

Trafikbestämmelser för järnväg

Modul 8E

Tågfärd - System E2 och E3

Innehåll

Inledning	7
A Gemensamma regler för system E2 och E3	9
1 Förbereda tågfärd	10
1.1 TÅGFÄRDENS KÖRPLAN	10
1.2 TÅGFÄRDENS BEMANNING	10
1.3 GRUNDLÄGGANDE KRAV PÅ FORDON	10
1.4 TÅGSÄTTETS FORDON OCH LAST	11
1.5 TÅGSÄTTETS IORDNINGSTÄLLANDE OCH KONTROLL	11
1.6 FASTSTÄLLA HASTIGHET	12
1.7 FÄRDDOKUMENTATION	12
2 Kör tillstånd	13
2.1 PÅBÖRJA TÅGFÄRD	13
2.2 TÅG SOM HAR STANNAT	13
2.3 ÅTERKALLA KÖRTILLSTÅND, ORDER OM ATT STÅ STILLA	13
2.4 AVSLUTAT TRAFIKUTBYTE	15
2.5 HASTIGHET VID IGÅNGSÄTTNING	15
3 Genomföra tågfärd	16
3.1 TÅGFÄRDENS STÖRSTA TILLÄTNA HASTIGHET	16
3.2 STOPPLATS FÖR TÅG	16
3.3 ÄNDRING AV TÅGDATA	17
3.4 ANKOMSTANMÄLAN	17
3.5 PASSAGE AV SYSTEMGRÄNS	17
3.6 BYTE AV FÖRARE	17
4 Särfall	18
4.1 TÅGET FÅR STOPPBESKED	18
4.2 ANMÄLAN VID STOPPBESKED	18
4.3 TEKNISKT KÖRBESKED SAKNAS	18
4.4 VÄXLINGSDVÄRGSIGNAL SOM VISAR "STOPP"	25
4.5 PLANKORSNING	25
4.6 PLATTFORMSÖVERGÅNG	25
4.7 OBEHÖRIG PASSAGE AV SIGNALPUNKT	26
4.8 OBEHÖRIG PASSAGE AV VÄXLINGSDVÄRGSIGNAL SOM VISAR "STOPP"	26
4.9 TÅGET KAN INTE TA EMOT TEKNISKT KÖRBESKED	26
4.10 FEL PÅ TÅGSKYDDSSYSTEMET	27
4.11 FEL PÅ FORDON	27
4.12 TÅGET KAN INTE MANÖVRERAS FRÅN DEN FRÄMSTA FÖRARHYTTEN	28
4.13 HJÄLPFORDON BEHÖVS	29
4.14 FORDON FRÅN TÅG MÅSTE LÄMNAS KVAR PÅ LINJEN	30
4.15 TÅGSÄTT SOM FRAMFÖRS SOM VÄXLING	31
4.16 OMLEDNING AV TÅGFÄRD PÅ EN DRIFTPLATS MED DRIFTPLATSDELAR	31
4.17 BACKA TÅG	32

B Tillägg för system E3	35
2 Körtilstånd	37
2.1 PÅBÖRJA TÅGFÄRD	37
3 Genomföra Tågfärd	38
3.1 TÅGFÄRDENS STÖRSTA TILLÅTNA HASTIGHET	38
3.5 PASSAGE AV SYSTEMGRÄNS	38
3.7 ÄNDRING AV SAMMANSÄTTNING PÅ DRIFTPLATS	38
4 Särfall	40
4.5 PLANKORSNING	40
4.9 TÅGET KAN INTE TA EMOT TEKNISKT KÖRBESKED	41
4.14 FORDON FRÅN TÅG MÅSTE LÄMNAS KVAR PÅ LINJEN	41
4.17 BACKA TÅG	41

Inledning

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

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

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

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

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

A Gemensamma regler för system E2 och E3

1 Förbereda tågfärd

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

1.1 TÅGFÄRDENS KÖRPLAN

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

- en unik beteckning som trafikledningen tilldelar tågfärden
- vid vilken driftplats eller driftplatsdel och tidpunkt som tågfärden ska påbörjas respektive avslutas
- vilka driftplatser och driftplatsdelar som tåget ska passera
- vid vilka trafikplatser tåget har uppehåll och vid vilka tidpunkter samt vilka uppehåll som är avsedda för trafikutbyte
- om tågfärden är resandetåg.

Om en påbörjad tågfärd ställs in ska tågklararen orderge föraren.

1.2 TÅGFÄRDENS BEMANNING

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

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

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

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

1.3 GRUNDLÄGGANDE KRAV PÅ FORDON

Innan tåget startar ska föraren förvissa sig om att

- drivfordonet får gå på den sträcka som tågfärden enligt körplanen ska gå
- radiokommunikation är etablerad med radioblockcentralen
- tågskyddssystemet är verksamt på tågsättets främsta fordon och försett med rätta värden

- tågskyddssystemet på övriga fordon i tågsättet om möjligt är tillslaget
- den förarplats som föraren ska manövrera tågsättet från har ett fungerande säkerhetsgrepp
- bromsen kan manövreras från förarplatsen och fungerar som avsett
- tågsättet har frontsignal.

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

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

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

1.4 TÅGSÄTTETS FORDON OCH LAST

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

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

1.5 TÅGSÄTTETS IORDNINGSTÄLLANDE OCH KONTROLL

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

Tågsättsklargöraren ska kontrollera att

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

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

1.6 FASTSTÄLLA HASTIGHET

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

Tågsättets största tillåtna hastighet

Tågsättets största tillåtna hastighet är den lägsta av följande hastigheter:

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

Tågsättets största tillåtna hastighet ska matas in i tågskyddssystemet innan tågferden påbörjas och vid varje tillfälle som någon av förut-sättningarna ändras.

1.7 FÄRDDOKUMENTATION

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

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

Föraren ska även ha tillgång till


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

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

2 Körtillstånd

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

Körtillståndet ges normalt med tekniskt körbesked.

I vissa fall ger tågklararen ett skriftligt körtillstånd, enligt **reg-lerna**  under rubriken 4.3 *Tekniskt körbesked saknas*.

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

2.1 PÅBÖRJA TÅGFÄRD

En tågärd får påbörjas när den har fått körtillstånd.

2.2 TÅG SOM HAR STANNAT

Om tåget har stannat får tågärden åter sättas igång om den har körtillstånd och tågklararen inte har återkallat körtillståndet med en order enligt blankett ETCS 03 *Order om att stå stilla*.

2.3 ÅTERKALLA KÖRTILLSTÅND, ORDER OM ATT STÅ STILLA

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

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

Om det inte är möjligt att återta det tekniska körbeskedet, kan tågklararen återkalla körtillståndet med order enligt blankett ETCS 03 *Order om att stå stilla*. Den ordern kan också användas för att återkalla ett tidigare utfärdat skriftligt körtillstånd.

Tågklareraren

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

Föraren

- noterar på egen blankett ETCS 03
- repeterar ordern.

Tågklareraren

- bekräftar att ordern är rätt uppfattad.

Föraren

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

Upphävande av order att stå stilla

Sedan ett tåg har fått order om att stå stilla, får det inte fortsätta för-
rän det har fått order enligt blankett ETCS 04 *Upphävande av order
om att stå stilla* och åter har körtillstånd.

Tågklareraren

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

Föraren

- noterar på blankett ETCS 04.
- repeterar ordern.

Tågklareraren

- bekräftar att ordern är rätt uppfattad.

Föraren

- fortsätter färden om tåget har körtillstånd

2.4 AVSLUTAT TRAFIKUTBYTE

Om det finns en avgångssignalare på ett resandetåg ska föraren och avgångssignalaren utföra följande åtgärder:

Föraren

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

Tågklararen

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

Föraren

- sätter igång tåget.

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

Tåg utan avgångssignalare

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

2.5 HASTIGHET VID IGÅNGSÄTTNING

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

Vägskyddsanläggning strax efter startplatsen

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

3 Genomföra tågfärd

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

3.1 TÅGFÄRDENS STÖRSTA TILLÅTNA HASTIGHET

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

Tågfärdens största tillåtna hastighet är den lägsta av följande hastigheter:

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

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

3.2 STOPPLATS FÖR TÅG

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

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

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

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

Om ett tågs stopplats behöver ändras ska tågklararen orderge tåget.

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

3.3 ÄNDRING AV TÅGDATA

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

3.4 ANKOMSTANMÄLAN

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

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

00 är tågferdens beteckning

Föraren

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

Tågklareraren

- repeterar meddelandet.

Föraren

- bekräftar att meddelandet är rätt uppfattat.

3.5 PASSAGE AV SYSTEMGRÄNS

Om ett tåg ska passera gränsen från ett annat trafikeringssystem in till system E2, ska tåget senast vid radiosignaleringstavlan ha upprättat radiokontakt med radioblockcentralen. För att tåget ska få fortsätta och passera signalpunkten vid systemgränstavla "E2", ska tåget ha ett körtillstånd. Om tåget inte kan upprätta radiokontakt eller av någon annan anledning inte kan få något tekniskt körbesked, ska föraren ha ett skriftligt körtillstånd av tågklareraren. Se reglerna under rubriken 4.3 *Tekniskt körbesked saknas*. Det körtillstånd som tåget har gäller fram till systemgränsen.

3.6 BYTE AV FÖRARE

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

4 Särfall

4.1 TÅGET FÅR STOPPBESKED

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

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

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

Om tågfärden får driftläge ”nödstopp” gäller reglerna under rubriken *4.3 Tekniskt körbesked saknas, Start efter driftläge ”nödstopp”*.

4.2 ANMÄLAN VID STOPPBESKED

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

00 är tågfärdens beteckning.

yy är signalpunktens beteckning eller tågets position.

Föraren

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

Tågklareraren

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

4.3 TEKNISKT KÖRBESKED SAKNAS

Om ett tåg saknar ett tekniskt körbesked, ska det ha ett skriftligt körtillstånd. Tågklareraren ska se till att villkoren i kapitel F Åtgärder vid tillstånd och medgivanden i modul 17E *Trafikledning - System E2 och E3* är uppfyllda innan hen lämnar ett skriftligt körtillstånd.

Föraren ska vid körning utan tekniskt körbesked känna till var nästa signalpunktstavla finns. Vid behov ska hen kontrollera detta i linjeboken.

I vissa fall ska tågklareraren lämna besked om växlar är i kontroll eller inte samt vilka lägen växlar ska inta. Tågklareraren behöver inte lämna dessa uppgifter om körtillståndet enbart avser ett spåravsnitt på linjen.

Start med okänd position

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

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

yy är signalpunktens beteckning eller tågets position.

00 är tågfärdens beteckning.

Föraren

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

Tågklareraren

- 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 körtillstånd och vid behov stoppassagemedgivande enligt uppgifterna på blankett ETCS 07
- meddelar föraren:
Växlarna ligger rätt.

Föraren

- fyller i blankett ETCS 07
- repeterar meddelandet.

Tågklareraren

- bekräftar att meddelandet är rätt uppfattat..

Föraren

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

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

Start efter driftläge ”nödstopp”

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

00 är tågferdens beteckning.

yy är signalpunktens beteckning eller tågets position.

Föraren

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

Tågklareraren

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

Föraren

- repeterar körtillståndet och dokumenterar på blankett ETCS 02

Tågklararen

- bekräftar att meddelandet är rätt uppfattat..

Föraren

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

Körtillstånd enligt blankett ETCS 02 innebär samtidigt att tåget har fått stoppassagemedgivande för en signalpunkt 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 tåget har stannats omedelbart före motväxeln.

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

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

Hastighetsrestriktionen gäller fram till att tåget får ett tekniskt körbesked.

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

Om tåget inte ska flyttas efter att det fått driftläge ”nödstopp”, ska tågklararen ange ”får inte flyttas” under ”ytterligare instruktioner” på blankett ETCS 02. Denna order innebär att föraren får välja ”start” för att kunna avaktivera förarplatsen.

Start efter återkallat körtillstånd

Om tåget saknar körtillstånd på grund av att det är återkallat enligt blankett ETCS 03 *Order om att stå stilla* får tåget inte köra utan att tågklareraren har gett order enligt blankett ETCS 04 *Upphävande av order om att stå stilla*.

Tågklareraren 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 tåget får starta med tekniskt körbesked.

Tågklareraren

- 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.

Föraren

- repeterar ordern och dokumenterar på blankett ETCS 04
- trycker vid behov på "start"
- kör enligt besked från tågskyddssystemet.

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

Start med skriftligt körtillstånd i andra situationer

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

Om tåget saknar tekniskt körbesked för att passera en signalpunkt, får tågklararen lämna ett skriftligt körtillstånd som innehåller ett stoppassagemedgivande, enligt blankett ETCS 01 *Stoppassagemedgivande*. Stoppassagemedgivande får bara ges för en signalpunktstavla i taget. Körtillståndet 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 körtillstånd på blankett ETCS 01 med stoppassagemedgivande för en eller flera växlingsdvärgsignaler.

00 är tågfärdens beteckning.

yy är signalpunktens beteckning eller tågets position.

Föraren

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

Tågklararen

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

x är antalet växlingsdvärgsignaler.

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

Föraren

- repeterar körtillståndet och stoppassagemedgivandet och dokumenterar på blankett ETCS 01
- repeterar och dokumenterar på blanketten de växellägen som tågklararen eventuellt har angett.

Tågklararen

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

Föraren

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

Hastighetsrestriktionen gäller tills tåget får ett tekniskt körbesked.

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

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

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

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

4.4 VÄXLINGSDVÄRGSIGNAL SOM VISAR "STOPP"

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

4.5 PLANKORSNING

Signal visar "stopp före plankorsningen"

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

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

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

Föraren ska snarast anmäla fel på vägskyddsanläggningens funktion till tågklararen.

Tåget har fått säkerhetsorder om att en vägskyddsanläggning är felaktig

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

4.6 PLATTFORMSÖVERGÅNG

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

4.7 OBEHÖRIG PASSAGE AV SIGNALPUNKT

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

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

4.8 OBEHÖRIG PASSAGE AV VÄXLINGSDVÄRGSIGNAL SOM VISAR ”STOPP”

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

För att tåget ska få fortsätta ska det ha stoppassagemedgivande enligt reglerna under rubriken 4.3 *Tekniskt körbesked saknas, Start med skriftligt körtillstånd i andra situationer*. Reglerna tillämpas på samma sätt som om tåget hade stått vid den signal som passerades obehörigt.

4.9 TÅGET KAN INTE TA EMOT TEKNISKT KÖRBESKED

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

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

4.10 FEL PÅ TÅGSKYDDSSYSTEMET

Balisinformationsfel

Om föraren får ett textmeddelande om balisinformationsfel ska hen rapportera detta till tågklareraren. Om felet inte innebär driftläge ”nödstopp”, får färden fortsätta utan särskilda restriktioner.

4.11 FEL PÅ FORDON

Fel på broms på första eller sista fordonet

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

Hjulskada

Om tågklareraren får reda på att ett tåg har hårda slag från hjul ska tågklareraren kontakta föraren för att se till att tåget stoppas innan det kommer till en driftplats. Tågklareraren ska ge föraren en säkerhetsorder om att tåget ska föras in till driftplatsen med högst 10 km/tim. På driftplatsen ska föraren undersöka tågsättets hjul.

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

Felaktigt säkerhetsgrepp

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

Felaktig tyfon eller vissla

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

Avsaknad av frontsignal

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

Vid god sikt får tåget fortsätta till närmaste driftplats där felavhjälpning eller fordonsbyte kan ske.

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

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

Avsaknad av slutsignal

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

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

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

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

xx är den driftplats där tåget befinner sig.

yy är den driftplats dit tåget får framföras utan slutsignal.

Utan säkerhetsorder med medgivande får tåget inte fortsätta utan slutsignal.

4.12 TÅGET KAN INTE MANÖVRERAS FRÅN DEN FRÄMSTA FÖRARHYTTEN

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

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

Signalgivare främst

Om det finns en signalgivare i den främsta hytten får föraren manövrera tåget från en annan hytt. Signalgivaren och föraren ska ha kontakt med varandra genom en talförbindelse. Signalgivaren ska hålla uppsikt och ge signal till rörelse som vid växling. Hastigheten får inte överstiga hel sikt fart. Föraren ska ha instruerat signalgivaren om hur tåget kan stoppas från den främsta hytten.

Annan förare finns

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

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

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

4.13 HJÄLPFORDON BEHÖVS

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

00 är tågfärdens beteckning

Föraren

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

Tågklararen

- svarar:
Blankett 22 framme.

Föraren

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

Tågklararen

- repeterar och dokumenterar meddelandet.

Föraren

- bekräftar att meddelandet är rätt uppfattat.

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

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

Om orsaken till att tåget behöver hjälpfordon bortfaller ska föraren återta begäran om hjälpfordon hos tågklareraren. Tåget får inte fortsätta förrän det har fått order enligt blankett ETCS 04 *Upphävande av order om att stå stilla* och har körtillstånd.

Hjälpfordon till tåg på en driftplats

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

Hjälpfordon till tåg på linjen

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

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

- Det hjälpbehövande tågsättet och hjälpfordonet kopplas ihop och hjälpfordonets spärrford avslutas. Tåget fortsätter efter att ha fått order enligt blankett ETCS 04 *Upphävande av order om att stå stilla* och har körtillstånd. Inga fordon får lämnas kvar på bevakningssträckan.
- Det hjälpbehövande tågsättet och hjälpfordonet kopplas samman och förs från bevakningssträckan som spärrford.

4.14 FORDON FRÅN TÅG MÅSTE LÄMNAS KVAR PÅ LINJEN

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

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

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

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

4.15 TÅGSÄTT SOM FRAMFÖRS SOM VÄXLING

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

Växling som inleder tågfärd

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

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

Tågfärd som övergår till växling

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

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

4.16 OMLEDNING AV TÅGFÄRD PÅ EN DRIFTPLATS MED DRIFTPLATSDELAR

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

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

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

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

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

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

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

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

4.17 BACKA TÅG

Backning av ett tåg är när tågsättet tillfälligt måste föras i motsatt riktning mot vad körplanen anger, oavsett från vilken ände föraren manövrerar tågsättet. Om ett tåg måste backa ska föraren ha tillstånd från tågklareraren. Tåget får inte backa längre än till den närmaste driftplatsen.

Backa på linjen

Om tågsättet ska framföras från en förarhytt främst i backningsriktningen får backningen ske med tekniskt körbesked. Tågklareraren ska i så fall ge tillstånd till backningen och reservera en normal tågväg i backningsriktningen och det tekniska körbeskedet ska signaleras från den plats där tågsättet befinner sig när backningen ska börja.

Om tågsättet vid backningen inte kan framföras med tekniskt körbesked ska tågklareraren undersöka om det finns något tåg eller någon spärrfärd bakom tåget på bevakningssträckan och i så fall försäkra sig om att tåget eller spärrfärdssättet har stannat. Tågklareraren får inte bevilja backning om backningen kan beröra en blocksträcka där någon annan färd finns. Om det inte finns något hinder för backningen ska tågklareraren reservera en särskild tågväg för den sträcka där tåget ska backas och därefter ge föraren tillstånd att backa.

Om föraren befinner sig främst i backningsriktningen får tågsättet framföras i halv siktart.

Om föraren inte kan finna sig främst i backningsriktningen får tågsättet framföras med högst 10 km/tim. Ljudsignalen ”tåg kommer” ska ges omedelbart innan tågsättet börjar backa och sedan upprepa de gånger under backningen. Föraren ska ha hjälp av en signalgivare främst i backningsriktningen om tågsättet ska backas längre än 200 meter eller om tågsättet ska passera en plankorsning med vägskyddsanläggning när det backar.

Backa på driftplats

Om tågsättet kan framföras från en förarhytt främst i backningsriktningen eller om backningen kan ske med hjälp av en signalgivare som håller uppsikt i backningsriktningen ska rörelsen ske i form av växling. I annat fall gäller följande.

Om tågsättet ska backas på en driftplats får tågklareraren medge att tågsättet backar utan att en signalgivare håller uppsikt i backningsriktningen om det inte finns några plankorsningar med vägskyddsanläggningar på den sträcka som tåget ska backas. Dessutom ska något av följande villkor vara uppfyllt:

- Det finns inga växlar på den sträcka som tåget ska backas.
- Växlarna på den sträcka som tåget ska backas är låsta genom tåg-väglåsning som kvarstår efter tåget.
- En särskild tågväg är reserverad för den sträcka som tåget ska backas.

Ljudsignalen ”tåg kommer” ska ges omedelbart innan tågsättet börjar backa och sedan upprepade gånger under backningen. Den största tillåtna hastigheten är 10 km/tim.

Driftläge vid backning

Om tågsättet inte kan framföras med tekniskt körbesked från en förarhytt främst i backningsriktningen, ska om möjligt driftläge ”kvitterat nödstopp” eller driftläge ”nödbackning” användas. Om detta inte är möjligt får backningen ske i driftläge ”förbikopplat”.

Avsluta backning

När föraren inte ska backa tåget längre ska föraren anmäla till tågklareraren att backningen har avslutats. Tågklareraren får då återta den tågvägsreservering som har gjorts för backningen.

B Tillägg för system E3

2 Körtillstånd

2.1 PÅBÖRJA TÅGFÄRD

Anmälan innan tågfärd påbörjas

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

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

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

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

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

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

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

3 Genomföra Tågfärd

3.1 TÅGFÄRDENS STÖRSTA TILLÅTNA HASTIGHET

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

3.5 PASSAGE AV SYSTEMGRÄNS

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

3.7 ÄNDRING AV SAMMANSÄTTNING PÅ DRIFTPLATS

Anmälan före avkoppling av fordon på huvudspår

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

Föraren

- tar kontakt med tågklareraren
- anmäler:

Fordon från tåg 00 kommer att lämnas kvar hinderfritt på spår 1 i A-stad.

00 är tågfärdens beteckning

Tågklareraren

- separatmarkerar angivet spår
- lämnar föraren tillstånd att koppla av och lämna fordon:

Fordon får lämnas kvar hinderfritt från tåg 00 på spår 1 i A-stad.

Föraren

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

Anmälan efter växling med tågsättet

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

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

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

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

4 Särfall

4.5 PLANKORSNING

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

Signal visar "stopp före plankorsningen"

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

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

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

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

Föraren ska snarast anmäla fel på vägskyddsanläggningens funktion till tågklareren.

Tåget har fått säkerhetsorder om att en vägskyddsanläggning är felaktig

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

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

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

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

4.9 TÅGET KAN INTE TA EMOT TEKNISKT KÖRBESKED

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

4.14 FORDON FRÅN TÅG MÅSTE LÄMNAS KVAR PÅ LINJEN

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

4.17 BACKA TÅG

Om tågsättet vid backningen inte kan framföras med tekniskt körbesked, ska tågklararen i system E3 reservera en backningsväg i stället för en särskild tågväg innan hen medger att ett tåg får backa.

Driftläge vid backning

Om tågsättet inte kan framföras med tekniskt körbesked från en förarhytt främst i backningsriktningen, ska backningen ske i driftläge ”nödbackning”.



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

www.trafikverket.se