

§ 47. Säkerhetstjänstens organisation på station. Kontrollåsnycklar

1. Tkl skall i största möjliga utsträckning själv utföra de säkerhetsåtgärder som har samband med tågs klarering och annars övervaka dessa.

Trafikledningsfunktionen kan medge att tklbiträde får finnas eller att flera tkl tjänstgör samtidigt. Tklbiträde får utföra säkerhetsåtgärd som åligger tkl, dock inte åtgärd som åligger tkl *personligen*.

2. Annan tjänsteman än tklbiträde får utföra säkerhetsåtgärd som åligger tkl bara om denne har gett order om det i varje särskilt fall.

Till mom 1

För station där flera tkl tjänstgör samtidigt skall i säpl anges arbetsfördelningen, bl a vem som ansvarar för viss åtgärd som åligger tkl personligen.

2. För bevakad station skall finnas S-pärm hos tkl.

Tkl skall föra tambok, tklbok och grafiskt upplägg enl bestämmelserna i SJF 010.17.

Personal med tjänstgöring som tkl, tklbiträde, ställverksvakt, tågvägsklargörare eller tågvägsinspektör är skyldig att ta del av säpl.

Till mom 2

Anvisningar för upprättande av säpl och för vad S-pärmen skall innehålla finns i SJF 011.4.

För fjst eller station som är planenligt ständigt obevakad får – enl Trafikledningsfunktionens bedömning – följande för tktjänsten erforderlig materiel förvaras på annan plats och medföras av den som skall tjänstgöra som tkl:

Säo/saok, vxi, bromsföreskrifter, BVF 050, BVF 051, S-blanketter, linjebok, S-pärm, tågordning och grafisk tdt.

3. (Reserv)

4. Tkl och tklbiträde skall vid inträde i tjänst ta del av bl a tklboken. Överlämning skall dessutom ske muntligt, när det är möjligt.

§ 47

Till mom 4

Antalet avlösningar mellan tkl per dygn bör begränsas och inte läggas till tidpunkter med omfattande verksamhet. Detsamma gäller avlösning mellan tklbiträden.

Den tillträdande måste kontrollera att antecknade åtgärder är utförda, t ex att huvudsignal eller växel är spärrad eller påminnelsekytt finns på ställare e d, eller att påminnelsekärm finns på signalstav/handsignallykta, när detta är föreskrivet.

5. Kontrollåsnycklar (= K-nycklar)

a) *Allmänt.* K-nyckel får bara användas för det ändamål och på den plats eller den sträcka som den är avsedd för. Den får inte avlägsnas från den aktuella platsen (sträckan) av annan än Trafikledningsfunktionen eller Spårinnehavaren.

K-nyckel måste på obemannad plats vara fastlåst i växelställ, magnetlås, ställverk e d eller förvaras inlåst på expedition eller i nyckelskåp.

Om en K-nyckel har förkommit, får den reservnyckel användas som normalt förvaras under plombering på tågexpedition e d. Den som bryter plomberingen skall snarast anmäla detta och förlusten av den ordinarie nyckeln till Trafikledningsfunktionen.

Upphittad K-nyckel får inte användas. Den skall genast sändas till Trafikledningsfunktionen.

Till mom 5 avd a

I säpl finns en förteckning över K-nycklar i bruk och över de K-nycklar som finns i reserv, plomberade men åtkomliga.

Till tredje och fjärde stycket. Trafikledningsfunktionen skall

- anmäla till Spårinnehavaren om K-nyckel har förkommit,
- ta emot ny nyckel av Spårinnehavaren och se till att denna i förekommande fall plomberas som reservnyckel,
- vidareända upphittad K-nyckel till Spårinnehavaren.

b) *K12-nyckel* som används för låsning av växel eller spårspärr på bevakad station får användas bara av den som enl säpl har rätt till det.

c) *K16-nyckel* används för slutlig låsning av växlar/spårspärrar vid linjeplats eller obevakad station. Den skall förvaras på station som Trafikledningsfunktionen har bestämt.

K16-nyckel utlämnas mot kvitto av tkl till:

1) *förare på tåg*. Tkl meddelar vid ut-anmälan att K16-nyckeln har lämnats ut; in-anmälan för tåget får inte lämnas, förrän nyckeln har återlämnats till tkl för en av stationssträckans gränstationer.

2) den som skall vara *tsm vid vut*, *småfordonsförare vid A-fordonsfärd* eller *tsm vid A-arbete*. Tkl skall för den som kvitterar nyckeln framhålla att det, för att nyckeln skall få *användas*, krävs starttillstånd för vut, A-fordonsfärden resp A-arbetet.

I samband med att stationssträckan avspärras för vut, A-fordonsfärd eller A-arbete skall tkl meddela tkl för stationssträckans andra gränstation om K16-nyckel är utlämnad till tsm/småfordonsförare.

När vut, A-fordonsfärd eller A-arbete anmäls avslutade skall den som har K-nyckeln till tkl för en av stationssträckans gränstationer

– antingen återlämna nyckeln,

– eller anmäla "*Jag har K16*". I detta fall skall K16-nyckeln återlämnas snarast och senast efter ett dygn. Nyckeln får användas på nytt bara om ny vut, A-fordonsfärd eller A-arbete ges starttillstånd.

Tkl får inte upphäva avspärrning förrän K16-nyckeln har återlämnats eller tkl har fått anmälan "*Jag har K16*".

Till mom 5 avd c

K16-nyckel används i regel bara på sträcka utan linjeblockering. Nyckeln är försedd med en nyckelbricka som anger nyckelns nummer, "hemstation" och den tkl/sträcka som nyckeln är avsedd för.

Tkl antecknar uppgift om ut- och återlämnad K16-nyckel i tamboken.

När K16-nyckel sänds mellan bevakade stationer eller till och från Trafikledningsfunktion eller Spårinnehavare, skall den skickas i slutet kuvert e d.

§ 47

Till punkt 1. Trafikledningsfunktionen får medge att växlingsbiträde som följer med tåg får kvittera ut K16-nyckel i förarens ställe. (Anges i linjeboken.)

· K16-nyckel som används för slutlig låsning av växlar på station som ofast är obevakad lämnas ut till den som skall tjänstgöra som tkl där. (I detta fall gäller givetvis inte kravet på A-arbete för att använda nyckeln.)
· Nyckeln behöver inte återlämnas till "hemstationen" under kortare perioder då stationen skall vara obevakad; den skall då förvaras inlåst och får inte användas.

d) Av K14- och K15-nyckel får bara finnas en i bruk på varje station.

Till mom 5 avd d

· K14-nyckel används för att upphäva beroendet mellan motriktade tågvägar på obevakad station. När stationen är bevakad eller stängd, skall nyckeln förvaras på avsedd plats på tkl expedition.

· K15-nyckel används för att låsa tågvägar och för signalmanövrering. Den skall innehas av tkl personligen. När stationen är obevakad eller stängd, skall nyckeln förvaras på avsedd plats.

§ 48. Bevakade, obevakade och stängda stationer

I denna paragraf används följande beteckningar:

K = station som är bevakad, obevakad eller stängd

01 = tåg som berör K

Allmänt

1. a) *Sträcka utan linjeblockering*: När K enl tdt eller särskild order skall vara bevakad för 01, skall K vara bevakad medan 01 finns på intilliggande stationssträcka.

Anm. Trafikledningsfunktionen kan dock besluta om att endast en av de stationer som enl 01 tdt utgör stationssträckans gränsstationer skall vara bevakad, se säok.

b) *Sträcka med linjeblockering utan fjb*: K får lämnas obevakad och bevakningen åter tas upp i K medan tåg finns på intilliggande stationssträcka. K får inte vara stängd när 01 finns på intilliggande stationssträcka på väg mot K (gäller inte fjbsträcka).

c) Om K är fjbgränsstation eller gränsstation mellan sträcka med och utan linjeblockering, får K inte vara obevakad.

d) K får inte vara stängd (betr undantag, se säok)

– när intilliggande stationssträcka är avspärrad och den andra gränsstationen är stängd,

– när det i K pågår verksamhet som kräver medgivande av tkl.

e) När K lämnas obevakad, skall tkl K till tkl för stationssträckans nya gränsstationer flytta över de uppgifter som dessa behöver känna till. När bevakningen åter tas upp i K – oavsett om K har varit obevakad eller stängd – skall tkl för stationssträckans gränsstationer resp andra gränsstation flytta över de uppgifter till tkl K som denne behöver känna till.

Till mom 1

I TLF finns en plan över vilka tider stationerna skall vara bevakade, obevakade eller stängda. Uppgift om i förväg kända ändringar av planen skall lämnas till berörda stationer och till Spårinnehavaren. Denne underlättar eldriftledaren och den som kan komma att tjänstgöra som småfordonsförare eller tsm.

§ 48

Till avd a, anm. Följande undantag kan förekomma från regeln enl mom 1 avd a:

1) *K stängd:* Om klart-anmälan (då-klart-anmälan) har kunnat lämnas till tkl för närmaste bevakade station (J) under en tidigare bevakningsperiod i K, får bevakningen tas upp medan 01 är på väg mot K från J.

2) *K skall stängas:* Om in-anmälan kan erhållas från nästa bevakade station (L) under en senare bevakningsperiod i K, får K stängas innan 01 har kommit fram till L.

3) *K skall lämnas obevakad:* K får lämnas obevakad innan 01 har kommit fram till nästa bevakade station (L), dock ej om detta innebär att det på den nya stationssträckan (J–L) kommer att finnas fler tåg än 01.

Undantag enl punkt 1 och 2 kräver beslut av trafikledningsfunktionen, medan tkl i K i samråd med övriga berörda tkl kan besluta enl punkt 3. Undantagen delges inte förare och tbfh.

Till avd d. A-arbete får bedrivas på stängd station enl § 29:1.1. Även i vissa andra fall kan Trafikledningsfunktionen medge undantag, så att viss verksamhet som påbörjas medan K är bevakad får fortsätta även om K stängs.

Till avd d, andra strecksatsen. Även utan medgivande från Trafikledningsfunktionen får vut och A-fordonsfärd undantagsvis föras in till eller ut från K när K är stängd, efter medgivande av tkl för stationssträckans andra gränstation. Denne skall då ha samrått med tkl K innan K stängs.

Till avd e. Tkl måste vid varje tillfälle känna till de flesta anordningar på angränsande stationssträckor. Därför måste vissa uppgifter flyttas över enl § 60, eftersom gränstation för avspärrad stationssträcka skall ordna särskilt skydd. Tkl måste känna till A-arbete, A-fordonsfärd och vut på intilliggande stationssträcka.

Är en station *kontrollstation* för en viss order, skall *uppgift om ordergivningen* flyttas över till den nya kontrollstationen.

Uppgift om *C-fordonsfärd* skall alltid flyttas över, för tkl för stationssträckans gränstationer ansvarar för att vissa anordningar och rubbningar som kan vara farliga för C-fordon inte genomförs utan vidare.

Station stängd

2. "K är stängd" anmäls när K skall stängas vid icke planenlig tidpunkt, och "K är bevakad" anmäls,
- när K inte stängs vid planenlig tidpunkt utan förblir bevakad,
 - när bevakningen, sedan K har varit stängd, tas upp vid icke planenlig tidpunkt.

Tkl K lämnar anmälan till

- tkl för stationssträckans andra gränsstation (om inte denna är stängd),
- fjtkl (om K är fjbgränsstation),
- tl, om inte anmälan kan lämnas till någon tkl.

Till mom 2

Principen är alltså att anmälan inte lämnas vid planenlig stängning resp återupptagande av bevakningen efter stängning.

Station obevakad

3. När K skall vara bevakad. K skall vara bevakad för 01, om K inte har angetts som obevakad i tdt eller särskild order av tl.

Även om K enl tdt är obevakad för 01, skall K vara bevakad för 01:

- a) på order av tl av t ex tågföringsskäl eller – vid försening – genom beslut av tkl själv,
- b) på order av tl i följande fall:
 - 1) om 01 i K skall möta, förbigå eller förbigås av annat tåg,
 - 2) om ett extratåg (= 09) anordnas i samma riktning och det av S4 för 09 framgår att K då skall vara bevakad för 01,
 - 3) om K skall vara gränsstation för enkelspårdrift eller högerspårkörning vid dubbelspårdrift,
 - 4) om K skall vara gränsstation för sträcka med linjeblockeringen ur bruk.

§ 48

Till mom 3

Ti särskilda order om ändrad bevakning sänds som telegram och lyder:

- om K ligger på sträcka utan linjeblockering: "K skall vara bevakad (obevakad) för tåg (alla tåg som enl tdt avgår kl-....)",
- om K ligger på sträcka med linjeblockering: "K skall vara bevakad (obevakad) kl-....".

Ordern sänds till tkl K och tkl för berörda ordergivningsstationer, samt, om K ännu inte har blivit bevakad, till tkl för kontrollstationerna.

I följande fall ger ti ingen särskild order enl ovan:

- om det anordnas ett extratåg som i K medför möte eller förbigång med 01,
- om det i tdt för 09 anges att K skall vara bevakad för 01,
- om det av S7, telegram eller S14 framgår att K skall vara gränsstation för enkelspårdrift, högerspårskörning resp sträcka med linjeblockeringen ur bruk.

I de fall som nämns i föregående stycke betraktas alltså S4, S5, S7, S14 resp telegram om högerspårskörning som ti order till tkl för berörda ordergivningsstationer och till tkl K om att K skall vara bevakad för 01. (Skulle möte eller förbigång senare ändras eller 09 senare inställas, skall K ändå vara bevakad om ti inte har bestämt annat.)

Vid mötesändring enl § 77 gäller följande när den nya mötesstationen (= N) skall vara extra bevakad: När ti utfärdar kvo, skall ti samtidigt ge särskild order om att N skall vara bevakad; denna order ställs även till den station som skall ge kvo till 01. När tkl N sänder S8 till station som skall ge S8 till 02, skall tkl N samtidigt begära ordergivning om bevakning i N.

4. Order om ändrad bevakning

a) Order (S11) skall ges till förare och tbfh, om

- K skall vara obevakad för 01 utan att det anges i tdt, eller
- K skall vara bevakad för 01, trots att K anges som obevakad i tdt.

b) Har order om att K har blivit bevakad inte kunnat ges på tidigare station, skall föraren ges order utanför K.

Anm 1. På station där föraren enl linjebeskrivningen skall ge "beredd" vid infartssignalen får dock föraren ges order inne på stationen, sedan "beredd" har getts. Tkl skall visa stillahållen stoppsignal enl § 74:1 resp § 74:2b punkt 3 under tågets infart.

Anm 2. På sträcka med linjeblockering behöver genomfartståg, som inte har fått order på tidigare station, inte stoppas för ordergivning under förutsättning att tåget kan passera på huvudtågväg.

Har tbfh inte fått order på tidigare station, skall tbfh på tåg som har stannat för trafikutbyte i K genast ges order av tkl K.

Till mom 4

Order till förare om ändrad bevakning skall i förekommande fall kompletteras med order om ändrad avgångssignalering av tkl, se saök till § 65.

När order i vko skall gälla alla tåg under en viss del av dygnet, formuleras ordern att gälla

- på sträcka utan linjeblockering: "alla tåg som enl tdt avg kl—....",
- på sträcka med linjeblockering: "alla tåg kl—....".

Till avd b, anm 1. Signalering med stillahållen stoppsignal tillämpas i detta fall även om utfartssignal finns vid eller bortom tågvägens slutpunkt.

Till avd b, sista stycket. Särskilt angeläget att genast sedan tåget har stannat ge order till tbfh är det på station där tkl skall ge "avgång". Risken är annars att tbfh ger "avgång" och att föraren godtar denna signal.

5. K lämnas obevakad

a) **Fordringar.** För att K skall få lämnas obevakad gäller följande:

- 1) Växlar i huvudtågspår skall kunna förreglas.
- 2) Fordon skall vara uppställda så att förreglingsbar skyddsväxel eller spårspärr förhindrar rörelse ut på huvudtågspåret (huvudtågspåren).
- 3) Om K ligger vid dubbelspårig sträcka, skall de växlar i huvudtågspåret på uppspårssidan som kan leda till huvudtågspåret på nedspårssidan (eller omvänt) vara spärrade eller klovade i normalläge, om de inte blir förreglade som skyddsväxlar.

§ 48

Till mom 5 avd a

Till punkt 1 och 2. Om ett tillfälligt fel i anläggningen leder till att huvudsignal inte kan visa "kör" (och växlar och spårspärrar därigenom inte blir förreglade), får tl avgöra om K trots detta får lämnas obevakad. Eftersom § 70 måste tillämpas blir försening av tågen oundviklig; det är i första hand det som bör ligga till grund för tl bedömning.

Till punkt 3. Det är alltså när växlar mellan huvudtågvägarna inte är "kopplade" som de måste spärras. Finns inte funktionen spärrning av växel i ställverket, måste växlar klovas och låsas med hänglås, vars nyckel förvaras inlåst.

b) Åtgärder av tkl. När K skall lämnas obevakad, gäller följande:

1) Om K skulle ha varit bevakad för något tåg, skall tkl ombesörja order (S11) till förare och tbfh och underrätta kontrollstationen.

2) Tkl skall inspektera huvudtågvägen (huvudtågvägarna) och se till att fordringarna i avd a är uppfyllda.

3) På *sträcka utan linjeblockering* skall angränsande stationssträckor vara fria från tåg och tkl skall ha fått in-anmälan för närmast föregående tåg.

Anm 1. Dock får K lämnas obevakad när endast ett tåg (= 01) finns på den nya stationssträckan på väg i riktning från K.

Betr vut, A-fordonsfärd, A-arbete och linjedisposition, se säok.

4) Tkl skall ställa aktuella huvudsignaler till "kör" eller se till att de kommer att visa "kör" när tåg närmar sig.

5) Sedan åtgärderna enl 1)-4) har vidtagits, skall tkl anmäla enl följande till stationssträckans nya gränsstationer (= J resp L):

till J: "*Fri genomfart i K fram till L*",

till L: "*Fri genomfart i K fram till J*".

Anm 2. Finns 01 kvar på stationssträckan (jfr anm 1), anmäls på sträcka utan linjeblockering i stället:

till J: "*01 finns på sträckan, för övrigt fri genomfart i K fram till L*",

till L: "*01 finns på sträckan, för övrigt fri genomfart i K fram till J*".

Till mom 5 avd b

Till punkt 3, andra stycket. Förekommer vut, A-fordonsfärd eller A-arbete på angränsande stationssträcka, får K lämnas obevakad endast om tsm (A-fordonsföraren) har underrättats om detta. Avspärningen utsträcks enl § 60:2b.

Är K gränsstation för linjedisposition, får K inte lämnas obevakad.

Till punkt 4. Vid fel så att "kör" inte kan visas, se sök till avd a.

Om infartssignal saknas (huvudsignaltavla finns uppsatt); får K inte lämnas obevakad.

Vid sträcka med linjeblockering skall tkl

- lägga tågvägar och/eller koppla in genomgångsdrift så att linjeblocket på ömse sidor om K kopplas ihop, eller
- koppla in automatisk tågvägsläggning som lägger huvudtågväg (-ar) genom K.

Till punkt 5. På dubbelspår avser anmälan båda tågspåren.

På sträcka utan linjeblockering gäller: Kan "fri genomfart i K" inte anmälas till tkl för den nya stationssträckans *båda* gränsstationer (= J och L), därför att en av dem (= J) är stängd, får K lämnas obevakad endast på följande villkor:

- tåg eller anordning som kräver avspärning får inte finnas på sträckan J–L,
- tkl J skall i förväg känna till att K kommer att lämnas obevakad (särskild underrättelse till tkl J krävs om K lämnas obevakad vid en icke plan- enlig tidpunkt),
- om J skall överta uppgiften som kontrollstation från K, måste tkl K i förväg ha underrättat tkl J om detta,
- "fri genomfart i K" anmäls endast till tkl L, som vidarebefordrar detta till tkl J, när bevakningen åter tas upp där.

På sträcka med linjeblockering får K lämnas obevakad även om "fri genomfart i K" bara kan anmälas till den nya stationssträckans ena gränsstation (= L). Denna vidarebefordrar snarast uppgiften till den andra gränsstationen (= J).

Är både J och L stängda, kan K inte lämnas obevakad.

§ 48

c) **Omläggning av växel etc.** När K har lämnats obevakad, får växel eller spårspärr inte rubbas eller annat förhållande ändras förrän bevakningen åter har tagits upp. (Undantag, se säok.)

Till mom 5 avd c

Trafikledningsfunktionen kan medge undantag från bestämmelsen (anges i linjeboken), så att växlar och spårspärrar kan läggas om när K är obevakad på samma sätt som om K vore en linjeplats. (Villkoren för detta finns i SJF 010.4.)

Om K ligger på *enkelspårig sträcka utan linjeblockering*, får dessutom Trafikledningsfunktionen efter samråd med Spårinnehavaren besluta att bestämmelsen i avd c inte behöver följas vid *A-arbete* som föranleds av arbete i stationens signalsäkerhetsanläggning. Innan tsm anmäler sådant A-arbete avslutat, skall han se till att de fordringar är uppfyllda som gäller för att lämna K obevakad.

6. Återupptagning av bevakning i K. När bevakningen i K åter skall tas upp sedan stationen har varit obevakad, skall den som skall tjänstgöra som tkl K i nämnd ordningsföljd

- 1) ta reda på hur läget är på stationssträckan,
- 2) *på sträcka utan linjeblockering*: kontrollera att stationssträckan är fri från tåg genom att kontrollera att in-anmälan har lämnats för det sista tåg (= 05) som har gått medan K har varit obevakad (undantag, se säok),
- 3) ställa huvudsignalerna till "stopp" och återställa anordningarna i ställverket till normalläge (undantag: vid sträcka med linjeblockering får automatisk tåg-vägsläggning eller automatisk tågvägsupprepning vara inkopplad),
- 4) anmäla "*Fri genomfart i K återkallas*" till tkl för stationssträckans gränsstationer.

På sträcka med linjeblockering skall tkl därefter kontrollera om tåg, som finns på sträckan mellan de närmaste bevakade stationerna har passerat K eller ej.

Först sedan dessa åtgärder har utförts får tkl K utväxla tåganmälan, skriva S8 eller lämna medgivanden eller underrättelser av olika slag.

Till mom 6

Bevakningen får *inte* tas upp i K

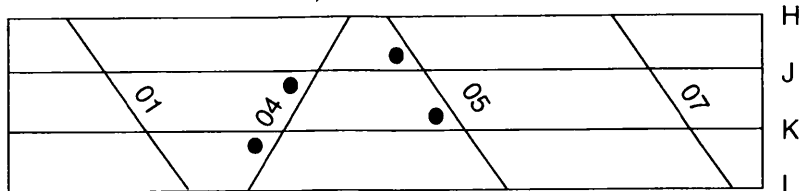
- när enkelspårdrift äger rum på stationssträckan,
- när linjeblockeringen är ur bruk på stationssträckan,
- när linjedisposition äger rum på stationssträckan,
- om vut, A-fordonsfärd eller A-arbete förekommer på stationssträckan och dess vutsträcka (A-fordonssträcka, A-arbetssträcka) sträcker sig förbi K.

Om det på stationssträckan förekommer vut, A-fordonsfärd eller A-arbete, vars vutsträcka (A-fordonssträcka, A-arbetssträcka) inte sträcker sig förbi K, får bevakningen tas upp i K, men endast om detta sker vid plan- enlig tidpunkt eller om tsm (småfordonsföraren) har underrättats.

Nedan används för enkelhetens skull uttrycket 'tkl K' för den blivande tkl K.

Observera att åtgärderna enl detta mom skall utföras i angiven ordnings- följd. Innan tkl har ställt huvudsignalerna till "stopp", får han alltså inte åter- kalla "Fri genomfart" (t ex samtidigt med att han tar reda på tågläget eller kontrollerar att "05 in i L" har anmälts).

Exempel på hur bevakningen tas upp i K på sträcka utan linjeblockering (J och K är obeckade för 04 och 05):



● = stationen är obeckad för tåget

När bevakningen skall tas upp i K för 07, skall tkl K först ta reda på hur läget är. Han kontakter lämpligen tkl H eller tkl L. Inget hindrar dock att han talar med tkl J, om denne tidigare har fått reda på läget. Tkl K skaffar sig vid sam- talet med tkl H, tkl L eller tkl J även bekräftelse på att 05 har kommit in i L och antecknar detta i tamboken. Innan tkl får dessa besked får han inte ställa huvudsignalerna till "stopp", återkalla "Fri genomfart", eller agera som tkl K på annat sätt. (Härifrån finns dock ett undantag som behandlas nedan under till punkt 2.) När tkl K har gjort kontroll enl punkt 1 och 2 och sedan utfört åtgär- der enl punkt 3, skall han till tkl J – om denne tidigare har tagit upp bevak- ningen, annars tkl H – och tkl L anmäla "Fri genomfart i K återkallas".

§ 48

Till punkt 1. Med "hur läget är på stationssträckan" menas dels tågläget, dels huruvida andra anordningar (vut, småfordonsfärder, A-arbeten) finns på sträckan.

Till punkt 2. Under nedanstående förutsättningar kan, även på sträcka utan linjeblockering, bevakningen tas upp i K, trots att tåg finns på stationssträckan och "05 in i L" således inte kan erhållas. Beslut om detta tas av tl eller, vid försening, av tkl K efter samråd med tkl för den ursprungliga stationssträckans gränsstationer (= J och L).

Se fig i exemplet ovan!

Det är ytterst viktigt att tkl K innan bevakningen tas upp tar reda på om 05 ännu har passerat K eller ej. Av tkl för närmaste bevakade station (H) får tkl K uppgift om när 05 avgick från H. Om *mindre än halva gångtiden för det snabbaste tåget H-K* har förflutit, får tkl K räkna med att 05 ännu inte har passerat K. I annat fall måste tkl K övertyga sig om läget genom att antingen

- själv iakttä 05 när det passerar K och att tåget har *slutsignal*, eller
- samtala med föraren på 05 personligen och av honom få bekräftat om 05 har passerat K eller inte samt – om 05 har passerat – att inga fordon har lämnats kvar på stationssträckan.

Om tkl inte kan utföra full kontroll enl förra stycket, får bevakningen inte tas upp så länge 05 finns på stationssträckan!

Har 05 ännu inte passerat K, skall tkl sedan

- 1) ställa huvudsignalerna till "stopp" och återställa anordningarna i ställverket till normalläge,
- 2) återkalla "Fri genomfart",
- 3) ta emot klart-anmälan för 05 från tkl L (trots att klart-anmälan redan har lämnats av tkl L till tkl H),
- 4) ta in 05 efter ordergivning enl § 48:4 om att K är bevakad och därefter klarera tåget i vanlig ordning.

Finns 05 i K, skall tkl K

- 1) ge order till förare och tbfh enl § 48:4 om att K är bevakad,
- 2) ställa huvudsignalerna till "stopp" och återställa anordningarna i ställverket i normalläge,
- 3) återkalla "Fri genomfart",
- 4) ta emot klart-anmälan för 05 från tkl L (trots att klart-anmälan redan har lämnats av tkl L till tkl H),
- 5) därefter klarera tåget i vanlig ordning,
- 6) lämna in-anmälan för 05 till tkl H.

Har 05 passerat K, skall tkl K

- 1) ställa huvudsignalerna till "stopp"
- 2) återkalla "Fri genomfart",
- 3) lämna in-anmälan för 05 till tkl H.

Vid dubbelspårsdrift med linjeblockeringen ur bruk gäller föreskriften om kontroll av var 05 finns för tåg på vart och ett av tågspåren.

Till punkt 3. Bestämmelsen innebär bl a att beroendet mellan huvudsignaler för motsatta rikningar skall återställas; K14-nyckel skall förvaras på föreskrivet ställe.

Till punkt 4. På *sträcka utan linjeblockering* gäller: Kan "fri genomfart i K återkallas" inte anmälas till tkl för stationssträckans båda gränsstationer (= J och L), därför att en av dem (= J) är stängd, får bevakningen tas upp i K endast på följande villkor:

- in-anmälan skall ha lämnats för det sista tåg som har gått på stationssträckan,
- klart- (då-klart-)anmälan får inte ha lämnats för nästa tåg på stationssträckan,
- anordning som kräver avspärning får inte finnas på stationssträckan,
- tkl J skall i förväg känna till att bevakningen kommer att tas upp i K (särskild underrättelse krävs om K tar upp bevakningen vid en icke planlig tidpunkt),
- "fri genomfart i K återkallas" anmäls endast till tkl L; tkl J får anmälan när bevakningen åter tas upp där.

På *sträcka med linjeblockering* får bevakningen tas upp i K även om "fri genomfart i K återkallas" endast kan anmälas till tkl för stationssträckans ena gränsstation (= L). Tkl J får anmälan när bevakningen åter tas upp där.

§ 48

Är både J och L stängda, kan bevakningen inte tas upp i K.

Till näst sista stycket. Om tkl K inte på annat sätt kan få full klarhet i vilka tåg som har passerat K, skall han stoppa det första tåget för att genom samtal med föraren förvissa sig om tågnumret. På dubbelspår gäller detta i förekommande fall båda tågspåren.

§ 49. Order till tåg och vagnuttagnig

Allmänt

1. När são föreskriver att order skall ges till tåg eller vut, kan detta ske på något av följande sätt:

a) *Skriftlig order*

1) Med S-blankett som överlämnas till mottagaren.

2) Genom att S16 skrivs ned av föraren eller tsm på diktamen av tkl.

S16 får användas som ersättning för följande S-blanketter: S1, S1a, förenklad S4 enl § 38:1 anm. S5, S8, S9, S10 och S11.

Ordergivning med S16 får användas av

- fjtkl, till tåg eller vut som finns på fjbsträckan,
- vissa ltkl (anges i TLF), till tåg eller vut som står stilla omedelbart utanför eller på den egna stationen,
- ltkl, när order måste ges till förare och tsm för vut som befinner sig vid linjeplats eller obevakad station.

b) *Muntlig order av tkl personligen till förare eller tsm*

Som ersättning för S-blankett (dock ej S8 eller S9), om tåget (vut) står stilla omedelbart utanför eller på den tpl, där ordern skall tillämpas.

c) *Order i vko (endast till tåg)*

Till mom 1

Till avd b. Muntlig order kräver att det finns dubbelriktad talförbindelse. Den kan således inte ges i högtalare.

När tkl inte kan komma i direkt kontakt med ordermottagaren, får muntlig order från tkl *förmedlas* av annan person; denne skall tydligt ange för ordermottagaren vem som har gett ordern.

Till avd a punkt 2 och avd b. Om tkl ger order till förare på tåg med S16 och ordern gäller även tbfh, skall tkl meddela det till föraren. Föraren skall då muntligt underrätta tbfh om ordern.

§ 49

Om tkl ger order till föraren eller tsm på vut med S16, svarar mottagaren för att den andre (tsm resp föraren) muntligt underrättas om ordern.

Order på S-blankett, annan än S 16

2. a) Namn på tpl i ordertexten på S-blankett som skall ges till tåg eller vut skall vara utskrivet, om förkortning inte är medgiven enl blanketten.

I regel skrivs ordern ut av tkl, undertecknas av tkl personligen och ges till ordermottagaren av tkl eller av annan person.

Om en av tkl utskriven order inte utan svårighet kan ges till ordermottagaren, kan något av följande tillvägagångssätt användas:

- Ordern sänds per fjärrskrift eller telefax direkt till ordermottagaren.
- Ordern sänds per fjärrskrift eller telefax till en orderförmedlare, eller ordern dikteras för en orderförmedlare som skriver ner den på S-blankett. Orderförmedlaren undertecknar ordern jämte tkl namn, innan den ges till ordermottagaren.

Till mom 2 avd a

På order till tåg skall tpl namn anges i geografisk ordning, varför tkl vid utskriften av ordern får ändra t ex den ordning som tl har angett på S7 och S14.

Den tkl som tjänstgör för ett visst tåg (vut) svarar för att ordern är riktigt utfärdad och han skall i regel själv underteckna den. Om annan order än S8 eller S9 mångfaldigas, får ordern dock undertecknas av den tkl som tjänstgör vid kopieringstillfället. I fråga om S4 el S5 undertecknar den tkl som svarar för avskriftens/utdragets riktighet. Ytterligare underskrift av den tkl som tjänstgör för tåget behövs inte.

Med order på S-blankett jämställs tryckt eller på annat sätt mångfaldigad order med samma formulering och uppställning som på S-blanketten. (Överflödigt text behöver dock inte tas med.) Om utskrift från skrivare används som S-blankett, skall den förses med en tydlig ring runt "S4", "S5" etc.

För att minska risken att en order missas får på varje S9, S10 och S11 tas med flera order, bara om de gäller samma station eller stationssträcka. Exempel: På en S10 får inte anges både att infartssignalen i B är felaktig och att det finns en hastighetsnedsättning på sträckan B–C, utan två S10 skall användas. (Däremot är det inget som hindrar att en S10 gäller hela sträckan A–C. En order behöver alltså inte ges för varje stationssträcka.)

b) Sedan ordermottagaren har tagit del av ordern, skall han kvittera den.

Till mom 2 avd b

Innan ordermottagaren kvitterar ordern, skall han först ta del av den och se till

- att ordern gäller hans tåg (rätt tågnummer och rätt datum),
- att ordern är tillräckligt tydligt skriven,
- att han förstår ordern.

Kvitto tecknas i regel på tkl eller orderförmedlarens exemplar. Kvitto kan även tecknas i en kvitteringsbok, där ordern eller ett sammandrag av denna har skrivits eller klistrats in. I kvittot skall då tågnummer och dag anges.

Om ordern överlämnas av en annan person än tkl, skall han snarast underrätta tkl om att ordern har kvitterats. Härvid uppges kortfattat vilken order som avses.

Har ordermottagaren fått ordern direkt per telefax eller fjärrskrift, lämnas kvitto genom att han muntligen till tkl bekräftar att han tagit emot ordern och kortfattat uppger vad ordern gäller. Tkl skriver ner ordermottagarens namn på sitt exemplar.

Order på S16

3. a) Ordergivning med S16 sker på följande sätt:

- 1) Tkl skriver ner ordern och talar därefter om för föraren (tsm) att order skall ges på S16 samt huruvida framsidan eller baksidan skall användas.
- 2) Föraren (tsm) bekräftar för tkl att han är beredd att ta emot ordern.
- 3) Tkl dikterar för föraren (tsm) de avsnitt på S16 som skall fyllas i.
- 4) Föraren (tsm) fyller i S16, repeterar innehållet i ordern och uppger sitt namn.
- 5) Tkl bekräftar med "rätt uppfattat", sitt namn och tidpunkten för bekräftelsen; detta antecknas på S16 av tkl och föraren (tsm).

b) Sedan ordern har tillämpats, skall föraren (tsm) lämna in eller förvara den ifyllda S16 enl Trafikutöwarens bestämmelser.

§ 49

Till mom 3

Varje S16-blankett används för endast en order. Endast framsidan eller endast baksidan används.

Till avd a punkt 2. Föraren (tsm) avgör själv om ordern kan tas emot medan tåget (vut) är i rörelse.

Vid behov måste hastigheten minskas. Vid körning utan verksam ATC eller inom område utan ATC skall hastigheten minskas till *högst 40 km/h*.

Om föraren bedömer att tåget (vut) måste stannas, talar föraren om det för tkl och stannar tåget vid lämpligt ställe, i första hand vid en huvudsignal.

Order på S-blankett, gemensamt

4. Vid personalbyte skall den avlöste överlämna order till den tillträdande mot kvitto. Finns inga order att överlämna, skall detta meddelas den tillträdande.

Sker avlösning utan att den avlöste och den tillträdande träffas, gäller följande: Den avlöste skall anmäla till tkl om det finns order som rör den tillträdande. Den tillträdande skall hos tkl kontrollera om det finns order till tåget. Tkl skall se till att den tillträdande får order.

Till mom 4

Till första stycket. Överlämnade order får kvitteras i en anteckningsbok, där en förteckning över ordena har gjorts, t ex "Tre S9, två S10 mottagna".

Till andra stycket. Tkl skall anteckna detta på samma sätt som vid ordergivning på egen station.

5. Tkl för kontrollstation skall kontrollera att order ges och ombesörja att order ges till tåg.

När ordergivande station samtidigt är kontrollstation, skall dess tkl om möjligt uppmana annan tjänsteman på stationen att kontrollera att ordern ges.

När tågs utgångsstation inte är ordergivningsstation, skall tkl ta reda på vilka order som skall ges till tåget. Detta görs hos tkl för den station som är ordergivningsstation för "alla tåg" på sträckan. (Gäller ej fjbsträcka.)

Till mom 5

Till första stycket. Normalt skall tkl för kontrollstationen anmoda tkl för ordergivningsstation att ge tåget order. Har tl tillställt ordergivningsstationen en order som föranleder ordergivning till tåg, skall dess tkl dock ge ordern utan anmodan. Även i ett sådant fall skall tkl för kontrollstationen utöva sin kontrollskyldighet.

Till andra stycket. Om det inte finns någon annan tjänsteman som kan kontrollera ordergivningen, bör tkl ombesörja att order ges på tidigare station.

Ordergivningsstation kan av tågföringsskäl begära att tidigare station skall ge order till tåg som är genomfartståg vid ordergivningsstationen. Begäran om sådan ordergivning skall innehålla uppgift om kontrollstation och göras för varje tillfälle, i regel för högst ett dygn i taget. (Om tl till ett extratågs utgångsstation har adresserat S4 el S5 som gäller för fortsatt färd från en längre bort belägen ordergivningsstation, skall dock ordern ges utan särskild begäran.) Trafikledningsfunktionen kan utfärda närmare anvisningar.

Till tredje stycket. Regeln gäller oavsett om utgångståget är ordinarie tåg eller extratåg.

När tåg nyutrustas och överlämning av order till personalen på det nyutrustade tåget inte kan ske, skall den station, varifrån tåget nyutrustas, i ordergivningshänseende likställas med utgångsstation. När tåg nyutrustas på fjst, svarar fjtkl för att order ges till förare och tbfh.

6. När order har getts till tåg, skall tkl för den ordergivande stationen meddela tkl för kontrollstationen detta.

Har tåg avgått från ordergivande station utan att ha delgetts order, skall dess tkl dels anmoda tkl för annan station att ge ordern, dels meddela tkl för kontrollstationen detta.

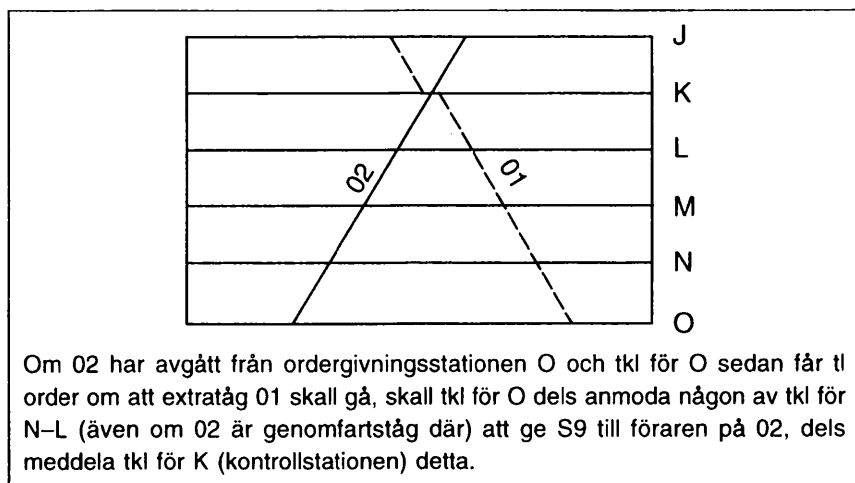
Till mom 6

Till första stycket. Det väsentliga innehållet i en kvitterad order måste meddelas för kontroll av att innehållet har uppfattats rätt.

§ 49

Om tkl för kontrollstationen (K) inte har meddelats att ett tåg har fått en viss order, skall han undersöka om ordergivning har skett, och då först kontakta tkl för ordergivningsstationen. Visar det sig att tåget inte har fått order, skall tkl för en annan station före K om möjligt uppmanas att överlämna ordern. Finns tåget redan på stationssträckan (fjbsträckan) intill K, ges ordern i K.

Till andra stycket. Se nedanstående figur, som avser sträcka utan linjeblockering:



7. När ny kontrollstation inträder, skall tkl för den förutvarande vid behov dels anmoda tkl för den nya kontrollstationen att kontrollera ordergivningen, dels underrätta tkl på ordergivande station om detta.

Order i vko

8. Tkl för kontrollstation skall lämna tl uppgift om order som skall ingå i vko. Tidpunkt för detta bestäms av Trafikledningsfunktionen.

Tl skall underrätta tkl för kontrollstation, om sådana order tas in i vko som inte denne har lämnat uppgift om.

Till mom 8

Vko ges ut i format A5. Den trycks varannan vecka på vitt papper och varannan vecka på rosa papper.

Exempel på utformning av vko finns i mönstersamlingen i bilaga 2.

Trafikledningsfunktionen skall vid varje tågplaneskifte upprätta en utdelningsplan för vko. Alla stationer skall tilldelas vko; fjst dock först i samband med att fjb tas ur bruk och genom fjtkl försorg.

Trafikledningsfunktionen skall även utarbeta en transportplan för vko. Härvid skall iakttas att vko bör kunna delas ut senast fredag kl 1600.

Vko skall sändas i särskilt kuvert.

Eftersom förare och tbfh är skyldiga att medföra vko, behöver den inte kvitteras.

Till första stycket. Uppgift som Spårinnehavaren lämnar direkt till tl – t ex om hastighetsnedsättning enl § 28 – ingår inte i de uppgifter som tkl lämnar till tl.

I säpl anges vilken tkltur som skall lämna uppgifterna.

Gäller ordern under giltighetstiden för två eller flera vko, skall detta anges redan i den första uppgiften. Trots detta skall uppgift om ordern lämnas varje vecka.

Till andra stycket. Tl underrättelse till tkl skall ske senast när vko upprättas, så att tkl kan kontrollera innehållet i den färdiga vko.

9. Mottagare av vko skall kontrollera att den innehåller angivet antal sidor, att dessa med hänsyn till sidnumreringen är de rätta och att all text är tydlig.

Tkl för kontrollstation skall snarast efter det att vko har erhållits kontrollera att de order som skall ingå i vko är riktigt införda i denna.

Till mom 9

Till andra stycket. Kontrollen omfattar både sådana order som tkl har lämnat uppgift om (mom 8 första stycket) och sådan order som tl har underrättat tkl om (mom 8 andra stycket). Den tkltur som skall göra kontrollen anges i säpl. Tkl skall i sitt exemplar av vko strecka för de uppgifter som berör stationen. Detta exemplar skall förvaras i S-pärmen. Utförd kontroll bekräftas på vko genom "koll" jämte datum och signatur.

§ 49

10. Om order i vko ändras, skall order ges på S-blankett med uppgiften "Ändring av vko".

Till mom 10

Om order i vko skall upphöra, meddelas detta på S11. Härvid får flera order sammanföras till en S11, även om ordena i vko inte gäller samma stationssträcka (undantag från säok till mom 2).

Annan ändring av vko meddelas på den blankett – S10 eller S11 – som skulle ha använts för ordern, om vko inte hade funnits.

11. Om förare eller tbfh inte skulle kunna få vko innan den börjar gälla, skall han ombesörja att en tkl överlämnar ett bestyrkt utdrag ur vko eller att tkl på ordergivningsstationerna ger order på S-blankett med uppgiften "Ersätter vko". Finns inte någon order att delge, skall detta anges på S11 med uppgiften "Ersätter vko. Intet".

12. Vko vars giltighetstid har gått ut skall genast makuleras.

Till mom 12

Den tjänstgöringstur som skall makulera tkl exemplar av vko anges i säpl.

§ 50. Spår för tåg på station

I tågordningen anges vilket spår som normalt skall användas. Tkl får vid behov ändra spår. För extratåg väljs spår i regel av tkl.

- ◌ När station är obevakad, skall tåg gå på huvudtågspår.

Till § 50

För fjst behöver normal spår användning inte vara fastställd.

- ◌ Tågspår bör väljas så att personer som skall gå till eller från tåg inte behöver passera en obevakad plattformsovergång där annat tåg ankommer eller avgår under tiden. I övrigt bör genomfartståg tas in på huvudtågspår.

Till sista stycket. Efter beslut av Spårinnehavaren i samråd med Trafikledningsfunktionen kan ett annat tågspår än det rakaste vara huvudtågspår och således användas vid obevakad körning.

§ 51

§ 51. Manövrering av huvudsignal m m

Vad som i denna paragraf sägs om tåg gäller även vut och A-fordonsfärd.

1. Huvudsignal på bevakad station och på stängd station skall normalt visa "stopp".

På bevakad station vid sträcka med linjeblockering får dock automatisk tågvägsupprepning vara inkopplad så att huvudsignal normalt visar "kör".

Till mom 1

Huvudsignal på linjen och på obevakad station visar normalt "kör", på sträcka med linjeblockering dock endast i inställd blockriktning. Dessutom kan finnas beroenden med vägskyddsanläggning för att "kör" skall kunna visas.

Till andra stycket. Jfr mom 3 avd b.

2. Huvudsignal på bevakad station får ställas till "kör" av annan än tkl personligen endast om denne har gett order härom i varje enskilt fall. (Trafikledningsfunktionen kan dock medge undantag, se säok.)

Nyckel för att manövrera huvudsignal eller till tågvägs-lås får inte sitta kvar i låset utan skall alltid innehas av tkl personligen.

Anordning för att frige huvudsignal eller för att upphäva tågvägs-låsning får manövreras endast av tkl personligen.

Till mom 2

Till första stycket. Undantaget anges i säpl och bör normalt inte omfatta andra än tklbiträde eller ställverksvakt på station med spårledningar i alla tågvägar. Undantaget får omfatta endast infartssignaler och mellansignaler.

Order att ställa huvudsignal till "kör" ger tkl antingen muntligt eller genom att frige huvudsignalen.

Till tredje stycket. Huvudsignal kan t ex frigas genom att tkl låser tågvägs-lås med K15-nyckel.

3. a) Huvudsignal på bevakad station får inte ställas till "kör" för tåg förrän följande villkor är uppfyllda:

1) För *infartssignal*, *mellansignal* eller *utfartssignal*:

- Tågvägsinspektion (§ 55) skall ha gjorts.
- Föreskrifterna om tågs samtidiga rörelser och tågvägs skyddssträcka (§ 57) skall ha iakttagits.

2) För *infartssignal* eller *mellansignal*: "Beredd" skall ha getts i föreskrivna fall.

3) För *mellansignal*, *utfartssignal* eller *utfartsblocksignal*: Eventuellt trafikutbyte skall vara avslutat. (Gäller inte för tåg med tbfh, motorvagnståg, tåg bestående av endast dragfordon, vut eller A-fordonsfärd.)

4) För *utfartssignal* eller *utfartsblocksignal*:

- Tågens normala ordningsföljd får inte ha ändrats utan att § 77 eller § 78 har iakttagits.
- Klart-anmälan eller då-klart-anmälan skall ha erhållits i föreskrivna fall.
- Mötande tåg skall ha kommit in.
- Ordergivning enl § 49 skall ha ägt rum i förekommande fall. (Gäller dock inte, om tkl skall ge "avgång".)

Till mom 3 avd a

Om säkerhetsanläggningen så medger, möter det inte något hinder att visa "kör" innan vägskyddsanläggning är inkopplad.

Till punkt 3. Trafikledningsfunktionen utfärdar vid behov lokala bestämmelser om hur tkl kontroll av detta villkor skall gå till.

b) För funktionerna *magasiner*ing av tågvägsläggning och körsignal, *automatisk tågvägsläggning* och *automatisk tågvägsupprepning* gäller följande kompletterande bestämmelser.

Magasiner

ing av körsignal jämställs med att ställa huvudsignal till "kör". Magasiner

ing får dock utföras utan att villkoren i punkt 1 i avd a är uppfyllda, om hindret för körsignal endast består i att tågvägen eller nästa blocksträcka inte är fri från tågfordon.

§ 51

Om något av villkoren enl punkt 1–4 i avd a inte är uppfyllda för tåg som närmar sig, måste

- automatisk tågvägläggning kopplas ur i tillräckligt god tid innan huvudsignalen kan komma att ställas till "kör" för tåget,
- automatisk tågvägsupprepning om möjligt kopplas ur senast när föregående tåg passerar huvudsignalen.

Magasinerings får inte användas samt automatisk tågvägläggning och automatisk tågvägsupprepning måste vara urkopplade eller förhindrade att lägga tågväg:

- när växling eller småfordonsväxling med A-fordon eller C-fordon pågår på berörda tågspår,
- när växling eller småfordonsväxling pågår eller kan komma att börja på spår som utan godkänt skydd enl § 37:7 ansluter till eller korsar tågvägen,
- när tåg, vut, växling eller småfordonsväxling ges muntligt medgivande att passera huvudsignal eller dvärgsignal i "stopp",
- när signalering enl § 52:2-3 förekommer,
- när A-fordonsfärd pågår in till eller ut från stationen.

Automatisk tågvägläggning måste vara urkopplad eller förhindrad att lägga tågväg:

- när stationen är gränsstation för stationssträcka med A-fordonsfärd,
- (ifall flera olika tågvägar kan läggas automatiskt:) om det finns risk för att fel tågväg läggs för ett tåg som av säkerhetsskäl måste framföras en viss tågväg.

Till mom 3 avd b

Vad som avses med tågvägläggning framgår av saok till § 55:1.

Magasinerings innebär att tågvägläggning och ställande till "kör", som inte kan utföras omedelbart (därför att alla villkor i säkerhetsanläggningen inte är uppfyllda), utförs senare när villkoren är uppfyllda, utan någon ytterligare manöver av tkl.

Funktionen *automatisk tågvägläggning* innebär, att tågvägläggningen kan ske automatiskt (och därmed huvudsignal gå till "kör") när tåg närmar sig och vissa villkor är uppfyllda.

Funktionen *automatisk tågvägsupprepning* innebär, att tågvägslåsningen ligger kvar, så att huvudsignal åter går till "kör" så snart villkoren för detta är uppfyllda.

Till tredje stycket. Har huvudsignal av misstag gått till "kör", gäller mom 7.

Till sista stycket, andra strecksatsen. Här avses t ex tåg med överskjutande last eller resandetåg till plattform.

4. För att upphäva tågvägslåsning, ställa huvudsignal till "stopp" m m efter tåg på bevakad station gäller följande.

Innan tkl (ställverksvakt) med säkerhet vet att tåget har stannat eller har passerat alla växlar i tågvägen.

– får inte manuell återtagning (nödfallsutlösning) av tågvägslåsningen påbörjas (gäller där det finns tågvägsutlösning eller slutpunktsutlösning som normalt upphävs automatiskt),

– får inte tågvägslåsningen upphävas manuellt (gäller där manuellt tågvägslås finns),

– får inte signalställare (motsv) för huvudsignal återställas till "stopp" (gäller där tågvägslåsning saknas eller automatiskt upphävs innan tåg har passerat alla växlar i tågvägen).

På station där växlar i tågvägen inte kan förreglas skall dock huvudsignal ställas till "stopp" snarast möjligt sedan tågets främsta fordon har passerat signalen.

Finns särskilda regler i säpl eller anslagna vid ställverket gäller dock dessa i stället.

5. Kan huvudsignal på bevakad station inte visa "kör" på grund av att spårledning i eller för nära tågvägen är belagd, tillämpas muntligt medgivande enl § 70 eller – för infartssignal eller mellansignal – signalering enl § 52:2.

Till mom 5

Vid hinder i tågvägen eller på dess skyddssträcka gäller § 70 och § 52:2 i kombination med § 73.

§ 51

6. För prov e d får huvudsignal ställas till "kör" endast efter medgivande av tkl. Dessutom gäller:

Tåg står vid signalen: Prov får ske först sedan tkl muntligen har underrättat föraren om provet och att "kör" i huvudsignalen inte gäller.

Tåg är på väg mot signalen: Tkl skall se till att provet avbryts senast 10 min innan tåget tidigast kan väntas.

Till mom 6

Till andra stycket. Provning av huvudsignal när tåg står vid signalen bör undvikas.

Till tredje stycket. Här avses fall när tåg som är på väg inte kan stoppas av tkl vid en tidigare signal eller station.

7. a) Återtagning av "kör" framför tåg i rörelse får – förutom vid fara – ske endast, om tåget ännu inte kan ha passerat försignalering till huvudsignalen eller mottagit ATC-försignalinformation avseende huvudsignalen.

b) Har "kör" återtagits framför tåg i rörelse, och kan

- föraren möjligen ha sett körsignalen eller försignalering till denna, eller
- tåget ha mottagit ATC-försignalinformation avseende huvudsignalen,

får tågväglåsningen inte hävas och växlar inte rubbas, förrän tåget har stannat.

c) Har "kör" återtagits framför stillastående tåg, får tågväglåsningen inte hävas och växlar inte rubbas förrän tkl har samtalat med föraren. (Detta gäller dock inte vid återtagning av "kör" i mellansignal eller utfartssignal, om tkl skall ge "avgång" till tåget.)

Till mom 7

Om inte annat anges i säpl, skall tkl förutsätta att ATC-försignalinformation kan lämnas enl följande (även om optisk försignalering inte finns):

ATC-försignalering som avser:	kan lämnas:
infartssignal från dubbelspårig sträcka	vid närmast föregående blocksignal
huvudsignal närmast efter infartssignal från dubbelspårig sträcka	vid fristående försignal till infartssignalen (eller om försignal inte finns: vid närmast föregående blocksignal)
infartssignal från enkelspårig sträcka	vid fristående försignal till infartssignalen (eller om försignal inte finns: vid närmast föregående blocksignal)
annan huvudsignal på station	vid närmast föregående huvudsignal

Om ATC-försignalering avseende huvudsignal på station lämnas på längre avstånd före huvudsignalen än vad som framgår av tabellen ovan, anges detta i förteckning i säpl.

§ 52

§ 52. Huvudsignal på bevakad station är felaktig eller saknas

Vad som i denna paragraf sägs om tåg gäller även vut och A-fordonsfärd.

1. Felaktig huvudsignal, allmänt

a) Är huvudsignal på bevakad station felaktig, skall den visa "stopp" eller vara släckt.

b) För ordergivning till förare på tåg gäller följande:

Kan en felaktig *infartssignal* inte visa tydligt stopp, skall föraren om möjligt ges order (S10) på tidigare station.

Kan en felaktig *mellansignal*, *utfartssignal* eller *utfartsblocksignal* inte visa tydligt "stopp" och utgör signalen tågvägens slutpunkt, skall föraren ges order (S10). Order behöver dock inte ges till de tåg med fast uppehåll som har sin stopplats närmast före den felaktiga huvudsignalen vid U-tavla, stopplatstavla eller enl uppgift i tdt.

Till mom 1

Har föraren fått order om att en huvudsignal är felaktig, skall den anses betyda "stopp", oavsett vad signalen visar.

Till avd b. Obs att bestämmelserna gäller bevakad station. För felaktig huvudsignal på obevakad station ges ingen order.

Till avd b, andra stycket. Om order (S10) inte ges på tidigare station, ges ordern muntligt sedan tåget har stoppats vid närmast föregående huvudsignal.

2. Passage av felaktig infartssignal eller mellansignal

Tåg får passera felaktig infartssignal eller mellansignal

– efter medgivande enl § 70, eller

– efter följande *signalering från en signalvakt*, placerad invid eller strax bortom signalen:

- signalvakten visar stillahållen stoppsignal,
- föraren svarar med "uppfattat",
- signalvakten visar "framåt", vilket innebär att tåget får passera signalen och föras vidare med *siktfart*,
- föraren svarar med "uppfattat".

Anm 1. För infartssignal eller mellansignal som är placerad närmast före utfartsblocksignal, får signalering enl § 52:2 användas bara om utfartsblocksignalen visar "kör".

Anm 2. Om möjligt underrättas föraren i förväg om att signalering enl § 52:2 kommer att användas; order (S10 eller S11) eller muntligt besked används.

Till mom 2

Signalvakten får vara placerad upp till 200 m bortom signalen, under förutsättning att missförstånd inte kan uppkomma om för vem signaleringen gäller.

Signalvakten får ge signalerna först efter uppdrag från tk1 i varje enskilt fall. Tk1 får lämna uppdraget bara om tågvägen är inspekterad.

Kravet på siktfart gäller tills nästa huvudsignal uppnås eller tåget stannar vid ordinarie stopplats, dock längst till stationsgränsen mot linjen.

Signaleringen innebär även tillstånd att passera "stopp" i dvärgsignal som är placerad invid huvudsignalen. För andra växlingsdvärgsignaler i "stopp" måste tk1 lämna muntligt medgivande.

§ 52

3. Infartssignal saknas

Saknas infartssignal, skall en huvudsignaltavla finnas uppsatt vid infartssignalens plats. När tåg väntas, skall dessutom en signalvakt finnas vid stationsgränsen och signalera enl nedan:

- Mot ankommande tåg visar signalvakten stillahållen stoppsignal,
- föraren svarar med "uppfattat";

därefter gäller antingen att

- signalvakten visar "framåt", vilket innebär att tåget får passera huvudsignaltavlan och föras vidare med *siktfart*,
- föraren svarar med "uppfattat",

eller att

- signalvakten visar stillahållen stoppsignal tills tåget har stannat vid huvudsignaltavlan; därefter tas tåget in efter medgivande enl § 70 eller efter signalering enl mom 2.

Till mom 3

Infartssignalen på bevakad station kan vara tillfälligt nedtagen t ex för reparation. Detta kräver även ordergivning enl § 11.

Signalvakten får ge "framåt" först efter uppdrag från tkl i varje enskilt fall. Tkl får lämna uppdraget bara om tågvägen är inspekterad.

Beträffande kravet på siktfart, se till mom 2.

4. Passage av felaktig utfartssignal eller utfartsblocksignal

Tåg får passera felaktig utfartssignal eller utfartsblocksignal efter medgivande enl § 70.

Om tkl skall ge "avgång", ges medgivandet enl § 70 omedelbart före "avgång".

Till mom 4

I förekommande fall måste genomfartståg och tåg med behovsuppehåll stoppas på stationen enl § 74:2.

§ 53. Försignal är felaktig

Är försignal till infarts-, mellan-, utfarts- eller utfartsblocksignal felaktig, skall förare på tåg (förare och tsm på vut) ges order (S10). Detsamma gäller fristående försignal till mellanblocksignal och linjeplatssignal.

Förare som upptäcker släckt försignal utan att ha fått order om felet skall stanna vid den efterföljande huvudsignalen och rapportera felet till lättast anträffbara tkl.

Till § 53

Order (S10) om felaktig försignal innebär att signalen skall anses visa "vänta stopp".

Tåget skall stoppas för ordergivning senast på kontrollstationen, även om tåget är genomfartståg där.

S-arbete som berör fristående försignal skall föranleda order (S10) om felaktig försignal.

§ 54

§ 54. Tågvägsklargöring

1. Innan tågrörelse tillåts äga rum på bevakad station, skall tågvägen göras klar. Detta innebär bl a

- att de växlar som ingår i tågvägen läggs rätt,
- att de växlar och spårspärrar som skall skydda tågvägen läggs i skyddande läge,
- att växlar (spårspärrarna) låses, om de inte blir förreglade eller skall bevakas: medväxel i tågvägen behöver dock inte låsas.

Till mom 1

I säpl finns en förteckning som anger läget för de växlar och spårspärrar som skall skydda de olika tågvägarna. Där anges även läget för andra anordningar som kan inkräkta på tågvägs hinderfrihet, t ex lyftkranar.

För signalanläggningar med tågvägsläggning (jfr saok till § 55:1) kan Trafikledningsfunktionen bestämma att förteckningen inte behöver finnas. Om så är fallet får signalering enl § 52:2-3 bara användas vid i förväg planerade arbeten i signalanläggningen, varvid en tillfällig förteckning upprättas i samråd med Spårinnehavaren.

När klotväxel skall läggas rätt, skall det kontrolleras att anliggande tunga sluter väl mot sin stödräl och att frånliggande tunga ligger på tillräckligt avstånd från sin stödräl.

2. Tågväg skall göras klar av tkl, om inte särskild tågvägsklargörare finns angiven i säpl.

Till mom 2

När tågväg gjorts klar, skall tågvägsklargöraren underrätta tågvägsinspektören, så att denne kan inspektera tågvägen.

§ 55. Tågvägsinspektion

1. Kort tid innan tågrörelse tillåts på bevakad station, skall den klargjorda tågvägen inspekteras. Detta innebär kontroll av

1) att växlar och spårspärrar som ingår i eller skall skydda tågvägen ligger rätt och är låsta,

2) att växling (småfordonsväxling) i strid mot § 37:7 inte pågår eller kommer att börja, innan tåget har framgått,

3) att den klargjorda tågvägen och dess skyddssträcka är hinderfria,

4) att annan samtidig tågrörelse äger rum endast om detta är tillåtet enl § 57:1.

Anm. Betr tillämpning av detta mom i samband med automatisk tågvägsläggning och automatisk tågvägsupprepning, se § 51:3b.

Till mom 1 – allmänt, begrepp m m

Med 'kort tidinnan tågrörelse tillåts' menas så kort tid som är möjlig utan att försena tåget och med rimlig hänsyn tagen till andra arbetsuppgifter. Genom att tågvägen inspekteras så kort tid före som möjligt, minskas risken för att något ändras innan tåget framgår.

Vid fel på signalanläggningen skall tågvägsinspektion utföras i den utsträckning som är möjlig, enl anvisningarna nedan. Kan inte alla villkor för tågvägsinspektion uppfyllas, får tåg framgå efter anvisningarna i § 70.

I signalanläggning med elektrisk tågvägslåsning inträder denna först när anläggningen har kontrollerat att

- tågvägen är riktigt klargjord (dvs att växlar och spårspärrar som hör till tågvägen ligger rätt och är låsta),
- annan tågväg inte är låst, om denna inte är tillåten enl § 57:1.

En signalanläggning sägs innehålla funktionen *tågvägskontroll* om huvudsignal inte kan visa "kör", förrän

- tågvägslåsning har inträtt,
- kontroll med spårledning har gjorts att tågvägen (men inte nödvändigtvis dess skyddssträcka) är hinderfri.

§ 55

Moderna signalanläggningar innehåller, förutom tågvägs kontroll, oftast även funktionen *tågvägsläggning*. Detta innebär att anläggningen efter en och samma ställverksmanöver utför

- tågvägsklargöring,
- elektrisk tågvägslåsning,
- kontroll av att tågvägen är hinderfri och, när detta är utfört, ställer huvudsignal till "kör".

Vad som menas med *automatisk tågvägsläggning* och *automatisk tågvägsupprepning* framgår av säok till § 51:3b.

Till mom 1, punkt 1 – Kontroll av växlars och spårspärrars rätta läge och låsning.

Anm. Vad som här sägs om växlar avser även spårspärr

A. Anläggning med elektrisk tågvägslåsning

Kontroll anses vara utförd när tågvägslåsningen har inträtt. Kan växlingsväg låsas, anses kontroll vara utförd när växlingsväg är låst förbi alla växlar i tågvägen. (Kan tågväg eller växlingsväg inte låsas, gäller avsnitt B2 här nedan.)

B. Anläggning utan elektrisk tågvägslåsning

1) Växel som blir förreglad

Kontroll anses vara utförd om huvudsignalen kan ställas till "kör". (Uteblir förregling, därför att huvudsignalen inte kan visa "kör", gäller avsnitt 2 nedan.)

2) Växel som inte blir förreglad

a) *Motordriven växel:* Kontroll av växels läge med hjälp av indikeringslampa på ställverket. (Uteblir eller saknas indikering, måste växeln kontrolleras på plats.) Växeln måste vara låst (med växelklove) eller vara bevakad. För att växeln skall få betraktas som bevakad, måste ställverket vara övervakat; är växeln lokalfrigiven måste lokalställaren bevakas på plats.

b) *Klotväxel som kan låsas med elektrisk låsapparat:* kontroll av växels läge med hjälp av indikeringslampa på ställverket. (Uteblir eller saknas indikering, måste växeln kontrolleras på plats.) För att växeln skall få betraktas som låst, måste lokalfrigivning vara återtagen; är detta inte möjligt måste växeln bevakas på plats.

c) *Klotväxel som kan låsas med kontrollås (ej K12)*: Kontroll av att K-nyckeln är urtagen ur växels kontrollås och inte kommer till användning.

d) *Klotväxel, övrig*: Lokal kontroll på platsen. Växeln skall vara låst med hänglås eller K12, eller vara bevakad på plats.

e) *Linstyrd växel*: Kontroll av att låsvev intar rätt läge. Kan låsveven inte intaga rätt läge, eller saknas sådan, måste växeln kontrolleras på plats; växeln får betraktas som låst endast om både omläggingsvev och ev spak för lokal omläggning bevakas.

Anm. Vissa linstyrda växlar med långa tungor har kontrollampor på ställverket för mittpunktskontroll av tungorna. I detta fall måste kontroll ske av både låsvev och kontrollampor.

f) *Medväxel i tågvägen*: Med undantag från avsnitt a-e ovan gäller att tågvägsinspektören får godta "klart" från personal i säkerhetstjänst som kontroll av att växeln ligger rätt. (Detta gäller dock inte växel med långa tungor som har kontakter för mittpunktskontroll.) Kontroll av att växeln är låst eller bevakad behövs inte.

C. Anvisningar för kontroll på plats och bevakning av växel

Vid kontroll på plats av växels läge, skall tågvägsinspektören kontrollera att anliggande tunga sluter väl mot sin stödräl och att frånliggande tunga ligger på tillräckligt avstånd från sin stödräl. I växlar med långa tungor som har kontakter för mittpunktskontroll måste också kontrolleras att tungornas mittpunkter inte hindras inta rätt läge av något föremål, t ex en sten.

D. Kompletterande anvisningar

Är anvisningarna enl A, B eller C ovan otillräckliga eller felaktiga p g a signalsäkerhetsanläggningens speciella karaktär, eller p g a arbete som skall företas i anläggningen, kan gälla av Trafikledningsfunktionen i samråd med Spårinnehavaren utgivna kompletterande anvisningar, som tas in i säpl eller i särskild föreskrift.

Beträffande giltighet av indikeringar i fjbcentral m m, se SJF 010.16.

Till mom 1, punkt 2 – Kontroll av att växling (småfordonsväxling) inte pågår eller kommer att pågå

Om växling (småfordonsväxling) i strid med § 37:7 pågår eller kan komma att börja innan tåget har framgått, måste tågvägsinspektören meddela växlingsledaren (småfordonsföraren) att växling inte får ske och få detta bekräftat av denne.

Att "stopp" visas i skyddande dvärgsignal måste särskilt kontrolleras

- när elektrisk tågvägsåslåsning saknas eller uteblir,
- om dvärgsignalen skall skydda tågvägens skyddssträcka.

Till mom 1, punkt 3 – Kontroll av att tågvägen och skyddssträckan är hinderfria

A. Kontroll av tågvägen

1) Signalanläggning med tågvägs kontroll

Kontroll av spåravsnitt bortom huvudsignal anses vara utförd om denna kan ställas till "kör". (Är detta inte fallet gäller avsnitt 2.)

2) Signalanläggning utan tågvägs kontroll

a) Spårledning för hinderfrihetskontroll finns: Berörda spåravsnitt får kontrolleras genom att iaktta att indikeringslampa "fri spårledning" är tänd på ställverket. (Saknas eller uteblir sådan indikering, gäller b.)

b) Spårledning för hinderfrihetskontroll finns inte: Berörda spåravsnitt kontrolleras på plats.

Anm. På station där spårledning för hinderfrihetskontroll saknas kan i säpl vara medgivet att förenklad hinderfrihetskontroll får tillämpas för spåravsnitt mellan stationsgränsen och den yttersta tågvägsskiljande växeln. (Ett villkor är att det är tkl som är tågvägsinspektör.)

När förenklad hinderfrihetskontroll är medgiven gäller följande:

- tkl behöver inte före varje tåg på plats kontrollera att spåravsnittet är hinderfritt,
- när växling eller småfordonsväxling pågår där, skall tkl sätta upp påminnelsekylt på stälare etc till infarts-, mellan- och utfartssignal i den aktuella stationsändan; saknas utfartssignal sätts påminnelsekärm på signalstaven.
- tkl får godta uppgift från växlingsledaren (småfordonsföraren) att alla fordon (småfordon) är undanförda; uteblir uppgiften, måste avsnittet kontrolleras på vanligt sätt.

3) Spåravsnittet närmast framför stillastående tåg

Kontroll av spåravsnittet framför ett stillastående tåg, fram till nästa dvärgsignal, huvudsignal eller tågvägsskiljande växel, behövs endast om växling eller småfordonsväxling har förekommit framför tågsättet. Härvid får tkl godta uppgift från växlingspersonal eller förare (småfordonsförare) om att spåravsnittet är hinderfritt.

4) Anvisningar för kontroll på plats

Även anslutande spår måste kontrolleras fram till den skyddsväxel, spårspärr eller signal som utgör sidoskydd för tågvägen. Saknas sidoskydd kontrolleras det anslutande spåret fram till hinderpåle (motsvarande punkt).

Det är inte tillräckligt att kontrollera hinderfriheten enbart med hjälp av något ögonmärke. Vid möte eller förbigång måste kontrolleras att tåget står hinderfritt både i fram- och bakänden.

B. Kontroll av tågvägens skyddssträcka

1) Spårledning för hinderfrihetskontroll finns

Skyddssträckan får kontrolleras genom att iakta indikeringslampa på ställverket, antingen att lampa "fri spårledning" är tänd eller att lampa "belagd spårledning" är släckt. (Visar indikeringslampa att spårledningen inte är fri trots att detta rimligen borde vara fallet, gäller 2.)

2) Spårledning för hinderfrihetskontroll finns inte

Skyddssträckan kontrolleras på plats. Om detta tar besvärande lång tid, får tågvägsinspektören godta muntligt besked från annan personal i säkerhetstjänst om att skyddssträckan är fri.

C. Hinderfrihetskontroll med avseende på småfordon

Sker kontroll av hinderfriheten med hjälp av spårledning, måste tkl och ställverksvakt vid småfordonsväxling beakta bestämmelserna i § 37A:8 avd d.

§ 55

2. Tkl är tågvägsinspektör om inte annat sägs. I säpl kan vara angivet
- att tågspåren är uppdelade i flera inspektionsområden,
 - att särskild tågvägsinspektör skall finnas, för hela tågvägen eller för ett visst inspektionsområde.

Tågvägsklargörare och tågvägsinspektör får inte vara samma person, om växlers och spårspärrars rätta läge och låsning måste kontrolleras lokalt på plats. Undantag:

- om tåg tillfälligtvis måste tas in enl § 52:2-3 eller § 70,
- om Trafikledningsfunktionen har lämnat medgivande för inspektionsområde med ett fåtal växlar och spårspärrar.

Till mom 2, första stycket

I säpl anges i förekommande fall:

- de olika inspektionsområdets geografiska gränser,
- uppdelning av tågvägsinspektionens olika delmoment på olika tågvägsinspektörer. (T ex kan kontrollen av hinderfrihet och växling (småfordonsväxling) ligga på en person, medan kontroll avseende växellägen och andra tågvägar faller på tkl eller ställverksvakt.)

När särskild tågvägsinspektör har inspekterat tågvägen (inom sitt inspektionsområde) skall detta anmälas till tkl enl följande exempel: *"Tågvägen inspekterad för tåg 371 till spår 2 (inom område väster)."*

I säpl kan dock vara angivet att ställverksvakt, som är ensam tågvägsinspektör för en viss tågväg, inte behöver anmäla till tkl. Utförd inspektion är då ett villkor för att ställverksvakten skall få ställa huvudsignal till "kör".

§ 56. (Reservnummer)

§ 57. Tågs simultana rörelse på bevakad station. Tågvägs skyddssträcka

1. När ett tåg (= 01) är i rörelse på bevakad station får ett annat tåg (= 02) samtidigt vara i rörelse där, under förutsättning att
- tågvägarna för 01 och 02 inte har gemensamma spåravsnitt,
 - spåravsnitt som ingår i tågvägen för 01 inte samtidigt utgör skyddssträcka för tågvägen för 02, och
 - de motväxlar i tågvägarna för 01 och 02, som skyddar den andra tågvägen, är förreglade.

Ligger tågvägen för 01 i förlängningen av tågvägen för 02, skall dessutom 01 skyddas mot 02 genom förreglad skyddsväxel eller huvudsignal, dvärgsignal eller slutpunktsstopplykta i "stopp".

Till mom 1, tredje strecksatsen

Undantag i vissa fall när medgivande lämnas för passage av huvudsignal i "stopp", se § 70:5 avd b punkt 1 anm.

2. Vid tågrörelse på bevakad station skall det i vissa fall finnas en skyddssträcka bortom tågvägens slutpunkt. Tills tåget har stannat skall skyddssträckan hållas fri från hinder i form av annan tågrörelse, pågående växling, stillastående fordon eller fast hinder (A-arbete, spårspärr eller stoppbock).

Skyddssträcka skall finnas i den omfattning som framgår av följande tabell.

Tågväg		Skyddssträcka med avseende på		
Sth	Slutpunkt	annan tågväg	växling, fordon	fast hinder
40	Huvudsignal i "stopp", slutpunktsstopplykta i "stopp", S-tavla med dvärgsignal i "stopp"	200 m *)	0	0
	S-tavla (utan dvärgsignal i "stopp")	200 m	100 m	0
över 40	Huvudsignal i "stopp"	200 m *)	100 m	50 m
	S-tavla	200 m	200 m **)	200 m **)

*) 100 m inom ATC-område

***) 100 m, om tåget har fast uppehåll

§ 57

Till mom 2

Till första stycket. Tkl kontroll av att tåget har stannat övertas för tågväg med slutpunktsutlösning av denna.

Till tabellen. Med 'tågväg med sth 40' avses tågväg

- till vilken "kör 40" visas i huvudsignal,
- där sth är begränsad till högst 40 km/h i övrigt, bl a efter muntligt medgivande enl § 70 samt efter signalering enl § 52:2-3.

Då huvudsignal visar "kör 40" får alltså tillämpas skyddssträcka för sth 40 även om ATC-information om högre hastighet lämnas.

I de fall som är markerade med *) i tabellen, används i regel 10-övervakning i ATC-systemet om skyddssträckan är kortare än 200 m.

Intet hindrar att ett spåravsnitt som är skyddssträcka för en tågväg, samtidigt är skyddssträcka för en annan tågväg.

På station som normalt är fjst får tillämpas kortare skyddssträcka än i tabellen, om "kör" kan visas i huvudsignal. Detta gäller också annan station, för vilken Trafikledningsfunktionen i samråd med Spårinnehavaren har lämnat medgivande (anges i såpl).

Måste tåg undantagsvis tas in trots att stillastående fordon eller pågående växling (småfordonsväxling) finns på tågvägens skyddssträcka, gäller § 73.

§ 58. Plattformsövergång

1. Tkl åtgärder. Tkl (ställverksvakt) skall – i den utsträckning som anges i säpl – vid tågrörelse bevaka plattformsövergång eller fälla plattformsbommar.

Är automatiska plattformsbommar felaktiga på lokalbevakad station, skall tkl ombesörja bevakning av plattformsövergången vid tågrörelse (även om detta inte är angivet i säpl).

Anm. De åtgärder som är föreskrivna vid tågrörelse skall också vidtas ifall huvudsignal ställs till "kör" för vut eller A-fordonsfärd.

2. Förarens åtgärder. Följande gäller, när tåg sätts igång från stillastående strax före en plattformsövergång:

Finns bommar vid övergången, skall föraren kontrollera att bommarna är fällda (eller på väg att fällas, se säok).

Vid plattformsövergång med automatiska bommar eller varningssignaler (anges i linjeboken) måste *krypfart* hållas efter igångsättningen.

Till mom 2

Med 'strax före plattformsövergång' menas att tåget står med framänden inom 50 m från övergången.

Till andra stycket. Har bommar börjat gå ner men ännu inte är fällda, får övergången passeras, om föraren kan se att inga personer kan komma i vägen för tåget. *Krypfart* gäller då tills främsta fordonet har passerat övergången.

Vid fel på plattformsbommar får övergången passeras om den bevakas av en vakt. Ser föraren ingen vakt, får övergången passeras sedan föraren har övertygat sig om att ingen kan komma i vägen för tåget; "tåg kommer" ges vid behov.

Till sista stycket. Automatiska bommar eller varningssignaler sätts igång för ankommande tåg. När tåget har stannat vid U-tavla strax före övergången, lyfts bommarna (upphör varningssignaleringen) efter kort tidsfördröjning. (Anläggningen påverkas av en rälskontakt. Det är därför viktigt att tåget stoppas så exakt som möjligt vid U-tavlan.) Vid start efter uppehåll fälls bommarna (sätts varningssignalerna igång) när tåget har rullat några meter.