

Trafikbestämmelser för Järnväg

Modul 4

Dialog och ordergivning

Innehåll

Inledning	7
1 Säkerhetskommunikation	8
1.1 TÅGKLARERARE	8
1.2 IDENTIFIERING OCH ANMÄLAN	8
1.3 STANDARDTERMINOLOGI FÖR SAMTAL	9
1.4 BENÄMNING AV BOKSTÄVER OCH SIFFROR	10
1.5 SÄRSKILDA UTTRYCK	11
2 Nödmeddelanden	12
3 Säkerhetsorder	14
3.1 KVITTERA SÄKERHETSORDER	14
3.2 ANNULLERA SÄKERHETSORDER	15
3.3 ANSVAR FÖR SÄKERHETSORDER TILL TÅGFÄRD	15
3.4 ANSVAR FÖR SÄKERHETSORDER TILL SPÄRRFÄRDER	16
3.5 ORDERGIVNING MED DIKTAMEN	16
3.6 SÄKERHETSORDER FRÅN TÅGKLARERAREN TILL TÅGFÄRD OCH SPÄRRFÄRD	18
3.7 SÄRSKILDA REGLER FÖR VISSA SÄKERHETSORDER	18
4 Tillståndsmeddelanden	25
5 Säkerhetsmeddelanden från trafikverksamhet	26
5.1 ANKOMSTANMÄLAN	26
5.2 BEGÄRAN OM HJÄLPFORDON	26
6 Informationsmeddelanden	27
7 Utdrag från körplan	29
8 Särfall	30
8.1 FÖRAREN SAKNAR TÅGORDER	30
8.2 EN TÅGORDERS GILTIGHETSTID RISKERAR ATT GÅ UT	30

Inledning

Denna modul innehåller bestämmelser om hur tågklarerare och personer som ansvarar för trafikverksamheter ska utväxla säkerhetsmeddelanden. Dessa bestämmelser ska styra kommunikationen och minimera risken för missförstånd. Bestämmelserna ska också tillämpas för samtal mellan en huvudtillsyningsman och en tillsyningsman inom ett D-skydd.

För ett antal förutsedda situationer finns det fastställda fraser och blanketter som ger stöd för hur samtalen ska gå till och dokumenteras.

1 Säkerhetskommunikation

Samtal om säkerhet ska vara kortfattade och entydiga. Den som talar ska använda de termer och uttryck som finns i dessa föreskrifter.

Var och en ska medverka till att inga missförstånd uppstår. Den som är osäker på vad någon säger eller menar ska be den andre att förtydliga sig.

Säkerhetsmeddelanden mellan tågklarerare och personer som ansvarar för trafikverksamheter delas in i följande typer:

- nödmeddelanden
- säkerhetsorder
- tillståndsmeddelanden
- säkerhetsmeddelanden från trafikverksamheter
- informationsmeddelanden.

1.1 TÅGKLARERARE

I dessa föreskrifter anges alltid *tågklarerare* som beteckning på den funktion inom trafikledningen som ska kontaktas. Med det menas alltid den som är tågklarerare för den driftplats eller som övervakar den bevakningssträcka som är aktuell för situationen. Den tågklarerare som tar emot ett meddelande ska hänvisa eller vidarekoppla till rätt tågklarerare om ärendet inte gäller det egna området. Det kan till exempel vara aktuellt om en driftplats som normalt är fjärrbevakad har blivit lokalbevakad och samtalet inte automatiskt styrs till rätt arbetsplats.

För bevakningssträckor i system M som indirekt övervakas av de båda gränstdriftplatsernas tågklarerare gemensamt gäller att vem som helst av dem kan kontaktas. Den tågklarerare som kontaktas ska delge tågklareraren för bevakningssträckans gränstdriftplats relevanta uppgifter.

1.2 IDENTIFIERING OCH ANMÄLAN

Varje samtal om säkerhet utom nödmeddelanden ska inledas med att samtalsparterna identifierar sig och att de försäkras om att de har kontakt med rätt part. Om kommunikationen skulle avbrytas ska parterna åter identifiera sig när de tar upp kommunikationen.

Lokaltågklareraren för driftplatsen A-stad ska identifiera sig som *tågklareraren A-stad*.

Fjärrtågklareraren på driftledningscentralen B-stad ska identifiera sig som *fjärren B-stad*.

Huvudtillsyningsmannen för D-skyddet yy ska identifiera sig som *huvudtillsyningsmannen D-skydd yy*.

Föraren av tåg 00 ska identifiera sig som *föraren tåg 00*.

Tillsyningsmannen för spärrfärden yy ska identifiera sig som *tillsyningsmannen spärrfärd yy*. Tillsyningsmannen för ett A-skydd, E-skydd, L-skydd eller S-skydd ska identifiera sig på motsvarande vis.

Identifieringen ska gå till så att mottagaren av ett samtal inleder med att identifiera sig. Den som tog initiativet ska svara med att bekräfta mottagarens identitet och ange sin egen identitet. Som sista moment i identifieringen ska mottagaren bekräfta den andres identitet.

Anmäla ärendet

När identifieringen har genomförts ska den som tog kontakten (i detta exempel tågklararen) anmäla sitt ärende. Om tågklararen ska ge en säkerhetsorder ska han ange vilken blankett som ska användas.

xx är ett nummer eller ett namn som identifierar en bestämd blankett.

Tågklararen

- *Förbered order på blankett xx.*

1.3 STANDARDTERMINOLOGI FÖR SAMTAL

Tabellen visar på ord och fraser som kan användas för att leda ett samtal framåt.

Fras	Syfte med frasen
<i>Repetera.</i> eller vid behov <i>Repetera, tala långsamt</i>	Få motparten att upprepa ett meddelande som man inte förstår eller inte uppfattar
<i>Rätt uppfattat</i> eller <i>Fel, jag repeterar</i> eller om en del av meddelandet (exempelvis tågnummer) var fel: <i>Fel tågnummer, jag repeterar</i>	Fastställa om det repeterade meddelandet stämmer överens med det ursprungliga meddelandet

Fras	Syfte med frasen
<i>Fel, jag ändrar eller vid behov Fel, förbered ny blankett (+ numret eller namnet på blanketten)</i>	Återkalla ett meddelande som man själv har lämnat
<i>Vänta</i>	Få motparten att vänta utan att förbindelsen bryts
<i>Jag ringer upp igen</i>	Få motparten att veta att förbindelsen kommer att avbrytas men att den kommer att återupptas senare
<i>Kom!</i>	Vid radiokommunikation överlämna ordet till motparten
<i>Klart, slut</i>	Avbryta meddelandet vid dess slut

1.4 BENÄMNING AV BOKSTÄVER OCH SIFFROR

Följande ord ska om tydligheten så kräver användas vid bokstavering:

A - Alpha	K - Kilo	U - Uniform
B - Bravo	L - Lima	V - Victor
C - Charlie	M - Mike	W - Whisky
D - Delta	N - November	X - X-ray
E - Echo	O - Oscar	Y - Yankee
F - Foxtrot	P - Papa	Z - Zulu
G - Golf	Q - Quebec	Å - Åke
H - Hotel	R - Romeo	Ä - Ärlig
I - India	S - Sierra	Ö - Östen
J - Juliet	T - Tango	

Uttryck med siffror ska läsas ut siffra för siffra:

0 - nolla	4 - fyra	7 - sju
1 - ett	5 - femma	8 - åtta
2 - tvåa	6 - sexa	9 - nia
3 - trea		

Bokstaveringsexempel:

Signal Tmo 321 = Signal Tango-Mike-Oscar-trea-tvåa-ett.
22,5 = tvåa-tvåa-komma-femma.

1.5 SÄRSKILDA UTTRYCK

Tågnummer anges med siffror i tiotalgrupper.

Exempel:

Tåg 413 = tåg fyra tretton
Tåg 1009 = tåg tio nollnio
Tåg 41465 = tåg fyra fjorton sextiofem

Vid behov läses varje siffra ut.

Exempel:

Tåg 8513 = Tåg åtta – fem – ett – tre.

Tid anges på vanligt sätt.

Exempel:

Kl. 00.02 = klockan nollnoll och nolltvå.
Kl. 10.52 = klockan tio och femtiotvå

Vid behov läses varje siffra ut.

Datum anges på vanligt sätt

Exempel:

10 december = den tionde december

Snedstreck anges med ordet *genom*

Exempel:

1/5 = ett genom fem

2 Nödmeddelanden

Nödmeddelanden ska ge besked om brådskande åtgärder. Följande gäller för nödmeddelanden:

- De får sändas och tas emot medan tåget eller spärrfärden framförs.
- De behöver inte föregås av en identifiering.
- De ska omedelbart upprepas.
- De ska så snart som möjligt följas av kompletterande uppgifter.

Ett nödmeddelande får sändas av tågklarerare, förare, tillsyningsmän eller annan personal och det kan rikta sig till en eller flera mottagare. Den som sänder ett nödmeddelande ska upprepa den exakta ordalydelsen en gång.

Följande nödmeddelanden finns.

Meddelande om att samtliga tåg ska stanna

Tågklarerare, förare, tillsyningsman eller annan personal vid banan	Kommentar
<i>Nödsituation, stopp för alla tåg</i>	Om det är nödvändigt ska plats och sträcka anges i meddelandet.
Exempel: <i>Hinder/brand/annan orsak på linjen A-stad-B-stad vid km xx.</i> <i>Föraren av tåg 11</i>	Det inledande meddelandet ska så snabbt som möjligt kompletteras med uppgifter om nödorsak, plats och identifikation av avsändaren.

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

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

Meddelande om att spänningen till kontaktledningen ska brytas

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

3 Säkerhetsorder

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

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

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

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

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

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

En order ska delges mottagaren på något av följande sätt:

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

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

3.1 KVITTERA SÄKERHETSORDER

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

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

3.2 ANNULLERA SÄKERHETSORDER

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

3.3 ANSVAR FÖR SÄKERHETSORDER TILL TÅGFÄRD

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

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

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

3.4 ANSVAR FÖR SÄKERHETSORDER TILL SPÄRRFÄRDER

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

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

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

3.5 ORDERGIVNING MED DIKTAMEN

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

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

Tågklararen

- kontaktar föraren av tåg 11.

Föraren

- svarar:
Föraren tåg 11.

Tågklararen

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

Föraren

- svarar:
Uppfattat, fjärren B-stad.

xx är beteckningen på blanketten för ordergivning om hastighetsnedsättningar.

Tågklareraren

- anger sitt ärende:
Förbered order på blankett xx.

Föraren

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

xx är ett identifikationsnummer.

Tågklareraren

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

Föraren

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

Tågklareraren

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

Föraren

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

Tågklareraren

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

I stället för att diktera en ordertext får motsvarande innehåll i system E2 och E3 överföras med hjälp av tågskyddssystemets textmeddelandefält. Hanteringen av ordergivningen ska i övrigt följa samma rutiner som när order dikteras. Tågklararen ska ta kontakt med föraren. Föraren ska skriva ner innehållet på orderblanketten på samma sätt som när ordern ges med diktamen. Föraren ska repetera och kvittera ordern på samma sätt som vid ordergivning med diktamen och tågklararen ska också bekräfta och dokumentera som vid ordergivning med diktamen.

3.6 SÄKERHETSORDER FRÅN TÅGKLARAREN TILL TÅGFÄRD OCH SPÄRRFÄRD

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

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

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

3.7 SÄRSKILDA REGLER FÖR VISSA SÄKERHETSORDER

Detta avsnitt beskriver förutsättningarna för vissa typer av säkerhetsorder.

Signalerad hastighetsnedsättning där nedsättningssträckan kan varieras

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

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

Akut behov av hastighetsnedsättning i system E2 och E3

Om tågklararen akut behöver anordna en hastighetsnedsättning i system E2 eller E3 kan han aktivera en teknisk hastighetsned-

sättning till 30 km/tim i systemet så att den högsta hastigheten som lämnas i körtillstånden för aktuellt spåravsnitt aldrig blir högre än 30 km/tim. Hastigheten 30 km/tim behöver i detta fall inte skyltas med hastighetstavlor. Den lägre hastigheten ska ordreges enligt normala rutiner. Det innebär att reglerna under rubriken *Hastighetsnedsättning utan signalering* inte behöver tillämpas. Detta gäller till exempel sådana hastighetsnedsättningar som beskrivs i *Fara och olycka* under rubriken *Föraren eller tillsyningsmannen upptäcker ett fel på banan*.

Hastighetsnedsättning utan signalering

På en driftplats omfattar nedsättningssträckan hela driftplatsen eller driftplatsdelen.

I system H, E2 och E3 omfattar nedsättningssträckan hela bevakningssträckan och samtliga spår på den.

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

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

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

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

Nedan anges hur reglerna ska tillämpas i olika situationer. Motsvarande rutiner ska tillämpas för spärrfärd, men där tar tillsyningsmannen över förarens roll i kommunikationen. Föraren på en spärrfärd ska dock se till att rätt hastighet matas in i tågskydds-

Tågklareraren

- delger ordern enligt normala rutiner.

Föraren

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

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

11 är tågfärdens beteckning.

Tågklareraren

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

Föraren

- anmäler till tågklareraren att tåget har passerat infartssignalen eller den sista mellansignalen före gränsen till den aktuella drift-platsdelen innan tåget har passerat nästa huvudsignal:

Det är föraren på tåg 11. Jag har passerat infartssignal yy.

yy är signalens beteckning.

systemet och bekräfta för tillsyningsmannen att det är gjort innan tillsyningsmannen anmäler detta till tågklareraren.

Tillämpning på en driftplats

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

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

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

Motsvarande rutin tillämpas för spärrfärd, men där tar tillsyningsmannen över förarens roll i kommunikationen. Föraren på en spärrfärd ska dock se till att rätt hastighet matas in i tågskydds-

Tågklareraren

- delger ordern enligt normala rutiner.

Föraren

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

11 är tågfärdens beteckning.

Tågklareraren

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

Föraren

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

yy är signalens beteckning.

systemet och bekräfta för tillsyningsmannen att det är gjort innan tillsyningsmannen anmäler detta till tågklareraren.

Tillämpning på linjen i system H

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

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

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

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

Tillämpning i system E2 och E3

Om en hastighetsnedsättning utan signalering ska anordnas i

system E2 eller E3 ska bestämmelserna för system H tillämpas med den ändringen att tågklareraren ska utföra åtgärder som förhindrar oavsiktligt tekniskt körtillstånd i stället för oavsiktlig körsignal. För en driftplats innebär det att tågklareraren inte får reservera en tågväg in på den aktuella driftplatsen förrän han har fått bekräftat av föraren eller tillsyningsmannen att säkerhetsordern har uppfattats. För en säkerhetsorder som avser en bevakningssträcka ska tågklareraren spärra utfartssignalpunkten istället för utfartsblocksignalen.

Tillämpning på linjen i system M

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

Tågklareraren ska ordna påminnelse enligt följande prioritetsordning:

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

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

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

Tågklareraren

- delger ordern enligt normala rutiner.

Föraren

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

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

Tågklareraren

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

Föraren

- anmäler till tågklareraren att tåget har passerat utfartssignalen eller driftplatsgränsen innan tåget har passerat nästa huvudsignal:

Det är föraren på tåg 11. Jag har passerat utfartssignal yy.

yy är signalens beteckning.

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

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

Halvutrustad hastighetsnedsättning

Halvutrustad hastighetsnedsättning får endast tillämpas i följande fall:

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

Signalerad hastighetsnedsättning utan övervakning av tågskyddssystem

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

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

Hastighetsnedsättning till följd av specialtransport

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

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

Balisöverensstämmelsefel

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

Felaktig infartssignal, mellansignal eller utfartssignal

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

Spärrfärd med hjälpfordon i system H

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

Spärrfärd med hjälpfordon i system M

En körplan för en spärrfärd med hjälpfordon får inte innehålla preciserade uppgifter om var det hjälpbehövande tåget finns. Tågklararen får beskriva positionen på linjen bara genom att ange angränsande driftplatser eller linjeplatser. Om tåget i sin helhet befinner sig inom en oövakad driftplats får tågklararen beskriva positionen genom att ange driftplatsens namn. Om tåget i sin helhet befinner sig innanför växlarna eller utmed en plattform på en linjeplats får tågklararen beskriva positionen genom att ange linjeplatsens namn.

4 Tillståndsmeddelanden

Ett tillståndsmeddelande är ett sådant säkerhetsmeddelande från tågklarerare till trafikverksamhet som inte räknas som säkerhetsorder, informationsmeddelande eller nödmeddelande men där reglerna kräver ett medgivande eller tillstånd från tågklareraren. Reglerna finns i modulen för respektive trafikverksamhet, där även eventuella krav på dokumentation finns.

5 Säkerhetsmeddelanden från trafikverksamhet

Regler för säkerhetsmeddelanden från trafikverksamheter till tågklarerare finns i första hand i modulen för respektive trafikverksamhet.

Följande avsnitt beskriver förutsättningar och villkor för vissa typer av säkerhetsmeddelanden från en färd till en tågklarerare.

Varje säkerhetsmeddelande från en förare av tåg ska innehålla en uppgift om tågets nummer. Meddelandet ska även innehålla de uppgifter som är specifika för varje typ av säkerhetsmeddelande.

När föraren anger namn på trafikplatser ska han göra det i den ordning som tåget framförs.

5.1 ANKOMSTANMÄLAN

Om föraren eller tillsyningsmannen ska lämna en ankomstanmälan ska det göras först sedan han har konstaterat att hela fordonssättet har kommit innanför driftplatsgränsen eller när hela fordonssättet har passerat linjeplatsen. Anmälan ska innehålla namnet på den trafikplats som anmälan gäller och tidpunkten för ankomsten.

6 Informationsmeddelanden

Ett informationsmeddelande används för att informera om förhållanden som berör en trafikverksamhet eller om fordonens eller infrastrukturens tekniska status. Ett informationsmeddelande riktas antingen från en förare eller tillsyningsman till en tågklarare eller vice versa.

Informationsmeddelanden ska föregås av identifiering och vara korta och koncisa. De ska innehålla uppgifter om vilken plats informationen avser. Den som tar emot meddelandet ska repetera det, och avsändaren ska kvittera att meddelandet är rätt uppfattat.

Om exempelvis föraren av tåg 11 har sett renar vid spåret kan han överföra ett informationsmeddelande på följande sätt:

Föraren

- kontaktar fjärrtågklararen på driftledningscentralen B-stad.

Tågklararen

- svarar:
Fjärren B-stad.

Föraren

- svarar:
Fjärren B-stad, det här är föraren tåg 11.

Tågklararen

- svarar:
Uppfattat, föraren tåg 11.

Föraren

- lämnar sitt meddelande:
Jag såg flera renar nära spåret på sträckan C-stad–D-stad, kilometer xx.

Tågklararen

- repeterar meddelandet.

Väsentliga uppgifter ska repeteras, men det behöver inte göras ordagrant.

Föraren

- bekräftar:
Rätt uppfattat
- eller påpekar avvikelse:
Fel, jag repeterar ...
- avslutar samtalet:
Klart slut.

7 Utdrag från körplan

Om föraren av ett tåg på en sträcka som tillhör system H inte kan få tillgång till en fullständig körplan får tågklareraren ge föraren ett utdrag från körplanen. Utdraget ska innehålla uppgifter om tågnummer, datum, avgångstid från utgångsdriftplatsen, utgångsdriftplats, slutdriftplats och de mellanliggande driftplatser där tåget har uppehåll för trafikutbyte. Om alternativa färdvägar är möjliga ska flera driftplatser längs färdvägen anges, så att färdvägen blir entydig.

8 Särfall

8.1 FÖRAREN SAKNAR TÅGORDER

Om föraren av ett tåg saknar tågorder ska han kontakta tågklareraren och meddela det.

Tågklareraren ska om möjligt delge föraren en tågorder. Om det inte är möjligt ska tågklareraren orderge föraren om gällande säkerhetsorder och därefter ge order om att tåget får framföras en angiven sträcka utan tågorder. Säkerhetsorderna får ges som enskilda order eller som sträckorder.

8.2 EN TÅGORDERS GILTIGHETSTID RISKERAR ATT GÅ UT

Om en tågorders giltighetstid är på väg att gå ut ska föraren kontakta tågklareraren och meddela det.

Tågklareraren ska i första hand försöka ta ut en ny tågorder för tåget och delge föraren den. Om tågklareraren inte kan överlämna tågordern ska han tillsammans med föraren stämma av att föraren har alla giltiga säkerhetsorder. Tågklareraren ska därefter ange att den gamla tågordern fortsätter att gälla till den tid som står på den tågorder tågklareraren tagit ut.

Om det inte är möjligt att ta ut en ny tågorder ska tågklareraren tillsammans med föraren stämma av vilka giltiga säkerhetsorder som ingår i den gamla tågordern. Tågklareraren ska orderge föraren att tåget får framföras utan giltig tågorder till en viss plats där föraren kan skaffa en ny tågorder.

Tågklareraren ska i båda dessa fall delge föraren de säkerhetsorder som gäller men inte finns med på förarens tågorder.



TRAFIKVERKET

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress: Röda vägen 1
Telefon : 0771-921 921. Texttelefon: 010-123 50 00

www.trafikverket.se