

Handbok JTF

9 H. Spärrfärd - System H

Detta är en handbok till motsvarande bilaga i Järnvägsstyrelsens trafikföreskrifter (JvSFS 2008:7), JTF. Observera att handboken inte är en del av föreskrifterna, utan ett fristående dokument som tagits fram för att underlätta hanteringen för verksamhetsutövarna när det genomförs ändringar i JTF. Vid ändringar i JTF kommer ändringsblad till handboken att tryckas upp. Det är sedan verksamhetsutövarnas ansvar att säkerställa att ändringsbladen förs in i handboken. Det är dock alltid JTF i dess tryckta version som gäller.

Vilka kompletteringar som är införda i handboken framgår av försättsbladet. Observera att de ändringar avseende stafvel och liknande som beslutades i slutet av år 2009 är införda i handboken men uppgift i fältet ”referens” har, på grund av praktiska skäl, inte noterats på försättsbladet.

Handböckerna är indelade på samma sätt som bilagorna. I handböckerna finns hänvisningar till bestämda bilagor till JTF. Dessa hänvisningar ska läsas som hänvisningar till motsvarande handböcker. Exempel: Om det i handboken hänvisas till ”bilaga 3 H”, så avser denna hänvisning handbok nr 3 H. Tyvärr har det inte varit praktiskt möjligt att ändra hänvisningarna i texterna inför tryckningen av dessa handböcker.

Innehåll

Inledning	7
1 Planera spärrfärd	8
1.1 SPÄRRFÄRDENS KÖRPLAN	8
1.2 SPÄRRFÄRDENS TILLSYNINGSMAN OCH FÖRARE	9
1.3 SPÄRRFÄRDSSTRÄCKA	9
1.4 GRUNDLÄGGANDE KRAV PÅ FORDON	10
1.5 SPÄRRFÄRDSSÄTTETS FORDON OCH LAST	10
1.6 SPÄRRFÄRDSSÄTTETS IORDNINGSTÄLLANDE OCH KONTROLL	11
1.7 FASTSTÄLLA HASTIGHET	11
1.8 FÄRDDOKUMENTATION	12
2 Anordna spärrfärd	13
2.1 SAMTIDIGA TRAFIKVERKSAMHETER	13
2.2 AVSTÄMNING	13
2.3 SAMRÅD	14
2.4 STARTTILLSTÅND	15
3 Genomföra spärrfärd	18
3.1 SPÄRRFÄRDENS STÖRSTA TILLÅTNA HASTIGHET	18
3.2 UPSIKT I RÖRELSERIKTNINGEN OCH HASTIGHETSRESTRIKTIONER	18
3.3 PÅ BEVAKAD DRIFTPLATS	19
3.4 PASSAGE AV PLANKORSNINGAR	20
3.5 BYTE AV TILLSYNINGSMAN	20
3.6 UPPSTÄLLNING OCH UPPDELNING AV SPÄRRFÄRDSSÄTT	21
3.7 HANTERING AV VÄXEL PÅ LINJEN	21
4 Avsluta spärrfärd	22
4.1 AVSLUTA SPÄRRFÄRD PÅ DRIFTPLATS	22
4.2 AVSLUTA SPÄRRFÄRD PÅ LINJEN	22
4.3 AVSLUTSANMÄLAN	23
4.4 ÅTGÄRDER EFTER AVSLUTAD SPÄRRFÄRD MED ENBART SMÅFORDON	23
5 Särfall	24
5.1 DIREKTPLANERA SPÄRRFÄRD	24
5.2 ÅTERTA SIGNALBESKEDET "KÖR" I HUVUDSIGNAL	25
5.3 "STOPP" SIGNALERAS TILL SPÄRRFÄRDEN	25
5.4 ANMÄLAN VID SIGNAL SOM VISAR "STOPP"	26
5.5 HUVUDSIGNAL SOM VISAR "STOPP"	26
5.6 VÄXLINGSDVÄRGSIGNAL, SKYDDSSSTOPPLYKTA ELLER SLUTPUNKTSSTOPPLYKTA SOM VISAR "STOPP"	30
5.7 BROSIGNAL ELLER SKREDVARNINGSSSTOPPLYKTA SOM VISAR "STOPP"	30
5.8 OBEHÖRIG PASSAGE AV SIGNAL SOM VISAR "STOPP"	31

5.9	FELAKTIG ELLER SLÄCKT FÖRSIGNAL	31
5.10	PLANKORSNING	31
5.11	FEL PÅ ATC	32
5.12	FEL PÅ FORDON	33
5.13	OPLANERAD RÖRELSE UTAN UPPSIKT	34
5.14	ÅTERGÅENDE PÅLOK	34
5.15	SPÄRRFÄRD MED HJÄLPFORDON	34
5.16	MEDGIVANDE ATT RESANDE FÅR MEDFÖLJA VID SPÄRRFÄRD	35
5.17	SPÄRRFÄRD INOM ETT D-SKYDD	35

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.

1 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.*

1.1 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.

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 SPÄRRFÄRDENSTILLSYNINGSMAN 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 spårplanläggningar 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 intilliggande 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.

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.

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.

2 Anordna spärrfärd

Innan spärrfärden anordnas ska tillsyningsmannen och tågklararen kontrollera att de har samstämmiga uppgifter i sina körplaner.

2.1 SAMTIDIGA TRAFIKVERKSAMHETER

Om en tågärd pågår på den aktuella bevakningssträckan får en spärrfärd inte starta på linjen. En spärrfärd får dock starta från en bevakad driftplats medan ett tåg fortfarande befinner sig på den aktuella bevakningssträckan, förutsatt att tåget färdas i riktning från driftplatsen och har hunnit lämna första blocksträckan. Tåget får dock inte ha pålok som ska bli återgående pålok.

Om spärrfärdssträckan helt eller delvis är upplåten för ett A-skydd, L-skydd eller E-skydd får spärrfärden starta först efter samråd mellan spärrfärdens tillsyningsman och de andra trafikverksamheternas tillsyningsmän.

Om andra spärrfärder pågår på spärrfärdssträckan får spärrfärden starta först efter samråd mellan spärrfärdens tillsyningsman och de andra spärrfärdernas tillsyningsmän.

Det krävs också samråd om spärrfärdssträckan har en linjeplats som gemensam gränspunkt med en annan spärrfärdssträcka.

2.2 AVSTÄMNING

Tillsyningsmannen ska kontakta tågklararen för en avstämning av körplanen strax innan spärrfärden beräknas starta.

Gränspunkterna får inte ändras. Om andra gränspunkter ska användas måste en ny planering göras. Övriga uppgifter som har godkänts av trafikledningen får ändras efter överenskommelse.

Tillsyningsmannen

- kontaktar tågklararen och meddelar sin funktion, sitt namn och sitt telefonnummer.

Tågklararen

- repeterar och antecknar tillsyningsmannens namn och telefonnummer.

Tillsyningsmannen

- uppger
 - spärrfärdens beteckning
 - berörd bevakningssträcka och vilket spår på bevakningssträckan som berörs av spärrfärden
 - spärrfärdssträckans gränspunkter
 - plats där spärrfärden ska börja och sluta
 - spärrfärdens starttid och sluttid
- uppger i förekommande fall
 - om ett eller flera småfordon ingår i spärrfärdssättet
 - om spärrfärdssättet består av enbart småfordon
 - om tillsyningsmannen även är förare
 - om resande medföljer spärrfärden.

Tågklararen

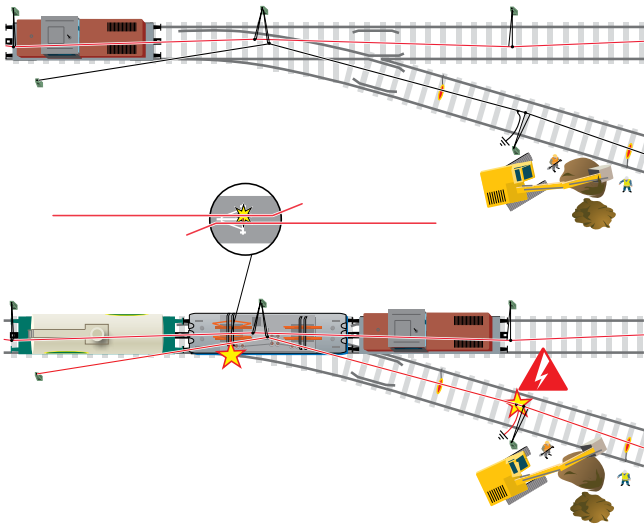
- kontrollerar att tillsyningsmannens uppgifter stämmer överens med tågklararens uppgifter
- påtalar eventuella avvikelser för tillsyningsmannen och kommer överens med honom om vad som ska gälla
- undersöker om spärrfärdssträckan kan upplåtas för spärrfärden
- meddelar om en gränndriftplats är stängd under tiden för spärrfärden.

2.3 SAMRÅD

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

Samråden ska omfatta

- avstämning av trafikverksamheternas art, sluttider och uppgift om var arbete pågår och var fordon finns
- 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.



Figur 1. Vid arbete på eller i närheten av kontaktledningen ska denna vara fränkopplad, spänningsprovad och arbetsjordad för att inte orsaka livsfara. Men en spänningslös kontaktledning kan plötsligt göras spänningssatt av ett elfordon genom överbrygning.

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

Tågklareren

- uppmanar tillsyningsmannen till samråd
- uppger de berörda tillsyningsmännens namn och telefonnummer.

Tillsyningsmannen

- genomför samråden
- dokumenterar samrådets innehåll.

2.4 STARTTILLSTÅND

Omedelbart innan spärrfärden startar ska tillsyningsmannen begära starttillstånd från tågklareren.

Tillsyningsmannen

- kontaktar tågklareren, meddelar vilka samråd som har hållits och begär starttillstånd för spärrfärden.

Tågklareraren

- stämmer av och dokumenterar att samtliga begärda samråd har hållits
- stämmer av att spärrfärden har aktuella säkerhetsorder
- kontrollerar, då spärrfärden ska starta på linjen, att bevakningssträckan är fri från tåg
- kontrollerar då spärrfärden ska starta från en bevakad driftplats
 - att första blocksträckan är fri från tåg
 - att inget tåg på bevakningssträckan är på väg i riktning mot driftplatsen
 - att det inte finns något tåg med pålok som ska bli återgående pålok på bevakningssträckan
- avspärrar om fordon ska föras upp på linjen från sidan
- uppmanar då fordon ska föras upp på linjen från sidan tillsyningsmannen att kortsluta spårledningen.

Tillsyningsmannen

- ansvarar för att spårledningen kortsluts om fordon ska föras upp på linjen från sidan
- meddelar tågklareraren när så har skett.

Tågklareraren

- ställer om möjligt den närmaste huvudsignalen till "kör", om den inte kan visa "kör" gäller reglerna för passage av signal i stopp
- ger starttillstånd:
Spärrfärd xx får starta
- dokumenterar starttillståndet.

xx är spärrfärdens beteckning.

Tillsyningsmannen

- repeterar och dokumenterar starttillståndet
- utför de åtgärder som har överenskommit i samråden
- meddelar föraren att spärrfärden får starta
- anmäler i de fall spärrfärdssättet endast består av småfordon omedelbart till tågklareraren när spärrfärdssättet har passerat utfartsblocksignalen.

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.

Vid besvärliga siktförhållanden vid körning med ATC-besked i hastigheter över 40 km/tim behöver föraren inte ta hänsyn till att signaler eller tavlor inte syns på tillräckligt avstånd.

För att spärrfärdens största tillåtna hastighet ska få vara högre än 40 km/tim ska föraren ha tillräcklig uppsikt i rörelseriktningen, vilket innebär att något av följande villkor ska vara uppfyllt:

- Föraren befinner sig på det främsta fordonet och har fri sikt i rörelseriktningen.
- Högst ett fordon skjuts framför det fordon där föraren befinner sig och föraren har fri sikt i rörelseriktningen.
- Föraren befinner sig i det främsta fordonets förarhytt och har fri sikt i rörelseriktningen längs fordonets ena sida, samtidigt som en signal-kunnig person i samma förarhytt har fri sikt längs fordonets andra sida. Exempel: fordon med förarhytt bara i den ena änden.

Om föraren inte har tillräcklig uppsikt i rörelseriktningen ska tillsyningsmannen ansvara för uppsikten. Spärrfärdens största tillåtna hastighet är då högst 40 km/tim, förutsatt att tillsyningsmannen har tillräcklig uppsikt i rörelseriktningen och befinner sig på det främsta eller näst främsta fordonet. Dessutom ska något av följande gälla:

- Tillsyningsmannen använder signal- och bromsapparat.
- Tillsyningsmannen har kontakt med föraren genom radioutrustning eller någon annan talförbindelse.
- Tillsyningsmannen ger hand signaler, eventuellt via medhjälpare som repeterar signalerna. I detta fall ska tillsyningsmannen och föraren ha kommit överens om hur tillsyningsmannen ska meddela föraren att denne ska ge ljudsignalen ”tåg kommer”.

Om föraren inte har tillräcklig uppsikt i rörelseriktningen och tillsyningsmannen inte kan befinna sig på det främsta eller näst främsta fordonet, får tillsyningsmannen åka längre bak i spärrfärdssättet eller tillsammans med föraren i förarhytten. Detta förutsätter dock att tillsyningsmannen och föraren i samråd bedömer att det går att hålla godtagbar uppsikt i rörelseriktningen samt att hastigheten begränsas till 20 km/tim.

3.3 PÅ BEVAKAD DRIFTPLATS

När ett spärrfärdssätt inne på en bevakad driftplats är på väg till eller från spärrfärdssträckan ska tillsyningsmannen kontrollera växellågen och att spåret är fritt från hinder enligt reglerna för växling. Om spärrfärdssättet passerar en huvudsignal som visar signalbeskedet ”kör”, gäller kontrollskyldigheten bortom huvudsignalen endast i de fall spärrfärdssättet stannar efter huvudsignalen och sedan åter förs vidare. Ett spärrfärdssätt får inte byta färdriktning på en driftplats utan tågklararens medgivande.

Om spärrfärdssättet ska passera en plattformsovergång och huvudsignalen före övergången inte har visat signalbeskedet ”kör”, ansvarar den som håller uppsikt för att övergången om möjligt är avspärrad eller bevakad innan rörelsen förs över övergången. Om det inte är möjligt ska rörelsen stanna omedelbart före övergången och får fortsätta sedan den som håller uppsikt har kontrollerat att inget hindrar fortsatt rörelse.

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. Se reglerna under rubriken *3.4 Passage av plankorsningar, plattformsovergångar och nedsänkta spår* i bilaga 10 *Växling*.

Om småfordon ingår i spärrfärdssättet ska tågklararen koppla ur automatiserad läggning av tåg- och växlingsvägar samt se till att inga tåg- eller växlingsvägar är magasinerade. Tågklararen ska också utföra minst en av följande skyddsåtgärder:

- Lägga växlingsväg eller tågväg för spärrfärden
- avspärra berörda spår
- lokalfrige växlar.

Om ett spärrfärdssätt med enbart småfordon stannar på en driftplats och inte omedelbart ska föras vidare ska tillsyningsmannen kortsluta spårledningen. Kortslutningen får hävas strax innan spärrfärdssättet ska föras vidare.

Om spärrfärdssättet har förts in på en driftplats får spärrfärdssättet inte föras ut på spärrfärdssträckan igen utan medgivande från tågklararen. Detta gäller även om spärrfärden inte har anmälts avslutad.

3.4 PASSAGE AV PLANKORSNINGAR

Ett spärrfärdssätt ska kunna stanna före en plankorsning med vägskyddsanläggning om V-signalen inte visar ”passera”.

3.5 BYTE AV TILLSYNINGSMAN

Vid byte av tillsyningsman ska den frånträdande tillsyningsmannen informera den tillträdande om innehållet i körplanen och de samråd som har genomförts och som fortfarande är aktuella samt överlämna sådana säkerhetsorder som fortfarande gäller. Den tillträdande tillsyningsmannen ska dokumentera samrådets innehåll eller överta gällande dokumentation samt kvittera mottagna säkerhetsorder. Båda tillsyningsmännen ska anteckna tidpunkten för avlösningen.

Den tillträdande tillsyningsmannen ska informera tågklararen om bytet.

Tillsyningsmannen

- kontaktar vid sitt tillträde tågklararen, uppger spärrfärdens beteckning och meddelar att avlösning har skett
- uppger sin funktion, sitt namn och sitt telefonnummer.

Tågklararen

- repeterar och antecknar den tillträdande tillsyningsmannens namn och telefonnummer.

3.6 UPPSTÄLLNING OCH UPPDELNING AV SPÄRRFÄRDSSÄTT

Om fordon kopplas av från spärrfärdssättet och ställs upp på huvudspår på linjen ansvarar tillsyningsmannen för att fordonen säkras mot rullning enligt reglerna i bilaga 11 *Broms*. Under förutsättning att reglerna i bilaga 11 *Broms* inte hindrar det, behöver tillsyningsmannen inte närvara under den tid då fordonen står stilla på linjen.

Om fordon ställs upp i närheten av en vägskyddsanläggning ansvarar tillsyningsmannen för att åtgärder vidtas så att vägskyddsanläggningen inte spärrar vägtrafiken under längre tid än nödvändigt.

Om spärrfärdssättet delas i flera fordonsgrupper får grupperna vara i rörelse var för sig under följande förutsättningar:

- Alla fordon ska vara hopkopplade i ett och samma spärrfärdssätt när de förs ut från eller in till en driftplats.
- Spärrfärdssättet får inte delas upp i mer än fyra fordonsgrupper.
- Två fordonsgrupper intill varandra får inte befinna sig mer än 500 meter från varandra.
- Varje fordonsgrupp får framföras i högst halv siktfart.
- Varje fordonsgrupp ska ha en förare.
- Varje fordonsgrupp ska vid behov ha en signalgivare som övertar tillsyningsmannens ansvar för uppsikt i rörelseriktningen och fordonsgruppens hastighet.

3.7 HANTERING AV VÄXEL PÅ LINJEN

En växel i huvudspår på en linjeplats och de växlar och spärrar som skyddar huvudspåret får manövreras när spärrfärdssättet finns vid linjeplatsen.

4 Avsluta spärrfärd

Spärrfärden avslutas genom att tillsyningsmannen gör en avslutsanmälan till tågklareraren.

När spärrfärden avslutas ska, om arbete har utförts, banan återlämnas i farbart skick.

Om arbete har utförts i samband med spärrfärden och banan har påverkats så att den avviker från linjebokens beskrivning, ska tillsyningsmannen meddela tågklareraren detta. Det gäller inte om infrastrukturförvaltaren redan vid spärrfärdens planering har föreskrivit förändringar när banan åter tas i bruk.

Om brister kvarstår får spärrfärden inte avslutas, utan tillsyningsmannen ska kontakta infrastrukturförvaltaren för att få besked om vilka åtgärder som ska utföras och hur spärrfärden kan avslutas.

Om spärrfärden måste avslutas på någon annan plats än vad som anges i körplanen ska tillsyningsmannen snarast meddela detta till tågklareraren.

4.1 AVSLUTA SPÄRRFÄRD PÅ DRIFTPLATS

Innan en spärrfärd får avslutas på en driftplats ska tillsyningsmannen se till att alla fordon i spärrfärdssättet har förts bort från bevakningssträckans huvudspår.

Om spärrfärden ska avslutas på en stängd driftplats ska detta ha planerats i förväg. Tillsyningsmannen ska då göra avslutsanmälan till en i körplanen angiven kontakttågklarerare. Tågklareraren får medge att infartssignalen passeras trots att den ger signalbeskedet ”stopp”. Se reglerna under rubriken *5.5 Huvudsignal som visar ”stopp”*.

4.2 AVSLUTA SPÄRRFÄRD PÅ LINJEN

Innan en spärrfärd får avslutas på linjen ska tillsyningsmannen se till att alla fordon i spärrfärdssättet har förts bort från bevakningssträckans huvudspår. Fordonen ska stå hinderfritt på sidospår innanför en spårspärr eller skyddsväxel eller hinderfritt vid sidan av huvudspåret. Fordonen ska vara säkrade mot rullning enligt reglerna i bilaga 11 *Broms*.

Om en spärrfärd ska övergå i en ny spärrfärd behöver inte fordonen föras bort från huvudspåret om tillsyningsmannen har fått starttillstånd för den nya spärrfärden innan den gamla har avslutats.

Avsluta genom att sammankoppla spärrfärdssätt på linjen

Om två skilda spärrfärdssätt sammankopplas på linjen ska den ena spärrfärden avslutas när de är sammankopplade. Tillsyningsmannen för den avslutade spärrfärden ska göra avslutsanmälan till tågklararen.

4.3 AVSLUTSANMÄLAN

xx är spärrfärdens beteckning.

Tillsyningsmannen

- ansvarar för att
 - _ de besiktningar som anges i körplanen är genomförda
 - _ inga fordon eller föremål som kan hindra eller orsaka fara för trafiken finns kvar på spärrfärdssträckan
 - _ vägskyddsanläggningar har återställts
- kontaktar tågklararen och anmäler:
Spärrfärden xx har avslutats klockan ...

Tågklararen

- repeterar tillsyningsmannens avslutsanmälan
- häver avspärrningen om inga andra trafikverksamheter pågår inom det avspärrade området
- dokumenterar vid vilken tidpunkt spärrfärden har avslutats.

Tillsyningsmannen

- dokumenterar vid vilken tidpunkt spärrfärden har avslutats.

4.4 ÅTGÄRDER EFTER AVSLUTAD SPÄRRFÄRD MED ENBART SMÅFORDON

Om en spärrfärd med enbart småfordon avslutas på en driftplats och spärrfärdssättet inte omedelbart förs undan från huvudspår ska tillsyningsmannen se till att spårledningen omedelbart kortsluts. Kortslutningen får inte hävas förrän omedelbart innan spärrfärdssättet ska föras undan eller starta som en ny spärrfärd.

5 Särfall

5.1 DIREKTPLANERA SPÄRRFÄRD

Om en spärrfärd behöver anordnas med kort varsel och därför inte kan förplaneras får den direktplaneras. Spärrfärder för tillfälliga researrangemang får dock inte direktplaneras. Direktplaneringen ska föregås av att tillsyningsmannen gör en körplan enligt ordinarie regler. De uppgifter i körplanen som ska godkännas av trafikledningen vid en förplanerad spärrfärd bestäms i samtal mellan tillsyningsmannen och tågklararen.

Tågklararen ska ge den direktplanerade spärrfärden en unik beteckning och meddela tillsyningsmannen den.

Tillsyningsmannen

- kontakter tågklararen och meddelar sin funktion, sitt namn och sitt telefonnummer.

Tågklararen

- repeterar tillsyningsmannens namn och telefonnummer
- antecknar tillsyningsmannens namn och telefonnummer.

Tillsyningsmannen

- begär direktplanering av spärrfärden
- uppger
 - berörd bevakningssträcka och vilket spår på bevakningssträckan som berörs av spärrfärden
 - spärrfärdssträckans gränspunkter
 - plats där spärrfärden ska börja och sluta
 - önskemål om spärrfärdens starttid och sluttid
 - om ett eller flera småfordon ingår i spärrfärdssättet
 - om spärrfärdssättet består av enbart småfordon
 - om tillsyningsmannen även är förare
 - om resande medföljer spärrfärden.

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 tågklararen. Om orsaken till stoppsignalen är uppenbar för tillsyningsmannen får han avvakta med anmälan.

xx är spärrfärdens beteckning.

yy är signalens beteckning.

Tillsyningsmannen

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

Tågklararen

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

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

5.5 HUVUDSIGNAL SOM VISAR ”STOPP”

Om villkoren i kapitlet *Signal i stopp* i bilaga 17 *Trafikledning*, är uppfyllda får tågklararen 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 tågklararen samtidigt lämna medgivande för en mellansignal och den efterföljande utfartsblocksignalen.

- 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.

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*.

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

- kontaktar 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 passera i ”stopp”.

Tillsyningsmannen

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

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.

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.

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

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

Hastighetsrestriktionen gäller fram till nästa huvudsignal.

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 infrastrukturförvaltaren 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 infrastrukturförvaltaren 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.

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 förvisat 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 förvisat 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”.

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 spärrfärdssättet 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 spärrfärdssättet omedelbart bromsas till stopp. När föraren har konstaterat att det inte finns något som hindrar fortsatt färd utan verksamt tågskyddssystem får spärrfärdssättet 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 spärrfärdssätt 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

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 överskrida 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 tågklararen.

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 tågklararen föras undan

efter hjälpinsatsen på något av följande sätt:

- Det hjälpbehövande tågsättet och hjälpfordonet kopplas ihop och hjälpfordonets spärrfärd avslutas. Tåget fortsätter efter att ha fått nytt körillstånd. Inga fordon får lämnas kvar på bevakningssträckan.
- Det hjälpbehövande tågsättet och hjälpfordonet kopplas samman och förs från bevakningssträckan som spärrfärd.

Om spärrfärdssättet kopplas ihop med tåget och fortsätter som spärrfärd med hjälpfordon ska tillsyningsmannen särskilt anmäla till tågklararen när det hjälpbehövande tågsättet helt har förts undan från bevakningssträckan.

5.16 MEDGIVANDE ATT RESANDE FÅR MEDFÖLJA VID SPÄRRFÄRD

Resande får medfölja vid en spärrfärd endast i följande fall:

- vid spärrfärd med hjälpfordon
- vid spärrfärd för resandeutväxling på en bevakningssträcka där hjälpfordon har begärts
- vid spärrfärd i samband med tillfälliga researrangemang.

Att resande får medfölja ska anges i körplanen.

Tillfälliga researrangemang

Infrastrukturförvaltaren får medge att resande följer med spärrfärd vid tillfälliga researrangemang. Vid tillfälliga researrangemang gäller följande villkor:

- Då spärrfärden framförs ska föraren befinna sig främst i spärrfärdssättet.
- Det första och sista fordonet i spärrfärdssättet ska bromsas automatiskt vid självavkoppling.
- A-skydd, L-skydd, E-skydd eller andra spärrfärder får inte finnas på bevakningssträckan. Spärrfärd för att undsätta en spärrfärd med resande får dock finnas.
- Spärrfärden ska planeras så att medgivande att passera blocksignal i ”stopp” inte behövs.
- Spärrfärden får inte direktplaneras.

5.17 SPÄRRFÄRD INOM ETT D-SKYDD

Ett D-skydd innebär att ett område på huvudspår upplåts för flera skyddsformer och färder och att det inte får förekomma några tåg färder i området. Ett D-skydd planeras av spårentreprenören i en dispositionsarbetsplan som ska godkännas av trafikledningen. När ett D-skydd har anordnats tar en huvudtillsyningsman över

trafikledningen och beslutar med ledning av arbetsplanering och planeringssamtal vilka trafikverksamheter som får genomföras inom D-skyddet.

D-skyddsområdet får vara indelat i flera delområden. Delområdenas gränspunkter ska framgå av dispositionsarbetsplanen.

En spärrfärd får anordnas inom ett D-skydd. Spärrfärden trafikleds då av D-skyddets huvudtillsyningsman, som övertar tågklararens roll i de ordinarie reglerna för spärrfärd. I övrigt gäller de ordinarie reglerna för spärrfärd med nedanstående tillägg och ändringar.

Spärrfärdssträcka

En spärrfärdssträcka inom ett D-skydd får omfatta ett eller flera delområden. En spärrfärd som omfattar flera delområden får anmälas avslutad för varje delområde för sig.

Spärrfärdens största tillåtna hastighet

En spärrfärd inom ett D-skydd får inte framföras med högre hastighet än 40 km/tim.

Färddokumentation

Tillsyningsmannen ska medföra dispositionsarbetsplanen. Om det har skett ändringar i den ska huvudtillsyningsmannen orderge tillsyningsmannen om dessa ändringar. Huvudtillsyningsmannen ska inte ge någon särskild säkerhetsorder om vägskyddsanläggningar som inte fungerar eller om ändringar av signaler.

Starttillstånd

Huvudtillsyningsmannen kan ge spärrfärden starttillstånd för ett delområde i taget eller för flera delområden på samma gång.

Passera gräns in till D-skyddsområdet

Innan ett spärrfärdssätt ska föras in till ett D-skydd ska tillsyningsmannen ha fått starttillstånd av huvudtillsyningsmannen. Efter att spärrfärdssättet i sin helhet har förts in i D-skyddsområdet ska tillsyningsmannen anmäla till tågklararen att färden fram till D-skyddsområdet är avslutad.

Om gränspunkten utgörs av en signal som gäller för rörelse ut från D-skyddsområdet, får tågklararen inte medge rörelse förbi den närmaste huvudsignalen fram till gränspunkten förrän tillsyningsmannen har bekräftat att han har fått starttillstånd för spärrfärden av huvudtillsyningsmannen.

Passera gräns ut från D-skyddsområdet

Innan spärrfärdssättet förs ut ur D-skyddsområdet ska tillsyningsmannen ha fått starttillstånd från tågklareraren för den fortsatta färden utanför D-skyddsområdet. När spärrfärdssättet i sin helhet har förts ut ur D-skyddsområdet ska tillsyningsmannen anmäla spärrfärden avslutad till huvudtillsyningsmannen.

Passera gräns för delområde

Ett starttillstånd för en spärrfärd innebär att gränspunkten där spärrfärdssättet står får passeras. Starttillståndet är samtidigt ett medgivande att passera en eventuell huvudsignal eller dvärgsignal i gränspunkten. Om spärrfärden får starttillstånd för flera delområden får spärrfärdssättet passera mellanliggande gränspunkter utan att stanna.

Passera signaler inom ett delområde

Huvudsignaler och dvärgsignaler som inte utgör gräns för ett delområde får passeras oavsett signalbild.



Transportstyrelsen
Hagavägen 2
Box 267
781 23 Borlänge

Tel 0771-503 503
Fax 0243-23 66 77
jarnvag@transportstyrelsen.se
www.transportstyrelsen.se