med föraren
- uppmanar föraren att ta fram blankett 22
- meddelar föraren, på linjen:
Order nummer xxx om återkallat körtillstånd gäller inte längre. Tåget har körtillstånd
- meddelar föraren, på driftplats:
Order nummer xxx om återkallat körtillstånd gäller inte längre. Tåget har körtillstånd till närmaste huvudsignal som är ställd till ”kör” (visar ”stopp”).

Föraren

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

Tågklareraren

- bekräftar att ordern är rätt uppfattad

2.6 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 A-signal, 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.

2.7 HASTIGHET VID IGÅNGSÄTTNING

Efter start får tåget framföras som säkrad rörelse med tågfärdens största tillåtna hastighet om det tidigare körtillståndet inte har upphört.

Om tåget är utgångståg eller om det tidigare körtillståndet har upphört ska tåget efter start på en driftplats framföras med hel siktfart tills föraren säkert kan se:

- att den närmaste huvudsignalen visar ”kör”
- att sträckan fram till huvudsignalen är hinderfri och saknar växlar eller att eventuella växlingsdvärgsignaler visar signalbilden ”lodrätt”.

Undantag från ovanstående regel om hel siktfart får dock göras om den närmast föregående huvudsignalen visade ”kör” och något av följande villkor är uppfyllt:

- Tåget har stått stilla i högst 5 minuter.
- Föraren har under hela uppehållet kunnat iaktta att den närmaste huvudsignalen visar ”kör”.

Tåget får i detta fall framföras som säkrad rörelse.

Om föraren har fått ett muntligt körtillstånd med beskedet *kontrollera växlar* ska föraren framföra tåget med:

- halv siktart på spåravsnitt där föraren med säkerhet kan konstatera att det varken finns växlar eller spårspärrar.
- krypfart genom växlar och förbi spårspärrar.

Föraren ska kontrollera växlar enligt reglerna i avsnitt 4.4 *Huvudsignal som visar "stopp"*.

Vägskyddsanläggning strax efter startplatsen

Om det finns en plattformövergång 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 huvudsignal när ATC-besked saknas
- hastighet enligt besked från en hastighetstavla
- hastighet enligt reglerna under rubriken 2.7 *Hastighet vid igångsättning*
- hastighet enligt reglerna under rubriken 4 *Särfall*.

Vid besvärliga siktförhållanden vid körning med ATC-besked i hastigheter över 40 km/tim behöver föraren inte ta hänsyn till att signaler eller tavlor inte syns på tillräckligt avstånd. Om en V-signal eller V-försignal inte syns vid orienteringstavlan ska föraren dock ge ljudsignalen "tåg kommer" upprepade gånger.

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 huvudsignal på en driftplats
5. vid tågfärdvägens slutpunkt
6. vid lämpligt ställe på en trafikplats på linjen.

Om stopplatsen är vid en huvudsignal ska föraren stanna tåget så att föraren tydligt kan se huvudsignalen. Om stopplatsen är strax bortom en huvudsignal ska föraren stanna tåget med framänden minst 10 meter bortom huvudsignalen.

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 ANKOMSTANMÄLAN

Om det framgår av linjeboken, av en säkerhetsorder eller av körplanen, eller om tågklararen tidigare har uppmanat föraren till det, ska föraren lämna en ankomstanmälan 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 tågfärdens beteckning

Föraren

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

Tågklararen

- repeterar meddelandet.

Föraren

- bekräftar att meddelandet är rätt uppfattat.

3.4 BYTE AV FÖRARE

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

3.5 HANTERING AV VÄXEL PÅ LINJEN

En växel i huvudspår på en linjeplats och de växlar och spårspärrar som skyddar huvudspåret får manövreras när tåget har uppehåll vid linjeplatsen och har stannat där.

4 Särfall

4.1 ÅTERTA SIGNALBESKEDET "KÖR" I HUVUDSIGNAL

Tågklararen får inte återta signalbeskedet "kör" i en huvudsignal eller upphäva en tågväglåsning för ett tåg i rörelse som kan ha nåtts av signalens försignalering utan att först samråda med tågets förare. Om föraren då kan avgöra att tåget kan stanna före den aktuella huvudsignalen får tågklararen återta "kör" i huvudsignalen.

Om en akut fara hotar får dock tågklararen alltid återta "kör" i en huvudsignal utan att först samråda med föraren. Tågväglåsningen får inte upphävas förrän tågklararen har förvissat sig om att tåget har stannat.

Om "kör" i en huvudsignal på en driftplats återtas framför ett stillastående tåg, får tågväglåsningen inte upphävas förrän tågklararen genom samtal har försäkrat sig om att föraren har uppfattat att signalen inte längre visar "kör". I övrigt gäller reglerna under rubriken 2.5 *Återkallat körtillstånd*.

4.2 "STOPP" SIGNALERAS TILL TÅGET

Om "stopp" signaleras med A-signal, rangersignal, blinkande frontljus eller rörlig stoppsignal ska föraren genast stanna tåget och undersöka förhållandena. Om "stopp" signaleras på något annat sätt får tåget fortsätta fram till signalen.

Vid säkrad rörelse har föraren skyldighet att kunna stanna tåget före en signal som visar "stopp" bara om stoppsignalen har försignalerats. Skulle "stopp" visas oväntat vid säkrad rörelse ska fordonssättet om möjligt stannas före stoppsignalen och annars snarast möjligt därefter. För fortsatt rörelse gäller då samma regler som om föraren hade lyckats stanna före stoppsignalen.

Vid siktrörelse ska tåget kunna stannas före en signalinrättning eller signaltavla som visar "stopp". 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.

4.3 ANMÄLAN VID SIGNAL SOM VISAR "STOPP"

När ett tåg har stannat vid en signal som visar "stopp" ska föraren anmäla detta till tågklararen. Om orsaken till stoppsignalen är uppenbar för föraren får hen avvakta med anmälan.

00 är tågfärdens beteckning.

yy är signalens beteckning

Föraren

- kontaktar tågklareraren när tåget står stilla och anmäler:
Tåg 00 står vid signal yy som visar ”stopp”.

Tågklareraren

- utför en av följande åtgärder:
 - ger besked om att avvakta
 - uppmanar föraren att ta fram blankett 21.

Om tåget finns vid en normal stopplats på en driftplats på avstånd från en huvudsignal som visar ”stopp” får anmälan ske där trots att tåget inte står vid signalen. Kan föraren inte se signalens beteckning, ska föraren ange vilken driftplats eller driftplatsdel samt vilket spår som tåget står på.

4.4 HUVUDSIGNAL SOM VISAR ”STOPP”

Om villkoren i kapitel F *Signal i stopp* i modul 17 Trafikledning är uppfyllda får tågklareraren lämna stoppassagedgivande till tåget.

Ett stoppassagedgivande till ett tåg på en driftplats innebär samtidigt att tåget får körtillstånd från den plats där tåget står och förbi huvudsignalen.

Förutom i nedanstående fall får medgivandet bara ges för en huvudsignal i taget.

Stoppssagedgivande för två eller flera huvudsignaler

Om följande villkor är uppfyllda får tågklareraren i de fall som anges nedan lämna stoppassagedgivande för två eller flera efter varandra följande huvudsignaler:

- Det är samma tågklarerare som bevakar driftplatsen och övervakar bevakningssträckan.
- Motväxlar i tågfärdvägen ska vara låsta i rätt läge så att tågfärden inte kan komma ut på en annan bevakningssträcka eller på ett annat spår på bevakningssträckan än som är avsett.

Tågklareraren får samtidigt lämna ett stoppassagedgivande för:

- en mellansignal och efterföljande utfartsblocksignal, när tåget står vid en mellansignal som visar ”stopp”,
- en mellansignal, efterföljande utfartsblocksignal och samtliga mellanblocksignaler på bevakningssträckan, när tåget står vid en mellansignal som visar ”stopp”
- en utfartsblocksignal och samtliga mellanblocksignaler på bevakningssträckan, när tåget står vid en utfartsblocksignal som visar ”stopp”.

- samtliga efterföljande mellanblockssignaler på bevakningssträckan, när tåget står vid en mellanblockssignal som visar ”stopp”,
- en infartssignal och efterföljande utfartsblockssignal, när tåget står vid en infartssignal som visar ”stopp”,
- en infartssignal, efterföljande utfartsblockssignal och samtliga mellanblockssignaler på bevakningssträckan, när tåget står vid en infartssignal som visar ”stopp”.

På blanketten för stoppassagemedgivandet ska signalbeteckningarna för samtliga huvudsignaler som ingår i medgivandet antecknas. Föraren ska för varje huvudsignal som passeras kontrollera signalbeteckningen och dokumentera på blanketten att signalen har passerats.

Om en mellanblockssignal som ingår i ett stoppassagemedgivande visar ”kör” upphör medgivandet att gälla för denna och efterföljande mellanblockssignaler, även om de efterföljande mellanblockssignalerna visar ”stopp”. Om någon av de efterföljande mellanblockssignalerna på bevakningssträckan visar ”stopp” för tåget ska föraren anmäla detta och inhämta ett nytt stoppassagemedgivande enligt reglerna i detta avsnitt.

Infartssignal och mellansignal

På en driftplats får tågklareraren kombinera ett stoppassagemedgivande att passera en infartssignal eller mellansignal med ett stoppassagemedgivande att passera en eller flera växlingsdvärgsignaler, skyddsstopplyktoer eller slutpunktsstopplyktoer. Om det är möjligt ska tågklareraren lägga en växlingsväg för tågfärden.

Om tågklareraren vet att växlar ligger rätt och är i kontroll samt att deras läge inte oavsiktligt kan ändras får medgivandet kombineras med beskedet *växlarna ligger rätt*. Detta besked lämnas även när växlar saknas. I annat fall ska tågklareraren ge beskedet *kontrollera växlar*.

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

Föraren

- kontaktar tågklareraren när tåget står stilla och anmäler att signalen visar ”stopp”.

00 är tågärdens beteckning.

yy är signalens beteckning.

x och y är antalet
växlingsvärgsignaler
respektive stopplyktor.

Om det vid
huvudsignalen finns en
medgivandevärgsignal
krävs det inget
särskilt medgivande
för att få passera
medgivandevärgsignalen

Tågklareraren

- kontrollerar att det inte finns något som hindrar tåget att passera signalen på ett säkert sätt
- fyller i blankett 21.
- uppmanar föraren att ta fram blankett 21.
- meddelar föraren:
Tåg 00 får passera signal yy
- meddelar föraren:
Kontrollera växlarna, om växlarna inte är i kontroll
Växlarna ligger rätt, om växlarna ligger rätt och är i kontroll
- meddelar i förekommande fall vilka lägen respektive motväxel ska inta
- medger i förekommande fall passage av övriga signaler:
x växlingsvärgsignaler och y stopplyktor får passeras i ”stopp”
- orderger i förekommande fall om det finns hinder i tågärdvägen eller på dess skyddssträcka.

Föraren

- repeterar och dokumenterar medgivandet på blankett 21.
- repeterar och dokumenterar på blanketten de växellägen som tågklareraren eventuellt har angett
- uppger sitt namn.

Tågklareraren

- bekräftar att medgivandet och eventuella växellägen är rätt uppfattade
- dokumenterar förarens namn
- uppger sitt namn.

Föraren

- dokumenterar tågklararens namn
- kontrollerar att signalen 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 krypfart 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 fram till nästa huvudsignal.

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 lämnat beskedet *kontrollera växlarna*. Hastigheten får vara hel siktart bortom signalbilden ”lodrätt” och halv siktart bortom signalbilden ”snett vänster”.

Blocksignal

Föraren

- kontaktar tågklararen när tåget står stilla för att anmäla att signalen visar ”stopp”.

Tågklararen

- kontrollerar att det inte finns något som hindrar tåget att passera signalen på ett säkert sätt
- fyller i blankett 21.
- uppmanar föraren att ta fram blankett 21.
- meddelar föraren:
Tåg 00 får passera signal 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
- kontrollerar att signalen har den angivna beteckningen
- framför tåget i hel sikt fart utom vid växel eller rörlig bro som den passerade blocksignalens linjeplatsfunktion avser
- framför tåget med halv sikt fart vid passage av den växel eller rörliga bro som signalens linjeplatsfunktion avser
- kontrollerar att växeln ligger rätt, om den passerade blocksignalen i "kör" kontrollbekräftar en växel
- kontrollerar att brosignalen visar "passera", om den passerade blocksignalen i "kör" kontrollbekräftar en rörlig bro.

Om en blocksignal i "kör" kontrollbekräftar en växel eller rörlig bro framgår detta av blocksignalens tillägsskylt.

Växlar och brosignaler får kontrolleras under gång om föraren tydligt kan se dem.

4.5 VÄXLINGSDVÄRGSIGNAL, SKYDDSSTOPPLYKTA ELLER SLUTPUNKTSSTOPPLYKTA SOM VISAR "STOPP"

Om en växlingsdvärgsignal, slutpunktsstopplykta eller skyddsstopplykta visar "stopp" och det saknas ett medgivande från tågklareraren att passera signalen, ska föraren stanna tåget. Hen ska därefter kontakta tågklareraren och anmäla att signalen visar "stopp". Tågklareraren får då ge ett stoppassagemedgivande för tåget att passera signalen enligt samma regler som gäller vid stoppassagemedgivande att passera en huvudsignal som reglerar rörelser på en driftplats. Medgivandet får avse flera signaler längs tågfärdvägen.

4.6 BRO SIGNAL ELLER SKREDVARNINGSTOPPLYKTA SOM VISAR "STOPP"

En brosignal som visar "stopp" får inte passeras utan tågklarerarens medgivande. Tågklarerarens medgivande förutsätter att infrastrukturförvaltaren först har besiktigt bron eller sträckan och gett tillstånd att passera. Infrastrukturförvaltarens säkerhetsbestämmelser kan för vissa rörliga broar ange villkor för när tågklareraren får medge passage utan tillstånd från infrastrukturförvaltaren.

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

För skredvarningsanläggningar finns det för tågklareraren ytterligare

regler i infrastrukturförvaltarens säkerhetsbestämmelser.

Föraren

- stannar tåget
- kontaktar tågklareraren och anmäler:
Tåg 00 står vid brosignal (skredvarningsstopplykta) yy som visar ”stopp”.

Tågklareraren

- kontaktar infrastrukturförvaltaren, som ansvarar för att bron eller sträckan besiktigas
- inväntar infrastrukturförvaltarens tillstånd för att passera bron eller sträckan
- fyller i blankett 21.
- uppmanar föraren att ta fram blankett 21.
- meddelar föraren:
Tåg 00 får passera brosignal 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.

4.7 OBEHÖRIG PASSAGE AV SIGNAL SOM VISAR ”STOPP”

Om ett tåg utan medgivande har passerat en annan signal än en V-signal som visar ”stopp” ska föraren omedelbart stanna tåget. Därefter ska föraren meddela tågklareraren: *Tåg 00 har passerat signal yy som visade ”stopp”*, där yy är signalens beteckning eller en beskrivning av en signal som saknar 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 medgivande enligt reglerna för passage av signal i ”stopp”. Reglerna tillämpas på samma sätt som om tåget hade stått vid den signal som passerades obehörigt.

4.8 FELAKTIG HUVUDSIGNAL ELLER FÖRSIGNAL

Om en huvudsignal eller en försignal till en huvudsignal är felaktig eller släckt och föraren inte har fått någon säkerhetsorder om felet, ska hen snarast anmäla den felaktiga signalen till tågklareraren.

Har föraren fått en säkerhetsorder om att en huvudsignal är felaktig, ska signalen anses betyda ”stopp”, oavsett vad signalen visar.

Om föraren kan se att huvudsignalen visar ”kör” och föraren får bekräftat från tågklareraren att signalen ska visa ”kör” för färden, upphör säkerhetsordern att gälla och färden får passera signalen.

Har föraren fått en säkerhetsorder om att en försignal är felaktig, ska den anses betyda ”vänta stopp”, oavsett vad signalen visar.

4.9 FELAKTIG RIKTNINGSSIGNAL ELLER RIKTNINGSFÖRSIGNAL

Order om felaktig riktningssignal eller riktningförsignal innebär att signalinrättningen saknar signalbetydelse, oavsett vad den visar.

4.10 PLANKORSNING

V-försignal eller V-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.

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 kommer att kunna 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 förvärvat 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 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 förvärvat 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-försignalen visar ”passera” och att anläggningen varnar vägtrafikanter.

4.11 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.

4.12 FEL PÅ TÅGSKYDDSSYSTEMET

Balisinformationsfel

Balisinformationsfel innebär att tågskyddssystemet inte har tagit emot tillräckligt tydlig information från en balisgrupp. Om huvudbeskedet försvinner ska föraren bromsa tåget och vid behov stoppa tåget tills hen med säkerhet kan fortsätta utan hjälp av tågskyddssystemet. På en driftplats ska föraren köra tåget som om den närmast föregående huvudsignalen hade visat ”kör 40, varsamhet”. På linjen ska föraren köra så att tåget kan stanna vid den närmaste huvudsignalen om den visar ”stopp”.

Om felet är känt genom säkerhetsorder får föraren fortsätta körningen enligt de besked som lämnas genom signaler. Om tågskyddssystemet larmar men huvudbeskedet finns kvar får tåget fortsätta utan särskilda restriktioner.

Föraren ska så snart som möjligt anmäla balisinformationsfel till tågklararen. Anmälan ska om möjligt innehålla uppgifter om felkod, kilometertal, signalbeteckning, typ av tavla och uppgift som anger om felet gav 80-övervakning eller inte.

Balisöverensstämmelsefel

Balisöverensstämmelsefel innebär att tågskyddssystemet oväntat ger en mer restriktiv information än den som signalerna visar. Föraren ska då köra tåget efter den mer restriktiva informationen. Om det innebär att tågskyddssystemet har utlöst systemnödbroms vid passage av en huvudsignal och om ATC-huvudbeskedet ”stoppsignal passerad” visas, ska föraren agera som om tåget har passerat en huvudsignal som visat ”stopp”, även om hen uppfattade att den visade ”kör”.

Om tåget har fått en säkerhetsorder om balisöverensstämmelsefel som ger nödbroms vid en huvudsignal får tåget passera huvudsignalen om den visar ”kör”.

Föraren ska så snart som möjligt anmäla balisöverensstämmelsefel till tågklararen. Anmälan ska om möjligt innehålla beteckningen på den signal där felet uppstod.

Fel på fordonets tågskyddssystem

Om det uppstår fel på fordonets tågskyddssystem ska tåget omedelbart bromsas till stopp. När föraren har konstaterat att det inte finns något som hindrar fortsatt färd utan verksamt tågskyddssystem får ett tåg som befinner sig på linjen köras till nästa driftplats. 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. Hastigheten vid framförande utan verksamt tågskyddssystem får vara högst 80 km/tim.

4.13 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 tågklararen får reda på att ett tåg har hårda slag från hjul ska tågklararen 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 siktfart. 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 felavhjälpning 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 dock tågsättet få fortsätta längst 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.

xx är den driftplats där tåget befinner sig.
yy är den driftplats dit tåget får framföras utan slutsignal.

Utan säkerhetsorder med medgivande får tåget inte fortsätta utan slutsignal.

4.14 TÅGET KAN INTE MANÖVRERAS FRÅN DEN FRÄMSTA FÖRARHYTTEN

Om det efter att tåg färden har påbörjats inträffar ett fel som innebär att tåget inte kan manövreras från den främsta förarhyttan 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.

Signalgivare främst

Om det finns en signalgivare i den främsta hyttan 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 inte överstiga hel sikt fart. Föraren ska ha instruerat signalgivaren om hur tåget kan stoppas från den främsta hyttan.

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 är verksamt.
- 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.

4.15 HJÄLPFORDON BEHÖVS

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

00 är tågfärdens beteckning.

Föraren

- fyller i blankett 22
- kontaktar tågklararen:

Detta är föraren på tåg 00. Förbered begäran om hjälpfordon på blankett 22.

Tågklararen

- svarar:

Blankett 22 framme.

Föraren

- meddelar tågklararen:

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

Tågklararen

- repeterar och dokumenterar meddelandet.

Föraren

- bekräftar att meddelandet är rätt uppfattat.

Tågklararen återkallar körtillståndet skriftligt enligt avsnitt 2.5 *Återkalla körtillstånd*. Därefter får tågklararen 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 ett nytt körtillstånd av tågklareraren.

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 nytt körtillstånd. Inga fordon får lämnas kvar på bevakningssträckan.
- Det hjälpbehövande tågsättet och hjälpfordonet kopplas samman och förs från bevakningssträckan som spärrfärd.

4.16 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*. Går det inte 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.

4.17 TÅGSÄTT SOM FRAMFÖRS SOM VÄXLING

Ett tågsätt kan ibland framföras som växling i början eller slutet av tåg färden. 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 tåg färden

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

Tågsättet ska framföras enligt reglerna för växling. Växlingen övergår till tåg färden omedelbart innan tågsättet passerar den närmaste huvudsignalen.

Tåg färden som övergår i växling

På vissa driftplatser, som är särskilt angivna i linjeboken, får tåg färden övergå till växling vid infartssignalen eller vid tåg färden vägens slutpunkt. I linjeboken anges de villkor som gäller för att växlingen ska få påbörjas. Tågsättet ska framföras enligt reglerna för växling.

4.18 PÅLOK

Om ett järnvägsföretag har behov av påskjutning ska företaget meddela trafikledningen vilket tåg som behöver påskjutning och var denna ska utföras. Om trafikledningen godkänner att påskjutning kan ske ska tågklararen därefter orderge tåget och påloket.

Påskjutning ska börja på en driftplats och påloket får bara sättas till tåget när detta står stilla. Om påloket släpper kontakten med tåget under pågående påskjutning ska pålokets förare genast stanna påloket. Den största tillåtna hastigheten vid påskjutning är 40 km/tim. Påloket ska ha tågskyddssystemet frånslaget så länge det skjuter på. Så länge påloket skjuter tågsättet är det en del av tåg färden. Om påloket lämnar tågsättet på linjen och återgår till utgångsdriftplatsen ska påloket framföras enligt reglerna för spärrfärd, återgående pålok.

4.19 FRÄMSTA FORDONET SAKNAR TÅGSKYDDSSYSTEM

I följande fall får tåg färden framföras trots att tågsättets främsta fordon saknar tågskyddssystem:

- tåg färden på driftplatser som saknar tågskyddssystem
- tåg färden på utgångs- och slutdriftplats om tåg färden ska framföras eller har framförts på område utan tågskyddssystem vilket ansluter utanför driftplatsen.
- tåg färden med syfte att förflytta drivfordon till och från arbeten på järnvägsinfrastruktur om drivfordonet inte kan kopplas in i ett tågsätt som kan framföras med verksamt tågskyddssystem.
- tåg färden med syfte att förflytta drivfordon till och från provkörningar om drivfordonet inte kan kopplas in i ett tågsätt som kan framföras med verksamt tågskyddssystem.

- tågfärder med syfte att förflytta drivfordon till och från verkstad om drivfordonet inte kan kopplas in i ett tågsätt som kan framföras med verksamt tågskyddssystem.
- tågfärder som inte är resandetåg om avståndet för förflyttning av tågsättet inte överstiger 50 kilometer.
- tågfärder vars tågsätt består av fordon som används vid ett museitågsarrangemang om avståndet för förflyttning av tågsättet inte överstiger 200 kilometer.
- tågfärd med syfte att utgöra en insats som hjälpfordon eller en insats vid röjnings- och nödsituationer.

I samtliga fall får tågfärdens hastighet inom ATC-område vara högst 80 km/tim.

4.20 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.

Berör omledningen flera tågklarares övervakningsområden, tas beslut om omledning av tågklararen för den driftplatsdel där omledningen startar, efter överenskommelse med övriga berörda tågklarare.

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

4.21 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-sesituation.

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. Tågklareraren ska undersöka om det finns något tåg eller någon spärrfärd bakom tåget på bevakningssträckan och i så fall försäkra sig om att tåget eller spärrfärdssättet har stannat.

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 det dels inte finns möjlighet för föraren att manövrera tågsättet från en plats 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*.

(00 är tågfärdens nummer.)

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

Backning med uppsikt av föraren eller 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 föraren eller signalgivaren tydlig punkt, i första hand av en huvudsignal eller växlingsvärgsignal som gäller för backningsriktningen eller en plankorsning med vägskyddsanläggning.

Tillstånd till backning med uppsikt

Innan tågklararen lämnar tillstånd till backningen, 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*.

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 order på blankett 22.
- uppger sitt namn.

Tågklararen

- bekräftar att ordern är rätt uppfattat

Föraren informerar i förekommande fall signalgivaren.

Genomförande av backning med uppsikt

Hastigheteten får vara högst hel sikt fart.

Om föraren inte är främst i backningsriktningen, ska signalgivaren hålla uppsikt i backningsriktningen, hålla kontakt med föraren genom en talförbindelse 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 den som håller uppsikten 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 tågfärd.

För passage av huvudsignal som visar "stopp" gäller följande: Föraren ska anmäla till tågklararen när tåget har stannat vid huvudsignalen. Den får passeras sedan tågklararen har lämnat ett muntligt stoppassagedgivande med följande formulering: *Backande tåg 00 får passera yy i "stopp."* Blankett 21 används inte. Tågklararen behöver inte utföra andra kontroller än dem som anges under rubriken *Tågklararens kontroll och säkrande av backningssträckan.*

(yy är huvudsignalens beteckning.)

För passage av växlingsdvärgsignaler, slutpunktsstopplykter eller skyddsstopplykter som visar "stopp" gäller samma som för huvudsignaler. Medgivande för passage av en växlingsdvärgsignal, slutpunktsstopplykta eller skyddsstopplykta får dock lämnas i förväg samtidigt med medgivande för den föregående huvudsignalen.

Om en V-signal inte visar "passera" ska tågsättet stannas före plankorsningen. När tågsättet har stannat får det fortsätta förbi plankorsningen när föraren eller signalgivaren har förvisat sig som 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 tågklararen 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 huvudsignal eller dvärgsignal 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.

Om det är nödvändigt får ett tågsätt flyttas från ett spår till ett annat på en driftplats genom att tågsättet förs ut på linjen utan krav på uppsikt i backningsriktningen om följande villkor uppfylls:

- En normal tågväg ska läggas för rörelsen och signaler som ska passeras ska visa ”kör”.
- Tågsättet ska föras förbi infartssignalen.

Föraren får godta ett muntligt besked från tågklararen om att en signal visar ”kör”.

Tågsättet får bara föras ut så långt att dess innersta del befinner sig strax utanför driftplatsgränsen.

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.

Tågklareraren

- 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 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 i högst åå meter

Föraren

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

Tågklareraren

- bekräftar att ordern är rätt uppfattat

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 att nytt körtillstånd givits av tågklareraren.

När backning vid tågfärd inte längre ska fortsätta och tågsättet står stilla, 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 30 meter utan att uppsikt hålls i backningsriktningen och utan att tågklararen 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 plattformsövergång och inte passerar någon med- eller motriktad huvudsignal, växlingsdvärgsignal eller stopplykta.

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 signal i "stopp".

Tågklararens kontroll och säkrande av backningssträckan

Innan tågklararen ger tillstånd till backning, gäller följande.

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

Säkran 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 tågklarare som ska lämna tillståndet till backningen till föraren ha inhämtat besked från de andra berörda tågklararna om att backningssträcka och eventuell skyddssträcka inom deras respektive övervakningsområde är kontrollerad och säkrad.

Backning med uppsikt

Om backningssträckan omfattar linjen och ska ske i riktning mot den inställda blockriktningen, ska tågklararen undersöka om det finns några tåg eller någon spärrfärd bakom tåget på bevakningssträckan.

Backningssträckan säkras;

- på linjen genom att;
 - utfartsblocksignalen spärras på bakomvarande driftplats,
 - i de fall det finns tåg eller spärrfärd på bevakningssträckan ska tågklararen försäkra sig om att dessa har stannat.
- på driftplats på något av följande sätt;
 - en normal tågväg eller växlingsväg, alternativt en normal tågväg som kvarstår efter tåget.
 - backningssträckan spärras.

Växlar på backningssträckan ska vara låsta i rätt läge för det backande tågsättet. Växlar vid en linjeplats anses vara låsta om tågklararen inte har lämnat medgivande som innebär att de får frigges. Det som sägs om växel gäller även för rörlig bro och spärrar i huvudspåret.

Backning utan uppsikt

Förutom kraven för backning *med uppsikt*, gäller vid backning *utan uppsikt* även följande:

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

Om tåget som ska backa befinner sig på linjen och det finns andra tåg eller spärrfärder bakom tåget måste något av följande vara uppfyllt:

- föraren kan konstatera att tågets framände befinner sig minst 1000 meter från senast passerade utfartsblocksignal eller mellanblocksignal.
- minst en blocksträcka ska vara fri bakom det tåg som ska backa.

Om det på backningssträckan finns någon plankorsning med vägskyddsanläggning ska tågklararen kunna manövrera denna för att tågsättet ska få backa utan uppsikt i backningsriktningen.

