

# Trafikbestämmelser för Järnväg

Modul 9E

## Spärrfärd - System E2 och E3



# Innehåll

<b>Inledning</b>	<b>5</b>
<b>A Gemensamma regler för system E2 och E3</b>	<b>7</b>
<b>1 Planera spärrfärd</b>	<b>8</b>
1.1 SPÄRRFÄRDENS KÖRPLAN	8
1.2 SPÄRRFÄRDENS TILLSYNINGSMAN OCH FÖRARE	9
1.3 SPÄRRFÄRDSSTRÄCKA	9
1.4 GRUNDLÄGGANDE KRAV PÅ FORDON	10
1.5 SPÄRRFÄRDSSÄTTETS FORDON OCH LAST	10
1.6 SPÄRRFÄRDSSÄTTETS IORDNINGSTÄLLANDE OCH KONTROLL	11
1.7 FASTSTÄLLA HASTIGHET	11
1.8 FÄRDDOKUMENTATION	11
<b>2 Anordna spärrfärd</b>	<b>13</b>
2.1 SAMTIDIGA TRAFIKVERKSAMHETER	13
2.2 AVSTÄMNING	13
2.3 SAMRÅD	14
2.4 STARTTILLSTÄND	15
<b>3 Genomföra spärrfärd</b>	<b>18</b>
3.1 SPÄRRFÄRDENS STÖRSTA TILLÄTNA HASTIGHET	18
3.2 UPPSIKT I RÖRELSERIKTNINGEN OCH HASTIGHETSRESTRIKTIONER	18
3.3 PÅ DRIFTPLATS	19
3.4 PASSAGE AV PLANKORSNINGAR	20
3.5 ÄNDRING AV TÅGDATA	20
3.6 BYTE AV TILLSYNINGSMAN	20
3.7 UPPSTÄLLNING OCH UPPDELNING AV SPÄRRFÄRDSSÄTT	21
3.8 PASSAGE AV SYSTEMGRÄNS	21
<b>4 Avsluta spärrfärd</b>	<b>22</b>
4.1 AVSLUTA SPÄRRFÄRD PÅ DRIFTPLATS	22
4.2 AVSLUTA SPÄRRFÄRD PÅ LINJEN	22
4.3 AVSLUTSANMÄLAN	23
4.4 ÅTGÄRDER EFTER AVSLUTAD SPÄRRFÄRD MED ENBART SMÅFORDON	23
<b>5 Särfall</b>	<b>24</b>
5.1 DIREKTPLANERA SPÄRRFÄRD	24
5.2 ÅTERTA TEKNISKT KÖRBESKED, ORDER OM ATT STÅ STILLA	25
5.3 UPPHÄVA TÅGVÄGSLÅSNINGEN FÖR EN SPÄRRFÄRD	26
5.4 SPÄRRFÄRDEN FÅR STOPPBESKED	26
5.5 ANMÄLAN VID STOPPBESKED	27
5.6 TEKNISKT KÖRBESKED SAKNAS	27
5.7 VÄXLINGSDVÄRGSIGNAL SOM VISAR "STOPP"	34
5.8 OBEHÖRIG PASSAGE AV SIGNALPUNKTSTAVLA	34
5.9 OBEHÖRIG PASSAGE AV VÄXLINGSDVÄRGSIGNAL SOM VISAR "STOPP"	34
5.10 PLANKORSNING	35
5.11 SPÄRRFÄRDEN KAN INTE TA EMOT TEKNISKT KÖRBESKED	35
5.12 FEL PÅ TÅGSKYDDSSYSTEMET	36

5.13	FEL PÅ FORDON	36
5.14	OPLANERAD RÖRELSE UTAN UPPSIKT	37
5.15	SPÄRRFÄRD MED HJÄLPFORDON	37
5.16	MEDGIVANDE ATT RESANDE FÅR MEDFÖLJA VID SPÄRRFÄRD	39
5.17	SPÄRRFÄRD INOM ETT D-SKYDD	39
5.18	SPÄRRFÄRD UTAN TÅGSKYDDSSYSTEM	41
<b>B Tillägg för system E3</b>		<b>43</b>
<b>1</b>	<b>Planera spärrfärd</b>	<b>44</b>
1.1	SPÄRRFÄRDENS KÖRPLAN	44
<b>2</b>	<b>Anordna spärrfärd</b>	<b>45</b>
2.2	AVSTÄMNING	45
2.4	STARTTILLSTÅND	45
<b>3</b>	<b>Genomföra spärrfärd</b>	<b>46</b>
3.3	PÅ DRIFTPLATS	46
3.4	PASSAGE AV PLANKORSNINGAR	46
3.8	PASSAGE AV SYSTEMGRÄNS	46
<b>4</b>	<b>Avsluta spärrfärd</b>	<b>47</b>
4.3	AVSLUTSANMÄLAN	47
4.4	ÅTGÄRDER EFTER AVSLUTAD SPÄRRFÄRD MED ENBART SMÅFORDON	47
<b>5</b>	<b>Särfall</b>	<b>48</b>
5.6	TEKNISKT KÖRBESKED SAKNAS	48
5.10	PLANKORSNING	48
5.16	MEDGIVANDE ATT RESANDE FÅR MEDFÖLJA VID SPÄRRFÄRD	49
5.18	SPÄRRFÄRD UTAN TÅGSKYDDSSYSTEM	50
5.19	START MED OKÄND POSITION I DRIFTLÄGE "SKIFTNING"	50

## Inledning

Spärrfärd är en trafikverksamhet som möjliggör rörelser med spårfordon i valfri riktning på den sträcka som har upplåtits för spärrfärden. De spårfordon som ingår i spärrfärdssättet kan vara både storfordon och småfordon.

Spärrfärd anordnas genom åtgärder som ska förhindra att tåg får körtillstånd in mot den bevakningssträcka där spärrfärden befinner sig. Tågklareraren anordnar spärrfärden genom att avspärra bevakningssträckan. Om ett spärrfärdssätt består av enbart småfordon, och därför inte med säkerhet kortsluter spårledningen, gäller särskilda regler i vissa situationer.

Spärrfärd används främst för transporter i samband med arbeten, transporter från en driftplats till en plats på linjen och sedan tillbaka till driftplatsen samt vid transporter som ska börja eller sluta på linjen. I samband med en spärrfärd får även vissa arbeten bedrivas på spärrfärdssträckan.

De regler som gäller för både spärrfärd i system E2 och E3 kommer först i regelmodulen. I slutet av regelmodulen finns tillägg och ändringar för spärrfärd i system E3 i ett eget kapitel.



# A Gemensamma regler för system E2 och E3

# 1 Planera spärrfärd

Järnvägsföretaget ska planera spärrfärden i förväg och göra en körplan som ska godkännas av trafikledningen. Vid akuta situationer kan spärrfärden få direktplaneras enligt reglerna under rubriken *5.1 Direktplanera spärrfärd*.

En spärrfärdssträcka får omfatta högst en bevakningssträcka. I spärrfärden ingår också spärrfärdssättets rörelser på en driftplats, från den plats där spärrfärden ska börja ut till spärrfärdssträckan och från spärrfärdssträckan in till den plats där spärrfärden ska sluta.

En spärrfärd framförs antingen med tekniskt körbesked eller i driftläge "skiftning". Om en spärrfärd ska framföras med tekniskt körbesked, får den inte föras i valfri riktning på spärrfärdssträckan utan måste föras i den aktuella tågvägens riktning.

Resande får normalt inte medfölja vid en spärrfärd. Undantag får medges av infrastrukturförvaltaren om villkoren under rubriken *5.16 Medgivande att resande får medfölja vid spärrfärd* är uppfyllda.

Infrastrukturförvaltaren kan medge att en spärrfärd får framföras med fordon som saknar tågskyddssystem. Se reglerna under rubriken *5.18 Spärrfärd utan tågskyddssystem*.

## 1.1 SPÄRRFÄRDENS KÖRPLAN

Körplanen ska innehålla uppgifter om

- vilken bevakningssträcka och vilket spår på bevakningssträckan som berörs av spärrfärden
- spärrfärdssträckans gränspunkter
- plats där spärrfärden ska börja
- plats där spärrfärden ska sluta
- spärrfärdens starttid och sluttid.

Körplanen ska även ange om

- ett eller flera småfordon ingår i spärrfärdssättet
- spärrfärdssättet består av enbart småfordon
- tillsyningsmannen även är förare
- resande ska medfölja.

Samtliga ovanstående uppgifter ska godkännas av trafikledningen i förväg. Trafikledningen ska också ge spärrfärden en unik beteckning och meddela denna till järnvägsföretaget.



Vid planeringen av starttid och sluttid ska man räkna med att en spärrfärd behöver minst en minut per kilometer körsträcka vid säkrad rörelse. Om spärrfärden måste framföras som siktrörelse ska man räkna med att den behöver minst två minuter per kilometer körsträcka.

### **Arbete i samband med spärrfärd**

A-skydd behöver inte anordnas för arbete i samband med en spärrfärd, förutsatt att arbetet bedrivs intill spärrfärdssättet och på samma spår som spärrfärdssättet. Spärrfärdens tillsyningsman ska också kunna överblicka arbetsområdet.

Om arbete kommer att bedrivas i samband med spärrfärden ska körplanen även innehålla uppgifter om

- åtgärder vid vägskyddsanläggningar
- besiktningar som ska göras innan spärrfärden får avslutas.

Om det finns ytterligare krav på trafiksäkerhetsåtgärder ansvarar järnvägsföretaget för att även dessa krav skrivs in i körplanen.

## **1.2 SPÄRRFÄRDENS TILLSYNINGSMAN OCH FÖRARE**

Järnvägsföretaget ska utse en tillsyningsman som ansvarar för trafiksäkerheten i samband med spärrfärden.

Tillsyningsmannen ansvarar också för kontakten med tågklararen och med andra tillsyningsmän.

Tillsyningsmannen ska ha god kännedom om spärrfärdssträckans spår- och anläggningar och tillräcklig geografisk kännedom för att kunna avgöra att spärrfärdssträckan stämmer överens med uppgifterna i körplanen.

Föraren ansvarar för att framföra spärrfärdssättet. Föraren får vara tillsyningsman om hen har uppsikt i rörelseriktningen.

I den förarhytt som spärrfärdssättet manövreras från får ingen annan än spärrfärdens personal befinna sig utan järnvägsföretagets medgivande.

## **1.3 SPÄRRFÄRDSSTRÄCKA**

Spärrfärdssträckans gränspunkter ska vara entydigt definierade, och det ska framgå av körplanen vilket spår på bevakningssträckan som omfattas av spärrfärden.

Gränspunkterna får endast utgöras av intilliggande driftplatsers infartstaylor på bevakningssträckan. Gränspunkterna får anges med hjälp av de omgivande driftplatsernas namn.

Om en spärrfärd ska börja på linjen genom att spärrfärdssättet förs upp från sidan ska tillsyningsmannen samråda med tågklareraren om vid vilken punkt detta ska ske. Punkten ska vara en plats som lätt kan identifieras av båda parter, till exempel en plankorsning eller en signalpunkt.

#### 1.4 GRUNDLÄGGANDE KRAV PÅ FORDON

Tillsyningsmannen ansvarar för att

- fordonen som ingår i spärrfärdssättet är löpdugliga
- spärrfärdssättet är sammansatt enligt järnvägsföretagets regler
- bromsen fungerar som avsett
- spärrfärdssättet är försett med de ljud- och ljussignaler som föreskrivs i modul 3 *Signaler - Gemensamma regler*.

Föraren ska förvissa sig om att

- drivfordonet får gå på den sträcka som spärrfärden enligt körplanen ska gå
- radiokommunikation är etablerad med radioblockcentralen
- tågskyddssystemet är tillslaget och försett med rätta värden
- bromsen kan manövreras från förarplatsen och fungerar som avsett.

#### 1.5 SPÄRRFÄRDSSÄTTETS FORDON OCH LAST

Spärrfärdssättet 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 spärrfärdssättet ska gå.

## 1.6 SPÄRRFÄRDSSÄTTETS IORDNINGSTÄLLANDE OCH KONTROLL

Ett spärrfärdssätt ska vara iordningställt enligt järnvägsföretagets säkerhetsbestämmelser samt kontrolleras före start.

Tillsyningsmannen ska kontrollera att

- spärrfärdssättet är rätt sammansatt
- draginrättningar och andra förbindelser är rätt kopplade
- fordon och laster är kontrollerade
- spärrfärdssättet har slutsignal när nattsignaler används
- uppgifter om spärrfärdssättet har upprättats.

Bromsprov ska vara utfört enligt reglerna i modul 11 *Broms*.

## 1.7 FASTSTÄLLA HASTIGHET

Spärrfärdssättets största tillåtna hastighet är den hastighet som föraren ska mata in i tågskyddssystemet när systemet kräver det.

### Spärrfärdssättets största tillåtna hastighet

Spärrfärdssättets största tillåtna hastighet är den lägsta av följande hastigheter:

- 70 km/tim
- 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 spärrfärdssättets bromsförmåga enligt reglerna i modul 11 *Broms*
- tillåten hastighet med hänsyn till spärrfärdssättets axellast
- hastighet enligt säkerhetsorder om hastighetsnedsättning utan signalering.

Spärrfärdssättets största tillåtna hastighet ska matas in i tågskyddssystemet innan spärrfärden påbörjas och vid varje tillfälle som någon av förutsättningarna ändras, när spärrfärden framförs med verksamt tågskyddssystem.

## 1.8 FÄRDDOKUMENTATION

Tillsyningsmannen ska ha tillgång till aktuella uppgifter om spärrfärdssättets längd, vikt och bromsegenskaper, axellast för vagnar som har högre axellast än 20 ton samt största tillåtna hastighet för det långsammaste fordonet som ingår i spärrfärdssättet.

Tillsyningsmannen ska ha giltiga säkerhetsorder. Dessa ska alltid finnas framme så att tillsyningsmannen omedelbart kan läsa dem. Tillsyningsmannen ska även ha körplanen för spärrfärden framme så att hen omedelbart kan läsa den. Tillsyningsmannen meddelar föraren dessa uppgifter.

Tillsyningsmannen 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 Anordna spärrfärd

Innan spärrfärden anordnas ska tillsyningsmannen och tågklararen kontrollera att de har samstämmiga uppgifter i sina körplaner.

### 2.1 SAMTIDIGA TRAFIKVERKSAMHETER

Om en tågärd pågår på den aktuella bevakningssträckan får en spärrfärd inte starta på linjen. En spärrfärd som ska framföras med tekniskt körbesked får dock starta från en driftplats medan ett tåg fortfarande befinner sig på den aktuella bevakningssträckan, förutsatt att tåget färdas i riktning från driftplatsen och har hunnit lämna första blocksträckan.

Om spärrfärdsträckan är upplåten för ett A-skydd, L-skydd, E-skydd eller om en annan spärrfärd pågår på spärrfärdsträckan får spärrfärden starta först efter samråd mellan spärrfärdens tillsyningsman och de andra trafikverksamheternas tillsyningsmän.

Om A-skydd eller E-skydd pågår på det spåravsnitt som spärrfärden ska föras in på för att avslutas, krävs samråd mellan spärrfärdens tillsyningsman och de andra trafikverksamheternas tillsyningsmän.

### 2.2 AVSTÄMNING

Tillsyningsmannen ska kontakta tågklararen för en avstämning av körplanen strax innan spärrfärden beräknas starta.

Gränspunkterna får inte ändras. Om andra gränspunkter ska användas måste en ny planering göras. Övriga uppgifter som har godkänts av trafikledningen får ändras efter överenskommelse.

#### Tillsyningsmannen

- kontaktar tågklararen och meddelar sin funktion, sitt namn och sitt telefonnummer.

#### Tågklararen

- repeterar och antecknar tillsyningsmannens namn och telefonnummer.

### Tillsyningsmannen

- uppger
  - spärrfärdens beteckning
  - berörd bevakningssträcka och vilket spår på bevakningssträckan som berörs av spärrfärden
  - spärrfärdssträckans gränspunkter
  - plats där spärrfärden ska börja och sluta
  - spärrfärdens starttid och sluttid
  - om tekniskt körbesked eller driftläge "skiftning" ska användas.
- uppger i förekommande fall
  - om ett eller flera småfordon ingår i spärrfärdssättet
  - om spärrfärdssättet består av enbart småfordon
  - om tillsyningsmannen även är förare
  - om resande medföljer spärrfärden.

### Tågklareraren

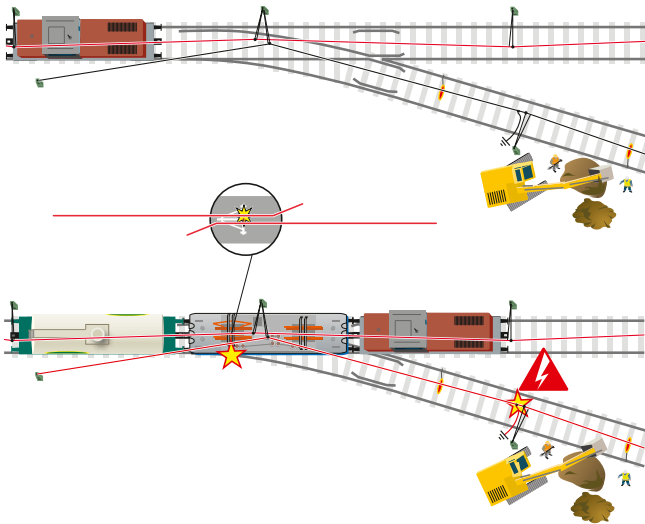
- kontrollerar att tillsyningsmannens uppgifter stämmer överens med tågklarerarens uppgifter
- påtalar eventuella avvikelser och kommer överens med tillsyningsmannen om vad som ska gälla
- undersöker om spärrfärdssträckan kan upplåtas för spärrfärden.

## 2.3 SAMRÅD

Samråden ska klarlägga om andra trafikverksamheter kan påverka spärrfärden och hur detta i så fall ska hanteras. Alla som deltar i ett samråd ska dokumentera samrådets innehåll.

Samråden ska omfatta

- avstämning av trafikverksamheternas art, sluttider och uppgift om var arbete pågår och var fordon finns
- eventuella risker för överbrygning av spänning till en kontaktledning som ska vara spänningslös, se figur 1
- förhållanden som minskar banans farbarhet
- hantering av vägskyddsanläggningar
- andra faktorer som enligt tillsyningsmannens bedömning är av betydelse för trafiksäkerheten.



**Figur 1.** Vid arbete på eller i närheten av kontaktledningen ska denna vara frånkopplad, spänningsprovad och arbetsjordad för att inte orsaka livsfara. Men en späningslös kontaktledning kan plötsligt göras spänningssatt av ett elfordon genom överbryggnig.

Det är alltid den senast tillkommande tillsyningsmannen som kontaktar de övriga tillsyningsmännen för samråd.

#### Tågklareraren

- uppmanar tillsyningsmannen till samråd
- uppger de berörda tillsyningsmännens namn och telefonnummer.

#### Tillsyningsmannen

- genomför samråden
- dokumenterar samrådets innehåll.

## 2.4 STARTTILLSTÅND

Omedelbart innan spärrfärden startar ska tillsyningsmannen begära starttillstånd från tågklareraren.

För att en spärrfärd ska få passera en signalpunktstavla krävs förutom ett starttillstånd även ett tekniskt körbesked. Om en spärrfärd saknar tekniskt körbesked ska den ha ett skriftligt tillstånd enligt reglerna under rubriken 5.6 *Tekniskt körbesked saknas*.

#### Tillsyningsmannen

- kontaktar tågklareraren, meddelar vilka samråd som har hållits och begär starttillstånd för spärrfärden.

### Tågklararen

- stämmer av och dokumenterar att samtliga begärda samråd har hållits
- stämmer av att spärrfärden har aktuella säkerhetsorder
- kontrollerar, då spärrfärden ska framföras utan tekniskt körbesked eller då spärrfärden ska starta på linjen, att bevakningssträckan är fri från tåg
- kontrollerar då spärrfärden ska starta från en driftplats med ett tekniskt körbesked
  - att första blocksträckan är fri från tåg
  - att inget tåg på bevakningssträckan är på väg i riktning mot driftplatsen
- avspärrar om fordon ska föras upp på linjen från sidan
- uppmanar då fordon ska föras upp på linjen från sidan tillsyningsmannen att kortsluta spårledningen.

### Tillsyningsmannen

- ansvarar för att spårledningen kortsluts om fordon ska föras upp på linjen från sidan
- meddelar tågklararen när så har skett.

### Tågklararen

- reserverar om möjligt en tågväg som ger spärrfärden ett tekniskt körbesked. Om det inte är möjligt gäller reglerna för skriftligt tillstånd
- ger starttillstånd:  
*Spärrfärd xx får starta*
- dokumenterar starttillståndet.

xx är spärrfärdens beteckning.

### Tillsyningsmannen

- repeterar och dokumenterar starttillståndet
- utför de åtgärder som har överenskommit i samråden
- meddelar föraren att spärrfärden fått starttillstånd
- kontrollerar med föraren att spärrfärden har fått ett tekniskt körbesked eller att föraren har valt driftläge "skiftning"
- begär ett skriftligt tillstånd innan spärrfärden passerar en signalpunktstavla om spärrfärden ska framföras i driftläge "skiftning" eller om spärrfärden av någon annan anledning inte får ett tekniskt körbesked
- anmäler i de fall spärrfärdssättet endast består av småfordon eller framförs utan tekniskt körbesked omedelbart till tågklararen när spärrfärdssättet har passerat utfartstavlan.



### Tågklareraren

- avspärrar bevakningssträckan om det inte redan är gjort.

Om en upplåsningsspärrad tågväg inte kan användas som spärråtgärd för en spärrfärd som startar med tekniskt körbesked, ska tågklareraren spärra utfartssignalpunkten omedelbart efter att spärrfärdssättet har passerat denna.

### Driftläge "skiftning" kan inte väljas

Om föraren vid start av en spärrfärd som ska framföras i driftläge "skiftning" inte kan välja driftläget ska hen meddela tillsyningsmannen detta. Därefter får föraren aktivera funktionen "passera stopp", under förutsättning av spärrfärden fått starttillstånd och ett skriftligt tillstånd att passera den närmaste signalpunktstavlan. Spärrfärden får då framföras i driftläge "särskilt ansvar" som längst till den därefter följande signalpunktstavlan.

### Villkorat starttillstånd

Om ett spärrfärdssätt ska föras ut från en driftplats med tekniskt körbesked får tågklareraren lämna ett villkorat starttillstånd med frasen: *Spärrfärd xx får starta när tågskyddssystemet ger tekniskt körbesked.*

## 3 Genomföra spärrfärd

Spärrfärden startar när tillsyningsmannen får starttillstånd av tågklararen.

Om starttillståndet är villkorat startar spärrfärden när villkoret är uppfyllt.

Avspärrningen och de skyddsåtgärder som anges i körplanen ska upprätthållas utan avbrott tills spärrfärden avslutas.

### 3.1 SPÄRRFÄRDENS STÖRSTA TILLÄTNA HASTIGHET

Spärrfärdens största tillåtna hastighet är den lägsta av följande hastigheter:

- spärrfärdssättets största tillåtna hastighet
- hastighet enligt besked från tågskyddssystemet
- 40 km/tim om spärrfärdssättet framförs utan tekniskt körbesked
- hastighet enligt besked från en hastighetstavla
- hastighet enligt reglerna för respektive driftläge
- halv siktart om andra spärrfärder pågår på spärrfärdssträckan
- hel siktart på en sträcka som också är upplåten för ett A-skydd eller L-skydd
- 40 km/tim om det saknas fungerande säkerhetsgrepp eller förarövervakning och järnvägsföretaget inte har medgett något annat
- 40 km/tim om inte första och sista fordonet bromsas automatiskt vid självavkoppling
- 40 eller 20 km/tim vid de begränsningar i tillsyningsmannens och förarens uppsikt i rörelseriktningen som anges under rubriken **3.2 Uppsikt i rörelseriktningen och hastighetsrestriktioner**
- 30 km/tim om någon del av spärrfärdssättet befinner sig på sidospår.

Spärrfärdens största tillåtna hastighet kan också bestämmas av hastighetsnedsättningar och andra restriktioner.

### 3.2 UPPSIKT I RÖRELSERIKTNINGEN OCH HASTIGHETSRESTRIKTIONER

Det är i första hand spärrfärdens förare som ska hålla uppsikt i rörelseriktningen.

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.

För att spärrfärdens största tillåtna hastighet ska få vara högre än 40 km/tim ska föraren ha tillräcklig uppsikt i rörelseriktningen, vilket innebär att något av följande villkor ska vara uppfyllt:

- Föraren befinner sig på det främsta fordonet och har fri sikt i rörelseriktningen.
- Föraren befinner sig i det främsta fordonets förarhytt och har fri sikt i rörelseriktningen längs fordonets ena sida, samtidigt som en signalkunnig person i samma förarhytt har fri sikt längs fordonets andra sida. Exempel: fordon med förarhytt bara i den ena änden.

Om föraren inte har tillräcklig uppsikt i rörelseriktningen ska tillsyningsmannen ansvara för uppsikten. Spärrfärdens största tillåtna hastighet är då högst 40 km/tim, förutsatt att tillsyningsmannen har tillräcklig uppsikt i rörelseriktningen och befinner sig på det främsta eller näst främsta fordonet. Dessutom ska något av följande gälla:

- Tillsyningsmannen använder signal- och bromsapparat.
- Tillsyningsmannen har kontakt med föraren genom radioutrustning eller någon annan talförbindelse.
- Tillsyningsmannen ger hand signaler, eventuellt via medhjälpare som repeterar signalerna. I detta fall ska tillsyningsmannen och föraren ha kommit överens om hur tillsyningsmannen ska meddela föraren när ljudsignalen ”tåg kommer” behöver ges.

Om föraren inte har tillräcklig uppsikt i rörelseriktningen och tillsyningsmannen inte kan befinna sig på det främsta eller näst främsta fordonet, får tillsyningsmannen åka längre bak i spärrfärdssättet eller tillsammans med föraren i förarhytten. Detta förutsätter dock att tillsyningsmannen och föraren i samråd bedömer att det går att hålla godtagbar uppsikt i rörelseriktningen samt att hastigheten begränsas till 20 km/tim.

### 3.3 PÅ DRIFTPLATS

När ett spärrfärdssätt som framförs utan tekniskt körbesked inne på en driftplats är på väg till eller från spärrfärdssträckan ska tillsyningsmannen kontrollera växellägen och att spåret är fritt från hinder enligt reglerna för växling. Ett spärrfärdssätt får inte byta färdriktning på en driftplats utan tågklararens medgivande.

Om spärrfärdssättet ska passera en plattformsovergång och det inte framförs med ett tekniskt körbesked, ansvarar den som håller uppsikt för att övergången om möjligt är avspärrad eller bevakad innan rörelsen förs över övergången. Om det inte är möjligt ska rörelsen stanna omedelbart före övergången och får fortsätta sedan den som håller uppsikt har kontrollerat att inget hindrar fortsatt rörelse.

Infrastrukturförvaltarens säkerhetsbestämmelser kan ange platser och korsningar där allmänheten inte behöver varnas vid pågående växling. Det kan också i infrastrukturförvaltarens säkerhetsbestämmelser finnas bestämmelser för förenklad bevakning på vissa platser. Se reglerna under rubriken *3.4 Passage av plankorsningar, plattformsovergångar och nedsänkta spår* i modul 10E *Växling System E2 och E3*.

Om småfordon ingår i spärrfärdssättet ska tågklareraren koppla ur automatiserad läggning av tåg- och växlingsvägar samt se till att inga tåg- eller växlingsvägar är magasinerade. Tågklareraren ska också reservera spåravsnittet för spärrfärden. Om tågklareraren reserverar en normal tågväg ska den vara upplåsningsspärrad. Om det inte är möjligt att reservera spåravsnittet ska tågklareraren i stället avspärra spåravsnittet.

Om ett spärrfärdssätt med enbart småfordon stannar på en driftplats och inte omedelbart ska föras vidare ska tillsyningsmannen kortsluta spårledningen. Kortslutningen får hävas strax innan spärrfärdssättet ska föras vidare.

Om spärrfärdssättet har förts in på en driftplats får spärrfärdssättet inte föras ut på spärrfärdssträckan igen utan medgivande från tågklareraren. Detta gäller även om spärrfärden inte har anmälts avslutad.

### 3.4 PASSAGE AV PLANKORSNINGAR

Ett spärrfärdssätt som framförs utan tekniskt körbesked ska kunna stanna före en plankorsning med vägskyddsanläggning om V-signalen inte visar ”passera”. Detsamma gäller om det finns en tavla ”vägskyddsanläggning” vid plankorsningen.

### 3.5 ÄNDRING AV TÅGDATA

Om tågdata ändras ska föraren mata in rätta värden i tågskyddssystemet innan spärrfärden får fortsätta.

### 3.6 BYTE AV TILLSYNINGSMAN

Vid byte av tillsyningsman för en spärrfärd ska den frånträdande tillsyningsmannen informera den tillträdande om innehållet i körplanen och de samråd som har genomförts och som fortfarande är aktuella samt överlämna sådana säkerhetsorder som fortfarande gäller. Den tillträdande tillsyningsmannen ska dokumentera samrådets innehåll eller överta gällande dokumentation samt kvittera mottagna säkerhetsorder. Båda tillsyningsmännen ska anteckna tidpunkten för avlösningen.

Den tillträdande tillsyningsmannen ska informera tågklareraren om bytet.

#### Tillsyningsmannen

- kontaktar vid sitt tillträde tågklareraren, uppger spärrfärdens beteckning och meddelar att avlösning har skett
- uppger sin funktion, sitt namn och sitt telefonnummer.

#### Tågklareraren

- repeterar och antecknar den tillträdande tillsyningsmannens namn och telefonnummer.

### 3.7 UPPSTÄLLNING OCH UPPDELNING AV SPÄRRFÄRDSSÄTT

Om fordon kopplas av från spärrfärdssättet och ställs upp på huvudspår på linjen ansvarar tillsyningsmannen för att fordonen säkras mot rullning enligt reglerna i modul 11 *Broms*. Under förutsättning att reglerna i modul 11 *Broms* inte hindrar det, behöver tillsyningsmannen inte närvara under den tid då fordonen står stilla på linjen.

Om fordon ställs upp i närheten av en vägskyddsanläggning ansvarar tillsyningsmannen för att åtgärder vidtas så att vägskyddsanläggningen inte spärrar vägtrafiken under längre tid än nödvändigt.

Om spärrfärdssättet delas i flera fordonsgrupper får grupperna vara i rörelse var för sig under följande förutsättningar:

- Alla fordon ska vara hopkopplade i ett och samma spärrfärdssätt när de förs ut från eller in till en driftplats.
- Spärrfärdssättet får inte delas upp i mer än fyra fordonsgrupper.
- Två fordonsgrupper intill varandra får inte befinna sig mer än 500 meter från varandra.
- Varje fordonsgrupp får framföras i högst halv sikt fart.
- Varje fordonsgrupp ska ha en förare.
- Varje fordonsgrupp ska vid behov ha en signalgivare som övertar tillsyningsmannens ansvar för uppsikt i rörelseriktningen och fordonsgruppens hastighet.

### 3.8 PASSAGE AV SYSTEMGRÄNS

Om en spärrfärd ska passera gränsen från ett annat trafikerings-system in till system E2, ska spärrfärden senast vid radiosignaleringsstavlans ha upprättat radiokontakt med radioblockcentralen om spärrfärden framförs med verksamt tågskyddssystem. För att spärrfärden ska få fortsätta och passera signalpunkten vid systemgränstavla ”E2”, ska spärrfärden ha ett tekniskt körbesked. Om spärrfärden inte kan upprätta någon radiokontakt eller av någon annan anledning inte kan få något tekniskt körbesked, ska tillsyningsmannen ha ett skriftligt tillstånd av tågklararen. Se reglerna under rubriken 5.6 *Tekniskt körbesked saknas*.

## 4 Avsluta spärrfärd

Spärrfärden avslutas genom att tillsyningsmannen gör en avslutsanmälan till tågklareraren.

Om spärrfärden har framförts i driftläge ”skiftning” ska spärrfärden lämna detta driftläge innan tillsyningsmannen gör avslutsanmälan.

När spärrfärden avslutas ska, om arbete har utförts, banan återlämnas i farbart skick.

Om arbete har utförts i samband med spärrfärden och banan har påverkats så att den avviker från linjebokens beskrivning, ska tillsyningsmannen meddela tågklareraren detta. Det gäller inte om infrastrukturförvaltaren redan vid spärrfärdens planering har föreskrivit förändringar när banan åter tas i bruk.

Om brister kvarstår får spärrfärden inte avslutas, utan tillsyningsmannen ska kontakta infrastrukturförvaltaren för att få besked om vilka åtgärder som ska utföras och hur spärrfärden kan avslutas.

Om spärrfärden måste avslutas på någon annan plats än vad som anges i körplanen ska tillsyningsmannen snarast meddela detta till tågklareraren.

### 4.1 AVSLUTA SPÄRRFÄRD PÅ DRIFTPLATS

Innan en spärrfärd får avslutas på en driftplats ska tillsyningsmannen se till att alla fordon i spärrfärdssättet har förts bort från bevakningssträckans huvudspår.

### 4.2 AVSLUTA SPÄRRFÄRD PÅ LINJEN

Innan en spärrfärd får avslutas på linjen ska tillsyningsmannen se till att alla fordon i spärrfärdssättet har förts bort från bevakningssträckans huvudspår. Fordonen ska stå hinderfritt vid sidan av huvudspåret. Fordonen ska vara säkrade mot rullning enligt reglerna i modul 11 *Broms*.

Om en spärrfärd ska övergå i en ny spärrfärd behöver inte fordonen föras bort från huvudspåret om tillsyningsmannen har fått starttillstånd för den nya spärrfärden innan den gamla har avslutats.

#### Avsluta genom att sammankoppla spärrfärdssätt på linjen

Om två skilda spärrfärdssätt sammankopplas på linjen ska den ena spärrfärden avslutas när de är sammankopplade. Tillsyningsmannen för den avslutade spärrfärden ska göra avslutsanmälan till tågklareraren.

### 4.3 AVSLUTSANMÄLAN

xx är spärrfärdens beteckning.

#### Tillsyningsmannen

- ansvarar för att
  - de besiktningar som anges i körplanen är genomförda
  - inga fordon eller föremål som kan hindra eller orsaka fara för trafiken finns kvar på spärrfärdssträckan
  - vägskyddsanläggningar har återställts
- kontaktar tågklareraren och anmäler:  
*Spärrfärden xx har avslutats klockan ...*

#### Tågklareraren

- repeterar tillsyningsmannens avslutsanmälan
- återtar reserverat spåravsnitt om detta inte sker automatiskt
- häver avspärrningen om inga andra trafikverksamheter pågår inom det avspärrade området
- dokumenterar vid vilken tidpunkt spärrfärden har avslutats.

#### Tillsyningsmannen

- dokumenterar vid vilken tidpunkt spärrfärden har avslutats.

### 4.4 ÅTGÄRDER EFTER AVSLUTAD SPÄRRFÄRD MED ENBART SMÅFORDON

Om en spärrfärd med enbart småfordon avslutas på en driftplats och spärrfärdssättet inte omedelbart förs undan från huvudspår ska tillsyningsmannen se till att spårledningen omedelbart kortsluts. Kortslutningen får inte hävas förrän omedelbart innan spärrfärdssättet ska föras undan eller starta som en ny spärrfärd.

## 5 Särfall

### 5.1 DIREKTPLANERA SPÄRRFÄRD

Om en spärrfärd behöver anordnas med kort varsel och därför inte kan förplaneras får den direktplaneras. Spärrfärder för tillfälliga researrangemang får dock inte direktplaneras. Direktplaneringen ska föregås av att tillsyningsmannen gör en körplan enligt ordinarie regler. De uppgifter i körplanen som ska godkännas av trafikledningen vid en förplanerad spärrfärd bestäms i samtal mellan tillsyningsmannen och tågklareraren.

Tågklareraren ska ge den direktplanerade spärrfärden en unik beteckning och meddela tillsyningsmannen den.

#### Tillsyningsmannen

- kontaktar tågklareraren och meddelar sin funktion, sitt namn och sitt telefonnummer.

#### Tågklareraren

- repeterar och antecknar tillsyningsmannens namn och telefonnummer.

#### Tillsyningsmannen

- begär direktplanering av spärrfärden
- uppger
  - berörd bevakningssträcka och vilket spår på bevakningssträckan som berörs av spärrfärden
  - spärrfärdssträckans gränspunkter
  - plats där spärrfärden ska börja och sluta
  - **önskemål om** spärrfärdens starttid och sluttid
  - om tekniskt körbesked eller driftläge "skiftning" ska användas
  - om ett eller flera småfordon ingår i spärrfärdssättet
  - om spärrfärdssättet består av enbart småfordon
  - om tillsyningsmannen även är förare
  - om resande medföljer spärrfärden.



**Tågklareraren**

- repeterar de uppgifter som tillsyningsmannen har uppgett
- undersöker om och när spärrfärdssträckan kan upplåtas för spärrfärden
- meddelar spärrfärdens beteckning samt starttid och sluttid
- dokumenterar uppgifterna.

**Tillsyningsmannen**

- repeterar de uppgifter som tågklareraren har uppgett
- dokumenterar dessa uppgifter i körplanen.

**Tågklareraren**

- bekräftar de repeterade uppgifterna.

Den direktplanerade spärrfärden följer i övrigt de ordinarie reglerna för spärrfärd, med samråd och starttillstånd som nästa moment.

## 5.2 ÅTERTA TEKNISKT KÖRBESKED, ORDER OM ATT STÅ STILLA

Om tågklareraren behöver få stopp på en spärrfärd som framförs med tekniskt körbesked 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 stoppa spärrfärden genom att nödstoppa den

Om det inte är möjligt att återta det tekniska körbeskedet, kan tågklareraren stoppa spärrfärden genom att kontakta tillsyningsmannen och ge order om att spärrfärden ska stå stilla, enligt blankett ETCS 03 *Order om att stå stilla*. Spärrfärden får sedan inte fortsätta förrän det fått ett skriftligt tillstånd enligt blankett ETCS 04 *Upphävande av order att stå stilla*.

**Tågklareraren**

- fyller i blankett ETCS 03
- tar kontakt med tillsyningsmannen
- förvissas sig om att spärrfärden står stilla
- uppmanar tillsyningsmannen att ta fram blankett ETCS 03
- ger order om att spärrfärden ska stå stilla, enligt formuleringarna på blanketten.

**Tillsyningsmannen**

- noterar på blankett ETCS 03
- repeterar ordern.

**Tågklareraren**

- bekräftar att ordern är rätt uppfattad.

**Tillsyningsmannen**

- ansvarar för att spärrfärdssättet står kvar på platsen tills tågklareraren ger ett skriftligt tillstånd enligt blankett ETCS 04 *Upphävande av order om att stå stilla*.

**5.3 UPPHÄVA TÅGVÄGSLÄSNINGEN FÖR EN SPÄRRFÄRD**

Tågklareraren får inte upphäva en tågväglåsning för en spärrfärd förrän hen har återtagit det tekniska körbeskedet eller gett order om att stå stilla enligt blankett ETCS 03 *Order om att stå stilla* sedan tågklareraren och förvissat sig om att spärrfärdssättet har stannat. När tillsyningsmannen efter start på en driftplats har anmält att spärrfärdssättet har passerat utfartstavlan får dock tågklareraren upphäva tågväglåsningen på den del av tågvägen som spärrfärden använt på driftplatsen.

**5.4 SPÄRRFÄRDEN FÅR STOPPBESKED**

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

Skulle spärrfärden oväntat få stoppbesked vid säkrad rörelse ska spärrfärdssättet om möjligt stannas före stoppsignalen och annars snarast möjligt därefter.

Vid siktrörelse ska spärrfärdssättet kunna stannas före en signalinrättning eller signaltavla som ger ett stoppbesked. Om signalbeskedet ändras till ”stopp” när spärrfärdssättet 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 spärrfärdssättet hade stannats före stoppsignalen.

Om spärrfärden får driftläge ”nödstopp” gäller reglerna under rubriken 5.6 *Tekniskt körbesked saknas, Start efter driftläge ”nödstopp”*.

## 5.5 ANMÄLAN VID STOPPBESKED

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

xx är spärrfärdens beteckning.

yy är signalpunktens beteckning eller spärrfärdens position.

### Tillsyningsmannen

- kontaktar tågklararen när spärrfärdssättet står stilla och anmäler: *Spärrfärd xx har stannat vid yy på grund av stoppbesked.*

### Tågklararen

- utför en av följande åtgärder:
  - ger besked om att avvakta
  - uppmanar tillsyningsmannen att ta fram blankett för att lämna skriftligt tillstånd.

## 5.6 TEKNISKT KÖRBESKED SAKNAS

Om en spärrfärd inte har ett tekniskt körbesked, ska den ha ett skriftligt tillstånd. Tågklararen ska se till att villkoren i kapitlet *Åtgärder vid tillstånd och medgivanden* i modul 17E *Trafikledning - System E2 och E3* är uppfyllda innan hen lämnar ett skriftligt tillstånd.

Tillsyningsmannen 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 tillståndet eller medgivandet enbart avser ett spåravsnitt på linjen.

### Start med okänd position

Om spärrfärden saknar ett tekniskt körbesked enbart på grund av att positionen för spärrfärdssättet är okänd och under förutsättning att spärrfärden står vid en signalpunktstavla, får tågklararen lämna skriftligt tillstånd enligt blankett *ETCS 07 Tillstånd att starta i driftläge ”särskilt ansvar” efter aktivering*. Tillståndet lämnas först sedan spärrfärden fått starttillstånd. Det ges för att spärrfärden ska få framföras i driftläge ”särskilt ansvar” fram till signalpunktstavlan för att spärrfärden ska kunna få ett tekniskt körbesked. Tillståndet kan vid behov också innehålla ett stoppassagemedgivande för den närmaste signalpunktstavlan.

Tillsyningsmannen ska kontakta tågklararen för att få ett skriftligt tillstånd och ange spärrfärdssättets position genom att ange beteckningen på den närmaste signalpunktstavlan. Tågklararen ska sedan

reservera en normal tågväg för spärrfärden. Under förutsättning att spärrfärden har fått ett starttillstånd får tågklararen ge spärrfärden ett skriftligt tillstånd.

xx är spärrfärdens beteckning.

yy är signalpunktens beteckning

#### Tillsyningsmannen

- tar kontakt med tågklararen
- anmäler:  
*Spärrfärd xx befinner sig vid signalpunktstavla yy och har okänd position.*

#### Tågklararen

- kontrollerar att den uppgivna positionen är rimlig
- matar in den angivna positionen
- reserverar en normal tågväg
- fyller i blankett ETCS 07
- uppmanar föraren att ta fram blankett ETCS 07
- lämnar tillstånd och vid behov ett stoppassage-medgivande enligt formuleringarna på blankett ETCS 07
- meddelar tillsyningsmannen:  
*Växlarna ligger rätt.*

#### Tillsyningsmannen

- fyller i blankett ETCS 07
- repeterar meddelandet.

#### Tågklararen

- bekräftar att meddelandet är rätt uppfattat

#### Tillsyningsmannen

- uppmanar föraren att
  - kvittera när tågskyddssystemet indikerar att åtgärden ska kvitteras
  - köra med halv sikt fart efter att tågskyddssystemet visar driftläge "särskilt ansvar" fram tills färden har fått ett tekniskt körbesked. Den närmaste signalpunktstavlan får passeras bara om tågklararen har gett ett stoppassage-medgivande.

Om spärrfärden inte står vid en signalpunktstavla eller om tågklararen inte kan reservera en normal tågväg för spärrfärden ska reglerna under rubriken *Start med skriftligt tillstånd i andra situationer* tillämpas.

### Start efter driftläge "nödstopp"

Om spärrfärden har fått driftläge "nödstopp" får föraren inte trycka på "start" eller välja driftläge "skiftning" utan att ha fått ett skriftligt tillstånd enligt blankett ETCS 02 *Tillstånd att fortsätta efter driftläge "nödstopp"*. Tillståndet får ges för färd fram till den närmaste signalpunktstavlan för att spärrfärden ska kunna få ett tekniskt körbesked eller för att spärrfärden ska få välja driftläge "skiftning".

#### Tillsyningsmannen

- kontaktar tågklareraren när spärrfärdssättet står stilla och anmäler: *Spärrfärd xx har stannat vid yy efter att ha fått driftläge "nödstopp"*.

xx är spärrfärdens beteckning.

yy är signalpunktens beteckning eller spärrfärdens position.

#### Tågklareraren

- kontrollerar att det inte finns något som hindrar spärrfärden att fortsätta
- om normal tågväg för spärrfärden inte ligger kvar för spärrfärd som ska framföras med tekniskt körbesked: reserverar spåravsnittet fram till den närmaste signalpunkten
- om spåravsnittet inte är reserverat för spärrfärd som ska framföras i driftläge "skiftning": lokalreserverar spåravsnittet eller lägger en växlingsväg
- fyller i blankett ETCS 02
- uppmanar föraren att ta fram blankett ETCS 02
- lämnar tillstånd enligt uppgifterna på blankett ETCS 02
- meddelar tillsyningsmannen:
  - *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.

#### Tillsyningsmannen

- repeterar tillståndet och dokumenterar på blankett ETCS 02

#### Tågklareraren

- bekräftar att meddelandet är rätt uppfattat.

### Tillsyningsmannen

- uppmanar föraren att trycka på ”start” om tågvägen ligger kvar för färden
- uppmanar föraren att aktivera funktionen ”passera stopp”, om tågvägen inte ligger kvar för spärrfärd som ska framföras med tekniskt körbesked
- uppmanar föraren för en spärrfärd som ska framföras i driftläge ”skiftning” att välja driftläge ”skiftning”
- ansvarar för att spärrfärden framförs
  - i hel siktart, om tillsyningsmannen har fått beskedet *Växlarna ligger rätt*
  - i halv siktart på spåravsnitt där tillsyningsmannen 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 tillsyningsmannen har fått beskedet *Kontrollera växlarna*
- kontrollerar från plats på marken att varje motväxel sluter i rätt läge innan fordonssettet förs in i växeln, om tillsyningsmannen har fått beskedet *Kontrollera växlarna*
- kontrollerar från plats på marken att varje medväxel ligger i rätt läge, om tillsyningsmannen har fått beskedet *Kontrollera växlarna*.

Tillstånd enligt blankett ETCS 02 innebär samtidigt att spärrfärden har stoppassagemdgivande för en signalpunktstavla som det eventuellt har passerat obehörigt med driftläge ”nödstopp”.

Om järnvägsföretagets säkerhetsbestämmelser och siktförhållandena medger det, får kontrollen av att en motväxel sluter ske från förarhytten sedan spärrfärdssättet 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 spärrfärdssättet 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”.

Hastighetsrestriktionen gäller fram tills spärrfärden får ett tekniskt körbesked. Om spärrfärden inte får något tekniskt körbesked innan den kommer fram till den närmaste signalpunktstavlan, ska den ha ett stoppassagemdgivande enligt blankett ETCS 01 *Stoppassagemdgivande* innan den får passera signalpunktstavlan.

Om spärrfärdssättet inte ska flyttas efter att det fått driftläge ”nöd-stopp”, ska tågklararen ange ”får inte flyttas” under ”ytterligare instruktioner” på blankett ETCS 02 *Tillstånd att fortsätta efter ”nöd-stopp”*. Denna order innebär att föraren får välja ”start” för att kunna avaktivera förarplatsen.

#### **Start efter order om att stå stilla**

Om tågklararen tidigare gett order enligt blankett ETCS 03 *Order om att stå stilla* får spärrfärden inte fortsätta utan att tågklararen har gett order enligt blankett ETCS 04 *Upphävande av order om att stå stilla*. Tågklararen får ge ordern utan ytterligare kontroller när orsaken till att ordern på blankett ETCS 03 gavs är borta. Ordern på blankett ETCS 04 innebär att spärrfärden får fortsätta med tekniskt körbesked.

#### **Tågklararen**

- konstaterar att orsaken till ordern om att stå stilla är borta
- fyller i blankett ETCS 04
- uppmanar föraren att ta fram blankett ETCS 04
- ger ordern enligt uppgifterna på blankett ETCS 04.

#### **Tillsyningsmannen**

- repeterar ordern och dokumenterar på blankett ETCS 04
- uppmanar föraren att vid behov trycka på ”start”
- kör enligt besked från tågskyddssystemet.

Om spärrfärden inte får något tekniskt körbesked ska den också ha ett skriftligt tillstånd enligt blankett ETCS 01 *Stoppassagemedgivande*, enligt reglerna under rubriken *Start med skriftligt tillstånd i andra situationer*.

#### **Start med skriftligt tillstånd i andra situationer**

Detta avsnitt gäller i andra situationer än dem som behandlas under rubrikerna *Start med okänd position*, *Start efter driftläge ”nöd-stopp”* och *Start efter order om att stå stilla*.

Om spärrfärden inte har ett tekniskt körbesked får tågklararen lämna ett skriftligt tillstånd enligt blankett ETCS 01 *Stoppassagemedgivande*. Stoppassagemedgivandet får bara ges för en signalpunktstavla i taget. Tillståndet kan vid behov även användas utan något stoppassagemedgivande 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 tillstånd på blankett ETCS 01 med stoppassagemedgivande för en eller flera växlingsdvärgsignaler.

xx är spärrfärdens beteckning.

yy är signalpunktens beteckning eller spärrfärdens position.

### Tillsyningsmannen

- kontaktar tågklararen när spärrfärdssättet står stilla och anmäler: *Spärrfärd xx har stannat vid yy och saknar tekniskt körbesked.*

### Tågklararen

- kontrollerar att det inte finns något som hindrar spärrfärdssättet att framföras utan tekniskt körbesked på ett säkert sätt
- fyller i blankett ETCS 01
- stämmer av och dokumenterar att samtliga begärda samråd har hållits
- uppmanar föraren att ta fram blankett ETCS 01
- ger tillsyningsmannen tillstånd och stoppassagemedgivande enligt uppgifterna på blankett ETCS 01
- meddelar tillsyningsmannen:
  - *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. Om det pågår ett A-skydd, E-skydd eller D-skydd meddelas i stället *Enligt besked från tsm/htsm om växlars läge* på blankett ETCS 01
- ger i förekommande fall stoppassagemedgivande för dvärgsignaler:
  - x växlingsdvärgsignaler får passeras i "stopp".*

x är antalet växlingsdvärgsignaler.



Om det vid signalpunktstavlan finns en medgivandedvärgsignal krävs det inget särskilt medgivande för att få passera medgivandedvärgsignalen.

#### Tillsyningsmannen

- repeterar tillståndet och stoppassagedivandet och dokumenterar på blankett ETCS 01
- repeterar och dokumenterar på blanketten de växellägen som tågklararen eventuellt har angett

#### Tågklararen

- bekräftar att tillståndet, stoppassagedivandet och eventuella växellägen är rätt uppfattade

#### Tillsyningsmannen

- uppmanar föraren att välja driftläge "skiftning" eller aktivera funktionen "passera stopp", beroende på förutsättningarna för spärrfärden
- kontrollerar före passage av signalpunktstavla att märkskylten har den angivna beteckningen
- ansvarar för att spärrfärden framförs i
  - hel siktart, om tillsyningsmannen har fått beskedet *växlarna ligger rätt*
  - halv siktart på spåravsnitt där tillsyningsmannen med säkerhet kan konstatera att det varken finns växlar eller spårspärrar, om hen har fått beskedet *kontrollera växlarna*
  - krypfart genom växlar och förbi spårspärrar, om tillsyningsmannen har fått beskedet *kontrollera växlarna*
- kontrollerar från plats på marken att varje motväxel sluter i rätt läge innan fordonssättet förs in i växeln, om tillsyningsmannen har fått beskedet *kontrollera växlarna*
- kontrollerar från plats på marken att varje medväxel ligger i rätt läge, om tillsyningsmannen har fått beskedet *kontrollera växlarna*.

Hastighetsrestriktionen gäller fram till att spärrfärden får ett tekniskt körbesked.

Om järnvägsföretagets säkerhetsbestämmelser och siktförhållandena medger det, får kontrollen av att en motväxel sluter ske kontrolleras från förarhytten sedan spärrfärdssättet 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 spärrfärdssättet 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 spärrar på dvärgsignalsträckan, även om tågklararen har lämnat beskedet *Kontrollera växlar*. Hastigheten får vara hel siktfart bortom signalbilden ”lodrätt” och halv siktfart bortom signalbilden ”snett vänster”.

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

### 5.7 VÄXLINGSDVÄRGSIGNAL SOM VISAR ”STOPP”

Om en växlingsdvärgsignal visar ”stopp” och det saknas ett stoppsagemedgivande för signalen, ska föraren stanna spärrfärdssättet. Tillsyningsmannen ska därefter kontakta tågklararen och anmäla att signalen visar ”stopp”. Tågklararen får då lämna stoppsagemedgivande för växlingsdvärgsignalen enligt de regler som gäller för signalpunktstavor under rubrik 5.6 *Tekniskt körbesked saknas, Start med skriftligt tillstånd i andra situationer*. Medgivandet får avse flera växlingsdvärgsignaler.

### 5.8 OBEHÖRIG PASSAGE AV SIGNALPUNKTSTAVLA

Om ett spärrfärdssätt obehörigt har passerat en signalpunktstavla ska föraren omedelbart stanna spärrfärden. Därefter ska tillsyningsmannen meddela tågklararen: *Spärrfärd xx har passerat signalpunktstavla yy utan tillstånd*, där xx är spärrfärdens beteckning och yy är signalpunktstavlans beteckning. Om tillsyningsmannen inte säkert vet signalpunktstavlans beteckning ska hen så noggrant som möjligt ange vilken signalpunktstavla det gäller.

För att spärrfärden ska få fortsätta ska den ha ett skriftligt tillstånd enligt reglerna under rubriken 5.6 *Tekniskt körbesked saknas, Start med skriftligt tillstånd i andra situationer*. Reglerna tillämpas på samma sätt som om spärrfärdssättet hade stått vid den signalpunktstavla som passerades obehörigt. Om spärrfärden har fått driftläge ”nödstopp” gäller istället reglerna under rubriken 5.6 *Tekniskt körbesked saknas, Start efter driftläge ”nödstopp”*.

### 5.9 OBEHÖRIG PASSAGE AV VÄXLINGSDVÄRGSIGNAL SOM VISAR ”STOPP”

Om ett spärrfärdssätt utan medgivande har passerat en växlingsdvärgsignal som visar ”stopp” ska föraren omedelbart stanna spärrfärden. Därefter ska tillsyningsmannen meddela tågklararen: *Spärrfärd xx har passerat växlingsdvärgsignal yy som visade ”stopp”*, där xx är spärrfärdens beteckning och yy är signalens beteckning. Om tillsyningsmannen inte säkert vet signalens beteckning ska hen så noggrant som möjligt ange vilken signal det gäller.

För att spärrfärden ska få fortsätta ska den ha stoppassagemedgivande enligt reglerna för under rubriken 5.6 *Tekniskt körbesked saknas, Start med skriftligt tillstånd i andra situationer*. Reglerna tillämpas på samma sätt som om spärrfärdssättet hade stått vid den signal som passerades obehörigt.

## 5.10 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 linjeboken ska föraren genast börja bromsa och ge ljudsignalen "tåg kommer" upprepade gånger. "Tåg kommer" behöver inte ges om föraren är säker på att spärrfärden kan stanna före plankorsningen.

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

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

Tillsyningsmannen ska snarast anmäla fel på vägskyddsanläggningens funktion till tågklararen.

### Spärrfärden har fått säkerhetsorder om att en vägskyddsanläggning är felaktig

Om spärrfärden har fått en säkerhetsorder om fel på en vägskyddsanläggning ska föraren stanna spärrfärdssättet omedelbart före plankorsningen. Därefter får färden fortsätta, sedan föraren har förvisat 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 spärrfärden 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.

## 5.11 SPÄRRFÄRDEN KAN INTE TA EMOT TEKNISKT KÖRBESKED

Om föraren vid körning med tekniskt körbesked upptäcker att det blir fel på tågskyddssystemet i fordonet så att det inte kan ta emot något tekniskt körbesked, ska föraren meddela tillsyningsmannen. Därefter ska tillsyningsmannen kontakta tågklararen. För fortsatt körning gäller reglerna under rubriken 5.6 *Tekniskt körbesked saknas, Start med skriftligt tillstånd i andra situationer*. Spärrfärden får inte köras längre än till en plats där ett annat drivfordon med fungerande tågskyddssystem kan kopplas till och som längst till den närmaste driftplatsen.

Om en spärrfärd inte kan ta emot något tekniskt körbesked på grund av bruten radiokommunikation, ska föraren stanna spärrfärden och informera tågklararen om förhållandet. För att få fortsätta ska spärrfärden antingen åter ha fått radiokontakt och ett tekniskt körbesked eller ha fått ett skriftligt tillstånd av tågklararen. Tågklararen får i detta fall inte lämna något skriftligt tillstånd förrän tillsyningsmannen och tågklararen konstaterat att det inte går att upprätta radiokontakt.

## 5.12 FEL PÅ TÅGSKYDDSSYSTEMET

### Balisinformationsfel

Om föraren får ett textmeddelande om balisinformationsfel ska hen meddela tillsyningsmannen detta. Tillsyningsmannen ska rapportera felet till tågklararen. Om felet inte innebär driftläge "nöd-stop", får färden fortsätta utan särskilda restriktioner.

### Fel vid driftläge "skiftning"

Om föraren under pågående spärrfärd i driftläge "skiftning" upptäcker att det blir fel på tågskyddssystemet i fordonet ska hen stanna färden och meddela tillsyningsmannen detta. Därefter ska tillsyningsmannen kontakta tågklararen.

Efter att tillsyningsmannen meddelat tågklararen får spärrfärden fortsätta inom det område som framgår av körplanen.

Järnvägsföretaget ska se till att felavhjälpning eller fordonsbyte sker snarast möjligt.

## 5.13 FEL PÅ FORDON

### Hjulskada

Om tågklararen får reda på att ett spärrfärdssätt har hårda slag från hjul ska tågklararen kontakta tillsyningsmannen för att se till att spärrfärden stoppas innan den kommer till en driftplats. Tågklararen ska ge tillsyningsmannen en säkerhetsorder om att spärrfärden ska föras in till driftplatsen med högst 10 km/tim. På driftplatsen ska föraren undersöka spärrfärdssättets hjul.

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

### Felaktig tyfon eller vissla

Om det är fel på tyfonen eller visslan får spärrfärdens hastighet inte överskrida hel siktfart. Vid de plankorsningar som föregås av en ljudsignaltavla får hastigheten inte överstiga 10 km/tim när spärrfärdssättets främsta fordon passerar.

### Avsaknade av frontsignal

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

Vid god sikt får spärrfärden fortsätta.

I mörker eller vid dålig sikt ska spärrfärden snarast avslutas, såvida inte en ersättande belysning kan visas från fordonet. Hastigheten får inte överstiga 40 km/tim.

I båda fallen ska ”tåg kommer” ges före varje 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 spärrfärdssätt när nattsignaler används, ska anmäla det till tågklararen.

Tågklararen ska snarast underrätta tillsyningsmannen, som ska reparera eller ersätta slutsignalen, eller ersätta den med annan befintlig belysning såsom t.ex. frontsignal.

Om det inte är möjligt att reparera eller ersätta slutsignal som ska finnas, gäller följande:

Spärrfärden ska snarast avslutas. Spärrfärden behöver dock inte avslutas om tågklararen med en säkerhetsorder medger att spärrfärden får fortsätta utan slutsignal. För det gäller följande:

- Det får inte finnas några andra spärrfärder på bevakningssträckan.
- Medgivandet ges av tågklararen för den sträcka eller driftplats där spärrfärden befinner sig

## 5.14 OPLANERAD RÖRELSE UTAN UPPSIKT

Om ett spärrfärdssätt där föraren också är tillsyningsman oplanerat måste byta riktning får det framföras utan uppsikt i rörelseriktningen förutsatt att inga andra trafikverksamheter pågår på bevakningssträckan och att hastigheten inte överstiger 10 km/tim. Ljudsignalen ”tåg kommer” ska ges omedelbart före start och sedan upprepade gånger under rörelsen. Spärrfärdssättet får inte föras över en plankorsning med vägskyddsanläggning. Spärrfärdssättet får inte föras förbi en signalpunkt utan skriftligt tillstånd från tågklararen.

## 5.15 SPÄRRFÄRD MED HJÄLPFORDON

Spärrfärd med hjälpfordon får anordnas när:

- ett tågs förare har begärt hjälpfordon och tåget befinner sig på linjen
- en olycka har inträffat och åtgärder krävs för att återställa banan för att tåg som befinner sig på linjen ska kunna fortsätta sin färd.

Spärrfärd med hjälpfordon ska anordnas och framföras enligt de ordinarie reglerna för spärrfärd med nedanstående skillnader.

En spärrfärd med hjälpfordon får starta

- från en driftplats även om ett tåg befinner sig på den första blocksträckan efter driftplatsen
- från en driftplats även om de tåg som befinner sig på bevakningssträckan har färdriktning mot driftplatsen
- på linjen även om tåg befinner sig på samma bevakningssträcka.

Vid spärrfärd med hjälpfordon till hjälpbehövande tåg ska körplanen innehålla uppgifter om vilken bevakningssträcka som det hjälpbehövande tåget befinner sig på samt om det finns andra tåg på bevakningssträckan. Vid spärrfärd med hjälpfordon på grund av olycka ska körplanen innehålla motsvarande uppgifter om det tåg som spärrfärdssättet först kan nå. Tågens exakta position får inte i något av fallen uppges med större noggrannhet än så. Hjälpfordonets tillsyningsman får inte försöka att på annat sätt få närmare besked om tågens position.

Planering av spärrfärd med hjälpfordon bestäms i samtal mellan tillsyningsmannen och tågklararen.

Innan starttillstånd ges för spärrfärden ska tågklararen återkalla körtillståndet för tåg som befinner sig på bevakningssträckan.

### **Fortsatt färd efter hjälpsatsen**

När spärrfärden har kommit till det hjälpbehövande tågsättet eller banan har återställts ska spärrfärden och tåg på bevakningssträckan, efter överenskommelse med tågklararen, föras undan på något av följande sätt:

- Det hjälpbehövande tågsättet och spärrfärdssättet kopplas ihop och spärrfärden avslutas. Det hjälpbehövande tåget och övriga tåg fortsätter efter att ha fått körtillstånd av tågklararen. Inga fordon får lämnas kvar på bevakningssträckan.
- Det hjälpbehövande tågsättet och spärrfärdssättet kopplas samman och förs från bevakningssträckan som spärrfärd. Sedan spärrfärden har avslutats fortsätter övriga tåg efter att ha fått körtillstånd av tågklararen.
- Spärrfärden förs från bevakningssträckan som spärrfärd. Sedan spärrfärden har avslutats fortsätter övriga tåg efter att ha fått körtillstånd av tågklararen.

Om spärrfärdssättet kopplas ihop med det hjälpbehövande tågsättet och fortsätter som spärrfärd med hjälpfordon ska tillsyningsmannen särskilt anmäla till tågklararen när det hjälpbehövande tågsättet helt har förts undan från bevakningssträckan.

## 5.16 MEDGIVANDE ATT RESANDE FÅR MEDFÖLJA VID SPÄRRFÄRD

Resande får medfölja vid en spärrfärd endast i följande fall:

- vid spärrfärd med hjälpfordon
- vid spärrfärd för resandeutväxling på en bevakningssträcka där hjälpfordon har begärts
- vid spärrfärd i samband med tillfälliga researrangemang.

Att resande får medfölja ska anges i körplanen.

### Tillfälliga researrangemang

Infrastrukturförvaltaren får medge att resande följer med spärrfärd vid tillfälliga researrangemang. Vid tillfälliga researrangemang gäller följande villkor:

- Då spärrfärden framförs ska föraren befinna sig främst i spärrfärdssättet.
- Det första och sista fordonet i spärrfärdssättet ska bromsas automatiskt vid självavkoppling.
- A-skydd, L-skydd, E-skydd eller andra spärrfärder får inte finnas på bevakningssträckan. Spärrfärd för att undsätta en spärrfärd med resande får dock finnas.
- Spärrfärden ska planeras så att tågskyddssystemet kan användas.
- Spärrfärden får inte direktplaneras.

## 5.17 SPÄRRFÄRD INOM ETT D-SKYDD

Ett D-skydd innebär att ett område på huvudspår upplåts för flera skyddsformer och färder och att det inte får förekomma några tåg-färder i området. Ett D-skydd planeras av spårentreprenören i en dispositionsarbetsplan som ska godkännas av trafikledningen.

När ett D-skydd har anordnats tar en huvudtillsyningsman över trafikledningen och beslutar med ledning av arbetsplanering och planeringssamtal vilka trafikverksamheter som får genomföras inom D-skyddet.

D-skyddsområdet får vara indelat i flera delområden. Delområdenas gränspunkter ska framgå av dispositionsarbetsplanen.

En spärrfärd får anordnas inom ett D-skydd. Spärrfärden trafikleds då av D-skyddets huvudtillsyningsman, som övertar tågklararens roll i de ordinarie reglerna för spärrfärd. I övrigt gäller de ordinarie reglerna för spärrfärd med nedanstående tillägg och ändringar.

### Spärrfärdssträcka

En spärrfärdssträcka inom ett D-skydd får omfatta ett eller flera delområden. En spärrfärd som omfattar flera delområden får anmälas avslutad för varje delområde för sig.

### Spärrfärdens största tillåtna hastighet

En spärrfärd inom ett D-skydd får inte framföras med högre hastighet än 40 km/tim.

### **Färddokumentation**

Tillsyningsmannen ska medföra dispositionsarbetsplanen. Om det har skett ändringar i den ska huvudtillsyningsmannen orderge tillsyningsmannen om dessa ändringar. Huvudtillsyningsmannen ska inte ge någon särskild säkerhetsorder om vägskyddsanläggningar som inte fungerar eller om ändringar av signaler.

### **Starttillstånd**

Huvudtillsyningsmannen kan ge spärrfärden starttillstånd för ett delområde i taget eller för flera delområden på samma gång.

### **Passera gräns in till D-skyddsområdet**

Innan ett spärrfärdssätt ska föras in till ett D-skydd ska tillsyningsmannen ha fått starttillstånd av huvudtillsyningsmannen. Efter att spärrfärdssättet i sin helhet har förts in i D-skyddsområdet ska tillsyningsmannen anmäla till tågklararen att färden fram till D-skyddsområdet är avslutad.

Om gränspunkten utgörs av en signalpunktstavla som gäller för rörelse ut från D-skyddsområdet, får tågklararen inte medge rörelse förbi den signalpunktstavla som finns närmast före gränspunkten förrän tillsyningsmannen har bekräftat att hen har fått starttillstånd för spärrfärden av huvudtillsyningsmannen.

### **Passera gräns ut från D-skyddsområdet**

Innan spärrfärdssättet förs ut ur D-skyddsområdet ska tillsyningsmannen ha fått starttillstånd från tågklararen för den fortsatta färden utanför D-skyddsområdet. När spärrfärdssättet i sin helhet har förts ut ur D-skyddsområdet ska tillsyningsmannen anmäla spärrfärden avslutad till huvudtillsyningsmannen.

### **Passera gräns för delområde**

Ett starttillstånd för en spärrfärd innebär att gränspunkten där spärrfärdssättet står får passeras. Starttillståndet är samtidigt ett medgivande att passera en eventuell signalpunktstavla eller dvärgsignal i gränspunkten. Om spärrfärden får starttillstånd för flera delområden får spärrfärdssättet passera mellanliggande gränspunkter utan att stanna.

### **Passera signaler inom ett delområde**

Signalpunktstavor som inte utgör gräns för ett delområde får passeras. Detsamma gäller för dvärgsignaler oavsett signalbild.



## **5.18 SPÄRRFÄRD UTAN TÅGSKYDDSSYSTEM**

Infrastrukturförvaltaren kan om särskilda skäl finns ge dispens att framföra en spärrfärd med fordon som saknar tågskyddssystem eller inte har det tillslaget. Detta förhållande ska framgå av körplanen eller i direktplaneringen. I övrigt gäller de ordinarie reglerna för spärrfärd.



## B Tillägg för system E3

# 1 Planera spärrfärd

## 1.1 SPÄRRFÄRDENS KÖRPLAN

Körplanen behöver inte innehålla uppgift om att småfordon medförs eller att spärrfärdssättet enbart består av småfordon.

## 2 Anordna spärrfärd

### 2.2 AVSTÄMNING

I system E3 behöver tillsyningsmannen vid avstämningen inte uppge om småfordon medförs eller om spärrfärdssättet enbart består av småfordon.

### 2.4 STARTTILLSTÅND

I system E3 gäller även följande regler när ett starttillstånd ska lämnas till en spärrfärd.

Om fordon ska föras upp på linjen från sidan ska tågklararen avspärra bevakningssträckan och därefter ska tillsyningsmannen externmarkera spärrfärdssträckan. Externmarkeringen ska utföras av tillsyningsmannen genom personlig registrering. En externmarkering får inte tas bort av någon annan än den tillsyningsman som har etablerat den.

Om spärrfärden ska framföras i driftläge "skiftning" ska tågklararen i stället för att reservera en tågväg lokalreservera spärrfärdssträckan.

#### **Driftläge "skiftning" kan inte väljas**

I system E3 gäller även följande regel.

Om föraren inte kan välja driftläge "skiftning" i tågskyddssystemet på grund av att positionen är okänd gäller reglerna under rubriken 5.19 *Start med okänd position i driftläge skiftning.*

## 3 Genomföra spärrfärd

### 3.3 PÅ DRIFTPLATS

Regeln om att tillsyningsmannen ska kortsluta spårledningen när spärrfärdssätt med enbart småfordon stannar på en driftplats gäller i system E3 bara på de driftplatser som enligt uppgift i linjeboken har hinderfrihetsspårledningar.

Innan en spärrfärd startar från en driftplats ska tillsyningsmannen anmäla till tågklareraren om fordon lämnas kvar på huvudspår eller inte enligt något av följande exempel:

*Inga fordon lämnas kvar efter spärrfärd xx 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 spärrfärdssättet står, oavsett om de fordon som står kvar har ingått i det egna spärrfärdssättet eller inte. Om tågklareraren inte får någon anmälan ska hen förutsätta att fordon har lämnats kvar på det spåravsnitt där spärrfärden stod före starten.

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

### 3.4 PASSAGE AV PLANKORSNINGAR

I system E3 ska ett spärrfärdssätt kunna stanna före en plankorsning med vägskyddsanläggning om V-signalen inte visar ”passera”.

### 3.8 PASSAGE AV SYSTEMGRÄNS

Om en spärrfärd ska passera gränsen från ett annat trafikeringsystem in till system E3 gäller motsvarande regler som för att passera en gräns in till system E2.

## 4 Avsluta spärrfärd

### 4.3 AVSLUTSANMÄLAN

Utöver reglerna för avslutsanmälan i system E2 gäller följande regler i system E3.

När spärrfärden avslutas på en driftplats ska tillsyningsmannen utöver avslutsanmälan också anmäla om fordon har lämnats på huvudspår eller inte enligt något av följande exempel:

*Inga fordon lämnas kvar på huvudspår i A-stad.*

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

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

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

Tågklareraren ska separatmarkera det spåravsnitt där fordon har lämnats. Om tågklareraren inte har fått någon anmälan ska hen förutsätta att fordon har lämnats och separatmarkera spåravsnittet.

Om ett småfordon lämnas på ett spår med spårledning för hinderfrihetskontroll ska tillsyningsmannen dessutom säkerställa att en sådan spårledning är kortsluten, antingen med kontaktdon eller med ett storfordon.

### 4.4 ÅTGÄRDER EFTER AVSLUTAD SPÄRRFÄRD MED ENBART SMÅFORDON

Regeln om att tillsyningsmannen ska kortsluta spårledningen när spärrfärden avslutas på en driftplats och spärrfärdssättet inte kan föras undan från huvudspår, gäller i system E3 bara på de driftplatser som enligt uppgift i linjeboken har hinderfrihetsspårledningar.

## 5 Särfall

### 5.6 TEKNISKT KÖRBESKED SAKNAS

#### Start med skriftligt tillstånd i andra situationer

*Stoppassagedgivande till spärrfärd som ska framföras i driftläge ”skiftning”*

I system E3 får tågklareraren lämna ett stoppassagedgivande som får omfatta mer än en signalpunkt åt gången, enligt nedanstående regler.

När en spärrfärd ska föras till eller från spärrfärdssträckan kan tågklareraren i samma stoppassagedgivande lämna stoppassagedgivande för de signalpunkter som får passeras på vägen till eller från spärrfärdssträckan.

Stoppassagedgivandet gäller endast för en passage av de angivna signalpunkterna och endast i en riktning. Tågklareraren får lämna detta medgivande under förutsättning att spärrfärdssträckan är lokalreserverad och att den väg som spärrfärden använder på driftplatsen är lokalreserverad.

Tågklareraren får i samma stoppassagedgivande även lämna stoppassagedgivande till spärrfärden att passera samtliga linjetavlor på spärrfärdssträckan. Detta är endast tillåtet då spärrfärdssträckan är lokalreserverad och spärrfärden framförs i driftläge ”skiftning”.

Stoppassagedgivandet lämnas på blankett ETCS 01 Stoppassagedgivande. På blankettens avdelning 6 anges: *Spärrfärd xx på sträckan A-stad – B-stad får passera mellantavla yy och utfartstavla zz och dessutom samtliga linjetavlor på spärrfärdssträckan*, där xx är spärrfärdens beteckning och yy, zz är signalpunkternas beteckning.

Stoppassagedgivandet innebär att spärrfärden får passera de angivna signalpunktstavlorna på driftplatsen en gång och linjetavlorna flera gånger så länge spärrfärden pågår.

I övrigt gäller reglerna under rubriken 5.6 *Tekniskt körbesked saknas, Skriftligt tillstånd i andra situationer* i kapitel A.

### 5.10 PLANKORSNING

I stället för bestämmelserna i avsnitt 5.10 *Plankorsning* i kapitel A 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 spärrfärdssättet 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 ser att V-signalen har växlat till ”passera” får bromsningen hävas, ljudsignaleringen upphöra och färden fortsätta.

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

Föraren ska snarast anmäla fel på vägskyddsanläggningens funktion till tågklararen.

#### **Spärrfärden har fått säkerhetsorder om att en vägskyddsanläggning är felaktig**

Om spärrfärden har fått en säkerhetsorder om fel på en vägskyddsanläggning ska föraren stanna spärrfärdssättet omedelbart före plankorsningen. Därefter får färden fortsätta, sedan föraren har förväntat 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 spärrfärden 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 tillsyningsmannen har fått en säkerhetsorder om fel på en V-försignal, ska hen se till att föraren anpassar körningen så att hen kan stanna tåget omedelbart före plankorsningen om V-signalen visar ”stopp före plankorsningen”.

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

## **5.16 MEDGIVANDE ATT RESANDE FÅR MEDFÖLJA VID SPÄRRFÄRD**

### **Tillfälliga researrangemang**

Vid tillfälliga researrangemang i system E3 ska spärrfärden planeras så att den kan framföras med tekniskt körbesked.

## 5.18 SPÄRRFÄRD UTAN TÅGSKYDDSSYSTEM

Infrastrukturförvaltaren kan även i system E3 medge att en spärrfärd framförs med fordon som saknar tågskyddssystem. Detta förhållande ska framgå av körplanen eller i direktplaneringen. I system E3 gäller i övrigt de särskilda regler som infrastrukturförvaltaren föreskriver i detta fall.

## 5.19 START MED OKÄND POSITION I DRIFTLÄGE "SKIFTNING"

I system E3 gäller följande regler för start med okänd position när driftläge "skiftning" ska användas:

Om spärrfärden inte kan välja driftläge "skiftning" genom tågskyddssystemet ska tillsyningsmannen kontakta tågklararen för att få ett medgivande att välja driftläge "skiftning" och ange spärrfärdens position med hjälp av den signalpunkt som hen först ska passera.

Under förutsättning att spärrfärdens väg har lokalreserverats och att spärrfärden har fått ett starttillstånd får tågklararen mata in den angivna positionen och därefter ge medgivande till att spärrfärden får starta i driftläge "skiftning".

Tillsyningsmannen ska vidarebefordra meddelandet till föraren.

Efter att föraren på spärrfärden fått besked från tillsyningsmannen får föraren välja tågskyddssystemets driftläge "skiftning".

xx är spärrfärdens beteckning.

yy är signalpunktens beteckning eller spärrfärdens position

### Tillsyningsmannen

- tar kontakt med tågklararen
- anmäler:  
*Spärrfärd xx befinner sig vid signalpunktstavla yy och begär medgivande till att få starta spärrfärden i driftläge "skiftning".*

### Tågklararen

- kontrollerar om spärrfärden kan medges start i driftläge "skiftning"
- matar in den angivna positionen för spärrfärden
- meddelar tillsyningsmannen:  
*Spärrfärd xx får starta i driftläge "skiftning".*

### Tillsyningsmannen

- repeterar meddelandet

### Tågklararen

- 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](http://www.trafikverket.se)