

Trafikbestämmelser för järnväg

Modul 8H

Tågfärd - System H

Innehåll

Inledning	7
1 Förbereda tågfärd	8
1.1 TÅGFÄRDENS KÖRPLAN	8
1.2 TÅGFÄRDENS BEMANNING	8
1.3 GRUNDLÄGGANDE KRAV PÅ FORDON	9
1.4 TÅGSÄTTETS FORDON OCH LAST	9
1.5 TÅGSÄTTETS IORDNINGSTÄLLANDE OCH KONTROLL	10
1.6 FASTSTÄLLA HASTIGHET	10
1.7 FÄRDDOKUMENTATION	10
2 Körtilstånd	12
2.1 PÅBÖRJA TÅGFÄRD	12
2.2 TÅG SOM HAR STANNAT PÅ EN DRIFTPLATS	12
2.3 TÅG SOM HAR STANNAT PÅ LINJEN	13
2.4 MUNTligt KÖRTILLSTÅND	13
2.5 ÅTERKALLA KÖRTILLSTÅND	14
2.6 AVSLUTAT TRAFIKUTBYTE	14
2.7 HASTIGHET VID IGÅNGSÄTTNING	15
3 Genomföra tågfärd	16
3.1 TÅGFÄRDENS STÖRSTA TILLÄTNA HASTIGHET	16
3.2 STOPPLATS FÖR TÅG	16
3.3 ANKOMSTANMÄLAN	17
3.4 BYTE AV FÖRARE	17
3.5 HANTERING AV VÄXEL PÅ LINJEN	17
4 Särfall	18
4.1 ÅTERTA SIGNALBESKEDET "KÖR" I HUVUDSIGNAL	18
4.2 "STOPP" SIGNALERAS TILL TÅGET	18
4.3 ANMÄLAN VID SIGNAL SOM VISAR "STOPP"	18
4.4 HUVUDSIGNAL SOM VISAR "STOPP"	19
4.5 VÄXLINGSDVÄRGSIGNAL, SKYDDSSSTOPPLYKTA ELLER SLUTPUNKTSSTOPPLYKTA SOM VISAR "STOPP"	23
4.6 BROSIGNAL ELLER SKREDVARNINGSSSTOPPLYKTA SOM VISAR "STOPP"	23
4.7 OBEHÖRIG PASSAGE AV SIGNAL SOM VISAR "STOPP"	24
4.8 FELAKTIG ELLER SLÄCKT FÖRSIGNAL	25
4.9 PLANKORSNING	25
4.10 PLATTFORMSÖVERGÅNG	26
4.11 FEL PÅ TÅGSKYDDSSYSTEMET	26
4.12 FEL PÅ FORDON	27
4.13 TÅGET KAN INTE MANÖVRERAS FRÅN DEN FRÅMSTA FÖRARHYTTEN	28

4.14	HJÄLPFORDON BEHÖVS	29
4.15	FORDON FRÅN TÅG MÅSTE LÄMNAS KVAR PÅ LINJEN	30
4.16	TÅGSÄTT SOM FRAMFÖRS SOM VÄXLING	31
4.17	BACKA TÅG	32
4.18	PÅLOK	33
4.19	FRÄMSTA FORDONET SAKNAR TÅGSKYDDSSYSTEM	33

Inledning

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

En tågfärd 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 tågfärdens väg normalt vara säkrad mot färder eller andra trafikverksamheter som kan komma i konflikt med tågfärden. 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.

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 då anges 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 tågferden enligt körplanen ska gå
- tågskyddssystemet är verksamt på tågsättets främsta fordon och försedd med rätta värden
- den förarplats som föraren ska manövrera tågsättet från har ett fungerande säkerhetsgrepp
- bromsen kan manövreras från förarplatsen och fungerar som avsett
- tågsättet har frontsignal.

Om tågsättets främsta fordon saknar tågskyddssystem får tågferden framföras om kraven i avsnitt 4.19 *Främsta fordonet saknar tågskyddssystem* är uppfyllda.

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

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

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

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

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 där tåget 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 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 modul 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 tågferden 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 ha 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 signalbilden ”kör” i en huvudsignal. I vissa fall ges körtillståndet muntligt av tågklareraren.

Ett körtillstånd gäller till nästa huvudsignal, dock längst till en stoppbock, S-tavla eller slutpunktsstoppolykta som utgör tågfärdvägens slutpunkt. På en driftplats upphör det normalt även då tåget stannar. Tågklareraren kan dessutom återkalla körtillståndet muntligt.

Körtillstånd är inte ett tillstånd att passera en signal i ”stopp”. Se reglerna för passage av signal i ”stopp” under rubriken *4.4 Huvudsignal som visar stopp*.

2.1 PÅBÖRJA TÅGFÄRD

En tågfärd får påbörjas när den har fått körtillstånd. Om det inte finns någon huvudspårsskiljande växel mellan tåget och den närmaste huvudsignalen, får tåget körtillstånd genom att den närmaste huvudsignalen visar ”kör”.

Om föraren inte kan förvissa sig om att huvudsignalen visar ”kör” eller om det finns en huvudspårsskiljande växel mellan tåget och den närmaste huvudsignalen, ska föraren ha muntligt körtillstånd innan tåget får starta.

2.2 TÅG SOM HAR STANNAT PÅ EN DRIFTPLATS

Om tåget stannar på en driftplats upphör normalt tågets körtillstånd. Tåget ska då ha nytt körtillstånd enligt reglerna under rubriken *2.1 Påbörja tågfärd*.

Plats med fortsatt körtillstånd

Om tåget stannar på en plats med tavla ”fortsatt körtillstånd” och föregående huvudsignal visade ”kör”, fortsätter körtillståndet att gälla. Om föregående huvudsignal inte visade ”kör” ska tåget ha nytt körtillstånd enligt reglerna under rubriken *2.1 Påbörja tågfärd*.

Oplanerat kortvarigt stopp

Om tåget har stannat tillfälligt och kortvarigt på en plats som inte är en normal stopplats fortsätter körtillståndet att gälla. Om tåget har stått

stilla mer än kortvarigt ska tåget ha nytt körtilstånd enligt reglerna under rubriken *2.1 Påbörja tågferd*.

Tågklararen ska, om han inte har återkallat körtilståndet muntligt, förutsätta att körtilståndet fortfarande gäller för ett tåg som har stannat tillfälligt.

2.3 TÅG SOM HAR STANNAT PÅ LINJEN

På linjen upphör inte tågets körtilstånd att gälla om tåget stannar. Tågklararen kan dock återkalla körtilståndet muntligt.

2.4 MUNTligt KÖRTILLSTÅND

Om tåget behöver muntligt körtilstånd ska föraren kontakta tågklararen.

Om det finns en huvudspårsskiljande växel mellan tåget och den närmaste huvudsignalen ska tågklararen förvissa sig om att växeln ligger rätt och är i kontroll samt att den inte oavsiktligt kan läggas om. De växlar och spårspärrar som skyddar tågferdvägen ska ligga i skyddande läge, vara i kontroll och inte kunna läggas om oavsiktligt. Om villkoren för växlar och spårspärrar inte kan uppfyllas ska tågklararen komplettera körtilståndet med beskedet *kontrollera växlarna*.

Föraren

- tar kontakt med tågklararen
- begär körtilstånd.

Tågklararen

- undersöker om körtilstånd kan lämnas
- lämnar körtilstånd:
Tåg 00 får körtilstånd till nästa huvudsignal som är ställd till "kör" (visar "stopp").

00 är tågferdens beteckning.

Föraren

- repeterar meddelandet.

Tågklararen

- bekräftar att meddelandet är rätt uppfattat.

2.5 ÅTERKALLA KÖRTILLSTÅND

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

Tågklareraren

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

Föraren

- repeterar meddelandet.

Tågklareraren

- bekräftar att meddelandet är rätt uppfattat.

Föraren

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

2.6 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 A-signal, 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.

2.7 HASTIGHET VID IGÅNGSÄTTNING

Efter start får tåget framföras som säkrad rörelse med tågferdens största tillåtna hastighet om det tidigare körtillståndet inte har upphört.

Om tåget är utgångståg eller om det tidigare körtillståndet har upphört ska tåget efter start på en driftplats framföras med hel siktfart tills föraren säkert kan se:

- att den närmaste huvudsignalen visar ”kör”
- att sträckan fram till huvudsignalen är hinderfri och saknar växlar eller att eventuella växlingsdvärgsignaler visar signalbilden ”lodrätt”.

Om, föraren har fått ett muntligt körtillstånd med beskedet *kontrollera växlarna* ska föraren framföra tåget med:

- halv siktfart på spåravsnitt där föraren med säkerhet kan konstatera att det varken finns växlar eller spårspärrar.
- krypfart genom växlar och förbi spårspärrar.

Föraren ska kontrollera växlarna enligt reglerna i avsnitt 4.4 *Huvudsignal som visar ”stopp”*.

Undantag från ovanstående regel om hel siktfart får dock göras om den närmast föregående huvudsignalen visade ”kör” och något av följande villkor är uppfyllt:

- Tåget har stått stilla i högst 5 minuter.
- Föraren har under hela uppehållet kunnat iaktta att nästa huvudsignal visar ”kör”.

Tåget får i detta fall framföras som säkrad rörelse.

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 huvudsignal när ATC-besked saknas
- hastighet enligt besked från en hastighetstavla
- hastighet enligt reglerna under rubriken *2.7 Hastighet vid igångsättning*
- hastighet enligt reglerna under rubriken *4 Särfall*.

Vid besvärliga siktförhållanden vid körning med ATC-besked i hastigheter över 40 km/tim behöver föraren inte ta hänsyn till att signaler eller tavlor inte syns på tillräckligt avstånd. Om en V-signal eller V-försignal inte syns vid orienteringstavlan ska föraren dock ge ljudsignalen ”tåg kommer” upprepade gånger.

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 huvudsignal på en driftplats
5. vid tågfärdvägens slutpunkt
6. vid lämpligt ställe på en trafikplats på linjen.

Om stopplatsen är vid en huvudsignal ska föraren stanna tåget så att föraren tydligt kan se huvudsignalen. Om stopplatsen är strax bortom en huvudsignal ska föraren stanna tåget med framänden minst 10 meter bortom huvudsignalen.

Om ett tågs stopplats behöver ändras ska tågklararen orderge tåget.

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

3.3 ANKOMSTANMÄLAN

Om det framgår av en säkerhetsorder eller av körplanen, eller om tågklararen tidigare har uppmanat föraren till det, ska föraren lämna en ankomstanmälan 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 tågfärdens 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.

3.4 BYTE AV FÖRARE

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

3.5 HANTERING AV VÄXEL PÅ LINJEN

En växel i huvudspår på en linjeplats och de växlar och spårspärrar som skyddar huvudspåret får manövreras när tåget har uppehåll vid linjeplatsen och har stannat där.

4 Särfall

4.1 ÅTERTA SIGNALBESKEDET "KÖR" I HUVUDSIGNAL

Tågklararen får inte återta signalbeskedet "kör" i en huvudsignal eller upphäva en tågväglåsning för ett tåg i rörelse som kan ha nåtts av signalens försignalerings utan att först samråda med tågets förare. Om föraren då kan avgöra att tåget kan stanna före den aktuella huvudsignalen får tågklararen återta "kör" i huvudsignalen. Om en akut fara hotar får dock tågklararen alltid återta "kör" i en huvudsignal utan att först samråda med föraren. Tågväglåsningen får inte upphävas förrän tågklararen har förvissat sig om att tåget har stannat.

Om "kör" i en huvudsignal återtas framför ett stillastående tåg får tågväglåsningen inte upphävas förrän tågklararen genom samtal med föraren har försäkrat sig om att denne har uppfattat att tåget inte längre har körtillstånd.

4.2 "STOPP" SIGNALERAS TILL TÅGET

Om "stopp" signaleras med A-signal, rangersignal, blinkande frontljus eller rörlig stoppsignal ska föraren genast stanna tåget och undersöka förhållandena. Om "stopp" signaleras på något annat sätt får tåget fortsätta fram till signalen.

Vid säkrad rörelse har föraren skyldighet att kunna stanna tåget före en signal som visar "stopp" bara om stoppsignalen har försignalerats. Skulle "stopp" visas oväntat vid säkrad rörelse ska fordonssättet om möjligt stannas före stoppsignalen och annars snarast möjligt därefter. För fortsatt rörelse gäller då samma regler som om föraren hade lyckats stanna före stoppsignalen.

Vid siktrörelse ska tåget kunna stannas före en signalinrättning eller signaltavla som visar "stopp". 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.

4.3 ANMÄLAN VID SIGNAL SOM VISAR "STOPP"

När ett tåg har stannat vid en signal som visar "stopp" ska föraren anmäla detta till tågklararen. Om orsaken till stoppsignalen är uppenbar för föraren får han avvakta med anmälan.

00 är tågfärdens beteckning.
yy är signalens beteckning.

Föraren

- kontaktar tågklareraren när tåget står stilla och anmäler:
Tåg 00 står vid signal yy som visar ”stopp”.

Tågklareraren

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

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

Om tåget finns vid en normal stopplats på en driftplats på avstånd från en huvudsignal som visar ”stopp” får anmälan ske där trots att tåget inte står vid signalen. Kan föraren inte se signalens beteckning, ska föraren ange vilken driftplats eller driftplatsdel samt vilket spår som tåget står på.

4.4 HUVUDSIGNAL SOM VISAR ”STOPP”

Om villkoren i kapitlet *Signal i stopp* i modul 17 *Trafikledning* är uppfyllda får tågklareraren lämna medgivande för tåget att passera en huvudsignal som visar ”stopp”.

Förutom i nedanstående fall får medgivandet bara ges för en huvudsignal i taget.

Medgivande för två eller flera huvudsignaler

Om följande villkor är uppfyllda får tågklareraren i de fall som anges nedan lämna medgivande för två eller flera efter varandra följande huvudsignaler:

- Det är samma tågklarerare som bevakar driftplatsen och övervakar bevakningssträckan.
- Tågfärden kan inte komma ut på en annan bevakningssträcka eller på ett annat spår på bevakningssträckan än som är avsett.

Tågklareraren får samtidigt lämna ett medgivande för:

- en mellansignal och efterföljande utfartsblocksignal, när tåget står vid en mellansignal som visar ”stopp”,
- en mellansignal, efterföljande utfartsblocksignal och samtliga mellanblocksignaler på bevakningssträckan, när tåget står vid en mellansignal som visar ”stopp”,

- en utfartsblocksignal och samtliga mellanblockssignaler på bevakningssträckan, när tåget står vid en utfartsblocksignal som visar ”stopp”,
- samtliga efterföljande mellanblockssignaler på bevakningssträckan, när tåget står vid en mellanblockssignal som visar ”stopp”,
- en infartssignal och efterföljande utfartsblocksignal, när tåget står vid en infartssignal som visar ”stopp” eller
- en infartssignal, efterföljande utfartsblocksignal och samtliga mellanblockssignaler på bevakningssträckan, när tåget står vid en infartssignal som visar ”stopp”.

På blanketten för medgivandet ska signalbeteckningarna för samtliga huvudsignaler som ingår i medgivandet antecknas. Föraren ska för varje huvudsignal som passeras kontrollera signalbeteckningen och dokumentera på blanketten att signalen har passerats.

Om en mellanblockssignal som ingår i medgivandet visar ”kör” upphör medgivandet att gälla för denna och efterföljande mellanblockssignaler, även om de efterföljande mellanblockssignalerna visar ”stopp”. Om någon av de efterföljande mellanblockssignalerna på bevakningssträckan visar ”stopp” för tåget ska föraren anmäla detta och inhämta ett nytt medgivande enligt reglerna i detta avsnitt.

Ett medgivande att passera en huvudsignal som visar ”stopp” innebär samtidigt att tåget får körtillstånd från den plats där tåget står och förbi huvudsignalen.

Infartssignal och mellansignal

På en driftplats får tågklararen kombinera ett medgivande att passera en infartssignal eller mellansignal i ”stopp” med ett medgivande att passera enstaka eller samtliga växlingsdvärgssignaler, skyddsstopplykter och slutpunktsstopplykter vilka visar ”stopp” och finns före nästa huvudsignal. Om det är möjligt ska tågklararen lägga en växlingsväg för tågärden.

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

Föraren

- kontaktar tågklararen när tåget står stilla och anmäler att signalen visar ”stopp”.

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

00 är tågfärdens beteckning.

yy är signalens beteckning.

x och y är antalet växlingsvärgsignaler respektive stopplykter.

Om det vid huvudsignalen finns en medgivandevärgsignal krävs det inget särskilt medgivande för att få passera medgivandevärgsignalen.

Tågklararen

- kontrollerar att det inte finns något som hindrar tåget att passera signalen på ett säkert sätt
- fyller i blankett xx.
- meddelar föraren:
Tåg 00 får passera signal yy
- 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 övriga signaler:
x växlingsvärgsignaler och y stopplykter får passeras i ”stopp”
- orderger i förekommande fall om det finns hinder i tågfärdvägen eller på dess skyddssträcka.

Föraren

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

Tågklararen

- bekräftar att medgivandet och eventuella växellägen är rätt uppfattade
- dokumenterar förarens namn
- uppger sitt namn.

Föraren

- dokumenterar tågklararens namn
- kontrollerar att signalen 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 nästa huvudsignal.

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”.

Blocksignal

Föraren

- kontaktar tågklararen när tåget står stilla för att anmäla att signalen visar ”stopp”.

Tågklararen

- kontrollerar att det inte finns något som hindrar tåget att passera signalen på ett säkert sätt
- fyller i blankett xx.
- meddelar föraren:
Tåg 00 får passera signal yy.

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

00 är tågfordens beteckning.

yy är signalens beteckning.

Föraren

- repeterar och dokumenterar medgivandet på blankett xx.
- uppger sitt namn.

Tågklareraren

- bekräftar att medgivandet är rätt uppfattat
- dokumenterar förarens namn
- uppger sitt namn.

Föraren

- dokumenterar tågklarerarens namn
- kontrollerar att signalen har den angivna beteckningen
- framför tåget i hel siktfart utom vid växel eller rörlig bro som den passerade blocksignalens linjeplatsfunktion avser
- framför tåget med halv siktfart vid passage av den växel eller rörliga bro som signalens linjeplatsfunktion avser
- kontrollerar att växeln ligger rätt, om den passerade blocksignalen i "kör" kontrollbekräftar en växel
- kontrollerar att brosignalen visar "passera", om den passerade blocksignalen i "kör" kontrollbekräftar en rörlig bro.

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

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

Hastighetsrestriktionen gäller fram till nästa huvudsignal.

4.5 VÄXLINGSDVÄRGSIGNAL, SKYDDSSTOPPLYKTA ELLER SLUTPUNKTSSTOPPLYKTA SOM VISAR "STOPP"

Om en växlingsdvärgsignal, slutpunktsstopplykta eller skyddsstopplykta visar "stopp" och det saknas ett medgivande från tågklareraren att passera signalen, ska föraren stanna 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 vid medgivande att passera en huvudsignal som reglerar rörelser på en driftplats. Medgivandet får avse flera signaler längs tågärdvägen.

4.6 BRO SIGNAL ELLER SKREDVARNINGSTOPPLYKTA SOM VISAR "STOPP"

En brosignal som visar "stopp" eller en skredvarningsstopplykta som visar "stopp, skredvarning" får inte passeras utan tågklarerarens medgivande. Tågklarerarens medgivande förutsätter att infrastrukturförvaltaren först har besiktigat bron eller sträckan och gett tillstånd att passera. För vissa rörliga broar kan dock infrastruktur-

förvaltarens säkerhetsbestämmelser ange villkor för när tågklararen får medge passage utan tillstånd från infrastrukturförvaltaren.

Föraren

- stannar tåget
- kontaktar tågklararen och anmäler:
Tåg 00 står vid brosignal (skredvarningsstopplykta) yy som visar "stopp".

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

Tågklararen

- kontaktar infrastrukturförvaltaren, som ansvarar för att bron eller sträckan besiktigas
- inväntar infrastrukturförvaltarens tillstånd för att passera bron eller sträckan
- fyller i blankett xx.
- kontaktar därefter föraren och meddelar:
Tåg 00 får passera brosignal (skredvarningsstopplykta) yy.

Föraren

- repeterar och dokumenterar medgivandet på blankett xx.
- uppger sitt namn.

Tågklararen

- bekräftar att medgivandet är rätt uppfattat
- dokumenterar förarens namn
- uppger sitt namn.

Föraren

- dokumenterar tågklararens namn
- fortsätter tågfärden.

4.7 OBEHÖRIG PASSAGE AV SIGNAL SOM VISAR "STOPP"

Om ett tåg utan medgivande har passerat en annan signal än en V-signal som visar "stopp" ska föraren omedelbart stanna tåget. Därefter ska föraren meddela tågklararen: *Tåg 00 har passerat signal yy som visade "stopp"*, där yy är signalens beteckning eller en beskrivning av en signal som saknar 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 passage av signal i ”stopp”. Reglerna tillämpas på samma sätt som om tåget hade stått vid den signal som passerades obehörigt.

4.8 FELAKTIG ELLER SLÄCKT FÖRSIGNAL

Om en försignal till en huvudsignal är felaktig eller släckt ska föraren framföra tåget så att det kan stanna vid den följande huvudsignalen. När föraren ser att den följande huvudsignalen visar ”kör” får hastigheten anpassas efter det. Föraren ska snarast anmäla den felaktiga försignalen till tågklararen.

Om ett tåg har fått en säkerhetsorder om att en försignal är felaktig ska föraren framföra tåget som om signalen visade ”vänta stopp”.

4.9 PLANKORSNING

V-försignal eller V-signal visar ”stopp före plankorsningen”
Om föraren ser att en V-försignal eller en V-signal visar ”stopp före plankorsningen” när tåget har passerat en orienteringstavla för en vägskyddsanläggning, ska föraren genast börja bromsa och ge ljudsignalen ”tåg kommer” upprepade gånger.

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 kommer att kunna 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 förvissat 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 tågklararen.

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 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 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-försignalen visar ”passera” och att anläggningen varnar vägtrafikanter.

4.10 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.

4.11 FEL PÅ TÅGSKYDDSSYSTEMET

Balisinformationsfel

Balisinformationsfel innebär att tågskyddssystemet inte har tagit emot tillräckligt tydlig information från en balisgrupp. Om huvudbeskedet försvinner ska föraren bromsa tåget och vid behov stoppa tåget tills han med säkerhet kan fortsätta utan hjälp av tågskyddssystemet. På en driftplats ska föraren köra tåget som om den närmast föregående huvudsignalen hade visat ”kör 40, varsamhet”. På linjen ska föraren köra så att tåget kan stanna vid nästa huvudsignal om den visar ”stopp”.

Om felet är känt genom säkerhetsorder får föraren fortsätta körningen enligt de besked som lämnas genom signaler. Om tågskyddssystemet larmar men huvudbeskedet finns kvar får tåget fortsätta utan särskilda restriktioner.

Föraren ska så snart som möjligt anmäla balisinformationsfel till tågklararen. Anmälan ska om möjligt innehålla uppgifter om felkod, kilometertal, signalbeteckning, typ av tavla och uppgift som anger om felet gav 80-övervakning eller inte.

Balisöverensstämmelsefel

Balisöverensstämmelsefel innebär att tågskyddssystemet oväntat ger en mer restriktiv information än den som signalerna visar. Föraren ska då köra tåget efter den mer restriktiva informationen. Om det innebär att tågskyddssystemet har utlöst systemnödbroms vid passage av en huvudsignal eller om ATC-huvudbeskedet "stopp-signal passerad" visas, ska föraren agera som om tåget har passerat en huvudsignal som visat "stopp", även om han uppfattade att den visade "kör".

Om tåget har fått en säkerhetsorder om balisöverensstämmelsefel som ger nödbroms vid en huvudsignal får tåget passera huvudsignalen om den visar "kör".

Föraren ska så snart som möjligt anmäla balisöverensstämmelsefel till tågklararen. Anmälan ska om möjligt innehålla beteckningen på den signal där felet uppstod.

Fel på fordonets tågskyddssystem

Om det uppstår fel på fordonets tågskyddssystem ska tåget omedelbart bromsas till stopp. När föraren har konstaterat att det inte finns något som hindrar fortsatt ärd utan verksamt tågskyddssystem får tåget köras 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. Hastigheten vid framförande utan verksamt tågskyddssystem får vara högst 80 km/tim.

4.12 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 modul 6 *Fara och olycka*.

Felaktigt säkerhetsgrepp

Om det blir fel på säkerhetsgreppet sedan tågfärden 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 överskrida hel siktart.

4.13 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.

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 siktart. 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 tillåtna hastighet av 80 km/tim om följande villkor är uppfyllda:

- Tågskyddssystem är verksamt.

- 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.

4.14 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 tågfärdens beteckning.

Föraren

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

Tågklareraren

- svarar:
Blankett xx framme.

Föraren

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

Tågklareraren

- repeterar och dokumenterar meddelandet.

Föraren

- bekräftar att meddelandet är rätt uppfattat.

Tågklareraren

- återkallar tågets körtillstånd
- uppger sitt namn.

Föraren

- repeterar att körtillståndet är återkallat
- dokumenterar tågklarerarens namn
- uppger sitt namn.

Tågklareraren

- dokumenterar förarens namn
- 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 tågklareraren. Tåget får inte fortsätta förrän det har fått ett nytt körtillstånd av tågklareraren.

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 tågklareraren 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.

4.15 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 modul 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 tågklareraren att fordon har lämnats på linjen. Tågklareraren 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.

4.16 TÅGSÄTT SOM FRAMFÖRS SOM VÄXLING

Ett tågsätt kan ibland framföras som växling i början eller slutet 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. Växlingen övergår till tågfärd omedelbart innan tågsättet passerar närmaste huvudsignal.

Tågfärd som övergår i växling

På vissa driftplatser, som är särskilt angivna i linjeboken, får tågfärden övergå till växling vid infartssignalen eller vid tågfärdvägens slutpunkt. I linjeboken anges de villkor som gäller för att växlingen ska få påbörjas. Tågsättet ska framföras enligt reglerna för växling.

4.17 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 tågklareraren, utom vid kortare backning av motorvagnståg vid plattform.

Backa på linjen

Tågklareraren ska 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. Tågklareraren får inte bevilja backning om backningen kan beröra en blocksträcka där någon annan färd finns. Om det inte finns något hinder för backningen ska tågklareraren därefter ge föraren tillstånd att backa.

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

Om föraren inte kan finna 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 tågklareraren medge att tågsättet backar utan att en signalgivare håller uppsikt i backningsriktningen om något av följande villkor har uppfyllts:

- Det finns inga växlar på den sträcka som tåget ska backas.
- Växlarna på den sträcka som tåget ska backas är låsta genom låsning av en normal tågväg som kvarstår efter tåget.
- En huvudsignal visar ”kör” eller en dvärgsignal visar ”lodrätt” för backningsriktningen.

Ljudsignalen ”tåg kommer” ska ges omedelbart innan tågsättet börjar backa och sedan upprepade gånger under backningen.

Om det finns någon plankorsning med vägskyddsanläggning på sträckan ska tågklareraren kunna manövrera denna för att tågsättet ska få backa utan uppsikt i backningsriktningen.

Om det är nödvändigt får ett tågsätt flyttas från ett spår till ett annat på en driftplats genom att tågsättet förs ut på linjen utan krav på uppsikt i backningsriktningen om följande villkor uppfylls:

- En normal tågväg ska läggas för rörelsen och signaler som ska passeras ska visa ”kör”.
- Tågsättet ska föras förbi infartssignalen.

Föraren får godta ett muntligt besked från tågklareraren om att en signal visar ”kör”. Hastigheten ska vara högst 10 km/tim under backningen. Föraren ska ge ljudsignalen ”tåg kommer” före igångsättningen och sedan upprepade gånger under backningen. Tågsättet får bara föras ut så långt att dess innersta del befinner sig strax utanför driftplatsgränsen.

Backa en kort sträcka vid plattform

Om ett motorvagnståg oavsiktligt har förts för långt vid en plattform när tåget ska göra uppehåll för resandeutbyte får tågsättet backas tillbaka en vagnslängd utan tillstånd av tågklareraren. Tågsättet får bara backa på detta sätt om backningen påbörjas

omedelbart och om föraren vet att tågsättet inte passerar någon med- eller motriktad huvudsignal, dvärgsignal eller stopplykta.

Dessa regler får tillämpas även om det skulle vara möjligt för föraren att placera sig främst i rörelseriktningen.

4.18 PÅLOK

Om ett järnvägsföretag har behov av påskjutning ska företaget meddela trafikledningen vilket tåg som behöver påskjutning och var denna ska utföras. Om trafikledningen godkänner att påskjutning kan ske ska tågklararen därefter orderge tåget och påloket.

Påskjutning ska börja på en driftplats och påloket får bara sättas till tåget när detta står stilla. Om påloket släpper kontakten med tåget under pågående påskjutning ska pålokets förare genast stanna påloket. Den största tillåtna hastigheten vid påskjutning är 40 km/tim. Påloket ska ha tågskyddssystemet frånslaget så länge det skjuter på. Så länge påloket skjuter tågsättet är det en del av tåg färden. Om påloket lämnar tågsättet på linjen och återgår till utgångsdriftplatsen ska påloket framföras enligt reglerna för spärrfärd, återgående pålok.

4.19 FRÄMSTA FORDONET SAKNAR TÅGSKYDDSSYSTEM

I följande fall får tåg färden framföras trots att tågsättets främsta fordon saknar tågskyddssystem:

- tåg färder på driftplatser som saknar tågskyddssystem
- tåg färder på utgångs- och slutdriftplats om tåg färden ska framföras eller har framförts på område utan tågskyddssystem vilket ansluter utanför driftplatsen.
- tåg färder med syfte att förflytta drivfordon till och från arbeten på järnvägsinfrastruktur om drivfordonet inte kan kopplas in i ett tågsätt som kan framföras med verksamt tågskyddssystem.
- tåg färder med syfte att förflytta drivfordon till och från provkörningar om drivfordonet inte kan kopplas in i ett tågsätt som kan framföras med verksamt tågskyddssystem.
- tåg färder med syfte att förflytta drivfordon till och från verkstad om drivfordonet inte kan kopplas in i ett tågsätt som kan framföras med verksamt tågskyddssystem.
- tåg färder som inte är resandetåg om avståndet för förflyttning av tågsättet inte överstiger 50 kilometer.
- tåg färder vars tågsätt består av fordon som används vid ett museitågsarrangemang om avståndet för förflyttning av tågsättet inte överstiger 200 kilometer.

- tågfärd med syfte att utgöra en insats som hjälpfordon eller en insats vid röjnings- och nödsituationer.

I samtliga fall får tågfärdens hastighet inom ATC-område vara högst 80 km/tim.



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

www.trafikverket.se