TRAFIKVERKET

Trafikbestämmelser för järnväg

Modul 8M

Tågfärd - Tillägg för system M

Modul till TDOK 2015:0309
Giltig från och med 1 juni 2025

Innehåll

Inledning **5**

1 Förbereda tågfärd **6**
1.1 TÅGFÄRDENS KÖRPLAN 6

2 Körtillstånd **7**
2.1 PÅBÖRJA TÅGFÄRD 7
2.2 TÅG SOM HAR STANNAT PÅ EN DRIFTPLATS 7
2.7 HASTIGHET VID IGÅNGSÄTTNING 7
2.8 VILLKOR FÖR ATT STÄLLA UTFARTSSIGNAL TILL ”KÖR” 7

3 Genomföra tågfärd **9**
3.3 ANKOMSTANMÄLAN 9
3.5 HANTERING AV VÄXEL PÅ LINJEN 9

4 Särfall **10**
4.1 ÅTERTA SIGNALBESKEDET ”KÖR” I HUVUDSIGNAL 10
4.2 ”STOPP” SIGNALERAS TILL TÅGET 10
4.3 ANMÄLAN VID SIGNAL SOM VISAR ”STOPP” 10
4.4 HUVUDSIGNAL SOM VISAR ”STOPP” 10
4.12 FEL PÅ TÅGSKYDDSSYSTEMET 12
4.13 FEL PÅ FORDON 12
4.15 HJÄLPFORDON BEHÖVS 12
4.17 TÅGSÄTT SOM FRAMFÖRS SOM VÄXLING 12
4.21 BACKNING VID TÅGFÄRD 13
4.22 DRIFTPLATS UTAN STOPPSIGNAL VID TÅGFÄRDVÄGENS SLUTPUNKT 13
4.23 TÅGET FÅR INTE HANDSIGNAL ”KÖRTILLSTÅND” 13
4.24 FÖRAREN FÅR INTE BESKED OM ATT MÖTANDE TÅG HAR KOMMIT IN 13
4.25 OBEVAKAD VÄNDDRIFTPLATS 14

Inledning

Tågfärd i system M skiljer sig från tågfärd i system H genom att den bevakningssträcka som tåget ska färdas säkras med hjälp av manuella rutiner. Det finns även banor i system M som inte är utrustade med tågskyddssystem. På en driftplats kan det i system M också förekomma huvudspår som saknar teknisk hinderfrihetskontroll och huvudspår som saknar egen mellansigna l för startande tåg. Det kan också förekomma driftplatser som helt saknar utfartssignaler.

I system M kan det även förekomma att driftplatser är obevakade.

Denna modul innehåller tillägg och ändringar för tågfärd i system M. I övrigt gäller samma regler som för tågfärd i system H.

Obevakade driftplatser ingår i bevakningssträckan och hanteras regelmässigt som om de var en del av linjen. I de fall som texten för tågfärd i system H anger driftplats menas – om inget annat anges – i system M bevakad driftplats och med linjen avses då även obevakade driftplatser.

1 Förbereda tågfärd

1.1 TÅGFÄRDENS KÖRPLAN

Körplanen ska förutom de uppgifter som den ska innehålla i system H även innehålla följande uppgifter:

- om tågfärden ska vända på en obevakad vänddriftplats, se *4.25 Obevakad vänddriftplats*
- vilka driftplatser som är obevakade
- vilka bevakade och obevakade driftplatser tågfärden ska passera och vid vilka tidpunkter
- vid vilka driftplatser som tågklareraren ska ge tågfärden handsignal ”körtillstånd”
- vid vilka driftplatser och med vilka tåg som tågfärden har kontrollmöten.

2 Körtillstånd

I system M förekommer även att tågklareraren ger körtillstånd med handsignal ”körtillstånd”.

För körtillstånd på en obevakad driftplats i system M gäller de bestämmelser som enligt modul 8H gäller på linjen.

2.1 PÅBÖRJA TÅGFÄRD

På vissa bevakade driftplatser ska föraren få körtillstånd genom att tågklareraren ger handsignal ”körtillstånd”, se avsnitt *2.9 Körtillstånd med handsignal*. En tågfärd som har fått handsignal ”körtillstånd” får påbörjas som säkrad rörelse från den plats där det står.

2.2 TÅG SOM HAR STANNAT PÅ EN DRIFTPLATS

Stopp vid mellansignal eller utfartssignal som visar "stopp"

Om tåget har stannat på en bevakad driftplats före den plats där tåget ska ha handsignal ”körtillstånd” och vid en mellansignal för att den visar ”stopp” gäller följande: körtillståndet upphör men tåget får nytt körtillstånd genom ”kör” i signalen. Detta körtillstånd gäller som längst fram till tågfärdvägens slutpunkt.

Om tåget har stannat efter det att tåget har fått handsignal ”körtillstånd” på den bevakade driftplatsen och vid en mellansignal eller utfartssignal för att den visar ”stopp” gäller följande: körtillståndet upphör men tåget får nytt körtillstånd genom ”kör” i signalen.

2.7 HASTIGHET VID IGÅNGSÄTTNING

Efter start på en bevakad driftplats där tågklareraren har gett handsignal ”körtillstånd” får tåget framföras som säkrad rörelse. Vid körning utan ATC-besked får hastigheten inte överstiga 40 km/tim genom växlar som är belägna före den närmaste huvudsignalen eller, om utfartssignal saknas, före driftplatsgränsen.

2.8 VILLKOR FÖR ATT STÄLLA UTFARTSSIGNAL TILL "KÖR"

Innan tågklareraren får ställa en utfartssignal till ”kör” för ett tåg ska tågklareraren kontrollera att bevakningssträckan är reserverad för tåget och att mötande tåg har kommit in till driftplatsen.

2.9 KÖRTILLSTÅND MED HANDSIGNAL

På de bevakade driftplatser där körplanen eller en säkerhetsorder anger det ska tågklareraren ge handsignal ”körtillstånd” innan tåget får sätta igång, passera en S-tavla eller lämna driftplatsen.

Innan tågklareraren får ge handsignal ”körtillstånd” ska hen kontrollera att tågfärdvägen är reserverad för tågfärden och att den närmaste huvudsignalen för tågfärden visar ”kör”. Om huvudsignalen inte kan visa ”kör” ska tågklareraren ha gett ett stoppassagemedgivande enligt reglerna i avsnitt 4.4.

Om utfartssignal saknas, ska tågklareraren ha kontrollerat att bevakningssträckan är reserverad för tågfärden och att mötande tåg har kommit in till driftplatsen.

Om det finns en växel mellan tåget och den närmaste huvudsignalen ska tågklareraren 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.

Till tåg som står stilla får handsignal ”körtillstånd” ges muntligt om driftplatsen har utfartssignal som gäller för tåget. Till tåg som är i rörelse får handsignal ”körtillstånd” ges muntligt bara om det är särskilt angivet i infrastrukturförvaltarens säkerhetsbestämmelser och i linjeboken. Innan tågklareraren ger handsignal ”körtillstånd” muntligt ska tågklareraren utföra de kontroller som krävs då körtillstånd ges med handsignal.

2.10 FÖRARENS MÖTESKONTROLL

Tågets körplan eller en säkerhetsorder kan ange att tåget har kontrollmöte med ett visst tåg vid en viss driftplats. Vid kontrollmöte ska föraren kontrollera att det mötande tåget har inkommit innan tåget får lämna driftplatsen.

00 är det mötande tågets eller de mötande tågens beteckning.

zz är namnet på den driftplats där mötet ska kontrolleras.

Föraren

- frågar om mötande tåg har kommit:
  Har tåg 00 kommit in till zz?

Tågklareraren

- kontrollerar att angivna tåg har kommit in till driftplatsen
- svarar föraren:
  Tåg 00 har kommit in till zz.

Möteskontrollen kan också ske genom att föraren ser det mötande tåget, om föraren bedömer att det ger tillräcklig säkerhet.

3 Genomföra tågfärd

3.3 ANKOMSTANMÄLAN

I system M förekommer det i samband med spärrfärd efter tåg att ankomstanmälan ska göras bortom en linjeplats eller en obevakad driftplats som inte utgör obevakad vänddriftplats för tåget. I detta fall gäller följande bestämmelser som ersätter dem i modul *8HM Tågfärd – System H och M.*

Om det framgår av en säkerhetsorder att en ankomstanmälan ska lämnas vid en linjeplats eller vid en obevakad driftplats som inte är obevakad vänddriftplats, ska föraren lämna ankomstanmälan sedan den angivna linjeplatsen eller driftplatsen har passerats.

Inga fordon får ha lämnats kvar på huvudspår på bevakningssträckan.

Föraren

- tar kontakt med tågklareraren och meddelar:

Tåg 00 har i sin helhet passerat E-stad.

Tågklareraren

- repeterar meddelandet

Föraren

- bekräftar att meddelandet är rätt uppfattat..

3.5 HANTERING AV VÄXEL PÅ LINJEN

Föraren ska vid behov hämta ut en K16-nyckel för frigivning och låsning av växlar på en linjeplats och vissa obevakade driftplatser. Föraren ska lämna tillbaka K16-nyckeln vid nästa bevakade driftplats.

Växlarna på en obevakad driftplats får liksom växlarna på en linjeplats manövreras när tåget har uppehåll vid driftplatsen och har stannat där om det är angivet i linjeboken.

4 Särfall

4.1 ÅTERTA SIGNALBESKEDET "KÖR" I HUVUDSIGNAL

Vid en driftplats där tåget ska få handsignal ”körtillstånd” får tågklareraren återta ”kör” i mellansignaler och utfartssignaler och upphäva tågvägslåsningen utan att först samtala med föraren om, tåget står stilla och hen inte har gett handsignal ”körtillstånd”.

4.2 "STOPP" SIGNALERAS TILL TÅGET

I system M kan det förekomma huvudsignaler som saknar försignalering.

Villkoret för att en linjeplatssignal eller infartssignal ska få sakna försignalering är att föraren vid normala siktförhållanden kan se signalen på tillräckligt avstånd. Detsamma gäller mellansignaler som är belägna före den plats där tågklareraren är placerad när hen ger handsignal ”körtillstånd”. I dessa fall finns det en orienteringstavla på försignalavstånd före huvudsignalen. Föraren ska även vid säkrad rörelse kunna stanna före huvudsignalen om den inte visar ”kör”.

4.3 ANMÄLAN VID SIGNAL SOM VISAR "STOPP"

Om det är en linjeplatssignal som visar ”stopp” ska föraren inte göra någon anmälan om att signalen visar ”stopp”.

4.4 HUVUDSIGNAL SOM VISAR "STOPP"

Om tågfärden inte kan komma ut på en annan bevakningssträcka eller på ett annat spår på bevakningssträckan än som är avsett, får tågklareraren samtidigt lämna stoppassagemedgivande för en mellansignal och den efterföljande ytterplacerade utfartssignalen på en bevakad driftplats.

För en obevakad driftplats får tågklareraren, utöver vad som gäller för en bevakad driftplats, lämna stoppassagemedgivande att passera flera huvudsignaler.

Huvudsignal på en bevakad driftplats

På en bevakad driftplats gäller motsvarande regler som gäller för infartssignaler och mellansignaler i system H även för utfartssignaler i system M.

I det fall medgivandet avser en ytterplacerad utfartssignal ger tågklareraren inte beskedet *kontrollera växlarna*.

Tågklareraren ska innan hen lämnar stoppassagemedgivande för en utfartssignal även utföra de kontroller som krävs för att få ställa denna till ”kör”.

Hastighetsrestriktionen gäller fram till nästa huvudsignal eller som längst till driftplatsgränsen. När tåget har passerat driftplatsgränsen får föraren stanna tåget på lämpligt ställe och starta om tågskyddssystemet. Så länge körning sker utan ATC-besked inom ATC-område får tågfärdens hastighet inte vara högre än 80 km/tim.

Huvudsignal på en obevakad driftplats

Om en huvudsignal på en obevakad driftplats visar ”stopp” skaföraren sedan tåget har stannat vid signalen anmäla detta till tågklarerareren för någon av bevakningssträckans gränsdriftplatser.

Tågklareraren ska kontrollera om driftplatsen är bevakad. Om driftplatsen inte ska vara bevakad för tåget får tågklareraren lämna föraren stoppassagemedgivande för signalen. Ett sådant medgivande får gälla samtliga huvudsignaler på en obevakad driftplats och ska formuleras *Tåg 00 får passera samtliga signaler i zz. Kontrollera växlarna.* Stoppassagemedgivandet ges i övrigt på samma sätt som motsvarande medgivande på bevakad driftplats.

Föraren framför tåget i krypfart på driftplatsen och kontrollerar att växlarna i tågfärdvägen sluter i rätt läge. På spåravsnitt där föraren med säkerhet kan konstatera att det varken finns växlar eller spårspärrar får föraren framföra tåget med halv siktfart. Hastighetsrestriktionerna gäller fram till nästa huvudsignal som visar ”kör” eller som längst till driftplatsgränsen.

När tåget har passerat driftplatsgränsen får föraren stanna tåget på lämpligt ställe och starta om tågskyddssystemet. Så länge körning sker utan ATC-besked inom ATC-område får tågfärdens hastighet inte vara högre än 80 km/tim.

Utfartssignal med linjeplatsfunktion

Om en utfartssignal på en bevakad eller obevakad driftplats har linjeplatsfunktion och visar ”stopp” ska tåget framföras med halv siktfart vid den berörda linjeplatsen. Föraren ska då kontrollera växellägen eller brosignal. Kontrollen av växlarna eller brosignalen får göras under gång om föraren tydligt kan se dem.

Linjeplatssignal

Sedan tåget har stannat vid en linjeplatssignal som visar ”stopp” får det passera signalen och fortsätta med halv siktfart tills det har passerat den berörda växeln eller bron. Föraren ska kontrollera växellägen eller brosignal. Kontrollen av växlarna eller brosignalen får göras under gång om föraren tydligt kan se växelläget respektive brosignalen.

Efter att de berörda växlarna eller den berörda bron har passerats får föraren stanna tåget på en lämplig plats och starta om tågskyddssystemet.

Så länge körning sker utan ATC-besked inom ATC-område får tågfärdens hastighet inte vara högre än 80 km/tim.

Föraren ska vid lämpligt tillfälle meddela tågklareraren att signalen visade ”stopp” och om särskilda iakttagelser gjordes vid de berörda växlarna eller den berörda bron.

4.12 FEL PÅ TÅGSKYDDSSYSTEMET

Fel på fordonets tågskyddssystem

I system M gäller inte begränsningen till 80 km/tim vid körning utan verksamt tågskyddssystem i område utan ATC.

4.13 FEL PÅ FORDON

Fel på broms på första eller sista fordonet

Om det sista fordonet i tågsättet inte är anslutet så att tåget bromsas automatiskt vid självavkoppling, ska föraren anmäla detta till tågklareraren för nästa bevakade driftplats. Tågklareraren ska då kontrollera eller få bekräftat att hela tåget är inne, till exempel genom att tåget medför slutsignal, innan hela tåget anses ha kommit in till driftplatsen.

Avsaknad av slutsignal

Om medgivande har lämnats till ett tåg att fortsätta utan slutsignal, gäller dessutom:

- Spärrfärd, A-skydd eller L-skydd får inte anordnas efter tåget.

4.15 HJÄLPFORDON BEHÖVS

Föraren ska använda driftplatser eller linjeplatser som gränspunkt för att ange på vilken sträcka tåget finns. Om tåget i sin helhet befinner sig inom en obevakad driftplats ska föraren ange positionen genom att uppge driftplatsens namn. Om tåget befinner i sig i sin helhet mellan de yttersta växlarna på en linjeplats eller i sin helhet utmed en plattform på en linjeplats, ska föraren ange positionen genom att uppge linjeplatsens namn.

4.17 TÅGSÄTT SOM FRAMFÖRS SOM VÄXLING

Växling som inleder tågfärd

Växlingen övergår till tågfärd omedelbart innan tågsättet passerar den närmaste huvudsignalen eller när tågklareraren ger handsignal ”körtillstånd”.

4.19 FRÄMSTA FORDONET SAKNAR TÅGSKYDDSSYSTEM

Om tågfärden ska framföras på en bana som inte är utrustad medtågskyddssystem får detta ske även om tågsättets främsta fordon saknar tågskyddssystem.

4.21 BACKNING VID TÅGFÄRD

Om det tågsätt som behöver backa befinner sig på linjen, ska föraren kontakta tågklareraren för någon av bevakningssträckans gränsdriftplatser.

Tågklarerarens kontroll och säkrande av backningssträckan

Innan tågklareraren ger tillstånd till backning, gäller dessutom följande:

På backningssträckan får ingen annan trafikverksamhet pågå.

Om backningen ska ske från en bevakad driftplats ut på den bakomvarande bevakningssträckan, ska bevakningssträckan vara avspärrad. Avspärrningen får hävas först när hela tågsättet har lämnat bevakningssträckan.

4.22 DRIFTPLATS UTAN STOPPSIGNAL VID TÅGFÄRDVÄGENS SLUTPUNKT

På bevakade driftplatser där tågfärdvägens slutpunkt utgörs av en S-tavla måste tågklareraren i vissa fall stoppa tåget vid infartssignalen om nästa bevakningssträcka inte är reserverad för tåget.

Tågklareraren kan komma att ge order om uppehåll på driftplatsen till föraren på ett genomfartståg och underrätta föraren på ett tåg med uppehåll om att nästa bevakningssträcka inte är reserverad för tåget.

4.23 TÅGET FÅR INTE HANDSIGNAL ”KÖRTILLSTÅND”

Om tåget inte får handsignal ”körtillstånd” vid en driftplats där detta krävs ska föraren stanna tåget, om möjligt senast vid tågfärdvägens slutpunkt, och kontakta tågklareraren för driftplatsen. Om föraren inte får kontakt ska hen i stället ta kontakt med tågklareraren för nästa bevakade driftplats. Om den driftplats där tåget befinner sig ska vara obevakad ska tågklareraren ge tåget säkerhetsorder om ändrad bevakning, vilket medför att handsignal ”körtillstånd” inte ska ges. Om driftplatsen inte ska vara obevakad ska tåget stå kvar tills tågklareraren för driftplatsen ger handsignal ”körtillstånd”.

4.24 FÖRAREN FÅR INTE BESKED OM ATT MÖTANDE TÅG HAR KOMMIT IN

Om föraren inte får besked om och inte själv kan se att mötande tåg har kommit in till en driftplats där tåget enligt körplanen eller enligt en säkerhetsorder ska ha kontrollmöte, ska hen stanna tåget och kontakta tågklareraren för driftplatsen. Om föraren inte får kontakt ska hen i stället försöka få kontakt med tågklareraren för nästa bevakade driftplats. Tågklareraren kan då orderge tåget om eventuellt ändrade förutsättningar.

Tåget får inte lämna driftplatsen förrän föraren har genomfört möteskontrollen eller tåget har fått säkerhetsorder om att kontrollmötet bortfaller eller har flyttats.

4.25 OBEVAKAD VÄNDDRIFTPLATS

Om en driftplats ska trafikeras som obevakad vänddriftplats anges det i körplanen.

När tåget har kommit till en obevakad vänddriftplats ska föraren lämna ankomstanmälan till den tågklarerare som anges i körplanen. Ankomstanmälan lämnas trots att tågsättet befinner sig på huvudspår på den obevakade driftplatsen.

Muntligt körtillstånd

Innan tåget får lämna en obevakad vänddriftplats ska föraren ha ett muntligt körtillstånd från tågklareraren för den närmaste bevakade driftplats. Körtillståndet avser tågets färd på bevakningssträckan. Reglerna om tågklarerarens kontroll av växlar, spårspärrar och signaler i modul *8HM Tågfärd – System H och M* under rubriken *2.4 Muntligt körtillstånd* gäller inte.

Föraren
- tar kontakt med tågklareraren
- begär körtillstånd.

Tågklareraren
- undersöker om körtillstånd kan lämnas
- lämnar körtillstånd:
  Tåg 00 får körtillstånd mot xx.

00 är tågfärdens beteckning.
xx är nästa bevakade driftplats.

Föraren
- repeterar meddelandet.

Tågklareraren
- bekräftar att meddelandet är rätt uppfattat

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress: Röda vägen 1
Telefon : 0771-921 921. Texttelefon: 010-123 50 00

www.trafikverket.se