

Skyddsavstånd, skyddssträcka och frontskydd

Grundläggande signaleringskrav

Innehållsförteckning

1	Syfte	3
	Ändringsinformation	3
2	Omfattning	3
3	Definitioner och förkortningar	3
3.1	Definitioner	3
3.2	Förkortningar	3
4	Ansvar	4
5	Principer för skyddsavstånd.....	4
5.1	Skyddsavstånd för förenklad tågväg i system E	4
6	Principer för skyddssträcka, frontskydd och frontskyddsområde.....	5
6.1	Typer av frontskydd	6
7	Krav på skydd	6
7.1	Låst tågväg, låst särskild tågväg och rörelse på linje	6
7.2	Låst växlingsväg	6
7.3	Lokalfrigivningsområde.....	6
8	Krav på skyddsavstånd	7
9	Krav på skyddssträckor.....	7
10	Nödbromskurvans utnyttjande av skyddet.....	8
10.1	Frisläppningshastighet och Danger Point i system E.....	8
11	Hjälpmedel och referenser.....	8
11.1	Hjälpmedel	8
11.2	Referenser	8

1 Syfte

Denna standard ingår i serien *Grundläggande signaleringskrav*. Denna serie av standarder är ämnade att utgöra underlag för utformning av signalanläggningar. Målgrupper för dessa standarder är personer som

- framställer underlag för anläggningarnas utformning
- projekterar signalanläggningar
- säkerhetsgranskar signalanläggningar
- ibruktagandebesiktigar signalanläggningar.

Denna standard reglerar de grundläggande kraven på hur skyddsavstånd, skyddssträckor, frontskydd och frontskyddsområden ska utformas.

Ändringsinformation

1998-06-15	Version 1
1999-04-23	Version 2
2002-11-11	Version 3
2004-05-07	Version 4.
2007-11-01	Version 5.
2009-09-30	Version 6.
2010-12-10	Version 7, nya organisationsbeteckningar och ändringar i avsnitt 5, 8 och 9.

2 Omfattning

Nya anläggningar ska utformas enligt kraven i denna standard, en eventuell dispens från kraven kan sökas enligt avsnitt 5.1 i BVF 544.94001.

För äldre anläggningar i vilka ändringar görs ska kraven införas efter bedömning av ändringens storlek och art, hur komplicerat det är att införa kraven i aktuell anläggningstyp och att anläggningen ska vara enhetligt utformad och uppföra sig konsekvent mot tågklarerare, förare och underhållspersonal.

Utöver dessa grundläggande krav kan det för enskilda anläggningar krävas ytterligare normer och anvisningar för att uppnå rätt säkerhet.

För sträckan Lindköping – Västervik gäller kompletterande krav (se BVF 544.98003).

För rangeranläggningar gäller andra krav.

3 Definitioner och förkortningar

3.1 Definitioner

Nedanstående symboler används i detta dokument

	Rörelseväg i pilens riktning med slutpunkt vid pilspetsen. Symbolen betyder också tåg rörelse på linjen.
	Signalinrättning eller signalpunktstavla som kan utgöra frontskydd (generell symbol)
	Skyddande bangårdsobjekt (generell symbol)
	Fordon på spår med färdriktning i pilens riktning

I övrigt används termer enligt BVS 544.93100, *Signaltekniska termer och definitioner*.

3.2 Förkortningar

JTF Järnvägsstyrelsens TrafiksäkerhetsFöreskrifter

4 Ansvar

Infrastrukturförvaltaren ansvarar för att reglerna i denna standard tillämpas enligt avsnitt 2 vid byggnation av nya signalanläggningar och ändring i befintliga signalanläggningar.

5 Principer för skyddsavstånd

För att minska risken för kollision mellan fordon i rörelse ska det finnas ett skyddsavstånd för varje blocksträcka, varje rörelseväg och varje signal/signalpunktstavla som avgränsar ett lokalfrigivningsområde. Krav på skyddsavståndet framgår av avsnitt 8.

Skyddsavstånd kan sammanfalla för två parallella rörelsevägar på spår som efter slutpunkterna går genom samma medväxel.

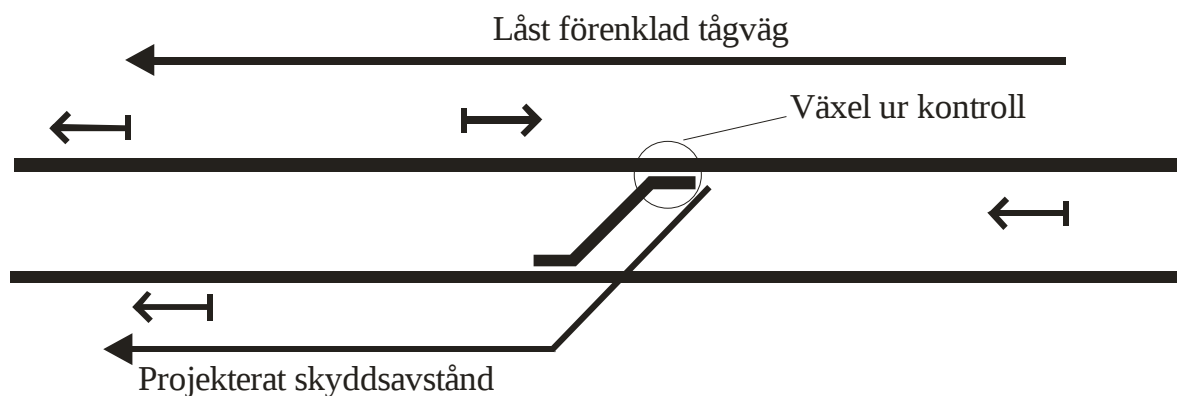
Kravet på skyddsavstånd följer den väg växlar ligger. Om en motväxel inom skyddsavståndet är ur kontroll eller frigiven för lokal manövrering ställs krav på skyddsavstånd i båda växellägena.

En spårspärr i urspårningsriktningen inom skyddsavståndet för lokalfrigivningsområde separerar detta från andra rörelser om den är i läge på. Om spårspärren inte är kontrollerad i rätt läge ska krav på skyddsavstånd gälla spåret bortom spårspärren.

Om en slutpunktsstopplykta som är låst som slutpunkt går ur kontroll betraktas påföljande huvudsignal eller tända slutpunktsstopplykta som slutpunkt och skyddsavstånd ska då finnas bortom denna.

5.1 Skyddsavstånd för förenklad tågväg i system E

En förenklad tågväg kan vara låst över växlar som är ur kontroll eller lokalfrigivna. För att låsa krävs att ett skyddsavstånd etableras i det, från den låsta vägen, avvikande spåret i en sådan motväxel. Skyddsavståndet ska projekteras så långt att det sträcker sig förbi första medriktade huvudsignalpunkt. Om växels läge avviker från den låsta vägen upphör det muntliga körtillståndet att gälla vid denna huvudsignalpunkt.



figur 1 Princip för hur skyddsavstånd ska projekteras för växel ur kontroll i förenklad tågväg

6 Principer för skyddssträcka, frontskydd och frontskyddsområde

För att minska risken för kollision med stillastående fordon eller fast hinder ska det finnas ett frontskyddsområde för varje blocksträcka och rörelseväg. Frontskyddsområdets utsträckning styrs av kraven på skyddssträcka som framgår av avsnitt 9.

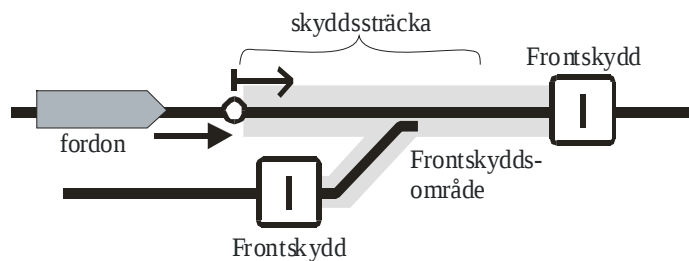
På linjeliknande spåravsnitt krävs frontskyddsområde bortom signal endast om det under normal drift kan finnas fordon på skyddssträckan, till exempel beroende på att

- spåravsnittet används för uppställning av fordon eller växling
- det på spåravsnittet finns en plattform där tåg stannar
- avståndet till nästa huvudsignal är kortare än 850 m.

I system E2/E3 erfordras ingen fysisk skyddssträcka på linjeliknande spåravsnitt, systemet känner av fordonens riktning och läge och signalerar i enlighet med detta.

Frontskydd ska förhindra att korsande och motriktade rörelser kan köra in i frontskyddsområdet eller rörelsevägen enligt principerna i figur 2. För att godkännas som frontskydd i rörelsevägens förlängning ska ett objekt finnas bortom skyddssträckan. Frontskydd som inte är i rörelsevägens förlängning får finnas vid den hinderfria signalpunkten.

figur 2 Principer för skyddssträcka, frontskydd och frontskyddsområde



Spårområdet från slutpunkten till frontskydden kallas frontskyddsområde och ska tekniskt kunna kontrolleras fritt från fordon. När frontskyddsområdet ska vara fritt från fordon, gäller detta inte

1. för ett korsande spår i frontskyddsområdet, om
 - a. det korsande spåret inte befinner sig inom skyddssträckan och
 - b. fordon som befinner sig på det korsande spåret inte kan komma in i någon annan del av frontskyddsområdet än själva korsningen.
2. för hela frontskyddsområdet
 - a. om frontskyddsobjekten består av enbart växlar eller spårspärrar i skyddande läge och
 - b. frontskyddsområdet var fritt från hinder när objekten intog det skyddande läget och
 - c. inget av frontskyddsobjekten har lagts om efter att området detekterats fritt från hinder.

Ett spåravsnitt som är frontskyddsområde för en rörelseväg eller blocksträcka kan samtidigt utgöra frontskyddsområde för andra rörelsevägar eller blocksträckor enligt figur 3.



figur 3 Exempel på gemensamt frontskyddsområde för flera rörelsevägar.

6.1 Typer av frontskydd

Frontskydd kan utgöras av något av följande:

- växel i skyddande läge (ej lokalfrigiven)
- tunganordning i skyddande läge (vid byggspår, ej lokalfrigiven)
- spårspärr med klossar på båda rälerarna i läge på (ej lokalfrigiven)
- fast hinder (vid byggspår)
- huvudljussignal i stopp (huvudljussignalen får inte ha medgivandetavla)
- signalpunktstavla
- huvuddvärgsignal i stopp
- växlingsdvärgsignal i stopp
- stopplykta tekniskt kontrollerad i stopp
- spårslut, ska i riktning in betraktas som en växel i skyddande läge.

Motriktad signal eller signalpunktstavla i rörelsevägens förlängning eller i spår parallella till denna får inte utgöra frontskydd om de är börjanpunkt för eller ingår i en låst rörelseväg.

7 Krav på skydd

7.1 Låst tågväg, låst särskild tågväg och rörelse på linje

Frontskydd ska utformas enligt principer i avsnitt 6. Skyddsavstånd bortom slutpunkt ska finnas enligt avsnitt 8. Skyddssträcka ska finnas enligt avsnitt 9.

7.2 Låst växlingsväg

Frontskydd ska utformas enligt principer i avsnitt 6. Skyddsavstånd bortom slutpunkt gentemot låst tågväg och linje ska finnas enligt avsnitt 8. Om följande villkor är uppfyllda kan infrastrukturförvaltaren besluta om avsteg från kravet på skyddsavstånd. Beslutet ska dokumenteras.

1. Samförstånd med trafikledningsfunktionen råder i frågan.
2. Signalinrättningen vid växlingsvägens slutpunkt är väl synlig på minst 100 m avstånd.
3. Signalinrättningen vid växlingsvägens slutpunkt är placerad på en plats där förarna normalt kan räkna med att finna en sådan.
4. Avsevärda hinder för verksamheten på driftplatsen uppstår om skyddsavstånd anordnas.
5. Sth för tågväg som ligger inom det normala skyddsavståndet, det vill säga inom 100 m efter växlingsvägens slutpunkt, får inte överstiga 40 km/h.

7.3 Lokalfrigivningsområde

Skyddsavstånd bortom avgränsande signal gentemot låst växlingsväg, låst tågväg och linje ska finnas enligt avsnitt 8. Skyddssträcka och frontskydd erfordras inte.

8 Krav på skyddsavstånd

	Signal- och ATC-besked som lämnas för färd mot slutpunkten	Skyddsavstånd med avseende på korsande eller motriktad (m)				
		Tågväg	Förenklad och särskild tågväg	Växlingsväg	Lokalfrigivningsområde	Linjespår
Bortom huvudsignal eller stopplykta i stopp mot vilken rörelse sker på tågväg eller linje	"Kör 80" eller "Kör 40"	200	200	100	100 ¹	200
	"Kör 40" med 10-övervakning i ATC ²	100	100	0	0	100
Bortom slutpunkt för tågväg i system E2 och E3	—	100	100	50	50	100
Bortom slutpunkt för förenklad och särskild tågväg i system E2 och E3	—	200	200	100	100	200
Bortom slutpunkt för växlingsväg	—	100 ³	100 ³	0	0	100 ³
Bortom avgränsande objekt för lokalfrigivningsområde ⁴	—	100 – 500 ⁵	100	0	—	100 – 500 ⁵

- 1) Gäller även signal i stopp bortom vilken ett lokalfrigivningsområde på linjeplats finns.
 - 2) Vid 10-övervakning av annat skäl än kort skyddsavstånd, kan 10-övervakningen kombineras med signalbeskedet "Kör 80". Gäller även vid "Kör 40" i områden med tvåskenssignaler.
 - 3) Om inte avsteg beslutats enligt avsnitt 7.2.
 - 4) Minimikrav på skyddsavstånd från
 - avgränsande objekt för ett låst temporärt lokalfrigivningsområde
 - avgränsande fysiskt objekt för ett permanent lokalfrigivningsområde, när objektet inte är kontrollerat i rätt läge.
 - 5) Om en vagn från lokalfrigivningsområdet kan rulla in i sidan på ett skyddat spår:
 - 100 m om sth på skyddat spår ≤ 40 km/h
 - 200 m om sth på skyddat spår ≤ 80 km/h
 - 500 m om sth på skyddat spår > 80 km/h.
- 100 m om en vagn från lokalfrigivningsområdet **inte** kan rulla in i sidan på ett skyddat spår.

9 Krav på skyddssträckor

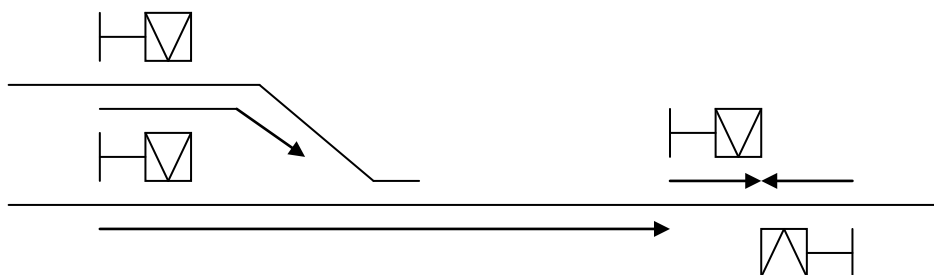
Signalbesked för rörelseväg eller linje.	Skyddssträcka bortom signal i stopp (m)	
	Mot fordon	Mot fast hinder och övriga fall
"Kör 80"	100	50
"Kör 40"	50	50
"Kör 40", med 10-övervakning i ATC	0	0
"Lodrätt" eller "Snett vänster"	0	0
FS-MA och OS-MA med frisläppningshastighet 40 i system E ¹	50	50
FS-MA och OS-MA med frisläppningshastighet 15 i system E	0	0
Förenklad och särskild tågväg i system E2 och E3	100 ²	0

- 1) Frisläppningshastigheten sänks av systemet till 15 km/h om skyddssträckan är belagd.
- 2) För att säkerställa att inga spärningar kan finnas bakom slutpunkten. Detta innebär dock inget krav på att frontskyddsområdet ska vara fritt från fordon.

10 Nödbromskurvans utnyttjande av skyddet

Ett körbesked i system E med full övervakning (FS-MA) medger att nödbromskurvan pekar på en punkt bortom slutpunkten, Danger Point (DP). Olika rörelsevägars nödbromskurvor får inte utnyttja samma spåravsnitt samtidigt.

För varje slutpunkt ska en fast distans till DP projekteras. I bilden nedan visas principen för hur distanserna kan sättas för olika slutpunkter vid en växel. Distansen till DP ska projekteras så lång som möjligt men den måste vara mindre eller lika med skyddssträckan. Om det medför en effektivare trafikering kan kravet på skyddssträcka, och därmed sträckan till DP, sättas längre än de i avsnitt 9 angivna sträckorna.



10.1 Frisläppningshastighet och Danger Point i system E

Eftersom skyddsavstånd kan sammanfalla för två parallella rörelsevägar och nödbromskurvans målpunkt finns bortom slutpunkten i system E måste frisläppningshastigheten i system E2/E3 göras beroende av avståndet mellan signalpunktstavla och DP. Om skyddssträckan är minst 50 m och distansen till DP understiger 10 m ska frisläppningshastigheten projekteras till 20 km/h.

11 Hjälpmedel och referenser

11.1 Hjälpmedel

Intet

11.2 Referenser

- BVS 544.93100 Signaltekniska termer och definitioner
- BVF 544.94001 Teknisk säkerhetsstyrning. Arbete med signalanläggningar.
- BVF 544.98003 Signalsystem för radioblockering på sträckan Linköping - Västervik