



Järnvägsstyrelsen

JvSFS 2008:7 bilaga 2
Utkom från trycket
den 11 juli 2008

Järnvägsstyrelsens trafikföreskrifter

Bilaga 2

Introduktion

Innehåll

Inledning	5
1 Trafikeringssystem	6
2 Bilageindelning	8
3 Bilagornas struktur	9
3.1 PROCESSORDNING	9
3.2 DIALOGSLINGOR	9
4 Allmänna bestämmelser	11
4.1 SÄKERHETSÅTGÄRDER	11
4.2 HÖGSTA SÄKERHET GÄLLER	11
4.3 GENOMFÖRANDE AV SÄKERHETSÅTGÄRDER	11
4.4 INFRASTRUKTURFÖRVALTARENS OCH JÄRNVÄGSFÖRETAGENS SÄKERHETSBESTÄMMELSER	11
5 Förkortningar	12

Inledning

Järnvägsstyrelsens trafikföreskrifter innehåller flera bilagor. Denna bilaga består av en läsanvisning till övriga bilagor och en beskrivning av deras uppbyggnad samt allmänna bestämmelser om de olika trafikeringsystemen och om reglernas tillämpning.

Bilagorna är uppdelade enligt följande områden: generella trafikbestämmelser samt bestämmelser för färd, skydd och trafikledning.

Bilagorna om generella trafikbestämmelser (blå färg) innehåller regler som är gemensamma för flera trafikverksamheter och som gäller för flera olika trafikeringsystem, till exempel regler för dialog och ordergivning.

Bilagorna om färd (brun färg) innehåller regler som är grundläggande för att kunna genomföra en färd, det vill säga tågfärd, spärrfärd eller växling.

Bilagorna om skydd (röd färg) innehåller regler som är grundläggande för att genomföra trafiksäkerhetspåverkande arbeten. Hit räknas A-skydd, E-skydd, L-skydd, S-skydd och D-skydd.

Bilagorna om trafikledning (grön färg) innehåller sådana regler som enbart gäller trafikledningen och som inte berör andra grupper.

1 Trafikeringssystem

Trafikeringssystemen baseras främst på hur linjen är utrustad. Sidospår förekommer på driftplatser och linjeplatser i samtliga trafikeringssystem. Reglerna för sidospår är oberoende av vilket trafikeringssystem som driftplatsen eller linjeplatsen tillhör. Reglerna för sidospår är desamma i system H, M och S.

- *System H*

Systemet baseras på att linjen är utrustad med linjeblockering, att driftplatserna har fullständig signalanläggning (hinderfrihetskontroll och signalering för varje spår) och att samtliga driftplatser är bevakade med fjärrtågklarare eller lokaltågklarare utom då de är stängda.

- *System M*

Bevakningssträckorna övervakas gemensamt av tågklararna för bevakningssträckans gränsdriftplatser med manuella rutiner. Driftplatserna kan sakna fullständig signalsäkerhetsanläggning. Det kan förekomma att driftplatser är obevakade, bevakade eller stängda.

- *System S*

Sträckan saknar driftplatser och signalanläggningar. Linjeplatser utan huvudspår kan förekomma. Sträckan övervakas av en tågklarare med manuella rutiner. Systemet trafikeras enbart med spärrfärder och med en högsta tillåten hastighet av 40 km/tim.

- *System R*

Linjen övervakas i ett ställverk som får uppgifter om trafikverksamheternas position per radio. Körtillstånd till tåg lämnas inte genom yttre signaler utan genom hyttsignalbesked. På driftplatserna förekommer objekt som tågklararen inte kan styra. Driftplatserna är bevakade.

- *System F*

Linjen och driftplatser övervakas med manuella metoder av endast en tågklarare. Signalanläggningar med huvudsignaler och hinderfrihetssparledningar saknas. På driftplatserna förekommer bara sidospår, och alla rörelser där sker i form av siktrörelse. Driftplatserna är bevakade.

- *System E1*

Linjen och driftplatserna övervakas av nivå 1 av det europeiska systemet för trafikstyrning ETCS. Körtillstånd till tåg ges genom yttre signaler och överförs till tågets ETCS-utrustning via baliser. Det finns hinderfrihetssparledningar. Driftplatserna är bevakade.

- *System E2*

Linjen och driftplatserna övervakas av nivå 2 av det europeiska systemet för trafikstyrning ETCS. Körtillsänd till tåg lämnas inte genom yttre signaler utan genom hyttsignalbesked. Det finns hinderfrihetssparledningar. Driftplatserna är bevakade.

- *System E3*

Linjen och driftplatserna övervakas av nivå 3 av det europeiska systemet för trafikstyrning ETCS. Hinderfrihetsspårledning saknas på linjen men kan förekomma på driftplatser. Körtillstånd till tåg lämnas inte genom yttre signaler utan genom hyttsignalbesked. Driftplatserna är bevakade.

Gränsen mellan två trafikeringsystem går alltid vid en driftplatsgräns utom för system S, som kan gränsa mot ett sidospår på en linjeplats. Infrastrukturförvaltaren ska märka ut gränsen med en tavla som visar vilket system som gäller bakom tavlan. Det ska framgå av linjeboken vilket system varje linjesträcka och driftplats tillhör.

Vid passage av en gräns in till ett annat trafikeringsystem kan man behöva tillämpa regler som tillhör detta system och som kräver att man förbereder eller vidtar vissa åtgärder redan innan man har passerat in i det trafikeringsystem som regeln gäller för.

2 Bilageindelning

Indelningen i bilagor bygger på några enkla grunder. Olika typer av trafikverksamhet är en indelningsgrund. Olika trafikeringsystem är en annan.

En bilaga innehåller regler för en trafikverksamhet eller övergripande regler inom ett område samt regler för ett eller flera trafikeringsystem. Reglerna för system H presenteras först. Reglerna för system M och S presenteras som tillägg i slutet av bilagan eller i en särskild tilläggsbilaga. Vissa föreskrifter, till exempel Dialog och ordergivning, innehåller gemensamma regler för systemen H, M och S.

Reglerna för system M och S ska läsas som ett tillägg till reglerna i system H. Reglerna i motsvarande avsnitt för system H gäller även i de andra systemen om inte annat sägs i tillägget.

Ett tillägg har samma avsnittsnumrering som den text för system H som den är ett tillägg till. Om ett avsnitt för system H gäller även utan ändring så återfinns avsnittet inte i tilläggstexten. Detsamma gäller i det fall avsnittet berör signaler eller annat som inte förekommer i tilläggssystemet. Det finns därför luckor i numreringen i tilläggstexterna. Avsnitt som inte har någon motsvarighet i system H numreras som om de utgjorde en fortsättning på texten för system H.

Regler som behövs för trafikledningen finns i särskilda bilagor. Dessa bilagor innehåller närmare anvisningar för åtgärder som utförs av trafikledningspersonal, till exempel regler för *hur* avspärrning utförs.

3 Bilagornas struktur

De regler en bilaga innehåller är ibland funktionella och ibland mer detaljerade. Funktionella regler beskriver vad som ska uppnås med en åtgärd men inte alltid på vilket sätt som åtgärden ska utföras. För att kunna tillämpa reglerna på rätt sätt krävs i vissa fall mer detaljerade regler i infrastrukturförvaltarnas eller järnvägsföretagens säkerhetsbestämmelser.

3.1 PROCESSORDNING

Bilagorna för färd och skydd är uppbyggda i processordning, det vill säga i den ordning som verksamheten utförs, och för varje steg finns respektive funktions uppgifter med i det sammanhang som de ska utföras. Bilagorna har följande huvudsakliga avsnitt:

1. Planera
2. Anordna
3. Genomföra
4. Avsluta.

Avsnitten kan ha något olika namn i de olika bilagorna för färd och skydd. I avsnitten beskrivs först ett *grundfall*. Sedan beskrivs under rubriken *Särfall* situationer som avviker från grundfallet. Det kan vara situationer i vilka tekniken inte fungerar fullt ut eller situationer som är ovanliga, men det kan även vara situationer som utgör ett alternativ till grundfallet och som därför är enklast att beskriva som ett särfall.

3.2 DIALOGSLINGOR

När reglerna beskriver ett samspel mellan två parter görs det ofta i dialogslingor som visar vad den ena parten ska göra och sedan vad den andra ska göra och så vidare i den ordning som åtgärderna ska göras. Till vänster om slingorna finns ibland kommentarer som innehåller förklaringar och anvisningar till dialogslingan. Dessa kommentarer kan vara viktiga för att rätt tillämpa de regler som finns i själva dialogslingan.

Den ena parten i en dialogslinga har rödbrun färg, medan den andra parten har blå färg. Linjen som följer dialogen har motsvarande färg och dras in under det sista stycket för att markera avslutningen på slingan. Genom att se om slingan går in under stycket i slutet på en sida går det att avgöra om den fortsätter på nästa sida eller avslutas längst ner på sidan.

Exempel på hur en dialogslinga är utformad (texten visar inte en verklig situation, utan markerar bara hur en slinga är disponerad):

00 är tågfärdens beteckning.

Föraren

- kontaktar tågklareraren och anmäler:
Tåg 00 står vid signal ...

Tågklareraren

- kontrollerar ...
- utför åtgärder
- meddelar föraren
Tåg 00 får ...

Föraren

- framför tåget ...

I vissa av de dialogslingor som återfinns bland särfallen är en del av texten gråtonad. Den gråtonade texten markerar att det är samma text som i motsvarande dialogslinga i grundfallet medan den text som inte är gråtonad markerar att texten beskriver en åtgärd som bara är aktuell i särfallet.

4 Allmänna bestämmelser

4.1 SÄKERHETSÅTGÄRDER

Säkerhetsåtgärder ska planeras och genomföras i så god tid att tidsbrist inte uppstår. Om det ändå uppstår tidsbrist får säkerhetsåtgärderna inte åsidosättas.

4.2 HÖGSTA SÄKERHET GÄLLER

Om det är oklart vilken av flera regler som gäller i ett visst fall ska den bestämmelse som bedöms ge högst säkerhet följas.

4.3 GENOMFÖRANDE AV SÄKERHETSÅTGÄRDER

Reglerna anger normalt vem som utför en åtgärd. I vissa fall anger reglerna vem som ansvarar för att en åtgärd utförs men inte vem som faktiskt utför åtgärden. Den som ansvarar för åtgärden ska då kontrollera att åtgärden har utförts.

I vissa fall anges endast att infrastrukturförvaltaren eller järnvägsföretaget ska utföra eller ansvara för en åtgärd. Vem som ska utföra eller ansvara för åtgärden ska då anges i infrastrukturförvaltarnas eller järnvägsföretagens säkerhetsbestämmelser.

I vissa fall anges att tågklareraren ska kontakta infrastrukturförvaltaren. Tågklareraren tillhör i de flesta fall den infrastrukturförvaltare som ska kontaktas, men kan också vara extern. I båda dessa fall ska infrastrukturförvaltarens säkerhetsbestämmelser ange vilken funktion som ska kontaktas.

4.4 INFRASTRUKTURFÖRVALTARENS OCH JÄRNVÄGSFÖRETAGENS SÄKERHETSBESTÄMMELSER

I texten förekommer det hänvisningar till *infrastrukturförvaltarnas och järnvägsföretagens säkerhetsbestämmelser*. Med dessa avses trafik-säkerhetsinstruktionen eller andra säkerhetsbestämmelser som infrastrukturförvaltaren och järnvägsföretagen ska ha enligt 2 kap 5 § andra stycket Järnvägslagen (2004:519). I järnvägsstyrelsens föreskrifter (JvSFS 2007:1) om säkerhetsstyrningssystem och övriga säkerhetsbestämmelser för järnvägsföretag och (JvSFS 2007:2) om säkerhetsstyrningssystem och övriga säkerhetsbestämmelser för infrastrukturförvaltare finns bestämmelser om fördelning av ansvar, arbetsuppgifter och befogenheter hos infrastrukturförvaltarna och järnvägsföretagen.

5 Förkortningar

När det finns ett behov av att använda förkortningar ska följande förkortningar användas:

tkl	tågklarerare
ltk	lokaltågklarerare
fjtkl	fjärrtågklarerare
tl	tågledare
edl	eldriftledare
tsm	tillsyningsman
htsm	huvudtillsyningsman
dlc	driftledningscentral
tpl	trafikplats
dp	driftplats
dpd	driftplatsdel
lp	linjeplats
hp	hållplats
hst	hållställe
hsp	huvudspår
ssp	sidospår
nhsp	normalhuvudspår
ahsp	avvikande huvudspår
nsp	nedspår
usp	uppspår
hsi	huvudsignal
hlsi	huvudljussignal
hdvsi	huvuddvärgsignal
dvsi	dvärgsignal
vdvsi	växlingsdvärgsignal
mdvsi	medgivandedvärgsignal
msi	mellansignal
blsi	blocksignal
ublsi	utfartsblocksignal
mblsi	mellanblocksignal
infsi	infartssignal
utfsi	utfartssignal
vsi	vägskyddssignal, V-signal
vfsi	vägskyddsförsignal, V-försignal
spf	spärrfärd
vxl	växling



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