

§ 29. A-arbete

Anm. Art 1–13 gäller A-arbete på tågspår. För A-arbete på sidospår, se art 14.

1 Allmänt

1.1 A-arbete innebär att en sträcka eller ett område disponeras för arbeten som av säkerhetsskäl m m kräver att inga eller bara vissa fordonsrörelser får ske över arbetsplatsen.

Anm. Om A-fordonsfärd eller vut är anordnad gäller: A-arbete behöver inte anordnas för ett arbete som på linjen bedrivs inom 50 m från uppställt fordon (småfordon).

På stängd station får A-arbete äga rum, om stationen är bevakad när A-arbetet börjar och när det anmäls avslutat. Bestämmelserna för A-arbete på bevakad station gäller för övrigt.

1.2 Tillsyningsman (= tsm). För varje A-arbete ska en tsm finnas utsedd. Tsm ansvarar för trafiksäkerhetsåtgärder för A-arbetet.

Vid avlösning av tsm under A-arbetet ska den tillträdande anmäla det till berörda tkl.

2 A-arbetssträcka, A-arbetsområde

2.1 A-arbete på linjen och obevakad station

Den sträcka som upplåts för A-arbetet (= *A-arbetssträckan*) ska begränsas av närmaste station eller linjeplats.

Vid A-arbete på tågspår på obevakad station eller vid linjeplats begränsas A-arbetssträckan av intilliggande station eller linjeplats.

Anm. Sker A-arbete på sidotågspår på obevakad station *helt innanför spårspärr eller skyddsväxel* som skyddar huvudtågspår, behandlas det som A-arbete på sidospår.

2.2 A-arbete på bevakad station

Det spåravsnitt som upplåts för A-arbetet (= *A-arbetsområdet*) ska om möjligt begränsas av med- eller motriktad huvudsignal, dvärgsignal, stopplykta eller S-tavla. Är detta inte möjligt ska annan tydlig punkt begränsa spåravsnittet.

§ 29

3 A-arbete samtidigt med andra anordningar

3.1 På linjen eller obevakad station. Flera A-arbeten får förekomma på samma A-arbetssträcka.

3.1.1 A-arbete efter tåg. A-arbete får börja medan det sista tåget finns kvar på stationssträckan, så snart det har passerat platsen för A-arbetet (= *A-arbete efter tåg*), dock *inte*

- om tåget har pålok,
- om A-arbete efter tåg inte är tillåtet enl linjeboken.

Anm. Vid A-arbete efter tåg måste tsm beakta att tåget kan backa 200 m.

3.1.2 A-arbete samtidigt med vut, A-fordonsfärd. A-arbete får ske samtidigt och på samma sträcka som är upplåten för A-fordonsfärd eller vut. Samråd skall ske enl § 20 om A-arbetssträckan helt eller delvis är upplåten för A-fordonsfärd eller vut.

3.2 På bevakad station

Växling eller småfordonsväxling får ske inom A-arbetsområdet, sedan växlingsledaren (småfordonsföraren) har haft samråd med tsm enl § 20.

4 Planering, beviljande**4.1 Planering.** Tsm ska planera

- a) A-arbete på bevakad station: med tkl,
- b) *A-arbete på linjen eller obevakad station*: med tkl för en av stationssträckans gränsstationer; på fjbsträcka med fjtkl.

Tsm ska uppge:

- 1) namn
- 2) drifradio- eller mobiltelefonnummer,
- 3) gränspunkter för A-arbetssträckan resp A-arbetsområdet,
- 4) start- och sluttid.

Om det finns tåg på sträckan vid tiden för A-arbetet, måste tkl underrätta tsm så att det tydligt framgår att planeringen avser ett A-arbete efter tåg. Tkl ska också uppmåna tsm att återkomma när tåget har passerat.

Om A-arbetssträckan helt eller delvis är upplåten för vut eller A-fordonsfärd, skall tkl underrätta tsm om detta och uppmana honom att kontakta den andre tsm (småfordonsföraren) för samråd.

4.2 Beviljande. På sträcka utan fjb ska tkl samråda med tkl för stationssträckans andra gränsstation innan han beviljar A-arbetet .

På fjbsträcka beviljar fjtkl A-arbetet.

Anm. På vissa stationer kan ställverksvakt i stället för tkl få bevilja A-arbete på bevakad station (anges i säpl och linjeboken; Trafikledningsfunktionen beslutar i samråd med Spårinnehavaren). Vad som i denna paragraf sägs om tkl gäller då i stället ställverksvakten.

5 Spårinnehavarens uppgifter till tsm

Spårinnehavaren lämnar tsm uppgifter om

- 1) kontroller eller besiktningar som ska ske innan A-arbetet anmäls avslutat och vem som ansvarar för dessa,
- 2) skyddsåtgärder vid komplicerade arbetsplatser (kortslutning, klovning etc),
- 3) åtgärder för vägskyddsanläggningar (vägvakt eller andra åtgärder enl § 26).

Anm. Besiktning omfattar de fall då särskild besiktningsman krävs, t ex vid arbete i signal-säkerhetsanläggning eller efter omfattade spårarbeten etc. Är tsm utbildad kan denne naturligtvis själv utföra aktuella besiktningar eller planera skyddsåtgärder utan särskilda uppgifter från Spårinnehavaren.

6 Starttillstånd, allmänt

Omedelbart innan A-arbetet ska börja, lämnar tkl starttillstånd till tsm. Det lämnas

- a) på sträcka utan fjb: av tkl personligen för den station där tkl har beviljat A-arbetet,
- b) på fjbsträcka: av fjtkl.

Starttillståndet ska innehålla identifiering av A-arbetet och orden "... får starta", t ex "A-arbete Pettersson drifradio 426 Storköping-Rosberga får starta".

§ 29

7 Tkl åtgärder innan starttillstånd ges

7.1 A-arbete på linjen eller obebakad station

Tkl ska

- 1) avspärra stationssträckan,
- 2) *vid A-arbete som inte är A-arbete efter tåg:*
 - kontrollera att stationssträckan är fri från tåg,
 - (på sträcka med linjeblockering:) uppmana tsm att kortsluta spårledningen med kontaktdon och därefter få detta bekräftat av tsm,
- 3) *vid A-arbete efter tåg:*

få bekräftat av tsm

 - att tåget har passerat och har slutsignal,
 - (på sträcka med linjeblockering:) att spårledningen är kortsluten med kontaktdon,
- 4) *då vut eller A-fordonsfärd finns på stationssträckan och samråd ska ske med andra tsm (småfordonsförare):*

få bekräftat av tsm att samråd har skett och att de andra tsm (småfordonsförarna) har samtyckt till A-arbetet.

Därefter får tkl lämna starttillstånd till tsm.

7.2 A-arbete på bevakad station

Tkl ska

- 1) se till att A-arbetsområdet är fritt från tåg, vut, A-fordonsfärd och sådan växling (småfordonsväxling) som inte har samband med A-arbetet,
- 2) avspärra A-arbetsområdet.

Därefter får tkl lämna starttillstånd till tsm.

8 Tsm åtgärder före A-arbetet

8.1 Besiktningar och skyddsåtgärder m m. Tsm ska ha fått uppgift om kontroller eller besiktningar som ska ske efter avslutat arbete, samt om vem som ansvarar för dessa. Tsm ska dessutom ha fått uppgift om skyddsåtgärder som han inte själv planerar och ev hastighetsnedsättning efter avslutat arbete.

8.2 Starttillstånd

Omedelbart innan A-arbetet ska börja, ska tsm begära starttillstånd från tkl enl art 6.

Vid A-arbete *på linjen eller obevakad station* ska tsm då

a) vid A-arbete *efter tåg*:

- ha sett tåget passera och att tåget har slutsignal,
- (på sträcka med linjeblockering:) ha kortslutit spårledningen med kontakt-don innan tåget har lämnat blocksträckan.

b) vid A-arbete (som inte är efter tåg) på sträcka med linjeblockering: efter tillstånd från tkl kortsluta spårledningen,

c) bekräfta ovanstående åtgärder till tkl.

Starttillståndet antecknas i färd- och arbetsbok.

8.3 Tsm skyddsåtgärder

8.3.1 På linjen eller obevakad station

Innan arbetet påbörjas ska tsm

- 1) *på sträcka med linjeblockering*: kortsluta spårledningen,
- 2) ombesörja att spåret stängs av med hindertavlor, så att dessa kan ses ca 200 m från gränsen för arbetsplatsen; på sträcka med linjeblockering krävs dock hindertavlor bara om det finns A-fordonsfärd eller vut på A-arbetssträckan.

Anm. Om A-fordonsfärd eller vut anordnas sedan A-arbetet har påbörjats, måste tsm, omedelbart sedan han har medgett att den nya anordningen får äga rum, ombesörja att spåret stängs av med hindertavlor.

§ 29

8.3.2 På bevakad station

Innan arbetet påbörjas ska tsm

- 1) på spår med spårledning för hinderfrihetskontroll: kortsluta spårledningen
- 2) ombesörja att spåret stängs av med hindertavlor, eller genom att växlar låses (kloväs) i skyddande läge med lås vars nyckel innehas av tsm.

8.3.3 Hur skyddsåtgärderna utförs

Kortslutning med kontaktdon ska ske på varje blocksträcka där arbete pågår; på station på båda sidor om arbetsplatsen. Minst två kontaktdon används. De placeras så att de om möjligt inte behöver flyttas under A-arbetets gång. (Om så är nödvändigt får bara ett kontaktdon åt gången flyttas.)

Kortslutning behöver inte ske

- vid A-arbete som föranleds endast av felsökning på spårledning,
- om A-arbetsområde på station från alla håll är skyddat av växlar som är låsta (klovade) av tsm i skyddande läge.

Anm. Spårinnehavaren får medge (meddelas tsm enl art 5 och till tkl):

- att kortslutning med kontaktdon ersätts av ingrepp i signalanläggningen,
- att låsning (klovning) av växel ersätts av ingrepp i växeldrivet (handvev får då inte användas för omläggning av växeln),
- vid A-arbete på bevakad station: att annan spårledning på stationen kortsluts i stället,
- vid A-arbete på bevakad station, när A-arbetsområdet avspärras av tkl genom spärrning av spåravsnitt, signal eller växel i skyddande läge: att kortslutning får ersättas av att en vakt placeras hos tkl med uppgift att övervaka att tkl inte häver spärrningen.

9 Genomförande av A-arbetet

Tsm ska närvara på arbetsplatsen.

Spårinnehavaren och Trafikledningsfunktionen kan dock komma överens om att tsm inte behöver närvara. (Antecknas i färd- och arbetsbok resp tklbok eller grafiskt upplägg.) A-fordonsfärder, vut, växling eller småfordonsväxling får då inte finnas på A-arbetssträckan resp inom A-arbetsområdet.

10–12. (Reserv)

13 Avslutat A-arbete

13.1 Tsm åtgärder

Innan A-arbetet anmäls avslutat ska tsm

1) kontrollera att föreskrivna besiktningar och åtgärder efter arbete är slutförda och att vägskyddsanläggningar har återställts enl § 26,

Ann. Om brister kvarstår får A-arbetet inte avslutas, utan tsm ska kontakta Spårinnehavaren för besked om vilka åtgärder som ska vidtas.

2) kontrollera att spåret förbi arbetsplatsen är fritt,

3) ombesörja att hindertavlor och låsning (klovning) av växlar tas bort samt häva kortslutning av spårledning.

13.2 Anmälan om avslutat A-arbete

Tsm lämnar anmälan, för A-arbete

a) *på linjen eller obevakad station:* till tkl för en av stationssträckans gränsstationer; på fjbsträcka till fjtkl,

b) *på bevakad station:* till tkl.

Anmälan ska innehålla

1) tsm namn samt drifradio- eller mobiltelefonnummer,

2) orden "*anmälan om avslutat A-arbete*" och tidpunkt.

13.3 Tkl åtgärder. Sedan tkl har fått anmälan får han upphäva avspärningen av stationssträckan.

Har flera anordningar funnits samtidigt på stationssträckan, får avspärningen inte upphävas förrän berörda tkl i samråd (fjtkl) har kontrollerat att *alla* anordningarna har anmälts avslutade.

§ 29

14 A-arbete på sidospår

14.1 Allmänt, tsm. Bestämmelserna i art 1 gäller (dock ej anm).

14.2 (Reserv)

14.3 A-arbete samtidigt med växling. Växling eller småfordonsväxling får ske inom A-arbetsområdet bara efter samråd mellan tsm och växlingsledaren (småfordonsföraren).

14.4 Planering, beviljande

A-arbetet planeras hos och beviljas av tkl eller Spårinnehavaren, enl följande:

- 1) *på sidospår med spårledning för hinderfrihetskontroll:* tkl (om inget annat anges i lokal instruktion),
- 2) *på övriga sidospår på station:* tkl om det anges i säpl, annars Spårinnehavaren,
- 3) *på andra sidospår än ovan:* Spårinnehavaren.

14.5–14.7. (Reserv)

14.8 Tsm skyddsåtgärder

Tsm ska innan A-arbetet börjar

- 1) ombesörja att spåret stängs av med hindertavlor eller genom att växlar låses (klovas) i skyddande läge med lås vars nyckel innehas av tsm,
- 2) på spår med spårledning för hinderfrihetskontroll: kortsluta spårledningen med kontaktdon.

Anm. Spårinnehavaren får medge att skyddet ordnas på annat sätt.

14.9–14.12. (Reserv)

14.13 Avslutat A-arbete

Innan A-arbetet anmäls avslutat ska tsm

1) kontrollera att föreskrivna besiktningar och åtgärder efter arbete är slutförda,

Anm. Om brister kvarstår får A-arbetet inte avslutas, utan tsm ska kontakta Spårinnehavaren för besked om vilka åtgärder som ska vidtas.

2) kontrollera att spåret förbi arbetsplatsen är fritt,

3) ombesörja att hindertavlor och låsning (klovning) av växlar tas bort samt häva kortslutning av spårledning.

Tsm lämnar anmälan om avslutat A-arbete till den funktion som har beviljat A-arbetet.

15 A-arbete som föranleds av arbete på fordon

Bestämmelserna i art 1–14 kan även tillämpas när spår måste vara avstängt p g a arbete på fordon. Det som sägs om Spårinnehavaren gäller då i stället Trafikutövaren. Trafikutövaren kan ge ut närmare anvisningar.

§ 29A

§ 29A. Säkerhetsarbete i signalanläggning. S-arbete**1 Allmänt**

Med *säkerhetsarbete* i signalanläggning menas

dels arbete med risk för

- att oavsiktlig körsignal visas i huvudsignal eller motsvarande i dvärgsignal,
- att växelläge indikeras felaktigt,
- oavsiktlig växelomläggning,

dels arbete som kräver ordergivning till tåg (vut):

- när fristående försignal inte säkert kan visa ”vänta stopp”,
- när huvudsignal på bevakad station inte säkert kan visa ”stopp”,
- när vägskyddsanläggning inte fungerar på säkert sätt.

Säkerhetsarbete i signalanläggning bedrivs antingen som S-arbete enl art 2 eller som A-arbete enl art 3 och § 29.

Anm 1. Obs att S-arbete inte förhindrar rörelse med fordon.

- *Anm 2.* Om linjeblockeringen är tagen ur bruk, tillämpas inte föreskrifterna i denna paragraf för mellanblocksignal och fristående försignal till denna.

2 S-arbete

2.1 Signaltillsyningsman (= signaltsm). För varje S-arbete ska en signaltsm finnas utsedd. Signaltsm ansvarar för trafiksäkerhetsåtgärder för S-arbetet.

Vid avlösning av signaltsm under S-arbetet ska den tillträdande anmäla det till berörda tkf.

2.2 S-arbete på bevakad station, omfattning. S-arbetet omfattar de signaler, växlar och vägskyddsanläggningar som kan beröras av säkerhetsarbetet.

2.3 S-arbete på linjen eller obevakad station. S-arbete kan bara förekomma när arbetet endast omfattar fristående försignal eller vägskyddsanläggning.

2.4 S-arbete på stängd station. På stängd station får S-arbete äga rum, om stationen är bevakad när S-arbetet börjar och när det anmäls avslutat. Bestämmelserna för S-arbete på bevakad station gäller för övrigt.

2.5 Planering, beviljande

2.5.1 Planering. Signaltsm ska planera

- a) *S-arbete på bevakad station:* med tkl,
- b) *S-arbete på linjen eller obebakad station:* med tkl för en av stationssträckans gränsstationer; på fjbsträcka med fjtkl.

Signaltsm ska uppge:

- 1) namn,
- 2) drifradio- eller mobiltelefonnummer,
- 3) S-arbetets omfattning (signaler, växlar, vägskyddsanläggningar),
- 4) start- och sluttid.

2.5.2 Beviljande. *På sträcka utan fjb* ska tkl samråda med tkl för stationssträckans andra gränsstation innan han beviljar S-arbete på linjen eller obebakad station.

På fjbsträcka beviljar fjtkl S-arbetet.

Anm. Där ställverksapparaten finns på en annan plats än tkl expedition kan *ställverksvakt* i stället för tkl få bevilja S-arbete på bevakad station (anges i säpl och linjeboken; Trafikledningsfunktionen beslutar i samråd med Spårinnehavaren). Vad som i denna paragraf sägs om tkl gäller då i stället ställverksvakten.

2.6 Spårinnehavarens uppgifter till signaltsm

Spårinnehavaren lämnar signaltsm uppgifter om

- 1) kontroller eller besiktningar som ska ske innan S-arbetet anmäls avslutat och vem som ansvarar för dessa,
- 2) skyddsåtgärder enl art 2.7.1, om inte signaltsm själv planerar dessa,
- 3) åtgärder för vägskyddsanläggningar (vägvakt eller andra åtgärder enl § 26).

§ 29A

2.7 Skyddsåtgärder av tkl

2.7.1 På bevakad station. För S-arbete som rör växel, huvudsignal eller dvärgsignal gäller:

Tkl skall efter anvisning från signaltsm vidta någon av följande skyddsåtgärder mot obehörig körsignal:

- lokalfrigivning av växel,
- spärning av spåravsnitt,
- spärning av huvudsignal eller dvärgsignal,
- spärning av växel i avvisande läge,
- annan åtgärd, fastställd av Spårinnehavaren.

Finns inte lokalfrigivning eller spärning i signalanläggningen, får signaltsm i stället klart förbjuda tkl att utan tillstånd manövrera berörd växel eller signal. Tkl skall då om möjligt sätta påminnelsekylt på ställare till växeln (signalen).

Anm 1. När säkerhetsarbete är sådant att det inte kan skyddas genom lokalfrigivning, spärning eller förbud mot manöver enl denna art, gäller föreskrifterna för provning av huvudsignal enl § 51:6.

Anm 2. Skyddet bör ordnas så att signalanläggningen kan användas i de delar som inte berörs av S-arbetet, om detta är möjligt med bibehållen säkerhet.

2.7.2 Stationsmanövrering på fjst

Kan stationsmanövrering anordnas på fjst, med en ställverksvakt som utses av signaltsm, får skyddet med lokalfrigivning eller spärning enl art 2.7.1 ersättas med ett klart förbud för ställverksvakten att utan tillstånd manövrera berörd växel eller signal. Ställverksvakten skall om möjligt sätta påminnelsekylt på ställaren till signalen (växeln). Automatisk tågvägsläggning skall vara fränkopplad.

Anm 1. Det är inget som hindrar att signaltsm själv är ställverksvakt.

Anm 2. Ställverksvakten behöver inte tillstånd av fjtkl för att manövrera de växlar som berörs av S-arbetet; däremot måste signaltsm ha gett sitt tillstånd. För att ställa huvudsignal till "kör" krävs tillstånd både av fjtkl och signaltsm.

2.8 Starttillstånd, allmänt

Omedelbart innan S-arbetet ska börja, lämnar tkl starttillstånd till signaltsm. Det lämnas

a) *på sträcka utan fjb*: av tkl personligen för den station där tkl har beviljat S-arbetet,

b) *på fjbsträcka*: av fjtkl.

Starttillståndet ska innehålla identifiering av S-arbetet och orden "... får starta", t ex "*S-arbete Pettersson drifradio 426 Storköping får starta*".

2.9 Tkl åtgärder innan starttillstånd ges

Tkl ska se till att tåg (vut) i förekommande fall får order (S10) om felaktig försignal eller huvudsignal, eller om felaktig vägskyddsanläggning.

För S-arbete på bevakad station skall tkl ha vidtagit de skyddsåtgärder som åläggs honom av signaltsm enl art 2.7.1.

2.10 Signaltsm åtgärder före S-arbetet

2.10.1 Besiktningar, skyddsåtgärder m m. Signaltsm ska ha fått uppgift om de kontroller eller besiktningar som ska ske efter avslutat arbete, samt om vem som ansvarar för dessa. Signaltsm skall anvisa tkl om skyddsåtgärder mot obehörig körsignal m m enl art 2.7.1.

2.10.2 Starttillstånd

Omedelbart innan S-arbetet ska börja, ska signaltsm begära starttillstånd från tkl enl art 6.

Starttillståndet antecknas i färd- och arbetsbok.

2.10.3 Signaltsm egna skyddsåtgärder

Innan arbetet påbörjas skall signaltsm själv vidta tekniska skyddsåtgärder enl Spårinnehavarens föreskrifter.

§ 29A

2.11 Genomförande av S-arbetet

Signaltsm ska närvara när arbetet pågår.

Spårinnehavaren och Trafikledningsfunktionen kan dock komma överens om att signaltsm inte behöver närvara. (Antecknas i färd- och arbetsbok resp tklbok eller grafiskt upplägg.)

2.12 Manöver medan S-arbetet pågår

Sedan starttillstånd för S-arbete har lämnats, får tkl endast efter tillstånd från signaltsm utföra manöver som kan påverka de berörda delarna av signalanläggningen.

Anm. När kontroll av körsignalbild i huvudsignal kräver att lokalfrigivning återtas eller spärrning upphävs, får detta ske efter uppmaning av signaltsm och på dennes ansvar. För provning av huvudsignal gäller även § 51:6.

2.13 Rörelse med fordon

Tkl får medge rörelser med fordon genom berörda växlar och förbi berörda signaler i "stopp". Varje berörd växel skall anses vara ur kontroll (såvida inte signaltsm meddelar att växeln är låst med växelklove eller K-lås). Tkl skall underrätta förare och växlingsledare när växel är ur kontroll.

Anm. Att en växel anses vara ur kontroll gäller oberoende av eventuell indikering i ställverk.

2.14 Avslutat S-arbete

2.14.1 Signaltsm åtgärder

Innan S-arbetet anmäls avslutat ska signaltsm kontrollera att föreskrivna kontroller eller besiktningar och åtgärder efter arbete är slutförda och att vägskyddsanläggningar har återställts enl § 26.

Anm. Om brister kvarstår får S-arbetet inte avslutas, utan signaltsm ska kontakta Spårinnehavaren för besked om vilka åtgärder som ska vidtas.

2.14.2 Anmälan om avslutat S-arbete

Signaltsm lämnar anmälan, för S-arbete

- a) *på linjen eller obevakad station*: till tkl för en av stationssträckans gränstationer; på fjbsträcka till fjtkl,
- b) *på bevakad station*: till tkl.

Anmälan ska innehålla orden "*anmälan om avslutat S-arbete*", tidpunkt och signaltsm namn.

2.14.3 Tkl åtgärder. Sedan tkl har fått anmälan får han upphäva skyddsåtgärderna enl mom 2.7.1. Därefter disponerar tkl åter helt de berörda delarna av signalanläggningen.

3 Säkerhetsarbete i signalanläggning under A-arbete

3.1 Underrättelse till tsm. Sker säkerhetsarbete i signalanläggning inom ramen för ett A-arbete som pågår av andra skäl, skall den som beslutar om säkerhetsarbetet ombesörja att tsm för A-arbetet underrättas, se § 29:5. Tsm skall påminnas om att A-arbetet inte får avslutas utan tillstånd av den som svarar för kontroll eller besiktning av signalanläggningen.

3.2 Samtidiga anordningar på linjen. Vut eller A-fordonsfärd får inte finnas på samma sträcka som A-arbetet, om detta bestäms av den som beslutar om säkerhetsarbetet i signalanläggningen.

3.3 Övergång från A-arbete till S-arbete. A-arbete kan anmälas avslutat innan säkerhetsarbetet är kontrollerat/besiktigat, om detta kan övergå i ett S-arbete. S-arbetet skall då begäras, beviljas och få starttillstånd omedelbart innan A-arbetet anmäls avslutat.

§ 30. (Reservnummer)

§ 31

§ 31. Skydd för personal vid underhållsarbeten m m i spår eller i farlig närhet därav*Till § 31*

Vad som i denna paragraf sägs om ledare för arbetslag gäller i tillämpliga delar även den som ensam utför arbete utan att tillhöra arbetslag.

Föreskrifterna gäller för alla arbeten i spår och inom ett avstånd av 2,20 m från närmaste räil.

Arbeten som kräver avstängning av spår**1. Följande arbeten skall alltid hänföras till A-arbete:**

- arbete med sådant ballaststoppningsredskap med hög bullernivå som saknar central avstängning av krafttillförseln,
- snöröjning med eldkastare.

Till mom 1

Vid arbeten med bullrande redskap, som saknar anordning för central avstängning av krafttillförseln får A-arbete under inga förhållanden ersättas av bevakning.

2. Följande arbeten skall i regel hänföras till A-arbete:

- arbete med annat redskap med hög bullernivå än vad som nämns i mom 1,
- när arbetet utförs under besvärliga förhållanden, bl a när sikten är dålig eller utrymmet utanför spåret är begränsat (t ex i tunnlår, bergsskärningar eller snögallerier eller på broar).

Den som beslutat om arbetet får dock i samråd med ledaren för arbetslaget besluta att arbetet i stället sker under bevakning, om bevakning och andra åtgärder bedöms ge personalen ett fullt tillfredsställande skydd.

Till mom 2

Vad som har sagts om arbeten under besvärliga förhållanden hindrar inte att även andra arbeten kan hänföras till A-arbete. Till arbeten som på grund av risken för personalen i de flesta fall bör ske som A-arbete hör vissa reparationsarbeten på fordon.

Vid bedömning huruvida bevakning kan ordnas till skydd för personalen i stället för avstängning av spår, måste särskild hänsyn tas till sikt-förhållandena och möjligheterna att efter varning från bevakare snabbt kunna utrymma arbetsplatsen.

För ett visst arbete på linjen kan A-arbete och bevakning kombineras. Arbetet kan t ex ordnas som A-arbete efter ett visst tåg men börja redan före detta, varvid bevakning ordnas, innan tåget har passerat arbetsplatsen och därefter dras in när A-arbetet börjar.

Särskilda förhållanden kan motivera att viss bevakning ordnas även när arbete skall ske på spår som är avstängt för rörelse med fordon. Detta är t ex fallet, om fordon kan komma på bredvidliggande spår och det är risk för att personalen inte observerar detta i tid. Vid arbeten av detta slag kan det vara lämpligt att med rep etc markera det område inom vilket personalen utan risk kan röra sig. I vilken utsträckning sådana anordningar kan ersätta bevakning för rörelser på det ej avstängda spåret måste dock avgöras från fall till fall.

Vid arbete i avstängt spår på dubbelspår kan hastighetsnedsättning på bredvidliggande trafikerat spår i vissa fall behöva tillgripas.

3-4. (Reserv)

Arbeten som ej kräver avstängning av spår

5. Bevakning skall i regel ordnas till skydd för personalen. Vid besvärliga förhållanden (se mom 2) skall bevakning *alltid* ordnas. I andra fall får den som beslutar om arbetet och ledaren för arbetslaget i samråd bedöma bevakningen obehövlig.

Anm. När arbetsstyrka skall förflytta sig till fots på spår område till eller från arbetsplatsen, skall detta ske under bevakning, om ledaren för arbetslaget bedömer detta behövligt. Person som skall förflytta sig till fots i tunnel, snögalleri eller på bro får gå i spåret endast om inspektion eller annat förhållande gör detta nödvändigt.

§ 31

Till mom 5

Det bör observeras att sådant arbete som avses i mom 2 (arbete under besvärliga förhållanden) *alltid* fordrar bevakning. Bedömningen i detta fall gäller således endast frågan om hur bevakningen skall ordnas för att ge ett fullt tillfredsställande skydd.

När det gäller att bedöma om bevakning för ett visst arbetet behövs eller inte, bör hänsyn tas till bl a följande faktorer, som alla kan inverka på personalens möjligheter att observera ett ankommande tåg:

1) siktförhållanden, 2) arbetsställning, 3) den koncentration som arbetet kräver.

Vid arbeten med stora lag bör principen vara att den som inte har anledning att arbeta inom farozonen ansvarar för sig själv och att de som måste arbeta inom densamma får en effektiv bevakning.

Vid bedömningen om lämpligt skydd för personalen vid arbete på bevakad station bör hänsyn tas till att personalen skyddas inte bara mot tågrörelser utan även växling. Sådan växling som innebär särskild fara, t ex skjutsning i farlig närhet av plats där arbete pågår, kräver bevakning.

6. Den som har beslutat om arbetet skall i samråd med ledaren för arbetslaget fastställa antalet bevakare och vilket eller vilka varningsmedel som skall användas.

Till mom 6

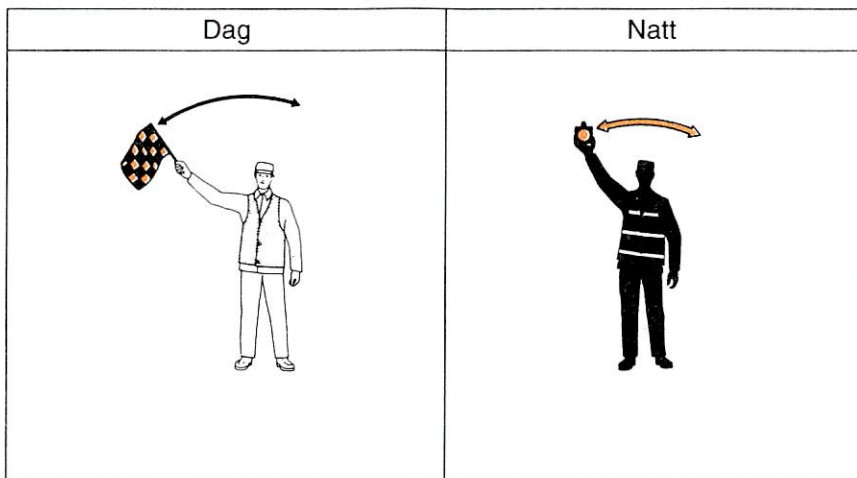
Bevakningen skall i princip anordnas så

- att personal kan utrymma spåret och maskiner samt redskap snabbt kan föras undan, dock utan panikartad brådska, och
- att tidsmellanrummet mellan fullbordad utrymning och tågs ankomst till arbetsplatsen är minst 10 sekunder.

Metoder och medel för varning kan vara

- visuella: flagga (enl fig nedan), lykta som kan visa gult sken,
- akustiska: siren, signalhorn, tillrop (t ex med hjälp av megafon),
- central avstängning av krafttillförsel till maskin eller redskap,
- beröring.

Följande varningssignaler ("Fordon nalkas") ges av bevakare
– med flagga eller lykta:



– med siren eller signalhorn: upprepade korta signaler.

"Fordon nalkas" skall ges, när bevakaren ser fordon komma antingen på spår i vilket arbete sker eller på bredvidliggande spår.

Vilket varningsmedel som skall användas beror på möjligheten att uppfatta detsamma. Som exempel kan nämnas följande:

Visuell varning bör användas endast mellan ytter- och innerbevakare och endast när akustisk varning inte kan uppfattas tillfredsställande. Akustisk varning är i regel inte lämplig, när maskin eller redskap med hög bullernivå används.

I fråga om central avstängning av krafttillförseln till maskin eller redskap gäller följande: Endast sådan anordning som direkt bryter själva drivströmmen (krafttillförseln) – exempelvis vid Vibromaskiner – får användas. System som bygger på principen att en kontrollströmkrets bryts eller sluts anses på grund av risken för bl a kabelbrott inte ge samma säkerhet och får därför inte användas.

§ 31

Varning genom beröring kan vara nödvändig, när maskin eller redskap med hög bullernivå används och central avstängning av krafttillförseln inte är möjlig. När avstånd, arbetets art, maskin- eller redskapstyp så medger, är siren e d eller central avstängning av krafttillförseln att föredra av följande orsaker:

1) kortare tid för att varna, 2) bevakarens arbete underlättas, 3) genom att bevakaren inte behöver uppehålla sig vid själva arbetsplatsen, har han i regel bättre möjlighet att höra ett tåg.

Bevakningen kan bestå av

- en eller flera bevakare vid arbetsplatsen för varning av personalen (= innerbevakare) eller
- dels en eller flera bevakare vid arbetsplatsen, dels en eller flera bevakare, placerade längre bort från arbetsplatsen (= ytterbevakare) med uppgift att varna innerbevakare.

Vid bedömningen av hur många bevakare som erfordras skall hänsyn tas till bl a

- siktförhållanden (även väderleken skall beaktas),
- banans sth,
- arbetsstyrkans spridning,
- buller från maskin eller från fordon på bredvidliggande spår e d,
- behövlig tid att föra undan maskiner och redskap,
- varningsmedel som används.

Som exempel kan följande nämnas:

När maskin eller redskap med hög bullernivå används och personalen måste varnas genom beröring, kan flera innerbevakare behövas för ett tämligen litet arbetslag.

När sådana maskiner eller redskap med hög bullernivå används, som medger att krafttillförseln till de olika enheterna kan stängas av centralt, kan det vara tillräckligt med *en* innerbevakare för ett större arbetslag. Härvid måste klargöras för personalen att utebliven krafttillförsel utgör varning.

Följande tabell visar hur långt tåg med olika hastigheter hinner under olika tidsperioder.

Hastighet (km/h)	Meter per						
	1 sek	10 sek	20 sek	30 sek	40 sek	50 sek	60 sek
40	11	111	222	333	444	556	670
50	14	139	278	417	556	694	830
60	17	167	333	500	667	833	1000
70	19	194	389	583	778	972	1170
80	22	222	444	667	889	1111	1330
90	25	250	500	750	1000	1250	1500
100	28	278	556	833	1111	1389	1670
110	31	306	611	917	1222	1528	1830
120	33	333	667	1000	1333	1667	2000
130	36	361	722	1083	1444	1806	2170
140	39	389	778	1167	1556	1944	2330
150	42	417	833	1250	1667	2083	2500
160	44	444	889	1333	1778	2222	2670
170	47	472	944	1417	1889	2361	2830
180	50	500	1000	1500	2000	2500	3000
190	53	528	1056	1583	2111	2639	3170
200	56	556	1111	1667	2222	2778	3330
210	58	583	1167	1750	2333	2917	3500

7. Bevakare utses av ledaren för arbetslaget, om inte den som beslutat om arbetet gjort detta.

Bevakare skall:

- bära gul varningsväst och alltid vara utrustad med akustiska och visuella varningsmedel,
- helt ägna sig åt bevakning och inte åt något annat som kan avleda uppmärksamheten,
- hålla utkik även efter fordon på bredvidliggande spår,
- svara för kontinuerlig bevakning och inte avlägsna sig utan tillstånd av ledaren för arbetslaget som då skall utse annan bevakare,
- vid försämrade siktförhållanden, t ex på grund av dimma, snöyra, kraftigt regn eller tät rök, vid behov ansvara för utrymning av spåret och därefter kontakta ledaren för arbetslaget.

§ 31

Till mom 7

Den som utses till bevakare skall ha god syn och hörsel. Han behöver inte vara examinerad i såo/säok.

Uppdraget fordrar oavslåttlig uppmärksamhet. Om så är möjligt bör därför bevakare efter viss tid få avlösning.

8. Ledare för arbetslag skall

- ge bevakare klar och noggrann instruktion; ny instruktion skall lämnas så snart ändrade förhållanden gör detta behövt,
- kontrollera att sättet för varningen av arbetslaget är effektivt och att kontakten mellan ytter- och innerbevakare är tillförlitlig,
- kontrollera att varningsmedel fungerar tillfredsställande (bl a kontroll av att akustiska signaler hörs överallt på arbetsplatsen),
- orientera alla i arbetslaget om dels hur varning kommer att meddelas, dels åt vilken sida av spåret utrymning skall ske.

Till mom 8

I den instruktion som ledare för arbetslag skall ge bevakare skall ingå:

- att bevakaren inte får ägna sig åt något som kan avleda uppmärksamheten,
- tid för bevakningens början och slut,
- var bevakare skall vara placerad,
- hur arbetslaget skall varnas,
- hur sambandet mellan olika bevakare skall ordnas (t ex att innerbevakare som uppfattat signal från ytterbevakare skall bekräfta detta genom signalen "klart").

9. Efter bedömning av ledaren för arbetslaget skall vid behov ljudsignaltavla enl fig 55c sättas upp på ömse sidor om arbetsplatsen.*Till mom 9*

Det bör observeras att de signaler som ges från tåg och vut med anledning av denna ljudsignaltavla inte får ersätta den bevakning som är föreskriven. Signaleringen är endast ett komplement till denna.

§ 31

Ljudsignaltavla skall som regel placeras på det avstånd framför bevakarens – i förekommande fall ytterbevakarens – uppehållsplats, som erhålls i meter när banans sth – uttryckt i km/h – multipliceras med 6. D v s vid sth 90 km/h $6 \times 90 = 540$ m framför bevakaren (ytterbevakaren). Kortare avstånd – dock minst motsvarande $4 \times$ sth – får användas, om ledaren för arbetslaget anser detta lämpligt med hänsyn till att de lokala förhållandena (kurvor i bergskärning, kuperad terräng e d) kan göra signalen "tåg kommer" mindre hörbar. Om arbetsplatsen under ett arbetspass flyttas kortare sträcka, behöver ljudsignaltavla inte flyttas, om avståndet från arbetsplatsen till tavlan vid något tillfälle inte understiger $4 \times$ sth.

Med undantag för kortare uppehåll i arbetet, t ex i samband med måltidsrast, får ljudsignaltavla sitta uppe endast under tid då arbete pågår. Ledaren för arbetslaget svarar för att tavlan sätts upp och tas ner.

§ 32

§ 32. A-fordonsfärd**1 Allmänt**

- **1.1 Framförande.** A-fordonsfärd innebär att småfordon framförs på en
- avspärrad stationssträcka eller del av avspärrad stationssträcka. Småfordonet
- får byta körriktning under A-fordonsfärden.

Anm. Vid A-fordonsfärd för transport på fjbsträcka gäller delvis andra bestämmelser, se art 14.1.

- **1.2 Småfordonsförare.** För varje A-fordonsfärd ska en småfordonsförare fin-
- nas utsedd. Han ansvarar övergripande för A-fordonsfärden och för framföran-
- det.

Vid avlösning av småfordonsförare under A-fordonsfärden ska den tillträdande anmäla det till berörda tkl.

Anm. Om småfordonsföraren inte har linjekännedom gäller motsvarande bestämmelser som i § 69:3.

1.3 Flera småfordon. Om småfordon kopplas av under A-fordonsfärden och ställs upp på tågspår på linjen eller obebakad station, ska småfordonsföraren se till att de säkras mot rullning. Om arbetsmetoden kräver det får flera grupper vara i rörelse under A-fordonsfärden, varvid dock motsvarande bestämmelser gäller som för vut enl säok § 36:10b.

Anm. Vid A-fordonsfärd för transport på fjbsträcka gäller andra bestämmelser, se art 14.2.

2 A-fordonssträcka

Den sträcka som upplåts för A-fordonsfärden (= *A-fordonssträckan*) får omfatta högst en stationssträcka. A-fordonssträckan får omfatta del av stationssträcka. Den skall då begränsas av station eller linjeplats.

Anm. Vid A-fordonsfärd för transport på fjbsträcka gäller andra bestämmelser, se art 14.3.

3 A-fordonsfärd samtidigt med andra anordningar

Anm. Vid A-fordonsfärd för transport på fjbsträcka gäller andra bestämmelser, se art 14.4.

3.1 A-fordonsfärd efter tåg. A-fordonsfärd får ske efter tåg på samma stationssträcka (= A-fordonsfärd efter tåg), dock *inte*

- a) på sträcka med linjeblockering:
– ut på en blocksträcka innan tåget har lämnat denna.

Anm. Denna begränsning gäller inte för A-fordonsfärd som ska börja på linjen genom att småfordonet förs upp på spåret från sidan.

- om tåget har pålok,
b) på sträcka utan linjeblockering:
– om tåget har pålok,
– om A-fordonsfärd efter tåg inte är tillåten enl linjeboken.

3.2 A-fordonsfärd samtidigt med andra anordningar. A-fordonsfärd får ske samtidigt och på samma sträcka som är upplåten för A-arbete, annan A-fordonsfärd eller vut. Samråd skall då ske enl § 20 i följande fall:

- om A-fordonssträckan helt eller delvis är upplåten för A-arbete, annan A-fordonsfärd eller vut,
– om A-fordonssträckan har en linjeplats eller obevakad station som gemensam gränspunkt för annan A-fordonsfärd eller vut.

4 Planering, beviljande

4.1 Planering. Småfordonsföraren ska planera A-fordonsfärden

- a) om den ska börja på bevakad station: med tkl för stationen

Anm 1. Om färden ska ske på fjbsträcka men börja på fjbgränsstation, förmedlar tkl för fjbgränsstationen planeringen till fjtkl. Inget hindrar att småfordonsföraren i förväg tar kontakt med fjtkl för att förplanera.

- b) om den ska börja på linjen eller obevakad station: med tkl för en av stationssträckans gränsstationer; på fjbsträcka med fjtkl.

§ 32

Småfordonsföraren ska uppge:

- 1) namn,
- 2) drifradio- eller mobiltelefonnummer eller småfordonets beteckning,
- 3) gränspunkter för A-fordonssträckan samt var färden ska påbörjas eller avslutas,
- 4) start- och sluttid.

Om det finns tåg på sträckan vid tiden för A-fordonsfärden, måste tkl underrätta småfordonsföraren så att det tydligt framgår att planeringen avser en A-fordonsfärd efter tåg. Tkl ska också uppmana småfordonsföraren att återkomma när tåget har passerat, om färden ska börja på linjen eller obebakad station.

- Om A-fordonssträckan berörs av A-arbete, vut eller annan A-fordonsfärd, skall tkl underrätta småfordonsföraren om detta och uppmana honom att kontakta den andre tsm (småfordonsföraren) för samråd.

Om A-fordonsfärden ska börja på linjen eller obebakad station och småfordonet måste föras upp på spåret (utan att föras ut genom växel från sidospår), gäller: Småfordonsföraren ska i samråd med tkl planera vid vilken punkt småfordonet ska föras upp på spåret.

Anm 2. Punkten där småfordon ska föras upp på spåret måste väljas så att inga missförstånd uppstår, t ex framför eller strax bortom huvudsignal, vid vägkorsning etc.

Anm 3. Finns småfordonet på sidospår, gäller bestämmelserna om småfordonsväxling (§ 37A), när småfordonet ska föras fram till spårspärr (skyddsväxel) som skyddar tågspåret. Dessutom gäller bestämmelserna (i § 24 resp § 48:5c) om när växel på linjen eller obebakad station får manövreras.

4.2 Beviljande. På sträcka utan fjb ska tkl samråda med tkl för stationssträckans andra gränstation innan han beviljar A-fordonsfärden.

På fjbsträcka beviljar fjtkl A-fordonsfärden.

5 (Reserv)

6 Starttillstånd, allmänt

Omedelbart innan A-fordonsfärden ska börja, lämnar tkl starttillstånd till småfordonsföraren. Det lämnas

- a) *på sträcka utan fjb*: av tkl personligen för den station där tkl har beviljat A-fordonsfärden,
- b) *på fjbsträcka*: av fjtkl; om småfordonet ska föras ut från fjbgränsstation förmedlas starttillståndet av tkl för fjbgränsstationen till småfordonsföraren.

Starttillståndet ska innehålla identifiering av A-fordonsfärden och orden "... får starta", t ex "*A-fordonsfärd Pettersson drifradio 426 Storköping-Rosberga får starta*".

7 Tkl åtgärder innan starttillstånd ges

Ann. Vid A-fordonsfärd för transport på fjbsträcka gäller andra bestämmelser, se art 14.7.

Tkl som har beviljat A-fordonsfärden ska tala om för småfordonsföraren om station, som utgör gräns för A-fordonssträckan, är obevakad eller stängd.

Tkl ska

- 1) avspärra stationssträckan,

Ann. Om småfordonet ska föras ut med "kör" i huvudsignal, får spärrning av linjeblock, utfartssignal eller utfartsblocksignal anstå till omedelbart efter det att småfordonet har gått ut på sträckan. Se även art 12.2.

- 2) *vid A-fordonsfärd som inte är A-fordonsfärd efter tåg*:

- kontrollera att stationssträckan är fri från tåg.
- (på sträcka med linjeblockering, när småfordonet på linjen eller på obevakad station ska föras upp på spåret från sidan:) uppmana småfordonsföraren att kortsluta spårledningen med kontaktdon och därefter få detta bekräftat av småfordonsföraren,

- 3) *vid A-fordonsfärd efter tåg som ska börja på linjen eller obevakad station*:

få bekräftat av småfordonsföraren

- att tåget har passerat och har slutsignal,
- (på sträcka med linjeblockering, när småfordonet ska föras upp på spåret från sidan:) att spårledningen är kortsluten med kontaktdon,

§ 32

4) *då A-arbete, vut eller annan A-fordonsfärd finns på stationssträckan och samråd ska ske med andra tsm (småfordonsförare):*

få bekräftat av småfordonsföraren att samråd har skett och att de andra tsm (småfordonsförarna) har samtyckt till A-fordonsfärden.

Därefter får tkl lämna starttillstånd till småfordonsföraren.

8 Småfordonsförarens åtgärder före A-fordonsfärden**8.1 Kontroll av fordon**

Småfordonsföraren ska kontrollera

- fordonskombinationen samt att småfordonets bromsar fungerar tillfredsställande, enl Trafikutövärens bestämmelser,
- att signaler visas enl § 7.

Ann. Dessutom ska en provbromsning göras vid första lämpliga tillfälle. För BV finns bestämmelser i BVF 528.3.

8.2 Starttillstånd

Omedelbart innan A-fordonsfärden börjar ska småfordonsföraren begära starttillstånd från tkl enl art 6.

Om A-fordonsfärden *börjar på linjen eller obevakad station* ska småfordonsföraren då

a) vid A-fordonsfärd *efter tåg*:

- ha sett tåget passera och att tåget har slutsignal,
- (på sträcka med linjeblockering, när småfordonet ska föras på spåret från sidan:) ha kortslutit spårledningen med kontaktdon innan tåget har lämnat blocksträckan,

b) vid A-fordonsfärd (som inte är efter tåg) på sträcka med linjeblockering, när småfordonet ska föras på spåret från sidan:

efter tillstånd från tkl kortsluta spårledningen,

c) bekräfta ovanstående åtgärder till tkl.

Starttillståndet antecknas i färd- och arbetsbok.

9 Sth

9.1 Allmänt. Sth vid A-fordonsfärd är 70 km/h.

9.2 Sikt fart. I följande fall får hastigheten inte överstiga sikt fart:

- vid A-fordonsfärd efter tåg, när småfordonet framförs i samma riktning som tåget.

Ann 1. Om småfordonsföraren har fått besked från tkl att föraren på tåget har lämnat ankomst-anmälan från den tpl som är gräns för A-fordonssträckan, gäller sikt fart bara vid införandet till denna tpl.

För detta förfaringsätt gäller för tkl motsvarande bestämmelser om ordergivning till tåget, ankomst-anmälan m m vid vut efter tåg med resande som finns i säok till § 36:1c.

Ann 2. Begränsningen till sikt fart gäller inte när blocksignal har visat "kör" för A-fordonsfärden.

Ann 3. Vid A-fordonsfärd efter tåg måste småfordonsföraren beakta att tåget kan backa 200 m.

- på sträcka som också är upplåten för A-arbete.

9.3 Växlings fart. I följande fall får hastigheten inte överstiga växlings fart:

- på sträcka som också är upplåten för vut eller annan A-fordonsfärd,

Ann 4. Växlings fart gäller från det att småfordonsföraren har underrättats om den andra anordningen tills småfordonsföraren har fått besked om att den andra anordningen är avslutad.

- vid linjeplats eller obebakad station, som utgör gräns för vut eller annan A-fordonsfärd,
- på station, om inte huvudsignal har visat "kör".

10 Väg korsning

Visar V-signal "stopp", ska småfordonet stanna omedelbart före väg korsningen. Det får fortsätta först sedan småfordonsföraren har förvissat sig om att hinder inte finns.

§ 32

Måste oisolerat småfordon ställas upp på spår med spårledning för automatisk vägskyddsanläggning, ska åtgärder enl § 26:5 vidtas.

Om K-fordon inte medförs gäller dessutom: Vägkorsning, med eller utan vägskyddsanläggning, får passeras med högst 40 km/h.

11 Huvudljussignal visar ”stopp”

11.1 Allmänt. Om huvudljussignal visar ”stopp”, gäller bestämmelserna i § 52 och § 70.

Anm. I huvuddvärgsignal gäller bara de vita skenen, se § 3:1a.

11.2 Bevakad station. För *huvudljussignal på bevakad station*: gäller dock dessutom:

Signalen får passeras om

- tillhörande dvärgsignal visar signalbild ”lodrätt”, signalbild ”snett vänster” eller ”snett höger”, eller
- signalen är försedd med medgivandetavla.

För *infartssignal på lokalbevakad station* gäller dessutom: Tkl kan lämna medgivande att passera signalen genom att ge signalen ”klart”. Om småfordonsföraren inte kan få kontakt med tkl från infartssignalen, får småfordonet utan medgivande föras fram till hinderfritt utanför yttersta växeln (men inte förbi annan signal i ”stopp”).

11.3 Stängd station. När § 70 tillämpas på stängd station, gäller föreskrifterna för bevakad station. Kan anmälan göras till tkl för stationssträckans andra gränsstation, får denne medge att infartssignal passeras. Tkl får dock inte lämna medgivande för huvudsignal på stängd station som samtidigt är obevakad i andra riktningar.

12 Framförande på bevakad station

Vid **utfart** från eller **infart** till bevakad station gäller:

12.1 För småfordonsföraren: Växellägen och hinderfrihet ska kontrolleras som vid småfordonsväxling. Detta gäller dock inte bortom huvudsignal som visar ”kör”.

Vid plattformsovergång skall reglerna för småfordonsväxling tillämpas, såvida inte huvudsignal före plattformsovergången visar "kör".

Stannas småfordonet på stationen på spår med spårledning för hinderfrihetskontroll, skall spårledningen genast kortslutas med kontaktdon (gäller ej K-fordon). Kortslutningen får hävas omedelbart innan småfordonet ska föras vidare.

Sedan småfordonsföraren har fått starttillstånd, ska småfordonet snarast föras utanför stationsgränsen ut på linjen. Kan detta inte ske inom 5 min, ska tkl snarast underrättas.

12.2 För tkl: Innan huvudsignal ställs till "kör" för småfordonet, ska tkl i tillämpliga delar ha iakttagit bestämmelserna om tågvägsklargöring och tågvägsinspektion i § 54 och § 55. (Bestämmelserna om tågvägs skyddssträcka behöver inte tillämpas.)

Innan starttillstånd resp medgivande att föra in småfordonet lämnas, ska tkl se till att obehörig körsignal förhindras till det spår där småfordonet finns eller som ska användas under utfarten eller infarten. På fjst (samt på annan station där det anges i säpl) görs det genom att tkl (vid behov genom att kombinera flera åtgärder)

- spärrar spår, växlar eller spåravsnitt,
- lokalfriger växlar,
- lägger tågväg eller växlingsväg för småfordonet.

Ann. Obs förbudet mot inkopplad automatisk tågvägsläggning i § 51:7.

Efter utfart får spärrning på stationen upphävas eller lokalfrigivning återtas när småfordonet har kommit utanför stationsgränsen och utfartsblocksignal har spärrats.

Om tkl inte direkt kan iaktta att småfordonet har kommit utanför stationsgränsen eller få anmälan om detta från småfordonsföraren, får han förutsätta att småfordonet har lämnat stationen

- när ställverksindikeringar tyder på det,
- även utan ställverksindikeringar: 10 min efter starttillståndet.

§ 32

13 Avslutad A-fordonsfärd

13.1 A-fordonsfärd avslutas på oplanerad plats. Måste A-fordonsfärden avslutas på annan plats än vad som angavs vid planeringen, ska småfordonsföraren snarast meddela tkl.

13.2 A-fordonsfärd avslutas på linjen eller obevakad station. Innan A-fordonsfärden anmäls avslutad, ska småfordonsföraren

- a) ha fört undan småfordonet hinderfritt:
 - in på sidospår innanför spårspärr eller skyddsväxel; medförd K16-nyckel behandlas enl § 47:5c, eller
 - av tågspåret.

Anm. När småfordonet efter anmälan om avslutad färd ska flyttas på sidospår vid linjeplats gäller bestämmelserna om småfordonsväxling i § 37A.

eller

- b) ha fått starttillstånd för ny A-fordonsfärd.

13.3 A-fordonsfärd avslutas på bevakad station.

I samband med att A-fordonsfärden anmäls avslutad, ska småfordonsföraren överenskomma med tkl om uppställning av småfordonet eller om småfordonsväxling enl § 37A, såvida inte ny A-fordonsfärd beviljas omedelbart.

Anm. Sedan småfordonet har förts in på bevakad station får det inte åter föras ut utan att tkl har medgett det. (Detta innebär inte att A-fordonsfärden kan betraktas som avslutad utan anmälan enl art 13.4.)

13.4 Anmälan om avslutad A-fordonsfärd. Småfordonsföraren anmäler A-fordonsfärden avslutad

- a) *på bevakad station:* till tkl för stationen,

Anm. När A-fordonsfärd avslutas på fjbrgränsstation, ska tkl vidarebefordra anmälan till fjtkl.

- b) *på stängd station:* till tkl för stationssträckans andra gränsstation,

- c) *på linjen eller obevakad station:* till tkl för en av stationssträckans gränsstationer; på fjbrsträcka till fjtkl.

Anmälan ska innehålla

- 1) småfordonsförarens namn samt drifradio- eller mobiltelefonnummer eller småfordonets beteckning,
- 2) orden "anmälan om avslutad A-fordonsfärd" och tidpunkt,
- 3) uppgift om var A-fordonsfärden avslutats.

13.5 Tkl åtgärder. Sedan tkl har fått anmälan får han upphäva avspärningen av stationssträckan.

Har flera anordningar funnits samtidigt på stationssträckan, får avspärningen inte upphävas förrän berörda tkl i samråd (fjtkl) har kontrollerat att *alla* anordningarna har anmälts avslutade.

14 A-fordonsfärd för transport

14.1 Allmänt

På *fjbsträcka* kan A-fordonsfärd för transport anordnas (även till och från *fjbgränsstation*). För A-fordonsfärd för transport gäller följande undantags- och tillägsbestämmelser till art 1–12.

Småfordonet framförs i en och samma riktning.

Ann. Om småfordonet tvingande måste föras tillbaka mot utgångsstationen, får det bara ske efter tillstånd från fjtkl.

14.2 Sammansättning

Framförs flera småfordon tillsammans ska de vara sammankopplade. Fordonskombinationen ska kunna överblickas av småfordonsföraren.

14.3 A-fordonssträcka

A-fordonssträckan ska utgöras av en eller flera hela stationssträckor.

På dubbelspårig sträcka ska A-fordonssträckan på linjen omfatta antingen endast uppspår eller endast nedspår.

§ 32

A-fordonssträckan får inte gå förbi

- fjbgränsstation,
- i TLF särskilt angiven station (beslut av Trafikledningsfunktionen i samråd med Spårinnehavaren).

Anm. I TLF anges bl a stationer, där automatisk tågvägläggning kan förekomma från en anslutande linje.

14.4 Inga andra anordningar

Innan A-fordonsfärd för transport får starttillstånd, ska hela A-fordonssträckan vara fri från tåg, vut, A-arbete eller annan A-fordonsfärd. På mellanliggande station skall de tågspår som skall användas vara fria.

På de stationssträckor som är upplåtna för A-fordonsfärd för transport får inte A-arbete, annan A-fordonsfärd eller vut beviljas.

14.5 Planering, beviljande

Vid planeringen ska det klart framgå att det handlar om en A-fordonsfärd för transport.

14.6 Starttillstånd, allmänt

Starttillståndet ska innehålla identifiering av A-fordonsfärden och orden "... får starta", t ex "*A-fordonsfärd för transport Pettersson Storköping-Rosberga får starta*".

14.7 Fjtkl åtgärder innan starttillstånd ges

Innan starttillstånd ges skall fjtkl

- a) kontrollera att A-fordonssträckan är fri,
- b) se till att tågväg är lagd genom mellanliggande stationer för A-fordonsfärden,
- c) (om automatisk tågvägläggning kan ske mot A-fordonsfärden:) se till att tågväg är lagd in på slutstationen för A-fordonsfärden.

14.8 Avspärrning

Avspärrning av A-fordonssträckan görs genom att linjeblocket endast spärras vid utgångsstationen, sedan småfordonet har passerat utfartsblocksignalen.

Anm. Se även art 12.2 sista stycket.

14.9 Passageanmälan efter mellanstation

Småfordonsföraren ska om möjligt anmäla till fjtkl sedan småfordonet helt har passerat en mellanstation. Dessförinnan ska småfordonsföraren kontrollera att ingen del av den småfordonskombination som medförs har blivit kvar på den bakomvarande sträckan.

Anmälan formuleras enl följande exempel: "*A-fordonsfärd för transport, Petersson, har helt passerat Storköping.*"

Fjtkl kan efter passageanmälan efter en mellanstation spärra utfartsblocksignalen vid denna station, varefter spärrningen vid föregående station får hävas. (På den sista stationssträckan får inte spärrningen hävas, förrän A-fordonsfärden har anmälts avslutad.)

14.10 Kortslutning med kontaktdon under färden

Stannas småfordonet under färden, skall spårledningen genast kortslutas med kontaktdon. Kortslutningen får hävas omedelbart innan småfordonet ska föras vidare.

14.11 Avslutad A-fordonsfärd

Småfordonsföraren lämnar anmälan om avslutad A-fordonsfärd först på slutstationen.

Om fjtkl får passageanmälan efter mellanstation enl art 14.9.1, är dock A-fordonsfärden avslutad på den stationssträcka som har lämnats.

§ 33. (Reservnummer)

§ 34

§ 34. C-fordonsfärd

1. **Allmänt.** C-fordonsfärd innebär att C-fordon framförs på tågspår på linjen eller obebakad station.

Till mom 1

Observera

- att C-fordon ibland måste framföras som A-fordonsfärd, se säok till § 1:29c,
- att C-fordonsfärd aldrig kan förekomma inne på bebakad station.

Vid C-fordonsfärd gäller på fjbsträcka delvis andra föreskrifter än på sträcka utan fjb. Detta hänger samman med de olika sätt på vilka man tryggar C-fordonsfärden.

2. **C-fordonssträcka.** Den sträcka som anmäls (på fjbsträcka: begärs) för C-fordonsfärden (= "C-fordonssträckan"), skall begränsas av station eller linjeplats. C-fordonssträckan får omfatta högst en stationssträcka.

Anm. Om flera C-fordon skall framföras samtidigt efter varandra, får detta ske som *en* C-fordonsfärd. Endast en C-fordonsförare behöver då anmäla (begära) färden. Denne skall delge övriga C-fordonsförare erhållna underrättelser.

3. (Reserv)

4. Anmälan resp begäran

a) Omedelbart innan C-fordonsfärden skall börja, skall C-fordonsföraren

- *på sträcka utan fjb:* anmäla färden till tkl för stationssträckans *båda* gränsstationer.

Anm. Om den ena av stationssträckans gränsstationer är stängd, behöver färden endast anmälas till tkl för den andra gränsstationen. När bevakningen tas upp skall den tkl som fått anmälan genast flytta över utväxlade meddelanden dit

- *på fjbsträcka:* begära C-fordonsfärden hos fjtkl.

b) Anmälan eller begäran får omfatta högst en timme. Den skall innehålla uppgift om

- C-fordonsförarens namn,
- C-fordonssträcka (i förekommande fall uppspår eller nedspår),
- tid.

Till mom 4

Innan anmälan resp begäran lämnas måste C-fordonsföraren så långt är möjligt ha klart för sig vilka ordinarie tåg som kan vara aktuella under tiden för C-fordonsfärden.

5. Tkl åtgärder före C-fordonsfärden

a) *Sträcka utan fjb*: Tkl skall lämna C-fordonsföraren underrättelser om sådana anordningar och rubbningar som framgår av tabellen enl avd c) nedan.

b) *Fjbsträcka*: Fjtkl skall

- 1) lämna underrättelser till C-fordonsföraren enl avd c) nedan.
- 2) avspärra stationssträckan

c) Underrättelser till C-fordonsförare lämnas i den omfattning tabellen anger. Underrättelserna avser de förhållanden som är aktuella under den uppgivna tiden och som är kända för tkl vid tidpunkten för anmälan (begäran).

Anordning eller rubbning	C-fordonsförare på sträcka utan fjb	C-fordonsförare på fjbsträcka
ordinarie tåg	x	x ¹⁾
inställt tåg	x	
extratåg	x	x ¹⁾
enkelspårsdrift	x	
återupptagen dubbelspårsdrift	x	
högerspårskörning vid dubbelspårsdrift	x	
mötes- och tågföljdsändring	x	
större tågförsening än 10 min	x	
vut	x	x
A-fordonsfärd	x	x
A-arbete	x	x

1) Avser det tåg som går närmast före C-fordonet, när det skall framföras efter tåg.

§ 34

d) Tillkommer anordning eller uppstår rubbning sedan tkl underrättat C-fordonsföraren skall tkl för stationssträckans gränstationer (på fjbsträcka fjtkl) efter samråd om möjligt underrätta C-fordonsföraren. Kan C-fordonsföraren inte underrättas, gäller följande:

På sträcka utan fjb

Anordning eller rubbning	Åtgärd av tkl
extratåg, återupptagen dubbelspårsdrift, högerspårskörning vid dubbelspårsdrift	förhindra att tåg går på stationssträckan under tiden för C-fordonsfärden
minskad tågförsening	förhindra att tåget går ut på stationssträckan med en försening som med mer än 10 min understiger den uppgivna
vut, A-fordonsfärd	förhindra att vut (A-fordonsfärd) berör C-fordonsfärden under tiden för C-fordonsfärden

På fjbsträcka

Anordning eller rubbning	Åtgärd av tkl
vut, A-fordonsfärd	Förhindra att vut (A-fordonsfärd) berör C-fordonsfärden under tiden för C-fordonsfärden

Till mom 5

Sedan tkl *på sträcka utan fjb* mottagit anmälan, repeterat den och fört in C-fordonsfärden i tklboken, skall han lämna underrättelser. Förutom extra anordningar samt rubbningar skall C-fordonsföraren även påminnas om ordinarie tåg som en kontroll.

C-fordonsföraren måste beakta att det i praktiken inte är möjligt att underrätta om alla de förhållanden som kan innebära fara. Risker av olika slag föreligger alltid, t ex tidinkörning av ett förseurat tåg.

De underrättelser som lämnas till C-fordonsförare skall antecknas i tklboken.

Sedan underrättelser har lämnats, kan extratåg eller annan anordning tillkomma under den tid som har uppgetts för C-fordonsfärden. Särskilda skyddsåtgärder skall då vidtas av tkl. Om tkl har underrättat en C-fordonsförare om tågförsening, t ex att tåget beräknas avgå från stationen kl 14.10, får han avsända det tidigast kl 14.00 (om inte C-fordonsföraren kan underrättas). Sedan kan tåget köra in ytterligare tid.

C-fordonsförare måste vara beredd på att alla tåg kan avgå 5 min före tiden enl tdt.

6. Starttillstånd

a) *Sträcka utan fjb*: Sedan C-fordonsföraren anmält färden till stationssträckans båda gränsstationer och tkl lämnat underrättelser enl mom 3, får C-fordonsfärden börja utan starttillstånd.

Ann: C-fordonsfärd som börjar på linjen får framföras utan anmälan (på fjbsträcka utan att ha fått starttillstånd) till närmaste telefonställe. C-fordonsföraren måste då iaktta skärpt uppmärksamhet.

b) *Fjbsträcka*: Sedan C-fordonsföraren begärt färden och tkl utfört åtgärder enl mom 5b, skall tkl ge *starttillstånd* till C-fordonsfärden.

C-fordonsföraren skall anteckna färden samt erhålla underrättelser i färd- och arbetsboken.

7-9. (Reserv)

10. Väggorsningar

C-fordon skall stanna omedelbart framför väggorsning *med* vägskyddsanläggning, om denna inte spärrar vägtrafiken. C-fordonet får fortsätta först sedan C-fordonsföraren har förvissat sig om att hinder inte finns.

Framför väggorsning *utan* vägskyddsanläggning får C-fordonets hastighet inte vara större än att det kan stanna om hinder skulle finnas.

11-12. (Reserv)

§ 34

13. Avslutad C-fordonsfärd

C-fordonsfärd anmäls inte avslutad. När tiden för C-fordonsfärden har gått ut skall samtliga i färden ingående C-fordon vara undanförda från tågspår på linjen. Skall färden fortsätta, måste ny anmälan (begäran) göras av C-fordonsföraren.

Till mom 13

Om inte hela den tid, som anmälan (begäran) omfattar behövs, är det inget som hindrar att detta meddelas till tkl när C-fordonet har förts undan. På fjbsträcka får fjtkl då givetvis häva avspärningen. Efter sådant meddelande från C-fordonsföraren behöver inte tkl tillämpa föreskrifterna i mom 3c under resten av den anmälda (begärda) tiden.

14. Framförande av C-fordon på bevakad station. Uppställning

C-fordonsföraren bedömer om framförande av C-fordon på spår på bevakad station

- skall vara småfordonsväxling enl § 37A, eller
- utan fara kan ske utan tillstånd av tkl; i detta fall framförs C-fordonet helt på C-fordonsförarens eget ansvar.

C-fordon skall avlägsnas hinderfritt från spår när det inte används.

C-fordon som är lämnat utan tillsyn skall vara låst.

§ 35. (Reservnummer)

§ 36. Vagnuttagning

Till § 36

När det i denna paragraf anges att S1 eller S1a skall ges till (användas av) förare eller tsm, får istället S16 användas i den utsträckning som anges i § 49:1a.

1. Allmänt

a) Den sträcka som upplåts för vut (= "vutsträckan") skall begränsas av station eller linjeplats. En vut får omfatta högst en stationssträcka (för vut för transport gäller andra regler, se mom 16).

b) På en stationssträcka får högst två vut förekomma samtidigt på samma tågspår.

c) Vut får börja innan tåg har lämnat stationssträckan (= "vut efter tåg").

På sträcka med linjeblockering gäller dock:

- vut får inte föras ut på blocksträcka innan tåget lämnat denna,
- vut efter tåg får inte anordnas om tåget har pålok som skall bli "återgående pålok".

På sträcka utan linjeblockering får vut efter tåg inte anordnas:

- om tåget medför resande (Trafikledningsfunktionen kan medge vut efter tåg som medför resande, se säok),
- om detta har förbjudits i linjeboken,
- om tåget har pålok.

d) K-fordon får framföras som vut. När småfordon framförs hopkopplade med tågfordon på linjen, skall fordonskombinationen framföras som vut.

- e) Resande får inte medfölja vut, utom vid
- vut för resandeutväxling på stationssträcka där tågmissöde inträffat,
 - vut i samband med militär förbandstransport,
 - vut med hjälpfordon, se mom 15.

§ 36

f) För varje vut skall en tsm finnas, som utses av den som begär vut. Föraren får vara även tsm om dragfordonet går främst.

Anm: På S1 eller i tdtboken anges om föraren är även tsm.

Till mom 1

Till avd a. På den vutsträcka som upplåtits får vut, som inte är "vut för transport" enl mom 16, framföras i båda riktningarna utan särskilt medgivande av tkl.

Till avd b. Vid arbeten får fler än två vut förekomma samtidigt, om dessa berör samma arbete.

Till avd c. Förbud mot vut efter tåg kan behövas på sträckor där tåg av erfarenhet kan behöva backa. Beslut fattas av Trafikledningsfunktionen i samråd med Spårinnehavaren.

Trafikledningsfunktionen får medge vut efter tåg med resande (01) om vutsträckan endast omfattar en del av stationssträckan, på följande villkor:

Vut får börja först sedan föraren på 01 lämnat ankomstanmälan enl § 72:2 från den tpl (X) som är gräns för vutsträckan. Att ankomstanmälan skall lämnas skall vara föreskriven i tdt för 01 eller genom order (S11) till föraren.

Skall vut börja på linjen och gå i riktning från 01, ersätts förarens ankomst-anmälan av tsm anmälan att han sett 01 passera och att han sett dess slutsignal.

Trafikledningsfunktionen kan bestämma att förfarings sättet med ankomst-anmälan enl ovan används även för andra tåg än tåg med resande.

På S1 anges uppgift om vut efter tåg, dock inte när vut efter tåg ska föras ut från bevakad station på sträcka med linjeblockering.

Vut med hjälpfordon (mom 15) resp återgående pålok (§ 39) räknas inte till vut efter tåg.

Till avd d. Föraren har i dessa fall alla uppgifter som förare av vut. För tillsättande av tsm gäller mom 1f oförändrat.

2. Begäran

a) *Vut som ej finns i tdtboken:*

Vut begärs enl S1

– *på sträcka utan fjb:* hos tkl för en av stationssträckans gränstationer (i första hand den station vut skall föras ut från). Vut får ej begäras för längre tid än att den kan anmälas avslutad minst 5 min innan tåg tidigast kan väntas gå ut på stationssträckan. Tl kan medge undantag från detta.

– *på fjbsträcka:* hos fjtkl. Vilken tid som kan medges för vut bestäms av fjtkl.

– *på fjbsträcka när vut förs ut från fjbgränstation:* hos tkl för denna, som förmedlar begäran till fjtkl. Vilken tid som kan medges för vut bestäms av fjtkl.

När vut skall vara *vut efter tåg* anges det i begäran och på S1. Begärs inte *vut efter tåg* när detta skall ske, måste tkl underrätta den som har begärt vut. (Gäller dock inte när vut på sträcka med linjeblockering skall börja på bevakad station.)

Anm. För återgående pålok begärs inte vut enl S1.

b) *Vut som finns i tdtboken:*

Vut begärs inte om vut enligt tdtboken skall gå den aktuella dagen. Andra dagar begärs sådan vut enl S1.

Till mom 2

För både vut enl S1 och enl tdtboken gäller:

Ändras någon av förutsättningarna för vut jämfört med uppgifterna på S1 resp i tabellen i tdtboken, får den inte användas. I stället skall ny vut begäras enl S1; för detta svarar den tkl som skall ge vut starttillstånd.

För vut som skall påbörjas genom avkoppling från tåg på linjen eller obevakad station, gäller: I anm på S1 anges "avkopplas från tåg ...". För vut enl tdtboken svarar tsm för att tkl är informerad om att vut påbörjas genom avkoppling från tåg.

§ 36

Till avd a, sista stycket. Det är viktigt att tkl och den som begär vut är överens om att vut skall ske efter tåg, så att en riktig begäran kan göras.

Till avd b. För vut som anges i tdtboken (och därmed på grafiska tdt och i tågordningen) gäller följande:

- Vut är beviljad fr o m avgångstiden vid utgångsplatsen t o m ankomsttiden vid slutplatsen
- Vid slutplatsen kan i tabellen i tdtboken för en vut (= 70001) anges "vänder som 70002 och avslutas ej". Det innebär att vut 70001-70002 (trots den dubbla numreringen) behandlas som *en och samma vut*, som pågår fr o m avgångstiden vid utgångsplatsen för 70001 t o m ankomsttiden vid slutplatsen för 70002.
- Personal som inte får tdtboken, skall inhämta behövliga uppgifter ur det utdrag ur tdtboken som Trafikutövaren skall utfärda enl § 22.

3. Beviljande

Vut beviljas av den tkl vut har begärts hos efter samråd med tkl för stationssträckans andra gränsstation; på fjbsträcka av fjtkl.

Till mom 3

Om en beviljad vut inte kan genomföras utan "ställs in", skall de som har fått underrättelser om vut meddelas av tkl.

4. Tkl åtgärder före vut

a) Sträcka utan fjb

Den tkl som har fått begäran om vut skall, snarast efter att vut beviljats, delge S1 till den som begärt vut samt tkl för stationssträckans andra gränsstation.

Anm. Om någon av vutsträckans gränsstationer är eller kommer att vara obebakad eller stängd under tiden för vut skall tkl underrätta tsm om detta, antingen genom att anteckna det på S1 eller muntligt i samband med att starttillstånd ges.

Tkl för den station som skall lämna starttillstånd för vut skall

- 1) delge tsm och förare S1,
- 2) avspärra stationssträckan,
- 3) underrätta tsm om ev samtidiga anordningar enl mom 7 och kontrollera att samråd utförts enligt § 20,
- 4) *om vut efter tåg skall börja på linjen eller obevakad station:* ha fått besked av tsm att han sett tåget passera och att han sett dess slutsignal.

b) Fjbsträcka

Fjtkl skall

- 1) sedan vut beviljats, delge S1 till den som begärt vut och till tkl på fjbränsstation om vut berör stationssträckan närmast denna.
- 2) ombesörja att tsm och förare får S1,
- 3) underrätta tsm om ev samtidiga anordningar enl mom 7 och kontrollera att samråd utförts enligt § 20,
- 4) avspärra stationssträckan.

Till mom 4

Till avd b, punkt 4. För vut skall utfartsblocksignalen om stationssträckan är fri om möjligt visa "kör". I annat fall tillämpas § 70.

5. Tsm åtgärder före vut

Tsm skall

- 1) ansvara för att vut är sammansatt enl § 42 och 43 som för tåg och att vut visar signaler enl § 7 (för signaler på dragfordonet svarar däremot föraren),
- 2) ansvara för att bromsvikt finns enl de föreskrifter som gäller för tåg med sth 40 km/h eller den större hastighet som är angiven på S1 (i tdtboken),
- 3) lämna föraren uppgift om tågvikt och bromsvikt,
- 4) ansvara för att bromsprov utförs enl SJF 312,

§ 36

5) *vid vut efter tåg* i samma riktning som tåget på sträcka utan linjeblockering och *vid vut samtidigt med annan anordning* (enl mom 8): se till att främsta fordonet är försett med signal- och bromsapparat eller att radioförbindelse finns med föraren om inte dragfordonet går främst.

6) i förekommande fall ha fått beviljad S1 och ha delgett föraren S1,

7) *om vut efter tåg skall börja på linjen eller obevakad station*: anmäla till tkl för en av stationssträckans gränsstationer resp fjtkl att han har sett tåget passera samt att han har sett slutsignalen.

Ann. När föraren är även tsm, skall växlingsledaren svara för åtgärderna enligt punkt 1-4 ovan.

Till mom 5

Till punkt 2. Tsm måste förvissa sig om att bromsvikten även senare kommer att vara tillräcklig, t ex när fordon skall föras vidare efter lastning på linjen, när vut skall börja genom avkoppling från tåg eller annan vut, eller om vut sammansättning skall ändras.

Om *småfordon* medförs i vut och inte särskilda föreskrifter finns utfärdade för resp småfordonstyp, får vid bromsberäkning endast de i vut ingående tågfordonen tas med. För vissa småfordonstyper kan kompletterande föreskrifter finnas för framförande som vut.

Till punkt 5. Även *vid vut med hjälpfordon* enl mom 15 gäller kraven på signal- och bromsapparat eller radioförbindelse.

Till punkt 6 och 7. När vut börjar på linjen eller obevakad station, måste dessa punkter vara uppfyllda innan tkl ger starttillstånd.

6. Förarens åtgärder före vut

Föraren skall

- 1) i förekommande fall ha fått beviljad S1,
- 2) se till att dragfordonet visar signaler enl § 7,
- 3) med ledning av tsm uppgifter om tågvikt och bromsvikt, kontrollera att bromsvikt finns enl de föreskrifter som anges i mom 5,
- 4) kontrollera att bromsprov gjorts.

7. Vut samtidigt med andra anordningar

Skall vut äga rum samtidigt som annan vut, A-arbete eller A-fordonsfärd och vutsträckan

– helt eller delvis är upplåten för annan vut, A-arbete eller A-fordonsfärd, eller

– har en linjeplats eller obebakad station som gemensam gränspunkt för annan vut eller A-fordonsfärd,

skall den tkl som skall ge vut starttillstånd underrätta tsm om den andra anordningen.

Tsm skall samråda med tsm för den andra anordningen enligt § 20 och orientera föraren på egen vut om samrådet.

Tkl skall kontrollera att samråd skett och att de andra tsm (småfordonsförarna) samtyckt till vut innan starttillstånd får ges.

Till mom 7

Observera att utförd samråd inte innebär att hastigheten får överstiga vad som anges i mom 9.

8. Starttillstånd

Omedelbart innan vut skall börja, skall tsm begära *starttillstånd* av tkl. Starttillståndet lämnas

på sträcka utan fjb: av tkl personligen för den station där tkl har beviljat vut,

på fjbsträcka: av fjtkl. Om vut skall föras ut från fjbgränsstation förmedlas starttillståndet av tkl för fjbgränsstationen till tsm.

Innan tkl får ge vut starttillstånd skall han ha vidtagit de åtgärder som anges i mom 3, 5 och 7.

Starttillståndet skall innehålla identifiering av vut och orden "... får starta", t ex "*vut Pettersson Storköping-Rosberga får starta*" eller "*vut 73426 får starta*".

Tsm skall anteckna erhållet starttillstånd på S1 eller i anteckningsbok för förare e d.

§ 36

Till mom 8

Vut börjar så snart tkl lämnat starttillstånd och pågår tills vut anmälts avslutad av tsm. För rörelser vid linjeplats eller obevakad station, t ex för vagnomsättning, gäller dessutom reglerna för växling.

Anm. Jämför dock *dels* tredje och fjärde stycket nedan om vut som börjar genom avkoppling från tåg eller annan vut, *dels* till mom 14 om vut som avslutas genom sammankoppling med annan vut.

Om vut förs ut från station efter "kör" i huvudsignal får starttillståndet formuleras "*när mellansignal 31 (utfartsblocksignal L 1) visar 'kör' får vut starta*".

Påbörjas vut på linjen eller obevakad station genom avkoppling från tåg (= 01) och tsm medföljer 01 från stationssträckans gränsstation, får tkl lämna starttillstånd till tsm för vut innan 01 avgång från gränsstationen. Starttillståndet formuleras då "*när tåg 01 har kommit till får vut starta*".

Påbörjas vut (= vut 2) på linjen eller obevakad station genom avkoppling från annan vut (= vut 1), får tkl lämna starttillstånd till tsm för vut 2 innan vut 1 lämnar stationssträckans gränsstation. Starttillståndet formuleras då "*vut ... får starta genom avkoppling från vut ...*".

Beträffade starttillstånd för återgående pålok, se säok till § 39:2.

Kan vut inte påbörjas inom den beviljade tiden, får vut inte genomföras. Däremot behöver inte ny vut begäras och ges starttillstånd bara för att vut inte hinner avslutas inom den beviljade tiden.

9. Sth för vut

- a) Sth vid vut är 40 km/h eller, om villkoren som anges i säok är uppfyllda, 70 km/h.
- b) Hastigheten får inte överstiga *sikt fart*:
 - vid vut efter tåg, när vut går i samma riktning som tåget,
 - på sträcka som också är upplåten för A-arbete.

c) Hastigheten får inte överstiga *växlingsfart*:
– på sträcka som också är upplåten för A-fordonsfärd eller annan vut,
– vid linjeplats eller obevakad station, som utgör gräns även för A-fordonsfärd eller annan vut .

d) Finns inte föraren på det främsta fordonet, ansvarar tsm för hastigheten enl avd b och c.

Anm. Beträffande sth för vut med hjälpfordon; se även mom 15.

e) *Sth när A-fordon medförs i vut:* Sth får – när A-fordon medförs i vut – inte vara högre än 40 km/h, när uteslutande tryckluftbroms används, och 10 km/h i andra fall om inte annat anges i Trafikutövärens föreskrifter.

Till mom 9

Observera att hastighetsreglerna i dels § 70, dels § 52 om passerande av huvudsignal i stopp m m gäller även vut.

Till avd a. För att vut skall få framföras med högre hastighet än 40 km/h, krävs följande:

1) På S1 eller i tdtboken skall det finnas uppgift om vilken bromsgrupp vut skall ha, sth och föreskrivet bromstal.

Anm. Används S16 får detta anges i avd för anmärkningar etc.

2) Föraren skall ha fått bl "Uppgift till förare" med de uppgifter som gäller för tåg ifyllda.

3) Föraren skall befinna sig i främre förarhytten på främsta fordonet.

4) Dragfordonet skall vara tryckluftbromsat och ha fungerande säkerhetsgrepp.

5) Sista fordonet skall vara tryckluftbromsat.

§ 36

Till avd b, första strecksatsen. Begränsningen gäller inte

– *på sträcka utan linjeblockering:* När tsm fått besked från tkl att föraren på tåget lämnat ankomstanmälan från den tpl som utgör vutsträckans gräns, gäller begränsningen till sikt fart endast vid införandet till denna.

– *på sträcka med linjeblockering:* När blocksignal har visat "kör" för vut.

Till avd b andra strecksatsen och avd c: Begränsningen gäller från det att tsm underrättats om den andra anordningen (av tkl eller vid samråd med den andre tsm) tills tsm fått besked (från tkl eller den andre tsm) om att den andra anordningen är avslutad. När vut börjar genom avkoppling från annan vut, gäller detta först fr o m avkopplingstillfället.

Till avd b, andra strecksatsen. Vid vut efter tåg *på sträcka utan linjeblockering* måste man räkna med att tåg kan backa ca 200 m utan tillstånd av tkl.

Till avd e. När småfordon framförs hopkopplade med tågfordon på linjen skall dessa framföras som vut. För att vut som består av enbart K-fordon skall få framföras med högre hastighet än 40 km/h gäller i stället för villkoren i avd a följande villkor:

- 1) Föraren skall ha fri sikt framåt i färdriktningen.
- 2) Fungerande säkerhetsgrepp skall finnas, eller ett biträde medfölja hos föraren för att vid behov kunna stoppa drivmaskineriet och bromsa fordonet.
- 3) Föraren skall direkt kunna manövrera bromsarna på alla småfordon som medförs.

10. Tsm åtgärder under vut

a) Tsm skall åka på främsta fordonet, om föraren inte finns där (undantag, se säok) för att kunna signalera till föraren och ombesörja att "tåg kommer" ges enligt § 4. Uppsikt skall kunna hållas framåt på båda sidor om vut.

Anm. Om främsta fordonet utgörs av lok med förarhytt endast i ena änden av loket skall en signalkunnig person finnas i förarhytten när den inte går främst för att vara föraren behjälplig med uppsikten.

Till mom 10 avd a

Uppsikt framåt skall hållas från det främsta fordonets främre ände. Kan uppsikt framåt inte hållas därifrån, men från annan plats på fordonet, skall tsm ha en annan signalkunnig person till sin hjälp. De skall i så fall hålla uppsikt på varsin sida av fordonet och kunna ha inbördes kontakt.

Finns varken fungerande signal- och bromsapparat eller radiokontakt med föraren skall tsm

- dels kunna ha ständig signalkontakt med föraren, antingen själv eller via medhjälpare som repeterar signalerna,
- dels komma överens med föraren hur tsm skall signalera till föraren att ge "tåg kommer".

Förlorar föraren kontakten med tsm annat än tillfälligt, skall vut stanna.

Om förhållandena i särskilda fall gör det omöjligt för tsm att åka på det främsta fordonet, får han i stället åka på dragfordonet under förutsättning att föraren och tsm i samråd bedömer det möjligt att hålla tillfredsställande uppsikt på båda sidor i färdriktningen. Följande krav skall minst vara uppfyllda:

- högst två vagnar eller – om alla är öppna och olastade – högst fem vagnar får skjutas,
- hastigheten får vara högst 20 km/h.

Måste vut *oplanerat* skjuta vagnar mot den tänkta färdriktningen, får föreskrifterna om backning av tåg enl § 84 tillämpas om det inte finns annan vut eller A-fordonsfärd på sträckan.

- b) Om fordon kopplas av och ställs upp på tågspår på linjen, skall tsm svara för att fordonen förstängs med låst vagnförstängare. Tsm behöver inte närvara under den tid fordon står stilla, men nyckeln till vagnförstängaren skall förvaras av honom.

§ 36

Till mom 10 avd b

Om vut delas på linjen eller obevakad station i flera fordonsgrupper, får endast en av dem vara i rörelse. Om arbetsmetoden kräver det får dock följande tillämpas

- alla fordon i en vut skall utföras från utgångsplatsen och införas till slutplatsen hopkopplade i en grupp,
- under tiden för arbete får fordonen vara isärkopplade i flera (högst fyra) grupper som framförs individuellt,
- två grupper intill varandra får inte befinna sig på större inbördes avstånd än 500 m,
- varje grupp skall ha en förare och vid behov en signalgivare som sköter tsm uppgifter enl avd a, mom 9 och mom 11,
- för sth gäller samma regler som när flera vut finns på samma sträcka.

c) Måste avlösning av tsm ske skall detta meddelas till berörda tkl.

11. Väggorsningar

Föraren (tsm när föraren inte finns på det främsta fordonet i färdriktningen) ansvarar för att vut inte förs ut på väggorsning med vägskyddsanläggning förrän denna spärrar vägtrafiken eller bevakats enl § 26.

När fordon måste ställas upp på spår med spårledning för automatisk vägskyddsanläggning, skall tsm vidta åtgärder enl § 26:5.

Till mom 11

Automatisk vägskyddsanläggning fungerar inte säkert för vut som byter körriktning. Bl a därför krävs det fullt ansvar av föraren resp tsm att vut skall kunna stanna framför väggorsning med vägskyddsanläggning. Detta gäller även om vägvakt eller annan har fått i uppdrag att spärra vägtrafiken.

Är föraren ensam får vut efter stopp före väggorsningen fortsätta sedan föraren har förvässat sig om att hinder inte finns. "Tåg kommer" skall ges upprepade gånger tills väggorsningen har uppnåtts.

När vut har fått order (S10) att bevakning är ordnad vid väggorsning vars vägskyddsanläggning är ur funktion, skall föraren (tsm när föraren inte finns på främsta fordonet) kontrollera att vägvakt finns. Ser föraren (tsm) vägvakten, får vut passera korsningen oavsett signalbilden på V-signalen, med sth högst 40 km/h.

12. Huvudsignal visar "stopp"

När vut stannat framför huvudsignal som ej visar "kör" gäller föreskrifterna i § 52 och § 70. Föraren svarar för åtgärderna om han finns på det främsta fordonet, annars tsm.

Till mom 12

När § 70 tillämpas på *stängd* station, gäller föreskrifterna för *bevakad* station. Kan anmälan göras till tkl för stationssträckans andra gränsstation, får denne medge att infartssignal passeras. Tkl får dock inte lämna medgivande för huvudsignal på stängd station som samtidigt är obevakad i andra riktningar.

13. Utfart från eller infart till bevakad station

a) *Kontroll av växellägen och hinderfrihet*

Tsm skall kontrollera växellägen och hinderfrihet som vid växling, dock inte bortom huvudsignal som visar "kör".

Vid plattformsovergång skall reglerna för växling tillämpas om inte huvudsignal före övergången visar "kör".

b) *Tkl åtgärder*

Innan tkl ställer huvudsignal till "kör" (eller ger order om det) för vut, skall tågvägsklargöring och tågvägsinspektion ha utförts i behövlig omfattning enl § 54 och § 55. Föreskrifterna om tågvägs skyddssträcka behöver inte tillämpas. Skydd för allmänheten skall vid behov ha utförts enl § 58.

c) Sedan vut har förts in på bevakad station får vut inte föras ut på linjen igen utan att tkl medgett detta.

Till mom 13

Föreskrifterna för växling enligt § 37 gäller

- för rörelser på sidospår,
- för rörelser på tågspår innan starttillstånd getts samt efter att vut anmälts avslutad,
- för uppställning av fordon på tågspår.

§ 36

Till avd c. Detta innebär inte att vut kan betraktas som avslutad utan anmälan från tsm enligt mom 14.

14. Avslutad vut

a) När vut avslutats skall tsm genast anmäla detta till tkl. Anmälan görs, när vut avslutas

- *på bevakad station:* till tkl för stationen (för vut på fjbsträcka som avslutas på fjbgränsstation: till tkl för denna, som förmedlar anmälan till fjtkl),
- *på stängd station:* till tkl för stationssträckans andra gränsstation,
- *på linjen och obevakad station:* till tkl för en av stationssträckans gränsstationer; på fjbsträcka till fjtkl.

Anmälan skall innehålla orden "*anmälan om avslutad vut*" samt tidpunkt och tsm namn.

b) Tkl får upphäva avspärrningen av stationssträckan.

Har flera anordningar funnits samtidigt på stationssträckan, får avspärrningen av stationssträckan inte upphävas förrän berörda tkl i samråd (fjtkl) har kontrollerat att *alla* anordningar på stationssträckan har anmälts avslutade.

Till mom 14

När S1 inte används antecknar tsm anmälan i anteckningsbok.

När en vut (= vut 2) avslutas på linjen eller obevakad station genom att sammankopplas med annan vut (= vut 1), får tsm för vut 2 vänta med att lämna anmälan tills tsm för vut 1 lämnar anmälan för sin vut. Varje tsm skall dock själv anmäla "egen" vut avslutad.

Till avd a, sista strecksatsen. Vut får ej anmälas avslutad, förrän antingen

- alla fordonen i vut förts bort från tågspår och föreskrifterna i § 37:12 har tillämpats, eller
- i samband med att ny vut har fått starttillstånd.

15. Vut med hjälpfordon

För gång på stationssträcka där tåg eller vut finns, vars förare (tsm) begärt hjälpfordon anordnas "vut med hjälpfordon". Därvid gäller följande undantags- och tilläggsföreskrifter:

- a) I stället för S1 används S1a.
- b) Resande får medfölja efter medgivande av t/fjtkl i varje särskilt fall. Detta gäller dels när hjälpfordon sänds ut för att framföra ett hjälpbehövande tåg, dels när det hjälpbehövande tåget och hjälpfordon förs in till en av stationssträckans gränsstationer.
- c) Om dragfordonet inte går främst skall tsm se till att främsta fordonet är försett med signal- och bromsapparat eller att radioförbindelse finns med föraren.
- d) För vut hastighet gäller utöver mom 9:

På sträcka utan linjeblockering: När vut förs in på den tpl där hjälpbehövande tåg finns resp när vut i riktning mot det hjälpbehövande tåget har passerat den plats som har angetts som gränspunkt på S1a, får hastigheten inte överstiga *sikt-fart*.

På sträcka med linjeblockering: Föreskrifterna i § 70:4 gäller.

Till mom 15

Till avd a. Uppgift om var det hjälpbehövande tåget (vut) finns fylls i på S1a med hjälp av förarens (tsm) begäran om hjälpfordon. Den tkl som utfärdar S1a skall kontrollera att den sträcka eller tpl som angetts som plats för det hjälpbehövande tåget (vut) uppfyller de krav som anges i § 83:1b.

Till avd b. Om det hjälpbehövande tåget utgörs av motorvagnståg och skall det framföras av hjälpfordon med annan koppeltyp, får resande medfölja endast om övergångskoppel enl Trafikutöwarens regler används, för SJ del finns reglerna i SJF 010.3.

§ 36

16. Vut för transport

Vut kan på fjbsträcka framföras som "vut för transport". Följande vut är "vut för transport":

- (vut enl S1:) om "vut för transport" anges i anmärkning på S1,
- (vut enl tdtboken:) om vut omfattar en eller flera hela stationssträckor; för vut på endast en hel stationssträcka kan tsm och fjtkl komma överens om att vut inte skall vara vut för transport.

För vut för transport gäller följande undantags- och tilläggsföreskrifter:

- a) *Utsträckning, S1:* Vut för transport anordnas över en eller flera hela stationssträckor, men inte förbi fjbgränsstation. På dubbelspårig sträcka gäller dessutom: Vut för transport kan framföras på det ena eller andra spåret efter beslut av fjtkl. För ifyllande av S1 gäller särskilda anvisningar, se saok.
- b) *Sammansättning:* Sista fordonet skall vara bromsat och försett med slutsignal enl föreskrifterna för tåg. A-fordon får inte framföras i vut för transport (jfr mom 9 e).
- c) *Ingen avspärrning:* Avspärrning av stationssträckan görs inte.
- d) *Körriktning:* Vut får inte föras tillbaka i riktning mot den station där vut påbörjades, om inte fjtkl lämnat tillstånd i varje enskilt fall.
- e) *Avslutad vut:* Tsm lämnar ingen anmälan om avslutad vut. Vut anses som avslutad på den blocksträcka som vut har lämnat.
- f) *Inga samtidiga anordningar:*

På stationssträcka som är upplåten för vut för transport får inte annan vut, A-arbete eller A-fordonsfärd finnas.

Vut för transport får dock framföras på blocksträcka efter annan vut för transport, vilket dock inte föranleder underrättelse och samråd enl mom 7.

Till mom 16

Vut för transport syftar till att på ett enklare sätt kunna framföra vut över flera stationssträckor på fjbsträcka när avsikten med färden endast är att transportera fordonen. Vut för transport skall påbörjas och avslutas på station.

Till avd a. Uppgift om uppspår/nedspår fylls inte i eftersom fjtkl kan välja vilket spår vut för transport skall framföras på.

Uppgift 'fr o m kl' avser planerad avgångstid från utgångsstationen. Uppgift 't o m' avser planerad ankomsttid till slutstationen.

Till avd c och f. Inget hindrar alltså att tåg framförs på blocksträcka efter vut för transport.

Till avd d. Körning i motsatt riktning får bara förekomma om detta visar sig nödvändigt p g a någon oförutsedd händelse. Innan fjtkl ger tillstånd skall han ha vidtagit samma åtgärder som när tillstånd ges till backning med tåg enl § 84.

För backning upp till 200 m av vut för transport gäller dock samma regler som för tåg på fjbsträcka enl § 84.

Till avd f. I detta sammanhang kan vut för transport jämföras med ett tåg.

§ 37

§ 37. Växling

När i denna paragraf anges 'tkl', avses – förutom i mom 6 – även ställverksvakt.

Till mom 1-3, 5

Närmare bestämmelser om växlingsledare, signalgivare, uppsikt, hastighet och säkrande av uppställda fordon kan ges ut av Trafikutövaren. (För SJ finns bestämmelser i SJF 010.3.)

Allmänt

1. a) Växling skall ledas av en *växlingsledare*.

För i förväg planerad växling skall växlingsledare vara utsedd av Trafikutövaren. Sådan växlingsledare skall ha platskännedom.

För växling som inte i förväg är planerad av Trafikutövaren, t ex vid oregelmsigheter, utses växlingsledare av tkl. Tkl svarar då för att växlingsledaren får del av de lokala bestämmelser som kan vara aktuella.

b) *Signalgivare* skall finnas, om föraren inte själv säkert kan besluta om igångsättning eller hålla uppsikt enl mom 2.

c) Inom ett A-arbetsområde får växling bara äga rum efter samråd mellan växlingsledaren och tsm för A-arbetet enl § 20.

Till mom 1

Till avd a. Växlingsledaren kan vara

- en särskild person; i regel, eller
- föraren, eller
- tkl, placerad vid ställverket (s k ställverksväxling); kan förekomma bara på dvärgsignalreglerade spår med låsta växlingsvägar och signalbild "lodrätt" eller "snett vänster".

Växlingsledaren beslutar om hur växlingen skall gå till och ger nödvändiga instruktioner till signalgivare och förare.

Till avd a, andra stycket. Platskännedom innebär att man känner till platsen och de särskilda bestämmelser som finns för den växling som skall äga rum.

Till avd a, tredje stycket. Aktuella lokala bestämmelser kan t ex vara försiktighetsåtgärder p g a lutning.

Till avd b. Den som är växlingsledare eller en annan person kan vara signalgivare.

2. Uppsikt

Uppsikt skall hållas i rörelseriktningen av föraren eller av signalgivare.

Kontakt skall finnas mellan den signalgivare som håller uppsikt och föraren. Föraren svarar för att rörelsen stoppas om kontakten förloras mer än kortvarigt.

Till mom 2

Trafikutövaren kan medge att uppsikt inte behöver hållas eller att kontakt inte behöver finnas i bestämda fall.

3. Hastighet. Vid växling får hastigheten inte överstiga *växlingsfart* eller den lägre sth som eventuellt gäller för spåret.

I följande fall får dock *siktfart* tillämpas i stället för *växlingsfart*:

- på dvärgsignalsträcka dit signalbild "lodrätt" visades, eller
- om det är angivet i lokal instruktion.

Till mom 3

Ansvar för att hastigheten anpassas (och därmed ansvaret för att rörelsen kan stanna i tid) åvilar främst den signalgivare som håller uppsikten. Föraren svarar dock för att hastigheten anpassas till av honom kända förhållanden samt att den inte överstiger den högsta tillåtna (30 km/h).

4. Väggorsningar m m

a) Vid växling in på väggorsning *med vägskyddsanläggning* skall denna spärra vägtrafiken. Är vägskyddsanläggningen felaktig, skall vägtrafikanterna varnas enl § 26.

Vid växling in på väggorsning *utan vägskyddsanläggning* skall vägtrafikanterna varnas av vakt enl § 26.

Vid växling på nedsänkt spår på område, upplåtet för allmänheten, (t ex hamnspår eller spår i gata), skall en vakt gå kort före växlingssättet och varna vägtrafikanterna med utvecklad signalflagga (rött sken från handsignallykta).

§ 37

b) Vid växling förbi *plattformsovergång*, upplåten för allmänheten, skall den om möjligt vara avspärrad eller bevakad. Kan detta inte ske, skall rörelsen stanna omedelbart före plattformsovergången och får fortsätta först sedan den som håller uppsikten har kontrollerat att hinder inte finns.

Till mom 4

Den som håller uppsikten svarar för att fordon inte förs in på vägkorsning, plattformsovergång eller nedsänkt spår utan att åtgärder enl detta mom är vidtagna.

Till avd a. I stället för bestämmelserna i sista stycket kan finnas lokala bestämmelser fastställda av Spårinnehavaren. Lokala bestämmelser som gäller all växling och småfordonsväxling finns i linjeboken; för korsning (nedsänkt spår) på station även i säpl.

Om en särskild gata eller väg korsar ett sådant nedsänkt spår som avses i tredje stycket, skall – förutom föreskrifterna där – även föreskrifterna för vägkorsning (första eller andra stycket) tillämpas, om korsningen är försedd med kryssmärken.

Till avd b. Enbart gångfållor anses i detta avseende inte som en fullgod avspärrningsanordning.

Bestämmelsen gäller inte sådana övergångar som enl uppsatta skyltar inte får beträdas av allmänheten eller som får beträdas endast på den gåendes egen risk.

5. Säkrande av uppställda fordon

a) Uppställda fordon skall säkras så att de inte kommer i rullning.

b) Vagnförstängare skall användas vid uppställning av fordon på station på tågspår som utan skydd i form av spårspärr eller skyddsväxel ansluter till annat tågspår eller till linjen.

Vagnförstängare krävs dock inte

- vid uppställning som varar högst en timme, eller
- om översiktlig tillsyn över fordonen kan hållas av personal (t ex tkl, bangårds-personal), eller

- om något fordon i fordonsgruppen är hand- eller parkeringsbromsat med broms som inte kan kommas åt av obehöriga, eller
- om det anges i säpl (en förutsättning härför är dock att tågväg som saknar skydd har sth 40 km/h).

Till mom 5

Till avd a. Trafikutövaren kan medge att uppställda fordon inte behöver säkras, dock inte vid uppställning

- på tågspår,
- på sidospår som utan skydd ansluter till tågspår.

Till avd b. Vagnförstängare är en anordning som säkrar fordon i båda riktningar och inte utan vidare kan avlägsnas av en obehörig person.

Med översiktlig tillsyn menas att personal har tillsyn över vagnarna minst en gång i timmen. I tveksamma fall avgör Trafikledningsfunktionen om översiktlig tillsyn finns eller inte.

Växling på bevakad station

6. Växling utanför växlingsgränsen

- a) Växlingsgränsen går vid den innersta av följande:
- stationsgränsen mot linjen,
 - utfartsblocksignal,
 - tavla 'gräns för växling'.

Växling ut över växlingsgränsen får bara ske med särskilt medgivande av tkl till växlingsledaren. Denne skall delge medgivandet till föraren, innan några fordon förs utanför gränsen.

- b) Tkl får inte lämna medgivande till växling utanför växlingsgränsen
- när tåg finns på stationssträckan i riktning mot stationen, eller
 - om stationen är gräns för sträckan för en vut, A-arbete eller A-fordonsfärd.

(Gäller dock inte om ett tåg står vid infartssignalen och dess förare har underrättats.)

Innan medgivande lämnas, skall tkl avspärra stationssträckan.

§ 37

c) När alla fordon har återförts innanför växlingsgränsen, skall växlingsledaren genast anmäla detta till tkl. Denne kan då häva avspärningen.

Anm. I undantagsfall får ett tågsätt växlas från ett tågspår till ett annat genom att föras ut på linjen på *sträcka med linjeblockering* utan att uppsikt hålls i rörelseriktningen när fordon skjuts. Härvid gäller följande:

Växlar får inte lokalfriges, utan tågväg skall läggas från berört spår och ev mellansignal och utfartsblocksignal skall visa "kör". Hela tågsättet skall föras förbi infartssignalen, som för den återgående rörelsen skall visa "kör". När fordon måste skjutas i riktning mot stationen utan uppsikt i rörelseriktningen, skall tkl instruera föraren om hur långt rörelsen skall framgå.

Föraren får godta muntligt uppgift från tkl om att huvudsignal visar "kör". När fordon skjuts utan att uppsikt hålls, är sth 10 km/h; "tåg kommer" ges före igångsättningen och därefter upprepade gånger.

Till mom 6

Här avses fall med en tillfällig rörelse, när ett växlingssätt av tvingande skäl måste föras utanför växlingsgränsen, dock inte längre än att det "innersta" fordonet finns omedelbart utanför stationsgränsen. Vid rörelser längre ut på linjen, eller när fordon måste ställas upp på linjen, krävs vut.

På vissa stationer finns tavla 'gräns för växling' uppsatt på annat ställe än strax innanför stationsgränsen. Tavlan finns för att begränsa det område utanför vilket växling normalt inte skall äga rum. För passage av sådan tavla gäller bara reglerna i avd a.

Till avd b. I förekommande fall kombineras medgivandet att växla utanför växlingsgränsen med medgivande (enl mom 8 avd c) att passera utfartsblocksignalen eller en ytterplacerad utfartssignal i "stopp".

Till avd b, sista stycket. Avspärning krävs inte på sträcka med linjeblockering, om blockriktningen är vänd *från* stationen.

Till avd b och avd c. Innan tkl för fjbgränsstation (= G) medger växling ut mot stationssträckan med fjb, skall tkl G inhämta fjtkl medgivande. Fjtkl avspärrar stationssträckan (jfr dock föregående stycke) samt upphäver avspärningen när tkl G har meddelat att alla fordon har återförts innanför stationsgränsen.

7. Växling samtidigt med tågrörelse

Samtidigt som tåg ankommer eller avgår är växling inte tillåten i tågvägen eller, i regel, på dess skyddssträcka.

På spår som korsar eller ansluter till en tågväg eller dess skyddssträcka är växling tillåten i följande utsträckning:

- 1) om tågvägen (skyddssträckan) skyddas av
 - låst skyddsväxel, eller
 - låst spårspärr (gäller dock ej vid skjutsning), eller
 - annan åtgärd som anges i säpl, eller
- 2) (gäller dock ej vid skjutsning eller förbud i säpl:) om tågvägen (skyddssträckan) skyddas av dvärgsignal eller huvudsignal i "stopp".

Till mom 7

Dessa föreskrifter vänder sig i första hand till tkl.

Till första stycket. Växling på tågvägens skyddssträcka är tillåten endast om det i tdt och tågordning anges "Hinder på tågvägens skyddssträcka". Sådan växling bör dock undvikas. Uppgiften i tdt (tågordning) skall omprövas inför varje tidtabellsskifte och får förekomma endast vid regelbundet behov och endast för tåg med fast uppehåll.

Till punkt 1, sista strecksatsen. Annan åtgärd kan t ex vara utläggning av bromssläde. I säpl kan också medges att växling är tillåten i riktning från tågvägen eller dess skyddssträcka.

Till punkt 2. Lokala förhållanden, t ex lutning, kan kräva förbud i säpl mot växling trots att skydd finns i form av signal i "stopp". Oavsett förbud i säpl är dock rörelse (annan än skjutsning) tillåten i krypfart, jfr mom 8a andra stycket.

§ 37

8. Växling på tågspår och anslutande spår

Vad som i detta mom sägs om:

gäller även för:

- medväxel som ansluter till tågspår spårkorsning som korsar tågspår
 - tågspår
- sidospår som kan utgöra tågvägs
skyddssträcka

a) Överenskommelse med tkl och starttillstånd

Överenskommelse: Innan icke planenlig växling påbörjas

- på tågspår, eller
- på spår som utan skydd i form av skyddsväxel eller spårspärr ansluter till tågspår,

skall växlingsledaren i förväg ha överenskommit om växlingen med tkl.

Utan överenskommelse får dock rörelse i krypfart ske mot närmaste växel som ansluter till tågspår, om det före växeln finns en dvärgsignal eller huvudsignal.

Starttillstånd: Växlingsledaren skall ha inhämtat starttillstånd från tkl innan växling förs

- genom medväxel som ansluter till tågspår, eller
- förbi huvudsignal.

Starttillståndet lämnas

- muntligt (innehållande orden "växlingen får starta"), eller
- med dvärgsignal som visar signalbild "lodrätt", "snett vänster" eller "snett höger".

Anm 2. För *skjutsning* på spår som ansluter till eller kan ansluta till tågspår krävs alltid muntligt starttillstånd av tkl, om inte annat anges i säpl.

Till mom 8 avd a

Växling är *planenlig* om den sker regelbundet vid ett visst tillfälle varje dag eller bestämda dagar. Den är i regel beskriven i en växlingsplan eller motsvarande.

Överenskommelse (alltid muntlig) behövs alltså inte för planenlig växling, medan *starttillstånd* (muntligt eller med dvärgsignal) däremot behövs både för planenlig och icke planenlig växling.

Vid överenskommelsen (som kan ske rimlig tid i förväg) informerar växlingsledaren ungefärligt tkl om vilka rörelser som avses utföras. Tkl skall förbjuda rörelsen, om den strider mot föreskrifterna i mom 7.

Starttillståndet skall inhämtas/lämnas kort tid innan växlingen avses börja. Det är inget som hindrar att överenskommelsen och starttillståndet klaras av vid samma tillfälle. Ett muntligt medgivande att passera huvudljussignal i "stopp" (enl avd b), lämnas i förekommande fall utöver starttillståndet för växlingen.

Starttillstånd med dvärgsignal gäller fram till nästa dvärgsignal, stopplykta eller huvudsignal i "stopp"

Vad som sägs ovan eller i såo tredje stycket om huvudsignal, gäller inte om huvudsignalen är försedd med medgivandetavla.

b) Huvudljussignal i "stopp"

Huvudljussignals betydelse "stopp" *upphävs* för växling, om

- tillhörande dvärgsignal visar signalbild "lodrätt", "snett vänster" eller "snett höger", eller
- huvudljussignalen är försedd med medgivandetavla.

Saknas dvärgsignal eller medgivandetavla, måste muntligt medgivande inhämtas från tkl för att passera huvudljussignal i "stopp". Sådant medgivande kan gälla för passage

- 1) *en* gång av en huvudsignal, eller
- 2) *en* gång av flera efter varandra följande huvudsignaler (får lämnas endast om det är medgivet i säpl), eller
- 3) en eller flera gånger av samtliga mellansignaler/utfartssignaler, eller
- 4) en eller flera gånger av en grupp mellansignaler/utfartssignaler (får lämnas endast om det är medgivet i säpl).

Innan fjtkl lämnar muntligt medgivande för huvudsignal på fjst, skall växlarna lokalfri ges.

§ 37

Till mom 8 avd b

Till första stycket. Med 'tillhörande dvärgsignal' menas en dvärgsignal som är placerad intill huvudljussignalen. Den tillhörande dvärgsignalen är i vissa fall placerad till vänster, medan huvudljussignalen är placerad till höger. När huvudljussignalen är placerad i brygga, förekommer att den tillhörande dvärgsignalen är placerad något bortom.

Till andra stycket. Tkl skall formulera sitt muntliga medgivande enligt följande exempel:

- (för endast en huvudsignal, enl punkt 1:) *"Växling får passera mellansignal 31 i stopp"*,
- (för flera huvudsignaler efter varandra, enl punkt 2:) *"Växling får passera mellansignal 2/5 och 2/7 i stopp"*,
- (för samtliga huvudsignaler, enl punkt 3:) *"Växling tillåten förbi mellansignaler (och utfartssignaler) i stopp"*,
- (för en grupp av huvudsignaler, enl punkt 4:) *"Växling tillåten förbi mellansignalerna på spår 3 och 4 i stopp"*.

(En förutsättning för att det i säpl skall kunna tillåtas medgivande enl punkt 4 är att medgivandet omfattar ett avgränsat lokalfrigivningsområde, varifrån växlingen hindras av låsta skyddsväxlar att gå ut i någon tågväg.)

Växlingsledaren skall:

- repetera medgivandet; repetitionen skall bekräftas av tkl med "rätt uppfattat",
- vidarebefordra medgivandet till föraren; utan sådant besked får föraren inte låta växlingssättet passera signalen.

Ett muntligt medgivande till flera signalpassager, enl punkt 3 eller 4, gäller tills växlingsledaren har anmält att växlingen har avslutats eller tillfälligt avbrutits, enl avd e.

Obs att det muntliga tillståndet att passera gäller huvudljussignaler. Skulle dvärgsignal visa "stopp" för växling, gäller § 10.

Till sista stycket. Betr tkl återtagnig av automatisk tågvägläggning, se § 51:3b (som gäller även lokalbevakad station).

c) **Rörelse mot signal i "stopp"**. Vid rörelse mot dvärgsignal eller stopplykta i "stopp" skall försiktighet iakttas och hastigheten sätts ned till krypfart, om möjligt från en punkt ca 50 m före signalen.

Detsamma gäller vid rörelse mot huvudsignal i "stopp", såvida inte tillstånd har lämnats att passera huvudsignalen.

Till mom 8 avd c

Skälet till denna bestämmelse är att dvärgsignalen (stopplyktan, huvudsignalen) på många ställen står omedelbart före farlig punkt och att det kan finnas annan växlingsväg eller tågväg lagd bortom signalen.

d) **A-fordon medförs**

Om A-fordon medförs vid växling på tågspår och sidospår med spårledning för hinderfrihetskontroll, måste följande åtgärder vidtas:

1) *Av växlingsledaren:*

Växlingsledaren skall underrätta tkl om att A-fordon skall medföras vid växlingen. Samtidigt överenskomms med tkl om vilka rörelser som skall ske.

När A-fordon stannar och inte strax kan föras vidare, skall växlingsledaren se till att spårledningen genast kortsluts med kontaktdon (såvida inte tågfordon kortsluter den spårledning där småfordonet finns.) Kortslutningen får inte hävas, för-rän omedelbart innan småfordonet skall föras vidare.

2) *Av tkl:*

Tkl skall vidta de skyddsåtgärder som gäller vid småfordonsväxling enl § 37A:8d.

e) **Anmälan om avslutad eller tillfälligt avbruten växling**. Växlingsledaren skall anmäla till tkl när växlingen har avslutats eller tillfälligt avbrutits:

- om tkl har lämnat muntligt medgivande för flera passager av huvudljussignaler i "stopp" (avd b punkt 3 eller 4),
- om tkl har lämnat medgivande för skjutsning (avd a anm 2),
- om A-fordon har medförts vid växlingen,
- om anmälan är föreskriven i säpl,
- om tkl särskilt har uppmanat växlingsledaren att lämna anmälan.

Har muntligt medgivande lämnats för passage av huvudljussignal i "stopp", får fjtkl först härefter återta lokalfrigivning av växlar på fjst (se dock säök).

§ 37

Till mom 8 av d e

När växlingsledaren har anmält att växlingen har avslutats eller tillfälligt avbrutits, krävs på nytt starttillstånd och medgivande att passera huvudljussignal i "stopp", om växlingen skall fortsätta.

Till sista stycket. Fjtkl får återta lokalfrigivningen utan att växlingsledaren har anmält växlingen avslutad eller tillfälligt avbruten, om tågväg skall läggas för ett avgående tåg och det inte finns andra fordon som kan komma in i tågvägen, t ex efter rundgång med dragfordonet.

9. Åtgärder efter avslutad eller tillfälligt avbruten växling

Efter avslutad eller tillfälligt avbruten växling, eller när fordon under pågående växling lämnas utan tillsyn på bevakad station, skall växlingsledaren se till

- 1) att fordon inte utan tkl medgivande lämnas på tågspår (gäller inte planenlig uppställning),
- 2) att tkl underrättas, när ensamt fordon har lämnats på spår med spårledning (gäller inte planenlig uppställning),
- 3) att fordonen står hinderfritt från tågspår (annat tågspår),
- 4) att fordonen är säkrade mot rullning,
- 5) att fordon är säkrade med vagnförstängare, när detta krävs enl mom 5b.

Till mom 9

Till punkt 2. Grus, snö, is eller stark rostbildning på räl eller hjul kan medföra att kontakten mellan hjul och räl blir så dålig att spårledningen inte kortsluts. Av denna anledning får fordon inte heller bromsas med grus eller sand på spår med spårledning.

Waxling på linjeplats och obevakad station

10. Allmänt

Waxling är tillåten när vut finns vid linjeplatsen/stationen eller när tåg gör uppehåll där.

Därutöver är växling tillåten:

- (vid linjeplats:) på sidospår innanför skyddsväxel som skyddar tågspåret,

Anm. I lokal instruktion kan dock medges att växling får äga rum trots att skyddet utgörs av spårspärr i stället för skyddsväxel.

- (på obevakad station:) på spår innanför skyddsväxel som skyddar huvudtågspåret.

Till mom 10

För linjeplats anges eventuella instruktioner för växling i S-pärmen för intilliggande stationer.

11. Huvudsignal i ”stopp”

a) *På sträcka utan linjeblockering:* Visar linjeplatssignal ”stopp”, får signalen passeras vid växling utan tillstånd. Samma gäller för huvudsignal på obevakad station.

b) *På sträcka med linjeblockering:* Måste mellanblocksignal som visar ”stopp” passeras vid växling, skall växlingsledaren inhämta medgivande från tk1 för en av stationssträckans gränsstationer resp fjtk1. Samma gäller för huvudsignal på obevakad station.

12. Åtgärder efter avslutad växling

Efter avslutad växling skall växlingsledaren se till,

1) att alla fordon som lämnas kvar är uppställda innanför skyddsväxel eller spårspärr som skyddar tågspåret/huvudtågspåret,

2) att fordonen är säkrade mot rullning.

Efter avslutad växling till och från tågspåret/huvudtågspåret skall växlingsledaren dessutom se till:

3) att växlar i tågspåret/huvudtågspåret samt skyddsväxlar och spårspärrar som skyddar detta ligger i normalläge,

4) att de huvudsignaler som ställdes till ”stopp” när växlingen skulle påbörjas åter visar eller kommer att visa ”kör”,

5) att medförd K16-nyckel behandlas enl föreskrifterna i § 47.

§ 37A

§ 37A. Småfordonsväxling

När i denna paragraf anges 'tkl', avses även ställverksvakt.

Allmänt

1. a) Småfordonsföraren leder och ansvarar för småfordonsväxling.

Tkl svarar för att småfordonsföraren får del av de lokala bestämmelser som kan vara aktuella för småfordonsväxling på tågspår.

b) Signalgivare kan finnas, om småfordonsföraren inte själv kan hålla uppsikt enl mom 2.

c) Skjutsning får inte äga rum vid småfordonsväxling.

d) Inom ett A-arbetsområde får småfordonsväxling bara äga rum efter samråd mellan småfordonsföraren och tsm för A-arbetet enl § 20.

Till mom 1

Småfordonsföraren beslutar om hur småfordonsväxlingen skall gå till och ger nödvändiga instruktioner till signalgivare.

2. Uppsikt

Uppsikt skall hållas i rörelseriktningen av föraren eller av signalgivare.

Kontakt skall finnas mellan den signalgivare som håller uppsikt och föraren. Föraren svarar för att rörelsen stoppas om kontakten förloras mer än kortvarigt.

3. Hastighet. Vid småfordonsväxling får hastigheten inte överstiga *växlingsfart* eller den lägre sth som eventuellt gäller för spåret.

I följande fall får dock *siktfart* tillämpas i stället för *växlingsfart*:

- på dvärgsignalsträcka dit signalbild "lodrätt" visades, eller
- om det är angivet i lokal instruktion.

Till mom 3

Ansvar för att hastigheten anpassas (och därmed ansvaret för att rörelsen kan stanna i tid) åvilar främst den som håller uppsikten. Småfordonsföraren svarar dock för att hastigheten anpassas till av honom kända förhållanden samt att den inte överstiger den högsta tillåtna (30 km/h).

4. Väggorsningar m m

a) När *K-fordon medförs* gäller:

Vid småfordonsväxling in på väggorsning *med väggskyddsanläggning* skall denna spärra vägtrafiken. Är väggskyddsanläggningen felaktig, får småfordonet fortsätta sedan småfordonsföraren har förvässat sig om att hinder inte finns.

Vid småfordonsväxling in på väggorsning *utan väggskyddsanläggning* skall småfordonet stanna omedelbart före väggorsningen och får fortsätta först sedan småfordonsföraren har förvässat sig om att hinder inte finns. Detta gäller dock inte om vägtrafikanterna varnas av vakt enl § 26.

b) När *K-fordon inte medförs* gäller:

Om en väggskyddsanläggning inte spärrar vägtrafiken, skall småfordonet stanna omedelbart före väggorsningen och får fortsätta först sedan småfordonsföraren har förvässat sig om att hinder inte finns.

c) Vid rörelse med småfordon förbi *plattformövergång*, upplåten för allmänheten, skall den om möjligt vara avspärrad eller bevakad. Kan detta inte ordnas, skall rörelsen stanna omedelbart före plattformövergången och får fortsätta först sedan småfordonsföraren har kontrollerat att hinder inte finns.

Till mom 4

Den som håller uppsikten svarar för att fordon inte förs in på väggorsning, plattformövergång eller nedsänkt spår utan att åtgärder enl detta mom är vidtagna.

Till avd b. Bestämmelsen gäller inte sådana övergångar som enl uppsatta skyltar inte får beträdas av allmänheten eller som får beträdas endast på den gåendes egen risk.

§ 37A

5. Säkrande av uppställda småfordon

- a) Uppställda småfordon skall säkras så att de inte kommer i rullning.
- b) Om Trafikutövaren har bestämt det för en viss fordonstyp, skall vagnförstängare användas enl bestämmelserna i § 37:5b.

Till mom 5

Till avd a. Trafikutövaren kan medge att uppställda småfordon inte behöver säkras, dock inte vid uppställning

- på tågspår,
- på sidospår som utan skydd ansluter till tågspår.

Småfordonsväxling på bevakad station**6. Växlingsgränsen**

Småfordonsväxling får inte ske utanför växlingsgränsen, d v s den innersta av följande:

- stationsgränsen mot linjen,
- utfartsblocksignal,
- tavla 'gräns för växling'.

Till mom 6

Behövs rörelse utanför stationsgränsen, gäller bestämmelserna för A- resp C-fordonsfärd.

Om i undantagsfall behov av rörelse – i annan form än A-fordonsfärd – finns utanför tavla 'Gräns för växling' eller utfartsblocksignalen, men *innanför* stationsgränsen, får rörelsen äga rum bara om A-arbete är anordnat på spåravsnittet.

7. Småfordonsväxling samtidigt med tågrörelse

För tkl gäller bestämmelserna i § 37:7 i tillämpliga delar även för småfordonsväxling.

8. Småfordonsväxling på tågspår och anslutande spår

Vad som i detta mom sägs om medväxel som ansluter till tågspår gäller även för spårkorsning som korsar tågspår.

a) Överenskommelse med tkl och starttillstånd

Överenskommelse: Innan småfordonsväxling påbörjas

- på tågspår, eller
- på spår som utan skydd i form av skyddsväxel eller spårspärr ansluter till tågspår,

skall småfordonsföraren i förväg ha överenskommit med tkl om vilka rörelser som skall ske.

Starttillstånd: Småfordonsföraren skall ha inhämtat starttillstånd från tkl innan småfordonet förs

- genom medväxel som ansluter till tågspår, eller
- förbi huvudsignal.

Starttillståndet lämnas

- muntligt (innehållande orden "*småfordonsväxlingen får starta*"), eller
- med dvärgsignal som visar signalbild "lodrätt", "snett vänster" eller "snett höger".

Till mom 8 avd a

Överenskommelse (alltid muntlig) bör ske kort tid innan den tilltänkta småfordonsväxlingen. Småfordonsföraren skall noggrant informera tkl om vilka rörelser som avses utföras. Det är mycket viktigt att det framgår att det handlar om småfordonsväxling.

Tkl skall förbjuda rörelsen, om den strider mot föreskrifterna i mom 7.

Starttillståndet skall inhämtas/lämnas omedelbart innan småfordonsväxlingen avses börja. Det är inget som hindrar att överenskommelsen och medgivandet klaras av vid samma tillfälle. Ett muntligt medgivande att passera huvudljussignal i "stopp" (enl avd b), lämnas i förekommande fall utöver starttillståndet för småfordonsväxlingen.

§ 37A

Starttillstånd med dvärgsignal gäller fram till nästa dvärgsignal, stopplykta eller huvudsignal i "stopp"

Vad som sägs ovan eller i såo andra stycket om huvudsignal, gäller inte om huvudsignalen är försedd med medgivandetavla.

b) Huvudljussignal i "stopp"

Huvudljussignals betydelse "stopp" *upphävs* för småfordonsväxling, om

- tillhörande dvärgsignal visar signalbild "lodrätt", "snett vänster" eller "snett höger", eller
- huvudljussignalen är försedd med medgivandetavla.

Saknas dvärgsignal eller medgivandetavla, måste muntligt medgivande inhämtas från tkl för att passera huvudljussignal i "stopp". Sådant medgivande kan gälla för passage

- 1) *en* gång av en huvudsignal, eller
- 2) *en* gång av flera efter varandra följande huvudsignaler (får lämnas endast om det är medgivet i säpl), eller
- 3) en eller flera gånger av samtliga mellansignaler/utfartssignaler, eller
- 4) en eller flera gånger av en grupp mellansignaler/utfartssignaler (får lämnas endast om det är medgivet i säpl).

Innan fjtkl lämnar muntligt medgivande för huvudsignal på fjst, skall växlarna lokalfriges.

Till mom 8 av d b

Till första stycket. Med 'tillhörande dvärgsignal' menas en dvärgsignal som är placerad intill huvudljussignalen. Den tillhörande dvärgsignalen är i vissa fall placerad till vänster, medan huvudljussignalen är placerad till höger. När huvudljussignalen är placerad i brygga, förekommer att den tillhörande dvärgsignalen är placerad något bortom.

Till andra stycket. Tkl skall formulera sitt muntliga medgivande på motsvarande sätt som anges i säok till § 37:8b: "Småfordonet får passera ... i stopp".

Småfordonsföraren skall repetera medgivandet; repetitionen skall bekräftas av tkl med "rätt uppfattat".

Ett muntligt medgivande att passera flera huvudsignaler, gäller tills småfordonsföraren har anmält att småfordonsväxlingen har avslutats eller tillfälligt avbrutits, enl avd e.

Obs att det muntliga tillståndet att passera gäller huvudljussignaler. Skulle dvärgsignal visa "stopp" för småfordonsväxling, gäller § 10.

Till sista stycket. Betr tkl återtagning av automatisk tågvägsläggning, se § 51:3b (som gäller även lokalbevakad station).

c) **Rörelse mot signal i "stopp"**. Vid rörelse mot dvärgsignal eller stopplykta i "stopp" skall försiktighet iaktas och hastigheten sätts ned till krypfart, om möjligt från en punkt ca 50 m före signalen.

Detsamma gäller vid rörelse mot huvudsignal i "stopp", såvida inte tillstånd har lämnats att passera huvudsignalen.

Till mom 8 avd c

Skälet till denna bestämmelse är att dvärgsignalen (stopplyktan, huvudsignalen) på många ställen står omedelbart före farlig punkt och att det kan finnas annan växlingsväg eller tågväg lagd bortom signalen.

d) **Skyddsåtgärder när K-fordon inte medförs**

För småfordonsväxling med och uppställning av småfordon på tågspår och sidospår med spårledning för hinderfrihetskontroll måste följande åtgärder vidtas, när K-fordon inte medförs:

1) *Av småfordonsföraren:*

När småfordon stannar och inte strax kan föras vidare, skall småfordonsföraren se till att spårledningen genast kortsluts med kontaktdon. Kortslutningen får inte hävas, förrän omedelbart innan småfordonet skall föras vidare.

2) *Av tkl:*

Tkl skall se till att obehörig körsignal förhindras till de spår där småfordonsväxling pågår, genom att vidta en eller flera av följande åtgärder:

- lokalfrige växlar,
- avspärra berörda spår,
- lägga växlingsväg för rörelsen.

§ 37A

Lokalfrigivning (avspärning) får återtas först när småfordonsföraren har anmält småfordonsväxlingen avslutad eller tillfälligt avbruten.

Till mom 8 avd d

Till punkt 2. Finns lokala bestämmelser i säpl, gäller dessa i stället.

Tkl måste beakta de speciella risker som rörelse med A-fordon och C-fordon innebär: Det finns risk för omläggning av växel under småfordonet, att dvärgsignal visar signalbild "lodrätt" till spår där småfordonet finns m m.

Tkl skall förutsätta att K-fordon inte medförs vid småfordonsväxling, såvida inte småfordonsföraren särskilt meddelar att K-fordon medförs.

e) Anmälan om avslutad eller tillfälligt avbruten småfordonsväxling. Småfordonsföraren skall anmäla till tkl när småfordonsväxlingen har avslutats eller tillfälligt avbrutits.

Till mom 8 avd e

När småfordonsföraren har anmält att småfordonsväxlingen har avslutats eller tillfälligt avbrutits, krävs på nytt starttillstånd och medgivande att passera huvudljussignal i "stopp", om småfordonsväxlingen skall fortsätta.

9. Åtgärder efter avslutad eller tillfälligt avbruten småfordonsväxling

Efter avslutad eller tillfälligt avbruten småfordonsväxling, eller när småfordon under pågående småfordonsväxling lämnas utan tillsyn på bevakad station, skall småfordonsföraren se till

- 1) att småfordon inte utan tkl medgivande lämnas på tågspår,
- 2) att spårledningen kortsluts med kontaktdon, om A-fordon eller C-fordon har lämnats på spår med spårledning,
- 3) att småfordonet står hinderfritt från tågspår (annat tågspår),
- 4) att småfordonet är säkrat mot rullning,
- 5) att småfordonet är säkrat med vagnförstängare, när detta krävs enl mom 5b.

Småfordonsväxling på sidospår på linjeplats och obevakad station

10. Småfordonsväxling är tillåten

- (*vid linjeplats:*) på sidospår innanför skyddsväxel som skyddar tågspåret,

Anm. I lokal instruktion kan dock medges att småfordonsväxling får äga rum trots att skyddet utgörs av spårspärr i stället för skyddsväxel.

- (*på obevakad station:*) på spår innanför skyddsväxel som skyddar huvudtågspåret.

Efter avslutad småfordonsväxling skall småfordonsföraren se till att uppställt småfordon är säkrat mot rullning.

(Reservsida)

