

# Trafikbestämmelser för Järnväg

Modul 8E

## Tågfärd - System E2 och E3



# Innehåll

<b>Inledning</b>	<b>5</b>
<b>Tågfärd i system E2</b>	<b>7</b>
<b>1 Förbereda tågfärd</b>	<b>8</b>
1.1 TÅGFÄRDENS KÖRPLAN	8
1.2 TÅGFÄRDENS BEMANNING	8
1.3 GRUNDLÄGGANDE KRAV PÅ FORDON	8
1.4 TÅGSÄTTETS FORDON OCH LAST	9
1.5 TÅGSÄTTETS IORDNINGSTÄLLANDE OCH KONTROLL	9
1.6 FASTSTÄLLA HASTIGHET	10
1.7 FÄRDDOKUMENTATION	10
<b>2 Körtilstånd</b>	<b>11</b>
2.1 PÅBÖRJA TÅGFÄRD	11
2.2 TÅG SOM HAR STANNAT	11
2.3 ÅTERKALLA KÖRTILLSTÅND	11
2.4 AVSLUTAT TRAFIKUTBYTE	12
2.5 HASTIGHET VID IGÅNGSÄTTNING	13
<b>3 Genomföra tågfärd</b>	<b>14</b>
3.1 TÅGFÄRDENS STÖRSTA TILLÅTNA HASTIGHET	14
3.2 STOPPLATS FÖR TÅG	14
3.3 ÄNDRING AV TÅGDATA	15
3.4 ANKOMSTANMÄLAN	15
3.5 PASSAGE AV SYSTEMGRÄNS	15
3.6 BYTE AV FÖRARE	15
<b>4 Särfall</b>	<b>16</b>
4.1 TÅGET FÅR STOPPBESKED	16
4.2 ANMÄLAN VID STOPPBESKED	16
4.3 TEKNISKT KÖRTILLSTÅND SAKNAS	17
4.4 VÄXLINGSDVÄRGSIGNAL	23
4.5 PLANKORSNING	23
4.6 PLATTFORMSÖVERGÅNG	23
4.7 OBEHÖRIG PASSAGE AV SIGNALPUNKT	24
4.8 OBEHÖRIG PASSAGE AV VÄXLINGSDVÄRGSIGNAL SOM VISAR "STOPP"	24
4.9 TÅGET KAN INTE TA EMOT TEKNISKT KÖRTILLSTÅND	24
4.10 FEL PÅ TÅGSKYDDSSYSTEMET	25
4.11 FEL PÅ FORDON	25
4.12 TÅGET KAN INTE MANÖVRERAS FRÅN DEN FRÄMSTA FÖRARHYTTEN	26
4.13 HJÄLPFORDON BEHÖVS	26
4.14 FORDON FRÅN TÅG MÅSTE LÄMNAS KVAR PÅ LINJEN	28
4.15 TÅGSÄTT SOM FRAMFÖRS SOM VÄXLING	28
4.16 BACKA TÅG	29

---

<b>Tågfärd i system E3</b>	<b>31</b>
<b>2 Körtilstånd</b>	<b>32</b>
2.1 PÅBÖRJA TÅGFÄRD	32
<b>3 Genomföra Tågfärd</b>	<b>33</b>
3.1 TÅGFÄRDENS STÖRSTA TILLÄTNA HASTIGHET	33
3.5 PASSAGE AV SYSTEMGRÄNS	33
3.7 ÄNDRING AV SAMMANSÄTTNING PÅ DRIFTPLATS	33
<b>4 Särfall</b>	<b>35</b>
4.5 PLANKORSNING	35
4.9 TÅGET KAN INTE TA EMOT TEKNISKT KÖRTILLSTÅND	36
4.14 FORDON FRÅN TÅG MÅSTE LÄMNAS KVAR PÅ LINJEN	36
4.16 BACKA TÅG	36

## Inledning

En tågärd är den trafikverksamhet som normalt används när storfordon ska gå i en och samma riktning från en driftplats eller driftplatsdel till en annan.

En tågärd har en bestämd riktning och medger att tåget framförs som säkrad rörelse utan andra begränsningar i hastigheten än de som banan eller fordonen ger. Därför ska tågärdens väg normalt vara säkrad mot färder eller andra trafikverksamheter som kan komma i konflikt med tågärdens. Om förutsättningarna för säkrad rörelse inte är helt uppfyllda finns det särskilda rutiner och restriktioner för framförandet.

Innan ett tåg får starta ska det ha ett körtillstånd. Ett körtillstånd krävs också för att ett tåg ska få fortsätta från den punkt där tidigare körtillstånd har upphört att gälla.

De regler som gäller för tågärd i system E2 kommer först i regelmodulen.

I slutet av regelmodulen finns tillägg och ändringar för tågärd i system E3 i ett eget avsnitt.



# Tågfärd i system E2

Detta kapitel innehåller regler för tågfärd i system E2.

# 1 Förbereda tågfärd

En tågfärd ska planeras i förväg genom att trafikledningen upprättar en körplan på beställning av järnvägsföretaget.

## 1.1 TÅGFÄRDENS KÖRPLAN

För varje tågfärd ska det finnas en körplan med följande uppgifter om tågfärden:

- en unik beteckning som trafikledningen tilldelar tågfärden
- vid vilken driftplats eller driftplatsdel och tidpunkt som tågfärden ska påbörjas respektive avslutas
- vilka driftplatser och driftplatsdelar som tåget ska passera
- vid vilka trafikplatser tåget har uppehåll och vid vilka tidpunkter samt vilka uppehåll som är avsedda för trafikutbyte
- om tågfärden är resandetåg.

Om en påbörjad tågfärd ställs in ska tågklararen orderge föraren.

## 1.2 TÅGFÄRDENS BEMANNING

Järnvägsföretaget ska utse en förare som ansvarar för trafiksäkerheten i samband med tågfärden. Om tåget är resandetåg ska järnvägsföretaget utse en ombordansvarig som har det övergripande ansvaret för de resande. Järnvägsföretagets säkerhetsbestämmelser ska ange vad som ska krävas för att föraren ska få vara ombordansvarig.

Järnvägsföretagets säkerhetsbestämmelser kan även ange att vissa tågfärder ska bemannas med fler funktioner som har arbetsuppgifter med betydelse för trafiksäkerheten. Fördelningen av arbetsuppgifterna i dessa fall samt villkor för när flera funktioner behövs ska järnvägsföretaget då ange i bestämmelserna.

Föraren ska ha tillräcklig geografisk kännedom för att kunna avgöra att den lagda tågfärdvägen stämmer överens med körplanen.

Föraren ska vara placerad i tågsättets främsta förarhytt. I den förarhytten får ingen annan än tågets förare färdas utan järnvägsföretagets medgivande.

## 1.3 GRUNDLÄGGANDE KRAV PÅ FORDON

Innan tåget startar ska föraren förvissa sig om att

- drivfordonet får gå på den sträcka som tågfärden enligt körplanen ska gå
- radiokommunikation är etablerad med radioblockcentralen



- tågskyddssystemet är verksamt på tågsättets främsta fordon och försett med rätta värden
- tågskyddssystemet på övriga fordon i tågsättet om möjligt är tillslaget
- den förarplats som föraren ska manövrera tågsättet från har ett fungerande säkerhetsgrepp
- bromsen kan manövreras från förarplatsen och fungerar som avsett
- tågsättet har frontsignal.

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

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

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

#### 1.4 TÅGSÄTTETS FORDON OCH LAST

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

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

#### 1.5 TÅGSÄTTETS IORDNINGSTÄLLANDE OCH KONTROLL

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

Tågsättsklargöraren ska kontrollera att

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

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

## 1.6 FASTSTÄLLA HASTIGHET

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

### Tågsättets största tillåtna hastighet

Tågsättets största tillåtna hastighet är den lägsta av följande hastigheter:

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

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

## 1.7 FÄRDDOKUMENTATION

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

Föraren ska ha giltiga säkerhetsorder och en så aktuell tågorder som möjligt. Dessa ska alltid finnas framme så att föraren omedelbart kan läsa dem. Föraren ska även ha körplanen för tågfärden framme så att han omedelbart kan läsa den.

Föraren 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 Körtillstånd

Innan ett tåg får starta ska det vara positionerat och ha fått ett körtillstånd från tågklareraren. Ett körtillstånd krävs också för att ett tåg ska få fortsätta från den punkt där tidigare körtillstånd har upphört att gälla.

Körtillståndet ges normalt med tekniskt körtillstånd med tågskyddssystemet. I vissa fall ges körtillståndet muntligt av tågklareraren.

Ett tekniskt körtillstånd gäller så långt som tågskyddssystemet anger. Ett muntligt körtillstånd gäller längst till nästa signalpunkt. Tågklareraren kan återkalla ett körtillstånd muntligt.

### 2.1 PÅBÖRJA TÅGFÄRD

En tågärd får påbörjas när den har fått körtillstånd. Om tågärdens inte får körtillstånd med ett tekniskt körtillstånd ska föraren ha ett muntligt körtillstånd innan tågärdens får starta, se regler under rubriken *4.3 Tekniskt körtillstånd saknas*.

### 2.2 TÅG SOM HAR STANNAT

Om tåget har stannat får tågärdens åter sättas igång om den har tekniskt körtillstånd och tågklareraren inte har återkallat körtillståndet muntligt.

Om tågärdens saknar ett tekniskt körtillstånd eller om tågklareraren har återkallat körtillståndet, ska föraren ha ett muntligt körtillstånd innan tågärdens får fortsätta, se regler under rubriken *4.3 Tekniskt körtillstånd saknas*.

### 2.3 ÅTERKALLA KÖRTILLSTÅND

Om tågklareraren 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 tågklareraren återta ett körtillstånd genom att nödstoppa ärdens. Tågklareraren kan dessutom återkalla ett körtillstånd muntligt med blankett *ETCS 03 Återkalla körtillstånd*. Ett tåg får sedan inte fortsätta förrän det fått ett muntligt körtillstånd enligt blankett *ETCS 04 Muntligt körtillstånd efter order om återkallat körtillstånd*.

#### Tågklareraren

- fyller i blankett *ETCS 03 Återkallat körtillstånd*
- tar kontakt med föraren
- förvissas sig om att tåget står stilla
- uppmanar föraren att ta fram blankett *ETCS 03 Återkallat körtillstånd*
- återkallar körtillståndet enligt formuleringarna på blanketten.

#### Föraren

- noterar på egen blankett
- repeterar meddelandet.

#### Tågklareraren

- bekräftar att meddelandet är rätt uppfattat.

#### Föraren

- ansvarar för att tåget står kvar på platsen tills att tågklareraren lämnar nytt körtillstånd enligt blankett *ETCS 04 Muntligt körtillstånd efter order om återkallat körtillstånd*.

## 2.4 AVSLUTAT TRAFIKUTBYTE

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

#### Föraren

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

#### Avgångssignaleraren

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

#### Föraren

- sätter igång tåget.

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

#### **Tåg utan avgångssignalerare**

Om ett tåg utan avgångssignalerare stannar för trafikutbyte får tåget inte starta förrän föraren har konstaterat att trafikutbytet är avslutat.

### **2.5 HASTIGHET VID IGÅNGSÄTTNING**

Efter start får tåget framföras med den hastighet som tågskyddssystemet medger. Om tågskyddssystemet indikerar ”ingång till full övervakning” får tåget inte framföras med högre hastighet än den som gäller före den signalpunkt där säkrad rörelse börjar. Detta gäller så länge någon del av tåget befinner sig inom det område där säkrad rörelse inte gäller.

#### **Vägskyddsanläggning strax efter startplatsen**

Om det finns en plattformsovergång eller plankorsning med vägskyddsanläggning strax efter startplatsen för ett tåg, och anläggningen inte varnar passerande redan innan tåget startar, ska tåget framföras så sakta efter starten att anläggningen hinner varna korsande trafik innan tåget når övergången.

## 3 Genomföra tågfärd

Föraren ansvarar för tågets säkra framförande och rätta hastighet och ska under färden hålla uppsikt framåt på banan och signalerna.

### 3.1 TÅGFÄRDENS STÖRSTA TILLÅTNA HASTIGHET

Tågfärdens största tillåtna hastighet är den hastighet som tågfärden får framföras i vid ett visst tillfälle.

Tågfärdens största tillåtna hastighet är den lägsta av följande hastigheter:

- tågsättets största tillåtna hastighet
- hastighet enligt besked från tågskyddssystemet
- hastighet enligt besked från en hastighetstavla
- hastighet enligt reglerna för respektive driftläge
- hastighet enligt reglerna under rubriken *2.5 Hastighet vid igångsättning*
- hastighet enligt reglerna under rubriken *4 Särfall*.

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.

### 3.2 STOPPLATS FÖR TÅG

Ett tåg som gör uppehåll för resandeutbyte ska stanna vid stopplatsen enligt följande prioritetsordning:

1. enligt säkerhetsorder
2. enligt uppgift i körplanen
3. enligt en uppehållstavla
4. vid lämpligt ställe vid en plattform
5. vid tågfärdvägens slutpunkt.

Ett tåg som gör uppehåll av annan orsak än resandeutbyte ska stanna vid stopplatsen enligt följande prioritetsordning:

1. enligt säkerhetsorder
2. enligt uppgift i körplanen
3. enligt en stopplatstavla
4. vid lämplig signalpunkt på en driftplats
5. vid tågfärdvägens slutpunkt
6. vid lämpligt ställe på en trafikplats på linjen.

Om ett tågs stopplats behöver ändras ska tågklararen orderge tåget.

Om ett uppehåll inte behövs och tåget har fått körtillstånd förbi stopplatsen får tåget fortsätta utan att stanna om detta är tillåtet enligt järnvägsföretagets säkerhetsbestämmelser.

### 3.3 ÄNDRING AV TÅGDATA

Om tåget byter nummer vid en driftplats ska föraren mata in det nya tågnumret i tågskyddssystemet innan tågärd lämnar driftplatsen. Om andra tågdata ändras ska föraren mata in rätta värden i tågskyddssystemet innan tågärd får fortsätta.

### 3.4 ANKOMSTANMÄLAN

Om det framgår av en säkerhetsorder eller av körplanen, eller om tågklararen tidigare har uppmanat föraren till det, ska föraren lämna en ankomstnämnan vid den angivna driftplatsen.

Ett villkor för anmälan är att tåget är helt innanför driftplatsgränsen. Inga fordon får ha lämnats kvar på huvudspår på bevakningssträckan.

00 är tågärdens beteckning.

#### Föraren

- tar kontakt med tågklararen och meddelar:  
*Tåg 00 har i sin helhet ankommit till A-stad.*

#### Tågklararen

- repeterar meddelandet.

#### Föraren

- bekräftar att meddelandet är rätt uppfattat.

### 3.5 PASSAGE AV SYSTEMGRÄNS

Om ett tåg ska passera gränsen från ett annat trafikeringssystem in till system E2, ska tåget senast vid radiosignaleringsstavlan ha upprättat radiokontakt med radioblockcentralen. För att tåget ska få fortsätta och passera signalpunkten vid systemgränstavla "E2", ska tåget ha ett körtillstånd. Om tåget inte kan upprätta radiokontakt eller av någon annan anledning inte kan få något tekniskt körtillstånd, ska föraren ha ett muntligt körtillstånd av tågklararen. Se reglerna under rubriken 4.3 *Tekniskt körtillstånd saknas*. Det körtillstånd som tåget har gäller fram till systemgränsen.

### 3.6 BYTE AV FÖRARE

Vid byte av förare ska den frånträdande föraren överlämna sådana säkerhetsorder som fortfarande gäller. Den tillträdande föraren ska kvittera mottagna säkerhetsorder.

## 4 Särfall

### 4.1 TÅGET FÅR STOPPBESKED

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

Skulle tåget oväntat få stoppbesked vid säkrad rörelse ska fordons-sättet om möjligt stannas före stoppsignalen och annars snarast möjligt därefter.

Vid siktrörelse ska tåget kunna stannas före en signalinrättning eller signaltavla som ger ett stoppbesked. Om signalbeskedet ändras till ”stopp” när tåget 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 tåget hade stannats före stoppsignalen.

Om tågfärden får driftläge ”nödstopp” gäller reglerna under rubriken *4.3 Tekniskt körtillstånd saknas, Start efter driftläge ”nödstopp”*.

### 4.2 ANMÄLAN VID STOPPBESKED

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

### 4.3 TEKNISKT KÖRTILLSTÅND SAKNAS

00 är tågfärdens beteckning.

yy är signalpunktens beteckning eller tågets position.

#### Föraren

- kontaktar tågklararen när tågt står stilla och anmäler:  
*Tåg 00 har stannat vid yy på grund av stoppbesked.*

#### Tågklararen

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



Om ett tåg saknar ett tekniskt körtillstånd, ska det 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. Föraren 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 växlar ska inta. Tågklareraren behöver inte lämna dessa uppgifter om det muntliga tillståndet enbart avser ett spåravsnitt på linjen.

### Start med okänd position

Om tåget saknar ett tekniskt körtillstånd enbart på grund av att positionen för tågsättet är okänd och under förutsättning att tåget står vid en signalpunktstavla 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 tåget ska få framföras i driftläge "särskilt ansvar" fram till signalpunktstavlan och vid behov förbi denna, för att tåget ska kunna få ett tekniskt körtillstånd.

Föraren ska kontakta tågklareraren för att få ett muntligt körtillstånd och ange tågets position genom att ange beteckningen på nästa signalpunkt. Tågklareraren ska sedan reservera en normal tågväg för tåget.

yy är signalpunktens beteckning.

00 är tågfärdens beteckning.

#### Föraren

- tar kontakt med tågklareraren
- anmäler:  
*Tåg 00 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 *ETCS 07 Tillstånd att starta i driftläge "särskilt ansvar" efter aktivering*
- lämnar körtillstånd enligt uppgifterna på blankett *ETCS 07 Tillstånd att starta i driftläge "särskilt ansvar" efter aktivering*
- meddelar föraren:  
*Växlarna ligger rätt.*

**Föraren**

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

**Tågklareraren**

- bekräftar att meddelandet är rätt uppfattat.

**Föraren**

- kvitterar när tågskyddssystemet indikerar "kvittera särskilt ansvar"
- kör med halv siktart efter att tågskyddssystemet visar driftläge "särskilt ansvar" tills tåget fått ett tekniskt körtillstånd, dock längst så långt det muntliga körtillståndet gäller.

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

**Start efter driftläge "nödstopp"**

Om tåget har fått driftläge "nödstopp" får föraren inte trycka på "start" utan att ha fått ett muntligt körtillstånd. Tågklareraren ska då lämna ett muntligt körtillstånd enligt blankett *ETCS 02 Muntligt tillstånd efter driftläge "nödstopp"* och får ges för ärd fram till nästa signalpunktstavla för att tåget ska kunna få ett tekniskt körtillstånd.

**Föraren**

- kontaktar tågklareraren när tåget står stilla och anmäler: *Tåg 00 har stannat vid yy och är i driftläge "nödstopp"*.

00 är tågärdens beteckning.

yy är signalpunktens beteckning eller tågets position.

**Tågklareraren**

- kontrollerar att det inte finns något som hindrar tåget att starta
- om tågvägen för tåget inte ligger kvar: reserverar spåravsnittet fram till nästa signalpunkt
- fyller i blankett *ETCS 02 Muntligt tillstånd efter driftläge "nödstopp"*
- lämnar körtillstånd enligt uppgifterna på blankett *ETCS 02 Muntligt tillstånd efter driftläge "nödstopp"*
- meddelar föraren:
  - *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.

**Föraren**

- repeterar körtillståndet och dokumenterar på blankett *ETCS 02 Muntligt tillstånd efter driftläge "nödstopp"*.

### Tågklararen

- bekräftar att meddelandet är rätt uppfattat.

#### Föraren

- trycker på ”start” om tågvägen ligger kvar för tåget
- väljer driftläge ”särskilt ansvar” om tågvägen inte ligger kvar för tåget
- framför tåget
  - i hel siktfart, om föraren har fått beskedet *Växlarna ligger rätt*
  - i halv siktfart på spåravsnitt där föraren 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 föraren har fått beskedet *Kontrollera växlarna*
- stannar före varje motväxel och kontrollerar från plats på marken att den sluter i rätt läge, om föraren har fått beskedet *Kontrollera växlarna*
- kontrollerar att varje medväxel ligger i rätt läge, om föraren har fått beskedet *Kontrollera växlarna*.

Körtillstånd enligt blankett *ETCS 02 Muntligt tillstånd efter driftläge ”nödstopp”* innebär samtidigt att tåget 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 tåget har stannats omedelbart före motväxeln.

En medväxel får kontrolleras under gång om föraren 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 tåget får ett tekniskt körtillstånd. Om tåget inte får ett tekniskt körtillstånd innan det kommer fram till nästa signalpunktstavla, ska det ha ett nytt muntligt körtillstånd enligt blankett *ETCS 01 Muntligt körtillstånd* innan det får passera nästa signalpunktstavla.

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

### Start efter återkallat körtilstånd

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

#### Tågklareraren

- konstaterar att orsaken till att körtilståndet återkallades är borta
- fyller i blankett *ETCS 04 Muntligt körtilstånd efter order om återkallat körtilstånd*
- lämnar körtilstånd enligt uppgifterna på blankett *ETCS 04 Muntligt körtilstånd efter order om återkallat körtilstånd*.

#### Föraren

- repeterar körtilståndet och dokumenterar på blankett *ETCS 04 Muntligt körtilstånd efter order om återkallat körtilstånd*
- trycker vid behov på ”start”
- kör enligt besked från tågskyddssystemet.

Om tåget inte får något tekniskt körtilstånd, ska det också ha ett muntligt körtilstånd enligt blankett *ETCS 01 Muntligt körtilstånd*.

### Muntligt körtillstånd i andra situationer

Om tåget saknar ett tekniskt körtillstånd får tågklareraren lämna ett muntligt körtillstånd enligt blankett *ETCS 01 Muntligt körtillstånd* för tåget att gå fram till och även för att passera en signalpunkt. Medgivandet får bara ges för en signalpunkt i tåget.

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 ett medgivande att passera enstaka eller samtliga växlingsdvärgsignaler som finns före nästa signalpunktstavla och som visar ”stopp”.

00 är tågfärdens beteckning.

yy är signalpunktens beteckning eller tågets position.

#### Föraren

- kontaktar tågklareraren när tåget står stilla och anmäler: *Tåg 00 har stannat vid yy och saknar körtillstånd.*

#### Tågklareraren

- kontrollerar att det inte finns något som hindrar tåget att framföras utan tekniskt körtillstånd på ett säkert sätt
- fyller i blankett *ETCS 01 Muntligt körtillstånd*
- meddelar föraren körtillstånd enligt uppgifterna på blankett *ETCS 01 Muntligt körtillstånd*
- meddelar föraren:
  - *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 dvärgsignaler: *x växlingsdvärgsignaler får passeras i ”stopp”*
- orderger i förekommande fall om det finns hinder i tågfärdvägen eller på dess skyddssträcka.

x är antalet växlingsdvärgsignaler.

Om det vid signalpunkts-tavlan finns en medgivande-dvärgsignal krävs det inget särskilt medgivande för att få passera medgivandedvärgsignalen.

### Föraren

- repeterar körtillståndet och dokumenterar på blankett *ETCS 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.

### Föraren

- kontrollerar före passage av signalpunkt att märkskylten har den angivna beteckningen
- framför tåget
  - i hel siktfart, om föraren har fått beskedet *Växlarna ligger rätt*
  - i halv siktfart på spåravsnitt där föraren 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 föraren har fått beskedet *Kontrollera växlarna*
- stannar före varje motväxel och kontrollerar från plats på marken att den sluter i rätt läge, om föraren har fått beskedet *Kontrollera växlarna*
- kontrollerar att varje medväxel ligger i rätt läge, om föraren har fått beskedet *Kontrollera växlarna*.

Hastighetsrestriktionen gäller fram till att tågferden får ett tekniskt körtillstånd.

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

En medväxel får kontrolleras under gång om föraren 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”.

Om körtillståndet gäller fram till och inte förbi en signalpunktstavla, ska tågklararen ange *Får körtillstånd och får gå fram till signalpunktstavla yy*, där yy är beteckningen på den signalpunktstavla som körtillståndet gäller till.

#### 4.4 VÄXLINGSDVÄRGSIGNAL

Om en växlingsdvärgsignal visar ”stopp” och det saknas ett medgivande från tågklareraren att passera signalen, ska föraren stanna tåget. Han ska därefter kontakta tågklareraren och anmäla att signalen visar ”stopp”. Tågklareraren får då ge medgivande för tåget att passera signalen enligt samma regler som gäller för muntligt körtillstånd. Medgivandet får avse flera signaler längs tågfärdvägen.

#### 4.5 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 i linjeboken ska föraren genast börja bromsa och ge ljudsignalen ”tåg kommer” upprepade gånger. ”Tåg kommer” behöver inte ges om föraren är säker på att tåget kan stanna före plankorsningen.

Om föraren på ett tåg som framförs utan tekniskt körtillstånd ser att en V-signal visar ”stopp före plankorsningen” ska föraren stanna tåget före plankorsningen.

När tåget har stannat får det fortsätta förbi plankorsningen när föraren har förvässat sig om att detta kan ske utan fara. Ljudsignalen ”tåg kommer” ska ges upprepade gånger från igångsättningen tills tåget har kommit fram till plankorsningen.

Föraren ska snarast anmäla fel på vägskyddsanläggningens funktion till tågklareraren.

Tåget har fått säkerhetsorder om att en vägskyddsanläggning är felaktig

Om tåget har fått en säkerhetsorder om fel på en vägskyddsanläggning ska föraren stanna tåget omedelbart före plankorsningen. Därefter får tåget fortsätta, sedan föraren har förvässat 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 tåget 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.

#### 4.6 PLATTFORMSÖVERGÅNG

Om varningsanläggningen vid en plattformsovergång inte varnar korsande trafik när ett tåg ska starta från en plats strax före en plattformsovergång, får tåget passera övergången om den bevakas av en vakt. Finns det ingen vakt får tåget passera övergången om föraren kan se att inga personer kan komma i vägen för tåget. Föraren ska signalera ”tåg kommer” vid behov.

#### 4.7 OBEHÖRIG PASSAGE AV SIGNALPUNKT

Om ett tåg obehörigt har passerat en signalpunkt ska föraren omedelbart stanna tåget. Därefter ska föraren meddela tågklareraren: *Tåg 00 har passerat signalpunkt yy utan körtillstånd*, där yy är signalpunktens beteckning. Om föraren inte säkert vet signalpunktens beteckning ska han så noggrant som möjligt ange vilken signalpunkt det gäller.

För att tåget ska få fortsätta ska det ha ett muntligt körtillstånd av tågklareraren enligt reglerna under rubriken *4.3 Tekniskt körtillstånd saknas, Muntligt körtillstånd i andra situationer*. Reglerna tillämpas på samma sätt som om tåget hade stått vid den signalpunkt som passerades obehörigt. Om tåget har fått driftläge ”nödstopp” gäller istället reglerna under rubriken *4.3 Tekniskt körtillstånd saknas, Start efter driftläge ”nödstopp”*.

#### 4.8 OBEHÖRIG PASSAGE AV VÄXLINGSDVÄRGSIGNAL SOM VISAR ”STOPP”

Om ett tåg utan medgivande har passerat en växlingsdvärgsignal som visar ”stopp” ska föraren omedelbart stanna tåget. Därefter ska föraren meddela tågklareraren: *Tåg 00 har passerat växlingsdvärgsignal yy som visade ”stopp”*, där yy är signalens beteckning. Om föraren inte säkert vet signalens beteckning ska han så noggrant som möjligt ange vilken signal det gäller.

För att tåget ska få fortsätta ska det ha medgivande enligt reglerna för muntligt körtillstånd. Reglerna tillämpas på samma sätt som om tåget hade stått vid den signal som passerades obehörigt.

#### 4.9 TÅGET KAN INTE TA EMOT TEKNISKT KÖRTILLSTÅND

Om föraren upptäcker att det blir fel på tågskyddssystemet i fordonet så att det inte kan ta emot något tekniskt körtillstånd, ska föraren kontakta tågklareraren. För fortsatt körning gäller reglerna under rubriken *4.3 Tekniskt körtillstånd saknas*. Tåget får inte köras längre än till nästa driftplats. Järnvägsföretaget ska se till att felavhjälpning eller fordonsbyte om möjligt sker på driftplatsen. Om det inte är möjligt att vidta åtgärder där fordonet befinner sig, får tåget framföras till närmaste driftplats där felavhjälpning eller fordonsbyte kan ske.

Om tåget inte kan ta emot något tekniskt körtillstånd på grund av bruten radiokommunikation ska föraren stanna tåget och informera tågklareraren om förhållandet. För att fortsätta ska tåget antingen åter ha fått radiokontakt och ett tekniskt körtillstånd eller ett muntligt körtillstånd. Tågklareraren får i detta fall inte lämna muntligt körtillstånd förrän föraren och tågklareraren konstaterat att det



inte går att upprätta radiokontakt.

#### 4.10 FEL PÅ TÅGSKYDDSSYSTEMET

##### **Balisinformationsfel**

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

#### 4.11 FEL PÅ FORDON

##### **Fel på broms på första eller sista fordonet**

Om ett fel uppstår så att tågsättet saknar broms på första eller sista fordonet får tåget fortsätta med en största tillåten hastighet av 40 km/tim. Tåget får framföras på detta sätt längst till en driftplats där det är möjligt att ändra tågets sammansättning så att krav på broms på första och sista fordonet kan uppfyllas. Om det finns resande i det fordon där bromsen är felaktig ska handbromsen i detta fordon vara bemannad.

##### **Hjulskada**

Om tågklararen får reda på att ett tåg har hårda slag från hjul ska tågklararen kontakta föraren för att se till att tåget stoppas innan det kommer till en driftplats. Tågklararen ska ge föraren en säkerhetsorder om att tåget ska föras in till driftplatsen med högst 10 km/tim. På driftplatsen ska föraren undersöka tågsättets hjul.

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

##### **Felaktigt säkerhetsgrepp**

Om det blir fel på säkerhetsgreppet sedan tåg färden har påbörjats blir den största tillåtna hastigheten 40 km/tim. Om en person som kan avbryta pådraget och stoppa tåget tar plats vid föraren får tåget föras vidare utan särskild hastighetsrestriktion.

##### **Felaktig tyfon eller vissla**

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

#### 4.12 TÅGET KAN INTE MANÖVRERAS FRÅN DEN FRÄMSTA FÖRARHYTTEN

Om det efter att tågfärden har påbörjats inträffar ett fel som innebär att tåget inte kan manövreras från den främsta förarhytten får tåget manövreras från en bakre hytt. Detta får ske antingen med en signalgivare främst eller genom att en annan förare biträder tågets förare genom att manövrera tåget från en annan förarhytt än tågets främsta.

Tåget ska ha ett muntligt körtillstånd enligt reglerna i avsnitt 4.3 *Tekniskt körtillstånd saknas, Muntligt körtillstånd i andra situationer.*

##### Signalgivare främst

Om det finns en signalgivare i den främsta hytten får föraren manövrera tåget från en annan hytt. Signalgivaren och föraren ska ha kontakt med varandra genom en talförbindelse. Signalgivaren ska hålla uppsikt och ge signal till rörelse som vid växling. Hastigheten får inte överstiga hel siktfart. Föraren ska ha instruerat signalgivaren om hur tåget kan stoppas från den främsta hytten.

##### Annan förare finns

Om det finns fler än en förare får tåget manövreras genom att en biträdesförare manövrerar pådraget i en bakre hytt efter anvisningar från tågets förare som befinner sig i den främsta hytten. Tåget får då framföras med en största tillåten hastighet av 80 km/tim om följande villkor är uppfyllda:

- Tågskyddssystem i främsta hytten är verksamt med driftläge ”full övervakning”.
- Den främsta hytten har fungerande säkerhetsgrepp.
- Föraren kan manövrera bromsen på normalt sätt från den främsta förarhytten.
- Förarna har talförbindelse med varandra.

Om inte alla villkor är uppfyllda är den största tillåtna hastigheten 40 km/tim.

#### 4.13 HJÄLPFORDON BEHÖVS

Om ett tåg inte kan föras vidare utan hjälp ska föraren begära hjälpfordon av tågklareraren.

xx är beteckningen på blanketten för begäran om hjälpfordon

00 är tågfordons beteckning.

#### Föraren

- fyller i blankett xx
- kontaktar tågklararen:  
*Detta är föraren på tåg 00. Förbered begäran om hjälpfordon på blankett xx.*

#### Tågklararen

- svarar:  
*Blankett xx framme.*

#### Föraren

- meddelar tågklararen:  
*Tåg 00 på sträckan A-stad-B-stad (i A-stad) behöver hjälpfordon.*

#### Tågklararen

- repeterar och dokumenterar meddelandet.

#### Föraren

- bekräftar att meddelandet är rätt uppfattat.

#### Tågklararen

- återkallar tågets körtillstånd enligt blankett  
*ETCS 03 Återkallat körtillstånd.*

#### Föraren

- repeterar att körtillståndet är återkallat.

#### Tågklararen

- sänder hjälpfordon.

Om tåget befinner sig på en bevakningsträcka får föraren inte ange tågets plats mer exakt än på vilken bevakningssträcka tåget finns.

Om orsaken till att tåget behöver hjälpfordon bortfaller ska föraren återta begäran om hjälpfordon hos tågklararen. Tåget får inte fortsätta förrän det har fått ett muntligt körtillstånd enligt blankett *ETCS 04 Muntligt körtillstånd efter order om återkallat körtillstånd* av tågklararen.

**Hjälpfordon till tåg på en driftplats**

Om det hjälpbehövande tåget befinner sig på en driftplats ska hjälpfordonet framföras som växling enligt normala regler. Tågsättet förs också undan på driftplatsen som en växlingsrörelse. Ska tågsättet föras vidare till en annan driftplats ska det ske enligt de normala reglerna för tågfärd eller spärrfärd.

**Hjälpfordon till tåg på linjen**

Om det hjälpbehövande tåget befinner sig på linjen ska hjälpfordonet framföras som spärrfärd med hjälpfordon.

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 muntligt körtillstånd enligt blankett ETCS 04 Muntligt körtillstånd efter order om återkallat körtillstånd. Inga fordon får lämnas kvar på bevakningssträckan.
- Det hjälpbehövande tågsättet och hjälpfordonet kopplas samman och förs från bevakningssträckan som spärrfärd.

**4.14 FORDON FRÅN TÅG MÅSTE LÄMNAS KVAR PÅ LINJEN**

Om fordon måste lämnas på ett huvudspår på linjen ska föraren säkra dessa mot rullning enligt reglerna i *TTJ bilaga 11 Broms.* . Går det inte att säkra de lämnade fordonen på ett betryggande sätt ska föraren begära hjälpfordon.

Det får inte finnas slutsignal på den del av tåget som fortsätter. Föraren ska göra en ny bromsberäkning, mata in nya värden i tågskyddssystemet och kontrollera att sista vagnen på den del som fortsätter har inkopplad broms.

Innan tåget fortsätter, ska föraren anmäla till tågklararen att fordon har lämnats på linjen. Tågklararen ska avspärra sträckan så snart han har tagit emot anmälan om att fordon har lämnats kvar.

De kvarlämnade fordonen ska sedan hämtas enligt reglerna för spärrfärd med hjälpfordon.

**4.15 TÅGSÄTT SOM FRAMFÖRS SOM VÄXLING**

Ett tågsätt kan ibland framföras som växling i början av tågfärden. Om tågsättet framförs på ett sidospår får hastigheten vara högst 30 km/tim så länge någon del av tågsättet är på sidospåret.

### Växling som inleder tågfärd

På vissa driftplatser, som är särskilt angivna i linjeboken, får färden påbörjas som växling för att sedan direkt övergå till tågfärd utan att stanna. I linjeboken anges hur föraren får besked om att färden får starta.

Tågsättet ska framföras enligt reglerna för växling men med verksamt tågskydssystem. Växlingen övergår till tågfärd efter att tåget har fått körtillstånd och omedelbart innan tågsättet passerar närmaste signalpunkt.

### Tågfärd som övergår till växling

På vissa driftplatser, som är särskilt angivna i linjeboken, får tågfärden övergå till växling i driftläge ”skiftning” på en driftplats utan att tågfärden stannas. I linjeboken anges de villkor som gäller för att växlingen ska få påbörjas och var på driftplatsen övergången får ske.

Färden ska efter övergång till driftläge ”skiftning” framföras enligt reglerna för växling.

## 4.16 BACKA TÅG

Backning av ett tåg är när tågsättet tillfälligt måste föras i motsatt riktning mot vad körplanen anger, oavsett från vilken ände föraren manövrerar tågsättet. Om ett tåg måste backa ska föraren ha tillstånd från tågklararen. Tåget får inte backa längre än till den närmaste driftplatsen.

### Backa på linjen

Om tågsättet ska framföras från en förarhytt främst i backningsriktningen får backningen ske med tekniskt körtillstånd. Tågklararen ska i så fall ge tillstånd till backningen och reservera en normal tågväg i backningsriktningen och det tekniska körtillståndet ska signaleras från den plats där tågsättet befinner sig när backningen ska börja.

Om tågsättet vid backningen inte kan framföras med tekniskt körtillstånd ska tågklararen undersöka om det finns något tåg eller någon spärrfärd bakom tåget på bevakningssträckan och i så fall försäkra sig om att tåget eller spärrfärdssättet har stannat. Tågklararen får inte bevilja backning om backningen kan beröra en blocksträcka där någon annan färd finns. Om det inte finns något hinder för backningen ska tågklararen reservera en särskild tågväg för den sträcka där tåget ska backas och därefter ge föraren tillstånd att backa.

Om föraren befinner sig främst i backningsriktningen får tågsättet framföras i halv siktfart.

Om föraren inte kan befinna sig främst i backningsriktningen får tågsättet framföras med högst 10 km/tim. Ljudsignalen ”tåg kommer” ska ges omedelbart innan tågsättet börjar backa och sedan upprepade gånger under backningen. Föraren ska ha hjälp av en signalgivare främst i backningsriktningen om tågsättet ska backas längre än 200 meter eller om tågsättet ska passera en plankorsning med vägskyddsanläggning när det backar.

### **Backa på driftplats**

Om tågsättet kan framföras från en förarhytt främst i backningsriktningen eller om backningen kan ske med hjälp av en signalgivare som håller uppsikt i backningsriktningen ska rörelsen ske i form av växling. I annat fall gäller följande.

Om tågsättet ska backas på en driftplats får tågklararen medge att tågsättet backar utan att en signalgivare håller uppsikt i backningsriktningen om det inte finns några plankorsningar med vägskyddsanläggningar på den sträcka som tåget ska backas. Dessutom ska något av följande villkor vara uppfyllt:

- Det finns inga växlar på den sträcka som tåget ska backas.
- Växlarna på den sträcka som tåget ska backas är låsta genom tågväglåsning som kvarstår efter tåget.
- En särskild tågväg är reserverad för den sträcka som tåget ska backas.

Ljudsignalen ”tåg kommer” ska ges omedelbart innan tågsättet börjar backa och sedan upprepade gånger under backningen. Den största tillåtna hastigheten är 10 km/tim.

### **Avsluta backning**

När föraren inte ska backa tåget längre ska föraren anmäla till tågklararen att backningen har avslutats. Tågklararen får då återta den tågvägsreservering som har gjorts för backningen.

## Tågfärd i system E3

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

## 2 Körtillstånd

### 2.1 PÅBÖRJA TÅGFÄRD

#### **Anmälan innan tågärd påbörjas**

Vid den driftplats där tågärdens påbörjas ska föraren innan avgång alltid anmäla till tågklareren om fordon har lämnats på huvudspår eller inte enligt något av följande exempel:

*Inga fordon lämnas kvar efter tåg 11 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.*

Tågklareren 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 tåget står, oavsett om de fordon som står kvar har ingått i det egna tågsättet eller inte. Om tågklareren inte får någon anmälan ska han förutsätta att fordon har lämnats kvar på det spåravsnitt där tåget stod före avgången.

Tågklareren ska separatmarkera det spåravsnitt där fordon har lämnats kvar eller där tågklareren ska förutsätta att fordon har lämnats kvar.



## 3 Genomföra Tågärd

### 3.1 TÅGFÄRDENS STÖRSTA TILLÄTNA HASTIGHET

I system E3 gäller vid besvärliga siktförhållanden om en V-signal eller V-försignal inte syns vid orienteringstavlan att föraren ska ge ljudsignalen "tåg kommer" upprepade gånger.

### 3.5 PASSAGE AV SYSTEMGRÄNS

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

### 3.7 ÄNDRING AV SAMMANSÄTTNING PÅ DRIFTPLATS

#### ANMÄLAN FÖRE AVKOPPLING AV FORDON PÅ HUVUDSPÅR

Om fordon kopplas av från ett tågsätt och lämnas på ett huvudspår utan att tågärd ska övergå i växling, ska föraren anmäla detta till tågklararen innan fordonen får kopplas av. Anmälan får göras först efter att tåget har stannat på driftplatsen.

00 är tågärdens beteckning.

#### Föraren

- tar kontakt med tågklararen
- anmäler:  
*Fordon från tåg 00 kommer att lämnas kvar hinderfritt på spår 1 i A-stad.*

#### Tågklararen

- separatmarkerar angivet spår
- lämnar föraren tillstånd att koppla av och lämna fordon:  
*Fordon får lämnas kvar hinderfritt från tåg 00 på spår 1 i A-stad.*

#### Föraren

- repeterar meddelandet
- kopplar av fordonen och förstänger dem enligt reglerna i *TTJ bilaga 11 Broms*.

#### Anmälan efter växling med tågsättet

Om tåget har växlat under uppehåll på en driftplats ska föraren innan avgång alltid anmäla till tågklararen om fordon lämnas kvar på huvudspår eller inte enligt reglerna under rubriken *2.1 Påbörja tågärd, Anmälan innan tågärd börjar*.

Anmälan ska avse hela det spåravsnitt där tåget står, alltså när fordon står kvar oavsett om dessa har ingått i det egna tågsättet eller inte.

Om tågklareraren inte får någon anmälan efter att ett tåg har växlat, ska han förutsätta att fordon lämnas kvar på det spåravsnitt där tåget stod före avgången.

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

## 4 Särfall

### 4.5 PLANKORSNING

I stället för bestämmelserna i avsnitt 4.5 *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 tåget 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 inte kan se vad V-försignalen eller V-signalen visar när tåget passerar orienteringstavlan ska han ge ljudsignalen ”tåg kommer” upprepade gånger. Föraren behöver då inte börja bromsa förrän han ser att V-försignalen eller V-signalen visar ”stopp före plankorsningen”.

”Tåg kommer” behöver inte ges om föraren är säker på att tåget kan stanna före plankorsningen. Om föraren ser att V-signalen har växlat till ”passera” får bromsningen hävas, ljudsignaleringen upphöra och tåget fortsätta.

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

Föraren ska snarast anmäla fel på vägskyddsanläggningens funktion till tågklareren.

#### **Tåget har fått säkerhetsorder om att en vägskyddsanläggning är felaktig**

Om tåget har fått en säkerhetsorder om fel på en vägskyddsanläggning ska föraren stanna tåget omedelbart före plankorsningen. Därefter får tåget fortsätta, sedan föraren har förvärvat 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 tåget 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 tåget har fått en säkerhetsorder om fel på en V-försignal, ska föraren anpassa körningen så att han kan stanna tåget omedelbart före plankorsningen om V-signalen visar ”stopp före plankorsningen”.

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

#### **4.9 TÅGET KAN INTE TA EMOT TEKNISKT KÖRTILLSTÅND**

Om föraren upptäcker att det blir fel på tågskyddssystemet i fordonet så att det inte kan ta emot något tekniskt körtillstånd får tåget i system E3 inte gå längre än till nästa driftplats..

#### **4.14 FORDON FRÅN TÅG MÅSTE LÄMNAS KVAR PÅ LINJEN**

När tågklararen har tagit emot en anmälan om att fordon har lämnats kvar på linjen ska han utöver att avspärra även separatmarkera det spåravsnitt där fordon har lämnats.

#### **4.16 BACKA TÅG**

Om tågsättet vid backningen inte kan framföras med tekniskt körtillstånd, ska tågklararen i system E3 reservera en backningsväg i stället för en särskild tågväg innan han medger att ett tåg får backa. Tåget ska då backa med driftläge ”nödbackning”.









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

[www.trafikverket.se](http://www.trafikverket.se)