



Järnvägsstyrelsen

JvSFS 2008:7 bilaga 9 M
Utkom från trycket
den 11 juli 2008

Järnvägsstyrelsens trafikföreskrifter

Bilaga 9 M

Spärrfärd - System M

Innehåll

Inledning	5
1 Planera spärrfärd	6
1.1 SPÄRRFÄRDENS KÖRPLAN	6
1.3 SPÄRRFÄRDSSTRÄCKA	6
1.8 K16-NYCKEL	6
2 Anordna spärrfärd	7
2.1 SAMTIDIGA TRAFIKVERKSAMHETER	7
2.4 STARTTILLSTÅND	7
3 Genomföra spärrfärd	8
3.7 HANTERING AV VÄXEL PÅ LINJEN	8
4 Avsluta spärrfärd	9
4.3 AVSLUTSANMÄLAN	9
5 Särfall	10
5.1 DIREKTPANERA SPÄRRFÄRD	10
5.4 ANMÄLAN VID SIGNAL SOM VISAR "STOPP"	10
5.5 HUVUDSIGNAL SOM VISAR "STOPP"	10
5.15 SPÄRRFÄRD MED HJÄLPFORDON	11
5.16 MEDGIVANDE ATT RESANDE FÅR MEDFÖLJA VID SPÄRRFÄRD	11
5.18 SPÄRRFÄRD EFTER TÅG	12

Inledning

Spärrfärd i system M skiljer sig från spärrfärd i system H genom att den bevakningssträcka som spärrfärdssättet ska färdas avspärras med hjälp av manuella rutiner. På en driftplats kan det i system M också finnas huvudspår som saknar teknisk hinderfrihetskontroll och huvudspår som saknar huvudsignaler. Det kan också förekomma driftplatser som helt saknar utfartssignaler.

I system M kan det även förekomma att driftplatser är obevakade.

Denna bilaga innehåller tillägg och ändringar för spärrfärd i system M. I övrigt gäller samma regler som för spärrfärd i system H.

Obevakade driftplatser ingår i bevakningssträckan och hanteras regelmässigt som om de var en del av linjen. I de fall som texten för spärrfärd i system H anger *driftplats* menas – om inget annat anges – i system M *bevakad driftplats* och med *linjen* avses då även obevakade driftplatser.

1 Planera spärrfärd

1.1 SPÄRRFÄRDENS KÖRPLAN

Om en driftplats som utgör gränspunkt till spärrfärdssträckan är obebakad ska körplanen också innehålla uppgift om det.

1.3 SPÄRRFÄRDSSTRÄCKA

Om en obebakad driftplats är gränspunkt ingår den i spärrfärdssträckan.

1.8 K16-NYCKEL

Om en K16-nyckel behöver hämtas ut ska detta göras av tillsyningsmannen. K16-nyckeln får inte användas innan tillsyningsmannen har fått starttillstånd för spärrfärden. K16-nyckeln ska återlämnas snarast och senast inom ett dygn efter att den inte längre behövs. Om en K16-nyckel inte har återlämnats när spärrfärden avslutas ska tillsyningsmannen anmäla att K16-nyckeln inte längre används enligt reglerna i 4.3 *Avslutsanmälan*. Infrastrukturförvaltaren får i sina säkerhetsbestämmelser föreskriva att K16-nyckeln i särskilt angivna fall får återlämnas senare än efter ett dygn.

2 Anordna spärrfärd

2.1 SAMTIDIGA TRAFIKVERKSAMHETER

Samråd krävs också om spärrfärdssträckan har en obehärdad driftplats som gemensam gränspunkt med en annan spärrfärdssträcka.

2.4 STARTTILLSTÅND

Innan tågklararen lämnar starttillstånd för en spärrfärd i system M ska han avspärra bevakningssträckan.

Tågklararens kontroll av att sträckan är fri från tåg gäller inte i system M när spärrfärd anordnas som spärrfärd efter tåg. Se 5.18 *Spärrfärd efter tåg*.

Kravet på kortslutning då fordon ska föras upp på linjen från sidan gäller inte i system M.

3 Genomföra spärrfärd

3.7 HANTERING AV VÄXEL PÅ LINJEN

Växlarna på en obehövad driftplats får liksom växlarna på en linjeplats, manövreras när spärrfärdssättet finns vid driftplatsen om det är angivet i linjeboken.

4 Avsluta spärrfärd

4.3 AVSLUTSANMÄLAN

När tillsyningsmannen anmäler spärrfärden avslutad ska han även anmäla att de K16-nycklar som inte har återlämnats inte används:

K16 är i förvar.

5 Särfall

5.1 DIREKTPLANERA SPÄRRFÄRD

Tågklareraren ska samråda med tågklareraren för bevakningssträckans gränsdriftplats innan han godkänner körplanen.

5.4 ANMÄLAN VID SIGNAL SOM VISAR "STOPP"

Om det är en linjeplatssignal som visar "stopp" ska tillsyningsmannen inte göra någon anmälan om att signalen visar "stopp".

5.5 HUVUDSIGNAL SOM VISAR "STOPP"

Huvudsignal på en bevakad driftplats

På en bevakad driftplats gäller motsvarande regler som gäller för infartssignaler och mellansignaler i system H även för utfartssignaler i system M.

I det fall medgivandet avser en ytterplacerad utfartssignal ger tågklareraren inte beskedet *kontrollera växlarna*.

När spärrfärdssättet har passerat driftplatsgränsen får föraren stanna spärrfärden på lämpligt ställe och starta om ATC.

Huvudsignal på en obevakad driftplats

Om en huvudsignal på en obevakad driftplats visar "stopp" ska tillsyningsmannen sedan spärrfärdssättet har stannat vid signalen anmäla detta till tågklareraren för någon av bevakningssträckans gränsdriftplatser.

Tågklareraren ska kontrollera om driftplatsen är bevakad. Om driftplatsen inte ska vara bevakad för spärrfärden får tågklareraren lämna tillsyningsmannen medgivande att passera signalen. Ett sådant medgivande får gälla samtliga signaler på en obevakad driftplats och ska formuleras *Spärrfärd xx får passera samtliga signaler i zz. Kontrollera växlarna*. Medgivandet ges i övrigt på samma sätt som motsvarande medgivande på bevakad driftplats.

Föraren framför spärrfärdssättet i krypfart på driftplatsen och kontrollerar att växlarna i tågfärdvägen sluter i rätt läge. På spåravsnitt där föraren med säkerhet kan konstatera att det varken finns växlar eller spårspärrar får föraren framföra spärrfärdssättet med halv siktart. Hastighetsrestriktionerna gäller fram till nästa huvudsignal som visar "kör" eller längst till driftplatsgränsen.

När spärrfärden har passerat driftplatsgränsen får föraren stanna spärrfärdssättet på lämpligt ställe och starta om ATC.

Utfartssignal med linjeplatsfunktion

Om en utfartssignal på en bevakad eller obebakad driftplats har linjeplatsfunktion och visar "stopp" ska spärrfärdssättet framföras med halv siktfart vid den berörda linjeplatsen. Tillsyningsmannen ska då kontrollera växellägen eller brosignal. Kontrollen av växlarna eller brosignalen får göras under gång om tillsyningsmannen tydligt kan se dem.

Linjeplatssignal

Sedan spärrfärdssättet har stannat vid en linjeplatssignal som visar "stopp" får det passera signalen och fortsätta med halv siktfart tills det har passerat den berörda växeln eller bron. Tillsyningsmannen ska kontrollera växellägen eller brosignal. Kontrollen av växlarna eller brosignalen får göras under gång om föraren tydligt kan se växelläget respektive brosignalen. Efter att de berörda växlarna eller den berörda bron har passerats får föraren stanna spärrfärden på en lämplig plats och starta om ATC.

Tillsyningsmannen ska vid lämpligt tillfälle meddela tågklareraren att signalen visade "stopp" och om särskilda iakttagelser gjordes vid de berörda växlarna eller den berörda bron.

5.15 SPÄRRFÄRD MED HJÄLPFORDON

Körplanen ska innehålla uppgifter om mellan vilka driftplatser eller linjeplatser eller på vilken obebakad driftplats som det hjälpbehövande tåget finns, men tågets exakta position får inte uppges med större noggrannhet än så. Hjälpfordonets tillsyningsman får inte försöka att på annat sätt få närmare besked om det hjälpbehövande tågets position.

När spärrfärden förs in på den sträcka eller obebakade driftplats där det hjälpbehövande tåget finns får spärrfärden inte framföras med högre hastighet än hel siktfart.

5.16 MEDGIVANDE ATT RESANDE FÅR MEDFÖLJA VID SPÄRRFÄRD

Tillfälliga researrangemang

Resande får inte medfölja om spärrfärden är spärrfärd efter tåg.

5.18 SPÄRRFÄRD EFTER TÅG

I system M får spärrfärd efter tåg anordnas, utom om det är förbjudet enligt linjeboken eller om det aktuella tåget har pålok. Spärrfärd med hjälpfordon räknas inte som spärrfärd efter tåg, utan anordnas enligt särskilda regler under rubriken *5.15 Spärrfärd med hjälpfordon*. Spärrfärd efter tåg genomförs enligt de ordinarie reglerna för spärrfärd med de skillnader som anges nedan.

Om spärrfärden ska anordnas efter tåg ska detta anges i körplanen. Vid akuta situationer får spärrfärd efter tåg direktplaneras. Reglerna nedan gäller då i tillämpliga delar.

Spärrfärd efter resandetåg får bara anordnas om följande villkor är uppfyllda:

- Det är medgivet i linjeboken.
- Spärrfärdssträckan omfattar bara en del av bevakningssträckan.
- Tågets förare har en uppgift i körplanen eller en säkerhetsorder att lämna ankomstanmälan vid den trafikplats som ska vara gräns för spärrfärdssträckan.

Om spärrfärden börjar på linjen eller på en obehövad driftplats och spärrfärden ska gå i motsatt riktning mot tåget, ersätts ankomstanmälan från föraren på tåget av att tillsyningsmannen anmäler att han har sett tåget passera med slutsignal.

Trafikledningen får besluta att tillämpa rutinen med ankomstanmälan för föregående tåg även för tåg som inte medför resande.

Tillsyningsmannen

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

Tågklararen

- antecknar tillsyningsmannens namn och telefonnummer

Tillsyningsmannen

- uppger
 - spärrfärdens beteckning
 - berörd bevakningssträcka
 - spärrfärdssträckans gränspunkter
 - plats där spärrfärden ska börja och sluta
 - spärrfärdens starttid och sluttid
 - om ett eller flera småfordon ingår i spärrfärdssättet
 - om spärrfärdssättet består av enbart småfordon
 - om tillsyningsmannen även är förare
 - att spärrfärden ska anordnas efter tåg 00.

Tågklararen

- kontrollerar att tillsyningsmannens uppgifter stämmer överens med tågklararens uppgifter
- påtalar eventuella avvikelser för tillsyningsmannen och kommer överens med honom om vad som ska gälla
- undersöker om spärrfärdsträckan kan upplåtas för spärrfärden
- meddelar om en gränsdriftplats är stängd under tiden för spärrfärden
- förvissar sig om att tågnumret stämmer
- uppmanar tillsyningsmannen för en spärrfärd som ska börja på linjen eller på en oövakad driftplats att återkomma när tåget har passerat.

Tillsyningsmannen ska kontakta tågklararen för en avstämning av körplanen strax innan spärrfärden beräknas starta.

Innan tågklareraren får ge starttillstånd till en spärrfärd som ska börja på linjen eller på en obehållad driftplats och är spärrfärd efter tåg ska tillsyningsmannen ha konstaterat att det aktuella tåget har passerat och att det var försett med slutsignal.

Om flera trafikverksamheter ska starta efter tåget måste tillsyningsmännen samråda enligt reglerna under rubriken 2.3 *Samråd*.

Tillsyningsmannen

- om spärrfärden ska börja på linjen eller på en obehållad driftplats: ser tåget passera och meddelar tågklareraren
Jag har sett tåg 00 passera med slutsignal
- meddelar vilka samråd som har hållits och begär starttillstånd för spärrfärd efter tåg.

Om det inte är möjligt att ställa huvudsignalen till "kör" gäller reglerna för passage av signal i "stopp".

xx är spärrfärdens beteckning.

Tågklareraren

- stämmer av och dokumenterar att samtliga begärda samråd har hållits
- kontrollerar att tåget inte har pålok
- stämmer av att spärrfärden har aktuella säkerhetsorder
- ställer om möjligt huvudsignalen till "kör"
- ger starttillstånd:
Spärrfärd xx efter tåg 00 får starta
- dokumenterar starttillståndet.

Tillsyningsmannen

- repeterar och dokumenterar starttillståndet
- utför de åtgärder som har överenskommit i samråden
- meddelar föraren att spärrfärden får starta.

Tågklareraren

- avspärrar bevakningssträckan.

Spärrfärdssättet framförs med hel siktart i de fall som det går i samma riktning som tåget. Om tåget har lämnat en ankomstanmälan från den trafikplats som är gräns för spärrfärdssträckan gäller hel siktart bara när spärrfärdssättet förs in till denna trafikplats.



Järnvägsstyrelsen

Järnvägsstyrelsen
Borganäsvägen 26
Box 14
781 21 Borlänge

Tel 0243-24 69 00
Fax 0243-24 69 99
jvs@jvs.se
www.jvs.se