

## Transportstyrelsens föreskrifter om ändring i Järnvägsstyrelsens trafikföreskrifter (JvSFS 2008:7);

**TSFS 2009:27**

Utkom från trycket  
den 15 maj 2009

beslutade den 5 maj 2009.

**JÄRNVÄG**

Transportstyrelsen föreskriver med stöd av 2 kap. 1 § järnvägsförordningen (2004:526) att avsnitt 4.6, Betydelse vid växling (s. 32) i bilaga 3 H, blankett 30 i bilaga 5, avsnitt 1.4, Tågsättets fordon och last (s. 7), avsnitt 1.7, Färddokumentation (s. 8) och avsnitt 2.5, Återkalla körtillstånd (s. 12) i bilaga 8 H, avsnitt 2.7, Hastighet vid igångsättning (s. 7) och avsnitt 4.4, Huvudsignal som visar "stopp" (s. 11) i bilaga 8 M, avsnitt 1.5, Spärrfärdsättets fordon och last (s. 8 och 9), avsnitt 1.8, Färddokumentation (s. 10), avsnitt 3.3, På bevakad driftplats (s. 18) och avsnitt 5.15, Spärrfärd med hjälpfordon (s. 32) i bilaga 9 H, avsnitt 5.3, När bromsprov ska göras på ett tågsätt (s. 14 och 15) i bilaga 11, avsnitt 1.1, E-skyddets arbetsplan (s. 8), avsnitt 1.2, E-skyddets tillsyningsman, (s. 8), avsnitt E-skydd i system M (s. 17) och avsnitt 1, Planera E-skydd (s. 18) i bilaga 14 samt avsnitt 3.1, Ändra från obevakad till bevakad (s. 20) i bilaga 17 ska ha följande lydelse.

På Transportstyrelsens vägnar

STAFFAN WIDLERT

Margareta Lövgren  
(Järnvägsavdelningen)

## 4.6 BETYDELSE VID VÄXLING

	Betydelse
 <p>vågrätt "stopp"</p>	<p>Signalen får inte passeras utan särskilt medgivande av tågklararen enligt reglerna för växling.</p> <p>Vissa medgivandedvärgsignaler visar inte "stopp" utan är i stället släckta. "Stopp" från den huvudjussignal som är placerad invid medgivandedvärgsignalen gäller även för växling.</p>
 <p>lodrätt "rörelse tillåten, fri väg"</p>	<p>Signalen får passeras.</p> <p>Växlar och spårspärrar på dvärgsignalsträckan är kontrollerade och låsta.</p> <p>Dvärgsignalsträckan är hinderfri.</p> <p>Ska flera fordonssätt framföras efter varandra, gäller signalbilden endast det första fordonssättet. Efterföljande fordonssätt ska avvakta tills signalen visat "stopp" och därefter på nytt visar "rörelse tillåten".</p>
 <p>snett vänster "rörelse tillåten, hinder finns"</p>	<p>Signalen får passeras.</p> <p>Växlar och spårspärrar på dvärgsignalsträckan är kontrollerade och låsta.</p> <p>Fordon finns på dvärgsignalsträckan, fordon finns i farlig närhet på anslutande spår eller så måste särskild försiktighet iakttas av något annat skäl.</p> <p>Ska flera fordonssätt framföras efter varandra, gäller signalbilden endast det första fordonssättet. Efterföljande fordonssätt ska avvakta tills signalen visat "stopp" och därefter på nytt visar "rörelse tillåten".</p>
 <p>snett höger "rörelse tillåten, kontrollera växlar och hinderfrihet"</p>	<p>Signalen får passeras.</p> <p>Den som håller uppsikt måste kontrollera spåret både med avseende på hinderfrihet och med avseende på växlar och spårspärrars lägen. Växlar och spårspärrar bortom dvärgsignalen är i regel lokalfrigivna.</p>

Om en medgivandedvärgsignal visar "rörelse tillåten" upphävs "stopp" för växling från den huvudjussignal som är placerad invid dvärgsignalen.

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

Huvuddvärgsignaler har en gul märkskylt enligt reglerna för huvudsignaler.

### 30 Arbetsplan

Datum fr.o.m. _____ t.o.m. _____  Kl _____ - _____  Arbetsuppehåll kl _____ - _____	Begärd av _____  Godkänd av _____  Övrigt _____
<input type="checkbox"/> <b>A-skydd</b>  <input type="checkbox"/> <b>E-skydd</b>  <input type="checkbox"/> <b>L-skydd</b>  <input type="checkbox"/> <b>S-skydd</b>	Beteckning _____ Tillsyningsman _____  <input type="checkbox"/> Driftplats _____ Kontaktstågklarerare _____  <input type="checkbox"/> Bevakningssträcka _____ - _____ <input type="checkbox"/> Efter tåg _____ (system M) <input type="checkbox"/> Uppspår <input type="checkbox"/> Nedspår <input type="checkbox"/> Spår _____  Gränspunkter/omfattning _____ _____ _____
<b>Vidtagna åtgärder</b>	Vidtagna skyddsåtgärder enl sid 2 sign: _____ Åtgärder i vägskyddsanläggning sign: _____ Kortslutning, sign: _____ Växlar är klovade, sign: _____  Övriga anteckningar: _____
<b>E-skydd:</b>	Enligt driftorder nr: _____ Kopplingsansvarig: _____
<b>Åtgärder innan avslut</b>	Besiktningar enl sid 2 utförda innan avslut, sign: _____ <b>K 16 nr</b> _____ <input type="checkbox"/> återlämnad <input type="checkbox"/> i förvar _____  Övrigt: _____
<b>Starttillstånd/ Avslut</b>	<b>Starttillstånd</b> datum _____ kl _____ dp/dlc/tkl sign ____/_____ <b>Avslut</b> datum _____ kl _____ dp/dlc/tkl sign ____/_____ _____
<b>Samråd</b>	Beteckning, namn och tfn nummer 1 _____ 2 _____ 3 _____ 4 _____  Genomfört      Överenskommelser 1 _____ 2 _____ 3 _____ 4 _____

### 1.3 GRUNDLÄGGANDE KRAV PÅ FORDON

Innan tåget startar ska föraren förvissa sig om att

- drivfordonet får gå på den sträcka som tågfärden enligt körplanen ska gå
- ATC är verksam på tågsättets främsta fordon och försedd med rätta värden
- den förarplats som föraren ska manövrera tågsättet från har ett fungerande säkerhetsgrepp
- bromsen kan manövreras från förarplatsen och fungerar som avsett
- tågsättet har frontsignal.

Tågsättsklargöraren ska förvissa sig om att tågsättet har slutsignal, enligt reglerna under rubriken *1.5 Tågsättets iordningställande och kontroll*.

Järnvägsföretaget ansvarar för att fordonen som ingår i tågsättet är löpdugliga.

Tågsättet ska när det lämnar startplatsen ha broms på minst två axlar på första och sista fordonet som automatiskt sätts till om tågsättet oavsiktligt skulle delas.

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

### 1.4 TÅGSÄTTETS FORDON OCH LAST<sup>1</sup>

Fordonssättet 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 tåget ska gå.

---

<sup>1</sup> Ändringen innebär att tredje stycket upphävs.

### 1.5 TÅGSÄTTETS IORDNINGSTÄLLANDE OCH KONTROLL

Ett tågsätt ska vara iordningställt enligt järnvägsföretagets säkerhetsbestämmelser samt kontrolleras före start. Järnvägsföretaget ska utse en tågsättsklargörare som ansvarar för kontrollen. Det kan vara föraren eller någon annan person som har denna funktion.

Tågsättsklargöraren ska kontrollera att

- tågsättet är rätt sammansatt
- draginrättningar och andra förbindelser är rätt kopplade
- fordon och laster är kontrollerade
- tågsättet har slutsignal
- uppgifter om tågsättet har upprättats.

Bromsprov ska utföras enligt reglerna i bilaga 11 *Broms*.

### 1.6 FASTSTÄLLA HASTIGHET

Tågsättets största tillåtna hastighet är den hastighet som föraren ska mata in i ATC.

#### Tågsättets största tillåtna hastighet

Tågsättets största tillåtna hastighet är den lägsta av följande hastigheter:

- drivfordonets största tillåtna hastighet för den aktuella sträckan enligt uppgift i linjeboken
- största tillåtna hastighet för det långsammaste fordonet
- tillåtna hastighet för den aktuella sträckan med hänsyn till tågsättets bromsförmåga enligt reglerna i bilaga 11 *Broms*
- tillåtna hastighet med hänsyn till tågsättets axellast
- tillåtna hastighet med hänsyn till begränsningar i förarens utbildning
- hastighet enligt säkerhetsorder om hastighetsnedsättning utan signalering.

Tågsättets största tillåtna hastighet ska matas in i ATC innan tågfärden påbörjas och vid varje tillfälle som någon av förutsättningarna ändras.

### 1.7 FÄRDDOKUMENTATION<sup>1</sup>

Föraren ska ha tillgång till aktuella uppgifter om tågsättets längd, tågvikt, bromsvikt och bromsprocent, axellast för vagnar som har högre axellast än 20 ton samt största tillåtna hastighet för det långsammaste fordonet som ingår i tåget.

---

<sup>1</sup> Ändringen innebär att sista meningen i första stycket upphävs.

## 2.5 ÅTERKALLA KÖRTILLSTÅND

Om tågklararen behöver återkalla ett lämnat körtillstånd ska han göra detta muntligt. Nytt körtillstånd ska därefter ges muntligt.

### Tågklararen

- tar kontakt med föraren
- förvissas sig om att tåget står stilla
- meddelar:  
*Körtillstånd för tåg 00 återkallas.*

### Föraren

- repeterar meddelandet.

### Tågklararen

- bekräftar att meddelandet är rätt uppfattat.

### Föraren

- ansvarar för att tåget står kvar på platsen tills att tågklararen lämnar nytt körtillstånd.

## 2.6 AVSLUTAT TRAFIKUTBYTE

Om det finns en avgångssignalerare på ett resandetåg ska föraren och avgångssignaleraren utföra följande åtgärder:

Om tåget stannas strax efter avgång för att ”stopp” har visats med A-signal, handsignal eller ett fordonsinternt signaleringssystem, ska samma procedur upprepas innan tåget får starta igen.

### Föraren

- ger ”klart för avgång” till avgångssignaleraren när han har fått körtillstånd och är beredd att sätta igång tåget.

### Avgångssignaleraren

- kontrollerar att den tid då tåget tidigast får avgå är inne
- kontrollerar att trafikutbytet är avslutat
- ger signalen ”avgång” till föraren.

### Föraren

- sätter igång tåget.

Om tåget stannas strax efter avgång för att ”stopp” har visats med A-signal, handsignal eller ett fordonsinternt signaleringssystem, ska samma procedur upprepas innan tåget får starta igen.

## 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 obevakad 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.

får föraren stanna tåget på lämpligt ställe och starta om ATC.  
Så länge körning sker utan ATC-besked inom ATC-område får tågfärdens 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 tågklararen för någon av bevakningssträckans gränndriftplatser.

Tågklararen ska kontrollera om driftplatsen är bevakad. Om driftplatsen inte ska vara bevakad för tåget får tågklararen 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 z. Kontrollera växlarna*. Medgivandet ges i övrigt på samma sätt som motsvarande medgivande på bevakad driftplats.

Föraren framför tåget i krypfart på driftplatsen och kontrollerar att växlarna i tågfärdvägen sluter i rätt läge. På spåravsnitt där föraren med säkerhet kan konstatera att det varken finns växlar eller spårspärrar får föraren framföra tåget med halv siktart. 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 ATC. Så länge körning sker utan ATC-besked inom ATC-område får tågfärdens 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 siktart vid den berörda linjeplatsen. Föraren ska då kontrollera växellägen 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 siktart tills det har passerat den berörda växeln eller bron. Föraren ska kontrollera växellägen eller brosignal. Kontrollen av växlar eller brosignalen får göras under gång om föraren tydligt kan se växelläget respektive brosignalen. Efter att de berörda växlar eller den berörda bron har passerats får föraren stanna tåget på en lämplig plats och starta om ATC. Så länge körning sker utan ATC-besked inom ATC-område får tågfärdens hastighet inte vara högre än 80 km/tim.



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
- ATC är verksam på spärrfärdssättets främsta fordon och försedd med rätta värden om spärrfärdssättet manövreras från sitt främsta fordon och detta är ATC-utrustat
- bromsen kan manövreras från förarplatsen och fungerar som avsett.

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

#### 1.5 SPÄRRFÄRDSSÄTTETS FORDON OCH LAST<sup>1</sup>

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.

---

<sup>1</sup> Ändringen innebär att tredje stycket upphävs.

### 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 ATC.

#### 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
- tillåtna hastighet för den aktuella sträckan med hänsyn till spärrfärdssättets bromsförmåga enligt reglerna i bilaga 11 *Broms*
- tillåtna hastighet med hänsyn till spärrfärdssättets axellast
- hastighet enligt säkerhetsorder om hastighetsnedsättning utan signalering.

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

### 1.8 FÄRDDOKUMENTATION<sup>1</sup>

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.

---

<sup>1</sup> Ändringen innebär att andra meningen i första stycket upphävs.

Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2009:27) om ändring i Järnvägsstyrelsens trafikföreskrifter (JvSFS 2008:7). Föreskrifterna beslutade 2009-05-05. Ändring nr. 1. Ändringen gäller från och med 2009-05-31.

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 *3.3 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.

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 gränndriftplats 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

- huvudledningen är tillräckligt tät i ett fordonssätt med normal tryckluftbroms.

### 5.3 NÄR BROMSPROV SKA GÖRAS PÅ ETT TÅGSÄTT

Om föraren eller bromsprovaren är osäker om vilken typ av bromsprov som ska göras i ett visst fall, ska ett grundprov utföras.

#### Grundprov

Bromsprov ska göras på ett tågsätt före tågets avgång i de fall som anges nedan. Bromsprovet ska utgöras av ett grundprov om inte annat sägs. De villkor som gäller för att få ersätta grundprovet med ett annat bromsprov finns i bestämmelserna för respektive typ av bromsprov.

Bromsprov ska göras på ett tågsätt före tågets avgång

- när huvudledningen har varit avbruten mellan fordon i det tågsätt som ska avgå (grundprovet får ersättas av ett genomslagsprov, förkortat genomslagsprov eller kontrollbromsprov)
- när bromssystemet på ett fordon i tågsättet har varit avstängt, eller bromssystemet helt eller delvis har varit tömt på tryckluft (grundprovet får ersättas av ett separatprov)
- när huvudledningen har varit fränkopplad i mer än 1 timme från det drivfordon eller den stationära bromsprovansläggning som ett tidigare bromsprov har utförts med
- när ett tågsätt utan drivfordon har bromsprovats med en stationär bromsprovansläggning och den har stått utan uppsikt under mer än 1 timme sedan bromsprovet gjordes
- om föraren inte har uppehållit sig på drivfordonet eller intill tågsättet (grundprovet får ersättas av ett kontrollbromsprov)
- när det har gått mer än 24 timmar sedan ett grundprov har utförts på tågsättet.

#### Genomslagsprov

På ett tågsätt med normal tryckluftbroms får ett bromsprov som ska göras bara för att huvudledningen har varit avbruten, utföras som ett genomslagsprov i följande fall:

- efter tillkoppling av ett fordon sist i tågsättet
- efter tillkoppling av en fordonsgrupp sist i tågsättet. Fordonsgruppen ska tidigare vara bromsprovad med grundprov och huvudledningen får inte ha varit avbruten inne i den tillkopplade fordonsgruppen sedan grundprovet gjordes.

**Genomslagsprov eller förkortat genomslagsprov**

På ett tågsätt med normal tryckluftsbroms får ett bromsprov som ska göras bara för att huvudledningen har varit avbruten, utföras som ett genomslagsprov eller ett förkortat genomslagsprov i följande fall:

- efter tillkoppling av enstaka fordon inuti tågsättet. Dessa fordon måste vara bromsprovade med grundprov eller separatprov
- efter tillkoppling av en fordonsgrupp inuti tågsättet. Fordonsgruppen ska tidigare vara bromsprovad med grundprov och huvudledningen får inte ha varit avbruten inne i den tillkopplade fordonsgruppen sedan grundprovet gjordes
- efter tillkoppling av drivfordonet till en fordonsgrupp, som tidigare är bromsprovad med grundprov. Huvudledningen får inte ha varit avbruten inne i den tillkopplade fordonsgruppen sedan grundprovet gjordes
- efter avkoppling av en fordonsgrupp inuti tågsättet
- när huvudledningen av någon annan anledning har varit avbruten på något enstaka ställe inne i tågsättet.

Om bromsprovaren inte är säker på var huvudledningen har varit avbruten, ska genomslagsprov göras.

**Separatprov**

På tågsätt med normal tryckluftsbroms får ett bromsprov som ska göras för att bromssystemet på ett fordon har varit avstängt eller helt eller delvis tomt på tryckluft utföras som ett separatprov på det fordonet.

Separatprov får användas för att bromsprova fordon som tillkopplas inuti tågsättet. Separatprov får användas bara om det rör sig om ett fordon eller endast en grupp av fordon kopplade intill varandra. Separatprovet enligt detta stycke ska kombineras med ett genomslagsprov eller ett förkortat genomslagsprov.

**Kontrollbromsprov**

På tågsätt med normal tryckluftsbroms får ett bromsprov som ska göras bara för att huvudledningen har varit avbruten ersättas av ett kontrollbromsprov i följande fall:

- när huvudledningen av någon anledning har varit avbruten inne i tågsättet på endast ett ställe.

Ett bromsprov som ska göras bara för att föraren har varit borta från drivfordonet eller plats intill tågsättet får utföras som ett kontrollbromsprov om föraren har varit borta i högst 1 timme.

# 1 Planera E-skydd

Spårentreprenören ska planera E-skyddet i förväg och göra en arbetsplan som ska godkännas av trafikledningen. Vid akuta situationer får E-skyddet direktplaneras enligt reglerna under rubriken 5.1 *Direktplanera E-skydd*.

Ett E-skyddsområde får endast omfatta huvudspår. Ett E-skyddsområde ska vara sammanhängande och rymmas inom en och samma tågklararens övervakningsområde. Det får omfatta både bevakningssträckor och driftplatser eller delar av driftplatser.

## 1.1 E-SKYDDETS ARBETSPLAN

Arbetsplanen ska innehålla uppgifter om

- vilka driftplatser, vilka bevakningssträckor och vilket eller vilka spår på bevakningssträckorna som berörs av E-skyddet
- E-skyddsområdets gränspunkter
- E-skyddets starttid och sluttid.

Dessa uppgifter ska godkännas av trafikledningen. Trafikledningen ska också ge E-skyddet en unik beteckning och meddela denna till

spårentreprenören.

Arbetsplanen ska även innehålla de uppgifter som finns om

- den som är kopplingsansvarig
- beteckning för driftorder
- planerade arbetsuppehåll
- eventuell kontakttågklarare.

## 1.2 E-SKYDDETS TILLSYNINGSMAN

Spårentreprenören ska utse en tillsyningsman som ansvarar för trafiksäkerheten inom E-skyddsområdet.

Tillsyningsmannen ansvarar för

- samordningen av trafiksäkerhetsåtgärderna med de elsäkerhetsåtgärder som den kopplingsansvarige utför
- kontakten med tågklararen och den kopplingsansvarige
- kontakterna med andra tillsyningsmän.

Tillsyningsmannen ska ha god kännedom om E-skyddsområdets spåranläggningar och tillräcklig geografisk kännedom för att kunna avgöra att E-skyddsområdet stämmer överens med uppgifterna i arbetsplanen.



## E-skydd i system M

Detta avsnitt innehåller tillägg och ändringar för E-skydd i system M. I övrigt gäller samma regler som för E-skydd i system H.

En driftplats kan vara obevakad i system M. En obevakad driftplats ingår i bevakningssträckan. För E-skydd på en obevakad driftplats gäller särskilda regler. Regler som i system H gäller för driftplatser, gäller i system M enbart för bevakade driftplatser.

## 1 Planera E-skydd

- | Ett E-skydd på en oavvakad driftplats ska begränsas av närmaste driftplats.  
Ett E-skyddsområde får som mest omfatta en bevakningssträcka och en intilliggande driftplats.

Om spärrfärden är begränsad av driftplatserna A-stad och B-stad ska tågklareraren för B-stad utföra följande åtgärder för att ta upp bevakningen av B-stad:

1. underrätta spärrfärdens tillsyningsman om att driftplatsen ska bli bevakad och få besked från honom om var spärrfärden befinner sig i förhållande till B-stad
2. ställa huvudsignalerna till stopp och utföra spärråtgärder för sträckan B-stad till A-stad
3. anmäla till tågklareraren för C-stad att B-stad är bevakad samt överta och dokumentera avspärningsanmälan för spärrfärden från tågklareraren för C-stad
4. anmäla till tågklareraren för A-stad att B-stad är bevakad och att den tidigare avspärningsanmälan för spärrfärden på sträckan A-stad till C-stad ska gälla sträckan A-stad till B-stad.

Tågklarerarna för A-stad och C-stad ska dokumentera att avspärningen är förändrad.

#### **A-skydd, E-skydd eller L-skydd på bevakningssträckan**

Om det finns ett A-skydd, E-skydd eller L-skydd på bevakningssträckan gäller motsvarande regler som när en spärrfärd finns på bevakningssträckan.

#### **3.2 ÄNDRA FRÅN BEVAKAD TILL OBEVAKAD**

För att tågklareraren för B-stad ska få lämna B-stad obevakad ska följande villkor vara uppfyllda (se figur 3):

- På sträckan A-stad till C-stad får det inte finnas fler än ett tåg.
- Om det finns ett tåg på sträckan A-stad till C-stad ska det ha passerat B-stad.
- B-stad får inte vara gränsen för ett D-skydd.
- Om någon av driftplatserna A-stad eller C-stad är stängd ska tågklareraren för den stängda driftplatsen känna till och ha dokumenterat att B-stad kommer att lämnas obevakad.
- Om det finns trafikverksamhet mellan A-stad och C-stad ska både A-stad och C-stad vara bevakade.
- Tågklareraren för B-stad ansvarar för ordergivning om ändrad bevakning av B-stad till de eventuella tåg som B-stad skulle ha varit bevakad för och underrätta kontrolldriftplatsen.