

Innehåll

Inledning	7
1 Förbereda tågfärd	8
1.1 TÅGFÄRDENS KÖRPLAN	8
2 Körtillstånd	9
2.1 PÅBÖRJA TÅGFÄRD	9
2.2 TÅG SOM HAR STANNAT PÅ EN DRIFTPLATS	9
2.7 HASTIGHET VID IGÅNGSÄTTNING	9
2.8 VILLKOR FÖR ATT STÄLLA UTFARTSSIGNAL TILL "KÖR"	9
2.9 KÖRTILLSTÅND MED HANDSIGNAL	9
2.10 FÖRARENS MÖTESKONTROLL	10
3 Genomföra tågfärd	11
3.3 ANKOMSTANMÄLAN	11
3.5 HANTERING AV VÄXEL PÅ LINJEN	11
4 Särfall	12
4.1 ÅTERTA SIGNALBESKEDET "KÖR" I HUVUDSIGNAL	12
4.2 "STOPP" SIGNALERAS TILL TÅGET	12
4.3 ANMÄLAN VID SIGNAL SOM VISAR "STOPP"	12
4.4 HUVUDSIGNAL SOM VISAR "STOPP"	12
4.11 FEL PÅ TÅGSKYDDSSYSTEMET	14
4.12 FEL PÅ FORDON	14
4.14 HJÄLPFORDON BEHÖVS	14
4.16 TÅGSÄTT SOM FRAMFÖRS SOM VÄXLING	14
4.17 BACKA TÅG	14
4.19 FRÄMSTA FORDONET SAKNAR TÅGSKYDDSSYSTEM	15
4.20 DRIFTPLATS UTAN STOPPSIGNAL VID TÅGFÄRDVÄGENS SLUTPUNKT	15
4.21 TÅGET FÅR INTE HANDSIGNAL "KÖRTILLSTÅND"	15
4.22 FÖRAREN FÅR INTE BESKED OM ATT MÖTANDE TÅG HAR KOMMIT IN	15
4.23 OBEVAKAD VÄNDRIFTPLATS	16



Inledning

Tågfärd i system M skiljer sig från tågfärd i system H genom att den bevakningssträcka som tåget ska färdas säkras med hjälp av manuella rutiner. Det finns även banor i system M som inte är utrustade med tågskyddssystem. På en driftplats kan det i system M också förekomma huvudspår som saknar teknisk hinderfrihetskontroll och huvudspår som saknar egen mellansignal för startande tåg. Det kan också förekomma driftplatser som helt saknar utfartssignaler.

I system M kan det även förekomma att driftplatser är obevakade.

Denna handbok innehåller tillägg och ändringar för tågfärd i system M. I övrigt gäller samma regler som för tågfärd i system H.

Obevakade driftplatser ingår i bevakningssträckan och hanteras regelmässigt som om de var en del av linjen. I de fall som texten för tågfärd i system H anger *driftplats* menas – om inget annat anges – i system M *bevakad driftplats* och med *linjen* avses då även obevakade driftplatser.

I Förbereda tågfärd

I.1 TÅGFÄRDENS KÖRPLAN

Körplanen ska förutom de uppgifter som den ska innehålla i system H även innehålla följande uppgifter:

- om tågfärden ska vända på en obevakad vänddriftplats, se 4.22 *Obevakad vänddriftplats*
- vilka driftplatser som är obevakade
- vilka bevakade och obevakade driftplatser tågfärden ska passera och vid vilka tidpunkter
- vid vilka driftplatser som tågklareraren ska ge tågfärden handsignal ”kör tillstånd”
- vid vilka driftplatser och med vilka tåg som tågfärden har kontrollmöten.

2 Körtillstånd

I system M förekommer även att tågklareraren ger körtillstånd med handsignal ”körtillstånd”.

Ett körtillstånd upphör inte om tåget stannar vid en huvudsignal på en obebakad driftplats utan gäller till nästa huvudsignal på en bevakad driftplats.

2.1 PÅBÖRJA TÅGFÄRD

På vissa bevakade driftplatser ska föraren få körtillstånd genom att tågklareraren ger handsignal ”körtillstånd”, se avsnitt 2.9 *Körtillstånd med handsignal*. En tågfärd som har fått handsignal ”körtillstånd” får påbörjas som säkrad rörelse från den plats där det står.

2.2 TÅG SOM HAR STANNAT PÅ EN DRIFTPLATS

Stopp vid mellansignal eller utfartssignal som visar ”stopp”

Om tåget har stannat på en bevakad driftplats före den plats där tåget ska ha handsignal ”körtillstånd” och vid en mellansignal för att den visar ”stopp” gäller följande: körtillståndet upphör men tåget får nytt körtillstånd genom ”kör” i signalen. Detta körtillstånd gäller som längst fram till tågfärdvägens slutpunkt.

Om tåget har stannat efter det att tåget har fått handsignal ”körtillstånd” på den bevakade driftplatsen och vid en mellansignal eller utfartssignal för att den visar ”stopp” gäller följande: körtillståndet upphör men tåget får nytt körtillstånd genom ”kör” i signalen.

2.7 HASTIGHET VID IGÅNGSÄTTNING

Efter start på en bevakad driftplats där tågklareraren har gett handsignal ”körtillstånd” får tåget framföras som säkrad rörelse. Vid körning utan ATC-besked får hastigheten inte överstiga 40 km/tim genom växlar som är belägna före närmaste huvudsignal eller, om utfartssignal saknas, före driftplatsgränsen.

2.8 VILLKOR FÖR ATT STÄLLA UTFARTSSIGNAL TILL ”KÖR”

Innan tågklareraren får ställa en utfartssignal till ”kör” för ett tåg ska tågklareraren kontrollera att bevakningssträckan är reserverad för tåget och att mötande tåg har kommit in till driftplatsen.

2.9 KÖRTILLSTÅND MED HANDSIGNAL

På de bevakade driftplatser där körplanen eller en säkerhetsorder anger det ska tågklareraren ge handsignal ”körtillstånd” innan tåget får sätta igång, passera en S-tavla eller lämna driftplatsen.

Innan tågklararen får ge handsignal ”körtillstånd” ska han kontrollera att tågfordvägen är reserverad för tågforden och att nästa huvudsignal för tågforden på driftplatsen visar ”kör”.

Om nästa huvudsignal inte kan visa ”kör” ska tågklararen ha gett medgivande till passage av denna huvudsignal enligt reglerna i avsnitt 4.4.

Tågklararen ska då utfartssignal saknas samtidigt kontrollera att bevakningssträckan är reserverad för tågforden och att mötande tåg har kommit in till driftplatsen.

Om det finns en växel mellan tåget och den närmaste huvudsignalen ska tågklararen förvissa sig om att växeln ligger rätt och är i kontroll samt att den inte oavsiktligt kan läggas om. De växlar och spårspärrar som skyddar tågfordvägen ska ligga i skyddande läge, vara i kontroll och inte kunna läggas om oavsiktligt.

Till tåg som står stilla får handsignal ”körtillstånd” ges muntligt om driftplatsen har utfartssignal som gäller för tåget. Till tåg som är i rörelse får handsignal ”körtillstånd” ges muntligt bara om det är särskilt angivet i infrastrukturförvaltarens säkerhetsbestämmelser och i linjeboken. Innan tågklararen ger handsignal ”körtillstånd” muntligt ska tågklararen utföra de kontroller som krävs då körtillstånd ges med handsignal.

2.10 FÖRARENS MÖTESKONTROLL

Tågets körplan eller en säkerhetsorder kan ange att tåget har kontrollmöte med ett visst tåg vid en viss driftplats. Vid kontrollmöte ska föraren kontrollera att det mötande tåget har inkommit innan tåget får lämna driftplatsen.

00 är det mötande tågets eller de mötande tågens beteckning.

zz är namnet på den driftplats där mötet ska kontrolleras.

Föraren

- frågar om mötande tåg har kommit:
Har tåg 00 kommit in till zz?

Tågklararen

- kontrollerar att angivna tåg har kommit in till driftplatsen
- svarar föraren:
Tåg 00 har kommit in till zz.

Möteskontrollen kan också ske genom att föraren ser det mötande tåget om föraren bedömer att det ger tillräcklig säkerhet.

Gäller från och med 2010-12-12

3 Genomföra tågfärd

3.3 ANKOMSTANMÄLAN

Ankomstnämälän kan i system M även göras vid andra trafikplatser än bevakade driftplatser. Ett villkor för anmälan är att tåget i sin helhet har passerat trafikplatsen. Inga fordon får ha lämnats kvar på huvudspår på sträckan.

3.5 HANTERING AV VÄXEL PÅ LINJEN

Föraren ska vid behov hämta ut en K16-nyckel för frigivning och låsning av växlar på en linjeplats och vissa obevakade driftplatser. Föraren ska lämna tillbaka K16-nyckeln vid nästa bevakade driftplats.

Växlarna på en obevakad driftplats får liksom växlar på en linjeplats manövreras när tåget har uppehåll vid driftplatsen och har stannat där om det är angivet i linjeboken.

4 Särfall

4.1 ÅTERTA SIGNALBESKEDET ”KÖR” I HUVUDSIGNAL

Vid en driftplats där tåget ska få handsignal ”körtillstånd” får tågklareraren återta ”kör” i mellansignaler och utfartssignaler och upphäva tågvägläsningen utan att först samtala med föraren om tåget står stilla och han inte har gett handsignal ”körtillstånd”.

4.2 ”STOPP” SIGNALERAS TILL TÅGET

I system M kan det förekomma huvudsignaler som saknar försignalering.

Villkoret för att en linjeplatssignal eller infartssignal ska få sakna försignalering är att föraren vid normala siktförhållanden kan se signalen på tillräckligt avstånd. Detsamma gäller mellansignaler som är belägna före den plats där tågklareraren är placerad när han ger handsignal ”körtillstånd”. I dessa fall finns det en orienteringstavla på försignalavstånd före huvudsignalen. Föraren ska även vid säkrad rörelse kunna stanna före huvudsignalen om den inte visar ”kör”.

4.3 ANMÄLAN VID SIGNAL SOM VISAR ”STOPP”

Om det är en linjeplatssignal som visar ”stopp” ska föraren inte göra någon anmälan om att signalen visar ”stopp”.

4.4 HUVUDSIGNAL SOM VISAR ”STOPP”

Om tågfärden inte kan komma ut på en annan bevakningssträcka eller på ett annat spår på bevakningssträckan än som är avsett, får tågklareraren samtidigt lämna medgivande för en mellansignal och den efterföljande ytterplacerade utfartssignalen på en bevakad driftplats.

För en obevakad driftplats får tågklareraren, utöver vad som gäller för en bevakad driftplats, lämna medgivande att passera flera huvudsignaler.

Huvudsignal på en bevakad driftplats

På en bevakad driftplats gäller motsvarande regler som gäller för infartssignaler och mellansignaler i system H även för utfartssignaler i system M.

I det fall medgivandet avser en ytterplacerad utfartssignal ger tågklareraren inte beskedet *kontrollera växlarna*.

Gäller från och med 2010-12-12

Tågklareraren ska innan han medger passage även utföra de kontroller som krävs för att få ställa utfartssignalen till ”kör”.

Hastighetsrestriktionen gäller fram till nästa huvudsignal eller som längst till driftplatsgränsen. När tåget har passerat driftplatsgränsen får föraren stanna tåget på lämpligt ställe och starta om tågskyddssystemet. Så länge körning sker utan ATC-besked inom ATC-område får tågfordens hastighet inte vara högre än 80 km/tim.

Huvudsignal på en obevakad driftplats

Om en huvudsignal på en obevakad driftplats visar ”stopp” ska föraren sedan tåget har stannat vid signalen anmäla detta till tågklareraren för någon av bevakningssträckans gränsdriftplatser.

Tågklareraren ska kontrollera om driftplatsen är bevakad. Om driftplatsen inte ska vara bevakad för tåget får tågklareraren lämna föraren medgivande att passera signalen. Ett sådant medgivande får gälla samtliga signaler på en obevakad driftplats och ska formuleras *Tåg 00 får passera samtliga signaler i zzz. Kontrollera växlar.* Medgivandet ges i övrigt på samma sätt som motsvarande medgivande på bevakad driftplats.

Föraren framför tåget i krypfart på driftplatsen och kontrollerar att växlar i tågfordvägen sluter i rätt läge. På spåravsnitt där föraren med säkerhet kan konstatera att det varken finns växlar eller spärrar får föraren framföra tåget med halv siktfart. Hastighetsrestriktionerna gäller fram till nästa huvudsignal som visar ”kör” eller som längst till driftplatsgränsen.

När tåget har passerat driftplatsgränsen får föraren stanna tåget på lämpligt ställe och starta om tågskyddssystemet. Så länge körning sker utan ATC-besked inom ATC-område får tågfordens hastighet inte vara högre än 80 km/tim.

Utfartssignal med linjeplatsfunktion

Om en utfartssignal på en bevakad eller obevakad driftplats har linjeplatsfunktion och visar ”stopp” ska tåget framföras med halv siktfart vid den berörda linjeplatsen. Föraren ska då kontrollera växellågen eller brosignal. Kontrollen av växlar eller brosignalen får göras under gång om föraren tydligt kan se dem.

Linjeplatssignal

Sedan tåget har stannat vid en linjeplatssignal som visar ”stopp” får det passera signalen och fortsätta med halv siktfart tills det har passerat den berörda växeln eller bron. Föraren ska kontrollera växellågen eller brosignal. Kontrollen av växlar eller brosignalen får göras under gång om föraren tydligt kan se växellåget respektive

Gäller från och med 2010-12-12

brosignalen. Efter att de berörda växlarna eller den berörda bron har passerats får föraren stanna tåget på en lämplig plats och starta om tågskyddssystemet. Så länge körning sker utan ATC-besked inom ATC-område får tågfärdens hastighet inte vara högre än 80 km/tim.

Föraren ska vid lämpligt tillfälle meddela tågklareraren att signalen visade ”stopp” och om särskilda iakttagelser gjordes vid de berörda växlarna eller den berörda bron.

4.11 FEL PÅ TÅGSKYDDSSYSTEMET

Fel på fordonets tågskyddssystem

I system M gäller inte begränsningen till 80 km/tim vid körning utan verksamt tågskyddssystem i område utan ATC.

4.12 FEL PÅ FORDON

Fel på broms på första eller sista fordonet

Om det sista fordonet i tågsättet inte är anslutet så att tåget bromsas automatiskt vid självavkoppling, ska föraren anmäla detta till tågklareraren för nästa bevakade driftplats. Tågklareraren ska då kontrollera eller få bekräftat att hela tåget är inne, till exempel genom att tåget medför slutsignal, innan hela tåget anses ha kommit in till driftplatsen.

4.14 HJÄLPFORDON BEHÖVS

Föraren får även använda driftplatser eller linjeplatser som gränspunkt för att ange på vilken sträcka tåget finns. Om tåget i sin helhet befinner sig inom en obevakad driftplats får en sådan anges som plats där det hjälpbehövande tåget befinner sig.

4.16 TÅGSÄTT SOM FRAMFÖRS SOM VÄXLING

Växling som inleder tågford

Växlingen övergår till tågford omedelbart innan tågsättet passerar närmaste huvudsignal eller när tågklareraren ger handsignal ”kör-tillstånd”.

4.17 BACKA TÅG

Backa på linjen och obevakad driftplats

Tågklareraren ska undersöka om det finns någon trafikverksamhet bakom tåget på bevakningssträckan. Tågklareraren får inte bevilja backning om backningen kan beröra en sträcka där någon annan

Gäller från och med 2010-12-12

trafikverksamhet pågår. Om det inte finns något hinder för backningen ska tågklararen därefter ge föraren tillstånd att backa.

4.19 FRÄMSTA FORDONET SAKNAR TÅGSKYDDSSYSTEM

Om tågforden ska framföras på en bana som inte är utrustad med tågskyddssystem får detta ske även om tågsättets främsta fordon saknar tågskyddssystem.

4.20 DRIFTPLATS UTAN STOPPSIGNAL VID TÅGFÄRDVÄGENS SLUTPUNKT

På bevakade driftplatser där tågfordvägens slutpunkt utgörs av en S-tavla måste tågklararen i vissa fall stoppa tåget vid infartssignalen om nästa bevakningssträcka inte är reserverad för tåget. Tågklararen kan komma att ge order om uppehåll på driftplatsen till föraren på ett genomfartståg och underrätta föraren på ett tåg med uppehåll om att nästa bevakningssträcka inte är reserverad för tåget.

4.21 TÅGET FÅR INTE HANDSIGNAL "KÖRTILLSTÅND"

Om tåget inte får handsignal "körtillstånd" vid en driftplats där detta krävs ska föraren stanna tåget om möjligt senast vid tågfordvägens slutpunkt och kontakta tågklararen för driftplatsen. Om föraren inte får kontakt ska han i stället ta kontakt med tågklararen för nästa bevakade driftplats. Om den driftplats där tåget befinner sig ska vara obevakad ska tågklararen ge tåget säkerhetsorder om ändrad bevakning, vilket medför att handsignal "körtillstånd" inte ska ges. Om driftplatsen inte ska vara obevakad ska tåget stå kvar tills tågklararen för driftplatsen ger handsignal "körtillstånd".

4.22 FÖRAREN FÅR INTE BESKED OM ATT MÖTANDE TÅG HAR KOMMIT IN

Om föraren inte får besked om och inte själv kan se att mötande tåg har kommit in till en driftplats där tåget enligt körplanen eller enligt en säkerhetsorder ska ha kontrollmöte ska han stanna tåget och kontakta tågklararen för driftplatsen. Om föraren inte får kontakt ska han i stället försöka få kontakt med tågklararen för nästa bevakade driftplats. Tågklararen kan då orderge tåget om eventuellt ändrade förutsättningar.

Tåget får inte lämna driftplatsen förrän föraren har genomfört möteskontrollen eller tåget har fått säkerhetsorder om att kontrollmötet bortfaller eller har flyttats.

Gäller från och med 2010-12-12

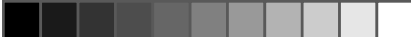
4.23 OBEVAKAD VÄNDRIFTPLATS

Om en driftplats ska trafikeras som obevakad vänddriftplats anges det i körplanen.

När tåget har kommit till en obevakad vänddriftplats ska föraren lämna ankomstanmälan till den tågklarerare som anges i körplanen. Ankomstanmälan lämnas trots att tågssättet befinner sig på huvudspår på den obevakade driftplatsen.

Innan tåget får lämna en obevakad vänddriftplats ska föraren ha ett muntligt körtillstånd från tågklareraren för nästa bevakade driftplats.





TRANSPORTSTYRELSEN

Transportstyrelsen
Borganäsvägen 26
Box 14
781 21 Borlänge

Tel 0771-503 503
Fax 0243-24 69 99
jarnvag@transportstyrelsen.se
www.transportstyrelsen.se

