

Detta är en handbok till järnvägsstyrelsens trafikföreskrifter (JvSFS 2008:7), JTF. Observera att en handbok inte är en del av föreskrifterna, utan ett fristående dokument som har tagits fram för att underlätta för verksamhetsutövarna.

Handbok *Sidospår* är en sammanställning av regler för sidospår och är ett utdrag från sju JTF-bilagor enligt bilden ovan. Handboken riktar sig till järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare som enbart trafikerar respektive förvaltar sidospår.

Vid ändringar i JTF kommer ändringsblad till handboken att tryckas upp. Det är sedan verksamhetsutövarnas ansvar att säkerhetsställa att ändringsbladen förs in i handboken. Vilka kompletteringar som är införda ska framgå av försättsbladet.



Inledning

Denna handbok innehåller de bestämmelser om säkerhetskommunikation, växling, broms, säkrande av fordon och A-skydd som gäller för sidospår. Handboken innehåller också bestämmelser för signaler som kan vara aktuella för sidospår, förklaringar till de termer som används i handboken samt allmänna bestämmelser om säkerhetsåtgärder och verksamhetsutövarnas säkerhetsbestämmelser.

I Termer

Termerna är grupperade under huvudområden efter sin betydelse. Även inom huvudområdena är termerna grupperade efter betydelse så att termer som har samband med varandra finns placerade intill varandra.

I.1 AKTÖRER

spårentreprenör den som på uppdrag av infrastrukturförvaltaren bedriver arbeten i järnvägsinfrastrukturen. Med spårentreprenör avses i föreskrifterna även infrastrukturförvaltare som utför arbete på egen järnvägsinfrastruktur.

I.2 BANANS INDELNING

driftplats ett från linjen avgränsat område av banan som kan övervakas av tågklarerare mer detaljerat än vad som krävs för linjen.

linjen banan utanför driftplatsernas gränser.

I.3 SPÅR

huvudspår spår som är avsett för säkrad rörelse.

sidospår annat spår än huvudspår.

signalkontrollerat sidospår sidospår som kan ingå i en växlingsväg.

I.4 VÄXLAR OCH SPÅRSPÄRRAR

växel anordning som gör det möjligt att framföra spårfordon från ett spår till ett annat. Vardera änden med växeltungor i en korsningsväxel betraktas som en egen växel.

skyddsväxel växel som i skyddande läge hindrar spårfordon från att komma in i ett visst spår.

spårspärr anordning som med en kloss på rälen förhindrar rörelse förbi platsen

påläge läge för en spårspärr, när spårspärrklossen ligger på rälen.

avläge läge för en spårspärr, när spårspärrklossen ligger vid sidan av rälen.

skyddande läge det läge för en växel eller spårspärr

Gäller från och med 2010-12-12

ett område som är signalkontrollerat, måste växeln kontrolleras manuellt på samma sätt som på sidospår som inte är signalkontrollerade.

En växlingsdvärgsignal kan vara placerad mitt för en korsningsväxel. När en sådan signal visar ”stopp” ska föraren stanna fordonssättet före växeln, det vill säga före motväxeldelens tungor.

Dvärgsignalsträcka

En dvärgsignal som för växling visar ”rörelse tillåten, fri väg” eller ”rörelse tillåten, hinder finns” (signalbild ”lodrätt” respektive ”snett vänster”) kontrollerar den följande dvärgsignalsträckan.

Denna slutar vid den första av följande:

- en dvärgsignal
- en dvärgsignalsluttavla
- en stoppbock
- en tavla ”gräns för växling”.

Kontrollen av dvärgsignalsträckan upphör att gälla om växlingssättet byter riktning eller stannar på dvärgsignalsträckan.

Betydelse vid växling

Växlingsdvärgsignaler har en märkskylt som är fyrkantig och vit med svart text.

Släckt, otydlig eller felaktig dvärgsignal

En växlingsdvärgsignal som är släckt eller som visar en otydlig eller felaktig signalbild ska jämföras med en växlingsdvärgsignal som visar ”stopp”.


3.6 DVÄRGSIGNALSLUTTAVLA

Dvärgsignalsluttavlor anger slutpunkten för en dvärgsignalsträcka.



3.7 HASTIGHETSTAVLOR PÅ SIDOSPÅR

På sidospår anger hastighetstavlor de spåravsnitt där den största tillåtna hastigheten är lägre än 30 km/tim.

	Betydelse
 <p>Hastighetstavla</p>	Den största tillåtna hastigheten som gäller från tavlan, i km/tim.

3.8 SIGNALER FÖR VÄGSKYDDSANLÄGGNING

Vägskyddssignal (V-signal)

Det finns V-signaler vid plankorsningar som har en vägskyddsanläggning. V-signaler har i regel en gemensam ljusöppning för rött och vitt sken.


Det förekommer dock även V-signaler med olika ljusöppningar för rött och vitt sken, placerade lodrätt eller vågrätt. V-signalerna är försedda med en gul fyrkantig skylt med symbolen ”V”.

V-signalen är placerad strax före eller omedelbart bortom plankorsningen.


Följande undantag förekommer dock:

- På sidospår förekommer plankorsningar med vägskyddsanläggningar utan V-signal, så kallad förenklad bevakning.
- En vägskyddsanläggning vid en plankorsning som endast är avsedd för gång- och cykeltrafik kan sakna V-signal.
- En V-signal kan undantagsvis finnas vid en gångvägskorsning. (Det som fortsättningsvis sägs om plankorsningar gäller då även gångvägskorsningar.)

Som en avvikelse från de normala placeringsreglerna gäller att en V-signal som står mellan två spår gäller för båda spåren, om inte en pilskylt anger vilket av de båda spåren som signalen gäller för.

	Betydelse
 <p>V-signal</p> <p>”stopp före plankorsningen”</p>	Vid växling ska fordonssättet stanna före plankorsningen och får fortsätta först sedan reglerna under rubriken 5.3 <i>Genomföra växling</i> har tillämpats.



Gäller från och med 2010-12-12

	Betydelse
 <p>V-signal "passera"</p>	<p>Vägskyddsanläggningen spärrar vägtrafiken. Plankorsningen får passeras.</p>

3.9 SPÅRSPÄRRSKÄRM

Spårspärrskärmar kan finnas för att märka ut spårspärrar, växlar som leder till urspårning och andra liknande rörliga objekt i spåret. De kan också finnas för att märka ut stoppbockar eller andra fasta hinder i sidospår.

Spårspärrskärmar vid rörliga objekt är vridbara mekaniska signaler, i form av en skärm eller i form av en lykta som när nattsignaler används är upplyst inifrån. Spårspärrskärmar vid fasta hinder är signaltavlor.


	Betydelse
 <p>Spårspärrskärm "stopp"</p>	<p>Det objekt som spårspärrskärmen märker ut får inte passeras.</p> <p>En spårspärrskärm med vågrätt svart streck, placerad bredvid spåret, gäller för spåren på båda sidor om signalen. En spårspärrskärm med ett lutande svart streck gäller för det spår som det svarta strecket lutar ned mot.</p>
 <p>Spårspärrskärm "passera"</p>	<p>Det objekt som spårspärrskärmen märker ut kan passeras.</p>

3.10 HINDERSTOPPLYKTA

Hinderstopplykter är ljussignaler som kan finnas för att skydda hinder i sidospår, till exempel en återfjädrande växel som inte sluter eller en vagnhallsport.

Hinderstopplykter har endast en ljusöppning, som kan vara tänd eller släckt. Hinderstopplykter på stoppbockar är dock i regel alltid tända.

Gäller från och med 2010-12-12


	Betydelse
 <p>Hinderstopplykta "stopp"</p>	<p>Det objekt som hinderstopplyktan skyddar får bara passeras enligt reglerna för växling.</p>

En hinderstopplykta som är släckt saknar signalbetydelse.

3.11 HINDERTAVLA


En flyttbar hindertavla används bland annat för att stänga av ett ofarbart spår eller för att skydda en arbetsplats vid A-skydd. Hindertavlan är försedd med en anordning för att sätta fast tavlan på rälen. Den kan också sitta på en stolpe. Hindertavlan placeras så att tavlan befinner sig mellan rälerna i det spår som den gäller för.

En fast placerad hindertavla kan finnas för att markera fasta eller rörliga hinder i sidospår, till exempel en stoppbock, vagnhallsport eller grind.

	Betydelse
 <p>Hindertavla "stopp"</p>	<p>Tavlan får inte passeras. En flyttbar tavla får dock passeras om tillsyningsmannen för den trafikverksamhet som tavlan skyddar har medgett detta vid samråd.</p>

3.12 HINDERPÅLE

En hinderpåle står mellan de sammanlöpande spåren vid en växel eller spårkorsning.

	Betydelse
 <p>Hinderpåle</p>	<p>Anger var hinderfrihetspunkten mellan de sammanlöpande spåren är belägen.</p>

vara tillsyningsmannen, föraren eller en av tillsyningsmannen utsedd signalgivare som har dessa arbetsuppgifter. Tillsyningsmannen ska instruera föraren och signalgivaren om hur växlingen ska gå till.

Föraren ansvarar för att manövrera drivfordonet vid växlingen. Föraren och tillsyningsmannen får vara samma person om dessa båda roller går att förena.

Järnvägsföretaget kan även bestämma att en växling ska bemannas med fler funktioner som har arbetsuppgifter med betydelse för trafiksäkerheten. Fördelningen av arbetsuppgifterna samt villkor för när flera funktioner behövs ska järnvägsföretaget bestämma.

Grundläggande krav på fordon

Innan växlingen får starta ska föraren förvissa sig om att drivfordonet

- är utrustat enligt järnvägsföretagets bestämmelser
- är utrustat med fungerande broms
- är försett med fram- och bakändessignal samt utrustning för att kunna ge ljudsignaler enligt reglerna i avsnitt 3.15 *Ljudsignaler* och avsnitt 3.16 *Signaler på fordon vid växling*.

Tillsyningsmannen ansvarar för att de fordon som följer med i växlingssättet får framföras på de spår som ska användas och att fordonen är i sådant skick att de kan flyttas.

Tillsyningsmannen ansvarar även för att det finns fungerande broms på andra fordon i växlingssättet om det krävs enligt reglerna under rubriken 6 *Broms*.

5.2 ANORDNA VÄXLING

Om det förekommer samtidiga trafikverksamheter inom växlingsområdet ska tillsyningsmannen själv ansvara för att överenskommelser om försiktighetsåtgärder och samråd genomförs med de trafikverksamheter som krävs.

På sidospår där omfattningen av trafikverksamheterna motiverar det ska infrastrukturförvaltaren se till att det finns en funktion som kan upplysa om vilka växlingar och A-skydd som pågår. Det ska framgå av infrastrukturförvaltarens säkerhetsbestämmelser för vilka sidospår infrastrukturförvaltaren har beslutat att en sådan funktion finns. Vid växling på sådana sidospår ska tillsyningsmannen kontakta den funktion som infrastrukturförvaltaren har utsett. Denne ska då upplysa om vilka växlingar och A-skydd som finns inom växlingsområdet samt kontaktvägar till dem. Tillsyningsman-

Gäller från och med 2010-12-12

nen ansvarar för att kontakta berörda tillsyningsmän för överenskommelser eller samråd.

Infrastrukturförvaltarens säkerhetsbestämmelser kan ange vem som får lämna medgivande att passera en dvärgsignal som visar ”stopp”. Om detta inte anges i infrastrukturförvaltarens säkerhetsbestämmelser får tillsyningsmannen själv avgöra om dvärgsignalen kan passeras utan fara.

Samtidiga trafikverksamheter

Om växlingsområdet helt eller delvis är upplåtet för A-skydd får växlingen starta först efter samråd mellan tillsyningsmannen och de andra trafikverksamheternas tillsyningsmän.

Om flera växlingsätt växlar samtidigt inom samma växlingsområde och växlingssätten inte är skyddade mot varandra till exempel genom växlar som är låsta i avvisande läge eller genom bromsslådar, signaler eller liknande, ska tillsyningsmännen komma överens om särskilda försiktighetsåtgärder. Tillsyningsmannen ska informera både föraren och eventuella signalgivare om försiktighetsåtgärderna.

Samråd

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

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

Tillsyningsmannen

- genomför samråden
- dokumenterar samrådets innehåll.

Samråden ska omfatta

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