

§ 20. Samråd vid samtidiga anordningar

1 Allmänt

Samråd innebär att

- a) tsm för A-arbete,
- b) småfordonsförare vid A-fordonsfärd och
- c) tsm vid vut

samråder om villkoren för att flera anordningar samtidigt ska kunna äga rum på samma sträcka

eller att

- d) tsm för A-arbete och
- e) växlingsledare (småfordonsförare)

samråder om villkoren för växling (småfordonsväxling) inom ett A-arbetsområde.

Anm. § 20 beskriver *hur* samråd ska ske. Samråd krävs inte mellan alla anordningar. I bestämmelserna i § 29, § 32, § 36, § 37 och § 37A framgår det *när* samråd ska ske.

2 Genomförande av samråd

Tkl som ska ge starttillstånd för en ny anordning ska meddela den ansvarige (tsm/småfordonsföraren/växlingsledaren) som planerar den nya anordningen

- 1) att det redan finns beviljade anordningar på sträckan (inom området),
- 2) att han ska söka samråd med ansvariga för redan beviljade anordningar.

Den ansvarige för en redan beviljad anordning ska avgöra

- 1) om den nya anordningen kan genomföras med hänsyn till pågående eller beviljade arbeten,
- 2) underrätta om förändringar i spåranläggningen eller om arbete som medför hinder för fordonsrörelser eller reducerad hastighet.

§ 20

Den ansvarige för den nya anordningen ska meddela tkl i varje enskilt fall huruvida resp ansvarig för redan beviljade anordningar har medgett att den nya anordningen får äga rum.

3 Anteckningar

Tsm för A-arbete eller vut och småfordonsförare vid A-fordonsfärd ska anteckna samrådet i färd- och arbetsbok eller anteckningsbok eller på S1:

- 1) namn på den han har samrått med,
- 2) typ av anordning,
- 3) driftraktionsnummer (eller annat kommunikationsmedel) eller småfordons be-teckning.

Den ansvarige för den nya anordningen ska dessutom anteckna uppgift om:

- 4) begränsningar i framkomlighet, reducerad hastighet eller annan försiktighet p g a arbete,

om inte uppgiften ska tillämpas omedelbart.

§ 21. Samtal och meddelanden

Samtal, allmänt

1. Samtal i säkerhetstjänst skall vara kortfattade och entydiga. De begrepp och uttryck som finns i sao skall användas.

Var och en måste medverka till att inga missförstånd uppstår. Vid tveksamhet är man skyldig att fråga.

Till mom 1

Måste ett muntligt meddelande förmedlas, måste det klargöras för mottagaren vem som är den ursprunglige avsändaren.

Till första stycket. Man bör i förväg tänka igenom vad man skall säga och vid behov anteckna viktiga punkter. Besvärliga namn och uttryck skall bokstaveras.

Till andra stycket. Talar man med någon som kan antas vara dåligt insatt i situationen, måste man särskilt kontrollera att han har förstått.

2. Tåg skall benämnas med sitt nummer. Benämning av annan anordning, se säok.

Till mom 2

Fyrsiffriga och femsiffriga tåg- och vutnummer uttalas i två resp tre ord, genom att numret bakifrån delas upp i tiotalgrupper. Grupperna 00–09 uttalas i ett ord : 'nollnoll, nollett, ...nollnio'.

Exempel:

1015	'tåg tio femton'	23152	'tåg två trettiett femtitvå'
2403	'tåg tjugofyra nolltre'	40360	'tåg fyra nolltre sexti'
7086	'tåg sjutti åttisex'	50083	'tåg fem nollnoll åttitre'
9312	'tåg nittitre tolv'	72344	'vut sju tjugotre förtifvå'

§ 21

Grupperna 40–49 och 70–79 måste uttalas extra tydligt för att säkert skiljas åt.

För beviljad vut, småfordonsfärd, A-arbete, S-arbete, linjedisp och stationsdisp gäller:

anordning	identifieras genom och benämns med
vut	vutnummer eller 'vut' + tsm namn + ev drifradio- eller mobiltelefonnummer
småfordonsfärd	'A- (C-)fordon' + småfordonsförarens namn + drifradio- eller mobiltelefonnummer eller småfordonets beteckning
A-arbete	'A-arbete' + A-arbetssträcka eller station + tsm namn + ev drifradio- eller mobiltelefonnummer
S-arbete	'S-arbete' + station + signaltsm namn + ev drifradio- eller mobiltelefonnummer
linjedisposition	'linjedisp' + linjedispsträcka + htsm namn + drifradio- eller mobiltelefonnummer
stationsdisposition	'stationsdisp' + station + htsm namn + drifradio- eller mobiltelefonnummer

Telefon- och radiosamtal

3. Samtal inleds med att parterna anger sin funktion i säkerhetstjänst.

Till mom 3

Exempel: 'föraren tåg 4236', Hansson, tsm A-arbetet Björksta–Eriksholm, drifradio 421'.

För ltkl (tklbiträde), fjtkl och ställverksvakt gäller vid svar i telefon etc:

- ltkl (tklbiträde) svarar med 'tågx ... (stationens namn)',
- fjtkl svarar med 'fjärren ... (fjbcentralens namn)',
- ställverksvakt svarar med 'ställverket ... (ställverkets namn)'.

Om någon svarar i telefon eller radio avsedd för tkkl (tklbiträde) resp fjtkl, men själv inte tjänstgör i dessa funktioner, måste han genast klargöra detta för den uppringande.

Den uppringande måste förvissa sig om att han har kommit rätt. Den som blir uppringd måste förvissa sig om vem som ringer.

4. Positionen för ett tåg (vut, småfordon) vid en huvudsignal (dvärgsignal) i "stopp" anges genom att uppge signalens beteckning. I övriga fall måste sträcka eller tpl samt på dubbelspår 'uppspår' eller 'nedspår' anges.

Till mom 4

Används en telefon vid en annan signal än den där tåget (vut, småfordonet) finns, måste detta tydligt framhållas.

5. Namn skall uppges av den som lämnar ett meddelande med betydelse för säkerheten, och även i de fall som särskilt anges i sao/saok. (Detta krävs dock inte vid samtal inom samma station, om de samtalandes funktion och person är kända.)

Tkl/tl får uppge signatur i stället för namn, se saok.

Till mom 5

Signatur i stället för namn används av tkl i samband med meddelande som skall antecknas i färd- och arbetsbok, annars normalt endast vid kontakter tkl/tl sinsemellan.

Om namn (signatur) inte uppges när så skall ske, är mottagaren skyldig att fråga efter namnet (signaturen).

Kan det inte undvikas att ett meddelande måste förmedlas, skall namn uppges både på den ursprunglige avsändare och den förmedlande.

6. Meddelande som skall skrivas ned skall repeteras av mottagaren. Även viktigare delar av andra samtal med betydelse för säkerhetens skall vid behov repeteras. Repetitionen skall bekräftas av avsändaren.

Till mom 6

Avsändaren kan också begära repetition av ett meddelande om tveksamhet har uppstått. Repetition skall begäras, om man kan misstänka att mottagaren hade förväntat sig ett annat besked än det lämnade.

§ 21

7. Vid radiosamtal används hjälputtryck, se säök. Den som med radion ringer upp en telefon skall vid behov tala om att samtalet sker via radio.

Till mom 7

Anvisningar för trafikradio finns för SJ personal i SJF 334.

Följande hjälputtryck skall användas, när radiosystemet endast medger att man talar en åt gången; gäller bl a drift- och trafikradio:

Uttryck	Betydelse
'Kom'	Uppmaning att tala, avslutar varje sändningsavsnitt.
'Vänta'	Uppmaning att vänta, utan att förbindelsen bryts.
'Återkommer'	Nytt anrop kommer att ske.
'Uppfattat'	Mottagaren har förstått, ingen repetition behövs.
'Repetera'	Hela meddelandet skall repeteras.
'Repetera tid' etc	Begärd del av meddelandet skall repeteras.
'Fel'	Meddelandet har inte uppfattats korrekt.
'Rätt' eller 'Rätt uppfattat'	Bekräftelse att meddelandet har uppfattats riktigt.
'Slut kom'	Ena motparten vill avsluta samtalet
'Klart slut'	Motparten har inget att tillägga, samtalet är avslutat och förbindelsen bryts.

Det är särskilt viktigt att radiosamtal görs korta och tydliga och att ovidkommande prat undviks. Om radioförbindelsen är allvarligt störd får man inte acceptera meddelanden med betydelse för säkerheten.

Meddelande, tkl/tl

8. Order, telegram och meddelanden per telefon mellan tl och tkl eller mellan olika tkl antecknas direkt, i första hand på S-blankett eller annan fastställd blankett, i tklbok eller tambok.

Order, telegram och meddelanden kan sändas med fjärrskrift.

Utfärdarens funktion och namn skall anges både vid telefonsamtal och på fjärrskriftsmeddelande.

För tam m m tillåts vissa förenklingar gentemot mom 3, 5 och 6, se säok.

Till mom 8

Till första stycket. Order och telegram från tl med fastställd ordalydelse enl såo/säok skrivs ned på telegramblankett, om S-blankett för ändamålet saknas.

Fjtkl och tl får anteckna direkt på grafiskt upplägg, enl särskilda anvisningar av Trafikledningsfunktionen.

Till tredje stycket. Vid telefonsamtal uppger både den som ringer ut och den som tar emot meddelandet sin signatur. För fjärrskriftsmeddelande lämnas ingen motsvarande bekräftelse.

Till sista stycket. Den som utväxlar tam lämnar endast sin egen signatur. Mottagaren uppger sin signatur som bekräftelse på att han har uppfattat. Tam behöver inte repeteras. Motsvarande gäller även för hinderanmälan och anmälan "fri genomfart" etc.

Används särskild tamtelefonlinje, behöver den uppringande inte ange funktion (station), när stationen framgår av klart- (då-klart-), ut- eller in-anmälan.

§ 22

§ 22. Innehav av klocka, linjebok, tdtbok m m

1. a) All personal i säkerhetstjänst skall inneha eller ha lätt tillgång till klocka som visar rätt tid.

Till mom 1 avd a

Trafikledningsfunktionen föreskriver hur man på stationerna dagligen skall kontrollera att klockorna visar rätt tid.

b) Förare på tåg skall medföra vko och S16.

Tbfh skall medföra vko.

Förare och tsm på vut skall medföra S16.

c) Linjebok, tdtbok, tågordning och grafisk tdt skall vid tjänstgöring finnas tillgänglig hos den personal i säkerhetstjänst som framgår av följande sammanställning:

<i>Linjebok</i>	
– personligt ex:	förare av tåg, tbfh ¹⁾
– personligt ex el expeditionsex ²⁾ :	förare och tsm vid vut, småfordonsförare, tsm vid A-arbete
– expeditionsex:	tkl, tl
<i>Tdtbok</i>	
– personligt ex:	förare av tåg, tbfh ³⁾ , förare och tsm vid vut som finns i tdtboken ⁴⁾
– expeditionsex:	tkl för ordergivningsstation, tl
<i>Tågordning för station</i>	
– expeditionsex:	tkl för stationen ⁵⁾
<i>Grafisk tdt</i>	
– expeditionsex:	fjtkl, tl

- 1) Tbfh får använda ett av Trafikutövaren framställt utdrag ur linjeboken i stället för linjeboken.
 - 2) Enl Trafikutövarens resp Spårinnehavarens bedömning.
 - 3) Tbfh får använda konduktörstidtabell i stället för tdtbok.
 - 4) Förare och tsm vid vut får i stället använda sig av ett av Trafikutövaren framställt utdrag ur tdtboken.
 - 5) Fjtkl behöver bara inneha tågordning för sådan fjst som gränsar till sträcka utan fjb.
2. Linjebok och tdtbok och ändringstryck till dessa skall sändas från utgivare minst tio dagar före första giltighetsdagen. Trafikutövare, Spårinnehavaren och Trafikledningsfunktionen skall genast kvittera försändelsen.

När nytryck av tågordning för station tas emot av Trafikledningsfunktionen skall försändelsen genast kvitteras.

Till mom 2

Utgivaren av linjebok och tdtbok skall sju dagar före första giltighetsdagen för ny utgåva eller ändringstryck kontrollera att kvitto har kommit från alla berörda.

Berörda tjänsteställen och berörd personal skall tilldelas nya utgåvor och ändringstryck före första giltighetsdagen.

För SJ gäller för tilldelning av personliga exemplar: Antingen skall mottagaren lämna kvitto eller skall – vad beträffar personal med tjänstgöring som förare av tåg eller tbfh – följande tillvägagångssätt användas:

Minst sex dagar före första giltighetsdagen sätts ett meddelande upp om nyutgåvan eller ändringstrycket och dess första giltighetsdag. Personalen är skyldig att varje dag när tjänstgöringen börjar på hemstationen ta del av ordertavla och orderpärm. Särskilt kvitto eller annan kontroll behövs inte. På ordertavlan skall under hela tidtabellsperioden finnas uppgift på senaste ändringstryck – jämte första giltighetsdag – till linjeboken och tdtboken för de sträckor som personalen tjänstgör på.

§ 23. (Reservnummer)

§ 24

§ 24. Växel på linjen. Rörlig bro

1. För växel i tågspår vid linjeplats (utom skyddsväxel vid rörlig bro) och för växel eller spärrparr som skyddar tågspåret vid linjeplats gäller:

Omläggning får ske

- under A-arbete, eller
- när vut eller A-fordonsfärd finns vid växeln, eller
- när tåg gör uppehåll där.

Till mom 1

På sträcka utan linjeblockering låses växel vid linjeplats genom K16-lås; K16-nyckeln hanteras enl § 47:5. Växeln blir förreglad antingen i linjeplatssignaler eller i utfartssignalerna på närmaste station, varvid det även krävs frigivning av växeln från stationen. I några fall saknas dock förregling i huvudsignal.

På sträcka med linjeblockering blir växel vid linjeplats förreglad i omgivande blocksignaler. Växeln kan frigges från en manöverlåda vid linjeplatsen, när

- linjen är fri från den station, varifrån blockriktningen är vänd, och blocksträckan är fri, eller
- fordon påverkar en kort spårledning och en rälskontakt i tågspåret vid linjeplatsen.

2. För manövrering av rörlig bro med skyddsväxlar gäller särskild instruktion.

Till mom 2

Rörlig bro kontrolleras i brosignaler. I tågspår förreglas den dessutom i omgivande huvudsignaler.

§ 25. Säkerhet för trafikerat spår vid arbetsplats

1. Säkerhetszon för trafikerat spår

Längs varje spår ska det finnas ett fritt utrymme för att säkerställa säkerheten för trafik på spåret.

I samband med arbeten tillämpas en säkerhetszon som sträcker sig 2,20 m ut från närmaste räil.

Med hänsyn bl a till aktuell arbetsmetod, utförandet av upplag, förråd etc kan Spårinnehavaren besluta att säkerhetszonen ska utökas.

Om det är svårt att bedöma var gränsen för säkerhetszonen går ska den tydligt utmärkas t ex med flaggspel.

2. Materialupplag, uppställning av entreprenadmaskiner m m

Uppställning av entreprenadmaskiner eller parkering av vägfordon etc får endast ske utanför säkerhetszonen.

Upplag av material, tillfälliga förråd m m inom spårområdet får endast placeras utanför säkerhetszonen.

Ann. Närmare bestämmelser finns i föreskriften "Fritt utrymme utmed banan" (BVF 511.1). För elektrifierat spår gäller särskilda bestämmelser för upplag (BVF 050).

3. Arbete med gräv- eller lastmaskiner, kranar, vägfordon m m

Arbete inom säkerhetszonen med gräv- eller lastmaskin, kran, vägfordon etc ska genomföras som A-arbete. Arbetet ska genomföras som A-arbete även om maskin, kran, vägfordon etc bara kortvarigt behöver föras in i säkerhetszonen.

Vid arbete med kran eller annan lyftanordning som innebär lyft över spår ska A-arbete anordnas.

I övriga fall ska arbete planeras och genomföras så att maskin, kran, vägfordon etc inte med någon del eller i något ögonblick kommer att föras in i säkerhetszonen.

§ 25

Arbetsledningen ansvarar för att föraren på maskinen eller fordonet instrueras om vilka förhållanden som råder på arbetsplatsen. Föraren ska själv, eller med en medhjälpare, kunna kontrollera att gränsen för säkerhetszonen inte överskrids i något ögonblick.

Anm. Vid arbete med gräv- eller lastmaskin, kran etc intill högspänningsanläggning (bl a kontaktledning) gäller dessutom särskilda föreskrifter (BVF 052).

4. Transporter över spår, plankorsningar

Behöver gräv- eller lastmaskin, kran, vägfordon etc passera spåret utanför plankorsning ska A-arbete anordnas.

I övriga fall får trafikerat spår endast passeras vid plankorsning, permanent anordnad eller för ändamålet tillfälligt anlagd, enl Spårinnehavarens bestämmelser.

5. Arbete med bärbara maskiner, tunga eller långa redskap

Bärbara maskiner eller tunga eller långa redskap får endast hanteras så att de kan vara avlägsnade från säkerhetszonen minst 10 sekunder innan tåg kommer fram till arbetsplatsen. För beräkning av utrymningstid, varning genom bevakare etc tillämpas bestämmelserna enl sao/saok § 31.

Kan inte säkerhetszonen vara utrymd minst 10 sekunder innan tåg kommer fram till arbetsplatsen ska A-arbete anordnas.

Anm. Vid elektrifierat spår gäller dessutom särskilda bestämmelser för arbete med långa föremål (BVF 050).

§ 26. Skydd vid vägkorsning

Allmänt

1. Föreskrifter om kryssmärken, vägskyddsanläggning och vakt vid vägkorsning (plankorsning) finns i Vägmarkesförordningen (SFS 1978:1001).

Vägkorsning skall normalt vara öppen för vägtrafik. När vägkorsning spärras, skall det tillses att minsta möjliga uppehåll uppstår för vägtrafiken.

Till mom 1

En vägskyddsanläggning kan utgöras av en helbomsanläggning, halv-bomsanläggning, ljus- och ljusignalanläggning, ljussignalanläggning eller ljusignalanläggning.

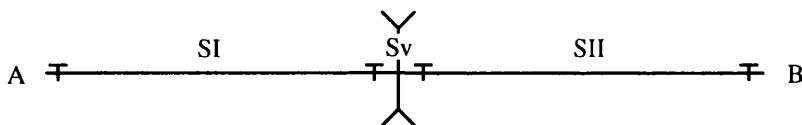
En icke-automatisk vägskyddsanläggning manövreras vid tågrörelse genom tkl eller ställverksvakts försorg (på bevakad station) eller av vägvakt (på linjen och obevakad station). (Efter medgivande av Trafikledningsfunktionen kan manövrering av bommar dock ske genom förars försorg, varvid uppgift skall finnas i tdt eller order på S11 ges, i det fall en huvudsignal inte är beroende av vägskyddsanläggningen.)

Vägskyddsanläggning skall sättas igång för tåg i så god tid att "rörelse tillåten" visas i V-signalen innan tåget når orienteringstavlan för vägskyddsanläggningen. Undantag:

- om vägkorsningen är belägen bortom huvudsignal eller tågvägs slutpunkt, för tåg som skall stanna där,
- för tåg med fast uppehåll på station, om vägkorsningen är belägen minst 20 m bortom stopplatsen; Trafikledningsfunktionen kan dock föreskriva annat i säpl,
- om vägskyddsanläggning skall manövreras av föraren.

§ 26

En automatisk vägskyddsanläggning på linjen fungerar i princip enl följande:



Anläggningen har *igångsättningsspårledning*ar för båda riktningarna, SI resp SII. Över vägforsningen finns en kort s k *vägspårledning*, Sv.

Med anläggningen i *viloläge* är vägtrafiken inte spärrad. Ett tåg från A påverkar SI och anläggningen övergår då i *varningsläge* och spärrar vägtrafiken. När tåget sedan lämnar SI och Sv och påverkar SII, övergår anläggningen i *avkopplat läge* och upphör med att spärra vägtrafiken. När tåget lämnar SII mot B, går anläggningen tillbaka till viloläget.

Anm 1. Om vägskyddsanläggningen kvarstår i avkopplat läge (t ex om ett spårledningsfel uppstår på SII när tåget passerar), uppkommer risker. Anläggningen fungerar då inte, om nästa tåg kommer från B. Därför finns det en teknisk kontroll, som i regel innebär att närmaste blocksignal eller annan närbelägen huvudsignal inte kan visa "kör" om det avkopplade läget kvarstår. Där den kontrollen saknas, finns V-försignal eller funktionen *återinkoppling på tid*. Den innebär, att anläggningen automatiskt övergår i varningsläge, om den har stått i avkopplat läge några minuter.

Anm 2. SI eller SII utgörs ibland av flera intilliggande spårledning

Anm 3. Om enbart Sv påverkas, när anläggningen är i viloläge, övergår den inte i varningsläge, utan kvarstår i viloläge. Sv påverkar i regel inte heller andra, intilliggande anläggningar, om de är i viloläge när Sv påverkas.

Anm 4. Vid flera spår, där samtidiga rörelser är möjliga (t ex dubbelspår), fungerar viloläge, varningsläge och avkopplat läge oberoende av varandra för resp spår. Vägtrafiken är spärrad när anläggningen är i varningsläge för något av spåren.

2. (Reserv)

Vägskyddsanläggning fungerar inte

3. a) En vägskyddsanläggning kan vara ur funktion på två sätt:

- 1) Vägtrafiken spärras, trots att inga tågfordon eller småfordon närmar sig,
- 2) Vägtrafiken spärras *inte*, när tågfordon eller småfordon närmar sig.

Orsaken kan vara ett fel eller arbete i anläggningen eller, när det gäller punkt 1), en felaktigt påverkad spårledning enl mom 5.

Till mom 3 avd a

Om endast ett mindre fel har uppstått i vägskyddsanläggningen, t ex om enstaka lykta har slocknat, erfordras inte ordergivning och vägvakt enl avd b–e, om vägskyddsanläggningen trots felet bedöms säkert kunna stoppa vägtrafiken.

Ett arbete, som innebär ingrepp i vägskyddsanläggningen och som påverkar anläggningens funktion, betraktas som säkerhetsarbete i signalanläggning enl § 29A. Om arbetet är S-arbete, sker ordergivning (S10) på samma sätt som vid fel.

b) Den som upptäcker fel enl avd a, skall snarast anmäla det, för vägkorsning

- *på bevakad station*: till tkl,
- *på linjen och obevakad station*: till tkl för en av stationssträckans gränsstationer; på fjbsträcka till fjtkl.

c) När tkl har fått anmälan om att en vägskyddsanläggning är eller kommer att vara ur funktion, skall han genast ombesörja att förare på berörda tåg (förare och tsm på vut) ges order (S10).

Till mom 3, avd c

Tkl för berörda kontrollstationer skall genast underrättas. Order ges till tåg (vut) på alla spår i båda riktningar och oavsett om felet hör till den ena eller andra typen (enl avd a). I ordena anges om bevakning vid vägkorsningen är ordnad eller inte. Ordern får grundas på de uppgifter som vägvakten har lämnat enl avd e, eller – vid A-arbete m m på bredvidliggande spår – på den anmälan som Spårinnehavaren, tsm, småfordonsförare eller vägvakt har lämnat enl mom 5b.

§ 26

d) Tkl skall snarast anmäla fel på vägskyddsanläggning till Spårinnehavaren. Denne skall se till att en vägvakt snarast kallas ut till vägkorsningen. Vägvakten skall tjänstgöra

- tills felet är avhjälpt, vid fel enl avd a punkt 1,
- åtminstone när tåg skall passera, vid fel enl avd a punkt 2.

Till mom 3, avd d

För vissa vägkorsningar kan Spårinnehavaren besluta att flera vägvakter skall tjänstgöra. Spårinnehavaren avgör vilken av vägvakterna som skall svara för kontakterna med tkl enl avd c.

Vägvakt skall bära armbindel eller varningsväst för att styrka sin behörighet.

Om A-arbete anordnas vid vägkorsningen, får FK-låda (se mom 5a) användas för att koppla från anläggningen. Om A-arbete anordnas och vissa andra villkor är uppfyllda enl mom 5 b, kan vägvakten ersättas av åtgärder som anges där.

e) Vägvakten skall meddela tkl när han är eller beräknas vara på plats vid vägkorsningen. (Vid ett i förväg känt fel enl avd a punkt 2 skall tjänstgöringen börja senast 10 min innan tåg kan passera vägkorsningen.)

Tkl skall i förekommande fall underrätta vägvakten, om det finns tåg som inte kan nås för ordergivning. Om möjligt skall tkl hålla vägvakten löpande underrättad om de tåg (vut, småfordonsfärder), som skall passera vägkorsningen.

f) Vägvakten skall stoppa vägtrafiken, när tågfordon eller småfordon närmar sig vägkorsningen, och annars släppa fram vägtrafiken. Följande signaler ges mot vägtrafiken:

- Utsträckt arm med röd flagga eller lykta med rött sken = "stopp". (Ges om inte ljussignaler, ljudsignaler och bommar stoppar vägtrafiken på normalt sätt.)
- Vinkande tecken i färdriktningen = "vägen är fri – kör fram". (Ges till ett vägfordon i taget för att upphäva stoppsignal med ljus- eller ljudsignal.)

Dessutom gäller:

- Bommar skall frikopplas och lyftas för hand, men om möjligt fällas, när tågfordon eller småfordon närmar sig.
- Signaleringen i ljudsignal skall stoppas, men om möjligt kopplas in, när tågfordon eller småfordon närmar sig.
- Ljussignal mot vägen skall om möjligt visa rött sken när tågfordon eller småfordon närmar sig.

Har tkl meddelat att det på väg mot korsningen finns tåg som inte kan nås för ordergivning, får bommar inte lyftas och vägtrafik inte släppas över, förrän tåget har passerat vägkorsningen.

Vägvakten skall om möjligt sätta upp en skylt med "Signalen ur bruk" på kryssmärkesstolpe i vägens alla riktningar. (Skylten får *inte* finnas uppsatt utan att vägvakt finns vid vägkorsningen.)

Till mom 3, avd f

Visar V-signal "rörelse tillåten" för något spår, måste vägvakten vara helt övertygad om att inte något fordon (småfordon) närmar sig på det spåret, innan vägtrafik släpps fram.

Innan vägtrafik släpps fram över ett spår, där tågrörelse kan förekomma, måste vägvakten vara extra försiktig. Vägvakten har rätt att efter egen bedömning hindra vägtrafik från att passera över vägkorsningen, t ex vid försämrad sikt p g a dimma.

Spårinnehavaren kan för vägkorsning med särskilt besvärliga sikt-förhållanden föreskriva, att vakten skall kontrollera tågläget hos tkl omedelbart innan han släpper över stora eller långsamgående vägfordon.

Anordningar för bortkoppling av ljudsignaler, igångsättning av signalering mot vägen och frikoppling av bommar finns i den *apparatlåda* som hör till vägskyddsanläggningen.

4. Är V-signal eller V-försignal felaktig, trots att vägskyddsanläggningen i övrigt fungerar, skall föraren på tåg samt förare och tsm på vut ges order (S10).

Till mom 4

Order om felaktig V-signal skall inte innehålla någon uppgift om att vägskyddsanläggningen fungerar, endast att V-signalen är felaktig.

Vid felaktig V-försignal ges order om att signalen kan vara släckt.

§ 26

5. Om kortslutning av en spårledning i samband med A-arbete, A-fordonsfärd eller vut leder till att en vägskyddsanläggning sätts igång (mom 3a punkt 1), skall åtgärder enl avd a) – e) nedan vidtas.

Till mom 5

Det är angeläget att åtgärderna vidtas så snabbt som möjligt, så att inte vägtrafikanternas respekt för vägskyddsanläggningar minskas. Vägtrafikanten har inte rätt att passera järnvägen mot rött sken, om inte en vakt ger tecken till det.

En skylt markerar var en igångsättningsspårledning börjar. Skylten är *gul, om FK-låda finns och annars vit*. (Den kan finnas upp till 60 m före spårledningens början.) En *svart streckad* ram runt en skylt strax före en station innebär, att spårledningar före och på stationen påverkar vägskyddsanläggningen endast när tågväg är lagd där eller när stationen är obevakad. (Väggorsningen ligger då inne på eller bortom stationen.)

a) Finns det en s k FK-låda (särskild fränkopplingsanordning av vägskyddsanläggningen), skall tsm (småfordonsföraren) ombesörja att den används.

Till mom 5, avd a

FK-lådan är skild från den vanliga apparatlådan. Närmare instruktion för användningen utfärdas av Spårinnehavaren.

b) Kan vägskyddsanläggningen inte fränkopplas med FK-låda, skall tsm (småfordonsföraren) ombesörja, att det vid väggorsningen finns en vägvakt, som vidtar åtgärder enl mom 3f. (Se dock även nedan i avd c.)

För vägskyddsanläggning som omfattar flera tågspår gäller dessutom följande, om tågrörelse kan förekomma på något av spåren:

- Spårinnehavaren skall i förväg anmäla till tkl att anläggningen inte kommer att vara i funktion för det trafikerade spåret; anmälan görs som vid fel, enl mom 3b.
- Tsm (småfordonsföraren) skall kontrollera hos tkl att ordergivning sker, innan bommar lyfts eller vägtrafik tillåts passera; tsm (småfordonsföraren) får uppdra detta åt vägvakten.
- För underrättelser från tkl gäller detsamma som vid fel, enl mom 3e.

Till mom 5, avd b

Obs att åtgärder måste vidtas om en vägskyddsanläggning har återin-koppling på tid.

Till andra stycket, första strecksatsen. Det förhållande, att en vägvakt släpper över vägtrafik mot stoppsignal över spår där tågrörelse kan före-komma, skall alltså innebära att vägskyddsanläggningen anses vara ur funktion, även om anläggningen tekniskt fungerar på rätt sätt. Order (S10) skall således ges till tåg (vut) enl mom 3c.

Har Spårinnehavaren inte kunnat anmäla i förväg till tkl t ex vid hastigt på-kommet arbete, skall anmälan göras av tsm (småfordonsföraren).

- c) Vägvakt behöver dock inte sättas ut enl avd b, om
- vägskyddsanläggningen är en helboms- eller halvbomsanläggning, och
 - vägen korsar endast ett tågspår, och
 - vägkorsningen ligger på linjen eller obebakad station och finns inom A-arbetssträckan (A-fordonssträckan, vutsträckan),

varvid dock tsm (småfordonsföraren) skall

- se till att bommarna lyfts och säkras i upplyft läge, att ljussignaler mot vägen täcks över med säckar och signaleringen i ljudsignal stoppas,
- underrätta tsm på sådana vut som skall föras över vägkorsningen medan sig-naler är övertäckta,
- se till och ansvara för att vägskyddsanläggningen återställs och att säckarna tas ner, innan A-arbetet (A-fordonsfärden, vut) anmäls avslutat.

Till mom 5, avd c

Obs att alla villkoren måste vara uppfyllda för att vägvakt inte skall be-höva sättas ut. (På obebakad station räknas dock inte sidotågspår som tågspår i detta sammanhang.) Ljus- och ljudsignalanläggning kräver *alltid* vägvakt, eftersom där inte finns några lyfta bommar som håller V-signa-len i "stopp".

§ 27

§ 27. Spår ofarbart eller i försvagat skick

1. Den som upptäcker ett sådant fel på spår, kontaktledning eller hjälpkraftledning som gör spåret ofarbart eller som kräver hastighetsnedsättning skall genast ombesörja följande åtgärder:

a) tågspår på linjen eller stängd station, huvudtågspår på obevakad station

- 1) om spåret har spårledning för linjeblockering (på station: för hinderfrihetskontroll): om möjligt kortsluta spårledningen med kontaktdon,
- 2) underrätta lättast anträffbara tk1,
- 3) på obevakad station: om möjligt ställa huvudsignaler till "stopp",

b) sidospår vid linjeplats eller obevakad station, sidotågspår på obevakad station

underrätta lättast anträffbara tk1,

c) spår på bevakad station

på fjst:

- 1) om möjligt kortsluta hinderfrihetsspårledning med kontaktdon eller ställa huvudsignaler till "stopp",
- 2) underrätta fjtk1,

på lokalbevakad station: underrätta ltk1.

Anm. När förare på tåg (förare och tsm på vut, småfordonsförare) upptäcker fel på ett bredvidliggande tågspår, skall föreskrifterna i § 85:2 tillämpas.

Till mom 1

Kortslutning är inte alltid en fullt tillförlitlig åtgärd. Tåg kan t ex redan ha passerat närmaste huvudsignal eller ha medgivits att passera en huvudsignal i "stopp".

2. Den tkl som underrättas skall genast vidta följande åtgärder:

- *tågspår på linjen eller huvudtågspår på obevakad station:* avspärra stationssträckan,
- *tågspår på bevakad station:* avspärra spåravsnittet,
- *tågspår på stängd station och sidotågspår på obevakad station:* ombesörja att spåret stängs av med hindertavlor och att tkl för stationen genast underrättas, när bevakningen tas upp.
- *sidospår:* ombesörja att spåret stängs av med hindertavlor.

Tkl skall dessutom underrätta Spårinnehavaren och – ifråga om tågspår – tl.

Till mom 2

Är den tkl som underrättas inte tkl för gränsstation till stationssträckan med det felaktiga stället, skall han genast vidarebefordra underrättelsen till tkl för en av gränsstationerna (fjtkl) och uppmana honom att avspärra stationssträckan.

3. a) Kortslutning med kontaktdon får hävas när sträckan (spåravsnittet) har avspärrats.

b) Avspärrningen av stationssträckan får upphävas först efter medgivande från Spårinnehavaren.

Innan avspärrningen har upphävts får vut eller A-fordonsfärd beviljas på stationssträckan bara efter medgivande av Spårinnehavaren.

Om det felaktiga stället kan befaras med nedsatt hastighet, gäller bestämmelserna om hastighetsnedsättning i § 28.

Innan hastighetsnedsättning med tavlor (§ 28:3) har hunnit ordnas, kan tåg (vut) få avsändas, sedan Spårinnehavaren har besiktigat det felaktiga stället och till tkl anmält felets läge samt sth förbi platsen. Tåg (vut) ges order (S10 avd 4) om hastighetsnedsättning (begränsning av tågets sth) enl § 28:5.

§ 27

c) Med undantag från mom 2 och mom 3 avd b gäller följande:

Om en förare anmäler att hastighetsnedsättning behövs p g a fel *på spår*, och *föraren* bedömer att det felaktiga stället kan passeras med *minst* 30 km/h, behöver tkl inte avspärra stationssträckan. Tåg (vut) får avsändas innan Spårinnehavaren har hunnit besiktiga det felaktiga stället, sedan föraren (tsm) har getts order (S10 avd 4) om hastighetsnedsättning (begränsning av tågets sth) till 30 km/h enl § 28:5.

Till mom 3

Till avd a. Obs att reparationsarbete till följd av inträffad händelse kräver A-arbete som i sig skyddas med avspärrning och kontaktdon i förekommande fall.

Till avd b tredje stycket. Spårinnehavaren kan medge att vut för denne och vut med hjälpfordon får beviljas utan att order ges om hastighetsnedsättning till föraren (tsm).

Till avd b sista stycket och till avd c. Obs att det inte får anges några km-tal i order om nedsättning enl § 28:5. Tkl får inte underrätta föraren (tsm) om felets närmare läge.

§ 28. Hastighetsnedsättning

1. Inledning

a) *Allmänt.* Hastighetsnedsättning anordnas om hastigheten på ett spåravsnitt måste vara lägre än banans sth eller än den sth som framgår av besked från huvudsignal (i förekommande fall med tillhörande ATC-information).

Hastighetsnedsättning fastställs av Spårinnehavaren.

b) Permanent eller tillfällig hastighetsnedsättning. Hastighetsnedsättning är:

– *permanent* : framgår av linjebeskrivningen och signaleras med hastighets-tavlor med tillhörande ATC-information, eller

– *tillfällig*: finns inte med i linjebeskrivningen; indelas i:

1) Nedsättning *med tavlor*. Innebär ordergivning till förare. Signaleras med tavlor med tillhörande ATC-information. Se mom 3–4.

2) Nedsättning *utan tavlor (begränsning av tågets sth)*. Innebär att tågets sth begränsas enbart genom ordergivning till förare. Se mom 5.

3) *Punkt*nedsättning för *specialtransport*. Innebär enbart ordergivning till förare. Se mom 6.

c) Hastighetsnedsättning med procentuellt överskridande

En hastighetsnedsättning kan vara ATC-utrustad för procentuellt överskridande. Det innebär att ett annat läge än 0 på tumhjulet för procentuellt överskridande medför, att hastighetsinformationen som balisgruppen lämnar kan överskridas upp till en viss nivå.

Det anges i linjeboken för vilka tåg och på vilka sträckor som tumhjulet skall ha annat läge än 0.

Till mom 1 avd c

Orienteringstavla och hastighetstavla med siffror är i detta fall försedd med tilläggstavla 'ATC-överskridande'.

Läge 1 på tumhjulet ger högst 5 %, läge 2 högst 10 %, ... läge 9 högst 45 % överskridande. En viss tvingande hastighetsnivå kan inte överskridas. Det är mycket viktigt att tumhjulet inte står i för högt läge!

§ 28

d) Hastighetsnedsättning för tåg med tågegenskapen 'stax D'

En hastighetsnedsättning kan vara ATC-utrustad så att ATC-informationen bara gäller för tåg med tågegenskapen 'stax D' inmatad, enl § 45:6b

2. Signalering och ATC-utrustning

För *permanent hastighetsnedsättning* och för *tillfällig hastighetsnedsättning med tavor* gäller följande för signalering med tavor och – inom ATC-område – för utrustning med ATC:

a) *Tavor*. Hastighetstavor, orienteringstavla och förvarningstavla ordnas enl bestämmelserna i § 3:22, § 3:30 avd c och § 3:30A.

b) *ATC-utrustning, huvudregel*. Hastighetsnedsättning ATC-utrustas så att ett för högt ATC-huvudbesked inte kan visas för något tåg medan detta framförs på nedsättningssträckan.

Anm. Balisutläggning enl denna huvudregel kan dock inte säkert ordnas för de fall när ATC görs verksam, när främsta fordonet befinner sig på linjen. Det kan då inträffa att för högt ATC-huvudbesked visas medan tåget framförs på nedsättningssträckan. *Oavsett vad huvudindikatorn visar gäller då hastighetsbesked enl hastighetstavla och order.*

c) *Halvutrustad hastighetsnedsättning*. Om kravet enl huvudregeln i avd b kan uppfyllas, kan en tillfällig hastighetsnedsättning vara halvutrustad i följande fall:

1) Om nedsättningen är högst 800 m lång.

2) Vid hastigt påkommen nedsättning (även om den är längre än 800 m), tills helutrustad nedsättning har kunnat anordnas.

3) Vid nedsättning för arbetsplats som flyttas eller ändras.

I order (S10) anges om nedsättningen är halvutrustad. (Permanent hastighetsnedsättning är alltid helutrustad.)

Sedan föraren har övertygat sig om att tågets framände har passerat nedsättningsens slut, får han häva hastighetsövervakningen genom att trycka in höjningsknappen på ATC-panelen.

d) *Fördröjd målinformation vid tillfällig hastighetsnedsättning*

Vid förvarningstavla och orienteringstavla som avser tillfällig hastighetsnedsättning kan det förekomma baliser, vars information i förekommande fall visas som ATC-besked först efter 100 m, eller vid en försignal eller huvudsignal strax bortom tavlan.

Till mom 2 avd d

Jämför säok till avd g punkt 1.

e) *Hastighetsnedsättning med taylor som inte ingår i ATC-systemet*

I följande fall kan det förekomma att en nedsättning med taylor inte utrustas med baliser (undantag från huvudregeln i avd b):

1) Nedsättning på tågväg där sth är högst 40 km/h.

2) Nedsättning som gäller för en viss tågkategori:

Utöver ordinarie orienteringstavla för lägre hastighet finns då en extra orienteringstavla 500 m före hastighetstavla som innebär lägre hastighet. Orienteringstaylor och hastighetstavla är försedda med en extra tilläggstavla med text "Ej ATC".

I order (S10) resp linjebeskrivningen anges "Ingår ej i ATC-systemet". Oavsett vad huvudindikatorn visar gäller då för berörda tåg det hastighetsbesked som hastighetstavlan visar.

Till mom 2 avd e

Till punkt 2. Denna tillämpning kräver att Spårinnehavaren har samrått med Trafikledningsfunktionen

f) *Orienteringstavla för lägre hastighet utan balisgrupp*

Om det finns förvarningstavla, kan det i vissa fall saknas balisgrupp vid följande orienteringstavla.

§ 28

g) *Motväxel mellan orienteringstavla och hastighetsnedsättningens början*

Följande gäller när ett tåg först passerar en orienteringstavla och sedan kan komma att framföras på en annan tågväg än den där nedsättningen finns:

1) *Signalberoende balisgrupp vid orienteringstavlan:*

Under orienteringstavlan finns en tilläggstavla 'inskränkning' med text "Spår ..." (spårnummer där nedsättningen finns).

Om ATC-förbesked i enlighet med tavlan uteblir, saknar tavlan betydelse för tåg (vut) som framförs med ATC-besked.

Om ATC-förbesked ges, men föraren sedan kan konstatera att tåget framförs på en annan tågväg än den där nedsättningen finns, får höjningsknappen tryckas in och hastigheten ökas när ATC-systemet medger det.

2) *Tvingande balisgrupp vid orienteringstavlan:*

Under orienteringstavlan finns en tilläggstavla med text "Gäller ej alla spår". ATC-målinformation ges vid tavlan till alla tåg.

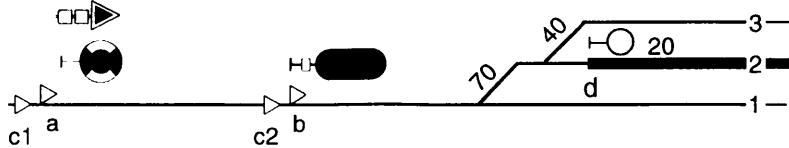
Om föraren sedan konstaterar att tåget framförs på en annan tågväg än den där nedsättningen finns, får höjningsknappen tryckas in och hastigheten ökas när ATC-systemet medger det.

Till mom 2 avd g

Till punkt 1. Informationen från en signalberoende balisgrupp vid en orienteringstavla beror av hastighetsinformationen från balisgruppen vid en omedelbart följande försignal eller huvudsignal (inom 100 m). Tavelinformationen antingen förkastas eller gäller, beroende på om balisgruppen vid signalen ger hastighetsinformation över resp upp till 100 km/h, eller omvänt.

Exempel:

Se fig. Tågväg till spår 1 medger 130 km/h, tågväg till spår 2 medger 70 km/h och tågväg till spår 3 medger 40 km/h. En tillfällig hastighetsnedsättning till 20 km/h är anordnad på spår 2 från punkt d.



Omedelbart före försignalens och infartssignalens balisgrupper (= a resp b) läggs orienteringstavelbaliser (=c1, c2), som ger "vänta 20" med tillägget att informationen skall förkastas, om efterföljande signal lämnar hastighetsinformation över 100 km/h. Orienteringstavla finns vid försignalen, med tilläggstavla "Spår 2" och avståndet till punkt d.

Om tågväg	lämnar a och b ATC-info	varvid ATC-info från c1, c2
är ställd till spår 1	"vänta 130" resp "kör 130"	förkastas
är ställd till spår 2	"vänta 70" resp "kör 70"	gäller och resulterar i ATC-förbesked "vänta 20"
är ställd till spår 3	"vänta 40" resp "kör 40"	gäller och resulterar i ATC-förbesked "vänta 20"; först när tåget har nått spår 3 i höjd med punkt d, kan restriktionen tryckas bort med höjningsknappen
inte är ställd	"vänta stopp" (fsi a)	behålls (från c1), men uppdateras av c2 och b sedan infsi har ställts till "kör"

Till punkt 2. Information från tvingande orienteringstavelbaliser gäller för alla tåg.

Till punkt 1 och 2. Tilläggstavlorna används inte under förvarningstavla.

§ 28

3. Tillfällig hastighetsnedsättning med taylor**a) Underrättelse till tl/tkl**

Spårinnehavaren lämnar underrättelse om nedsättning enl följande:

- 1) Om underrättelsen lämnas i tid för att order om nedsättningen skall kunna tas in i vko: till tl.
- 2) I övriga fall, för nedsättning
 - på sträcka utan fjb: till tl,
 - på fjbsträcka: till fjtkl.

Tl/fjtkl skall genast underrätta tkl för kontrollstationerna och tkl för berörda ordergivningsstationer.

Till mom 3 avd a

Underrättelsen skall innehålla sträcka, medgiven hastighet och om möjligt ungefärlig tid för nedsättningen. I förekommande fall anges om nedsättningen är halvutrustad eller inte ingår i ATC-systemet (jfr mom 2 avd c och e).

Vid arbete som kräver att nedsättningssträckan flyttas och/eller förlängs, behöver de exakta punkterna inte anges. Den totala sträckan, vars början- och slutpunkter skall anges, får ej överstiga fem km (dock tio km, om Spårinnehavaren bedömer att arbetsmetoden kräver detta). Även nedsättningar med olika sth får förekomma. Uppgiften kan formuleras enl följande exempel, där nedsättningar till både 40 km/h och 70 km/h förutsätts förekomma: "Km 41.200–46.200. Sth 40 km/h och 70 km/h förekommer. Rälsbyte. Arbetet bedrivs i riktning från km 46.200 mot km 41.200."

Till sista stycket. Vad gäller order som skall tas in i vko, se § 49:8.

b) Ordergivning till tåg och vut

Förare på tåg och vut ges order (S10) om nedsättning på tågspår.

Till mom 3 avd b

På S10 används avd 1 och 3. Km-tal anges samt station eller sträcka begränsad av närmaste stationer. Sträckans gränsstationer anges

- med parentes, om nedsättningen inte omfattar spår på stationen,
- utan parentes, om nedsättningen även omfattar spår inne på stationen.

För nedsättning inom ATC-område anges om nedsättningen är halvutrustad eller inte ingår i ATC-systemet.

Spår anges i ordern om den inte gäller alla spår som kan vara aktuella för tåget (vut).

Order behöver inte ges om det är helt uteslutet att tåget (vut) kan framföras på det aktuella spåret.

Km-tal anges i rätt ordning med hänsyn till färdriktningen. I ordern anges "Nedsättningssträckans längd är ... m", om längden inte kan utläsas av km-talen, t ex vid förändring i banans längdmätning. Orsak till nedsättningen anges i regel.

För nedsättning som flyttas eller förlängs (jfr säok till avd a) ges order på S10 avd 7 enl följande exempel: "Nedsättning sth 40 km/h och 70 km/h förekommer på vissa avsnitt. Rälsbyte. Arbetet bedrivs i riktning från km 46.200 mot km 41.200." (Km-talen som begränsar den totala sträcka, inom vilken nedsättningarna flyttas eller förlängs, anges som vanligt i avd 1.)

4. När tillfällig hastighetsnedsättning med tavlor skall *upphöra*, gäller följande:

Tl/tkl skall underrättas enl mom 3. Spårinnehavaren skall ombesörja att tavlor och baliser tas bort eller ändras.

Om permanent nedsättning eller sådan tillfällig nedsättning som finns i vko skall upphöra, ges order (S11) till förare på tåg och vut.

Till mom 4

Till sista stycket. Om tillfällig nedsättning skall *ändras*, ges order på S10.

Om man beräknar att kunna höja sth på en nedsättningssträcka under giltighetstiden för en vko, får i vko anges två hastighetsnivåer. De båda nivåerna får skilja sig åt med högst 40 km/h. Det lägre värdet anges först.

Exempel: "Nedsättning 40 km/h eller 70 km/h. Uppfrysning."

§ 28

Föraren skall vara beredd att framföra tåget med den lägre hastigheten, men får tillämpa den högre hastigheten, om den är skyltad med taylor.

5. Tillfällig hastighetsnedsättning utan taylor (begränsning av tågets sth)

a) *Användning*

Nedsättning enl detta mom ordnas för bl a följande fall:

- 1) Vid hastigt uppkommet behov (§ 27:3) eller vid risk för t ex solkurva, som första åtgärd.
- 2) Vid nedsättning enl § 85:5.
- 3) När tkl efter samråd med tl anser att tåg behöver framföras med särskild uppmärksamhet, eller när polis eller brandförsvaret tillfälligt har begärt nedsatt hastighet.
- 4) När nedsättning av bantekniska skäl krävs p g a fordon i tåget enl § 43:5 och § 43:10.

Till mom 5, avd a

Till punkt 1. Spårinnehavaren skall snarast ombesörja signalering med taylor och baliser och underrätta tkl när detta är gjort; härefter sker ordergivning enl mom 3.

Spårinnehavaren kan besluta om fortsatt tillämpning av mom 5, om nedsättningen sträcker sig över flera stationssträckor eller om det är komplicerat att ordna signalering med taylor och baliser. För längre tid än en vecka skall Spårinnehavaren samråda med Trafikledningsfunktionen.

Till punkt 3. Det kan här vara fråga om t ex skogsbrand eller inträffad händelse på intilliggande spår. I regel skall någon av hastighetsnivåerna 40 km/h eller 70 km/h användas.

Till punkt 4. Här avses bl a vissa specialtransporter. För s k punktned-sättning, se dock mom 6.

b) *Nedsättningssträckans längd*

Nedsättningssträckan skall omfatta något av följande alternativ:

1) Sträckan från en station till en annan station. De stationer som anges som gränser för nedsättningssträckan ingår i denna.

Anm. På *sträcka utan linjeblockering* får en linjeplats vara gräns för sträckan i stället för station. Vid linjeplats ingår i nedsättningssträckan tågspåret genom växel eller över rörlig bro samt i förekommande fall tågspåret mellan de yttersta växlarna.

2) En hel station. Nedsättningen gäller då från den ena stationsgränsen till den andra.

3) Ifall order ges till tåg (vut) som står på eller omedelbart utanför den bevakade station där nedsättningen skall gälla:

Från det ställe där ordern ges (huvudsignal i "stopp", normal stopplats etc) till en följande huvudsignal på stationen (eller tågvägens slutpunkt, om den uppnås tidigare).

c) *Underrättelse till tl/tkl*

Mom 3a gäller i tillämpliga delar.

Till mom 5 avd c

Av underrättelsen måste framgå dels att det rör sig om en nedsättning utan taylor (begränsning av tågets sth), dels nedsättningssträckan enl något av alternativen i avd b.

d) *Ordergivning till tåg och vut*

Förare på tåg och vut ges order (S10) om begränsning av tågets sth.

Till mom 5 avd d

Obs att varken taylor eller baliser används vid denna typ av nedsättning. Föraren skall låta sth enl ordern ingå som en faktor vid bestämning av tågets sth (enl § 68:1b) och således i förekommande fall ändra inställningen av tågets sth på ATC-panelen.

På S10 används avd 1 och 4. Km-tal eller spår får *inte* sättas ut.

§ 28

Sträcka enl avd b punkt 1. Sträckans gränsplatser anges *inte* med parentes.

Sträcka enl avd b punkt 3. I detta fall används muntlig ordergivning (enl § 49:1b). Föraren måste tydligt repetera den huvudsignal som utgör slutet för nedsättningssträckan.

6. Punktnedsättning för specialtransport

När befordringsvillkoren för en specialtransport föreskriver nedsatt hastighet förbi en särskilt angiven bro, tunnel etc, får detta betraktas som en *punktnedsättning*, under förutsättning att platsen lätt kan identifieras av föraren.

Order (S10 avd 1 och 7) ges till föraren.

Till mom 6

Vid punktnedsättning används inte tavlor eller baliser. Specialtransporten är i regel en transport med överskriden axellast eller lastprofil.

Om en specialtransport kräver nedsättning längre sträcka, är nedsättningen ingen punktnedsättning utan behandlas enl mom 5.

Till första stycket. Om det finns risk för att föraren inte säkert kan lokalisera platsen för nedsättningen enbart med hjälp av ordern, skall en medhjälpare medfölja. Detsamma gäller om det är fråga om många punktnedsättningar på samma stationssträcka. Bedömning huruvida medhjälpare krävs görs av tl efter samråd med Trafikutövaren. Finns ingen medhjälpare att tillgå, behandlas nedsättningen i stället enl mom 5.

Till andra stycket. I ordern anges att det är fråga om en punktnedsättning. Exempel: Sträcka (Axelboda) – (Folkhyttan). Km 73.350 – 73.270. På bron över Eriksholmsälven är sth 10 km/h. Punktnedsättning för överskriden lastprofil.

Eftersom det vid punktnedsättning inte är fråga om att begränsa "tågets sth" enl § 68:1b, ingår nedsättningen inte i ATC-systemet. Sth enl ordern gäller *oavsett vilket ATC-huvudbesked som visas*.