

Inledning

Spärrfärd är en trafikverksamhet som möjliggör rörelser med spårfordon i valfri riktning på den sträcka som har upplåtits för spärrfärden. De spårfordon som ingår i spärrfärdssättet kan vara både storfordon och småfordon.

Spärrfärd anordnas genom åtgärder som ska förhindra att tåg får körsignal in mot den bevakningssträcka där spärrfärden befinner sig. Tågklareraren anordnar spärrfärden genom att avspärra bevakningssträckan. Om ett spärrfärdssätt består av enbart småfordon, och därför inte med säkerhet kortsluter spårledningen, gäller särskilda regler i vissa situationer.

Spärrfärd används främst för transporter i samband med arbeten, transporter från en driftplats till en plats på linjen och sedan tillbaka till driftplatsen samt vid transporter som ska börja eller sluta på linjen. I samband med en spärrfärd får även vissa arbeten bedrivas på spärrfärdssträckan.

I Planera spärrfärd

Järnvägsföretaget ska planera spärrfärden i förväg och göra en körplan som ska godkännas av trafikledningen. Vid akuta situationer kan spärrfärden få direktplaneras enligt reglerna under rubriken 5.1 *Direktplanera spärrfärd*.

En spärrfärdssträcka får omfatta högst en bevakningssträcka. I spärrfärden ingår också spärrfärdssättets rörelser på en driftplats, från den plats där spärrfärden ska börja ut till spärrfärdssträckan och från spärrfärdssträckan in till den plats där spärrfärden ska sluta.

Resande får normalt inte medfölja vid en spärrfärd. Undantag får medges av infrastrukturförvaltaren om villkoren under rubriken 5.16 *Medgivande att resande får medfölja vid spärrfärd* är uppfyllda.

I.1 SPÄRRFÄRDENS KÖRPLAN

Körplanen ska innehålla uppgifter om

- vilken bevakningssträcka och vilket spår på bevakningssträckan som berörs av spärrfärden
- spärrfärdssträckans gränspunkter
- plats där spärrfärden ska börja
- plats där spärrfärden ska sluta
- spärrfärdens starttid och sluttid.

Körplanen ska även ange om

- en gränsdriftplats till spärrfärdssträckan kommer att vara stängd under tiden för spärrfärden
- ett eller flera småfordon ingår i spärrfärdssättet
- spärrfärdssättet består av enbart småfordon
- tillsyningsmannen även är förare
- resande ska medfölja.

Om båda gränsdriftplatserna till spärrfärdssträckan kommer att vara stängda under tiden för spärrfärden eller om spärrfärden ska föras in till en stängd driftplats ska även en kontakttågklarare anges i körplanen.

Samtliga ovanstående uppgifter ska godkännas av trafikledningen i förväg. Trafikledningen ska också ge spärrfärden en unik beteckning och meddela denna till järnvägsföretaget.

Gäller från och med 2010-12-12

Vid planeringen av starttid och sluttid ska man räkna med att en spärrfärd behöver minst en minut per kilometer körsträcka vid säkrad rörelse. Om spärrfärden måste framföras som siktrörelse ska man räkna med att den behöver minst två minuter per kilometer körsträcka.

Arbete i samband med spärrfärd

A-skydd behöver inte anordnas för arbete i samband med en spärrfärd, förutsatt att arbetet bedrivs intill spärrfärdssättet och på samma spår som spärrfärdssättet. Spärrfärdens tillsyningsman ska också kunna överblicka arbetsområdet.

Om arbete kommer att bedrivas i samband med spärrfärden ska körplanen även innehålla uppgifter om

- åtgärder vid vägskyddsanläggningar
- besiktningar som ska göras innan spärrfärden får avslutas.

Om det finns ytterligare krav på trafiksäkerhetsåtgärder ansvarar järnvägsföretaget för att även dessa krav skrivs in i körplanen.

1.2 SPÄRRFÄRDENS TILLSYNINGSMAN OCH FÖRARE

Järnvägsföretaget ska utse en tillsyningsman som ansvarar för trafiksäkerheten i samband med spärrfärden.

Tillsyningsmannen ansvarar också för kontakten med tågklarararen och med andra tillsyningsmän.

Tillsyningsmannen ska ha god kännedom om spärrfärdssträckans spårplaneringar och tillräcklig geografisk kännedom för att kunna avgöra att spärrfärdssträckan stämmer överens med uppgifterna i körplanen.

Föraren ansvarar för att framföra spärrfärdssättet. Föraren får vara tillsyningsman om han har uppsikt i rörelseriktningen.

I den förarhytt som spärrfärdssättet manövreras från får ingen annan än spärrfärdens personal befinna sig utan järnvägsföretagets medgivande.

1.3 SPÄRRFÄRDSSTRÄCKA

Spärrfärdssträckans gränspunkter ska vara entydigt definierade, och det ska framgå av körplanen vilket spår på bevakningssträckan som omfattas av spärrfärden.

Gränspunkterna får endast utgöras av intelligande driftplatsers infartssignaler och av linjeplatser på bevakningssträckan. Gränspunkterna får anges med hjälp av de omgivande driftplatsernas eller linjeplatsernas namn.

Om en linjeplats är gränspunkt ingår den i spärrfärdssträckan.

Om en spärrfärd ska börja på linjen genom att spärrfärdssättet förs upp från sidan ska tillsyningsmannen samråda med tågklareraren om vid vilken punkt detta ska ske. Punkten ska vara en plats som lätt kan identifieras av båda parter, till exempel en plankorsning eller en huvudsignal.

1.4 GRUNDLÄGGANDE KRAV PÅ FORDON

Tillsyningsmannen ansvarar för att

- fordonen som ingår i spärrfärdssättet är löpdugliga
- spärrfärdssättet är sammansatt enligt järnvägsföretagets regler
- bromsen fungerar som avsett
- spärrfärdssättet är försett med de ljud- och ljussignaler som föreskrivs i bilaga 3 H *Signaler*.

Föraren ska förvissa sig om att

- drivfordonet får gå på den sträcka som spärrfärden enligt körplanen ska gå
- tågskyddssystemet är verksamt på spärrfärdssättets främsta fordon och försett med rätta värden om spärrfärdssättet manövreras från sitt främsta fordon och detta är utrustat med tågskyddssystem
- bromsen kan manövreras från förarplatsen och fungerar som avsett.

Om spärrfärden startas inom ett ATC-arbetsområde ska tågskyddssystemet vara avstängd tills spärrfärden har lämnat ATC-arbetsområdet eller stannat vid tavla ”starta ATC”.

1.5 SPÄRRFÄRDSSÄTTETS FORDON OCH LAST

Spärrfärdssättet ska vara sammansatt med hänsyn till de begränsningar som gäller för banan enligt linjeboken.

Det krävs tillstånd för specialtransport från infrastrukturförvaltaren för att få framföra fordon som överskrider den lastprofil, tillåten axellast eller hastighetsbegränsning med hänsyn tagen till axellast som gäller för den sträcka där spärrfärdssättet ska gå.

Gäller från och med 2010-12-12

1.6 SPÄRRFÄRDSSÄTTETS IORDNINGSTÄLLANDE OCH KONTROLL

Ett spärrfärdssätt ska vara iordningställt enligt järnvägsföretagets säkerhetsbestämmelser samt kontrolleras före start.

Tillsyningsmannen ska kontrollera att

- spärrfärdssättet är rätt sammansatt
- draginrättningar och andra förbindelser är rätt kopplade
- fordon och laster är kontrollerade
- spärrfärdssättet har slutsignal när nattsignaler används
- uppgifter om spärrfärdssättet har upprättats.

Bromsprov ska vara utfört enligt reglerna i bilaga 11 *Broms*.

1.7 FASTSTÄLLA HASTIGHET

Spärrfärdssättets största tillåtna hastighet är den hastighet som föraren ska mata in i tågskyddssystemet.

Spärrfärdssättets största tillåtna hastighet

Spärrfärdssättets största tillåtna hastighet är den lägsta av följande hastigheter:

- 70 km/tim
- drivfordonets största tillåtna hastighet för den aktuella sträckan enligt uppgift i linjeboken
- största tillåtna hastighet för det långsammaste fordonet
- tillåten hastighet för den aktuella sträckan med hänsyn till spärrfärdssättets bromsförmåga enligt reglerna i bilaga 11 *Broms*
- tillåten hastighet med hänsyn till spärrfärdssättets axellast
- hastighet enligt säkerhetsorder om hastighetsnedsättning utan signalering.

Spärrfärdssättets största tillåtna hastighet ska matas in i tågskyddssystemet innan spärrfärden påbörjas och vid varje tillfälle som någon av förutsättningarna ändras.

Gäller från och med 2010-12-12

1.8 FÄRDDOKUMENTATION

Tillsyningsmannen ska ha tillgång till aktuella uppgifter om spärrfärdssättets längd, vikt och bromsegenskaper, axellast för vagnar som har högre axellast än 20 ton samt största tillåtna hastighet för det långsammaste fordonet som ingår i spärrfärdssättet.

Tillsyningsmannen ska ha giltiga säkerhetsorder. Dessa ska alltid finnas framme så att tillsyningsmannen omedelbart kan läsa dem. Tillsyningsmannen ska även ha körplanen för spärrfärden framme så att han omedelbart kan läsa den. Tillsyningsmannen meddelar föraren dessa uppgifter.

Tillsyningsmannen ska även ha tillgång till

- blanketter för att ta emot säkerhetsorder
- linjebok
- en klocka som visar rätt tid.

Ifyllda blanketter för att ta emot säkerhetsorder ska arkiveras enligt järnvägsföretagets säkerhetsbestämmelser.

Tågklareraren

- avspärrar bevakningssträckan om det inte redan är gjort.

Om en spärrfärd startar med ”kör” i utfartsblocksignalen ska tågklareraren spärra utfartsblocksignalen omedelbart efter det att spärrfärdssättet har passerat utfartsblocksignalen.

Villkorat starttillstånd

Om ett spärrfärdssätt ska föras ut från en driftplats med signalbeskedet ”kör” i en huvudsignal får tågklareraren lämna ett villkorat starttillstånd med frasen: *Spärrfärd xx får starta när huvudsignal yy visar ”kör”*.

3 Genomföra spärrfärd

Spärrfärden startar när tillsyningsmannen får starttillstånd av tågklareraren.

Om starttillståndet är villkorat startar spärrfärden när villkoret är uppfyllt.

Avspärrningen och de skyddsåtgärder som anges i körplanen ska upprätthållas utan avbrott tills spärrfärden avslutas.

3.1 SPÄRRFÄRDENS STÖRSTA TILLÅTNA HASTIGHET

Spärrfärdens största tillåtna hastighet är den lägsta av följande hastigheter:

- spärrfärdssättets största tillåtna hastighet
- hastighet enligt besked från tågskyddssystemet
- hastighet enligt besked från en huvudsignal när ATC-besked saknas
- hastighet enligt besked från en hastighetstavla
- halv sikt fart om andra spärrfärder pågår på spärrfärdssträckan
- halv sikt fart vid en linjeplats som utgör gränspunkt för en annan spärrfärd
- hel sikt fart på en sträcka som också är upplåten för ett A-skydd eller L-skydd
- 40 km/tim om det saknas fungerande säkerhetsgrepp eller förarövervakning och järnvägsföretaget inte har medgett något annat
- 40 km/tim om inte första och sista fordonet bromsas automatiskt vid självavkoppling
- 40 km/tim vid passage av plankorsningar med enbart småfordon
- 40 eller 20 km/tim vid de begränsningar i tillsyningsmannens och förarens uppsikt i rörelseriktningen som anges under rubriken 3.2 *Uppsikt i rörelseriktningen och hastighetsrestriktioner*
- 30 km/tim om någon del av spärrfärdssättet befinner sig på sidospår.

Spärrfärdens största tillåtna hastighet kan också bestämmas av hastighetsnedsättningar och andra restriktioner.

3.2 UPSIKT I RÖRELSERIKTNINGEN OCH HASTIGHETSRESTRIKTIONER

Det är i första hand spärrfärdens förare som ska hålla uppsikt i rörelseriktningen.

Gäller från och med 2010-12-12

Tågklareraren

- repeterar de uppgifter som tillsyningsmannen har uppgett
- undersöker om och när spärrfärdssträckan kan upplåtas för spärrfärden
- meddelar spärrfärdens beteckning samt starttid och sluttid
- dokumenterar uppgifterna.

Tillsyningsmannen

- repeterar de uppgifter som tågklareraren har uppgett
- dokumenterar dessa uppgifter i körplanen.

Tågklareraren

- bekräftar de repeterade uppgifterna.

Den direktplanerade spärrfärden följer i övrigt de ordinarie reglerna för spärrfärd, med samråd och starttillstånd som nästa moment.

5.2 ÅTERTA SIGNALBESKEDET "KÖR" I HUVUDSIGNAL

Tågklareraren får inte återta signalbeskedet "kör" i en huvudsignal eller upphäva en tågvägslåsning för en spärrfärd i rörelse som kan ha nåtts av signalens försignalering utan att först samråda med spärrfärdens tillsyningsman. Om tillsyningsmannen då kan avgöra att spärrfärdssättet kan stanna före den aktuella huvudsignalen får tågklareraren återta "kör" i huvudsignalen. Om en akut fara hotar får dock tågklareraren alltid återta "kör" i en huvudsignal utan att först samråda med tillsyningsmannen. Tågvägslåsningen får inte upphävas förrän tågklareraren har förvissat sig om att spärrfärdssättet har stannat.

Om "kör" i en huvudsignal återtas framför ett stillastående spärrfärdssätt får tågvägslåsningen inte upphävas förrän tågklareraren genom samtal med tillsyningsmannen har försäkrat sig om att denne har uppfattat att signalen inte längre visar "kör".

5.3 "STOPP" SIGNALERAS TILL SPÄRRFÄRDEN

Om "stopp" signaleras med A-signal, rangersignal, blinkande frontljus eller rörlig stoppsignal ska tillsyningsmannen genast stoppa spärrfärdssättet och undersöka förhållandena. Om "stopp" signaleras på något annat sätt får spärrfärdssättet fortsätta fram till signalen.

Vid säkrad rörelse har föraren skyldighet att kunna stanna spärrfärdssättet före en signal som visar ”stopp” bara om stoppsignalen har försignalerats. Skulle ”stopp” visas oväntat vid säkrad rörelse ska spärrfärdssättet om möjligt stannas före stoppsignalen och annars snarast möjligt därefter. För fortsatt rörelse gäller då samma regler som om föraren hade lyckats stanna före stoppsignalen.

Vid siktrörelse ska spärrfärdssättet kunna stannas före en signalinrättning eller signaltavla som visar ”stopp”. Om signalbeskedet ändras till ”stopp” när spärrfärdssättet är så nära att det inte är möjligt att stanna före stoppsignalen ska det stannas snarast möjligt därefter. För fortsatt rörelse gäller då samma regler som om spärrfärdssättet hade stannats före stoppsignalen.

5.4 ANMÄLAN VID SIGNAL SOM VISAR ”STOPP”

När ett spärrfärdssätt har stannat vid en signal som visar ”stopp” ska tillsyningsmannen anmäla detta till tågklareraren. Om orsaken till stoppsignalen är uppenbar för tillsyningsmannen får han avvakta med anmälan.

Tillsyningsmannen

- kontaktar tågklareraren när spärrfärdssättet står stilla och anmäler:
Spärrfärd xx står vid signal yy som visar ”stopp”.

xx är spärrfärdens beteckning.

yy är signalens beteckning.

xx är beteckningen på blanketten för medgivande att passera en signal i ”stopp”.

Tågklareraren

- utför en av följande åtgärder:
 - ger besked om att avvakta
 - uppmanar tillsyningsmannen att ta fram blankett xx.

5.5 HUVUDSIGNAL SOM VISAR ”STOPP”

Om villkoren i kapitlet *Signal i stopp* i bilaga 17 *Trafikledning*, är uppfyllda får tågklareraren lämna medgivande för spärrfärden att passera en huvudsignal som visar ”stopp”. Förutom i nedanstående fall får medgivandet bara ges för en huvudsignal i taget.

Om följande villkor är uppfyllda får tågklareraren samtidigt lämna medgivande för en mellansignal och den efterföljande utfartsblocksignalen.

Gäller från och med 2010-12-12

- Det är samma tågklarerare som bevakar driftplatsen och övervakar bevakningssträckan.
- Spärrfärden kan inte komma ut på en annan bevakningssträcka eller på ett annat spår på bevakningssträckan än som är avsett.

Om ett spärrfärdssätt står vid en mellanblockssignal som visar ”stopp” får tågklareraren i samma medgivande ge medgivande för spärrfärden att passera samtliga mellanblockssignaler på spärrfärdssträckan. Detta är dock endast tillåtet då spärrfärdssättet ska gå mot den inställda blockriktningen eller då bevakningssträckan är avspärrad på grund av någon annan trafikverksamhet och då bevakningssträckan är fri från tåg.

Gäller från och med 2010-12-12



Infartssignal och mellansignal

På en driftplats får tågklareraren kombinera ett medgivande att passera en infartssignal eller mellansignal i ”stopp” med ett medgivande att passera enstaka eller samtliga växlingsdvärgssignaler, skyddsstopplykter och slutpunktsstopplykter vilka visar stopp och finns före nästa huvudsignal. Om det är möjligt ska tågklareraren lägga en växlingsväg för spärrfärden.

Om tågklareraren vet att växlarna ligger rätt och är i kontroll samt att deras läge inte oavsiktligt kan ändras får medgivandet kombineras med beskedet *växlarna ligger rätt*. Detta besked lämnas även när växlar saknas. I annat fall ska tågklareraren ge beskedet *kontrollera växlarna*.

Tillsyningsmannen

- kontakter tågklareraren när spärrfärdssättet står stilla och anmäler att signalen visar ”stopp”.

Tågklareraren

- kontrollerar att det inte finns något som hindrar spärrfärden att passera signalen på ett säkert sätt
- fyller i blankett xx.
- meddelar tillsyningsmannen:
Spärrfärd xx får passera signal yy.
- meddelar tillsyningsmannen:
Kontrollera växlarna, om växlarna inte är i kontroll
Växlarna ligger rätt, om växlarna ligger rätt och är i kontroll
- meddelar i förekommande fall vilka lägen respektive motväxel ska inta
- medger i förekommande fall passage av övriga signaler:
x växlingsdvärgssignaler och y stopplykter får passeras i ”stopp”.

xx är beteckningen på blanketten för medgivande att passera en signal i ”stopp”.

xx är spärrfärdens beteckning.

yy är signalens beteckning.

x och y är antalet växlingsdvärgssignaler respektive stopplykter.

Om det vid huvudsignalen finns en medgivandedvärgssignal krävs det inget särskilt medgivande för att få passera medgivandedvärgssignalen.

Tillsyningsmannen

- repeterar och dokumenterar medgivandet på blankett xx.
- repeterar och dokumenterar på blanketten de växellägen som tågklareraren eventuellt har angett
- uppger sitt namn.

Gäller från och med 2010-12-12

Tågklareraren

- bekräftar att medgivandet och eventuella växel-lägen är rätt uppfattade
- dokumenterar tillsyningsmannens namn
- uppger sitt namn.

Tillsyningsmannen

- dokumenterar tågklarerarens namn
- kontrollerar att signalen har den angivna beteckningen
- meddelar föraren att signaler får passeras och att spärrfärdssättet får framföras i
 - hel siktart, om tillsyningsmannen har fått beskedet *växlarna ligger rätt*
 - halv siktart på spåravsnitt där tillsyningsmannen med säkerhet kan konstatera att det varken finns växlar eller spårspärrar, om han har fått beskedet *kontrollera växlarna*
 - krypfart genom växlar och förbi spårspärrar, om tillsyningsmannen har fått beskedet *kontrollera växlarna*
- stannar före varje motväxel och kontrollerar från plats på marken att den sluter i rätt läge, om tillsyningsmannen har fått beskedet *kontrollera växlarna*
- kontrollerar att varje medväxel ligger i rätt läge, om tillsyningsmannen har fått beskedet *kontrollera växlarna*.

Hastighetsrestriktionen gäller fram till nästa huvudsignal.

En motväxel får om siktförhållandena medger det kontrolleras från förarhytten sedan spärrfärdssättet har stannats omedelbart före motväxeln.

En medväxel får kontrolleras under gång om tillsyningsmannen tydligt kan se växelläget.

Om en dvärgsignal visar signalbilden ”lodrätt” eller ”snett vänster” behövs inte någon kontroll av växlar eller spårspärrar på dvärgsignalsträckan, även om tågklareraren har meddelat *kontrollera växlarna*. Hastigheten får vara hel siktart bortom signalbilden ”lodrätt” och halv siktart bortom signalbilden ”snett vänster”.

Blocksignal

xx är beteckningen på blanketten för medgivande att passera en signal i "stopp".
xx är spärrfärdens beteckning.

yy är signalens beteckning.

Om en blocksignal i "kör" kontrollbekräftar en växel eller rörlig bro framgår detta av blocksignalens tilläggsskylt.

Tillsyningsmannen

- kontaktar tågklararen när spärrfärdssättet står stilla för att anmäla att signalen visar "stopp".

Tågklararen

- kontrollerar att det inte finns något som hindrar spärrfärden att passera signalen på ett säkert sätt
- fyller i blankett xx.
- meddelar tillsyningsmannen:
Spärrfärd xx får passera signal yy.

Tillsyningsmannen

- repeterar och dokumenterar medgivandet på blankett xx.
- uppger sitt namn.

Tågklararen

- bekräftar att medgivandet är rätt uppfattat
- dokumenterar tillsyningsmannens namn
- uppger sitt namn.

Tillsyningsmannen

- dokumenterar tågklararens namn
- kontrollerar att signalen har den angivna beteckningen
- meddelar föraren att signalen får passeras och att spärrfärdssättet får framföras i hel siktart utom vid växel eller rörlig bro som den passerade blocksignalens linjeplatsfunktion avser
- framför spärrfärdssättet med halv siktart vid passage av den växel eller rörliga bro som signalens linjeplatsfunktion avser
- kontrollerar att växeln ligger rätt, om den passerade blocksignalen i "kör" kontrollbekräftar en växel
- kontrollerar att brosignalen visar "passera", om den passerade blocksignalen i "kör" kontrollbekräftar en rörlig bro.

Växlar och brosignaler får kontrolleras under gång om föraren tydligt kan se dem.

Hastighetsrestriktionen gäller fram till nästa huvudsignal.

Gäller från och med 2010-12-12

5.6 VÄXLINGSDVÄRGSIGNAL, SKYDDSSTOPPLYKTA ELLER SLUTPUNKTSSTOPPLYKTA SOM VISAR "STOPP"

Om en växlingsdvärgsignal, slutpunktsstopplykta eller skyddsstopplykta visar "stopp" och det saknas ett medgivande från tågklareraren att passera signalen, ska föraren stanna spärrfärdssättet. Tillsyningsmannen ska därefter kontakta tågklareraren och anmäla att signalen visar "stopp". Tågklareraren får då ge medgivande för spärrfärden att passera signalen enligt samma regler som gäller vid medgivande att passera en huvudsignal som reglerar rörelser på en driftplats. Medgivandet får avse flera signaler.

5.7 BROSIGNAL ELLER SKREDVARNINGSTOPPLYKTA SOM VISAR "STOPP"

En brosignal som visar "stopp" eller en skredvarningsstopplykta som visar "stopp, skredvarning" får inte passeras utan tågklarerarens medgivande. Tågklarerarens medgivande förutsätter att infrastrukturförvaltaren först har besiktigt bron eller sträckan och gett tillstånd att passera. För vissa rörliga broar kan dock infrastrukturförvaltarens säkerhetsbestämmelser ange villkor för när tågklareraren får medge passage utan tillstånd från infrastrukturförvaltaren.

Tillsyningsmannen

- stoppar spärrfärdssättet
- kontaktar tågklareraren och anmäler:
Spärrfärd xx står vid brosignal (skredvarningsstopplykta) yy som visar "stopp".

Tågklareraren

- kontaktar infrastrukturförvaltaren, som ansvarar för att bron eller sträckan besiktigas
- inväntar infrastrukturförvaltarens tillstånd för att passera bron eller sträckan
- fyller i blankett xx
- kontaktar därefter tillsyningsmannen och meddelar:
Spärrfärd xx får passera brosignal (skredvarningsstopplykta) yy.

xx är beteckningen på blanketten för medgivande att passera en signal i "stopp".

Tillsyningsmannen

- repeterar och dokumenterar medgivandet på blankett xx.
- uppger sitt namn.

Gäller från och med 2010-12-12

Tågklareraren

- bekräftar att medgivandet är rätt uppfattat
- dokumenterar tillsyningsmannens namn
- uppger sitt namn.

Tillsyningsmannen

- dokumenterar tågklarerarens namn
- meddelar föraren att spärrfärden kan fortsätta.

5.8 OBEHÖRIG PASSAGE AV SIGNAL SOM VISAR "STOPP"

Om ett spärrfärdssätt utan medgivande har passerat en annan signal än en V-signal som visar "stopp" ska föraren omedelbart stanna spärrfärden. Därefter ska tillsyningsmannen meddela tågklareraren: *Spärrfärd xx har passerat signal yy som visade "stopp"*, där yy är signalens beteckning eller en beskrivning av en signal som saknar beteckning. Om tillsyningsmannen inte säkert vet signalens beteckning ska han så noggrant som möjligt ange vilken signal det gäller.

För att spärrfärden ska få fortsätta ska den ha medgivande enligt reglerna för passage av signal i "stopp". Reglerna tillämpas på samma sätt som om spärrfärdssättet hade stått vid den signal som passerades obehörigt.

5.9 FELAKTIG ELLER SLÄCKT FÖRSIGNAL

Om en försignal till en huvudsignal är felaktig eller släckt ska föraren framföra spärrfärdssättet så att det kan stanna vid den följande huvudsignalen. När föraren ser att den följande huvudsignalen visar "kör" får hastigheten anpassas efter det. Tillsyningsmannen ska snarast anmäla den felaktiga försignalen till tågklareraren.

Om en spärrfärd har fått säkerhetsorder om att en försignal är felaktig ska föraren framföra spärrfärden som om signalen visade "vänta stopp".

5.10 PLANKORSNING**V-försignal eller V-signal visar "stopp före plankorsningen"**

Om föraren ser att en V-försignal eller en V-signal visar "stopp före plankorsningen" när spärrfärdssättet har passerat en orienteringstavla för en vägskyddsanläggning, ska han genast börja bromsa och ge ljudsignalen "tåg kommer" upprepade gånger.

Om föraren ser att V-signalen har växlat till ”passera” får bromsningen hävas, ljudsignaleringen upphöra och tåget fortsätta.

Om en V-signal visar ”stopp före plankorsningen” ska föraren stanna spärrfärdssättet före plankorsningen. När spärrfärdssättet har stannat får det fortsätta förbi plankorsningen när föraren har förväntat sig som att detta kan ske utan fara. Ljudsignalen ”tåg kommer” ska ges upprepade gånger från igångsättningen tills spärrfärdssättet har kommit fram till plankorsningen.

Föraren ska snarast anmäla fel på vägskyddsanläggningens funktion till tågklareraren.

Spärrfärden har fått säkerhetsorder om att en vägskyddsanläggning är felaktig

Om spärrfärden har fått en säkerhetsorder om fel på en vägskyddsanläggning ska föraren stanna spärrfärdssättet omedelbart före plankorsningen. Därefter får färden fortsätta, sedan föraren har förväntat sig om att inget hinder finns. ”Tåg kommer” ska ges upprepade gånger. Om en säkerhetsorder innehåller besked om att det finns en vägvakt vid plankorsningen får spärrfärden fortsätta utan att stanna när föraren ser att vägvakten har varnat vägtrafiken. Hastigheten får i samtliga fall vara högst 40 km/tim när det främsta fordonet passerar korsningen.

Om tillsyningsmannen har fått en säkerhetsorder om fel på en V-försignal, ska han se till att föraren anpassar körningen så att han kan stanna spärrfärdssättet omedelbart före plankorsningen om V-signalen visar ”stopp före plankorsningen”.

Om spärrfärden har fått en säkerhetsorder om fel på en V-signal får spärrfärden fortsätta utan att stanna om föraren ser att V-signalen visar ”passera” och att anläggningen varnar vägtrafikanter.

5.11 FEL PÅ TÅGSKYDDSSYSTEMET

Balisinformationsfel

Balisinformationsfel innebär att tågskyddssystemet inte har tagit emot tillräckligt tydlig information från en balisgrupp. Om huvudbeskedet försvinner ska föraren bromsa spärrfärdssättet och vid behov stoppa spärrfärdssättet tills han med säkerhet kan fortsätta utan hjälp av tågskyddssystemet. På en driftplats ska föraren köra spärrfärdssättet som om den närmast föregående huvudsignalen hade visat ”kör 40, varsamhet”. På linjen ska föraren köra så att spärrfärden kan stanna vid nästa huvudsignal om den visar ”stopp”.

Gäller från och med 2010-12-12

Om felet är känt genom säkerhetsorder får föraren fortsätta körningen enligt de besked som lämnas genom signaler. Om tågskyddssystemet larmar men huvudbeskedet finns kvar får spärrfärden fortsätta utan särskilda restriktioner.

Föraren ska så snart som möjligt anmäla balisinformationsfel till tågklararen. Anmälan ska om möjligt innehålla uppgifter om felkod, kilometertal, signalbeteckning, typ av tavla och uppgift som anger om felet gav 80-övervakning eller inte.

Balisöverensstämmelsefel

Balisöverensstämmelsefel innebär att tågskyddssystemet oväntat ger en mer restriktiv information än den som signalerna visar. Föraren ska då köra spärrfärden efter den mer restriktiva informationen. Om det innebär att tågskyddssystemet har utlöst systemnödbroms vid passage av en huvudsignal eller om ATC-huvudbeskedet ”stoppsignal passerad” visas, ska föraren agera som om spärrfärdsättet har passerat en huvudsignal som visat ”stopp”, även om han uppfattade att den visade ”kör”.

När spärrfärden har fått en säkerhetsorder om balisöverensstämmelsefel som ger nödbroms vid en huvudsignal får spärrfärden passera huvudsignalen om den visar ”kör”. Föraren ska så snart som möjligt anmäla balisöverensstämmelsefel till tågklararen. Anmälan ska om möjligt innehålla beteckningen på den signal där felet uppstod.

Fel på fordonets tågskyddssystem

Om det uppstår fel på fordonets tågskyddssystem ska spärrfärdsättet omedelbart bromsas till stopp. När föraren har konstaterat att det inte finns något som hindrar fortsatt färd utan verksamt tågskyddssystem får spärrfärdsättet köras till nästa driftplats. På driftplatsen ska järnvägsföretaget se till att felavhjälpning eller fordonsbyte sker. Om det inte är möjligt att vidta åtgärder där fordonet befinner sig, får spärrfärden framföras till närmaste driftplats där felavhjälpning eller fordonsbyte kan ske.

5.12 FEL PÅ FORDON

Hjulskada

Om tågklararen får reda på att ett spärrfärdsätt har hårda slag från hjul ska tågklararen kontakta tillsyningsmannen för att se till att spärrfärden stoppas innan den kommer till en driftplats. Tågklararen ska ge tillsyningsmannen en säkerhetsorder om att spärrfärden ska föras in till driftplatsen med högst 10 km/tim. På

Gäller från och med 2010-12-12

driftplatsen ska föraren undersöka spärrfärdssättets hjul.

Se även reglerna under rubriken *1.2 Hjulskador och föremål på banan* i bilaga 6 *Fara och olycka*.

Felaktig tyfon eller vissla

Om det är fel på tyfonen eller visslan får spärrfärdens hastighet inte överstiga hel sikt fart.

5.13 OPLANERAD RÖRELSE UTAN UPSIKT

Om ett spärrfärdssätt där föraren också är tillsyningsman oplanerat måste byta riktning får det framföras utan uppsikt i rörelseriktningen förutsatt att inga andra trafikverksamheter pågår på bevakningssträckan och att hastigheten inte överstiger 10 km/tim. Ljudsignalen ”tåg kommer” ska ges omedelbart före start och sedan upprepade gånger under rörelsen. Spärrfärdssättet får inte föras över en plankorsning med vägskyddsanläggning. Spärrfärdssättet får inte föras förbi en huvudsignal utan tillstånd från tågklareraren.

5.14 ÅTERGÅENDE PÅLOK

Ett återgående pålok är ett pålok som ska återgå till bevakningssträckans gränsdriftplats efter att påskjutningen har avslutats på bevakningssträckan. Återgående pålok framförs som spärrfärd, men det behövs varken körplan eller starttillstånd. Förfarandet ordreges i stället på en säkerhetsorder.

En spärrfärd med återgående pålok börjar när påloket lämnar tåget vid den punkt på linjen som anges på säkerhetsordern. Föraren är alltid tillsyningsman.

5.15 SPÄRRFÄRD MED HJÄLPFORDON

Spärrfärd med hjälpfordon får anordnas när ett tågs förare har begärt hjälpfordon och tåget befinner sig på linjen. Spärrfärd med hjälpfordon ska anordnas och framföras enligt reglerna för spärrfärd.

För spärrfärd med hjälpfordon gäller dock att den får starta:

- från en driftplats även om det hjälpbehövande tåget befinner sig på den första blocksträckan efter driftplatsen.
- från en driftplats även om det hjälpbehövande tågets färdriktning är mot driftplatsen.
- på linjen även om det hjälpbehövande tåget befinner sig på samma bevakningssträcka.

Körplanen ska innehålla uppgifter om vilken bevakningssträcka det hjälpbehövande tåget finns på, men tågets exakta position får inte uppges med större noggrannhet än så. Hjälpfordonets tillsyningsman får inte försöka att på annat sätt få närmare besked om det hjälpbehövande tågets position.

När hjälpfordonet har kommit till det hjälpbehövande tågsättet ska fordonen efter överenskommelse med tågklareraren föras undan