

Innehåll

Inledning	7
1 Säkerhetskommunikation	8
1.1 TÅGKLARERARE	8
1.2 IDENTIFIERING OCH ANMÄLAN	8
1.3 STANDARDTERMINOLOGI FÖR SAMTAL	9
1.4 BENÄMNING AV BOKSTÄVER OCH SIFFROR	10
1.5 SÄRSKILDA UTTRYCK	11
2 Nödmeddelanden	12
3 Säkerhetsorder	14
3.1 KVITTERA SÄKERHETSORDER	14
3.2 ANNULLERA SÄKERHETSORDER	14B
3.3 ANSVAR FÖR SÄKERHETSORDER TILL TÅGFÄRD	14B
3.4 ANSVAR FÖR SÄKERHETSORDER TILL SPÄRRFÄRDER	15
3.5 ORDERGIVNING MED DIKTAMEN	15
3.6 SÄKERHETSORDER FRÅN TÅGKLARERAREN TILL TÅGFÄRD OCH SPÄRRFÄRD	17
3.7 SÄRSKILDA REGLER FÖR VISSA SÄKERHETSORDER	17
4 Tillståndsmeddelanden	24
5 Säkerhetsmeddelanden från trafikverksamhet	25
5.1 ANKOMSTANMÄLAN	25
5.2 BEGÄRAN OM HJÄLPFORDON	25
6 Informationsmeddelanden	26
7 Utdrag från körplan	28
8 Särfall	29
8.1 FÖRAREN SAKNAR TÅGORDER	29
8.2 EN TÅGORDERES GILTIGHETSTID RISKERAR ATT GÅ UT	29



Meddelande om att ett särskilt tåg eller en särskild spärrfärd ska stanna

Tågklarerare, förare, tillsyningsman eller annan personal vid banan	Kommentar
<i>Tåg 11 (mellan A-stad och B-stad): nödstopp</i>	Meddelandet kan kompletteras med en uppgift om vilken linje eller vilket spår som tåget eller spärrfärden framförs på.

Meddelande om att spänningen till kontaktledningen ska brytas

Förare, tillsyningsman eller annan personal vid banan	Kommentar
<i>Nödsituation – bryt strömmen</i>	
Exempel: <i>Vid km xx på C-stad. En person finns på vagnstak. Föraren av tåg 11</i>	Det inledande meddelandet ska så snabbt som möjligt kompletteras med en uppgift om plats, orsak och identifikation av avsändaren.

3 Säkerhetsorder

En säkerhetsorder är en skriftlig order från tågklareraren till föraren för ett tåg eller tillsyningsmannen för en spärrfärd och ges enligt fastställda formulär.

Flera order får ges på samma blankett om dessa order gäller samma driftplats, driftplatsdel eller sträcka och har samma kilometertal och samma spårangivelse.

Dessutom ska dessa order omfatta antingen endast framsidan eller endast baksidan på blanketten.

Om säkerhetsordern inte omfattar en trafikplats som utgör gränspunkt för den angivna sträckan ska trafikplatsens namn i säkerhetsordern placeras inom parentes.

En säkerhetsorder till ett tåg eller en spärrfärd ges som en enskild säkerhetsorder. Säkerhetsorder får även ges som en sammanställning av säkerhetsorder med viss giltighet. Det finns följande typer av sådana sammanställningar:

- tågorder – en sammanställning av de säkerhetsorder som gäller en viss färd och har en begränsad giltighetstid
- sträckorder – en sammanställning av de säkerhetsorder som gäller för en viss sträcka
- dygnsorder – en särskild sträckorder för ett kalenderdygn för de tåg och sträckor som trafikledningen har bestämt.

En order ska delges mottagaren på något av följande sätt:

- förmedling med tekniskt system
- överlämning av skriftlig order
- genom diktamen.

Tågklareraren ska orderge föraren för ett tåg eller tillsyningsmannen för en spärrfärd om en avvikelse från körplanen, en avvikelse från linjeboken eller någon annan uppgift som har betydelse för trafiksäkerheten med en säkerhetsorder.

3.1 KVITTERA SÄKERHETSORDER

En säkerhetsorder ska kvitteras till den som har utfärdat ordern efter att mottagaren har konstaterat att ordern är komplett, begriplig och gäller för den aktuella färden.

En order som tas ut från ett tekniskt system som kräver personlig inloggning behöver ingen annan kvittering.

Gäller från och med 2010-12-12

3.2 ANNULLERA SÄKERHETSORDER

En annullering av en säkerhetsorder är en säkerhetsorder i sig och ordergivningen ska därför omfatta identifiering, kvittering och dokumentation. Ordregivaren ska ange identifikations- eller tillståndsnummer på den order som annulleras.

3.3 ANSVAR FÖR SÄKERHETSORDER TILL TÅGFÄRD

Föraren av ett tåg ska inför färden förse sig med en så aktuell tågorder som möjligt. Om föraren saknar giltig tågorder får han inte lämna en bevakad driftplats utan att han har fått tillstånd från tågklareraren att framföra tåget utan giltig tågorder. Vid förarbyte ska den avlöste föraren överlämna giltiga säkerhetsorder för tåget till den tillträdande föraren.

För sträckor som anges i linjeboken får tågorder ersättas av dygnsorder.

Om föraren saknar säkerhetsorder som gäller för tåg färden ska tågklareraren delge föraren dem.



3.4 ANSVAR FÖR SÄKERHETSORDER TILL SPÄRRFÄRDER

Tillsyningsmannen för en spärrfärd ska inför färden förse sig med en så aktuell sträckorder som möjligt. Tillsyningsmannen får inte påbörja spärrfärden förrän han har stämt av sträckordern hos tågklareraren.

Om spärrfärden finns inlagd med en beteckning som motsvarar tågnummer får sträckordern ersättas av en tågorder.

Om tillsyningsmannen saknar säkerhetsorder som gäller för spärrfärden ska tågklareraren delge tillsyningsmannen dem.

3.5 ORDERGIVNING MED DIKTAMEN

En säkerhetsorder får ges med diktamen, vilket förutsätter att ordergivningen dokumenteras i en särskild blankett av båda parter. Tågklareraren ska ha fyllt i sin blankett innan han ger ordern.

I följande exempel orderger fjärrtågklareraren tåg 11 om att sträckan C-stad till D-stad har nedsatt hastighet utan signalering.

Tågklareraren

- kontaktar föraren av tåg 11.

Föraren

- svarar:
Föraren tåg 11.

Tågklareraren

- svarar:
Tåg 11, det här är fjärren B-stad.

Föraren

- svarar:
Uppfattat, fjärren B-stad.

Tågklareraren

- anger sitt ärende:
Förbered order på blankett xx.

xx är är beteckningen på blanketten för ordergivning om hastighetsnedsättningar.

Föraren

- tar fram aktuell blankett och säger:
Blankett xx framme.

Tågklareraren

- anger vilket tåg och datum säkerhetsordern gäller
- dikterar ordertexten:
Mellan C-stad och D-stad är största tillåtna hastighet 40 kilometer i timmen. Nedsättningen är utan signalering. Ordernummer xx.

xx är ett identifikationsnummer.

Föraren

- dokumenterar uppgifterna samt datum och tidpunkt i blanketten.
- repeterar angivna avsnitt av meddelandet
- begär vid behov repetition:
Repetera
eventuellt med tillägget
Tala långsamt.

Tågklareraren

- bekräftar:
Rätt uppfattat
eller
- påpekar avvikelse:
Fel, jag repeterar ...
- uppger sitt namn.

Föraren

- dokumenterar tågklarerarens namn.
- kvitterar ordern genom att uppge sitt namn.

Tågklareraren

- dokumenterar förarens namn och tidpunkten för ordergivningen i blanketten och avslutar:
Klart, slut.

Gäller från och med 2010-12-12

3.6 SÄKERHETSORDER FRÅN TÅGKLARERAREN TILL TÅGFÄRD OCH SPÄRRFÄRD

Varje säkerhetsorder som en tågklarerare ger ska ha ett identifikationsnummer och innehålla uppgifter om på vilken driftplats eller vilken sträcka mellan två driftplatser och vid behov på vilket spår säkerhetsordern gäller. Säkerhetsordern ska också innehålla de uppgifter som är specifika för varje typ av säkerhetsorder.

När tågklareraren anger namn på trafikplatser eller kilometertal ska han göra det i den ordning som tåget eller spärrfärden kommer till platserna. Längden på en nedsättningssträcka anges i de fall längden inte kan utläsas av kilometertalen, vilket exempelvis är fallet vid förändringar av banans längdmätning. De säkerhetsorder som inte gäller för särskilt angivna tåg eller spärrfärder ska tågklareraren ge till färder i båda riktningarna.

Om en säkerhetsorder gäller för ett särskilt angivet spår ska tågklareraren ändå ge den till färder som ska gå på andra spår på samma sträcka. Säkerhetsordern behöver dock inte ges om det är uteslutet att de kan komma att framföras på det angivna spåret.

3.7 SÄRSKILDA REGLER FÖR VISSA SÄKERHETSORDER

Detta avsnitt beskriver förutsättningarna för vissa typer av säkerhetsorder.

Signalerad hastighetsnedsättning där nedsättningssträckan kan varieras

Om hastighetsnedsättningen beror på arbete som kräver att nedsättningssträckan efter hand ändras, anges början- och slutpunkten för hela den sträcka där en hastighetsnedsättning kan förekomma. Sträckan får inte överskrida tio kilometer och på sträckan får nedsättningar till olika största tillåtna hastighet förekomma.

Ordern formuleras enligt följande exempel: *Km 41.200–46.200. Stb 40 km/tim och 70 km/tim förekommer. Rälsbytte. Arbetet bedrivs i riktning från km 46.200 mot km 41.200.*

Hastighetsnedsättning utan signalering

På en driftplats omfattar nedsättningssträckan hela driftplatsen eller driftplatsdelen.

I system H omfattar nedsättningssträckan hela bevakningssträckan och samtliga spår på den.

Gäller från och med 2010-12-12

I system M omfattar nedsättningssträckan sträckan från en bevakad driftplats till en annan driftplats eller till en linjeplats. Om en obevakad driftplats eller en linjeplats omfattas av nedsättningen ska nedsättningssträckan omfatta också linjen fram till följande driftplats eller linjeplats

Hastighetsnedsättning utan signalering på en driftplats eller på en sträcka får endast förekomma i följande fall:

- i samband med avsyning av banan
- när polis eller räddningstjänst tillfälligt begär nedsatt hastighet
- när trafikledningen har beslutat att tåg behöver framföras med särskild uppmärksamhet
- vid något annat plötsligt uppkommet behov
- när infrastrukturförvaltaren kräver nedsatt hastighet för specialtransport.

Infrastrukturförvaltaren ska snarast möjligt se till att hastighetsnedsättningen signaleras, om han inte bedömer att hastighetsnedsättningen kan upphöra innan signaleringen är möjlig att genomföra.

Nedan anges hur reglerna ska tillämpas i olika situationer. Motsvarande rutiner ska tillämpas för spärrfärd, men där tar tillsyningsmannen över förarens roll i kommunikationen. Föraren på en spärrfärd ska dock se till att rätt hastighet matas in i tågskyddssystemet och bekräfta för tillsyningsmannen att det är gjort innan tillsyningsmannen anmäler detta till tågklararen.

Tillämpning på en driftplats

Tågklararen ska utföra åtgärder som förhindrar oavsiktlig körsignal till nedsättningssträckan samt orderge berörda tåg och spärrfärder.

Infartssignalen eller den sista mellansignalen före driftplatsdelen får inte ställas till ”kör” förrän tågklararen har fått bekräftat av föraren eller tillsyningsmannen att säkerhetsordern har uppfattats.

Tågklararen

- delger ordern enligt normala rutiner.

Föraren

- matar in största tillåtna hastighet enligt ordern i tågskyddssystemet om den är lägre än tågsättets största tillåtna hastighet
- bekräftar för tågklararen att ordern om hastighetsnedsättningen är uppfattad och att hastigheten är medtagen som en faktor som har bestämt vilken hastighet som är inmatad i tågskyddssystemet:

Det är föraren på tåg 11. Jag har fått en order om 70 km/tim i D-stad och jag har matat in hastigheten i tågskyddssystemet.

11 är tågfärdens beteckning.

Gäller från och med 2010-12-12

Tågklareraren

- uppmanar föraren att anmäla när han har passerat infartssignalen till driftplatsen eller den sista mellansignalen före gränsen till den aktuella driftplatsdelen
- ställer ”kör” till tåget.

Föraren

- anmäler till tågklareraren att tåget har passerat infartssignalen eller den sista mellansignalen före gränsen till den aktuella driftplatsdelen innan tåget har passerat nästa huvudsignal:
Det är föraren på tåg 11. Jag har passerat infartssignal yy.

yy är signalens beteckning.

När tåget har passerat infartssignalen eller den sista mellansignalen före driftplatsdelen eller senast efter att föraren har anmält att tåget har passerat signalen ska tågklareraren åter utföra åtgärder för att förhindra att oavsiktlig körsignal visas.

Motsvarande rutin tillämpas för spärrfärd, men där tar tillsyningsmannen över förarens roll i kommunikationen. Föraren på en spärrfärd ska dock se till att rätt hastighet matas in i tågskyddssystemet och bekräfta för tillsyningsmannen att det är gjort innan tillsyningsmannen anmäler detta till tågklareraren.

Tillämpning på linjen i system H

Tågklareraren ska utföra åtgärder som förhindrar oavsiktlig körsignal till nedsättningssträckan samt orderge berörda tåg och spärrfärder.

Utfartsblocksignalen får inte ställas till ”kör” förrän tågklareraren har fått bekräftat av föraren eller tillsyningsmannen att säkerhetsordern har uppfattats.

Tågklareraren

- delger ordern enligt normala rutiner.

Föraren

- matar in största tillåtna hastighet enligt ordern i tågskyddssystemet om den är lägre än tågsättets största tillåtna hastighet
- bekräftar för tågklareraren att ordern om hastighetsnedsättningen är uppfattad och att hastigheten är medtagen som en faktor som har bestämt vilken hastighet som är inmatad i tågskyddssystemet:
Det är föraren på tåg 11. Jag har fått en order om 70 km/tim från A-stad till B-stad och jag har matat in hastigheten i tågskyddssystemet.

11 är tågfärdens beteckning.

Gäller från och med 2010-12-12

Tågklareraren

- uppmanar föraren att anmäla när han har passerat utfartsblocksignalen
- tar bort spärren och ställer ”kör” till tåget.

Föraren

- anmäler till tågklareraren att tåget har passerat utfartsblock-signalen innan tåget har passerat nästa huvudsignal:
Det är föraren på tåg 11. Jag har passerat utfartsblocksignal yy.

yy är signalens beteckning.

När tåget har passerat utfartsblocksignalen eller senast efter att föraren har lämnat besked om att signalen har passerats ska tågklareraren åter spärra utfartsblocksignalen.

Motsvarande rutin tillämpas för spärrfärd, men där tar tillsyningsmannen över förarens roll i kommunikationen. Föraren på en spärrfärd ska dock se till att rätt hastighet matas in i tågskyddssystemet och bekräfta för tillsyningsmannen att det är gjort innan tillsyningsmannen anmäler detta till tågklareraren.

Tillämpning på linjen i system M

Tågklareraren ska utföra åtgärder som förhindrar oavsiktlig körsignal till nedsättningssträckan samt orderge berörda tåg och spärrfärder.

Tågklareraren ska ordna påminnelse enligt följande prioritetsordning:

1. spärra utfartssignalen
2. använda en påminnelsekylt i K15-låset eller på ställaren till utfartssignalen
3. utföra åtgärder enligt infrastrukturförvaltarens säkerhetsbestämmelser.

Utfartssignalen får inte ställas till ”kör” förrän tågklareraren har fått bekräftat av föraren eller tillsyningsmannen att säkerhetsordern har uppfattats.

Om utfartssignal saknas ska tågklareraren stoppa tåget vid infartssignalen för ordergivning. Infartssignalen får inte ställas till ”kör” förrän tågklareraren har fått bekräftat av föraren att säkerhetsordern har uppfattats.

Gäller från och med 2010-12-12

Tågklareraren

- delger ordern enligt normala rutiner.

Föraren

- matar in största tillåtna hastighet enligt ordern i tågskyddssystemet om den är lägre än tågsättets största tillåtna hastighet
- bekräftar för tågklareraren att ordern om hastighetsnedsättning är uppfattad och att hastigheten är medtagen som en faktor som har bestämt vilken hastighet som är inmatad i tågskyddssystemet:

Det är föraren på tåg 11. Jag har fått en order om 70 km/tim från A-stad till B-stad och jag har matat in hastigheten i tågskyddssystemet.

ll är tågfärdens beteckning.

Tågklareraren

- uppmanar föraren att anmäla när han har passerat utfartssignalen eller driftplatsgränsen på en driftplats som saknar utfartssignal
- tar bort påminnelseåtgärden och ställer ”kör” till tåget.

Föraren

- anmäler till tågklareraren att tåget har passerat utfartssignalen eller driftplatsgränsen innan tåget har passerat nästa huvudsignal:
- Det är föraren på tåg 11. Jag har passerat utfartssignal yy.*

yy är signalens beteckning.

När tåget har passerat utfartssignalen eller driftplatsgränsen på en driftplats som saknar utfartssignal eller senast efter att föraren har lämnat besked om att signalen har passerats ska tågklareraren åter ordna påminnelse.

Motsvarande rutin tillämpas för spärrfärd, men där tar tillsyningsmannen över förarens roll i kommunikationen. Föraren på en spärrfärd ska dock se till att rätt hastighet matas in i tågskyddssystemet och bekräfta för tillsyningsmannen att det är gjort innan tillsyningsmannen anmäler detta till tågklareraren.

Halvutrustad hastighetsnedsättning

Halvutrustad hastighetsnedsättning får endast tillämpas i följande fall:

- sträckan med hastighetsnedsättning är högst 800 meter lång
- om det uppstår ett plötsligt behov, tills helutrustad nedsättning har hunnit ordnas
- vid nedsättning för en arbetsplats som flyttas eller ändras.

Gäller från och med 2010-12-12

Signalerad hastighetsnedsättning utan övervakning av tågskyddssystem

Inom ett ATC-område får en signalerad hastighetsnedsättning utan ATC-baliser endast användas när något av följande villkor är uppfyllt:

- Banans största tillåtna hastighet på sträckan där nedsättningen ska finnas eller den högsta tillåtna hastigheten för den aktuella tågfärdvägen är högst 40 km/tim.
- Hastighetsnedsättningen gäller bara för en viss tågkategori, och infrastrukturförvaltaren har beslutat att använda hastighetsnedsättning utan ATC-baliser.

Hastighetsnedsättning till följd av specialtransport

Om villkoren för en specialtransport föreskriver en punktnedsättning förbi en särskild bro, tunnel eller liknande får en order ges om hastighetsnedsättning om föraren eller tillsyningsmannen lätt kan identifiera den angivna platsen.

Om järnvägsföretaget bedömer att föraren eller tillsyningsmannen inte lätt kan identifiera platsen ska järnvägsföretaget se till att en person medföljer som kan bistå med att lokalisera platsen. Detsamma gäller om järnvägsföretaget bedömer att antalet punktnedsättningar är för många för att föraren säkert ska kunna följa dem.

Balisöverensstämmelsefel

Order om balisöverensstämmelsefel behöver bara ges till tåg och spärrfärder som går i den riktning där felet uppträder och endast om felet har lett till nödbromsning av något fordon.

Felaktig infartssignal, mellansignal eller utfartssignal

Om en infartssignal, mellansignal eller utfartssignal på en oöversiktad driftplats är felaktig ska ingen säkerhetsorder ges.

Spärrfärd med hjälpfordon i system H

En körplan för en spärrfärd med hjälpfordon får inte innehålla preciserade uppgifter om var det hjälpbehövande tåget finns. Tågklararen får beskriva positionen bara genom att ange angränsande driftplatser.

Spärrfärd med hjälpfordon i system M

En körplan för en spärrfärd med hjälpfordon får inte innehålla preciserade uppgifter om var det hjälpbehövande tåget finns. Tågklararen får beskriva positionen på linjen bara genom att ange

Gäller från och med 2010-12-12