

Trafikbestämmelser för Järnväg

Modul 9E

Spärrfärd - System E2 och E3

Innehåll

Inledning	5
Spärrfärd i system E2	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	10
1.7 FASTSTÄLLA HASTIGHET	11
1.8 FÄRDDOKUMENTATION	11
2 Anordna spärrfärd	12
2.1 SAMTIDIGA TRAFIKVERKSAMHETER	12
2.2 AVSTÄMNING	12
2.3 SAMRÅD	13
2.4 STARTTILLSTÅND	14
3 Genomföra spärrfärd	17
3.1 SPÄRRFÄRDENS STÖRSTA TILLÅTNA HASTIGHET	17
3.2 UPSPIKT I RÖRELSERIKTNINGEN OCH HASTIGHETSRESTRIKTIONER	17
3.3 PÅ DRIFTPLATS	18
3.4 PASSAGE AV PLANKORSNINGAR	19
3.5 ÄNDRING AV TÅGDATA	19
3.6 BYTE AV TILLSYNINGSMAN	19
3.7 UPPSTÄLLNING OCH UPPDELNING AV SPÄRRFÄRDSSÄTT	20
3.8 PASSAGE AV SYSTEMGRÄNS	20
4 Avsluta spärrfärd	21
4.1 AVSLUTA SPÄRRFÄRD PÅ DRIFTPLATS	21
4.2 AVSLUTA SPÄRRFÄRD PÅ LINJEN	21
4.3 AVSLUTSANMÄLAN	22
4.4 ÅTGÄRDER EFTER AVSLUTAD SPÄRRFÄRD MED ENBART SMÅFORDON	22
5 Särfall	23
5.1 DIREKTPLANERA SPÄRRFÄRD	23
5.2 ÅTERKALLA KÖRTILLSTÅND	24
5.3 UPPHÄVA TÅGVÄGSLÅSNINGEN FÖR EN SPÄRRFÄRD	25
5.4 SPÄRRFÄRDEN FÅR STOPPBESKED	25
5.5 ANMÄLAN VID STOPPBESKED	25
5.6 TEKNISKT KÖRTILLSTÅND SAKNAS	26
5.7 VÄXLINGSDVÄRGSIGNAL SOM VISAR "STOPP"	33

5.8	OBEHÖRIG PASSAGE AV SIGNALPUNKT	33
5.9	OBEHÖRIG PASSAGE AV VÄXLINGSDVÄRGSIGNAL SOM VISAR "STOPP"	33
5.10	PLANKORSNING	34
5.11	SPÄRRFÄRDEN KAN INTE TA EMOT TEKNISKT KÖRTILLSTÅND	34
5.12	FEL PÅ TÅGSKYDDSSYSTEMET	35
5.13	FEL PÅ FORDON	35
5.14	OPLANERAD RÖRELSE UTAN UPPSIKT	36
5.15	SPÄRRFÄRD MED HJÄLPFORDON	36
5.16	MEDGIVANDE ATT RESANDE FÅR MEDFÖLJA VID SPÄRRFÄRD	37
5.17	SPÄRRFÄRD INOM ETT D-SKYDD	37
5.18	SPÄRRFÄRD UTAN TÅGSKYDDSSYSTEM	39
Spärrfärd i system E3		41
1	Planera spärrfärd	42
1.1	SPÄRRFÄRDENS KÖRPLAN	42
2	Anordna spärrfärd	43
2.2	AVSTÄMNING	43
2.4	STARTTILLSTÅND	43
3	Genomföra spärrfärd	45
3.3	PÅ DRIFTPLATS	45
3.4	PASSAGE AV PLANKORSNINGAR	45
3.8	PASSAGE AV SYSTEMGRÄNS	45
4	Avsluta spärrfärd	46
4.3	AVSLUTSANMÄLAN	46
4.4	ÅTGÄRDER EFTER AVSLUTAD SPÄRRFÄRD MED ENBART SMÅFORDON	46
5	Särfall	47
5.10	PLANKORSNING	47
5.17	MEDGIVANDE ATT RESANDE FÅR MEDFÖLJA VID SPÄRRFÄRD	48
5.19	SPÄRRFÄRD UTAN TÅGSKYDDSSYSTEM	48
5.20	START MED OKÄND POSITION I DRIFTLÄGE "SKIFTNING"	48

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 körtillstånd 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.

De regler som gäller för spärrfärd i system E2 kommer först i regelmodulen. I slutet av regelmodulen finns tillägg och ändringar för spärrfärd i system E3 i ett eget avsnitt.



Spärrfärd i system E2

Detta kapitel innehåller regler för spärrfärd i system E2.

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.

Infrastrukturförvaltaren kan medge att en spärrfärd får framföras med fordon som saknar tågskyddssystem. Se reglerna under rubriken *5.18 Spärrfärd utan tågskyddssystem*.

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

- ett eller flera småfordon ingår i spärrfärdssättet
- spärrfärdssättet består av enbart småfordon
- tillsyningsmannen även är förare
- resande ska medfölja.

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 SPÄRRFÄRDENS TILLSYNINGSMAN OCH FÖRARE

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

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

Tillsyningsmannen ska ha god kännedom om spärrfärdssträckans spåranslagningar 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 infartstavor på bevakningssträckan. Gränspunkterna får anges med hjälp av de omgivande driftplatsernas namn.

Om en spärrfärd ska börja på linjen genom att spärrfärdssättet förs upp från sidan ska tillsyningsmannen samråda med tågklareren 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 signalpunkt.

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 regelmodulen Signaler.

Föraren ska förvissa sig om att

- drivfordonet får gå på den sträcka som spärrfärden enligt körplanen ska gå
- radiokommunikation är etablerad med radioblockcentralen
- tågskyddssystemet är tillslaget och försett med rätta värden
- bromsen kan manövreras från förarplatsen och fungerar som avsett.

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 *TTJ bilaga 11 Broms*.

1.7 FASTSTÄLLA HASTIGHET

Spärrfärdssättets största tillåtna hastighet är den hastighet som föraren ska mata in i tågskyddssystemet när systemet kräver det.

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 TTJ 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, när spärrfärden framförs med verksamt tågskyddssystem.

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 tågklarareren kontrollera att de har samstämmiga uppgifter i sina körplaner.

2.1 SAMTIDIGA TRAFIKVERKSAMHETER

Om en tågferd pågår på den aktuella bevakningssträckan får en spärrfärd inte starta på linjen. En spärrfärd som ska framföras med tekniskt körtillstånd får dock starta från en 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.

Om spärrfärdssträckan eller det spåravsnitt på en driftplats som spärrfärden ska framföras på 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 A-skydd eller E-skydd pågår på det spåravsnitt som spärrfärden ska föras in på för att avslutas, krävs samråd mellan spärrfärdens tillsyningsman och de andra trafikverksamheternas tillsyningsmän.

2.2 AVSTÄMNING

Tillsyningsmannen ska kontakta tågklarareren 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 tågklarareren och meddelar sin funktion, sitt namn och sitt telefonnummer.

Tågklarareren

- repeterar och antecknar tillsyningsmannens namn och telefonnummer.

Tillsyningsmannen

- uppger
 - spärrfärdens beteckning
 - berörd bevakningssträcka och vilket spår på bevakningssträckan som berörs av spärrfärden
 - spärrfärdsträckans gränspunkter
 - plats där spärrfärden ska börja och sluta
 - spärrfärdens starttid och sluttid
 - vilka driftlägen som ska användas
- 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.

Tågklareraren

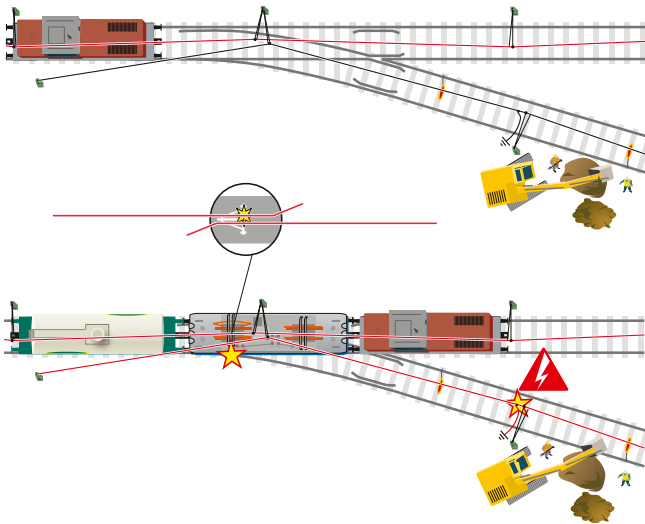
- kontrollerar att tillsyningsmannens uppgifter stämmer överens med tågklarerarens uppgifter
- påtalar eventuella avvikelser för tillsyningsmannen och kommer överens med honom om vad som ska gälla
- undersöker om spärrfärdsträckan kan upplåtas för spärrfärden.

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 frånkopplad, spänningsprovad och arbetsjordad för att inte orsaka livsfara. Men en spänningslös kontaktledning kan plötsligt göras spänningsatt av ett elfordon genom överbryggnings.

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

Tågklareraren

- uppmanar tillsyningsmännen 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 tågklareraren.

För att en spärrfärd ska få passera en signalpunktstavla krävs förutom ett starttillstånd även ett körtillstånd. Körtillståndet kan vara muntligt eller tekniskt. För muntligt körtillstånd gäller reglerna under rubriken 5.6 *Tekniskt körtillstånd saknas*.

Tillsyningsmannen

- kontaktar tågklareraren, 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 framföras utan tekniskt körtillstånd eller då spärrfärden ska starta på linjen, att bevakningssträckan är fri från tåg
- kontrollerar då spärrfärden ska starta från en driftplats med ett tekniskt körtillstånd
 - att första blocksträckan är fri från tåg
 - att inget tåg på bevakningssträckan är på väg i riktning mot driftplatsen
- 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

- reserverar om möjligt en tågväg som ger spärrfärden ett tekniskt körtillstånd, om det inte är möjligt gäller reglerna för muntligt körtillstånd
- 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 fått starttillstånd
- kontrollerar med föraren att spärrfärden har fått ett tekniskt körtillstånd eller att föraren har valt driftläge "skiftning"
- begär ett muntligt körtillstånd innan spärrfärden passerar en signalpunktstavla om spärrfärden ska framföras i driftläge "skiftning" eller om spärrfärden av någon annan anledning inte får ett tekniskt körtillstånd
- anmäler i de fall spärrfärdssättet endast består av småfordon eller framförs med muntligt körtillstånd omedelbart till tågklareraren när spärrfärdssättet har passerat utfartstavlan.

Tågklareraren

- avspärrar bevakningssträckan om det inte redan är gjort.

Driftläge "skiftning" kan inte väljas

Om föraren vid start av en spärrfärd som ska framföras i driftläge "skiftning" inte kan välja driftläget ska han meddela tillsyningsmannen detta. Därefter får föraren välja driftläge "särskilt ansvar", under förutsättning av spärrfärden fått starttillstånd och muntligt körtillstånd. Spärrfärden får framföras i driftläge "särskilt ansvar" som längst till nästa signalpunktstavla.

Villkorat starttillstånd

Om ett spärrfärdssätt ska föras ut från en driftplats med tekniskt körtillstånd får tågklareraren lämna ett villkorat starttillstånd med frasen: *Spärrfärd xx får starta när tågskyddssystemet ger körtillstånd.*

3 Genomföra spärrfärd

Spärrfärden startar när tillsyningsmannen får starttillstånd av tågklararen.

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
- 40 km/tim om spärrfärdssättet framförs utan tekniskt körtillstånd
- hastighet enligt besked från en hastighetstavla
- hastighet enligt reglerna för respektive driftläge
- halv sikt fart om andra spärrfärder pågår på spärrfärdssträckan
- 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 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 tekniskt körtillstånd 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.
- Föraren befinner sig i det främsta fordonets förarhytt och har fri sikt i rörelseriktningen längs fordonets ena sida, samtidigt som en signalkunnig 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 finna 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 DRIFTPLATS

När ett spärrfärdssätt utan tekniskt körtillstånd inne på en driftplats är på väg till eller från spärrfärdssträckan ska tillsyningsmannen kontrollera växellägen och att spåret är fritt från hinder enligt reglerna för växling. Ett spärrfärdssätt får inte byta färdriktning på en driftplats utan tågklararens medgivande.

Om spärrfärdssättet ska passera en plattformsovergång och den inte framförs med ett tekniskt körtillstånd, 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 regelmodulen 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 reservera spåravsnittet för spärrfärden. Om tågklararen reserverar en normal tågväg ska den vara upplåsningsspärrad. Om det inte är möjligt att reservera spåravsnittet ska tågklararen i stället avspärra spåravsnittet.

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 som framförs utan tekniskt körtillstånd ska kunna stanna före en plankorsning med vägskyddsanläggning om V-signalen inte visar "passera".

3.5 ÄNDRING AV TÅGDATA

Om tågdata ändras ska föraren mata in rätta värden i tågskyddssystemet innan spärrfärden får fortsätta.

3.6 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 tågklareraren, uppger spärrfärdens beteckning och meddelar att avlösning har skett
- uppger sin funktion, sitt namn och sitt telefonnummer.

Tågklareraren

- repeterar och antecknar den tillträdande tillsyningsmannens namn och telefonnummer.

3.7 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 *TTJ bilaga 11 Broms*. Under förutsättning att reglerna i *TTJ 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 sikt fart.
- 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.

3.8 PASSAGE AV SYSTEMGRÄNS

Om en spärrfärd ska passera gränsen från ett annat trafikerings-system in till system E2, ska spärrfärden senast vid radiosignaleringsstavlan ha upprättat radiokontakt med radioblockcentralen om spärrfärden framförs med verksamt tågskyddssystem. För att spärrfärden ska få fortsätta och passera signalpunkten vid systemgränstavla "E2", ska spärrfärden ha ett körtillstånd. Om spärrfärden inte kan upprätta någon radiokontakt eller av någon annan anledning inte kan få något tekniskt körtillstånd, ska tillsyningsmannen ha ett muntligt körtillstånd av tågklareraren. Se reglerna under rubriken 5.6 Tekniskt körtillstånd saknas.

4 Avsluta spärrfärd

Spärrfärden avslutas genom att tillsyningsmannen gör en avslutsanmälan till tågklareraren.

Om spärrfärden har framförts i driftläge ”skiftning” ska spärrfärden lämna detta driftläge innan tillsyningsmannen gör avslutsanmälan.

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.

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 vid sidan av huvudspåret. Fordonen ska vara säkrade mot rullning enligt reglerna i *TTJ 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 tågklareraren.

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
- återtar reserverat spåravsnitt om detta inte sker automatiskt
- 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 tågklareraren.

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

Tillsyningsmannen

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

Tågklareraren

- repeterar och 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
 - vilka driftlägen som ska användas
 - om ett eller flera småfordon ingår i spärrfärdssättet
 - om spärrfärdssättet består av enbart småfordon
 - om tillsyningsmannen även är förare
 - om resande medföljer spärrfärden.

Tågklararen

- 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 tågklararen har uppgett
- dokumenterar dessa uppgifter i körplanen.

Tågklararen

- bekräftar de repeterade uppgifterna.

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

5.2 ÅTERKALLA KÖRTILLSTÅND

Om tågklararen behöver återkalla ett lämnat körtillstånd ska han i första hand återta det tekniska körtillståndet.

Om detta inte är möjligt och det är frågan om en nödsituation, kan tågklararen återta ett körtillstånd genom att nödstoppa färden. Tågklararen kan dessutom återkalla ett körtillstånd muntligt med blankett *ETCS 03 Återkalla körtillstånd*. Spärrfärden får sedan inte fortsätta förrän det fått ett muntligt körtillstånd enligt blankett *ETCS 04 Muntligt körtillstånd efter order om återkallat körtillstånd*.

Tågklararen

- fyller i blankett *ERTMS 03 Återkallat körtillstånd*
- tar kontakt med tillsyningsmannen
- förvissar sig om att spärrfärden står stilla
- uppmanar tillsyningsmannen att ta fram blankett *ERTMS 03 Återkallat körtillstånd*
- återkallar körtillståndet enligt formuleringarna på blanketten.

Tillsyningsmannen

- noterar på egen blankett
- repeterar meddelandet.

Tågklareraren

- bekräftar att meddelandet är rätt uppfattat

Tillsyningsmannen

- ansvarar för att spärrfärdssättet står kvar på platsen tills att tågklareraren lämnar nytt körtillstånd enligt blankett *ERTMS 04 Muntligt körtillstånd efter återkallat körtillstånd*.

5.3 UPPHÄVA TÅGVÄGSLÅSNINGEN FÖR EN SPÄRRFÄRD

Tågklareraren får inte upphäva en tågvägslåsning för en spärrfärd utan att ha återkallat körtillståndet och förvisat sig om att spärrfärdssättet har stannat. När tillsyningsmannen efter start på en driftplats har anmält att spärrfärdssättet har passerat utfartstavlarna får dock tågklareraren upphäva tågvägslåsningen på den del av tågvägen som spärrfärden använt på driftplatsen.

5.4 SPÄRRFÄRDEN FÅR STOPPBESKED

Om ”stopp” signaleras med blinkande frontljus eller rörlig stoppsignal ska tillsyningsmannen genast stoppa spärrfärdssättet och undersöka förhållandena. Samma sak gäller om det tekniska körtillståndet försvinner. Om ”stopp” signaleras på något annat sätt får spärrfärdssättet fortsätta fram till signalen.

Skulle spärrfärden oväntat få stoppbesked vid säkrad rörelse ska spärrfärdssättet om möjligt stannas före stoppsignalen och annars snarast möjligt därefter.

Vid siktrörelse ska spärrfärdssättet kunna stannas före en signalinrättning eller signaltavla som ger ett stoppbesked. 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.

Om spärrfärden får driftläge ”nödstopp” gäller reglerna under rubriken 5.6 *Tekniskt körtillstånd saknas, Start efter driftläge ”nödstopp”*.

5.5 ANMÄLAN VID STOPPBESKED

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

xx är spärrfärdens beteckning.

yy är signalpunktens beteckning eller spärrfärdens position.

Tillsyningsmannen

- kontaktar tågklareraren när spärrfärdssättet står stilla och anmäler: *Spärrfärd xx har stannat vid yy på grund av stoppbesked.*

Tågklareraren

- utför en av följande åtgärder:
 - ger besked om att avvakta
 - uppmanar tillsyningsmannen att ta fram blankett för att lämna muntligt körtillstånd.

5.6 TEKNISKT KÖRTILLSTÅND SAKNAS

Om en spärrfärd inte har ett tekniskt körtillstånd, ska den ha ett muntligt körtillstånd från tågklareraren. Tågklareraren ska se till att villkoren i kapitlet *Åtgärder vid tillstånd och medgivanden* i regelmodulen *Trafikledning* är uppfyllda innan han lämnar ett muntligt körtillstånd. Tillsyningsmannen ska vid körning utan tekniskt körtillstånd känna till var nästa signalpunktstavla finns. Vid behov ska han kontrollera detta i linjeboken.

I vissa fall ska tågklareraren lämna besked om växlar är i kontroll eller inte samt vilka lägen växlarna ska inta. Tågklareraren behöver inte lämna dessa uppgifter om det muntliga tillståndet enbart avser ett spåravsnitt på linjen.

Start med okänd position

Om spärrfärden saknar ett tekniskt körtillstånd enbart på grund av att positionen för spärrfärdssättet är okänd och under förutsättning att spärrfärden står vid en signalpunktstavla och att spärrfärden har fått starttillstånd får tågklareraren lämna ett muntligt körtillstånd.

Körtillståndet lämnas enligt blankett *ETCS 07 Tillstånd att starta i driftläge "särskilt ansvar" efter aktivering*. Körtillståndet får ges för att spärrfärden ska få framföras i driftläge "särskilt ansvar" fram till signalpunktstavlan och vid behov förbi denna, för att spärrfärden ska kunna få ett tekniskt körtillstånd

Tillsyningsmannen ska kontakta tågklareraren för att få ett muntligt körtillstånd och ange spärrfärdssättets position genom att ange beteckningen på nästa signalpunkt. Tågklareraren ska sedan reservera en normal tågväg för spärrfärden. Under förutsättning att spärrfärden har fått ett starttillstånd får tågklareraren ge spärrfärden ett muntligt körtillstånd.

Tillsyningsmannen

xx är spärrfärdens beteckning.

yy är signalpunktens beteckning

- tar kontakt med tågklareraren
- anmäler: *Spärrfärd xx befinner sig vid signalpunkt yy och har okänd position.*

Tågklareraren

- kontrollerar att den uppgivna positionen är rimlig
- matar in den angivna positionen
- reserverar en normal tågväg
- fyller i blankett *ERTMS 07 Tillstånd att starta i driftläge "särskilt ansvar" efter aktivering*
- meddelar tillsyningsmannen körtilstånd enligt formuleringarna på blankett *ERTMS 07 Tillstånd att starta i driftläge "särskilt ansvar" efter aktivering*
- meddelar tillsyningsmannen:
Växlarna ligger rätt.

Tillsyningsmannen

- fyller i blankett *ERTMS 07 Tillstånd att starta i driftläge "särskilt ansvar" efter aktivering*
- repeterar meddelandet.

Tågklareraren

- bekräftar att meddelandet är rätt uppfattat

Tillsyningsmannen

- uppmanar föraren att
 - kvittera när tågskyddssystemet indikerar att åtgärden ska kvitteras
 - köra med halv siktfart efter att tågskyddssystemet visar driftläge "särskilt ansvar" fram tills färd har fått ett tekniskt körtilstånd, dock längst så långt det muntliga körtilståndet gäller.

Om spärrfärden inte står vid en signalpunktstavla eller om tågklareraren inte kan reservera en normal tågväg för spärrfärden ska reglerna under rubriken *Start med muntligt körtilstånd i andra situationer* tillämpas.

Start efter driftläge "nödstopp"

Om spärrfärden har fått driftläge "nödstopp" får föraren inte trycka på "start" eller välja driftläge "skiftning" utan att ha fått ett tillstånd enligt blankett *ETCS 02 Muntligt tillstånd efter driftläge "nödstopp"*. Tillståndet får ges för färd fram till nästa signalpunktstavla för att spärrfärden ska kunna få ett tekniskt körtilstånd eller för att spärrfärden ska få välja driftläge "skiftning".

xx är spärrfärdens beteckning.

yy är signalpunktens beteckning eller spärrfärdens position.

Tillsyningsmannen

- kontakter tågklararen när spärrfärdssättet står stilla och anmäler: *Spärrfärd xx har stannat vid yy och är i driftläge "nödstopp"*.

Tågklararen

- kontrollerar att det inte finns något som hindrar spärrfärden att starta
- om normal tågväg för spärrfärden inte ligger kvar: reserverar spåravsnittet fram till nästa signalpunkt
- fyller i blankett *ERTMS 02 Muntligt tillstånd efter driftläge "nödstopp"*
- meddelar tillsyningsmannen tillstånd enligt uppgifterna på blankett *ERTMS 02 Muntligt tillstånd efter driftläge "nödstopp"*
- meddelar tillsyningsmannen:
 - *Kontrollera växlarna*, om växlarna inte är i kontroll
 - *Växlarna ligger rätt*, om växlarna ligger rätt och är i kontroll
 - *Tågvägen ligger kvar*, om så är fallet.

Tillsyningsmannen

- repeterar tillståndet och dokumenterar på blankett *ERTMS 02 Muntligt tillstånd efter driftläge "nödstopp"*.

Tågklararen

- bekräftar att meddelandet är rätt uppfattat.

Tillsyningsmannen

- uppmanar föraren att trycka på "start" om tågvägen ligger kvar för färden
- uppmanar föraren att välja driftläge "skiftning" om tågvägen inte ligger kvar för färden
- ansvarar för att spärrfärden framförs
 - i hel siktart, om tillsyningsmannen har fått beskedet *Växlarna ligger rätt*
 - i halv siktart på spåravsnitt där tillsyningsmannen med säkerhet kan konstatera att det varken finns växlar eller spårspärrar, om han har fått beskedet *Kontrollera växlarna*
 - i 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*.

Tillstånd enligt blankett *ERTMS 02 Muntligt tillstånd efter driftläge "nödstopp"* innebär samtidigt att spärrfärden har fått körtillstånd för en signalpunkt som det eventuellt har passerat obehörigt med driftläge "nödstopp".

En motväxel får om siktförhållandena medger det kontrolleras från förarhytten sedan spärrfärden 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 tågklararen har meddelat *Kontrollera växlarna*. Hastigheten får vara hel siktfart bortom signalbilden "lodrätt" och halv siktfart bortom signalbilden "snett vänster".

Hastighetsrestriktionen gäller fram till att spärrfärden får ett tekniskt körtillstånd. Om spärrfärden inte får något tekniskt körtillstånd innan den kommer fram till nästa signalpunktstavla, ska den ha ett nytt muntligt körtillstånd enligt blankett *ERTMS 01 Muntligt körtillstånd* innan den får passera nästa signalpunktstavla.

Om spärrfärdssättet inte ska flyttas efter att det fått driftläge "nödstopp" ska tågklararen ange "får inte flyttas" under "ytterligare instruktioner" på blankett *ERTMS 02 Muntligt tillstånd efter driftläge "nödstopp"*. Denna order innebär att föraren får välja "start" för att kunna avaktivera förarplatsen.

Start efter återkallat körtillstånd

Om spärrfärden saknar körtillstånd på grund av att det är återkallat enligt blankett ERTMS 03 Återkallat körtillstånd får spärrfärden inte köra utan att tågklareraren har lämnat ett muntligt körtillstånd enligt blankett ERTMS 04 Muntligt körtillstånd efter order om återkallat körtillstånd. Tågklareraren får ge körtillståndet utan ytterligare kontroller när orsaken till att körtillståndet återkallades är borta. Tillståndet gäller för att få starta med tekniskt körtillstånd.

Tågklareraren

- konstaterar att orsaken till att körtillståndet återkallades är borta
- fyller i blankett *ERTMS 04 Muntligt körtillstånd efter order om återkallat körtillstånd*
- lämnar körtillstånd enligt uppgifterna på blankett *ERTMS 04 Muntligt körtillstånd efter order om återkallat körtillstånd*.

Tillsyningsmannen

- repeterar körtillståndet och dokumenterar på blankett *ERTMS 04 Muntligt körtillstånd efter order om återkallat körtillstånd*
- uppmanar föraren att vid behov trycka på ”start”
- kör enligt besked från tågskyddssystemet.

Om spärrfärden inte får något tekniskt körtillstånd ska den också ha ett muntligt körtillstånd enligt blankett ERTMS 01 Muntligt körtillstånd.

Muntligt körtillstånd i andra situationer

Om spärrfärden inte har ett tekniskt körtillstånd får tågklareraren lämna ett muntligt körtillstånd enligt blankett *ERTMS 01 Muntligt körtillstånd* för spärrfärden att gå fram till och även för att passera en signalpunkt. Medgivandet får bara ges för en signalpunkt i taget.

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

På en driftplats får tågklareraren kombinera ett muntligt körtillstånd med medgivande att passera enstaka eller samtliga växlingsdvärgsignaler som finns före nästa signalpunktstavla och som visar ”stopp”.

xx är spärrfärdens beteckning.

yy är signalpunktens beteckning eller spärrfärdens position.

x är antalet växlingsdvärgsignaler.

Tillsyningsmannen

- kontakter tågklareraren när spärrfärdssättet står stilla och anmäler: *Spärrfärd xx har stannat vid yy och saknar körtillstånd.*

Tågklareraren

- kontrollerar att det inte finns något som hindrar spärrfärdssättet att framföras utan tekniskt körtillstånd på ett säkert sätt
- fyller i blankett *ERTMS 01 Muntligt körtillstånd*
- meddelar tillsyningsmannen körtillstånd enligt uppgifterna på blankett *ERTMS 01 Muntligt körtillstånd*
- 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 växlingsdvärgsignaler får passeras i ”stopp”.*

Om det vid signalpunktstavlans finns en medgivandedvärgsignal krävs det inget särskilt medgivande för att få passera medgivandedvärgsignalen.

Tillsyningsmannen

- repeterar körtillståndet och dokumenterar på blankett *ERTMS 01 Muntligt körtillstånd*
- repeterar och dokumenterar på blanketten de växellägen som tågklararen eventuellt har angett

Tågklararen

- bekräftar att medgivandet och eventuella växellägen är rätt uppfattade

Tillsyningsmannen

- kontrollerar före passage av signalpunkt att märkskylten har den angivna beteckningen
- ansvarar för att spärrfärden framförs 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 en 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 att spärrfärden får ett tekniskt körtillstånd.

En motväxel får om siktförhållandena medger det kontrolleras från förarhytten sedan spärrfärden 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 tågklararen har meddelat *kontrollera växlarna*. Hastigheten får vara hel siktart bortom signalbilden ”lodrätt” och halv siktart bortom signalbilden ”snett vänster”.

Om körtillståndet gäller fram till och inte förbi en signalpunktstavla, ska tågklararen ange *Får körtillstånd och får gå fram till signal-*

punktstavla yy, där yy är beteckningen på den signalpunktstavla som körtillståndet gäller till.

5.7 VÄXLINGSDVÄRGSIGNAL SOM VISAR "STOPP"

Om en växlingsdvärgsignal 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 för muntligt körtillstånd. Medgivandet får avse flera signaler.

5.8 OBEHÖRIG PASSAGE AV SIGNALPUNKT

Om ett spärrfärdssätt obehörigt har passerat en signalpunkt ska föraren omedelbart stanna spärrfärden. Därefter ska tillsyningsmannen meddela tågklareraren: *Spärrfärd xx har passerat signalpunkt yy utan körtillstånd*, där xx är spärrfärdens beteckning och yy är signalpunktens beteckning. Om tillsyningsmannen inte säkert vet signalpunktens beteckning ska han så noggrant som möjligt ange vilken signalpunkt det gäller.

För att spärrfärden ska få fortsätta ska den ha ett muntligt körtillstånd av tågklareraren enligt reglerna under rubriken 5.6 *Tekniskt körtillstånd saknas, Muntligt körtillstånd i andra situationer*. Reglerna tillämpas på samma sätt som om spärrfärdssättet hade stått vid den signalpunkt som passerades obehörigt. Om spärrfärden har fått driftläge "nödstopp" gäller istället reglerna under rubriken 5.6 *Tekniskt körtillstånd saknas, Start efter driftläge "nödstopp"*.

5.9 OBEHÖRIG PASSAGE AV VÄXLINGSDVÄRGSIGNAL SOM VISAR "STOPP"

Om ett spärrfärdssätt utan medgivande har passerat en växlingsdvärgsignal som visar "stopp" ska föraren omedelbart stanna spärrfärden. Därefter ska tillsyningsmannen meddela tågklareraren: *Spärrfärd xx har passerat växlingsdvärgsignal yy som visade "stopp"*, där xx är spärrfärdens beteckning och yy är signalens 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 muntligt körtillstånd. Reglerna tillämpas på samma sätt som om spärrfärdssättet hade stått vid den signal som passerades obehörigt.

5.10 PLANKORSNING

Signal visar "stopp före plankorsningen"

Om hyttsignaleringen visar "stopp före plankorsningen" eller om en hastighetsnedsättning till 20 km/tim signaleras utan att det finns angivet i en säkerhetsorder eller linjeboken ska föraren genast börja bromsa och ge ljudsignalen "tåg kommer" upprepade gånger. "Tåg kommer" behöver inte ges om föraren är säker på att spärrfärden kan stanna före plankorsningen.

Om föraren på en spärrfärd som framförs utan tekniskt körtillstånd ser att 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 förvissat sig om att detta kan ske utan fara. Ljudsignalen "tåg kommer" ska ges upprepade gånger från igångsättningen tills spärrfärdssättet har kommit fram till plankorsningen.

Tillsyningsmannen ska snarast anmäla fel på vägskyddsanläggningens funktion till tågklararen.

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 förvissat 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.

5.11 SPÄRRFÄRDEN KAN INTE TA EMOT TEKNISKT KÖRTILLSTÅND

Om föraren vid körning med tekniskt körtillstånd upptäcker att det blir fel på tågskyddssystemet i fordonet så att det inte kan ta emot något tekniskt körtillstånd, ska föraren meddela tillsyningsmannen. Därefter ska tillsyningsmannen kontakta tågklararen. För fortsatt körning gäller reglerna under rubriken *5.6 Tekniskt körtillstånd saknas*. Spärrfärden får inte köras längre än till en plats där ett annat drivfordon med fungerande tågskyddssystem kan kopplas till och som längst till nästa driftplats.

Om en spärrfärd inte kan ta emot något tekniskt körtillstånd på grund av bruten radiokommunikation ska föraren stanna spärrfärden och informera tågklararen om förhållandet. För att få

fortsätta ska spärrfärden antingen åter ha fått radiokontakt och ett tekniskt körtillstånd eller ett muntligt körtillstånd. Tågklararen får i detta fall inte lämna muntligt körtillstånd förrän tillsyningsmannen och tågklararen konstaterat att det inte går att upprätta radiokontakt.

5.12 FEL PÅ TÅGSKYDDSSYSTEMET

Balisinformationsfel

Om föraren får ett textmeddelande om balisinformationsfel ska han meddela tillsyningsmannen detta. Tillsyningsmannen ska rapportera felet till tågklararen. Om felet inte innebär driftläge ”nödstopp”, får färden fortsätta utan särskilda restriktioner.

FEL VID DRIFTLÄGE ”SKIFTNING”

Om föraren under pågående spärrfärd i driftläge ”skiftning” upptäcker att det blir fel på tågskyddssystemet i fordonet ska han stanna färden och meddela tillsyningsmannen detta. Därefter ska tillsyningsmannen kontakta tågklararen.

Efter att tillsyningsmannen meddelat tågklararen får spärrfärden fortsätta inom det område som framgår av körplanen.

Järnvägsföretaget ska se till att felavhjälpning eller fordonsbyte sker snarast möjligt.

5.13 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 *TTJ bilaga 6 Fara och olycka*.

Felaktig tyfon eller vissla

Om det är fel på tyfonen eller visslan får spärrfärdens hastighet inte överskrida hel siktart.

5.14 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 signalpunkt utan tillstånd från tågklararen.

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 körtillstånd. 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 tågskyddssystemet kan användas.
- 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 tågklareraren att färden fram till D-skyddsområdet är avslutad.

Om gränspunkten utgörs av en signalpunktstavla som gäller för rörelse ut från D-skyddsområdet, får tågklareraren inte medge rörelse förbi den närmaste signalpunktstavlan 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 signalpunktstavla eller dvärgsignal i gränspunkten. Om spärrfärden får starttillstånd för flera delområden får spärrfärdssättet passera mellanliggande gränspunkter utan att stanna.

Passera signaler inom ett delområde

Signalpunktstavlor som inte utgör gräns för ett delområde får passeras. Detsamma gäller för dvärgsignaler oavsett signalbild.

5.18 SPÄRRFÄRD UTAN TÅGSKYDDSSYSTEM

Infrastrukturförvaltaren kan om särskilda skäl finns ge dispens att framföra en spärrfärd med fordon som saknar tågskyddssystem eller inte har det tillslaget. Detta förhållande ska framgå av körplanen eller i direktplaneringen. I övrigt gäller de ordinarie reglerna för spärrfärd.

Spärrfärd i system E3

Detta kapitel innehåller tillägg och ändringar för spärrfärd i system E3. I övrigt gäller samma regler som för spärrfärd i system E2.

1 Planera spärrfärd

1.1 SPÄRRFÄRDENS KÖRPLAN

Körplanen behöver inte innehålla uppgift om att småfordon medförs eller att spärrfärdssättet enbart består av småfordon.

2 Anordna spärrfärd

2.2 AVSTÄMNING

I system E3 behöver tillsyningsmannen vid avstämningen inte uppge om småfordon medförs eller om spärrfärdssättet enbart består av småfordon.

2.4 STARTTILLSTÅND

I system E3 gäller även följande regler när ett starttillstånd ska lämnas till en spärrfärd.

Om fordon ska föras upp på linjen från sidan ska tågklareraren avspärra bevakningssträckan och därefter ska tillsyningsmannen externmarkera spärrfärdssträckan. Externmarkeringen ska utföras av tillsyningsmannen genom personlig registrering. En externmarkering får inte tas bort av någon annan än den tillsyningsman som har etablerat den.

Om spärrfärden ska framföras i driftläge ”skiftning” ska tågklareraren i stället för att reservera en tagväg lokalreservera spärrfärdssträckan.

Spärrfärden framförs med driftläge ”skiftning”

Om spärrfärden ska framföras med driftläge ”skiftning” gäller följande.

När spärrfärden ska föras till eller från spärrfärdssträckan kan tågklareraren i samma medgivande lämna körtillstånd för de signalpunkter som får passeras på vägen till eller från spärrfärdssträckan. Medgivandet gäller endast för en passage av de medgivna signalpunkterna och endast i en riktning. Tågklareraren får lämna detta medgivande under förutsättning att spärrfärdssträckan är lokalreserverad och att den väg som spärrfärden använder på driftplatsen är lokalreserverad. Tågklareraren får i samma medgivande lämna körtillstånd till spärrfärden att passera samtliga linjetavlor på spärrfärdssträckan. Detta är endast tillåtet då spärrfärdssträckan är lokalreserverad och spärrfärden framförs i driftläge ”skiftning”. Körtillståndet formuleras då: *Spärrfärd xx får körtillstånd för sträckan A-stad – B-stad och får passera mellantavla yy och utfartstavla zz och dessutom samtliga linjetavlor på spärrfärdssträckan.*

Körtillståndet innebär att spärrfärden en gång får passera signaltavlor på driftplatsen och får passera linjetavlorna flera gånger så länge spärrfärden pågår.

Driftläge "skiftning" kan inte väljas

I system E3 gäller även följande regel.

Om föraren inte kan välja driftläge "skiftning" i tågskyddssystemet på grund av att positionen är okänd gäller reglerna i avsnitt 5.20 *Start med okänd position i driftläge skiftning.*

3 Genomföra spärrfärd

3.3 PÅ DRIFTPLATS

Regeln om att tillsyningsmannen ska kortsluta spårledningen när spärrfärdssätt med enbart småfordon stannar på en driftplats gäller i system E3 bara på de driftplatser som enligt uppgift i linjeboken har hinderfrihetsspårledningar.

Innan en spärrfärd startar från en driftplats ska tillsyningsmannen anmäla till tågklareraren om fordon lämnas kvar på huvudspår eller inte enligt något av följande exempel:

Inga fordon lämnas kvar efter spärrfärd xx på spår 1 i A-stad.

Fordon lämnas kvar hinderfritt på spår 1 i A-stad.

Fordon lämnas kvar på spår 1 och 2 i A-stad.

Tågklareraren ska dokumentera anmälan. Det sista exemplet avser när fordon inte står hinderfritt och anmälan därför ska göras för samtliga spår för vilka fordon hindrar trafik.

Anmälan ska avse hela det spår där spärrfärdssättet står, oavsett om de fordon som står kvar har ingått i det egna spärrfärdssättet eller inte. Om tågklareraren inte får någon anmälan ska han förutsätta att fordon har lämnats kvar på det spåravsnitt där spärrfärden stod före starten.

Tågklareraren ska separatmarkera det spåravsnitt där fordon har lämnats kvar eller där tågklareraren ska förutsätta att fordon har lämnats kvar.

3.4 PASSAGE AV PLANKORSNINGAR

I system E3 ska ett spärrfärdssätt kunna stanna före en plankorsning med vägskyddsanläggning om V-signalen inte visar ”passera”.

3.8 PASSAGE AV SYSTEMGRÄNS

Om en spärrfärd ska passera gränsen från ett annat trafikeringssystem in till system E3 gäller motsvarande regler som för att passera en gräns in till system E2.

4 Avsluta spärrfärd

4.3 AVSLUTSANMÄLAN

Utöver reglerna för avslutsanmälan i system E2 gäller följande regler i system E3.

När spärrfärden avslutas på en driftplats ska tillsyningsmannen utöver avslutsanmälan också anmäla om fordon har lämnats på huvudspår eller inte enligt något av följande exempel:

Inga fordon lämnas kvar på huvudspår i A-stad.

Fordon lämnas kvar hinderfritt på spår 1 i A-stad.

Fordon lämnas kvar på spår 1 och 2 i A-stad.

Det sista exemplet avser när fordon inte står hinderfritt och anmälan därför ska göras för samtliga spår för vilka fordon hindrar trafik.

Tågklareraren ska separatmarkera det spåravsnitt där fordon har lämnats. Om tågklareraren inte har fått någon anmälan ska han förutsätta att fordon har lämnats och separatmarkera spåravsnittet.

Om ett småfordon lämnas på ett spår med spårledning för hinderfrihetskontroll ska tillsyningsmannen dessutom säkerställa att en sådan spårledning är kortsluten, antingen med kontaktdon eller med ett storfordon.

4.4 ÅTGÄRDER EFTER AVSLUTAD SPÄRRFÄRD MED ENBART SMÅFORDON

Regeln om att tillsyningsmannen ska kortsluta spårledningen när spärrfärden avslutas på en driftplats och spärrfärdssättet inte kan föras undan från huvudspår, gäller i system E3 bara på de driftplatser som enligt uppgift i linjeboken har hinderfrihetsspårledningar.

5 Särfall

5.10 PLANKORSNING

I stället för bestämmelserna i avsnitt 5.10 *Plankorsning* för system E2 gäller följande för system E3.

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 föraren genast börja bromsa och ge ljudsignalen ”tåg kommer” upprepade gånger. Samma sak gäller om hyttsignaleringen visar ”stopp före plankorsningen” eller om hastighetsnedsättning till 20 km/tim signaleras utan att det finns angivet i order eller linjeboken.

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

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

Föraren ska snarast anmäla fel på vägskyddsanläggningens funktion till tågklareren.

Spärrfärden har fått säkerhetsorder om att en vägskyddsanläggning är felaktig

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

Om tillsyningsmannen har fått en säkerhetsorder om fel på en V-försignal, ska han se till att föraren anpassar körningen så att han kan stanna tåget 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.

5.16 MEDGIVANDE ATT RESANDE FÅR MEDFÖLJA VID SPÄRRFÄRD

Tillfälliga researrangemang

Vid tillfälliga researrangemang i system E3 ska spärrfärden planeras så att den kan framföras med tekniskt körtillstånd.

5.18 SPÄRRFÄRD UTAN TÅGSKYDDSSYSTEM

Infrastrukturförvaltaren kan även i system E3 medge att en spärrfärd framförs med fordon som saknar tågskyddssystem. Detta förhållande ska framgå av körplanen eller i direktplaneringen. I system E3 gäller i övrigt de särskilda regler som infrastrukturförvaltaren föreskriver i detta fall.

5.19 START MED OKÄND POSITION I DRIFTLÄGE ”SKIFTNING”

I system E3 gäller följande regler för start med okänd position när driftläge ”skiftning” ska användas:

Om spärrfärden inte kan välja driftläge ”skiftning” genom tågskyddssystemet ska tillsyningsmannen kontakta tågklareraren för att få ett medgivande att välja driftläge ”skiftning” och ange spärrfärdens position med hjälp av den signalpunkt som han först ska passera.

Under förutsättning att spärrfärdens väg har lokalreserverats och att spärrfärden har fått ett starttillstånd får tågklareraren mata in den angivna positionen och därefter ge medgivande till att spärrfärden får starta i driftläge ”skiftning”.

Tillsyningsmannen ska vidarebefordra meddelandet till föraren.

Efter att föraren på spärrfärden fått besked från tillsyningsmannen får föraren välja tågskyddssystemets driftläge ”skiftning”.

xx är spärrfärdens
beteckning.

Tillsyningsmannen

- tar kontakt med tågklareraren
- anmäler:
Spärrfärd xx befinner sig vid signalpunkt yy och begär medgivande till att få starta spärrfärden i driftläge "skiftning".

Tågklareraren

- kontrollerar om spärrfärden kan medges start i driftläge "skiftning"
- matar in den angivna positionen för spärrfärden
- meddelar tillsyningsmannen:
Spärrfärd xx får starta i driftläge "skiftning".



TRAFIKVERKET

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

www.trafikverket.se