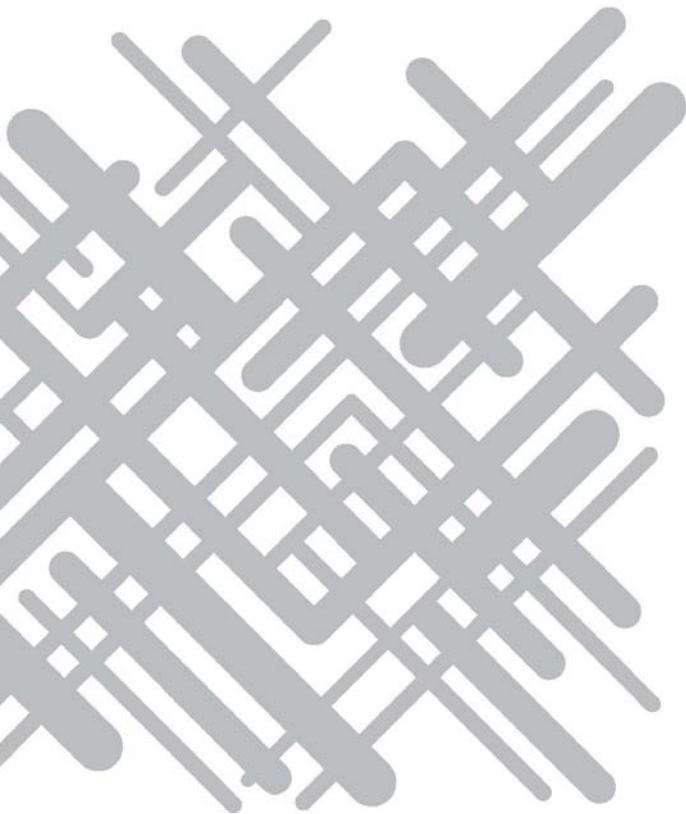


Järnvägsföretag huvudspår och sidospår

**Järnvägsföretagets kompletterande
säkerhetsbestämmelser till
Järnvägsstyrelsens trafikföreskrift
JvSFS 2008:7**



REVISIONSINFORMATION

| Version | Datum | Beskrivning av ändring | Skapad/ändrad | Fastställt av |
|----------------|--------------|---|----------------------|----------------------|
| 01 | 2009-05-19 | Nytt dokument | Lars Pettersson | |
| 02 | 2009-09-04 | Inledning uppdaterad | Lars Pettersson | |
| 03 | 2010-02-18 | Inledning samt innehåll uppdaterat | Lars Pettersson | |
| 04 | 2010-12-12 | Inledning samt innehåll uppdaterat med anledning av TSFS 2010:163 | Lars Pettersson | |
| | | | | |

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

| | |
|---------------------------------------|----|
| Inledning..... | 4 |
| Bilaga 1 Termer | 5 |
| Bilaga 2 Introduktion..... | 5 |
| Bilaga 3 H Signaler – System H | 5 |
| Bilaga 3 M Signaler – System M..... | 6 |
| Bilaga 3 S Signaler – System S | 6 |
| Bilaga 4 Dialog och ordergivning..... | 6 |
| Bilaga 5 Blanketter | 6 |
| Bilaga 6 Fara och Olycka..... | 6 |
| Bilaga 7 Vägvakter | 7 |
| Bilaga 8 H Tågfärd – System H..... | 7 |
| Bilaga 8 M Tågfärd – System M..... | 9 |
| Bilaga 9 H Spärrfärd- System H..... | 10 |
| Bilaga 9 M Spärrfärd – System M | 11 |
| Bilaga 9 S Spärrfärd – System S | 11 |
| Bilaga 10 Växling..... | 11 |
| Bilaga 11 Bross..... | 12 |

Inledning

Järnvägsstyrelsens trafikföreskrift JvSFS 2008:7 innehåller bilagorna 1 – 19 för bedrivande av trafik och trafiksäkerhetspåverkande arbeten på järnväg.

Järnvägsföretag som bedriver trafikverksamhet på huvudspår och sidospår ska till JvSFS 2008:7 ha kompletterande säkerhetsbestämmelser i sina trafiksäkerhetsinstruktioner.

Observera att denna vägledning inte är en del utav föreskriften JvSFS 2008:7 utan ett fristående dokument. Syftet med vägledningen är att vara ett stöd för järnvägsföretaget vid upprättande av de kompletterande säkerhetsbestämmelserna.

| Avsnitt | Rubrik | Verksamhetsutövarens säkerhetsbestämmelser | Kommentar | Verksamhetsutövarens dokument som omhändertar kompletteringsbehovet, anges med identitet och avsnitt. | OK |
|--|--------|---|--|---|----|
| Bilaga 1 Termer | | | | | |
| Bilaga 2 Introduktion | | | | | |
| Bilaga 3 H Signaler - System H | | | | | |
| Kapitel Uppehåll, växling och bromsprovning – 1 Signaler vid trafikutbyte med resandetåg | | Järnvägsföretaget ska bestämma vilka kontroller av dörrstängning m.m. som personal måste göra, innan signal "avgång" ges och tåget får sättas igång samt om det förekommer fordonsinterna signalsystem för signaleringen | | | |
| 3 Signaler för att leda växling | | Rangersignaler manövreras enligt instruktion från järnvägsföretaget. | Om verksamheten omfattar manövrering av rangersignaler ska järnvägsföretaget ha säkerhetsbestämmelser för detta. | | |
| 4 Signaler för provning av bromsen | | Bromsprovningssignaler manövreras enligt instruktion från järnvägsföretaget. | Om verksamheten omfattar manövrering av bromsprovningssignaler ska järnvägsföretaget ha säkerhetsbestämmelser för detta. | | |

| Avsnitt | Rubrik | Verksamhetsutövarens säkerhetsbestämmelser | Kommentar | Verksamhetsutövarens dokument som omhändertar kompletteringsbehovet, anges med identitet och avsnitt. | OK |
|---|------------------------------|---|--|---|----|
| Kapitel Övrig information 2 Signaltavlor för utmärkning av tågs stopplats | 2.1 Uppehållstavla (U-tavla) | Järnvägsföretaget kan ge ut närmare bestämmelser om stopplats U-tavla | Avser stopplats mellan en blå U- tavla och en punkt före nästa U- tavla (vänta stopp med 10 övervakning). T.ex. om föraren bedömer att tågets bakända skulle hamna fel (för långt fram på plattformen). Järnvägsföretaget kan då föreskriva att tåget ska stoppas enligt reglerna för vit U- tavla. | | |
| Bilaga 3 M Signaler - System M | | | | | |
| Bilaga 3 S Signaler - System S | | | | | |
| Bilaga 4 Dialog och ordergivning | | | | | |
| Bilaga 5 Blanketter | | | | | |
| Bilaga 6 Fara och Olycka | | | | | |
| Inledning | | I infrastrukturförvaltarens och järnvägsföretagens säkerhetsbestämmelser kan det finnas kompletterande regler för att hantera fara, olycka och evakuering. | | | |

| Avsnitt | Rubrik | Verksamhetsutövarens säkerhetsbestämmelser | Kommentar | Verksamhetsutövarens dokument som omhändertar kompletteringsbehovet, anges med identitet och avsnitt. | OK |
|--------------------------------------|--------|---|---|---|----|
| 3 Evakuering | | Föraren är övergripande ansvarig vid en evakuering. Järnvägsföretagets säkerhetsbestämmelser ska ange hur evakuering ska genomföras. Bestämmelserna kan även ange att en annan funktion än föraren är ansvarig för vissa uppgifter. | Avser bestämmelser som anger förarens åtgärder vid evakuering, ex. checklista. Kan ange när annan funktion än föraren är ansvarig för vissa arbetsuppgifter ex. vid nedriven kontaktledning. | | |
| Bilaga 7 Vägvak | | | | | |
| | | | | | |
| Bilaga 8 H Tågfärd - System H | | | | | |

| Avsnitt | Rubrik | Verksamhetsutövarens säkerhetsbestämmelser | Kommentar | Verksamhetsutövarens dokument som omhändertar kompletteringsbehovet, anges med identitet och avsnitt. | OK |
|---------------------|--------------------------|--|--|---|----|
| 1 Förbereda tågfärd | 1.2 Tågfärdens bemanning | <p>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.</p> <p>Järnvägsföretagets säkerhetsbestämmelser kan även ange att vissa tågfärder ska bemannas med fler funktioner som har arbetsuppgifter med betydelse för trafiksäkerheten. Fördelningen av arbetsuppgifterna i dessa fall samt villkor för när flera funktioner behövs ska då anges i bestämmelserna.</p> | <p>Avser ex. bestämmelser som anger:</p> <ul style="list-style-type: none"> • vad som krävs för att föraren ska få vara ombordansvarig • krav på minsta bemanning i förhållande till olika fordonssammansättningar, lok respektive motorvagnståg • avgångsproceduren för tåg med eller utan avgångssignalerare (innehållet avser komplettera avsnitt 2.6 Avslutat trafikutbyte) | | |
| | | <p>Föraren ska vara placerad i tågsättets främsta hytt. I den förarhytten får ingen annan än tågets förare färdas utan järnvägsföretagets medgivande.</p> | <p>Kompletterande bestämmelser beträffande vistelse i förarhytt kan finnas.</p> | | |

| Avsnitt | Rubrik | Verksamhetsutövarens säkerhetsbestämmelser | Kommentar | Verksamhetsutövarens dokument som omhändertar kompletteringsbehovet, anges med identitet och avsnitt. | OK |
|--------------------------------------|--|--|---|---|----|
| | 1.5 Tågsättets iordningsställande och kontroll | Ett tågsätt ska vara iordningställt enligt järnvägsföretagets säkerhetsbestämmelser samt kontrolleras före start. Järnvägsföretaget ska utse en tågsättsklargörare som ansvarar för kontrollen. Det kan vara föraren eller någon annan person som har denna funktion. | Avser exempelvis bestämmelser om: <ul style="list-style-type: none"> • sammansättning • kontroll av fordon, laster/lastsäkring • koppling av fordon (drag- och stötinrättningar samt andra förbindelser) | | |
| | 1.7 Färddokumentation | Ifyllda blanketter för att ta emot säkerhetsorder ska arkiveras enligt järnvägsföretagets säkerhetsbestämmelser. | Avser bestämmelser för arkivering av säkerhetsorder. Kommentar: Skälet för arkiveringen är att Järnvägsföretaget ska kunna följa upp sin verksamhet avseende hantering av säkerhetsorder i samband med ordergivning, samt även vid behov i samband med utredning av inträffad olycka eller tillbud. | | |
| 3 Genomföra en tågfärd | 3.2 Stopplats för tåg | 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. | Exempelvis bestämmelser som beskriver att föraren ska kontakta drift- eller transportledning för att få bekräftat att uppehållet inte behövs. | | |
| Bilaga 8 M Tågfärd - System M | | | | | |
| | | | | | |

| Avsnitt | Rubrik | Verksamhetsutövarens säkerhetsbestämmelser | Kommentar | Verksamhetsutövarens dokument som omhändertar kompletteringsbehovet, anges med identitet och avsnitt. | OK |
|---------------------------------------|--|--|---|---|----|
| Bilaga 9 H Spärrfärd- System H | | | | | |
| 1 Planera spärrfärd | 1.2 | I den förarhytt som spärrfärden manövreras från får ingen annan än spärrfärdens personal färdas utan järnvägsföretagets medgivande | Kompletterande bestämmelser beträffande vistelse i förarhytt kan finnas. | | |
| | 1.6 Spärrfärdssättets iordningställande och kontroll | Ett spärrfärdssätt ska vara iordningställt enligt järnvägsföretagets säkerhetsbestämmelser samt kontrolleras före start. | Avser exempelvis bestämmelser om: <ul style="list-style-type: none"> • sammansättning • kontroll av fordon, laster/lastsäkring • koppling av fordon (drag- och stötinrättningar samt andra förbindelser) | | |
| | 1.8 Färddokumentation | Ifyllda blanketter för att ta emot säkerhetsorder ska arkiveras enligt järnvägsföretagets säkerhetsbestämmelser. | Avser bestämmelser för arkivering av säkerhetsorder. Kommentar: Skälet för arkiveringen är att Järnvägsföretaget ska kunna följa upp sin verksamhet avseende hantering av säkerhetsorder i samband med ordergivning, samt även vid behov i samband med utredning av inträffad olycka eller tillbud. | | |

| Avsnitt | Rubrik | Verksamhetsutövarens säkerhetsbestämmelser | Kommentar | Verksamhetsutövarens dokument som omhändertar kompletteringsbehovet, anges med identitet och avsnitt. | OK |
|--|--|--|--|---|----|
| 3 Genomföra spärrfärd | 3.1 Spärrfärdens största tillåtna hastighet | Eventuellt kompletterande bestämmelser om det saknas fungerande säkerhetsgrepp eller förarövervakning | Exempel på kompletterande bestämmelse som kan medge att en högre hastighet kan tillämpas. Om det saknas fungerande säkerhetsgrepp eller förarövervakning och en person som kan avbryta pådraget och stoppa spärrfärden tar plats vid föraren. | | |
| Bilaga 9 M Spärrfärd - System M | | | | | |
| Bilaga 9 S Spärrfärd - System S | | | | | |
| Bilaga 10 Växling | | | | | |
| 1 Planera växling | 1.2 Växlingens tillsyningsman, Förare och signalgivare | Järnvägsföretaget kan även bestämma att växlingen ska bemannas med fler funktioner som har betydelse för trafiksäkerheten | Kan ex. vara personal som deltar i växlingsarbetet, utan att samtidigt vara förare, tillsyningsman eller signalgivare, t ex för av- och tillkoppling av vagnar, repetera signaler etc. | | |
| 3 Genomföra växling | 3.7 Skjutsning och släppning | Ytterligare restriktioner för skjutsning kan finnas i infrastrukturförvaltarens eller järnvägsföretagets säkerhetsbestämmelser. | Skulle kunna omfatta kompletterande bestämmelser om genomförande av skjutsning, användning av bromsskor, begränsningar vid radioloksväxling mm. | | |

| Avsnitt | Rubrik | Verksamhetsutövarens säkerhetsbestämmelser | Kommentar | Verksamhetsutövarens dokument som omhändertar kompletteringsbehovet, anges med identitet och avsnitt. | OK |
|------------------------|-------------------------------|---|---|---|----|
| 5 Särfall | 5.7 Växling över växlingsvall | Infrastrukturförvaltarens och järnvägsföretagets säkerhetsbestämmelser <u>ska</u> innehålla särskilda regler för växling över växlingsvall. | Avser exempelvis. bestämmelser om fordons rörelse över växlingsvall, släppens storlek och sammansättning, begränsning av fordon vars last sträcker sig över flera fordon, fordon med farligt gods, begränsning med hänsyn till fordons märkning etc. | | |
| Bilaga 11 Broms | | | | | |
| 1 Krav på broms | 1.3 Broms vid växling | Infrastrukturförvaltarens säkerhetsbestämmelser <u>kan</u> ange krav på broms vid växling mellan driftplatsdelar eller vid andra längre växlingsrörelser. I andra fall får växlingssättet vara bromsat med endast drivfordonets broms, om inte järnvägsföretagets säkerhetsbestämmelser anger annat. | | | |
| 2 Huvudbromssystem | 2.1 Bromskategorier | Bromsar i andra huvudbromssystem än normal tryckluftbroms <u>ska</u> i järnvägsföretagets säkerhetsbestämmelser jämföras med R-broms eller P-broms. | Aktuellt i de fall Järnvägsföretaget i sin trafikverksamhet framför fordon (exempelvis X31, X50) som har ett huvudbromssystem som inte definieras som "normal tryckluftsbroms". Dessa ska i Järnvägsföretagets säkerhetsbestämmelser hänföras till bromskategori R eller P. | | |

| Avsnitt | Rubrik | Verksamhetsutövarens säkerhetsbestämmelser | Kommentar | Verksamhetsutövarens dokument som omhändertar kompletteringsbehovet, anges med identitet och avsnitt. | OK |
|---------|--------------------------|--|--|---|----|
| | 2.2 Bromsgrupper | Järnvägsföretaget ska ha särskilda bestämmelser för användandet av bromsgrupp G | Avser exempelvis när G-broms ska användas och hur G-broms ska handhas | | |
| | | Järnvägsföretaget ska ha särskilda bestämmelser för hur bromskategorin på fordon som framförs i loktåg i bromsgrupp P/R ska vara inställd. | Avser exempelvis bestämmelser om fordonssättets sammansättning i förhållande till fordonens bromsegenskaper och longitudinella krafter. | | |
| | 2.3 Avstängning av broms | Järnvägsföretagens säkerhetsbestämmelser ska innehålla uppgifter om <ul style="list-style-type: none"> • när broms ska stängas av och hur det ska göras • vilka åtgärder som krävs för att uppgifterna för bromsberäkningen ska kunna korrigeras. | Exempel på situationer där bromsen ska stängas av är: <ul style="list-style-type: none"> • om bromsen inte går till/inte lossar • bromsblock som inte uppfyller kraven • om den självlossar Exempel på bestämmelser för att korrigera bromsberäkning: <ul style="list-style-type: none"> • hur föraren eller tillsyningsmannen får tillgång till uppgifter för att kunna reducera bromsvikten och räkna fram en ny bromsprocent och fastställa en ny hastighet, ex. <ul style="list-style-type: none"> ○ märkning på vagnen ○ uppgifter från transportledning | | |

| Avsnitt | Rubrik | Verksamhetsutövarens säkerhetsbestämmelser | Kommentar | Verksamhetsutövarens dokument som omhändertar kompletteringsbehovet, anges med identitet och avsnitt. | OK |
|------------------|---|---|--|---|----|
| 3 Bromsberäkning | 3.1 Bromsberäkning vid tågfärd Bromsvikt | Bromsvikt från tillsatsbroms, till exempel magnetskenbroms, får tillgodoräknas bara om järnvägsföretagets säkerhetsbestämmelser anger det. | Teknik och fordonsberoende. | | |
| | Järnvägsföretagets säkerhetsbestämmelser | Järnvägsföretagets säkerhetsbestämmelser ska innehålla bestämmelser om fordonens tekniska utrustning som kan påverka bromsen samt de uppgifter som behövs för att kunna beräkna bromsförmågan. | Exempel på teknisk utrustning som kan påverka bromsförmågan för fordon med konventionell tryckluftsbroms är: <ul style="list-style-type: none"> • omställnings-, avstängnings handtag, som kan inta olika lägen • användning av kompositblock som ej är godkända för vinter förhållanden | | |
| | 3.2 Bromsberäkning vid spärrfärd | Järnvägsföretagets säkerhetsbestämmelser får dock ange att bromsberäkning inte behöver göras för ett spärrfärdssätt som ska framföras som siktrörelse. | | | |
| 5 Bromsprov | 5.4 När bromsprov ska göras på ett spärrfärdssätt | Järnvägsföretagets säkerhetsbestämmelser ska ange när bromsprov ska göras på ett spärrfärdssätt med annan broms än ett huvudbromssystem. | Exempelvis skulle reglerna för bromsprov av spärrfärdssätt med huvudbromssystem kunna anges och omfatta även fordon med annat bromssystem. Dvs. bromsprov ska genomföras enligt avsnitt 5.3 även för dessa fordon. | | |

| Avsnitt | Rubrik | Verksamhetsutövarens säkerhetsbestämmelser | Kommentar | Verksamhetsutövarens dokument som omhändertar kompletteringsbehovet, anges med identitet och avsnitt. | OK |
|---------|---|--|--|---|----|
| | 5.5 När bromsprov ska göras på ett växlingssätt | <p>Bromsprov ska göras på ett växlingssätt</p> <ul style="list-style-type: none"> • om infrastrukturförvaltarens säkerhetsbestämmelser kräver att huvudbromssystemet används och • i de övriga fall som järnvägsföretagets säkerhetsbestämmelser anger. Bromsprovet ska utföras som grundprov eller genomslagsprov. | <p>Exempel på detta kan vara lutningsförhållanden etc.</p> <p>Exempel, växling mellan olika bangårdsområden etc.</p> | | |
| | 5.7 Järnvägsföretagets säkerhetsbestämmelser | <p>Järnvägsföretagets säkerhetsbestämmelser ska ange</p> <ul style="list-style-type: none"> • hur man kontrollerar att bromsen på ett fordon är tillsatt och loss • vilka åtgärder som ska vidtas vid funktionsstörningar i bromssystemet. <p>Järnvägsföretagets säkerhetsbestämmelser får ange</p> <ul style="list-style-type: none"> • en annan fördelning av arbetsuppgifterna vid bromsprov än vad som anges • att täthetskontrollen i stället får ske genom att använda en annan teknisk anordning. | <p>Hur kontrollen genomförs på blockbroms/skivbromsade fordon. Åtgärder vid funktionsstörningar kan vara att bromsen stängs av, självlossningsprov, skadeanslag etc.</p> <p>Exempel på det kan vara att TSM är bromsprovare vid spärrfärd.</p> | | |

| Avsnitt | Rubrik | Verksamhetsutövarens säkerhetsbestämmelser | Kommentar | Verksamhetsutövarens dokument som omhändertar kompletteringsbehovet, anges med identitet och avsnitt. | OK |
|---------|---|--|---|---|----|
| | 5.8 Bromsprov på ett tågsätt med annat huvudbromssystem | Järnvägsföretagens säkerhetsbestämmelser ska ange hur bromsprov utförs på tågsätt med annat huvudbromssystem än normal tryckluftbroms. Bestämmelserna ska säkra samma funktionalitet och ska i tillämpliga delar följa reglerna under rubriken 5.7 <i>Hur bromsprov genomförs på ett tågsätt med normal tryckluftbroms.</i> | Exempel: Bromsprov ska genomföras enligt respektive fordonsbeskrivning (exempel X31, X50). | | |
| | 5.9 Bromsprov på tågsätt utan huvudbromssystem | Järnvägsföretagens säkerhetsbestämmelser ska ange hur bromsprov utförs på tågsätt som utgörs av ett ensamt spårfordon med bromssystem som inte uppfyller kraven på ett huvudbromssystem. | Exempel: Bromsprov ska genomföras enligt respektive fordonsbeskrivning. Exempel på storfordon som inte uppfyller kravet på huvudbromssystem: K-märkta MTR 101/112, SPR enkelaxliga (Plasser&Theurer 08-16) MTR OBW 9 samt MTR GIA MT 916 | | |
| | 5.10 Hur bromsprov ska genomföras på ett spärrfärdssätt och växlingssätt Normal tryckluftbroms | För växlingssätt gäller samma regler som för spärrfärdssätt i tillämpliga delar. Järnvägsföretaget får dock ha bestämmelser som innebär att bromsprovet utförs på annat sätt. | Exempel: Bromsprov i samband med växling ska genomföras som genomslagsprov, täthetsprov krävs inte. | | |

| Avsnitt | Rubrik | Verksamhetsutövarens säkerhetsbestämmelser | Kommentar | Verksamhetsutövarens dokument som omhändertar kompletteringsbehovet, anges med identitet och avsnitt. | OK |
|------------------------|-------------------------|---|---|---|----|
| | Annat huvudbromssystem | Järnvägsföretagens säkerhetsbestämmelser ska ange hur bromsprov ska utföras på spärrfärdssätt och växlingssätt med annat huvudbromssystem än normal tryckluftbroms. | Exempel: Bromsprov ska genomföras enligt respektive fordonsbeskrivning (exempel X31, X50). | | |
| | Inget huvudbromssystem | Järnvägsföretagens säkerhetsbestämmelser ska ange hur bromsprov ska utföras på spärrfärdssätt och växlingssätt med ett bromssystem som inte uppfyller kraven på ett huvudbromssystem. | Framgår sannolikt av fordonsbeskrivning eller motsvarande dokument. Exempel på fordon som inte uppfyller kravet på huvudbromssystem, K-märkta MTR 101/112 SPR enkelaxliga (Plasser&Theurer 08-16) MTR OBW 9 samt MTR GIA MT 916 | | |
| 6 Retardationskontroll | 6.1 Teknisk framräkning | Järnvägsföretagens säkerhetsbestämmelser ska ange hur retardationskontroll genom teknisk framräkning ska utföras. De ska också ange åtgärder när retardationskontrollen genom teknisk framräkning inte kan utföras på lämplig plats vid ovan angivna tillfällen, samt vilka åtgärder som ska vidtas av föraren om det upptäcks att den faktiska retardationsförmågan är mindre än den som motsvarar den beräknade bromsprocenten. | Exempel trycksänkning i bar, tillsättningstid i sekunder, hur erhållet retardationsvärde avläses., samt hur ett avvikande resultat omhändertas. Tillfälligt reducerat retardationsvärde om inte teknisk framräkning kan göras inom rimlig tid. Rutiner för otillräcklig bromsprocent. | | |

| Avsnitt | Rubrik | Verksamhetsutövarens säkerhetsbestämmelser | Kommentar | Verksamhetsutövarens dokument som omhändertar kompletteringsbehovet, anges med identitet och avsnitt. | OK |
|------------------------------|--|---|---|---|----|
| 7 Övriga åtgärder under färd | 7.4 Slangbrott | Järnvägsföretagens säkerhetsbestämmelser <u>ska</u> ange hur byte av slangkoppling ska ske vid slangbrott i fordonssätt med normal tryckluftbroms. | Det avser rutiner och handhavande som säkrar att fordon inte oavsiktligt kommer i rullning. Exempelvis att huvudbromssystemet är nedbromsat i fullbromsläge, uppställningsbromsen är tillsatt på drivfordonet etc. | | |
| 8 Säkrande av fordon | 8.3 Säkrande av förarövervakade fordon | I samband med kontroll av att broms är loss vid bromsprov, får säkrandet mot rullning ske genom: <ul style="list-style-type: none"> • tågskyddssystemets funktion för rullningsvakt, se under rubriken <i>8.5 Uppställning övervakad av tågskyddssystem</i> • att en annan person vistas i förarhytten för att kunna nödbromsa fordonssättet, om det skulle komma i rullning. Järnvägsföretaget <u>ska</u> ha tillämpnings - bestämmelser för dessa två fall. | Avser att beskriva vilka rutiner som tillämpas för att säkerställa att fordonssättet inte kommer i rullning under bromsprovet. Exempelvis genom: <ul style="list-style-type: none"> • Krav på verksamt tågskyddssystem (ej i växlingsläge) • Att uppställningsbromsen ska vara tillsatt Om uppställning övervakad av tågskyddssystem inte kan tillämpas bör det framgå att den person som ska ta plats i förarhytten ska vara instruerad om hur nödbromsning genomförs. | | |

| Avsnitt | Rubrik | Verksamhetsutövarens säkerhetsbestämmelser | Kommentar | Verksamhetsutövarens dokument som omhändertar kompletteringsbehovet, anges med identitet och avsnitt. | OK |
|---------|--|--|---|---|----|
| | 8.4 Säkrande av uppställda fordon | När huvudbromssystemet vid normal tryckluftbroms används för att säkra en fordonsgrupp mot rullning, ska huvudledningen tömmas. En kopplingsventil lämnas öppen, om inte annat anges i järnvägsföretagets säkerhetsbestämmelser. | Exempel på en situation där kopplingsventilen efter tömning åter direkt kan stängas är vid, rundgång med lok för byte av färdriktning. | | |
| | Säkrande på en driftplats på spår som inte är parkeringsspår | Järnvägsföretagen ska ange i sina säkerhetsbestämmelser hur fordon ska säkras mot rullning när spåren lutar mer än 10 promille. | Exempel: Vid uppställning på driftplats och på spår som lutar mer än 10 promille ska fordonsgruppen säkras mot rullning med minst en uppställningsbroms per påbörjad längd av om 50 meter” (se motsvarande regler för ”säkrande på linjen”). | | |
| | Säkrande på linjen | Järnvägsföretagen ska ange i sina säkerhetsbestämmelser hur fordon ska säkras mot rullning när spåren lutar mer än 17 promille. | Exempel på när det kan vara aktuellt med ”säkrande av uppställda fordon” på linjen. <ul style="list-style-type: none"> • växling vid linjeplats • spärrfärd som delas upp i flera delar • vid lastning/lossning i anslutning till huvudspåret. | | |

| Avsnitt | Rubrik | Verksamhetsutövarens säkerhetsbestämmelser | Kommentar | Verksamhetsutövarens dokument som omhändertar kompletteringsbehovet, anges med identitet och avsnitt. | OK |
|---------|--|---|--|---|----|
| | <p>8.5 Uppställning övervakad av tågskyddssystem</p> <p>På driftplats för ankommande tåg</p> | <p>Infrastrukturförvaltarens säkerhetsbestämmelser och linjeboken <u>ska</u> ange på vilka driftplatser uppställning övervakad av tågskyddssystem får tillämpas. Bestämmelserna <u>ska</u> innehålla uppgift om vilken tåglängd som är tillåten och, i förekommande fall, i vilken riktning uppställningen får tillämpas. Uppställning övervakad av tågskyddssystem får användas i högst en timme efter tågets ankomst.</p> <p>Järnvägsföretaget <u>ska</u> utfärda tillämpningsbestämmelser för uppställning övervakad av tågskyddssystem.</p> | <p>Kan användas vid raster, förarbyte etc.</p> <p>Exempel på bestämmelse:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Föraren har förvissat sig om att uppställning övervakad av tågskyddssystem får tillämpas på driftplatsen • Krav på verksamt tågskyddssystem • Uppställningsbroms tillsatt på drivfordonet • Direktbromsen tillsatt • Huvudbromskontrollen i läge loss etc. | | |