Järnvägsstyrelsen

JvSFS 2008:7 bilaga 17
Utkom från trycket
den 18 juli 2008

Järnvägsstyrelsens trafikföreskrifter

Bilaga 17

Trafikledning

Innehåll

Inledning 7

Fullständiga signalställverk 9

1 Reservera tågväg 10

2 Upprätthålla skyddssträcka 11

Bevakning av driftplatser 13

1 Allmänna regler 14
- 1.1 TRAFIKSÄKERHETSDOKUMENT 14
- 1.2 ANGRÄNSANDE BEVAKNINGSSTRÄCKOR SOM HÖR TILL SYSTEM M 14
- 1.3 AVLÖSNING AV TÅGKLARERARE 14
- 1.4 UPPGIFTER SOM SKA DOKUMENTERAS 14
- 1.5 KONTAKTTÅGKLARERARE 14

2 Driftplatser i system H 16
- 2.1 ÄNDRA FRÅN FJÄRRBEVAKAD TILL LOKALBEVAKAD 16
- 2.2 ÄNDRA FRÅN LOKALBEVAKAD TILL FJÄRRBEVAKAD 16
- 2.3 ÄNDRA FRÅN BEVAKAD TILL STÄNGD 17
- 2.4 ÄNDRA FRÅN STÄNGD TILL BEVAKAD 17

3 Driftplatser i system M 18
- 3.1 ÄNDRA FRÅN OBEVAKAD TILL BEVAKAD 19
- 3.2 ÄNDRA FRÅN BEVAKAD TILL OBEVAKAD 20
- 3.3 ÄNDRA FRÅN BEVAKAD TILL STÄNGD 24
- 3.4 TRAFIKVERKSAMHET MELLAN TVÅ STÄNGDA DRIFTPLATSER 25
- 3.5 ÄNDRA FRÅN STÄNGD TILL BEVAKAD 25

4 Särfall 26
- 4.1 TA UPP BEVAKNING MED TÅG PÅ BEVAKNINGSSTRÄCKAN 26

Avspärrning 29

1 Kontroll före avspärrning 30

2 Avspärrning på bevakad driftplats 31
- 2.1 UTFÖRA AVSPÄRRNING 31
- 2.2 TRAFIKVERKSAMHETER AVSLUTAS 31
- 2.3 UPPHÄVA AVSPÄRRNING 31

3 Avspärrning av bevakningssträcka i system H 32
3.1 UTFÖRA AVSPÄRRNING 32
3.2 TRAFIKVERKSAMHETER AVSLUTAS 34
3.3 UPPHÄVA AVSPÄRRNING 34

4 Avspärrning av bevakningssträcka i system M 35
4.1 UTFÖRA AVSPÄRRNING 35
4.2 TRAFIKVERKSAMHETER AVSLUTAS 36
4.3 UPPHÄVA AVSPÄRRNING 37

5 Avspärrning av bevakningssträcka i system S 38
5.1 UTFÖRA AVSPÄRRNING 38
5.2 TRAFIKVERKSAMHETER AVSLUTAS 38
5.3 UPPHÄVA AVSPÄRRNING 38

6 Särfall 39
6.1 ÄNDRADE SPÄRRÅTGÄRDER 39
6.2 SPÄRRÅTGÄRDER VID ÅTERGÅENDE PÅLOK 39
6.3 AVSPÄRRA BEVAKNINGSSTRÄCKA I SYSTEM M UTAN ATT UTVÄXLA AVSPÄRRNINGSANMÄLAN 39

Signal i stopp 41

1 Kontrollera spåravsnitt 42

2 Upprätthålla skyddssträcka 43

3 Infartssignal och mellansignal 44
3.1 TÅG OCH SPÄRRFÄRD 44
3.2 VÄXLING 46

4 Utfartssignal 47

5 Utfartsblocksignal 48
5.1 STRÄCKAN FRÅN UTFARTSBLOCKSIGNALEN TILL DRIFTPLATSGRÄNSEN 48
5.2 BEVAKNINGSSTRÄCKAN 48
5.3 KONTROLLER FÖR TÅG 48

6 Mellanblocksignal 49

7 Växlingsdvärgsignal och stopplykta 50
7.1 TÅG OCH SPÄRRFÄRD 50
7.2 VÄXLING 50

Ordergivning **51**

1 Ordergivningsdriftplats och kontrolldriftplats 52
1.1 ORDERGIVNINGSDRIFTPLATSEN 52
1.2 KONTROLLDRIFTPLATSEN 52

2 Tillfällig körplan eller inställt tåg 54
2.1 TÅGLEDARENS ORDER OM TILLFÄLLIG KÖRPLAN ELLER INSTÄLLT TÅG 54
2.2 TÅGKLARERARENS KVITTERING 54
2.3 TÅGLEDARENS KONTROLL AV TÅGKLARERARENS KVITTERING 55

3 Säkerhetsorder 56
3.1 TÅGLEDARENS ÅTGÄRDER VID SÄKERHETSORDER 56
3.2 TÅGKLARERARENS ÅTGÄRDER VID SÄKERHETSORDER 56

4 Tåg utan giltig tågorder 58

Tågföljd och kontrollmöte **59**

1 Planerad och ändrad trafikering 60
1.1 KONTROLLMÖTE 60
1.2 ÄNDRAD TÅGFÖLJD OCH ORDERGIVNING 60

2 Nya, flyttade och slopade kontrollmöten 61
2.1 TÅGKLARERARENS PÅMINNELSEÅTGÄRDER 61
2.2 EXTRATÅG 61
2.3 INSTÄLLT TÅG 62
2.4 TÅG SOM GÅR TIDIGARE ÄN PLANERAT 64
2.5 FÖRSENAT TÅG 65

3 Särfall 73
3.1 PLANERAD MÖTESDRIFTPLATS ÄR OBEVAKAD 73

Tåganmälan **77**

1 Dokumentation 78

2 Klartanmälan 79

3 Utanmälan 80

4 Inanmälan 81

5 Då-klart-anmälan 82

6 Särfall 83

6.1 ÅTERKALLA TÅGANMÄLAN 83
6.2 TÅGANMÄLAN VID SPÄRRFÄRD MED HJÄLPFORDON 83

Inledning

Den här bilagan innehåller regler för tågledare och tågklarerare. Reglerna anger hur och under vilka villkor olika åtgärder som beskrivs i bilagorna för färder och skydd ska utföras. Till exempel bestämmelser för att avspärra olika typer av driftplatser och bevakningssträckor eller vilka kontroller som tågklareraren ska göra innan han får medge en färd att passera en signal i ”stopp”.

Varje kapitel har en kort egen inledning. Sedan beskrivs åtgärden i ett antal olika grundfall. Eventuella särfall beskrivs sist i varje kapitel.

Bilagan innehåller regler för trafikeringssystemen H, M och S. Regler som är gemensamma för systemen kommer normalt först och regler för system H kommer normalt före reglerna för system M och S.

Fullständiga signalställ-verk

Bilagan *Trafikledning* utgår från att driftplatser har fullständiga signalställverk.

Detta kapitel anger vilka kontroller och åtgärder vid driftplatser med fullständiga signalställverk som utförs av signalställverket utan att tågklareraren speciellt behöver undersöka förhållandet.

1 Reservera tågväg

När tågklareraren reserverar en tågväg utför signalställverket följande moment innan körtillstånd lämnas:

- kontrollerar att tågvägen är hinderfri samt att tågvägen är skyddad från sidan
- kontrollerar att tågvägens skyddssträcka är hinderfri
- kontrollerar att växlar och spårspärrar intar de avsedda lägena och är i kontroll
- kontrollerar att andra otillåtna tågvägar inte är låsta
- reserverar tågfärdvägen genom att låsa motsvarande tågväg
- aktiverar vägskyddsanläggningar i tågfärdvägen som måste vara aktiverade för att huvudsignalen ska kunna ställas till ”kör”.

Om signalställverket inte har en funktion som kontrollerar hinderfriheten på en eller flera tågvägars skyddssträcka ska infrastrukturförvaltarens säkerhetsbestämmelser ange hur kontrollen ska utföras.

Magasinering av en tågväg och den automatiserade läggningen av tågvägar jämställs med att lämna körtillstånd. Magasinering av en tågväg får göras trots att tågvägsreservering inte kan göras om hindret för körtillstånd endast består i att tågvägen eller nästa blocksträcka inte är fri från storfordon. Vid vissa situationer får inte magasinering av en tågväg ske och den automatiserade läggningen av tågvägar ska vara urkopplad. När så är fallet framgår av reglerna för respektive avsnitt.

2 Upprätthålla skyddssträcka

Ett fullständigt signalställverk kontrollerar att tillräcklig skyddssträcka upprätthålls för en trafikverksamhet när tågvägen den använder är låst. I vissa fall ska tågklareraren själv upprätthålla skyddssträckan på samma sätt som signalställverket skulle ha gjort om signalen hade visat ”kör”. När så är fallet framgår av reglerna för att passera en signal i ”stopp”.

Bevakning av driftplatser

Detta kapitel beskriver hur tågklarerare ska genomföra ändringar i bevakningen av driftplatser så att trafiksäkerheten upprätthålls. En driftplats i system H kan vara bevakad eller stängd, medan en driftplats i system M kan vara bevakad, obevakad eller stängd.

1 Allmänna regler

1.1 TRAFIKSÄKERHETSDOKUMENT

Tågklareraren ska ha omedelbar tillgång till de handlingar som rör trafiksäkerhetstjänsten. Infrastrukturförvaltarens säkerhetsbestämmelser ska ange vilka trafiksäkerhetsdokument som ska finnas tillgängliga och hur de ska förvaras.

Tågklareraren ska ta del av och känna till de säkerhetsbestämmelser som gäller för de spår som han övervakar.

1.2 ANGRÄNSANDE BEVAKNINGSSTRÄCKOR SOM HÖR TILL SYSTEM M

Om det finns angränsande bevakningssträckor som hör till system M ska lokaltågklareraren snarast anmäla förändrad bevakning till tågklareraren för driftplatsen i bevakningssträckans andra ände.

1.3 AVLÖSNING AV TÅGKLARERARE

Om en tågklarerare ska ta över bevakningen av en eller flera driftplatser från en annan tågklarerare ska uppgifter av betydelse för trafiksäkerheten överlämnas muntligt och genom att den tillträdande tågklareraren tar del av tågklarerardokumentationen. Om överlämningen inte kan ske muntligt ska aktuella uppgifter vara skriftligt dokumenterade.

Den tillträdande tågklareraren ska sätta sig in i situationen och kontrollera att eventuella spärråtgärder och påminnelseåtgärder har utförts.

1.4 UPPGIFTER SOM SKA DOKUMENTERAS

Uppgifter som ska dokumenteras i samband med anmälan, avlösning eller annan form av överlämning ska alltid dokumenteras med tidpunkt och signatur.

Avlösning och anmälan om ändrad bevakning ska alltid dokumenteras av båda parter. Ytterligare uppgifter som ska dokumenteras i samband med avlösning eller anmälan anges särskilt.

1.5 KONTAKTTÅGKLARERARE

En kontakttågklarerare får utses för att utföra vissa tågklarerarupp-gifter för en stängd driftplats.

Infrastrukturförvaltarens säkerhetsbestämmelser ska ange vilken funktion inom trafikledningen som ska utse kontakttågklareraren.

Kontakttågklareraren ska:

- dokumentera uppgifter om pågående trafikverksamheter
- dokumentera eventuella överenskommelser som han har gjort med tågklareraren för driftplatsen innan den stängdes
- vara larmmottagare
- ta emot, dokumentera och vidarebefordra anmälningar om avslutade trafikverksamheter
- ge medgivande till en spärrfärd att passera de signaler som tågklareraren för den nu stängda driftplatsen angav innan den stängdes.

2 Driftplatser i system H

Driftplatser i system H kan vara bevakade eller stängda. Bevakade driftplatser i system H kan vara fjärrbevakade eller lokalbevakade.

Om en driftplats bevakas av fler än en tågklarerare ska ansvarfördelningen dem emellan anges i infrastrukturförvaltarens säkerhetsbestämmelser.

Om en driftplats inte kan manövreras mot en angränsande bevakningssträcka i system M ska driftplatsen vara stängd mot bevakningssträckan.

2.1 ÄNDRA FRÅN FJÄRRBEVAKAD TILL LOKALBEVAKAD

Om en driftplats ska övergå från att vara fjärrbevakad till att vara lokalbevakad ska fjärrtågklareraren överlämna följande uppgifter till lokaltågklareraren:

- vilka trafikverksamheter och avspärrningar som finns på driftplatsen
- vilka tåg som finns på de angränsande bevakningssträckorna
- eventuella avspärrningar av angränsande bevakningssträckor
- orsaken till avspärrningen om bevakningssträckan tillhör system M
- övriga uppgifter av betydelse för trafiksäkerheten, till exempel spårfel eller ordergivning.

2.2 ÄNDRA FRÅN LOKALBEVAKAD TILL FJÄRRBEVAKAD

Om en driftplats ska övergå från att vara lokalbevakad till att vara fjärrbevakad ska lokaltågklareraren överlämna uppgifter till fjärrtågklareraren om de trafikverksamheter och avspärrningar som finns på driftplatsen och övriga uppgifter av betydelse för trafiksäkerheten, till exempel spårfel eller ordergivning.

Om driftplatsen gränsar mot en bevakningssträcka i system M ska lokaltågklareraren överlämna följande uppgifter till fjärrtågklareraren:

- vilka trafikverksamheter som pågår på bevakningssträckan
- vilka avspärrningar som finns på bevakningssträckan och orsaken till avspärrningarna
- vilken ordergivning som gäller för bevakningssträckan.

Om driftplatsen gränsar mot bevakningssträckor som övervakas av någon annan fjärrtågklarerare ska lokaltågklareraren överlämna följande uppgifter till fjärrtågklareraren om dessa bevakningssträckor:

- om någon bevakningssträcka är avspärrad
- den eventuella ordergivning som gäller för bevakningssträckorna
- eventuella andra förhållanden av betydelse för säkerheten, till exempel spärrfärder eller ändrad tågföljd.

2.3 ÄNDRA FRÅN BEVAKAD TILL STÄNGD

En driftplats i system H får stängas oplanerat eller planerat. Tidpunkterna för planerad stängning ska anges i infrastrukturförvaltarens säkerhetsbestämmelser.

Om en driftplats ska stängas oplanerat ska tågklareraren för driftplatsen anmäla att driftplatsen stängs till tågklarerarna för de angränsande bevakade driftplatserna. Om det ska förekomma trafikverksamhet på den stängda driftplatsen ska en kontakttågklarerare utses.

Trafikverksamhet på stängd driftplats

Tågklareraren för en driftplats som ska stängas men där en trafikverksamhet är planerad, ska förbereda för trafikverksamheten på den stängda driftplatsen genom att utföra följande åtgärder:

1. lokalfrige växlarna eller lägga växlarna enligt överenskommelse med tillsyningsmannen
2. meddela kontakttågklareraren vilka huvudsignaler och dvärgsignaler denne får tillåta passage av. Bägge tågklarerarna ska dokumentera meddelandet.

2.4 ÄNDRA FRÅN STÄNGD TILL BEVAKAD

Om bevakningen av en stängd driftplats i system H ska tas upp ska tågklareraren för den stängda driftplatsen kontakta den eventuella kontakttågklareraren för driftplatsen och inhämta samt dokumentera uppgifter av betydelse för trafiksäkerheten. Tågklareraren för den stängda driftplatsen ska anmäla till tågklarerarna för angränsande bevakade driftplatser att bevakningen har tagits upp.

3 Driftplatser i system M

Driftplatser i system M kan vara bevakade, obevakade eller stängda.

Om en driftplats bevakas av fler än en tågklarerare ska ansvarfördelningen dem emellan anges i infrastrukturförvaltarens säkerhetsbestämmelser.

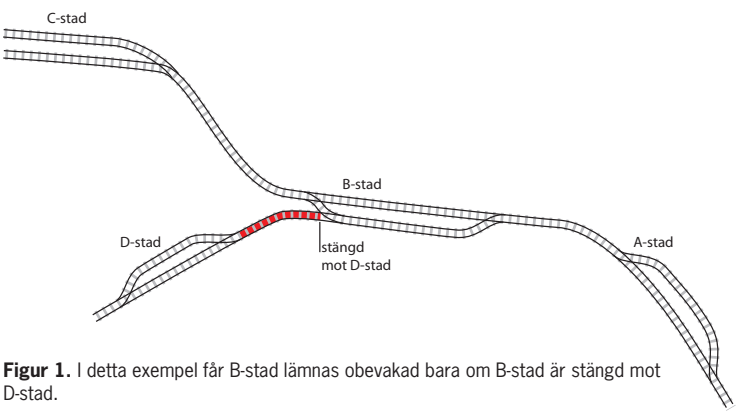
Infrastrukturförvaltarens säkerhetsbestämmelser ska ange mellan vilka tidpunkter driftplatserna ska vara bevakade, obevakade eller stängda. Tågledaren beslutar om ändrad bevakning av driftplatser och orderger berörda tågklarerare.

Om det finns tåg på en bevakningssträcka får inte sträckans båda angränsande driftsplatser samtidigt vara stängda.

Om en driftplats är bevakad för ett tåg ska den vara bevakad även när tåget finns på en intilliggande bevakningssträcka. Infrastrukturförvaltarens säkerhetsbestämmelser får ange att driftplatsen får vara stängd och bevakningen tas upp när tåget finns på bevakningssträckan om klartanmälan har lämnats innan driftplatsen har stängts. Infrastrukturförvaltarens säkerhetsbestämmelser får ange att en driftplats får stänga när tåget har lämnat driftplatsen om inanmälan kan erhållas när bevakningen åter tas upp.

I detta avsnitt betecknar B-stad en driftplats där bevakningen ska ändras. A-stad och C-stad betecknar närmast angränsande bevakade eller stängda driftplatser.

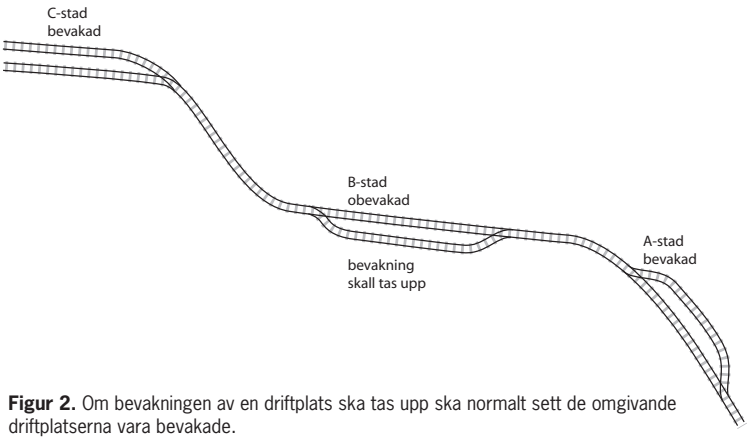
En driftplats får ha olika status i förhållande till de bevakningssträckor som ansluter till driftplatsen. Exempelvis får driftplatsen B-stad på sträckan A-stad till C-stad vara obevakad samtidigt som den är stängd mot en driftplats D-stad, se figur 1.



Figur 1. I detta exempel får B-stad lämnas obevakad bara om B-stad är stängd mot D-stad.

3.1 ÄNDRA FRÅN OBEVAKAD TILL BEVAKAD

Driftplatserna A-stad och C-stad ska normalt vara bevakade och bevakningssträckan A-stad till C-stad fri då B-stad är obevakad och bevakningen ska tas upp. Se figur 2.



Figur 2. Om bevakningen av en driftplats ska tas upp ska normalt sett de omgivande driftplatserna vara bevakade.

En av driftplatserna A-stad eller C-stad får dock vara stängd under förutsättning att följande fyra villkor är uppfyllda:

- En inanmälan har gjorts för det tåg som senast har gått på bevakningssträckan.
- En klartanmälan eller då-klart-anmälan har inte gjorts för nästa tåg på bevakningssträckan.
- Bevakningssträckan är inte avspärrad.
- Tågklareraren för den stängda driftplatsen (A-stad eller C-stad) känner till att bevakningen av B-stad ska tas upp.

Tågklareraren ska kontrollera att bevakningssträckan A-stad till C-stad är fri från trafikverksamheter och att den inte är avspärrad och utföra följande tre åtgärder:

1. kontrollera uppgiften om att bevakningssträckan är fri
2. ställa driftplatsens huvudsignaler till stopp
3. anmäla till tågklarerarna för A-stad och C-stad att B-stad är bevakad.

Om det finns tåg på bevakningssträckan och det ändå är nödvändigt att ta upp bevakningen i B-stad tillämpas reglerna under rubriken *4.1. Ta upp bevakning med tåg på bevakningssträckan.*

Spärrfärd på bevakningssträckan

Om det finns en spärrfärd på bevakningssträckan A-stad till C-stad får spärrfärdssträckan inte sträcka sig förbi den obevakade driftplatsen B-stad när bevakningen av B-stad ska tas upp.

Om spärrfärden är begränsad av driftplatserna A-stad och B-stad ska tågklareraren för B-stad utföra följande åtgärder för att ta upp bevakningen av B-stad:

1. underrätta spärrfärdens tillsyningsman om att driftplatsen ska bli bevakad och få besked från honom om var spärrfärden befinner sig i förhållande till B-stad
2. ställa huvudsignalerna till stopp och utföra spärråtgärder för sträckan B-stad till A-stad
3. anmäla till tågklareraren för C-stad att B-stad är bevakad samt överta och dokumentera avspärrningsanmälan för spärrfärden från tågklareraren för C-stad
4. anmäla till tågklareraren för A-stad att B-stad är bevakad och att den tidigare avspärrningsanmälan för spärrfärden på sträckan A-stad till C-stad ska gälla sträckan A-stad till B-stad.

Tågklarerarna för A-stad och C-stad ska dokumentera att avspärrningen är förändrad.

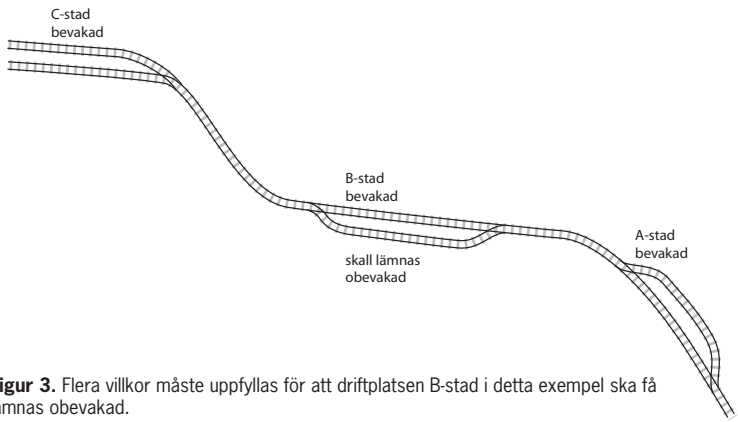
A-skydd eller L-skydd på bevakningssträckan

Om det finns ett A-skydd eller L-skydd på bevakningssträckan gäller motsvarande regler som när en spärrfärd finns på bevakningssträckan.

3.2 ÄNDRA FRÅN BEVAKAD TILL OBEVAKAD

För att tågklareraren för B-stad ska få lämna B-stad obevakad ska följande villkor vara uppfyllda (se figur 3):

- På sträckan A-stad till C-stad får det inte finnas fler än ett tåg.
- Om det finns ett tåg på sträckan A-stad till C-stad ska det ha passerat B-stad.
- B-stad får inte vara gränsen för ett D-skydd.
- Om någon av driftplatserna A-stad eller C-stad är stängd ska tågklareraren för den stängda driftplatsen känna till och ha dokumenterat att B-stad kommer att lämnas obevakad.
- Om det finns trafikverksamhet mellan A-stad och C-stad ska både A-stad och C-stad vara bevakade.
- Tågklareraren för B-stad ansvarar för ordergivning om ändrad bevakning av B-stad till de eventuella tåg som B-stad skulle ha varit bevakat för och underrätta kontrolldriftplatsen.



Figur 3. Flera villkor måste uppfyllas för att driftplatsen B-stad i detta exempel ska få lämnas obevakad.

Åtgärder inför övergång till obevakad drift

Med obevakad drift av en driftplats i system M menas att tåg och spärrfärder kan passera driftplatsen med beskedet ”kör” i huvudsignalerna utan att en tågklarerare behöver ställa signalerna till ”kör” för varje tåg eller spärrfärd.

Först sedan tågklareraren för en bevakad driftplats har förvissat sig om att villkoren för att lämna driftplatsen obevakad är uppfyllda ska tågklareraren förbereda en tågväg genom driftplatsen genom att utföra följande åtgärder:

1. förvissa sig om att den avsedda tågvägen är hinderfri
2. se till att uppställda fordon inte kan komma ut i tågvägen genom att lägga och låsa skyddsväxlar i skyddande läge och låsa skyddande spårspärrar i påläge
3. ställa ställverket för obevakad drift enligt instruktionen för ställverkets manövrering.

Om tågklareraren på grund av fel i anläggningen inte kan få huvudsignalen att visa ”kör” ska tågklareraren kontakta tågledaren som får besluta att driftplatsen trots detta får lämnas obevakad.

Bevakningssträckan är fri

Om sträckan A-stad till C-stad är fri från tåg och inte är avspärrad ska tågklareraren för B-stad utföra följande åtgärder för att göra driftplatsen obevakad:

1. kontrollera i tågklarerardokumentationen att bevakningssträckan A-stad till C-stad är fri
2. utföra de åtgärder som beskrivs under rubriken *Åtgärder inför övergång till obevakad drift*
3. anmäla till tågklarerarna för A-stad och C-stad att B-stad är obevakad.

Tåg på bevakningssträckan

Om det finns ett tåg (tåg 11) men ingen avspärrning på sträckan A-stad till C-stad ska tågklareraren för B-stad utföra följande åtgärder för att göra driftplatsen obevakad:

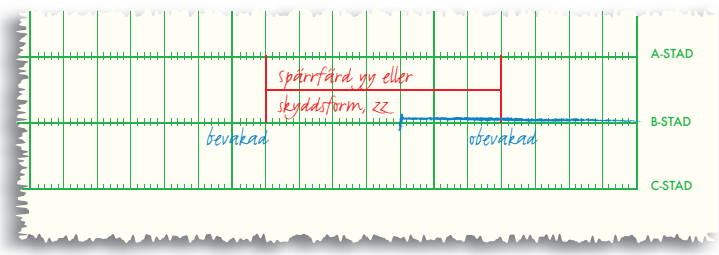
1. kontrollera i tågklarerardokumentationen att tåg 11 har lämnat B-stad
2. utföra de åtgärder inför övergången till obevakad drift som beskrivs under rubriken *Åtgärder inför övergång till obevakad drift*
3. anmäla till tågklarerarna för A-stad och C-stad att B-stad är obevakad och att tåg 11 finns på bevakningssträckan A-stad till C-stad.

Tågklarerarna för A-stad och C-stad ska dokumentera att det finns tåg på bevakningssträckan.

Bevakningssträckan är avspärrad

Om sträckan B-stad till A-stad är avspärrad för en spärrfärd (se figur 4) ska tågklareraren för B-stad utföra följande åtgärder för att göra driftplatsen obevakad:

1. underrätta tillsyningsmannen för spärrfärden om att driftplatsen ska bli obevakad
2. överlämna uppgifter om avspärrningen till tågklareraren för C-stad och flytta avspärrningsanmälan från B-stad till C-stad
3. anmäla till tågklareraren för A-stad att avspärrningsanmälan för bevakningssträckan A-stad till B-stad ska ändras till att gälla bevakningssträckan A-stad till C-stad
4. utföra de åtgärder inför övergången till obevakad drift som beskrivs under rubriken *Åtgärder inför övergång till obevakad drift*.
5. anmäla till tågklarerarna för A-stad och C-stad att B-stad är obevakad.



Figur 4. Om det finns en avspärrning på en bevakningssträcka med B-stad som gränsdriftplats krävs det särskilda åtgärder i samband med att B-stad ska lämnas obevakad.

Tågklarerarna för A-stad och C-stad ska dokumentera att avspärrningen av bevakningssträckan är ändrad. Tågklareraren för C-stad ska dokumentera orsaken till avspärrningen.

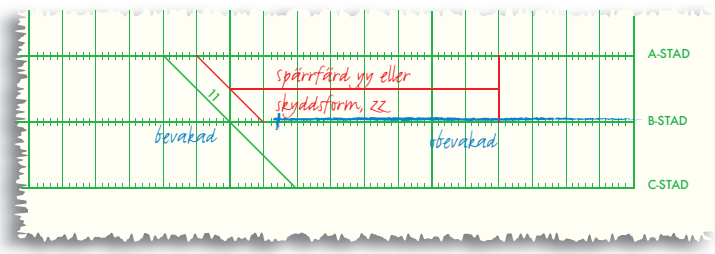
Om sträckan B-stad till A-stad är avspärrad för en skyddsform gäller motsvarande regler som om den är avspärrad för en spärrfärd.

Om spärrfärder förekommer på båda sidor om B-stad och därmed får en gemensam gräns vid driftplatsen B-stad när den blir obevakad, ska tågklareraren dessutom uppmana tillsyningsmännen för spärrfärderna till samråd och få bekräftat att samråd har skett innan tågklareraren lämnar B-stad obevakad. Tågklareraren för B-stad ska dokumentera att samråd har skett och underrätta tågklarerarna för A-stad och C-stad om att samråd har skett.

Tåg och avspärrning på bevakningssträckan

Det finns flera möjliga situationer när en driftplats ska lämnas obevakad på en bevakningssträcka där det finns både tåg och avspärrning. Dessa situationer kräver att regler för flera fall kombineras. Ett exempel på kombinationer av flera regler ges i det följande.

Om B-stad lämnas obevakad när det finns avspärrning på ena sidan B-stad och tåg på den andra sidan på väg bort från B-stad kommer den nya bevakningssträckan A-stad till C-stad att rymma både tåg och avspärrning. Se figur 5.



Figur 5. Om det finns både ett tåg och en avspärrning på en bevakningssträcka med B-stad som gränsdriftplats krävs det särskilda åtgärder i samband med att B-stad ska lämnas obevakad.

Att driftplatsen lämnas obevakad får inte medföra att spärrfärden blir spärrfärd efter tåg på en sträcka där det är förbjudet. Motsvarande gäller för A-skydd och L-skydd.

De åtgärder som beskrivs nedan är en kombination av åtgärder för dels fallet med avspärrning, dels fallet med ett tåg som har passerat B-stad.

Om bevakningssträckan B-stad till A-stad är avspärrad för en spärrfärd (eller en skyddsform) och tåg 11 färdas från B-stad mot

C-stad ska tågklareraren för B-stad utföra följande åtgärder för att göra driftplatsen obevakad:

1. underrätta tillsyningsmannen för spärrfärden om att driftplatsen ska lämnas obevakad, vilket innebär att spärrfärden kommer att vara spärrfärd efter tåg men att tåg 11 kommer att ha lämnat B-stad
2. genom att granska tågklarerardokumentationen förvissa sig om att tåg 11 har lämnat B-stad
3. överlämna uppgifter om avspärrningen till tågklareraren för C-stad och flytta avspärrningsanmälan från B-stad till C-stad
4. anmäla till tågklareraren för A-stad att avspärrningsanmälan för bevakningssträckan A-stad till B-stad ska ändras till att gälla bevakningssträckan A-stad till C-stad
5. utföra de åtgärder inför övergång till obevakad drift som beskrivs under rubriken *Åtgärder inför övergång till obevakad drift*
6. anmäla till tågklarerarna för A-stad och C-stad att B-stad är obevakad och att tåg 11 finns på bevakningssträckan A-stad till C-stad.

Tågklarerarna för A-stad och C-stad ska dokumentera att det finns tåg på sträckan och att avspärrningen av bevakningssträckan är ändrad. Tågklareraren för C-stad ska dokumentera orsaken till avspärrningen

3.3 ÄNDRA FRÅN BEVAKAD TILL STÄNGD

En driftplats i system M får stängas oplanerat eller planerat. Tidpunkterna för planerad stängning ska anges i infrastrukturförvaltarens säkerhetsbestämmelser.

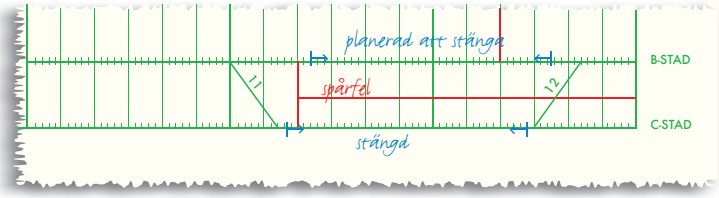
Om en driftplats ska stängas oplanerat ska tågklareraren för driftplatsen anmäla att driftplatsen stängs till tågklarerarna för de angränsande bevakade driftplatserna.

Om det ska förekomma trafikverksamhet på en stängd driftplats ska en kontakttågklarerare för driftplatsen utses.

Planerad stängning får inte genomföras

Även om det är planerat att en driftplats ska stängas finns det situationer där trafiksäkerheten kräver att bevakningen av driftplatsen upprätthålls.

Tågklareraren för C-stad har tagit emot en klartanmälan eller dåklart-anmälan för tåg 12 och sedan stängt C-stad. Tågklareraren för B-stad planerar att stänga B-stad men får kännedom om ett spårfel på bevakningssträckan B-stad till C-stad. Se figur 6.



Figur 6. Ett behov av akut avspärrning kan leda till att en planerad stängning av en driftplats måste skjutas upp.

I denna situation får tågklareraren för B-stad inte stänga driftplatsen förrän han har återkallat klartanmälan eller då-klart-anmälan och utväxlat avspärrningsanmälan med tågklareraren för C-stad.

Trafikverksamhet på stängd driftplats

Tågklareraren för en driftplats som ska stängas men där en trafikverksamhet är planerad, ska förbereda för trafikverksamheten på den stängda driftplatsen genom att utföra följande åtgärder:

1. lokalfrige växlarna eller lägga växlarna enligt överenskommelse med tillsyningsmannen
2. meddela kontakttågklareraren vilka huvudsignaler och dvärgsignaler denne får tillåta passage av samt dokumentera detta.

Bägge tågklarerarna ska dokumentera meddelandet.

3.4 TRAFIKVERKSAMHET MELLAN TVÅ STÄNGDA DRIFTPLATSER

Om en spärrfärd eller skyddsform ska pågå mellan två stängda driftplatser ska det vara planerat i förväg. Uppgifter om stängningen och kontakttågklarerare ska anges i körplanen för spärrfärden eller i arbetsplanen eller dispositionsarbetsplanen för skyddsformen.

Tågklareraren för den driftplats som stängs sist ska lämna information till kontakttågklareraren om de trafikverksamheter som finns på bevakningssträckan mellan de stängda driftplatserna.

3.5 ÄNDRA FRÅN STÄNGD TILL BEVAKAD

Om bevakningen av en stängd driftplats i system M ska tas upp ska tågklareraren för den stängda driftplatsen kontakta den eventuella kontakttågklareraren för driftplatsen och inhämta samt dokumentera uppgifter av betydelse för trafiksäkerheten. Tågklareraren för den stängda driftplatsen ska anmäla till tågklarerarna för angränsande bevakade driftplatser att bevakningen har tagits upp.

4 Särfall

4.1 TA UPP BEVAKNING MED TÅG PÅ BEVAKNINGSSTRÄCKAN

Om det finns ett tåg (tåg 11) på bevakningssträckan på väg från A-stad till C-stad men tågklareraren för B-stad ändå måste ta upp bevakningen där, ska tågklareraren för B-stad kontrollera var på bevakningssträckan tåget finns. Kontrollen kan göras genom att tågklareraren ser tåget med slutsignal eller får besked från föraren om var tåget finns. Om tåget har passerat eller finns i B-stad ska tågklareraren få bekräftat att inga fordon har lämnats kvar på sträckan mellan A-stad och B-stad.

De åtgärder som tågklareraren för B-stad ska utföra skiljer sig åt beroende på om tåg 11 har passerat B-stad, befinner sig på driftplatsen B-stad eller ännu inte har kommit fram till B-stad.

Tåg 11 har passerat B-stad

Om tåg 11 har passerat B-stad och är på väg mot C-stad ska tågklareraren för B-stad utföra följande åtgärder för att ta upp bevakningen av B-stad:

1. dokumentera att tåg 11 har passerat B-stad och befinner sig mellan B-stad och C-stad
2. ställa huvudsignalerna till stopp
3. anmäla till tågklarerarna för A-stad och C-stad att B-stad är bevakad
4. göra inanmälan för tåg 11 till tågklareraren för A-stad.

Tåg 11 befinner sig i B-stad

Om tåg 11 befinner sig i B-stad ska tågklareraren för B-stad utföra följande åtgärder för att ta upp bevakningen av B-stad:

1. dokumentera att tåg 11 finns i B-stad
2. ställa huvudsignalerna till stopp
3. orderge tåg 11 om att B-stad är bevakad
4. anmäla till tågklarerarna för A-stad och C-stad att B-stad är bevakad
5. göra inanmälan för tåg 11 till tågklareraren för A-stad
6. anmäla till tågklareraren för C-stad att tåg 11 finns i B-stad.

Därefter ska tågklareraren för C-stad dokumentera att klartanmälan för tåg 11 har upphört att gälla.

Tåg 11 befinner sig mellan A-stad och B-stad

Om tåg 11 befinner sig mellan A-stad och B-stad, på väg mot B-stad, ska tågklareraren för B-stad utföra följande åtgärder för att ta upp bevakningen av B-stad:

1. dokumentera att tåg 11 finns mellan A-stad och B-stad
2. ställa huvudsignalerna till stopp
3. orderge tåg 11 om att B-stad är bevakad
4. anmäla till tågklarerarna för A-stad och C-stad att B-stad är bevakad
5. anmäla till tågklareraren för C-stad att tåg 11 inte har passerat B-stad.

Därefter ska tågklareraren för C-stad dokumentera att klartanmälan för tåg 11 har upphört att gälla.

Avspärrning

En avspärrning består av tågklarerardokumentation och spärråtgärder. Tågklareraren utför avspärrningen för att förhindra att ett tåg tillåts på en bevakningssträcka eller på ett spårområde på en bevakad driftplats.

Det avspärrade området får omfatta en bevakningssträcka eller ett spårområde på en bevakad driftplats. Området får även omfatta en eller flera bevakningssträckor i kombination med ett spårområde på angränsande driftplatser.

Avspärrningen av en bevakningssträcka sker på olika sätt, främst beroende på vilket trafikeringssystem bevakningssträckan tillhör. På driftplatser får olika spärråtgärder användas beroende på vilken typ av ställverk driftplatsen har och vad som anges i infrastrukturförvaltarens säkerhetsbestämmelser.

1 Kontroll före avspärrning

Om spårområdet måste vara fritt från tåg eller andra trafikverksamheter innan tågklareraren avspärrar ska tågklareraren säkerställa detta genom att granska tågklarerardokumentationen och eventuella ställverksindikeringar.

Om ställverksindikeringarna inte säkert återger de verkliga förhållandena i signalanläggningen, får tågklareraren lita på en indikeringsförändring endast om den utgör ett svar på en utsänd manöver, till exempel indikering på låst tågväg som svar på manöver om låsning av tågvägen. Tågklareraren får lita på en indikering av var ett fordonssätt finns endast om han har iakttagit en logisk förflyttning av var fordonssättet finns.

2 Avspärrning på bevakad driftplats

En avspärrning av ett spårområde på en bevakad driftplats ska förhindra att signalbeskedet ”kör” eller signalbilden ”lodrätt” ges in till det avspärrade området.

2.1 UTFÖRA AVSPÄRRNING

Tågklareraren ska utföra avspärrningen genom att dokumentera vilket spårområde som han avspärrar och orsaken till avspärrningen samt förhindra körsignal till spårområdet genom en eller flera spärråtgärder.

Följande spärråtgärder är tillåtna:

- spärra spåravsnitt
- spärra huvudsignaler eller dvärgsignaler
- låsa växlar i skyddande läge
- använda påminnelseskylt i K15-lås
- använda påminnelseskylt på ställare till huvudsignal, växlingsdvärgsignal eller växel
- utföra andra spärråtgärder enligt infrastrukturförvaltarens säkerhetsbestämmelser.

2.2 TRAFIKVERKSAMHETER AVSLUTAS

Tågklareraren ska dokumentera när varje trafikverksamhet anmäls avslutad. Tågklareraren ska också dokumentera när andra orsaker till avspärrningen faller bort.

2.3 UPPHÄVA AVSPÄRRNING

När tågklareraren har förvissat sig om att alla trafikverksamheter har anmälts avslutade och att andra eventuella orsaker till avspärrningen är borta får han ta bort spärråtgärderna.

3 Avspärrning av bevakningssträcka i system H

En avspärrning av en bevakningssträcka i system H ska förhindra att signalbeskedet ”kör” ges i utfartsblocksignalerna till det avspärrade spåret.

3.1 UTFÖRA AVSPÄRRNING

Tågklareraren för bevakningssträckan ska utföra avspärrningen dels genom att dokumentera vilken bevakningssträcka och vilket spår det gäller samt orsaken till avspärrningen, dels genom att spärra utfartsblocksignalerna i båda ändar av bevakningssträckan om inte annat anges nedan.

Spärråtgärder för en spärrfärd som startar från en driftplats

Om en avspärrning gäller en enda spärrfärd som ska starta från en driftplats med ”kör” i utfartsblocksignalen räcker det att spärra denna utfartsblocksignal. Detta gäller även för en spärrfärd som startar när det finns tåg på bevakningssträckan. Om bevakningssträckan saknar mellanblocksignaler ska tågklareraren dock spärra utfartsblocksignalerna i sträckans båda ändar så snart spärrfärden har passerat utfartsblocksignalen.

Om utfartsblockssignalen inte kan visa ”kör” när en spärrfärd ska starta från en driftplats, ska tågklareraren spärra båda utfartsblocksignalerna. Därefter får tågklareraren ge spärrfärden medgivande att passera utfartsblocksignalen enligt reglerna för att passera signal i ”stopp”.

Spärråtgärder för en spärrfärd som startar från en linjeplats

Om en spärrfärd ska starta från en linjeplats ska tågklareraren spärra utfartsblocksignalerna i båda ändar av bevakningssträckan så snart linjeplatsens växel har frigivits.

Spärråtgärder vid växling utanför utfartsblocksignalen

Om växling måste ske utanför en utfartsblocksignal efter ett tåg på en sträcka som har mellanblocksignaler ska tågklareraren spärra utfartsblocksignalen när tåget har passerat den. Så snart tåget har lämnat bevakningssträckan ska tågklareraren även spärra utfartsblocksignalen i bevakningssträckans andra ände.

Anmäla avspärrning till angränsande driftplats

Om den bevakningssträcka som tågklareraren ska avspärra gränsar mot en driftplats (A-stad) som tågklareraren för bevakningssträckan inte bevakar ska han snarast anmäla avspärrningen till tågklareraren för A-stad. Tågklareraren för bevakningssträckan ska göra en enda anmälan om avspärrning, även om flera trafikverksamheter kommer att pågå inom samma avspärrade område.

Tågklareraren för bevakningssträckan

- kontaktar tågklareraren för A-stad och meddelar: *Sträckan A-stad till B-stad avspärras*
- anger vilket spår som avspärras
- uppger sin signatur.

Tågklareraren för A-stad

- repeterar och dokumenterar avspärrningen
- dokumenterar signaturen.

Tågklareraren för bevakningssträckan

- bekräftar att anmälan är rätt uppfattad.

Om driftplatsen A-stad är stängd får avspärrningen ändå utföras. Om bevakningen återupptas medan avspärrningen pågår ska dock tågklareraren för bevakningssträckan anmäla utförd avspärrning omedelbart efter att driftplatsen åter har blivit bevakad.

Tågklareraren för bevakningssträckan ska underrätta tågklareraren för A-stad om varje spärrfärd som ska föras in till driftplatsen A-stad.

Spärrning utförs av en annan tågklarerare

Om tågklareraren inte själv kan spärra utfartsblocksignalen vid driftplatsen A-stad ska han begära att tågklareraren för A-stad utför en spärråtgärd. Begäran om en spärråtgärd ska göras direkt efter det att tågklareraren för bevakningssträckan har bekräftat att anmälan om avspärrning är rätt uppfattad. Om A-stad är stängd och tågklareraren för bevakningssträckan inte själv kan spärra utfartsblocksignalen där ska han, så snart A-stad åter är bevakad, begära att tågklareraren för A-stad utför en spärråtgärd.

3.2 TRAFIKVERKSAMHETER AVSLUTAS

Tågklareraren ska dokumentera när varje trafikverksamhet anmäls avslutad. Tågklareraren ska också dokumentera när andra orsaker till avspärrningen faller bort.

3.3 UPPHÄVA AVSPÄRRNING

När tågklareraren har förvissat sig om att alla trafikverksamheter har anmälts avslutade och att andra eventuella orsaker till avspärrningen är borta får tågklareraren ta bort spärråtgärderna.

Anmäla upphävd avspärrning till angränsande driftplats

Om den avspärrade bevakningssträckan gränsar mot en driftplats (A-stad) som tågklareraren för bevakningssträckan inte bevakar ska han anmäla till tågklareraren för A-stad att avspärrningen är upphävd. Tågklareraren för A-stad ska dokumentera anmälan.

Spärrning tas bort av en annan tågklarerare

Om tågklareraren för bevakningssträckan inte själv kan ta bort spärren för utfartsblocksignalen vid driftplatsen A-stad ska han uppmana tågklareraren för A-stad att göra detta innan tågklareraren för bevakningssträckan anmäler att avspärrningen är upphävd. Tågklareraren för A-stad ska bekräfta att spärren har tagits bort.

Tågklareraren för bevakningssträckan

- begär att utfartsblocksignalen vid A-stad ska spärras:
  Spärra utfartsblocksignalen vid A-stad i riktning mot B-stad
- anger vilket spår som avses.

Tågklareraren för A-stad

- spärrar utfartsblocksignalen i riktning mot B-stad
- bekräftar åtgärden:
  Utfartsblocksignalen i riktning mot B-stad är spärrad.
- anger vilket spår som har spärrats
- uppger sin signatur.

Tågklareraren för bevakningssträckan

- repeterar och dokumenterar spärråtgärden
- dokumenterar signaturen.

4 Avspärrning av bevakningssträcka i system M

En avspärrning av en bevakningssträcka i system M ska förhindra att signalbeskedet ”kör” ges i utfartssignalerna till det avspärrade spåret. Om det saknas utfartssignal mot bevakningssträckan ska tågklareraren utföra andra spärråtgärder som kan förhindra att föraren oavsiktligt för ut något spårfordon på den avspärrade bevakningssträckan.

Anmälan om avspärrning och om att upphäva en avspärrning får göras muntligt eller elektroniskt. När tågklarerarna dokumenterar anmälan ska de använda det formulär som infrastrukturförvaltaren har fastställt.

Varje anmälan om avspärrning eller om att upphäva en avspärrning ska dokumenteras. Dokumentationen ska innehålla följande uppgifter:

- vilka bevakningssträckans gränsdriftplatser är
- mellan vilka tågklarerare som anmälan har utförts
- eventuella besked som någon av tågklarerarna ger om K16-nycklar
- tidpunkten när en trafikverksamhet har avslutats eller en annan orsak till avspärrning har fallit bort
- upphävd avspärrning.

Det ska framgå av tågklarerardokumentationen vilken eller vilka orsaker som föranleder avspärrningen.

4.1 UTFÖRA AVSPÄRRNING

En bevakningssträcka i system M får normalt bara avspärras om båda driftplatserna som omger bevakningssträckan är bevakade. Vid akuta händelser får dock bevakningssträckan avspärras trots att den ena driftplatsen är stängd, se *6.3 Avspärrning av bevakningssträcka i system M utan utväxling av avspärrningsanmälan*.

Tågklarerarna för de driftplatser (A-stad och B-stad) som omger bevakningssträckan ska utväxla endast en anmälan om avspärrning även om flera orsaker finns.

Om en tågklarerare har lämnat ut en K16-nyckel till tillsyningsmannen för en trafikverksamhet ska tågklareraren meddela detta till bevakningssträckans andre tågklarerare i samband med avspärrningsanmälan.

Muntlig avspärrningsanmälan formuleras enligt följande exempel: *Sträckan A-stad till B-stad avspärras.*

Spärråtgärder

Omedelbart sedan tågklarerarna har utväxlat avspärrningsanmälan ska var och en utföra någon av följande spärråtgärder på respektive driftplats enligt följande prioritetsordning:

1. spärra utfartssignalen
2. använda påminnelseskylt i K15-låset eller på ställaren till utfartssignalen
3. placera hindertavlor på normalhuvudspåret enligt anvisningar i infrastrukturförvaltarens säkerhetsbestämmelser.

Om en spärrfärd ska föras ut med ”kör” i utfartssignalen får spärråtgärden tillfälligt hävas.

Om tågklareraren som spärråtgärd placerar en hindertavla på normalhuvudspåret får växlarna i spåret inte ändras från normalläget så länge avspärrningen varar.

Om en spärråtgärd på en stängd driftplats kan tas bort av obehörig ska även hindertavlor placeras ut enligt anvisningar i infrastrukturförvaltarens säkerhetsbestämmelser.

Om trafikverksamheter som kräver en avspärrning är planerade till en tidpunkt då en av de angränsande driftplatserna kommer att vara stängd ska tågklarerarna utföra avspärrningen innan driftplatsen stängs.

4.2 TRAFIKVERKSAMHETER AVSLUTAS

Tågklarerarna för de driftplatser som omger bevakningssträckan ska underrätta varandra så snart de har tagit emot en anmälan om avslutad trafikverksamhet. Om avspärrningen har skett av någon annan orsak än att en trafikverksamhet har anordnats ska tågklarerarna underrätta varandra när denna orsak har fallit bort.

Underrättelsen ska innehålla uppgifter om vilken trafikverksamhet som har avslutats eller vilken annan orsak till avspärrning som har fallit bort samt vid vilken tidpunkt. Om en av tågklarerarna tar emot en K16-nyckel eller får besked om att tillsyningsmannen har den i förvar ska den andre tågklareraren underrättas om det.

Muntlig underrättelse om att en orsak till avspärrning fallit bort formuleras enligt följande exempel: *A-skydd xx på sträckan A-stad till B-stad är avslutat klockan …*

4.3 UPPHÄVA AVSPÄRRNING

Innan avspärrningen får upphävas ska tågklarerarna var för sig granska sin tågklarerardokumentation för att kontrollera att alla trafikverksamheter har anmälts avslutade och att andra eventuella orsaker till avspärrningen har fallit bort. Tågklarerarna ska också kontrollera att eventuella utlämnade K16-nycklar har återlämnats eller att tillsyningsmannen har anmält: *K16 är i förvar*. Därefter upphävs avspärrningen på initiativ av den tågklarerare som först konstaterar att det kan ske.

Avspärrningen får bara upphävas när bevakningssträckans båda driftplatser är bevakade.

Muntlig upphävning av avspärrningen formuleras enligt följande exempel: *Kan avspärrningen A-stad till B-stad upphävas?* Tågklareraren i B-stad ska bekräfta att avspärrningen upphävts enligt följande exempel: *Avspärrningen A-stad till B-stad upphävs klockan …*

Ta bort spärråtgärder

Omedelbart efter att tågklarerarna har utväxlat anmälan om att avspärrningen ska upphävas ska var och en av tågklarerarna ta bort de utförda spärråtgärderna.

5 Avspärrning av bevakningssträcka i system S

En avspärrning av en bevakningssträcka i system S ska förhindra att signalbeskedet ”kör” ges i utfartssignalen mot bevakningssträckan. Om det saknas utfartssignal mot bevakningssträckan ska tågklareraren utföra andra åtgärder som förhindrar att tågklareraren felaktigt lämnar startillstånd.

5.1 UTFÖRA AVSPÄRRNING

Tågklareraren för bevakningssträckan ska utföra avspärrningen genom att dokumentera vilken bevakningssträcka som avspärras och orsaken till avspärrningen. Om det på en angränsande driftplats finns en ytterplacerad utfartssignal mot bevakningssträckan ska tågklareraren spärra signalen. I övriga fall ska tågklareraren utföra spärråtgärder enligt infrastrukturförvaltarens säkerhetsbestämmelser.

5.2 TRAFIKVERKSAMHETER AVSLUTAS

Tågklareraren ska dokumentera när varje trafikverksamhet anmäls avslutad. Tågklareraren ska också dokumentera när andra orsaker till avspärrningen faller bort.

5.3 UPPHÄVA AVSPÄRRNING

När tågklareraren har förvissat sig om att alla trafikverksamheter har anmälts avslutade och att andra eventuella orsaker till avspärrningen är borta får tågklareraren ta bort spärråtgärderna.

6 Särfall

6.1 ÄNDRADE SPÄRRÅTGÄRDER

Om spärråtgärderna behöver ändras under en avspärrning ska tågklareraren utföra de nya spärråtgärderna innan han tar bort de gamla.

6.2 SPÄRRÅTGÄRDER VID ÅTERGÅENDE PÅLOK

När tågklareraren avspärrar en bevakningssträcka på grund av ett återgående pålok ska han utföra spärråtgärderna så snart tåget med pålok har förts ut på sträckan.

6.3 AVSPÄRRA BEVAKNINGSSTRÄCKA I SYSTEM M UTAN ATT UTVÄXLA AVSPÄRRNINGSANMÄLAN

I följande fall får en bevakningssträcka i system M avspärras trots att den ena av de driftplatser som omger bevakningssträckan är stängd:

- när en olycka har skett
- när ett A-skydd för åtgärder vid en olycka anordnas
- när tågklareraren får en anmälan om ett ofarbart spår
- när en spärrfärd med hjälpfordon anordnas.

Om ingen klartanmälan eller då-klart-anmälan har gjorts från den driftplats som är stängd ska tågklareraren för den bevakade driftplatsen dokumentera avspärrningen och utföra spärråtgärder. Detta görs enligt reglerna för avspärrning av bevakningssträcka i system M.

Avspärrningsanmälan ska utväxlas så snart bevakningen av den stängda driftplatsen har återupptagits. Tågklareraren för den driftplats som åter har blivit bevakad ska därefter omedelbart utföra spärråtgärder.

Återta klartanmälan eller då-klart-anmälan

Om en klartanmälan eller då-klart-anmälan har gjorts för ett tåg på den bevakningssträcka som akut ska avspärras ska klartanmälan respektive då-klart-anmälan återkallas innan avspärrningen får utföras. När en av driftplatserna är stängd ska tågklareraren för den bevakade driftplatsen återkalla klartanmälan respektive då-klart-anmälan enligt det följande exemplet:

Exempel: Att återta en klartanmälan eller en då-klart-anmälan när driftplatsen A-stad är stängd
I exemplet har tågklareraren för A-stad gjort en klartanmälan eller då-klart-anmälan för tåg 11 till A-stad. När tågklareraren för B-stad beslutar att bevakningssträckan ska avspärras är dock driftplatsen A-stad stängd. Då ska tågklareraren för B-stad först dokumentera att klartanmälan respektive då-klart-anmälan inte längre är giltig och därefter avspärra bevakningssträckan B-stad till A-stad på följande sätt:

1. dokumentera avspärrningen
2. utföra spärråtgärder.

Så snart bevakningen av A-stad har återupptagits ska tågklareraren för B-stad se till att klartanmälan respektive då-klart-anmälan för tåget återkallas. Därefter ska tågklarerarna utväxla avspärrningsanmälan och tågklareraren för A-stad ska utföra spärråtgärder.

Signal i stopp

Tågklareraren får medge att en färd framförs förbi en signal som visar ”stopp” om trafiksäkerheten tillåter det och trafiksituationen inte går att lösa på annat sätt. I detta kapitel beskrivs vilka kontroller och åtgärder som tågklareraren ska utföra innan han medger passage av en signal som visar ”stopp”.

När tågklareraren medger passage av en signal som visar ”stopp” innebär det att tågklareraren själv tar över delar av de säkerhetskontroller som signalanläggningen normalt utför. Signalanläggningen ska dock användas så långt det är möjligt.

1 Kontrollera spåravsnitt

Om ett spåravsnitt måste vara hinderfritt eller fritt från tåg eller fritt från annan trafikverksamhet innan tågklareraren ger medgivande att passera en signal i stopp ska tågklareraren kontrollera detta genom att granska tågklarerardokumentationen och eventuella ställverksindikeringar.

Om ställverksindikeringarna inte säkert återger de verkliga förhållandena i signalanläggningen, får tågklareraren lita på en indikeringsförändring endast om den utgör ett svar på en utsänd manöver, till exempel indikering på låst tågväg som svar på manöver om låsning av tågvägen. Tågklareraren får lita på en indikering av var ett fordonssätt finns endast om han har iakttagit en logisk förflyttning av var fordonssättet finns.

2 Upprätthålla skyddssträcka

När tågklareraren medger att en trafikverksamhet passerar en signal i stopp ska tågklareraren upprätthålla samma skyddssträckor som signalsäkerhetssystemet skulle ha upprätthållit om signalen hade visat ”kör”. Om det är svårt att avgöra skyddssträckans normala längd ska i stället 200 meters skyddssträcka tillämpas. Tågklareraren ska upprätthålla skyddssträckor för samtliga rörelser som riskerar att komma i konflikt med varandra och det ska tågklareraren göra tills något av följande alternativ inträffar:

- Föraren eller tillsyningsmannen anmäler efter uppmaning från tågklareraren att den trafikverksamhet som har fått medgivande att passera signal i stopp står stilla vid färdvägens slutpunkt.
- Det har gått minst fem minuter sedan trafikverksamheten passerade den signal som visade ”stopp”.
- En huvudsignal visar ”kör” till den sträcka som utgör skyddssträcka för det spåravsnitt som tåget ska framgå på efter passage av en signal som visar ”stopp”.

3 Infartssignal och mellansignal

För att avgöra om en färd får passera en infartssignal eller mellansignal som visar ”stopp” ska tågklareraren utföra ett antal kontroller och åtgärder.

3.1 TÅG OCH SPÄRRFÄRD

Om ett tåg eller en spärrfärd står vid en infartssignal eller mellansignal som visar ”stopp” ska tågklareraren kontrollera att sträckan fram till nästa huvudsignal är hinderfri och inte reserverad för någon annan trafikverksamhet. Om signalen visar stopp på grund av ett känt hinder ska kontrollen av hinderfrihet gälla eventuella andra hinder.

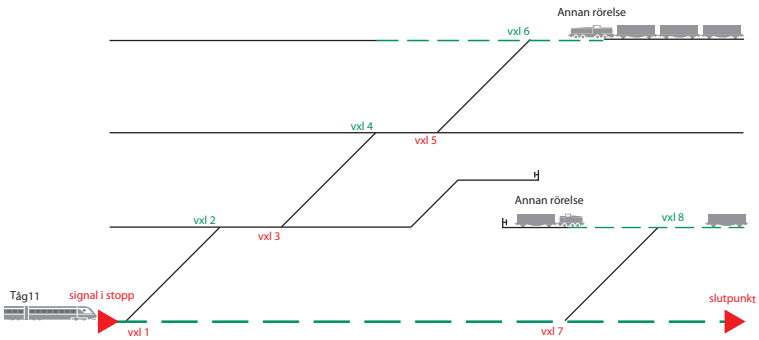
Tågklareraren får inte magasinera tåg- eller växlingsvägar. Tågklareraren ska förvissa sig om att den automatiserade läggningen av tåg- och växlingsvägar är urkopplad.

Om det inte förekommer och inte förväntas förekomma något annat tåg eller någon annan spärrfärd på driftplatsen eller om tågklareraren konstaterar att det inte finns risk för konflikt med andra tåg eller spärrfärder får tågklareraren medge att tåget eller spärrfärden passerar signalen.

Om det däremot finns risk för konflikt med andra tåg eller spärrfärder på driftplatsen ska tågklareraren förhindra att ett tåg (tåg 11) eller en spärrfärd (spärrfärd yy) kommer i konflikt med dessa rörelser innan tågklareraren får medge att tåget eller spärrfärden passerar signalen. Tågklareraren ska förhindra konflikten genom minst en av följande tre åtgärder:

- Tågklareraren ska lägga en låst tåg- eller växlingsväg för tåg 11 eller spärrfärd yy.
- Tågklareraren ska ha fått en tågväg (för en annan rörelse) bekräftad genom ställverksindikeringar. Tågklareraren ska med hjälp av uppgifter i infrastrukturförvaltarens säkerhetsbestämmelser ha förvissat sig om att denna tågväg kontrollbekräftar motväxlarna i den avsedda färdvägen för tåg 11 eller spärrfärd yy.
- Tågklareraren ska lägga motväxlarna i den avsedda färdvägen för tåg 11 eller spärrfärd yy i lägen som skyddar de andra rörelserna och låsa dem. Om tågklareraren ska låsa växlar genom klovning eller med kontrollås ska infrastrukturförvaltaren ha medgivit detta och det ska anges i infrastrukturförvaltarens säkerhetsbestämmelser.

Om någon av motväxlarna i den avsedda färdvägen för tåg 11 eller spärrfärd yy inte kan låsas ska tågklareraren, innan han får medge att tåget eller spärrfärden passerar signalen, skydda de andra rörelserna från tåg 11 eller spärrfärd yy på följande sätt: I varje möjlig väg som tåg 11 eller spärrfärd yy kan nå de andra rörelserna genom ska tågklareraren lägga minst en motväxel i skyddande läge och låsa den. Om tågklareraren ska låsa växlar genom klovning eller med kontrollås ska infrastrukturförvaltaren ha medgivit detta och det ska anges i infrastrukturförvaltarens säkerhetsbestämmelser.



Figur 1. Bilden visar ett exempel på hur kravet på motväxlarna kan uppfyllas. För att tåg 11 ska få passera signalen som visar "stopp" ska dels växel 7, dels minst en av växlarna 1, 3 och 5 ligga i ett läge som skyddar andra tåg eller spärrfärder (annan rörelse). De skyddande växlarna ska också vara låsta.

Besked om växlarnas lägen

För att tågklareraren ska få lämna beskedet *växlarna ligger rätt* ska följande villkor vara uppfyllda:

- Alla växlar och spårspärrar i den avsedda färdvägen för tåg 11 eller spärrfärd yy ska vara antingen låsta i rätt läge eller bevakade i rätt läge och i kontroll. Infrastrukturförvaltarens säkerhetsbestämmelser kan dock ange att växlar och spårspärrar ska vara låsta.
- Om växling pågår eller kan påbörjas på driftplatsen ska den avsedda färdvägen för tåg 11 eller spärrfärd yy skyddas mot rörelser från sidan eller i motsatt riktning. Skyddet ska bestå av signaler som visar stopp eller skyddsväxlar eller spårspärrar som är låsta i skyddande läge.

Om villkoren för att lämna beskedet *växlarna ligger rätt* inte är uppfyllda ska tågklareraren lämna beskedet *kontrollera växlarna*.

3.2 VÄXLING

Om en växling står vid en infartssignal eller mellansignal som visar ”stopp” ska tågklareraren kontrollera att den avsedda färdvägen för växlingen inte är reserverad för tåg, spärrfärder eller vägväxlingar.

Tågklareraren får inte magasinera tåg- eller växlingsvägar. Tågklareraren ska förvissa sig om att den automatiserade läggningen av tåg- och växlingsvägar är urkopplad.

Om det inte förekommer och inte förväntas förekomma någon tågfärd, spärrfärd eller vägväxling på driftplatsen eller om tågklareraren konstaterar att det inte finns risk för konflikt med sådana rörelser får tågklareraren medge att växlingen passerar signalen.

Om det däremot finns risk för konflikt med tåg, spärrfärder eller vägväxlingar på driftplatsen ska tågklareraren förhindra att växlingen kommer i konflikt med dessa rörelser innan tågklareraren får medge att växlingen passerar signalen. Det gör tågklareraren genom att vidta minst en av följande två åtgärder:

- Tågklareraren ska ha fått tågvägen bekräftad (för en annan rörelse) och med hjälp av uppgifter i infrastrukturförvaltarens säkerhetsbestämmelser ha förvissat sig om att denna tågväg kontrollbekräftar motväxlarna i växlingens färdväg.
- Tågklareraren ska lägga och låsa motväxlarna i växlingens färdväg i ett läge som skyddar de andra rörelserna. Om tågklareraren ska låsa växlar genom klovning eller med kontrollås ska infrastrukturförvaltaren ha medgivit detta och det ska anges i infrastrukturförvaltarens säkerhetsbestämmelser.

4 Utfartssignal

Om ett tåg eller en spärrfärd står vid en utfartssignal som visar ”stopp” får tågklareraren medge att tåget eller spärrfärden passerar signalen utan att han behöver göra några ytterligare kontroller än de som krävs för att lämna körtillstånd eller startillstånd för färden.

För en innerplacerad utfartssignal gäller dessutom reglerna för mellansignal.

5 Utfartsblocksignal

För att avgöra om ett tåg eller en spärrfärd får passera en utfartsblocksignal som visar ”stopp” ska tågklareraren för bevakningssträckan utföra ett antal kontroller och åtgärder.

5.1 STRÄCKAN FRÅN UTFARTSBLOCKSIGNALEN TILL DRIFTPLATSGRÄNSEN

Tågklareraren ska kontrollera att sträckan från utfartsblocksignalen till driftplatsgränsen är fri från tåg. Om det är ett tåg som står vid utfartsblocksignalen ska tågklareraren dessutom kontrollera att sträckan fram till driftplatsgränsen är hinderfri och inte reserverad för någon annan trafikverksamhet. Om det behövs ska han ta hjälp av tågklareraren för den driftplats där utfartsblocksignalen är placerad för att utföra dessa kontroller.

5.2 BEVAKNINGSSTRÄCKAN

Tågklareraren ska förvissa sig om att bevakningssträckan är fri från tåg genom att först utföra följande åtgärder:

1. kontrollera tågklarerardokumentationen
2. fråga tågklarerarna för de driftplatser som gränsar till tågklarerarens eget övervakningsområde vilka tåg som befinner sig eller nyligen har befunnit sig i närheten av bevakningssträckan.

Tågklareraren ska sedan kontrollera var de tåg som skulle kunna befinna sig på bevakningssträckan verkligen befinner sig på något av följande sätt:

- samtala med förarna
- kontrollera att logiska förflyttningar sker
- förvissa sig om var tågen finns genom att granska den egna tågklarerardokumentationen över tågens förflyttningar.

5.3 KONTROLLER FÖR TÅG

Om det är ett tåg som står vid utfartsblocksignalen ska tågklareraren dessutom kontrollera att inga andra trafikverksamheter på bevakningssträckan har fått körtillstånd eller starttillstånd. Om blockriktningen är motsatt tågets färdriktning ska tågklareraren spärra utfartsblocksignalen på den driftplats varifrån blockriktningen är vänd.

6 Mellanblocksignal

För att avgöra om ett tåg eller en spärrfärd får passera en mellanblocksignal som visar ”stopp” ska tågklareraren för bevakningssträckan förvissa sig om att närmast föregående tåg har lämnat bevakningssträckan. Detta kan göras på något av följande sätt:

- kontrollera tågklarerardokumentationen
- fråga tågklareraren för den angränsande driftplatsen
- samtala med föraren.

7 Växlingsdvärgsignal och stopplykta

För att avgöra om en färd får passera en växlingsdvärgsignal, slutpunktsstopplykta eller skyddsstopplykta som visar ”stopp” ska tågklareraren utföra ett antal kontroller och åtgärder.

7.1 TÅG OCH SPÄRRFÄRD

Om ett tåg (tåg 11) eller en spärrfärd (spärrfärd yy) står vid en växlingsdvärgsignal, slutpunktsstopplykta eller skyddsstopplykta som visar ”stopp” ska tågklareraren kontrollera att den avsedda färdvägen fram till nästa huvudsignal eller växlingsdvärgsignal är hinderfri och inte är reserverad för någon annan trafikverksamhet.

Om det förekommer eller förväntas förekomma andra tåg eller spärrfärder på driftplatsen ska de motväxlar som kan leda in tåg 11 eller spärrfärd yy i någon av dessa andra rörelser ligga i ett läge som skyddar de andra rörelserna och vara låsta.

Om tågklareraren ska låsa växlarna genom klovning eller med kontrollås ska infrastrukturförvaltaren ha medgivit detta och det ska anges i infrastrukturförvaltarens säkerhetsbestämmelser.

7.2 VÄXLING

Om en växling står vid en växlingsdvärgsignal, slutpunktsstopplykta eller skyddsstopplykta som visar ”stopp” ska tågklareraren kontrollera att den avsedda färdvägen för växlingen fram till nästa huvudsignal eller växlingsdvärgsignal inte är reserverad för tåg, spärrfärder eller vägväxlingar.

Om det förekommer eller förväntas förekomma tåg eller spärrfärder på driftplatsen ska de motväxlar som kan leda in växlingen i någon av dessa andra rörelser ligga i ett läge som skyddar de andra rörelserna och vara låsta. Under dessa förutsättningar får tågklareraren medge att växlingen passerar signalen. Om tågklareraren ska låsa växlarna genom klovning eller med kontrollås ska infrastrukturförvaltaren ha medgivit detta och det ska anges i infrastrukturförvaltarens säkerhetsbestämmelser.

Ordergivning

Detta kapitel beskriver hur tågledare och tågklarerare ska göra för att order som har betydelse för trafiksäkerheten ska nå mottagarna.

De typer av order som behandlas är order om tillfällig körplan för tåg och sådana säkerhetsorder till tåg och spärrfärd som inte ingår i en tågorder.

Tågklarerare har olika funktioner för ordergivningen, beroende på om de är tågklarerare för en ordergivningsdriftplats eller en kontrolldriftplats.

1 Ordergivningsdriftplats och kontrolldriftplats

I trafikledningens ordergivning till tåg deltar i regel två tågklarerare för två olika driftplatser: tågklareraren för ordergivningsdriftplatsen och tågklareraren för kontrolldriftplatsen. De båda funktionerna kan även sammanfalla För spärrfärder ges alla säkerhetsorder av tågklareraren för kontrolldriftplatsen.

En tågklarerare som får kännedom om en uppgift om en avvikelse från körplanen, en avvikelse från linjeboken eller någon annan uppgift som har betydelse för trafiksäkerheten ska underrätta tågklarerarna för de berörda ordergivningsdriftplatserna och kontrolldriftplatserna samt tågledaren. Uppgiften ska dokumenteras. Tågklarerarna ska efter samråd med tågledaren orderge berörda tåg och spärrfärder även innan tågledaren har utfärdat säkerhetsordern.

1.1 ORDERGIVNINGSDRIFTPLATSEN

I de fall trafikledningen har utsett ordergivningsdriftplatser med ordergivningssträckor finns dessa angivna i infrastrukturförvaltarens säkerhetsbestämmelser.

Tågklareraren för ordergivningsdriftplatsen ska orderge förarna på tågen för ordergivningssträckan.

Tågklareraren för ordergivningsdriftplatsen ska ha tillgång till

- alla säkerhetsorder för ordergivningssträckan
- körplaner för alla tåg som ska trafikera ordergivningssträckan.

1.2 KONTROLLDRIFTPLATSEN

Kontrolldriftplats är den bevakade driftplats där säkerhetsordern gäller eller som närmast föregår den bevakningssträcka där säkerhetsordern gäller. Tågklareraren för kontrolldriftplatsen ska kontrollera att tågets förare eller spärrfärdens tillsyningsman har tagit emot säkerhetsordern innan färden kommer in på den driftplats eller den bevakningssträcka där säkerhetsordern gäller.

Tågklareraren för kontrolldriftplatsen ska ha tillgång till samtliga säkerhetsorder som gäller den egna driftplatsen och de angränsande bevakningssträckorna.

Ny kontrolldriftplats

När en ny driftplats ska bli kontrolldriftplats gäller följande:

1. Tågklareraren för den tidigare kontrolldriftplatsen ska kontakta tågklareraren för den nya kontrolldriftplatsen och underrätta honom om vilken ordergivning som behöver kontrolleras. Tågklareraren för den nya kontrolldriftplatsen ska dokumentera vilka säkerhetsorder som gäller och båda tågklarerarna ska dokumentera överlämnandet.
2. Tågklareraren för den tidigare kontrolldriftplatsen ska kontakta tågklareraren för ordergivningsdriftplatsen och underrätta honom om vilken den nya kontrolldriftplatsen är. Bägge parter ska dokumentera uppgiften om ny kontrolldriftplats.

2 Tillfällig körplan eller inställt tåg

När tågföljden ändras till följd av ett extratåg eller ett inställt tåg ska tågledaren se till att tågklarerarna vid kontrolldriftplatserna och ordergivningsdriftplatserna får del av uppgifterna.

2.1 TÅGLEDARENS ORDER OM TILLFÄLLIG KÖRPLAN ELLER INSTÄLLT TÅG

Järnvägsföretaget kan hos trafikledningen beställa en tillfällig körplan eller begära att ett tåg ska ställas in. Om trafiksituationen och trafiksäkerheten medger det får tågledaren göra en tillfällig körplan eller ställa in tåget på den begärda sträckan.

När ett tåg i system M ställs in eller ett extratåg anordnas kan det kräva ordergivning om kontrollmöten. Se även kapitlet *Tågföljd och kontrollmöte*.

När tågledaren anordnar ett extratåg ska han delge körplanen till tågklarerarna för de driftplatser som ska vara bevakade för extratåget och berörda ordergivningsdriftplatser.

När tågledaren ställer in ett tåg ska han delge säkerhetsordern om inställt tåg till tågklarerarna för de bevakade driftplatser som tåget skulle ha trafikerat och de berörda ordergivningsdriftplatserna.

2.2 TÅGKLARERARENS KVITTERING

När tågklareraren tar emot en körplan för ett extratåg eller en order om ett inställt tåg ska han dokumentera detta. Dokumentationen ska innehålla tågets beteckning, vilken sträcka och vilket datum det gäller samt vilka säkerhetsorder om kontrollmöten som körplanen anger. De dokumenterade uppgifterna ska om möjligt kontrolleras av en annan tågklarerare. Den som har gjort kontrollen ska snarast kvittera säkerhetsordern till tågledaren. Infrastrukturförvaltarens säkerhetsbestämmelser får medge att tågklareraren inte behöver dokumentera uppgifterna.

Kvitteringen av körplanen ska ha kommit in till tågledaren innan tågklareraren skickar iväg eller tar emot extratåget. Infrastrukturförvaltarens säkerhetsbestämmelser får ange att en tågklarerare för en annan driftplats ska kvittera för en driftplats som är ständigt obevakad. Infrastrukturförvaltarens säkerhetsbestämmelser får medge att tågklareraren inte behöver kvittera de körplaner eller order om inställt tåg som han tar emot.

2.3 TÅGLEDARENS KONTROLL AV TÅGKLARERARENS KVITTERING

Tågledaren ska kontrollera att de tågklarerare som ska kvittera en körplan för ett extratåg eller en order om ett inställt tåg kvitterar denna och att detta görs i tid.

3 Säkerhetsorder

Om förhållanden som har betydelse för trafiksäkerheten ändras ska tågledaren och tågklarerarna samverka för att orderge förare av tåg och tillsyningsmän för spärrfärder så att trafiksäkerheten kan upprätthållas.

3.1 TÅGLEDARENS ÅTGÄRDER VID SÄKERHETSORDER

När tågledaren tar emot en uppgift om en avvikelse från körplanen, en avvikelse från linjeboken eller någon annan uppgift som har betydelse för trafiksäkerheten ska tågledaren utfärda de säkerhetsorder som krävs för att upprätthålla trafiksäkerheten. Därefter ska tågledaren delge säkerhetsorderna till tågklarerarna för ordergivningsdriftplatserna och kontrolldriftplatserna.

Tågledaren ska kontrollera att tågklarerarna kvitterar varje säkerhetsorder. Om kvittering från någon tågklarerare inte når tågledaren (efter att tågklareraren har fått rimlig tid att dokumentera och kontrollera införandet av säkerhetsordern) ska tågledaren kontakta tågklareraren och begära kvittering.

3.2 TÅGKLARERARENS ÅTGÄRDER VID SÄKERHETSORDER

När tågklareraren tar emot en säkerhetsorder ska han kontrollera om han behöver orderge något tåg. Om det behövs ska tågklareraren dokumentera i tågklarerardokumentationen vilka tåg som ska orderges. Tågklareraren ska också dokumentera vilken ordergivning som krävs för spärrfärder. De dokumenterade uppgifterna ska kontrolleras, om möjligt av en annan tågklarerare. Den som har gjort kontrollen ska snarast kvittera säkerhetsordern till tågledaren. Kvitteringen ska innehålla säkerhetsorderns nummer eller dess huvudsakliga innehåll.

Om tågklareraren för en ordergivningsdriftplats inte kan delge en säkerhetsorder till föraren för ett tåg ska han begära att tågklareraren för en annan driftplats gör det. Denna begäran ska dokumenteras av båda tågklarerarna.

En säkerhetsorder för ett tåg ska om möjligt delges föraren innan tåget når kontrolldriftplatsen.

När en tågklarerare har ordergivit föraren för tåget ska tågklareraren underrätta tågklareraren för kontrolldriftplatsen om detta. Det gäller oberoende av om det är tågklareraren för ordergivningsdriftplatsen eller en tågklarerare för en annan driftplats som har givit säkerhetsordern.

Tåg 11 är tågets beteckning.

xx är säkerhetsorderns nummer.

Tågklareraren för ordergivningsdriftplatsen

- kontaktar tågklareraren för kontrolldriftplatsen och meddelar: *Tåg 11 har delgivits säkerhetsorder xx*
- uppger sin signatur.

Tågklareraren för kontrolldriftplatsen

- repeterar och dokumenterar meddelandet
- dokumenterar signaturen
- uppger sin signatur.

Tågklareraren för ordergivningsdriftplatsen

- bekräftar att meddelandet är rätt uppfattat
- dokumenterar signaturen.

Tågklareraren för kontrolldriftplatsen ska ha fått bekräftat att säkerhetsordern har givits innan tågklareraren ger föraren körtillstånd in till driftplatsen eller till den bevakningssträcka där säkerhetsordern gäller.

4 Tåg utan giltig tågorder

Om en tågfärd behöver framföras utan giltig tågorder en viss sträcka ska tågklareraren för den driftplats (A-stad) som tåget går från utan giltig tågorder underrätta tågklarerarna för övriga driftplatser längs tågets färdväg och tågklareraren för ordergivningsdriftplatsen om att tåget saknar giltig tågorder. Tågklareraren för ordergivningsdriftplatsen ska delge tågklareraren för A-stad de säkerhetsorder som gäller för tåget. Tågklarerarna ska dokumentera uppgiften om att tåget framförs utan giltig tågorder.

Tåg 11 är tågets beteckning.

Tågets färdväg är A-stad till D-stad. B-stad är en av driftplatserna längs färdvägen.

Tågklareraren för A-stad

- kontaktar tågklareraren för B-stad och meddelar:
  Tåg 11 saknar giltig tågorder på sträckan A-stad till D-stad
- uppger sin signatur.

Tågklareraren för B-stad

- repeterar och dokumenterar meddelandet
- dokumenterar signaturen
- uppger sin signatur.

Tågklareraren för A-stad

- bekräftar att meddelandet är rätt uppfattat
- dokumenterar att tågklareraren för B-stad har fått uppgifterna
- dokumenterar signaturen.

Om tågklareraren för A-stad underrättar tågklarerarna skriftligt ska dessa kvittera underrättelsen.

Tågklareraren för ordergivnings- respektive kontrolldriftplatsen ansvarar för all tillkommande ordergivning till tåget för den sträcka som det framförs utan giltig tågorder.

Tågföljd och kontrollmöte

Detta kapitel beskriver hur tågledare och tågklarerare hanterar ändrade tågföljder och nya, flyttade och slopade kontrollmöten.

Ett kontrollmöte innebär att tåget inte får lämna en driftplats förrän föraren har kontrollerat att ett visst annat tåg i motsatt riktning har kommit dit.

1 Planerad och ändrad trafikering

Tåg ska ankomma till och avgå från driftplatser enligt en planerad tågföljd som anges i en tågordning för driftplatsen.

Tågklareraren ska underrätta tågledaren om avvikelser från den planerade trafikeringen.

1.1 KONTROLLMÖTE

Ett tåg har kontrollmöte med ett mötande tåg om följande två förutsättningar är uppfyllda:

- Tåget ska ut på en sträcka i system M inom 60 minuter från det att det mötande tåget har kommit in till driftplatsen från sträckan.
- Tåget har inte haft kontrollmöte med det mötande tåget vid en tidigare driftplats.

Kontrollmöten anges i driftplatsens tågordning och tågens körplaner. De kan också anges i säkerhetsorder.

1.2 ÄNDRAD TÅGFÖLJD OCH ORDERGIVNING

I system M ska tågledaren besluta om ändrad tågföljd, inställda tåg och extratåg och ta hänsyn till följderna i form av flyttade, nya eller slopade kontrollmöten. Tågledaren ska orderge de berörda tågklarerarna om kontrollmöten som avviker från körplaner och tågordning. I system H ska tågklareraren besluta om ändrad tågföljd och meddela denna till andra berörda tågklarerare.

Om ändringen innebär en säkerhetsorder för ett tåg ska den i enlighet med kapitlet *Ordergivning* så långt möjligt delges föraren innan tåget når kontrolldriftplatsen.

2 Nya, flyttade och slopade kontrollmöten

Nya, flyttade och slopade kontrollmöten kan uppkomma till följd av försenade tåg, tåg som går tidigare än planerat, tåg som ställs in på en hel sträcka eller en delsträcka eller för att extratåg anordnas.

Om den planerade trafikeringen ändras så att tiden mellan mötande tåg som inte har planerade kontrollmöten med varandra blir 60 minuter eller mindre ska tågledaren orderge tågklareraren för den nya mötesdriftplatsen om nytt kontrollmöte.

Om den planerade trafikeringen ändras så att planerade kontrollmöten behöver flyttas från en driftplats till en annan ska tågledaren orderge tågklareraren för den nya mötesdriftplatsen om flyttat kontrollmöte.

2.1 TÅGKLARERARENS PÅMINNELSEÅTGÄRDER

Tågklareraren ska ordna en påminnelse för att förhindra att ett tåg av misstag ges körtillstånd innan dess förare har ordergivits om nya eller flyttade kontrollmöten. Detta gör tågklareraren genom att spärra utfartssignalen eller använda en påminnelseskylt på ställaren till utfartssignalen eller i K15-låset. På de driftplatser som saknar utfartssignal ska tågklareraren fästa en påminnelseanordning på signalstaven eller handsignallyktan.

Tågklareraren får inte ta bort påminnelsen förrän tågets förare har ordergivits, annat än tillfälligt om det krävs för att kunna ge körtillstånd till ett tåg på en annan bevakningssträcka.

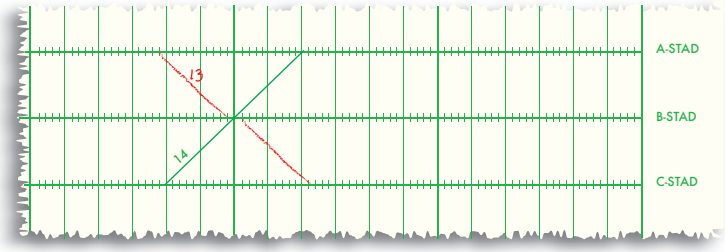
2.2 EXTRATÅG

Om ett extratåg ska anordnas kan det leda till nya kontrollmöten.

Tågledarens och tågklarerarens åtgärder framgår av följande exempel.

Exempel
Grundförutsättning: Tåg 14 har inga kontrollmöten angivna i sin körplan för bevakningssträckan C-stad till A-stad.

Ändrad trafikering: Ett extratåg (tåg 13) ska köras från A-stad till C-stad. Se figur 1.



Figur 1. Ett extratåg leder till nya kontrollmöten.

Innebär för kontrollmöten: Tåg 13 och tåg 14 ska kontrollmöta varandra i B-stad.

Tågledaren ska i körplanen för extratåget (tåg 13) ange dess kontrollmöte med tåg 14 i B-stad.

Tågledaren ska orderge tågklareraren för B-stad om att tåg 14 ska kontrollmöta tåg 13 i B-stad, om inte tågledaren konstaterar att körplanen för tåg 14 innehåller en uppgift om kontrollmöte med tåg 13 i B-stad.

Tågklareraren för B-stad ska antingen förvissa sig om att föraren av tåg 14 har ordergivits om det nya kontrollmötet i B-stad eller ordna en påminnelse för tåg 14 enligt reglerna under rubriken *2.1. Tågklarerarens påminnelseåtgärder*. Först därefter får tågklareraren för B-stad lämna klart för tåg 13.

2.3 INSTÄLLT TÅG

Om ett tåg ställs in på en hel sträcka eller en delsträcka kan det leda till att planerade kontrollmöten ska slopas eller flyttas eller att ett nytt kontrollmöte uppstår.

Slopat kontrollmöte

Om ett tåg (tåg 11) ställs in och ett annat tåg (tåg 12) har ett planerat kontrollmöte med tåg 11 på en driftplats (B-stad) ska tågklareraren för B-stad orderge föraren av tåg 12 om att kontrollmötet med tåg 11 ska slopas om inte tågklareraren kan konstatera att körplanen för tåg 12 har uppdaterats så att kontrollmötet har slopats.

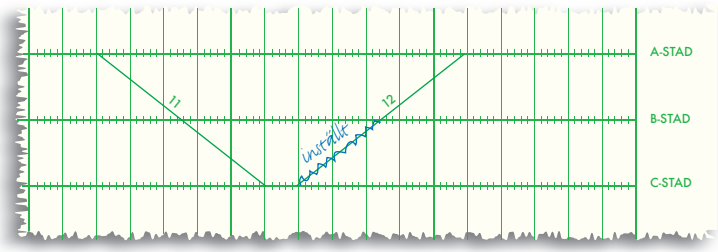
Nytt kontrollmöte

Om ett tåg ställs in på en sträcka i början av den planerade färden kan det leda till att ett nytt kontrollmöte uppkommer.

Tågledarens och tågklarerarens åtgärder framgår av följande exempel.

Exempel
Grundförutsättning: Tåg 12 ska kontrollmöta tåg 11 i C-stad.

Ändrad trafikering: Tåg 12 ställs in på bevakningssträckan C-stad till B-stad. Se figur 2.



Figur 2. När tåg 12 ställs in flyttas tågets kontrollmöte från C-stad till B-stad.

Innebär för kontrollmöten: Tåg 12 ska kontrollmöta tåg 11 i B-stad, förutsatt att tåg 12 ska lämna B-stad inom 60 minuter från det att tåg 11 har ankommit till B-stad.

Tågledaren ska orderge tågklareraren för B-stad om att tåg 12 ska kontrollmöta tåg 11 i B-stad, om inte tågledaren konstaterar att körplanen för tåg 12 innehåller en uppgift om kontrollmöte med tåg 11 i B-stad. Tågklareraren ska dokumentera och kvittera ordern.

Tågklareraren för B-stad ska antingen förvissa sig om att föraren av tåg 12 har ordergivits om det nya kontrollmötet i B-stad eller ordna en påminnelse för tåg 12 enligt reglerna under rubriken *2.1. Tågklarerarens påminnelseåtgärder*. Först därefter får tågklareraren för B-stad lämna klart för tåg 11.

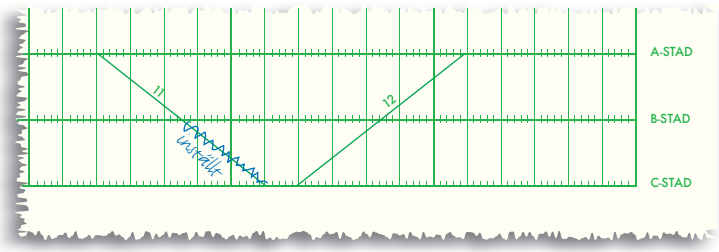
Flyttat kontrollmöte

Om ett tåg ställs in på en sträcka i slutet av den planerade färden kan det leda till att ett planerat kontrollmöte måste flyttas.

Tågledarens och tågklarerarens åtgärder framgår av följande exempel.

Exempel
Grundförutsättning: Tåg 12 ska kontrollmöta tåg 11 i C-stad.

Ändrad trafikering: Tåg 11 ställs in på bevakningssträckan B-stad till C-stad. Se figur 3.



Figur 3. När tåg 11 ställs in flyttas kontrollmötet för tåg 12 från C-stad till B-stad.

Innebär för kontrollmöten: Kontrollmötet för tåg 12 flyttas från C-stad till B-stad, förutsatt att tåg 12 ska lämna B-stad inom 60 minuter från det att tåg 11 har ankommit till B-stad.

Tågledaren ska orderge tågklarerarna för B-stad och för C-stad om att tåg 12 ska kontrollmöta tåg 11 i B-stad i stället för i C-stad, om inte tågledaren konstaterar att körplanen för tåg 12 innehåller en uppgift om kontrollmöte med tåg 11 i B-stad. Inga påminnelseåtgärder behövs.

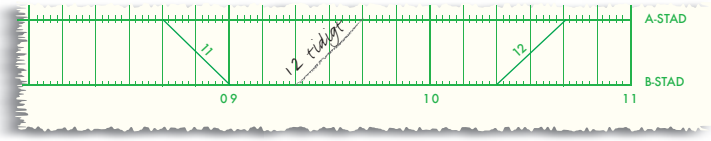
Om tågklareraren för C-stad har fått order om att tåg 12 ska kontrollmöta tåg 11 i B-stad ska tågklareraren orderge föraren av tåg 12 om att kontrollmötet är flyttat till B-stad.

2.4 TÅG SOM GÅR TIDIGARE ÄN PLANERAT

Ett tåg får inte avgå tidigare än planerat om det skulle leda till ett flyttat kontrollmöte.

Om ett tåg skulle avgå tidigare än planerat utan att det uppstår nya kontrollmöten får tågklareraren, i samråd med övriga tågklarerare på tågets färdsträcka, besluta att tåget ska gå tidigare.

Om ett tåg (tåg 12) avgår tidigare än planerat från en driftplats (B-stad) och det leder till ett nytt kontrollmöte för tåg 12 i B-stad gäller följande villkor: Endast om det mötande tåget (tåg 11) har kommit till B-stad får tågledaren besluta att tåg 12 ska avgå tidigare. Tågledaren ska orderge tågklareraren för B-stad om att tåg 12 ska kontrollmöta tåg 11 i B-stad. Se figur 4.



Figur 4. Tågledaren ska invänta att tåg 11 har kommit till B-stad innan han beslutar om att tåg 12 får avgå tidigare än planerat, om tidigare avgång leder till ett nytt kontrollmöte för tåg 12.

2.5 FÖRSENAT TÅG

Om ett tåg blir försenat kan det leda till att tågledaren måste orderge om nya eller flyttade kontrollmöten.

Nytt kontrollmöte

Om ett tåg blir försenat kan det leda till att nya kontrollmöten uppstår.

Tågledarens och tåglarerarens åtgärder framgår av följande exempel.

Exempel
Grundförutsättning: Tåg 12 ska lämna C-stad i riktning mot A-stad mer än 60 minuter efter det att tåg 11 har avslutat sin färd i C-stad.

Ändrad trafikering: Tåg 11 blir försenat och beräknas ankomma till C-stad 60 minuter, eller mindre, innan tåg 12 ska avgå.

Innebär för kontrollmöten: Tåg 12 ska kontrollmöta tåg 11 i C-stad.

Tågledaren ska orderge tåglareraren för C-stad om att tåg 12 ska kontrollmöta tåg 11 i C-stad.

Tågledaren

- kontaktar tåglareraren för C-stad och meddelar: *Tåg 12 ska k-möta tåg 11 i C-stad*
- uppger sitt namn.

Tåglareraren för C-stad

- repeterar och dokumenterar ordern
- dokumenterar namnet
- uppger sin signatur.

Tågledaren

- bekräftar att ordern är rätt uppfattad
- dokumenterar ordergivningen och signaturen.

Innan tågklareraren för C-stad lämnar klart för tåg 11, eller om tåg 11 redan finns på bevakningssträckan B-stad till C-stad, ska tågklareraren ordna en påminnelse för tåg 12 enligt reglerna under rubriken *2.1. Tågklarerarens påminnelseåtgärder*. Påminnelsen ska finnas kvar till dess att föraren av tåg 12 har ordergivits om det nya kontrollmötet.

Flyttat kontrollmöte

Om den planerade trafikeringen ändras så att ett planerat kontrollmöte behöver flyttas från en driftplats till en annan ska tågledaren orderge tågklareraren för den nya mötesdriftplatsen om att kontrollmötet flyttas.

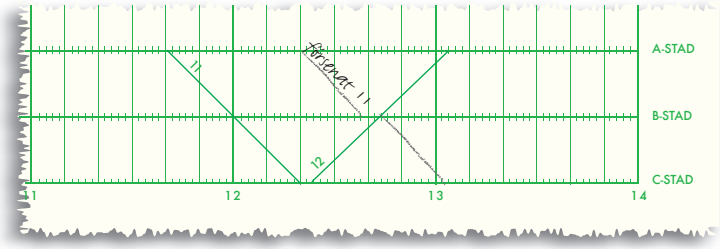
I många situationer där kontrollmöten flyttas för ett tåg kommer det att medföra ett nytt eller flyttat kontrollmöte även för det mötande tåget.

Tågledaren ska orderge tågklareraren för den nya mötesdriftplatsen om att det försenade eller mest försenade tåget ska hållas kvar på driftplatsen och där kontrollmöta det andra tåget. Tågklareraren för den nya mötesdriftplatsen ska orderge tågklareraren för den tidigare mötesdriftplatsen om flyttat kontrollmöte.

Tågledarens och tågklarerarens åtgärder framgår av följande exempel.

Exempel
Grundförutsättning: Tåg 12 ska kontrollmöta tåg 11 i C-stad.

Ändrad trafikering: Tåg 11 blir försenat. Därför flyttas kontrollmötet till B-stad. Se figur 5.



Figur 5. Försenade tåg kan leda till både nya och flyttade kontrollmöten.

Innebär för kontrollmöten: Tåg 12 ska kontrollmöta tåg 11 i B-stad i stället för C-stad och tåg 11 ska kontrollmöta tåg 12 i B-stad (nytt kontrollmöte). Tågledaren beslutar om flyttat kontrollmöte och orderger tågklareraren för B-stad om detta.

Tågledaren

- kontaktar tågklareraren för B-stad och meddelar:
  Tåg 11 ska hållas kvar i B-stad och där k-möta tåg 12
  Tåg 12 ska k-möta tåg 11 i B-stad. Tidigare mötesdriftplats är C-stad
- uppger sitt namn.

Tågklareraren för B-stad

- repeterar och dokumenterar ordern
- dokumenterar namnet
- uppger sin signatur.

Tågledaren

- bekräftar att ordern är rätt uppfattad
- dokumenterar ordergivningen och signaturen.

Tågklareraren för B-stad ska antingen förvissa sig om att föraren av tåg 11 har ordergivits om det nya kontrollmötet i B-stad eller ordna en påminnelse för tåg 11 enligt reglerna under rubriken *2.1. Tågklarerarens påminnelseåtgärder*. Därefter ska tågklareraren för B-stad orderge tågklareraren för C-stad om att kontrollmötet för tåg 12 är flyttat till B-stad.

Tågklareraren för B-stad

- kontaktar tågklareraren för C-stad och meddelar:
  K-mötet för tåg 12 med tåg 11 är flyttat från C-stad till B-stad.
- uppger sin signatur.

Tågklareraren för C-stad

- repeterar och dokumenterar ordern
- dokumenterar signaturen
- uppger sin signatur.

Tågklareraren för B-stad

- bekräftar att ordern är rätt uppfattad
- dokumenterar signaturen.

Om det finns bevakade driftplatser mellan B-stad och C-stad ska tågklareraren för B-stad även delge dessa ordern.

Tågklareraren för C-stad ska orderge föraren för tåg 12 om flyttat kontrollmöte från C-stad till B-stad.

När tågklareraren för B-stad gör en klartanmälan för tåg 12 ska tågklareraren för B-stad meddela att tåg 11 har ordergivits om kontrollmöte eller att en påminnelse har ordnats för tåg 11. Meddelandet får lämnas antingen muntligt eller elektroniskt på formulär som infrastrukturförvaltaren har fastställt. Tågklareraren för C-stad får inte godta klartanmälan om den inte följs av ett besked om att tåg 11 har ordergivits eller att en påminnelse för tåg 11 har ordnats.

Tågklareraren för B-stad

- dokumenterar att det är klart för tåg 12
- kontaktar tågklareraren för C-stad och meddelar:
  Tåg 11 har fått order om k-möte
  alternativt
  Påminnelse ordnad för tåg 11
  samt
  Klart för tåg 12 till B-stad
- uppger sin signatur.

Tågklareraren för C-stad

- repeterar och dokumenterar besked om order-givning eller påminnelse och om klartanmälan
- dokumenterar signaturen
- uppger sin signatur.

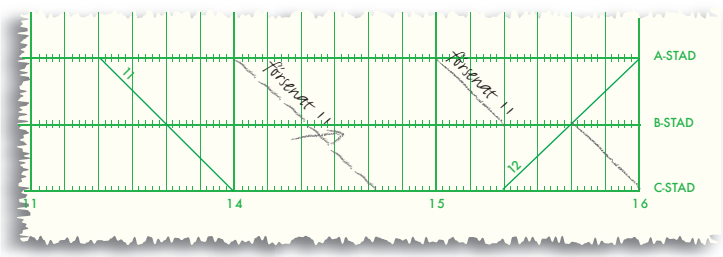
Tågklareraren för B-stad

- bekräftar att klartanmälan är rätt uppfattad
- dokumenterar signaturen.

Om det finns en eller flera bevakade driftplatser mellan B-stad och C-stad vänder sig tågklareraren för B-stad till tågklareraren i den närmaste bevakade driftplatsen i riktning mot C-stad.

Nytt och flyttat kontrollmöte

Om ett tåg blir försenat och detta leder till att tågföljden ändras på någon driftplats och nya kontrollmöten uppstår ska det nya kontrollmötet anordnas i två steg (se figur 6). Steg 1 innebär att ett nytt (fiktivt) kontrollmöte anordnas på den driftplats där mötet mellan tågen först skulle ha inträffat om förseningen hade utvecklats successivt. Steg 2 innebär att det anordnade kontrollmötet flyttas till den driftplats där mötet ska äga rum.



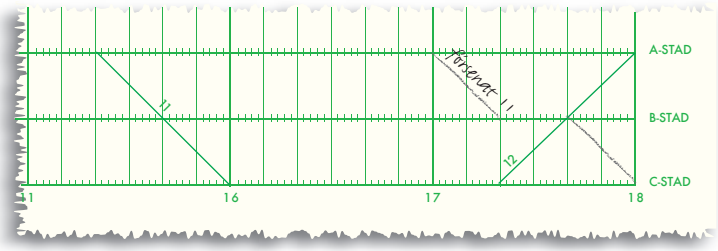
Figur 6. En smärre försening av tåg 11 skulle först ha lett till ett kontrollmöte för tåg 12 i C-stad. Därför anordnas ett nytt fiktivt kontrollmöte där. Sedan flyttas det till B-stad.

Tågledarens och tågklarerarens åtgärder framgår av följande exempel.

Exempel

Grundförutsättning: Inget av tågen 11 eller 12 ska ha kontrollmöte.

Ändrad trafikering: Tåg 11 blir försenat, varför tågen ska ha kontrollmöte i B-stad. Se figur 7.



Figur 7. Förseningen av tåg 11 leder till att både tåg 11 och tåg 12 får kontrollmöte i B-stad.

Innebär för kontrollmöten: Tåg 12 ska kontrollmöta tåg 11 i B-stad (nytt och flyttat kontrollmöte) och tåg 11 ska kontrollmöta tåg 12 i B-stad (nytt kontrollmöte).

Tågledaren ska orderge tågklareraren för C-stad om att tåg 12 ska kontrollmöta tåg 11 i C-stad.

Tågledaren

- kontaktar tågklareraren för C-stad och meddelar: *Tåg 12 ska k-möta tåg 11 i C-stad*
- uppger sitt namn.

Tågklareraren för C-stad

- repeterar och dokumenterar ordern
- dokumenterar tågledarens namn
- uppger sin signatur.

Tågledaren

- bekräftar att ordern är rätt uppfattad
- dokumenterar ordergivningen och signaturen.

Därefter beslutar tågledaren om flyttat kontrollmöte till B-stad och orderger tågklareraren för B-stad om detta.

Tågledaren

- kontaktar tågklareraren för B-stad och meddelar:
  Tåg 11 ska hållas kvar i B-stad och där k-möta tåg 12
  Tåg 12 ska k-möta tåg 11 i B-stad. Tidigare mötesdriftplats är C-stad
- uppger sitt namn.

Tågklareraren för B-stad

- repeterar och dokumenterar ordern
- dokumenterar tågledarens namn
- uppger sin signatur.

Tågledaren

- bekräftar att ordern är rätt uppfattad
- dokumenterar ordergivningen och signaturen.

Tågklareraren för B-stad ska antingen förvissa sig om att föraren av tåg 11 har ordergivits om det nya kontrollmötet i B-stad eller ordna en påminnelse för tåg 11 enligt reglerna under rubriken *2.1. Tågklarerarens påminnelseåtgärder*. Därefter ska tågklareraren för B-stad orderge tågklareraren för C-stad om att kontrollmötet för tåg 12 är flyttat till B-stad.

Tågklareraren för B-stad

- kontaktar tågklareraren för C-stad och meddelar:
  K-mötet för tåg 12 med tåg 11 är flyttat från C-stad till B-stad
- uppger sin signatur.

Om det finns bevakade driftplatser mellan B-stad och C-stad ska även tågklarerarna där delges ordern.

Tågklareraren för C-stad

- repeterar och dokumenterar ordern
- dokumenterar signaturen
- uppger sin signatur.

Tågklareraren för B-stad

- bekräftar att ordern är rätt uppfattad
- dokumenterar signaturen.

Tågklareraren för C-stad ska orderge föraren för tåg 12 om flyttat kontrollmöte från C-stad till B-stad.

När tågklareraren för B-stad gör en klartanmälan för tåg 12 ska tågklareraren för B-stad meddela att tåg 11 har ordergivits om kontrollmöte eller att en påminnelse har ordnats för tåg 11. Meddelandet får lämnas antingen muntligt eller elektroniskt på formulär som infrastrukturförvaltaren har fastställt. Tågklareraren för C-stad får inte godta klartanmälan om den inte följs av ett besked om att tåg 11 har ordergivits eller att en påminnelse för tåg 11 har ordnats.

Tågklareraren för B-stad

- dokumenterar att det är klart för tåg 12
- kontaktar tågklareraren för C-stad och meddelar:
  Tåg 11 har fått order om k-möte
  alternativt
  Påminnelse ordnad för tåg 11
  samt
  Klart för tåg 12
- uppger sin signatur.

Tågklareraren för C-stad

- repeterar och dokumenterar besked om ordergivning eller påminnelse och om klartanmälan
- dokumenterar signaturen
- uppger sin signatur.

Tågklareraren för B-stad

- bekräftar att klartanmälan är rätt uppfattad
- dokumenterar signaturen.

Om det finns en eller flera bevakade driftplatser mellan B-stad och C-stad vänder sig tågklareraren för B-stad till tågklareraren i den närmaste bevakade driftplatsen i riktning mot C-stad.

3 Särfall

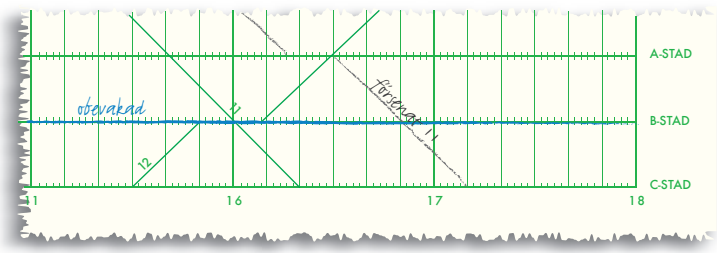
3.1 PLANERAD MÖTESDRIFTPLATS ÄR OBEVAKAD

Om den avsedda mötesdriftplatsen inte kan bevakas för det planerade mötet måste kontrollmötet flyttas.

Tågledarens och tågklarerarens åtgärder framgår av följande exempel.

Exempel
Grundförutsättning: Tåg 11 och tåg 12 ska kontrollmöta varandra på driftplats B-stad.

Ändrad förutsättning: B-stad är oplanerat obevakad. Se figur 8.



Figur 8. Om ett möte har planerats till en driftplats som sedan visar sig vara obevakad måste kontrollmötet flyttas till en annan driftplats.

Innebär för kontrollmöten: Tågen måste kontrollmötas på en annan driftplats (A-stad eller C-stad). I detta exempel väljer tågledaren A-stad.

Tågledaren ska orderge tågklarerarna för A-stad och C-stad om att B-stad är obevakad.

Tågledaren ska orderge tågklareraren för A-stad om att tåg 11 ska kontrollmöta tåg 12 i A-stad i stället för B-stad.

För att förhindra att tåg 11 av misstag får körtillstånd i A-stad innan föraren har ordergivits om flyttat kontrollmöte ska tågklareraren för A-stad ordna en påminnelse enligt reglerna under rubriken *2.1. Tågklarerarens påminnelseåtgärder*.

Sedan tågklareraren för A-stad antingen har dokumenterat att tåg 11 har ordergivits eller utfört påminnelseåtgärder för att förhindra

att tåg 11 av misstag får körtillstånd i A-stad ska tågklareraren för A-stad utfärda en order om flyttat kontrollmöte för tåg 12 och delge den till C-stad.

Tågklareraren för A-stad

- kontaktar tågklareraren för C-stad och meddelar:
  K-mötet för tåg 12 med tåg 11 är flyttat från B-stad till A-stad.
- uppger sin signatur.

Tågklareraren för C-stad

- repeterar och dokumenterar ordern
- dokumenterar signaturen
- uppger sin signatur.

Tågklareraren för A-stad

- bekräftar att ordern är rätt uppfattad
- dokumenterar signaturen.

Genom att dokumentera signaturen dokumenterar tågklareraren för A-stad att han har tagit emot ordern.

Tågklareraren för C-stad ska orderge föraren för tåg 12 om flyttat kontrollmöte från B-stad till A-stad.

När tågklareraren för A-stad gör en klartanmälan för tåg 12 ska tågklareraren för A-stad meddela att tåg 11 har ordergivits om kontrollmöte eller att en påminnelse har ordnats för tåg 11. Meddelandet får lämnas antingen muntligt eller elektroniskt på formulär som infrastrukturförvaltaren har fastställt. Tågklareraren för C-stad får inte godta klartanmälan om den inte följs av ett besked om att tåg 11 har ordergivits eller att en påminnelse för tåg 11 har ordnats.

Tågklareraren för A-stad

- dokumenterar att det är klart för tåg 12
- kontaktar tågklareraren för C-stad och meddelar:
  Tåg 11 har fått order om k-möte
  alternativt
  Påminnelse ordnad för tåg 11
  samt
  Klart för tåg 12 till A-stad
- uppger sin signatur.

Tågklareraren för C-stad

- repeterar och dokumenterar besked om ordergivning eller påminnelse och om klartanmälan
- dokumenterar signaturen
- uppger sin signatur.

Tågklareraren för A-stad

- bekräftar att klartanmälan är rätt uppfattad
- dokumenterar signaturen.

Tåganmälan

Tåganmälan används för att reservera en bevakningssträcka för en tågfärd i system M.

Tåganmälan utväxlas mellan tågklarerarna för de två driftplatser som avgränsar bevakningssträckan.

I en tåganmälan ingår klartanmälan, utanmälan och inanmälan. Då-klart-anmälan är en variant av klartanmälan som bara får användas för de driftplatser som anges i infrastrukturförvaltarens säkerhets-bestämmelser.

En tåganmälan får utföras muntligt eller elektroniskt.

I detta kapitel betecknar tåg 11 ett tåg som ska gå från en bevakad driftplats A-stad till nästa bevakade driftplats B-stad, och tåg 12 betecknar i avsnittet om då-klart-anmälan ett tåg som ska gå från B-stad till A-stad före tåg 11.

1 Dokumentation

En tåganmälan ska dokumenteras och innehålla följande uppgifter:

- bevakningssträckans gränsdriftplatser
- datum
- tågets beteckning
- vilket moment i tåganmälan det gäller
- vilka tågklarerare som utväxlar tåganmälan
- eventuell uppgift om att tåg 11 medför K16-nyckel
- eventuell uppgift om att tåg 11 har pålok
- eventuell uppgift om återlämnad K16-nyckel för tåg 11
- eventuell uppgift om att tåg 11:s pålok har kommit in.

2 Klartanmälan

Innan tågklareraren för A-stad får ge körtillstånd till tåg 11 från A-stad till B-stad ska tågklareraren för B-stad ha lämnat en klartanmälan för tåg 11. Tågklareraren för B-stad ska förvissa sig om att bevakningssträckan är fri från tågfärd och att den inte är avspärrad innan han lämnar en klartanmälan för tåg 11.

Muntlig klartanmälan formuleras enligt följande exempel: *Klart för tåg 11 till B-stad*.

3 Utanmälan

Tågklareraren för A-stad ska snarast lämna en utanmälan till tågklareraren för B-stad när tåg 11 har avgått från A-stad.

Muntlig utanmälan formuleras enligt följande exempel: *Tåg 11 ut från A-stad klockan* ... Om ett pålok ska medfölja tåg 11 formuleras utanmälan enligt följande exempel: *Tåg 11 med pålok ut från A-stad till B-stad klockan* ... eller *Tåg 11 med pålok ut från A-stad till x klockan* ... (där x är en identifierbar punkt på bevakningssträckan).

4 Inanmälan

När tåg 11 har kommit in till B-stad ska tågklareraren för B-stad snarast lämna en inanmälan till tågklareraren för A-stad. Innan tågklareraren för B-stad lämnar inanmälan ska tågklareraren försäkra sig om att tågsättet i sin helhet, inklusive eventuellt pålok, befinner sig inom driftplatsen B-stads gränser. Hur detta görs beror på om B-stad är lokalbevakad eller fjärrbevakad.

Om B-stad är lokalbevakad ska tågklareraren för B-stad försäkra sig om att tåg 11 har inkommit på något av följande sätt:

- granska ställverkets indikeringar
- iaktta tågsättets läge på driftplatsen
- ta emot förarens ankomstanmälan.

Om B-stad är fjärrbevakad ska tågklareraren för B-stad försäkra sig om att tåg 11 har inkommit på något av följande sätt:

- granska tåg-in-utrustningens indikering
- ta emot förarens ankomstanmälan.

Om utanmälan för tåg 11 anger att föraren medför en K16-nyckel ska tågklareraren för B-stad även försäkra sig om att K16-nyckeln har återlämnats innan tågklareraren får göra en inanmälan.

Muntlig inanmälan formuleras enligt följande exempel: *Tåg 11 in till B-stad klockan ...*

Om ett pålok medföljer tåg 11 till B-stad lyder inanmälan: *Tåg 11 med pålok in till B-stad klockan ...*

5 Då-klart-anmälan

Då-klart-anmälan är en villkorad klartanmälan och innebär att tågklareraren för B-stad lämnar klart för tåg 11 då tåg 12 har inkommit till A-stad.

Då-klart-anmälan får endast användas för de driftplatser som infrastrukturförvaltaren har beslutat. Vid en då-klart-anmälan får tåg 12 inte ha pålok och inte medföra en K16-nyckel.

Tågklareraren för B-stad ska förvissa sig om att bevakningssträckan endast är upplåten för tåg 12 och att den inte är avspärrad innan han lämnar en då-klart-anmälan för tåg 11.

Då-klart-anmälan för tåg 11 ska lämnas efter utanmälan för tåg 12.

Muntlig då-klart-anmälan formuleras enligt följande exempel: *Då tåg 12 har kommit in är det klart för tåg 11 till A-stad.*

6 Särfall

6.1 ÅTERKALLA TÅGANMÄLAN

Tågklareraren kan behöva återkalla en klartanmälan, då-klart-anmälan eller utanmälan. En klartanmälan återkallas antingen innan körtillståndet har givits eller när körtillståndet har upphört att gälla.

Om klartanmälan, då-klart-anmälan eller utanmälan har gjorts elektroniskt ska återkallandet göras både elektroniskt och muntligt.

Muntligt återkallande av klartanmälan formuleras enligt följande exempel: *Klartanmälan för tåg 11 till B-stad återkallas.*

Muntligt återkallande av då-klart-anmälan formuleras enligt följande exempel: *Då-klart-anmälan för tåg 11 till B-stad återkallas.*

Muntligt återkallande av utanmälan formuleras enligt följande exempel: *Utanmälan för tåg 11 från A-stad återkallas* eller *Utanmälan för tåg 11 med pålok från A-stad återkallas.*

6.2 TÅGANMÄLAN VID SPÄRRFÄRD MED HJÄLPFORDON

Om tåg 11:s tågsätt förs in till B-stad, samlat eller i delar, anses det ha gått sträckan A-stad till B-stad. Tågklareraren för B-stad lämnar inanmälan när hela tågsättet har kommit in till B-stad.

Om hela eller delar av tåg 11:s tågsätt förs tillbaka in till A-stad anses det inte ha gått sträckan A-stad till B-stad. Tågklareraren för A-stad återkallar utanmälan när hela tågsättet har förts undan från bevakningssträckan.

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