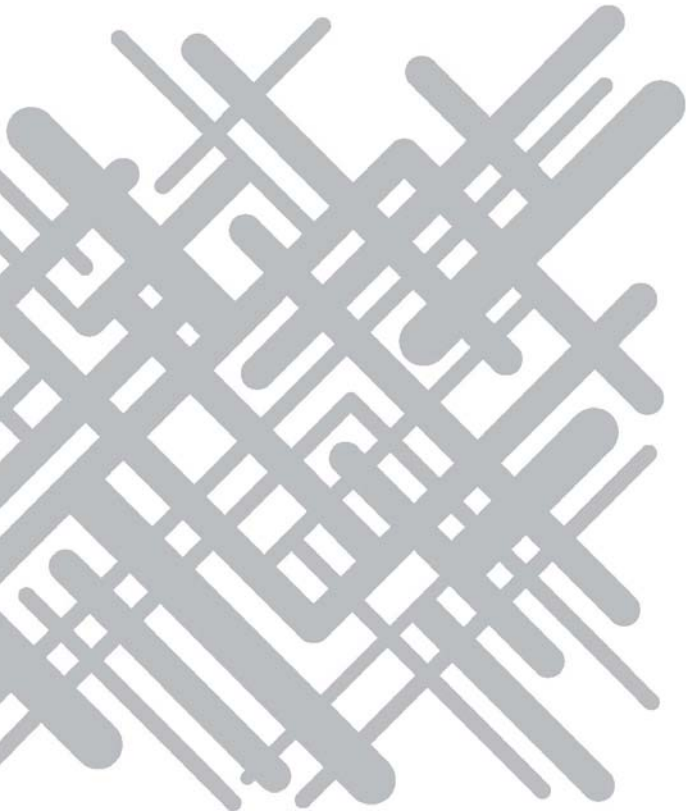


Infrastrukturförvaltare huvudspår och sidospår som även ska bedriva trafik i samband med förvaltning av egen järnvägsinfrastruktur

**Infrastrukturförvaltarens 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 och 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.....	5
Bilaga 3 S Signaler – System S	5
Bilaga 4 Dialog och ordergivning.....	5
Bilaga 5 Blanketter	5
Bilaga 6 Fara och Olycka.....	5
Bilaga 7 Vägvakter	6
Bilaga 8 H Tågfärd – System H.....	6
Bilaga 8 M Tågfärd – System M.....	7
Bilaga 9 H Spärrfärd- System H.....	7
Bilaga 9 M Spärrfärd – System M	10
Bilaga 9 S Spärrfärd – System S	10
Bilaga 10 Växling.....	10
Bilaga 11 Broms.....	14
Bilaga 12 A-skydd.....	25
Bilaga 13 L-skydd	25
Bilaga 14 E-skydd.....	25
Bilaga 15 S-skydd.....	26
Bilaga 16 D-skydd	26
Bilaga 17 Trafikledning.....	26
Bilaga 18 Trafikledning – Enkla signalställverk	35
Bilaga 19 Trafikledning - Obevakade vänddriftplatser	39

Inledning

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

Infrastrukturförvaltare som förvaltar samt bedriver trafik för att bygga, handha och underhålla egen järnvägsinfrastruktur som omfattar 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 infrastrukturförvaltaren 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 – 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.		
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					

Avsnitt	Rubrik	Verksamhetsutövarens säkerhetsbestämmelser	Kommentar	Verksamhetsutövarens dokument som omhändertar kompletteringsbehovet, anges med identitet och avsnitt.	OK
Inledning		I infrastrukturförvaltarens och järnvägsföretagens säkerhetsbestämmelser kan det finnas kompletterande regler för att hantera fara, olycka och evakuering.			
Bilaga 7 Vägvak					
1 Vägvakter och vägskyddsanläggningar		Infrastrukturförvaltarens säkerhetsbestämmelser kan ange att fler vägvakter än en ska bevaka en plankorsning. En av vägvakterna ska ansvara för kontakterna med tågklararen.	Kan bero på trafikomfattningen, typ av vägskyddsanläggning etc.		
Bilaga 8 H Tågfärd - System H					
1 Förbereda tågfärd	1.2 Tågfärdens bemanning	Föraren ska vara placerad i tågsättets främsta hytt. I den förarhytten får ingen annan än tågets förare färdas utan järnvägsföretagets medgivande.	Kompletterande bestämmelser beträffande vistelse i förarhytt kan finnas.		
	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) 		

Avsnitt	Rubrik	Verksamhetsutövarens säkerhetsbestämmelser	Kommentar	Verksamhetsutövarens dokument som omhändertar kompletteringsbehovet, anges med identitet och avsnitt.	OK
	1.7 Färddokumentation	Ifyllda blanketter för att ta emot säkerhetsorder <u>ska</u> 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.		
4 Särfall	4.6 Brosignal eller skredvarnings-stopplykta som visar stopp.	För vissa rörliga broar <u>kan</u> dock infrastrukturförvaltarens säkerhetsbestämmelser ange villkor för när tågklareraren får medge passage utan tillstånd från infrastrukturförvaltaren.			
Bilaga 8 M Tågfärd - System M					
Bilaga 9 H Spärrfärd- System H					

Avsnitt	Rubrik	Verksamhetsutövarens säkerhetsbestämmelser	Kommentar	Verksamhetsutövarens dokument som omhändertar kompletteringsbehovet, anges med identitet och avsnitt.	OK
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 Spärrfärdsättets 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.		
	3.3 På bevakad driftplats	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. <i>Se reglerna under rubriken 3.4 Passage av plankorsningar, plattformsovergångar och nedsänkta spår i bilaga 10 Växling.</i>			
5 Särfall	5.7 Brosignal eller skredvarningstopp-lykta som visar ”Stopp”	För vissa rörliga broar kan dock infrastrukturförvaltarens säkerhetsbestämmelser ange villkor för när tågklararen får medge passage utan tillstånd från infrastrukturförvaltaren.			

Avsnitt	Rubrik	Verksamhetsutövarens säkerhetsbestämmelser	Kommentar	Verksamhetsutövarens dokument som omhändertar kompletteringsbehovet, anges med identitet och avsnitt.	OK
Bilaga 9 M Spärrfärd - System M					
1 Planera spärrfärd	1.8 K16- nyckel	Infrastrukturförvaltaren får i sina säkerhetsbestämmelser föreskriva att K16-nyckeln i särskilt angivna fall får återlämnas senare än efter ett dygn.			
Bilaga 9 S Spärrfärd - System S					
1 Planera spärrfärd	1.8 K16- nyckel	Infrastrukturförvaltaren får i sina säkerhetsbestämmelser föreskriva att K16-nyckeln i särskilt angivna fall får återlämnas senare än efter ett dygn.			
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 t 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.		

Avsnitt	Rubrik	Verksamhetsutövarens säkerhetsbestämmelser	Kommentar	Verksamhetsutövarens dokument som omhändertar kompletteringsbehovet, anges med identitet och avsnitt.	OK
2 Anordna växling	2.4 Starttillstånd	Infrastrukturförvaltarens säkerhetsbestämmelser får dock ange att skjutsning kan få utföras utan muntligt starttillstånd från tågklareraren. Se även reglerna under rubriken 3.7 <i>Skjutsning och släppning</i> .	Undantaget från krav på muntligt starttillstånd vid skjutsning skulle kunna vara ett lokalfrigivet växlingsområde där tillräckligt skydd finns mot övriga anslutande huvudspår.		
3 Genomföra växling	3.4 Passage av plankorsningar, plattformsovergångar och nedsänkta spår	Infrastrukturförvaltarens säkerhetsbestämmelser får ange att varning med vakt som går före växlingssättet inte behövs.	Avser nedsänkt spår på ett område där allmänheten har tillträde.		
		Det kan i infrastrukturförvaltarens säkerhetsbestämmelser finnas bestämmelser för förenklad bevakning av en plankorsning.	Alternativen återfinns i JTF bil 10 avsnitt 3.4. Avgörs av trafikomfattningen/ siktsträckor etc.		
	3.7 Skjutsning och släppning	För skjutsning på huvudspår eller ett spår som kan ansluta till ett huvudspår krävs ett muntligt starttillstånd av tågklareraren, om inte annat anges i infrastrukturförvaltarens säkerhetsbestämmelser.	Undantaget från krav på muntligt starttillstånd vid skjutsning skulle kunna vara ett lokalfrigivet växlingsområde där tillräckligt skydd finns mot övriga anslutande huvudspår.		
		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
4 Avsluta växling	4.3 Avslutsanmälan	Tillsyningsmannen ska anmäla växlingen avslutad till tågklareraren om infrastrukturförvaltarens säkerhetsbestämmelser kräver att avslutsanmälan görs.	Det skulle exempelvis kunna vara vid växling med storfordon på driftplats utan spårledning där starttillstånd har lämnats från huvudsignal i kör.		
5 Särfall	5.1 växling på sidospår	På sidospår där omfattningen av trafikverksamheterna motiverar det ska infrastrukturförvaltaren se till att det finns en tågklarerare eller annan funktion som kan upplysa om vilka växlingar och A-skydd som pågår. Det ska framgå av infrastrukturförvaltarnas säkerhetsbestämmelser för vilka sidospår infrastrukturförvaltaren har beslutat att en sådan funktion finns.	Formuleringen ”.. där trafikverksamheterna motiverar det...” innebär att denna funktion alltid ska finnas om det finns risk att konflikt kan uppstå mellan olika trafikverksamheter.		

Avsnitt	Rubrik	Verksamhetsutövarens säkerhetsbestämmelser	Kommentar	Verksamhetsutövarens dokument som omhändertar kompletteringsbehovet, anges med identitet och avsnitt.	OK
		<p>Infrastrukturförvaltarens säkerhetsbestämmelser kan ange att muntliga överenskommelser eller starttillstånd krävs även på sidospår.</p> <p>Infrastrukturförvaltarens säkerhetsbestämmelser kan också ange vem som får lämna medgivande att passera en dvärgsignal som visar ”stopp”.</p>	<p>Kan exempelvis vara den funktion som svarar för samordningen av trafikverksamheterna.</p> <p>Alternativt kan det anges i infrastrukturförvaltarens säkerhetsbestämmelser vilka dvärgsignaler som får passeras.</p>		
	5.2 Huvudljussignal i ”Stopp” på en driftplats	Om infrastrukturförvaltarens säkerhetsbestämmelser så anger får tågklararens medgivande gälla flera på varandra följande huvudljussignaler i ”stopp”.	En möjlighet som skulle kunna vara aktuell exempelvis på vissa rangerbangårdar.		
		Om infrastrukturförvaltarens säkerhetsbestämmelser så anger får tågklararens medgivande att passera mellansignaler flera gånger begränsas till att omfatta endast en viss grupp mellansignaler på en driftplats.	En möjlighet som skulle kunna vara aktuell exempelvis på vissa rangerbangårdar.		

Avsnitt	Rubrik	Verksamhetsutövarens säkerhetsbestämmelser	Kommentar	Verksamhetsutövarens dokument som omhändertar kompletteringsbehovet, anges med identitet och avsnitt.	OK
	5.6 Växling utan uppsikt i rörelseriktningen	Infrastrukturförvaltarens säkerhetsbestämmelser får ange att växling utan uppsikt i rörelseriktningen får bedrivas inom ett avgränsat spårområde.	Avser exempelvis utdragsspår för rangering i samband med radioloksväxling.		
	5.7 Växling över växlingsvall	Infrastrukturförvaltarens och järnvägsföretagets säkerhetsbestämmelser ska 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	När resande medföljer i ett växlingssätt och när infrastrukturförvaltarens säkerhetsbestämmelser annars anger det ska minst en fjärdedel av fordonen vara bromsade med ett huvudbromssystem.	Kan exempelvis tillämpas vid växling med tunga växlingssätt samt infrastrukturens lutningsförhållanden etc.		

Avsnitt	Rubrik	Verksamhetsutövarens säkerhetsbestämmelser	Kommentar	Verksamhetsutövarens dokument som omhändertar kompletteringsbehovet, anges med identitet och avsnitt.	OK
		<p>Infrastrukturförvaltarens säkerhetsbestämmelser kan ange krav på broms vid växling mellan driftplatsdelar eller vid andra längre växlingsrörelser.</p> <p>I andra fall får växlingssättet vara bromsat med endast drivfordonets broms, om inte järnvägsföretagets säkerhetsbestämmelser anger annat.</p>			
2 Huvudbromssystem	2.1 Bromskategorier	Bromsar i andra huvudbromssystem än normal tryckluftbroms ska i järnvägsföretagets säkerhetsbestämmelser jämföras med R-broms eller P-broms.	Aktuellt i de fall Järnvägsföretaget i sin trafikverksamhet framför fordon som har ett huvudbromssystem som inte definieras som "normal tryckluftsbroms". Dessa ska i Järnvägsföretagets säkerhetsbestämmelser hänföras till bromskategori R eller P.		
	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.		

Avsnitt	Rubrik	Verksamhetsutövarens säkerhetsbestämmelser	Kommentar	Verksamhetsutövarens dokument som omhändertar kompletteringsbehovet, anges med identitet och avsnitt.	OK
	2.3 Avstängning av broms	<p>Järnvägsföretagens säkerhetsbestämmelser ska innehålla uppgifter om</p> <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. 	<p>Exempel på situationer där bromsen ska stängas av är:</p> <ul style="list-style-type: none"> • om bromsen inte går till/inte lossar • bromsblock som inte uppfyller kraven • om den självlossar <p>Exempel på bestämmelser för att korrigera bromsberäkning:</p> <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 		
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.		

Avsnitt	Rubrik	Verksamhetsutövarens säkerhetsbestämmelser	Kommentar	Verksamhetsutövarens dokument som omhändertar kompletteringsbehovet, anges med identitet och avsnitt.	OK
	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.			
4 Bromsprocenttabeller, hastighet och storlek	4.1 Bromsprocenttabeller	Bromsprocenttabellerna ska ges ut av infrastrukturförvaltaren.	Som ett underlag till linjeboken. Exempelvis presenterat i tabeller som anger krav på erforderlig bromsprocent med hänsyn till försignalavstånd.		
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 .		
	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.		
	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	8.1 Parkeringsspår	Parkeringsspår ska utgöras av <ul style="list-style-type: none"> • alla sidospår, utom de sidospår som infrastrukturförvaltaren har uteslutit. Linjeboken och infrastrukturförvaltarens säkerhetsbestämmelser <u>ska</u> ange vilka sidospår som inte är parkeringsspår. • de huvudspår som infrastrukturförvaltaren har fastställt. Dessa huvudspår <u>ska</u> anges i linjeboken och infrastrukturförvaltarens säkerhetsbestämmelser. 	Ska framgå som en del i infrastrukturförvaltarens trafiksäkerhetsinstruktion.		

Avsnitt	Rubrik	Verksamhetsutövarens säkerhetsbestämmelser	Kommentar	Verksamhetsutövarens dokument som omhändertar kompletteringsbehovet, anges med identitet och avsnitt.	OK
	8.3 Säkrande av förarövervakade fordon	<p>I samband med kontroll av att broms är loss vid bromsprov, får säkrandet mot rullning ske genom:</p> <ul style="list-style-type: none"> • tågskyddssystemets funktion för rullningsvakt, se under rubriken 8.5 <i>Uppställning övervakad av tågskyddssystem</i> • att en annan person vistas i förarhytten för att kunna nödbromsa fordonssättet, om det skulle komma i rullning. <p>Järnvägsföretaget ska ha tillämpnings - bestämmelser för dessa två fall.</p>	<p>Avser att beskriva vilka rutiner som tillämpas för att säkerhetsställa att fordonssättet inte kommer i rullning under bromsprovet. Exempelvis genom:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Krav på verksamt tågskyddssystem (ej i växlingsläge) • Att uppställningsbromsen ska vara tillsatt <p>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.</p>		
	8.4 Säkrande av uppställda fordon	<p>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.</p>	<p>Exempel på en situation där kopplingsventilen efter tömning åter direkt kan stängas är vid, rundgång med lok för byte av färdriktning.</p>		

Avsnitt	Rubrik	Verksamhetsutövarens säkerhetsbestämmelser	Kommentar	Verksamhetsutövarens dokument som omhändertar kompletteringsbehovet, anges med identitet och avsnitt.	OK
	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. 		

Avsnitt	Rubrik	Verksamhetsutövarens säkerhetsbestämmelser	Kommentar	Verksamhetsutövarens dokument som omhändertar kompletteringsbehovet, anges med identitet och avsnitt.	OK
Bilaga 12 A-skydd					
5 Särfall	5.6 A-SKYDD PÅ SIDOSPÅR	På sidospår där omfattningen av trafikverksamheterna motiverar det ska infrastrukturförvaltaren se till att det finns en tågklarare eller annan funktion som kan upplysa om vilka växlingar och A-skydd som pågår. Det ska framgå av infrastrukturförvaltarnas säkerhetsbestämmelser för vilka sidospår infrastrukturförvaltaren har beslutat att en sådan funktion finns.	Ska framgå som en del i infrastrukturförvaltarens trafiksäkerhetsinstruktion. Formuleringen ”.. där omfattningen av trafikverksamheterna motiverar det...” innebär att denna funktion krävs om det finns risk att konflikt kan uppstå mellan olika trafikverksamheter.		
1 Planera A- skydd	1.7 K16-NYCKEL	Om en K16-nyckel inte har återlämnats när A-skyddet avslutas ska tillsyningsmannen anmäla att K16-nyckeln inte längre används. Infrastrukturförvaltaren får i sina säkerhetsbestämmelser föreskriva att K16-nyckeln i särskilt angivna fall får återlämnas senare än efter ett dygn.			
Bilaga 13 L-skydd					
Bilaga 14 E-skydd					

Avsnitt	Rubrik	Verksamhetsutövarens säkerhetsbestämmelser	Kommentar	Verksamhetsutövarens dokument som omhändertar kompletteringsbehovet, anges med identitet och avsnitt.	OK
Bilaga 15 S-skydd					
Bilaga 16 D-skydd					
1 Planera D- skydd-system M	1.6 K16- nyckel	Infrastrukturförvaltaren får i sina säkerhetsbestämmelser föreskriva att K16-nyckeln i särskilt angivna fall får återlämnas senare än efter ett dygn.			
1 Planera D- skydd-system S	1.6 K16- nyckel	Infrastrukturförvaltaren får i sina säkerhetsbestämmelser föreskriva att K16-nyckeln i särskilt angivna fall får återlämnas senare än efter ett dygn.			
Bilaga 17 Trafikledning					
1 Reservera tågväg		Om signalställverket inte har en funktion som kontrollerar hinderfriheten på en eller flera tågvägars skyddssträcka ska infrastrukturförvaltarens säkerhetsbestämmelser ange hur kontrollen ska utföras.			
1 Allmänna regler	1.1 Trafiksäkerhetsdokument	Tågklararen ska ha omedelbar tillgång till de handlingar som rör trafiksäkerhetstjänsten. Infrastrukturförvaltarens säkerhetsbestämmelser ska ange vilka trafiksäkerhetsdokument som ska finnas tillgängliga och hur de ska förvaras.	Ex. tkl bok, telefonnummer till tåg, olyckhantering, farligt gods info mm.		

Avsnitt	Rubrik	Verksamhetsutövarens säkerhetsbestämmelser	Kommentar	Verksamhetsutövarens dokument som omhändertar kompletteringsbehovet, anges med identitet och avsnitt.	OK
		Tågklareraren ska ta del av och känna till de säkerhetsbestämmelser som gäller för de spår som han övervakar.			
	1.5 Kontaktågklarerare	En kontaktågklarerare får utses för att utföra vissa tågklareraruppgifter för en stängd driftplats. Infrastrukturförvaltarens säkerhetsbestämmelser ska ange vilken funktion inom trafikledningen som ska utse kontaktågklareraren.			
2 Driftsplatser i system H		Om en driftplats bevakas av fler än en tågklarerare ska ansvarfördelningen dem emellan anges i infrastrukturförvaltarens säkerhetsbestämmelser.	Exempelvis grafisk uppdelning för tågklareraren enligt, vem som ger körtillstånd, tkl biträde, ansvarig för ordergivning, klartanmälan, utväxling tåganmälan mm.		
	2.3 Ändra från bevakad till stängd	En driftplats i system H får stängas oplanerat eller planerat. Tidpunkterna för planerad stängning ska anges i infrastrukturförvaltarens säkerhetsbestämmelser.			
3 Driftsplatser i system M		Om en driftplats bevakas av fler än en tågklarerare ska ansvarfördelningen dem emellan anges i infrastrukturförvaltarens säkerhetsbestämmelser.			

Avsnitt	Rubrik	Verksamhetsutövarens säkerhetsbestämmelser	Kommentar	Verksamhetsutövarens dokument som omhändertar kompletteringsbehovet, anges med identitet och avsnitt.	OK
		<p>Infrastrukturförvaltarens säkerhetsbestämmelser ska ange mellan vilka tidpunkter driftplatserna ska vara bevakade, obevakade eller stängda. Tågledaren beslutar om ändrad bevakning av driftplatser och orderger berörda tågklarare.</p>			
		<p>Om en driftplats är bevakad för ett tåg ska den vara bevakad även när tåget finns på en intilliggande bevakningssträcka. Infrastrukturförvaltarens säkerhetsbestämmelser får ange att driftplatsen får vara stängd och bevakningen tas upp när tåget finns på bevakningssträckan om klartanmälan har lämnats innan driftplatsen har stängts. Infrastrukturförvaltarens säkerhetsbestämmelser får ange att en driftplats får stänga när tåget har lämnat driftplatsen om inmälan kan erhållas när bevakningen åter tas upp.</p>	<p>Regeln beskriver hur man får frågå grundregeln.</p>		
	<p>3.3 Ändra från bevakad till stängd</p>	<p>En driftplats i system M får stängas oplanerat eller planerat. Tidpunkterna för planerad stängning ska anges i infrastrukturförvaltarens säkerhetsbestämmelser.</p>	<p>Beskrivning på tillvägagångssätt.</p>		

Avsnitt	Rubrik	Verksamhetsutövarens säkerhetsbestämmelser	Kommentar	Verksamhetsutövarens dokument som omhändertar kompletteringsbehovet, anges med identitet och avsnitt.	OK
2 Avspärning på bevakad driftplats	2.1 Utföra avspärning	Infrastrukturförvaltarens säkerhetsbestämmelser <u>kan</u> ange andra spärråtgärder än vad som framgår av avsnitt 2.1 "Utföra avspärning" (se sid 31)			
4 Avspärning av bevakningssträcka i system M	4.1 Utföra avspärning Spärråtgärder	Omedelbart sedan tågklarerarna har utväxlat avspärningsanmälan ska var och en utföra någon av följande spärråtgärder på respektive driftplats enligt följande prioritetsordning: 1. spärra utfartssignalen 2. använda påminnelse skylt i K15-låset eller på ställaren till utfartssignalen 3. placera hindertavlor på normalhuvudspåret enligt anvisningar i infrastrukturförvaltarens säkerhetsbestämmelser.	3. Hindertavlornas placering för att det ska anses vara en riktig spärråtgärd, (barriär).		
		Om en spärråtgärd på en stängd driftplats kan tas bort av obehörig <u>ska</u> även hindertavlor placeras ut enligt anvisningar i infrastrukturförvaltarens säkerhetsbestämmelser.	Detta tillfälle kan vara då ställverket sitter vid plattform och allmänheten kan ta bort "pluttarna" från ställverket som utgör spärråtgärden, en extra barriär.		

Avsnitt	Rubrik	Verksamhetsutövarens säkerhetsbestämmelser	Kommentar	Verksamhetsutövarens dokument som omhändertar kompletteringsbehovet, anges med identitet och avsnitt.	OK
5 Avspärning av bevakningssträcka i system S	5.1 Utföra avspärning	Tågklareraren för bevakningssträckan ska utföra avspärningen genom att dokumentera vilken bevakningssträcka som avspärras och orsaken till avspärningen. Om det på en angränsande driftplats finns en ytterplacerad utfartssignal mot bevakningssträckan ska tågklareraren spärra signalen. I övriga fall ska tågklareraren utföra spärråtgärder enligt infrastrukturförvaltarens säkerhetsbestämmelser.	Det kan exempelvis vara så att det saknas en utfartssignal, det kan vara ex. en S- tavla. Då beskrivs det i infrastrukturförvaltarens säkerhetsbestämmelser hur det ska göras.		
3 Infartssignal och mellansignal	3.1 Tåg och spärrfärd	Tågklareraren ska ha fått en tågväg (för en annan rörelse) bekräftad genom ställverksindikeringar. Tågklareraren ska med hjälp av uppgifter i infrastrukturförvaltarens säkerhetsbestämmelser ha förvissat sig om att denna tågväg kontrollbekräftar motväxlarna i den avsedda färdvägen för tåg 11 eller spärrfärd yy.	Instruktioner hur signalverkets indikeringar fungerar.		

Avsnitt	Rubrik	Verksamhetsutövarens säkerhetsbestämmelser	Kommentar	Verksamhetsutövarens dokument som omhändertar kompletteringsbehovet, anges med identitet och avsnitt.	OK
		Tågklareraren ska lägga motväxlarna i den avsedda färdvägen för tåg 11 eller spärrfärd yy i lägen som skyddar de andra rörelserna och låsa dem. Om tågklareraren ska låsa växlar genom klovning eller med kontrollås ska infrastrukturförvaltaren ha medgivit detta och det ska anges i infrastrukturförvaltarens säkerhetsbestämmelser.	Detta är ett förfarande då ställverket inte klara av att låsa växlarna. Klovning, fysiskt hinder genom hänglås, inbyggt lås etc. Kontrollås utgörs av K- nycklar.		
	3.1 Tåg och spärrfärd	Om någon av motväxlarna i den avsedda färdvägen för tåg 11 eller spärrfärd yy inte kan låsas ska tågklareraren, innan han får medge att tåget eller spärrfärden passerar signalen, skydda de andra rörelserna från tåg 11 eller spärrfärd yy på följande sätt: I varje möjlig väg som tåg 11 eller spärrfärd yy kan nå de andra rörelserna genom ska tågklareraren lägga minst en motväxel i skyddande läge och låsa den. Om tågklareraren ska låsa växlar genom klovning eller med kontrollås ska infrastrukturförvaltaren ha medgivit detta och det ska anges i infrastrukturförvaltarens säkerhetsbestämmelser.	En instruktion upprättas då för hur det ska genomföras.		

Avsnitt	Rubrik	Verksamhetsutövarens säkerhetsbestämmelser	Kommentar	Verksamhetsutövarens dokument som omhändertar kompletteringsbehovet, anges med identitet och avsnitt.	OK
	3.1 Besked om växlarnas lägen	Alla växlar och spårspärrar i den avsedda färdvägen för tåg 11 eller spärrfärd yy ska vara antingen låsta i rätt läge eller bevakade i rätt läge och i kontroll. Infrastrukturförvaltarens säkerhetsbestämmelser kan dock ange att växlar och spårspärrar ska vara låsta.	Förteckning över spårspärrar och växlars läge, en beskrivning på hur det ska göras för att de ska anses låst.		
	3.2 Växling	Tågklararen ska ha fått tågvägen bekräftad (för en annan rörelse) och med hjälp av uppgifter i infrastrukturförvaltarens säkerhetsbestämmelser ha förvissat sig om att denna tågväg kontrollbekräftar motväxlarna i växlingens färdväg.	Beskrivning hur växlarna kontrolleras.		
		Tågklararen ska lägga och låsa motväxlarna i växlingens färdväg i ett läge som skyddar de andra rörelserna. Om tågklararen ska låsa växlar genom klovning eller med kontrollås ska infrastrukturförvaltaren ha medgivit detta och det ska anges i infrastrukturförvaltarens säkerhetsbestämmelser.			

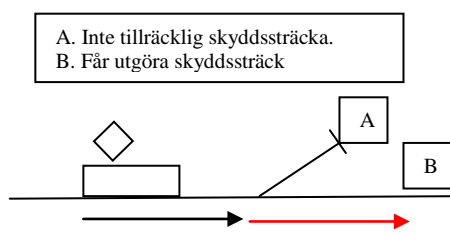
Avsnitt	Rubrik	Verksamhetsutövarens säkerhetsbestämmelser	Kommentar	Verksamhetsutövarens dokument som omhändertar kompletteringsbehovet, anges med identitet och avsnitt.	OK
7 Växlingsdvärgsignal och stopplykta	7.1 Tåg och spärrfärd	Om tågklararen ska låsa växlarna genom klovning eller med kontrollås ska infrastrukturförvaltaren ha medgivit detta och det ska anges i infrastrukturförvaltarens säkerhetsbestämmelser.	Medgivandet att det är tillåtet och på vilket sätt det ska utföras.		
	7.2 Växling	Om det förekommer eller förväntas förekomma tåg eller spärrfärder på driftplatsen ska de motväxlar som kan leda in växlingen i någon av dessa andra rörelser ligga i ett läge som skyddar de andra rörelserna och vara låsta. Under dessa förutsättningar får tågklararen medge att växlingen passerar signalen. Om tågklararen ska låsa växlarna genom klovning eller med kontrollås ska infrastrukturförvaltaren ha medgivit detta och det ska anges i infrastrukturförvaltarens säkerhetsbestämmelser.			
1 Ordergivningsdriftplats och kontrolldriftplats	1.1 Ordergivningsdriftplatsen	I de fall trafikledningen har utsett ordergivningsdriftplatser med ordergivningssträckor finns dessa angivna i infrastrukturförvaltarens säkerhetsbestämmelser.	Ansvarsfördelning och hur ordernivningen sker.		

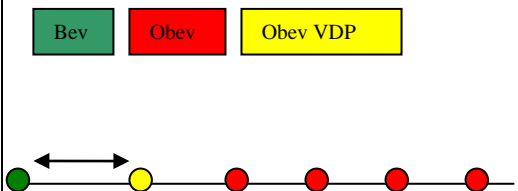
Avsnitt	Rubrik	Verksamhetsutövarens säkerhetsbestämmelser	Kommentar	Verksamhetsutövarens dokument som omhändertar kompletteringsbehovet, anges med identitet och avsnitt.	OK
2 Tillfällig körplan eller inställt tåg	2.2 Tågklarerarens kvittering	När tågklareraren tar emot en körplan för ett extratåg eller en order om ett inställt tåg ska han dokumentera detta. Dokumentationen ska innehålla tågets beteckning, vilken sträcka och vilket datum det gäller samt vilka säkerhetsorder om kontrollmöten som körplanen anger. De dokumenterade uppgifterna ska om möjligt kontrolleras av en annan tågklarerare. Den som har gjort kontrollen ska snarast kvittera säkerhetsordern till tågledaren. Infrastrukturförvaltarens säkerhetsbestämmelser får medge att tågklareraren inte behöver dokumentera uppgifterna.	Undantagsregel.		
	2.2 Tågklarerarens kvittering	Infrastrukturförvaltarens säkerhetsbestämmelser får ange att en tågklarerare för en annan driftplats ska kvittera för en driftplats som är ständigt obevakad.	Ex. är bevakad vissa tider, tåg dit när den är obevakad.		
	2.2 Tågklarerarens kvittering	Infrastrukturförvaltarens säkerhetsbestämmelser får medge att tågklareraren inte behöver kvittera de körplaner eller order om inställt tåg som han tar emot.			

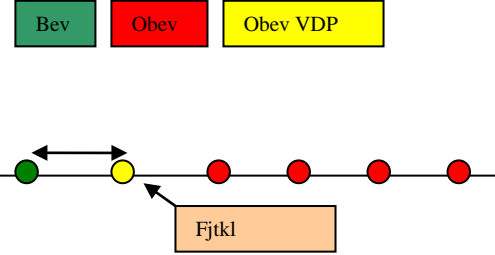
Avsnitt	Rubrik	Verksamhetsutövarens säkerhetsbestämmelser	Kommentar	Verksamhetsutövarens dokument som omhändertar kompletteringsbehovet, anges med identitet och avsnitt.	OK
Tåganmälan		I en tåganmälan ingår klartanmälan, utanmälan och inanmälan. Dåklart- anmälan är en variant av klartanmälan som bara får användas för de driftplatser som anges i infrastrukturförvaltarens säkerhetsbestämmelser.	Risakanalys för att det går att använda. Förfaringssättet är ett två i ett förfarande.		
Bilaga 18 Trafikledning - Enkla signalställverk					
Inledning		Infrastrukturförvaltarens säkerhetsbestämmelser anger att körtilståndet ska ges med handsignal körtilstånd.			

Avsnitt	Rubrik	Verksamhetsutövarens säkerhetsbestämmelser	Kommentar	Verksamhetsutövarens dokument som omhändertar kompletteringsbehovet, anges med identitet och avsnitt.	OK
1 Reservera tågfordväg		<p>Innan tågklareraren ger körtillstånd till ett tåg på en driftplats ska tågklareraren reservera en tågfordväg för tåget. Tågklareraren behöver då information om de särskilda förhållanden som gäller för driftplatsen. I infrastrukturförvaltarens säkerhetsbestämmelser för driftplatsen ska följande uppgifter finnas:</p> <ul style="list-style-type: none"> • lägena för de växlar och spårspärrar som skapar och skyddar respektive tågfordväg • vilka vägskyddsanläggningar som ska manövreras manuellt • om låsningen av tågfordvägen görs på annat sätt än med en K15-nyckel • skyddssträckor för huvudspåren. 	<p>Det finns många olika ställverk och de är inte homogena, de är egna individer i detta system. De kan sakna spårledningskontroll, utfart mm. Då måste de upprättas specifika regler för driftplatsen.</p>		
2 Kontrollera hinderfrihet		<p>Om driftplatsen inte är fullt utrustad med hinderfrihetsspårledningar ska infrastrukturförvaltarens säkerhetsbestämmelser ange vilka tågfordvägar som helt eller delvis saknar hinderfrihetsspårledningar.</p>	<p>Dessa anges då i ett dokument med ex. en checklista, där kontrollåtgärderna beskrivs. Ex. växel 1 i högerläge, spårspärr A1 i påläge etc.</p>		

Avsnitt	Rubrik	Verksamhetsutövarens säkerhetsbestämmelser	Kommentar	Verksamhetsutövarens dokument som omhändertar kompletteringsbehovet, anges med identitet och avsnitt.	OK
	2.3 Hinderfrihetsspårledningar finns för tågfordvägen	Om en tågfordväg är utrustad med hinderfrihetsspårledningar ska tågklararen kontrollera att tågfordvägen är hinderfri genom att iaktta att indikeringslampan ”fri spårledning” på ställverket är tänd. Om indikeringen för fri spårledning presenteras på något annat sätt ska det beskrivas i infrastrukturförvaltarens säkerhetsbestämmelser.	Det kan finna motsatta indikeringen, lampan är släckt med samma betydelse.		
	2.4 Hinderfrihetsspårledningar saknas för tågfordvägen	3. Tågklararen ska på plats kontrollera att de anslutande spåravsnitten fram till den skyddsväxel, spårspärr eller signal som utgör sidoskyddet för tågfordvägen är fria från hinder. Om det saknas sidoskydd ska tågklararen kontrollera hinderfriheten enligt infrastrukturförvaltarens säkerhetsbestämmelser.	Tkl får kontrollera växlar, spårspärrar manuellt istället för att ställverket har dessa kontrollfunktioner. Detta gör då med ex. en checklista.		

Avsnitt	Rubrik	Verksamhetsutövarens säkerhetsbestämmelser	Kommentar	Verksamhetsutövarens dokument som omhändertar kompletteringsbehovet, anges med identitet och avsnitt.	OK
	2.5 Skyddssträcka	Om signalställverket saknar en funktion för att kontrollera att en tillräcklig skyddssträcka upprätthålls ska tågklareraren upprätthålla skyddssträckan enligt infrastrukturförvaltarens säkerhetsbestämmelser. Tågklareraren ska hålla skyddssträckan fri från hinder tills tåget har stannat. Ett och samma spåravsnitt kan samtidigt vara skyddssträcka för flera tågvägar.	 <p>A. Inte tillräcklig skyddssträcka. B. Får utgöra skyddssträck</p>		
	2.6 Förenklad hinderfrihetskontroll	Infrastrukturförvaltarens säkerhetsbestämmelser får medge förenklad hinderfrihetskontroll mellan driftplatsgränsen och den yttersta huvudspårsskiljande växeln.	Förenklad hinderfrihetskontroll kan då anses att om ett tåg har gått från infarten in på ett spår kan spåravsnittet anses vara hinderfritt eftersom tåget nyss har åkt på sträckan ifråga.		
3 Kontrollera växlars lägen och låsning	3.1 Kontroll av olåsta växlar	Uppgifter om olåsta växlar och hur dessa ska kontrolleras ska finnas i infrastrukturförvaltarens säkerhetsbestämmelser.	Det kan vara visuell kontroll av tkl ex. en person på plats som bevakar växeln.		
4 Nästa bevakningssträcka är inte reserverad	4.1 Tåg med uppehåll	Infrastrukturförvaltarens säkerhetsbestämmelser anger att tåg ska stoppas vid infartssignalen om nästa bevakningssträcka inte är reserverad.	Barriär om ex. driftplatsen saknar utfartssignal.		

Avsnitt	Rubrik	Verksamhetsutövarens säkerhetsbestämmelser	Kommentar	Verksamhetsutövarens dokument som omhändertar kompletteringsbehovet, anges med identitet och avsnitt.	OK
	4.1 Tåg med uppehåll	Infrastrukturförvaltarens säkerhetsbestämmelser får ange att tåget ska stoppas vid infartssignalen om driftplatsens utfartssignal inte är försignerad i den föregående huvudsignalen och inte syns från tågets normala stopplats.	Barriär, för att slippa otillåtna stoppassager av signal i stopp.		
5 Särfall	5.1 Signal som inte automatiskt går till ”stopp”	Om det på en driftplats finns signaler som inte automatiskt går till stopp när ett fordon passerar ska infrastrukturförvaltarens säkerhetsbestämmelser ange vilka dessa signaler är och hur dessa ska hanteras.	I bestämmelsen beskrivs vilka signaler det är och att/hur tkl ställer signalen manuellt till stopp när tåget har stannat på sin normala stopplats.		
Bilaga 19 Trafikledning - Obevakade vänddriftplatser					
Inledning		Infrastrukturförvaltarens säkerhetsbestämmelser ska ange vilka driftplatser och bevakningssträckor som får trafikeras enligt reglerna i denna bilaga.	Riskanalys, lågtrafikerade banor.		
1 Bevakningssträckan avgränsas av en bevakad driftplats och en obevakad vänddriftplats		Om infrastrukturförvaltarens säkerhetsbestämmelser medger det får i detta fall F-stad, eller någon annan obevakad driftplats på bevakningssträckan D-stad till F-stad, trafikeras som en obevakad vänddriftplats.			

Avsnitt	Rubrik	Verksamhetsutövarens säkerhetsbestämmelser	Kommentar	Verksamhetsutövarens dokument som omhändertar kompletteringsbehovet, anges med identitet och avsnitt.	OK
		<p>Om F-stad eller någon annan driftplats på bevakningssträckan ska trafikeras som en obebakad vänddriftplats ska det finnas en distanstågklarare som övertar vissa tågklararuppgifter för F-stad. Infrastrukturförvaltarens säkerhetsbestämmelser ska ange vilken tågklarare som är distanstågklarare för F-stad. Distanstågklararen för F-stad får inte tjänstgöra vid en driftplats där tågklararen kan utväxla en tåganmälan med tågklararen för någon av driftplatserna D-stad, F-stad eller någon driftplats däremellan.</p>	<p>Fjtkl för annan tilldelad sträcka skulle i detta fall kunna tjänstgöra som distanstågklarare.</p> 		
2 Bevakningssträckan avgränsas av två bevakade driftplatser		<p>Detta avsnitt behandlar trafikering av en bevakningssträcka som avgränsas av två bevakade driftplatser, A-stad och C-stad. Mellan A-stad och C-stad får det finnas en eller flera obebakade driftplatser, exempelvis B-stad i figur 2. Om infrastrukturförvaltarens säkerhetsbestämmelser medger det får B-stad trafikeras som obebakad vänddriftplats. Ett tåg färdas då från A-stad till B-stad och tillbaka.</p>	<p>Här behövs ingen distanstågklarare. Det går bara att köra ett tåg i taget, dvs. det går inte samtidigt att köra samma variant samtidigt från F- stad till E- stad.</p> 