

## § 70 Huvudsignal visar ej ”kör”

När i mom 1–4 anges ’tåg’ och dess förare, gäller bestämmelserna i tillämplbara delar även för

- vut och dess förare; finns inte föraren på främsta fordonet får hans uppgifter utföras av tsm,
- A-fordonsfärd och dess småfordonsförare.

Bestämmelserna i denna paragraf gäller *inte* i följande fall:

- 1) På bevakad station: för tåg, vut eller A-fordonsfärd vid infartssignal och mellansignal, när ”framåt” ges efter stillahållen stoppsignal från signalvakt, enl § 52:2.
- 2) Vid mellanblocksignal, när förare på tåg eller vut har fått order (S14) om att linjeblockeringen är ur bruk, eller när småfordonsförare vid A-fordonsfärd har fått muntligt besked om detta. (Se § 71:2.)
- 3) För A-fordonsfärd, vid huvudljussignal på bevakad station i vissa fall. (Se § 32:11.)
- 4) För växling. (Se § 37:8b.)
- 5) För småfordonsväxling. (Se § 37A:8b.)

### 1. Anmälan

Sedan tåg har stannat framför huvudsignal som inte visar ”kör”, skall föraren anmäla detta till tkf enl följande:

#### a) Infartssignal, mellansignal, utfartssignal, utfartsblocksignal:

- 1) på *bevakad station*: Anmälan till tkf för stationen.

För *lokalbevakad station* gäller även: Kan föraren inte nå tkf för stationen, skall han försöka göra anmälan till tkf för föregående eller nästa bevakade station.

- 2) på *obevakad station på sträcka med linjeblockering, i eller ur bruk*: Anmälan till tkf för nästa bevakade station.

- 3) på *obevakad station på sträcka som saknar linjeblockering*: Föraren skall försöka göra anmälan till tkf för någon av stationssträckans gränsstationer. (Kan inte sådan anmälan göras utan svårigheter, skall föraren försöka få kontakt med tkf expedition på stationen för att göra anmälan.)

Har tåg med uppehåll stannat vid sin stopplats på avstånd från närmaste huvudsignal och ser föraren att denna inte visar ”kör”, skall föraren anmäla detta till tkf enl ovan. (Undantag, se säok.)

## § 70

b) **Mellanblocksignal:**

- 1) på *fjbsträcka*: Anmälan till fjtkl.
- 2) på *sträcka med linjeblockering utan fjb*: Anmälan till tkl för nästa bevakade station.

c) **Linjeplatssignal.** Ingen anmälan krävs.*Till mom 1*

Som huvudregel gäller att föraren skall anmäla sig genast när tåget står vid signalen. Föraren kan dock efter egen bedömning dröja med sin anmälan

- om tåget står på station och avgångstiden inte är inne,
- om föraren tror sig veta varför tåget inte kan föras vidare.

Om avgångstiden är inne, eller tåget står på linjen skall föraren dock anmäla sig senast efter 5 min.

Exempel på anmälan: "Tåg 3644 står vid infartssignal Beberga 3/2". "Tåg 3644 står vid mellanblocksignal Beberga U4."

*Till avd a, punkt 3, parentesen.* Kontakt skall sökas med tkl expedition av det skälet att bevakningen kan ha tagits upp utan att tåget har fått order i förväg.

*Till avd a, sista stycket.* Anmälan görs inte om tkl skall ge "avgång" till tåget. På station, där tkl inte skall ge "avgång", skall anmälan i princip göras från stopplatsen. På bevakad station får framdragning mot huvudsignalen ske bara på de villkor som anges i säok till § 63:3.

Kan föraren från sin plats inte se signalens beteckning, skall han så noga som möjligt ange vilket spår tåget står på ("spår 2", "huvudtågspåret på nedspårssidan", "sidotågspåret längst till vänster" etc).

*Till avd c.* Föraren skall dock vid lämpligt tillfälle rapportera till lättast anträffbara tkl att signalen inte visade "kör".

**2. Medgivande**

- a) Den tkl som skall ha anmälan (enl mom 1) får muntligt medge att signalen passeras, om han dels inte känner till något som hindrar det, dels har iakttagit villkoren enl mom 5.

b) Medgivande får lämnas endast till tåg som står stilla vid signalen och endast för en signal i taget. Undantag:

1) När tåg står stilla för trafikutbyte på station på avstånd från en huvudsignal, får medgivande lämnas för den närmaste huvudsignalen, på samma sätt som om tåget skulle ha stått där.

2) För *utfartsblocksignal* får medgivande lämnas samtidigt med medgivande för den närmast föregående mellansignalen (infartssignalen, om mellansignal saknas).

3) För *yterplacerad utfartssignal* får medgivande lämnas samtidigt med medgivande för den närmast föregående mellansignalen.

4) För alla huvudsignaler *på obevakad station på sträcka som saknar linjeblockering* får medgivande lämnas samtidigt.

c) Medgivandet skall innehålla:

1) tågnummer och signalbeteckning.

2) (för *infartssignal*, *mellansignal* och *innerplacerad utfartssignal*:) någon av uppgifterna "växlarna ligger rätt" eller "kontrollera växlarna",

3) (för *utfartssignal* eller *utfartsblocksignal* på bevakad station:) ett *avgångstillstånd*, formulerat "tåg ... får lämna ...(stationen)... mot ...(nästa station)..." samt i förekommande fall "på ...(uppspåret resp nedspåret)..".

d) Medgivandet skall repeteras av föraren och repetitionen skall bekräftas av tkl.

Innan tåget passerar signalen, skall föraren kontrollera att signalen har den uppgivna beteckningen.

#### *Till mom 2*

Ett medgivande att passera infartssignal, mellansignal eller utfartssignal i "stopp", innebär även tillstånd att passera "stopp" i *dvärgsignal* som är placerad invid huvudljussignalen. För andra växlingsdvärgs signaler i "stopp" måste tkl lämna särskilt medgivande. Motsvarande gäller även tända *stopp-lyktor* (som är avsedda att skydda annan tågväg, § 3:9d). Medgivandet får avse alla dvärgs signaler och stopplyktor längs tågvägen. Det skall innehålla uppgift om hur många signaler det gäller och formuleras enl följande exempel: "Två växlingsdvärgs signaler och en stopplykta får passeras i stopp."

## § 70

*Till avd b.* Om medgivande lämnas utan att föraren själv har lämnat anmälan, måste tkl först förvissa sig om var tåget finns och att det står stilla.

*Till avd c, punkt 1.* Signalbeteckningen behöver inte nämnas för infartssignal, mellansignal eller utfartssignal *på obebakad station.*

*Till avd c, punkt 2.* Ett medgivande att passera infartssignal och mellansignal, innehållande uppgiften "kontrollera växlarna", kan kompletteras med uppgift om i vilket läge motväxlar skall ligga, enl följande formulering: "första motväxel i vänsterläge, andra motväxel i högerläge".

*Exempel på medgivande för infartssignal:*

"Tåg 3644 får passera infartssignal Beberga 3/2. Kontrollera växlarna. Första motväxel i högerläge. Nyström".

*Exempel på samtidigt medgivande för mellansignal och utfartsblocksignal:*

"Tåg 3644 i Beberga får passera mellansignal 2/6 och utfartsblocksignal U2 och lämna Beberga mot Cekrok på uppspåret. Växlarna ligger rätt. Nyström"

*Exempel på medgivande för mellanblocksignal:*

"Tåg 3644 får passera mellanblocksignal Beberga U4. Lundgren."

*Exempel på medgivande som gäller A-fordonsfärd:*

"A-fordon Hultén får passera infartssignal Cekrok 37v. Växlarna ligger rätt. Mattsson."

### 3. Passage utan anmälan och medgivande

Har anmälan enl mom 1 inte kunnat göras (telefon/radio saknas eller föraren får inte svar), eller krävs ingen anmälan, gäller följande:

#### a) **Infartssignal, mellansignal eller utfartssignal på obebakad station på sträcka som saknar linjeblockering:**

Tåget får passera signalen utan medgivande. Innan tåget lämnar stationen måste dock föraren kontrollera på plats att tkl expedition är obemannad.

#### b) **Linjeplatssignal:** Sedan tåget har stannat, får signalen passeras utan medgivande.

c) **Övriga huvudsignaler**, dvs

1) infartssignal, mellansignal, utfartssignal eller utfartsblocksignal *på bevakad station*,

2) infartssignal, mellansignal eller utfartsblocksignal *på obevakad station på sträcka med linjeblockering, i eller ur bruk*, och

3) mellanblocksignal:

Signalen får inte passeras utan medgivande.

**4. Åtgärder efter passage**

När tåg har passerat sådan huvudsignal på station eller mellanblocksignal som inte visar "kör", gäller följande:

a) **Infartssignal, mellansignal, innerplacerad utfartssignal**

1) Beskedet "**växlarna ligger rätt**" har lämnats av tkl vid medgivandet:

Tåget skall framföras med *siktfart*.

2) Beskedet "**kontrollera växlarna**" har lämnats av tkl vid medgivandet, eller huvudsignal på obevakad station på sträcka utan linjeblockering har passerats *utan medgivande*:

- Tåget skall framföras med *krypfart*. På spåravsnitt där föraren med säkerhet kan konstatera att det inte finns några växlar eller spårspärrar gäller dock *växlingsfart*.

- Föraren skall kontrollera att växlar ligger rätt, genom att

- vid *motväxel* : kontrollera att den anliggande tungan sluter väl mot sin stödräl och att frånliggande tungan ligger på tillräckligt avstånd från sin stödräl,

- vid *medväxel* : kontrollera att tungorna inte ligger fel.

- Kontroll av *växeltungor* skall göras på plats på marken, om sikten är otillräcklig (t ex p g a förarhyttens placering, mörker, dimma, kraftigt regn, snöfall eller att snö täcker växeln). Annars får kontrollen göras från förarhytten, varvid

- vid *motväxel* : tåget skall stoppas omedelbart före växeln, medan

- vid *medväxel* : kontrollen får göras under gång.

## § 70

3) Reglerna i punkt 1) och 2) om hastighet och kontroll av växlar och hinderfrihet gäller till nästa huvudsignal, dock längst till stationsgränsen mot linjen.

För utfartssignal med linjeplatsfunktion, gäller även avd d.

*Till mom 4 avd a*

*Till punkt 2, besked "kontrollera växlar".* Finns dvärgsignal, gäller dock på dvärgsignalsträckan – trots att tkl har lämnat beskedet "kontrollera växlar":

- att ingen kontroll behövs av växeltungor, ifall dvärgsignal visar signalbild "lodrätt" eller "snett vänster"
- att föraren får framföra tåget i siktart, ifall dvärgsignal visar signalbild "lodrätt".

Kontroll av tungor i medväxel gäller inte växel som är uppkörbar, enl uppgift i linjeboken. Obs att det i övriga fall är *förbjudet att köra upp medväxel*.

b) **Ytterplacerad utfartssignal** (som inte har linjeplatsfunktion) (Inga särskilda kontroller behöver göras av föraren.)

c) **Utfartsblocksignal, mellanblocksignal**

På efterföljande blocksträcka skall tåget framföras med *siktart*.

(Undantag: när föraren har fått order (S14) om att linjeblockeringen är ur bruk.)

För blocksignal med linjeplatsfunktion gäller även avd d.

d) **Utfartssignal eller blocksignal med linjeplatsfunktion, linjeplatssignal**

Tåget skall föras förbi berörda växlar på linjen resp den rörliga bron med *växlingsfart*. Föraren skall kontrollera att växlar ligger rätt resp att brosignal visar "rörelse tillåten". Kontrollen får göras under gång.

*Till mom 4 avd d*

Att en utfartssignal eller blocksignal har linjeplatsfunktion framgår av att den är försedd med tilläggstavla 'förreglar växel' eller tilläggstavla 'förreglar rörlig bro'. Om brosignal inte visar "rörelse tillåten", gäller § 10:2.

### e) Körning med verksam ATC

1) När huvudsignal passeras i "stopp", skall föraren trycka in stoppassageknappen.

2) På *sträcka utan linjeblockering* gäller: När utfartssignal eller linjeplatssignal har passerats och hela tåget har passerat alla växlar (rörlig bro) på stationen resp vid linjeplatsen, får tåget stoppas på lämpligt ställe och ATC görs verksam på nytt.

*Till mom 4 avd e*

Den sth som framgår av avd a–d gäller, *oavsett vilket ATC-huvudbesked som visas*. (Fasta siffror "00" i huvudindikatorn anses inte vara ATC-huvudbesked, utan endast en indikering av att ATC-information "stopp" har mottagits och att systemet övervakar takhastigheten 40 km/h.)

*Till punkt 1.* För fordon med verksam ATC begränsar systemet hastigheten till 40 km/h eller 10 km/h vid passage av balisgrupp som ger ATC-huvudsignalinformation "stopp". Detta gäller alltså även vid slutpunktsstopplykta eller S-tavla med signalbaliser, när ATC-information "stopp" ges.

*Till punkt 2.* För den fortsatta körningen gäller sth 80 km/h tills ATC-besked åter visas, jfr § 68:4a.

## 5. Åtgärder av tkl

I detta mom används följande beteckningar:

04 = det tåg som skall lämnas medgivande att passera huvudsignal i "stopp"

A = bevakad station där huvudsignal visar "stopp" för 04

B = obevakad station där huvudsignal visar "stopp" för 04

C = nästa bevakade station för 04

När vut eller A-fordonsfärd ska lämnas medgivande att passera huvudsignal i "stopp", gäller bestämmelserna för 04 i tillämplbara delar.

a) **Allmänt.** För att tkl skall få lämna medgivande för 04 att passera huvudsignal i "stopp" gäller – utöver mom 2 – bestämmelserna i avd b–g.

*Till mom 5 avd a*

Om tkl tar emot anmälan som enl mom 1 skall lämnas till annan tkl, skall föraren (tsm) om möjligt hänvisas till att ta direkt kontakt med rätt tkl. (Detta kan t ex inträffa, om föraren inte har fått order om att en station är bevakad.)

## § 70

**b) Infartssignal, mellansignal eller innerplacerad utfartssignal på bevakad station (= A)**

*Till mom 5 avd b*

Medgivandet till 04 skall alltid innehålla antingen "växlarna ligger rätt" eller "kontrollera växlarna". (Om det i något fall inte förekommer någon växel i tågvägen, används beskedet "växlarna ligger rätt".)

Om möjligt läggs växlingsväg så att dvärgsignal visar signalbild "lodrätt" eller "snett vänster" för 04.

1) Tkl skall i möjlig utsträckning ha inspekterat tågvägen, varvid föreskrifterna i säok till § 55 gäller i tillämplbara delar.

Följande *skall* vara uppfyllt:

- Det är säkerställt att tågvägen för 04 inte är upplåten för något annat tåg i motsatt riktning (= 05) eller samma riktning (= 06).
- I tågvägen för 04 får det inte finnas någon motväxel som i fel läge skulle kunna leda 04 in på spår, där det finns risk att 05 eller 06 framgår.
- Det är sannolikt att tågvägen är hinderfri. (Undantag: vid hinder i tågvägen enl § 73.)

*Anm.* Regeln i andra strecksatsen behöver *inte* tillämpas, om

- a) *dels* dvärgsignal finns före närmaste berörd motväxel, *dels* växlingsväg kan läggas för 04 från denna dvärgsignal till tågvägens slutpunkt (eller till en punkt bortom den längst bort belägna motväxeln), *dels* inget medgivande lämnas för att passera någon dvärgsignal i "stopp", eller
- b) både 04 och 05/06 framförs efter medgivande enl § 70 med beskedet "kontrollera växlarna", eller
- c) *dels* tkl vet att alla motväxlar i 04 tågväg är låsta med K-lås eller genom klovning, *dels* Trafikledningsfunktionen har medgivit detta undantag från regeln, eller
- d) *dels* "kör" visas för 05/06, *dels* alla motväxlar i 04 tågväg blir – genom "kör" för 05/06 – förreglade i skyddande läge för 05/06 tågväg, *dels* detta undantag från regeln har medgivits för stationen av Trafikledningsfunktionen i samråd med Spårinnehavaren (anges i säpl).



*Till mom 5 avd b punkt 1*

Reglerna tillämpas även om 05/06 är vut eller A-fordonsfärd.

*Till andra strecksatsen.* Regeln tillämpas i förekommande fall genom flera efter varandra följande motväxlar, dock längst tills nästa huvudsignal eller stationsgränsen mot linjen uppnås. Obs att regeln gäller i alla andra fall än dem som anges i anm punkt a–d, alltså oavsett om (det finns risk för att) 05/06 framförs

- med "kör" i huvudsignal, eller
- sedan § 52:2-3 har tillämpats, eller

– efter medgivande enl § 70 med beskedet "växlarna ligger rätt", och även om alla motväxlar i 04 tågväg indikeras i kontroll i rätt läge och är låsta eller bevakade.

*Till andra strecksatsen, anm, punkt d.* Ett av kraven för detta undantag är att stationens tågvägar genomgående skyddas av förreglade skyddsväxlar (bl a station med bara "kopplade" växlar i förbindelser mellan två tågspår).

*Till sista strecksatsen.* Om 04 är en vut eller A-fordonsfärd, får medgivande lämnas trots att hinder finns i tågvägen. Föraren (tsm, småfordonsföraren) ges muntlig order om hindret i samband med medgivandet.

2) För att medgivandet skall få innehålla beskedet "växlarna ligger rätt", skall följande vara uppfyllt:

– Växlar och spårspärrar i tågvägen skall vara antingen låsta i rätt läge eller bevakade i rätt läge och i kontroll.

– Finns risk för att växling/småfordonsväxling pågår eller kan påbörjas på anslutande spår, måste tågvägen för 04 vara skyddad mot rörelser från sidan och mot motriktade rörelser genom

- att signal visar "stopp", eller
- att skyddsväxlar eller spårspärrar är antingen låsta i skyddande läge eller bevakade i skyddande läge och i kontroll, eller
- att tkl har fått anmälan från växlingsledare (förare, småfordonsförare) om att växling/småfordonsväxling är avslutad.

## § 70

*Till mom 5 avd b punkt 2*

Kravet på "i kontroll" (dvs att läget bekräftas i signalanläggningen) gäller inte klotväxel som bevakas på plats. "Veivad växel" jämfställs vid vissa förhållanden med växel i kontroll (se saok till § 1:19 avd a).

Betr indikeringar i fjbcentral av växel i kontroll, se SJF 010.16.

3) Om kraven enl punkt 2 inte är uppfyllda, skall medgivandet innehålla beskedet "*kontrollera växlarna*".

4) Om tkl C eller tkl för station före A får anmälan om "stopp" i huvudsignal i A (jfr mom 1 avd a punkt 1), får han lämna medgivande bara om det är sannolikt att tkl A inte finns i tjänst.

*Till mom 5 avd b punkt 4*

Detta fall gäller

- vid oregelbmassigheter, t ex när tkl A inte har kommit i tjänst efter en period när A har varit stängd,
- när A-fordonsfärd eller vut skall lämnas medgivande för huvudsignal på stängd station, se även § 32:11.3 resp saok till § 36:12

c) **Infartssignal, mellansignal eller innerplacerad utfartssignal på obevakad station (= B)** (sträcka med eller utan linjeblockering)

Medgivande (från tkl C eller tkl A) skall innehålla uppgiften "*kontrollera växlarna*".

d) **Ytterplacerad utfartssignal på bevakad station (= A) eller på obevakad station (= B)**

(Inga särskilda villkor gäller.)

e) **Utfartsblocksignal på bevakad station (= A) eller på obevakad station (= B)**

1) Följande skall vara uppfyllt:

- Det är säkerställt att stationssträckan inte är upplåten för tåg i motsatt riktning.
- Närmast föregående tåg i samma riktning (= 02) skall ha lämnat stationssträckan.

För utfartsblocksignal i A görs kontrollen av tkl A i samråd med tkl C. Tkl C skall lämna sitt samtycke till att signalen passeras genom att

- för tåg 04: lämna klart-anmälan till tkl A för 04 enl § 59:5-6,
- för vut och A-fordonsfärd: till tkl A anmäla "Vut (A-fordon) får passera utfartsblocksignal .... i stopp".

För utfartsblocksignal i B görs kontrollen av tkl C.

2) *På fjbsträcka* gäller dessutom: Fjtkl skall

- ha förvissat sig om inställd blockriktning, och
- (om 04 skall gå *mot* blockriktningen:) ha sett till att linjeblocket är spärrat vid den station varifrån blockriktningen är vänd, och
- (om C är fjst:) uppmana föraren att lämna ankomstnämnan när 04 har kommit till C. (Om A är fjbgränsstation skall fjtkl se till att tkl A uppmanar föraren.)

3) Om A är fjst och angränsande stationssträcka ligger på samma fjbsträcka, gäller utöver punkt 1 och 2:

Fjtkl svarar ensam för kontroll enl punkt 1 och skall iaktta följande:

Medgivande till 04 får inte lämnas förrän fjtkl har övertygat sig om läget för

- dels det tåg (= 02 el 03) som – oavsett riktningen – skall gå eller har gått närmast före 04,
- dels det tåg (= 05) som skall gå närmast efter 04 i motsatt riktning.

## § 70

Fjtkl får inte fullständigt lita till indikeringar på fjbpanelen utan skall förvissa sig om läget genom att

- samtala med föraren på 02/03 resp 05, eller
- (vad beträffar 02/03:) på fjbpanelen ha iakttagit att 02/03 har lämnat stationssträckan, eller
- (ifall 02/03 troligen redan har lämnat fjbsträckan eller 05 troligen ännu inte har kommit in på denna:) samtala med tk1 för fjbgränsstationen, eller

(om fjtkl är tk1 för den station där tåget lämnar/kommer in på fjbsträckan:) kontrollera anteckningarna om att 02/03 har lämnat resp om att 05 ännu inte har kommit in på fjbsträckan, eller

- (vad beträffar 02/03, om tåget har sin slutstation på fjbsträckan:) ha iakttagit att 02/03 har kommit till sin slutstation, eller
- (vad beträffar 05, om tåget har sin utgångsstation på fjbsträckan:) kontrollera att 05 inte har lämnat utgångsstationen.

*Till mom 5 av d e punkt 3*

*Till de fem sista strecksatserna.* Vut för transport jämställs i detta sammanhang med tåg 02, 03 och 05.

Reglerna tillämpas även om A och angränsande stationssträcka utan att höra till samma fjbsträcka handhas av en och samma fjtkl.

För de fall, när fjtkl skall förvissa sig om läget för 02/03 genom att iaktta tåget på fjbpanelen, måste fjtkl ha iakttagit antingen en logisk förflyttning av 02/03 eller en tidigare anteckning som baseras på iakttagelsen av en logisk förflyttning. Se vidare SJF 010.16.

Om

- *dels* 04 är en vut eller A-fordonsfärd,
  - *dels* stationssträckan sedan tidigare är avspärrad (linjeblocket spärrat) för en annan anordning,
  - *dels* fjtkl redan tidigare har konstaterat att stationssträckan är fri från tåg,
- behöver fjtkl inte på nytt genomföra kontrollerna om var 02/03 och 05 befinner sig.

**f) Mellanblocksignal**

Följande skall vara uppfyllt (kontrolleras av tkl C; på fjbsträcka av fjtkl): Närmast föregående tåg i samma riktning skall ha lämnat stationssträckan.

*Till mom 5 avd e punkt 1 och till mom 5 avd f*

Obs att kravet på att föregående tåg skall ha lämnat stationssträckan *inte* innebär, att 04 får ges medgivande för mer än en blocksignal åt gången.

## § 71

**§ 71. Linjeblockering ur bruk**

*Till § 71*

När linjeblockeringen har tagits ur bruk gäller såo föreskrifter om sträcka utan linjeblockering. Särskilda regler gäller dock för k-möte, se mom 7.

**Allmänt****1. Urbruktagning**

a) Linjeblockeringen tas ur bruk genom att tl – efter beslut av Spårinnehavaren – utfärdar S14.

Tl sänder S14 till sträckans gränsstationer, mellanliggande bevakade stationer och berörda ordergivningsstationer.

Tkl skall kvittera S14. Tl skall se till att han får kvitto.

b) Linjeblockeringen får inte tas ur bruk, om tilläggståg finns på eller på väg mot sträckan.

*Till mom 1*

Synnerliga skäl krävs för att ta linjeblockeringen ur bruk. Spårinnehavaren skall samråda med Trafikledningsfunktionen.

Linjeblockeringen skall tas ur bruk, om tåg, vut eller A-fordonsfärd måste framföras på stationssträckan medan arbete pågår med att inrätta eller slopa mellanblocksignal.

Linjeblockeringen får tas ur bruk endast om orsaken till att blocksignal inte kan visa "kör" är känd.

Inom ATC-område skall ATC-arbetsområde vara anordnat. Undantagsvis får dock linjeblockeringen tas ur bruk redan innan ATC-arbetsområdet har hunnit anordnas; betr order i sådant fall se mom 2.

*Till avd a, sista stycket.* Först sedan tkl har fört in S14 i tklboken får han kvittera S14, varvid tkl antingen läser upp S14 eller sänder en undertecknad avskrift av denna till tl.

## 2. Order till tåg och vut m m

a) När linjeblockering har tagits ur bruk, skall förare på tåg (förare och tsm på vut) ges order (S14).

Sådan order innebär

- att *mellanblocksignal* inte gäller för tåget (vut),
- att tågets sth inte får överstiga 80 km/h.

Har ATC-arbetsområde inte anordnats, ges föraren order (S10 eller S14) om detta samt om att sth inte får överstiga 40 km/h.

b) Vid A-arbete eller A-fordonsfärd på stationssträckan skall tkl underrätta tsm (småfordonsföraren) när linjeblockeringen har tagits ur bruk. Sådan underrättelse innebär att *mellanblocksignal* inte gäller för A-fordonsfärd.

*Till mom 2*

Obs att *utfartsblocksignal* gäller även när linjeblockeringen är ur bruk på nästa stationssträcka. Den får således inte passeras i "stopp" utan medgivande enl § 70.

## 3. Kontroll vid linjeplats

Tåg (vut, A-fordonsfärd) skall föras förbi växlar och rörlig bro vid linjeplats med *växlingsfart*. Föraren (tsm vid vut när föraren inte finns på främsta fordonet) skall kontrollera att växlar ligger rätt resp att brosignal visar "rörelse tillåten". Kontrollen får ske under gång.

*Till mom 3*

På S14 anges om det finns växlar (rörlig bro) på stationssträckan. Dessutom uppmärksammas föraren genom att föregående blocksignal är försedd med tilläggstavla 'förreglar växel' resp tilläggstavla 'förreglar rörlig bro'.

Obs att kontrollen skall utföras även om den föregående blocksignalen skulle visa "kör".

## § 71

**4. Ibrukttagande tidigare än planerat.**

Om linjeblockeringen – på hela sträckan eller del därav – kan tas i bruk tidigare än vad som har angivits på S14, skall t1 underrättas.

Efter samråd med Spårinnehavaren får t1 ge order om att linjeblockeringen åter skall tas i bruk.

Ordern sänds som telegram och formuleras: "*Fr o m tåg .... tas linjeblockeringen åter i bruk på sträckan .... – .... .*"

Förare på tåg (förare och tsm på vut) som redan har fått order enl mom 2a skall ges order (S11) att linjeblockeringen åter har tagits i bruk.

Tsm vid A-arbete och småfordonsförare vid A-fordonsfärd som har underrättats enl mom 2b skall underrättas om att linjeblockeringen åter har tagits i bruk.

*Till mom 4*

Det är *synnerligen viktigt* att tkl för kontrollstationerna förvissar sig om vilka order som har getts till de tåg som berörs av den ändrade ordern.

Emellertid bör man undvika att ta linjeblockeringen i bruk tidigare än planerat. Detta med hänsyn till risken att tåg som redan har fått S14 av förbiseende inte ges den för säkerheten så viktiga "kontraordern" på S11.

**Enkelspårig sträcka***Till mom 5–8*

Obs. Om linjeblockeringen är ur bruk på *dubbelspårig sträcka med enkelspårsdrift*, gäller i fråga om tågs ordningsföljd och förarens möteskontroll bestämmelserna i § 81.

**5. Omfattning, tågs ordningsföljd.**

En S14 omfattar endast en stationssträcka.

Tågens ordningsföljd på stationssträckan bestäms på S14 genom uppräknings av tågen i tidsföljd. Vid uppräknings tas med

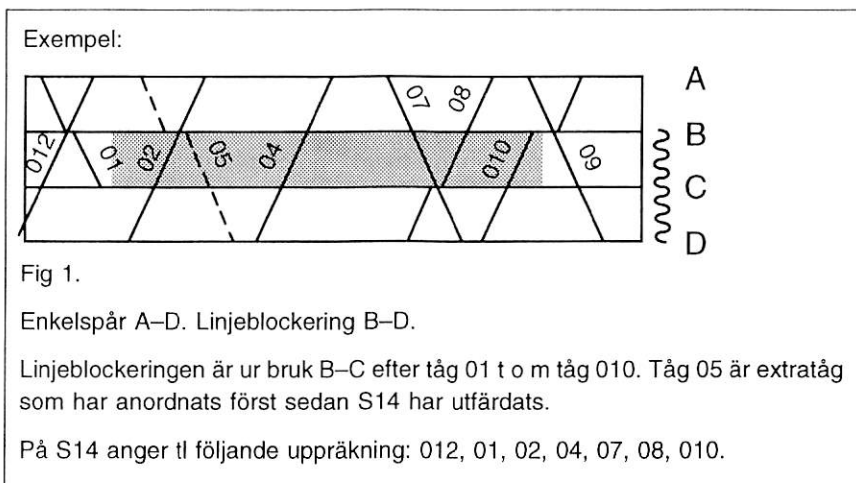
- det sista tåg som i vardera riktningen och innan linjeblockeringen tas ur bruk går på stationssträckan,
- de tåg som skall gå medan linjeblockeringen är ur bruk (ordinarie tåg samt de extratåg som är anordnade när S14 utfärdas, utan "E" efter tågnumret).



*Till mom 5*

*Till första stycket.* Under tiden en S14 gäller får bevakningen inte tas upp på eventuell obevakad station på stationssträckan.

*Till andra stycket.* Tåg som går på stationssträckan innan linjeblockeringen tas ur bruk måste tas med i uppräknigen för att föraren på tåg, sedan linjeblockeringen har tagits ur bruk, skall kunna kontrollera möte enl mom 7.



6. Tl skall komplettera S14 med särskild order om ordningsföljden i följande fall:

- 1) om extratåg anordnas sedan S14 har utfärdats,
- 2) om ett tåg, som skulle ha gått när linjeblockeringen fortfarande var i bruk, p g a försening kommer att framföras sedan linjeblockeringen har tagits ur bruk,
- 3) om tl vill ändra ordningsföljden, när detta förfaringsätt anses lämpligare än att tillämpa § 77 och § 78.

I ordern skall tl ange de tåg som skall k-möta det tåg (= 05) för vilket ordningsföljden särskilt har bestämts; dessa tåg ges order (S9).

## § 71

Den särskilda ordern sänds som telegram och formuleras: "Tåg 05 skall, när linjeblockeringen är ur bruk .... - .... (datum)/(natt mot ....) gå mellan tåg 02 och 04. Tåg 04 skall k-möta 05 i ....".

*Till mom 6*

Se exemplet i fig 1 ovan. S9 skall ges till 04. Att tåg 05 skall möta 02 i B framgår av den S14 som ges till 05 och som skall vara kompletterad enligt till särskilda order. S9 behövs därför inte till 05.

: 7. **K-möte**

- På den gränsstation (= X), varifrån ett tåg (= 02) skall gå ut på sträcka där linjeblockeringen har tagits ur bruk, uppkommer k-möte enl följande:
- 02 k-möter *ett* tåg, nämligen det (= 01) som närmast före 02 har gått på stationssträckan i motsatt riktning till X.
- 02 k-möter 01 enl denna regel även om tidsmellanrummet överstiger 60 min. K-möte föreligger dock inte, om 02 redan har k-mött 01 på en station före X.

*Till mom 7*

De speciella mötesregler som gäller när linjeblockeringen är ur bruk framgår av följande:

Se fig 1 ovan.

02 k-möter 01 i C

05 k-möter 02 i B

04 k-möter 05 i C, om 05 är anordnat, men 04 k-möter 01 i C om 05 inte är anordnat.

07 k-möter 04 redan i A (ordinarie k-möte). Därför föreligger inte k-möte för 07 i B.

08 och 010 k-möter 07 i C.

I tdt angivna k-möten på station, där tåg lämnar sträcka försedd med linjeblockering, behöver inte kontrolleras av föraren i de fall möteskontrollen redan har skett enl föreskrifterna i detta mom. (I fig 1 k-möter 02 enl sin tdt 01 i B, men kontrollen har redan gjorts i C.)

**8. Order till tåg och vut (Tillägg till mom 2.)**

S14 kan ges i av tkl bestyrkt avskrift eller utdrag.

Har tl genom särskild order bestämt ett tågs ordningsföljd, skall den S14 som ges till föraren på detta tåg vara kompletterad enl tl särskilda order.

S14 till vut behöver inte innehålla uppräknig av tågs ordningsföljd.

*Till mom 8*

På S14 till ett visst tåg behöver i uppräknigen endast tas med tåget självt samt det tåg som går närmast före i motsatt riktning, även om det skulle gå innan linjeblockeringen tas ur bruk.

## § 72

**§ 72. Tågs ankomst till trafikplats****1. Stopplats**

a) Tåg som skall stanna på en tpl skall normalt göra detta med framänden vid sin stopplats. Denna är belägen

– *för resandetåg med fast upphåll för trafikutbyte eller behovsuppehåll:*

- 1) enl order (S11),
- 2) enl uppgift i tdt,
- 3) enl U-tavla,
- 4) vid lämpligt ställe vid plattform.

– *för annat tåg:*

- 1) enl order (S11),
- 2) enl uppgift i tdt,
- 3) vid stopplatstavla som gäller för tåget,
- 4) på bevakad station: vid tågvägens slutpunkt,  
på annan tpl: vid lämpligt ställe.

På bevakad station får tåg med fast uppehåll inte gå förbi tågvägens slutpunkt, oavsett vad som sägs ovan. (Undantag se dock mom 3 och 4.)

*Till mom 1 avd a*

I samband med ordergivning om hinder i tågvägen (§ 73:1) ges dock order om stopplats på S10.

b) På *bevakad station* gäller:

Om tkl vill att tåg med fast uppehåll skall stanna *före* den normala stopplatsen enl avd a, skall

- tkl under infarten visa "sakta",
- föraren svara med "uppfattat" och minska hastigheten,
- tkl visa rörlig stoppsignal (signalflagga eller rött sken) när tåget skall stanna.

Om stopplatsen för ett tåg med fast uppehåll ligger före tågvägens slutpunkt och tkl vill att tåget skall stanna bortom den normala stopplatsen enl avd a, skall

- tkl under tågets infart visa "framåt"
- föraren svara med "uppfattat",
- tåget fortsätta förbi den normala stopplatsen med låg hastighet tills tkl visar rörlig stoppsignal (signalflagga eller rött sken), dock längst till tågvägens slutpunkt.

*Till mom 1 avd b*

Signalering med "sakta" i avsikt att tåget skall stanna före den normala stopplatsen får bara ske, om "sakta" kan ses på tillräckligt avstånd och i regel bara om tkl bedömer att tågets hastighet är högst 40 km/h.

Tkl kan uppdra åt annan tjänsteman att ge "sakta", "framåt" eller stoppsignal enl detta mom; för annat tåg än resandetåg får stoppsignal därvid ges med armarna.

## 2. Ankomstanmälan

### a) *Vid bevakad station (= B)*

Om ankomstanmälan föreskrivs i linjeboken eller order (S11), skall föraren, sedan han har kontrollerat att tåget *i sin helhet* har kommit innanför stationsgränsen i B, anmäla "01 har kommit till B" till tkl B.

### b) *Vid linjeplats eller obevakad station (= X)*

Om ankomstanmälan föreskrivs i tdt eller order (S11), skall föraren sedan tåget har kommit till X, anmäla "01 har kommit till X" till den tkl som anges i tdt eller ordern.

*Till mom 2*

Det förutsätts givetvis att föraren inte har lämnat kvar fordon på linjen. (Någon slutsignalkontroll krävs däremot inte.)

*Till avd a, vid bevakad station.* Föraren måste vara säker på att tåget inte har stannat så att bakersta delen står kvar på linjen.

Ankomstanmälan används vid fjst, där tåget kommer från sträcka utan linjeblockering och s k 'tåg in'-utrustning inte finns. Den kan krävas även i andra situationer, t ex vid vissa fel på signalanläggningen.

## § 72

*Till avd b, vid linjeplats eller obevakad station.* Ankomstanmälan förekommer i samband med vut efter resandetåg, jfr säok till § 36:1. Dessutom förekommer ankomstanmälan vid obevakad slutstation, enl SJF 010.12.

### 3. Tåg som övergår till växling

Vid vissa stationer (anges i linjeboken) kan förekomma att tåg med fast uppehåll övergår till växling vid infartstågvägens slutpunkt eller vid infartssignalen.

Tåget skall stoppas vid huvudsignal i "stopp" (infartstågvägens slutpunkt), oberoende av vad dvärgsignal visar. Växlingen får sedan påbörjas när dvärgsignal visar signalbild "lodrätt" eller "snett vänster".

Undantag från föregående stycke: I linjeboken kan anges att tåget får övergå till växling utan att stanna, om signal "framåt" visas och/eller dvärgsignal visar signalbild "lodrätt" eller "snett vänster".

#### *Till mom 3*

Här avses växling som skall genomföras

- med hela tågsättet från tågvägens slutpunkt till en i förväg bestämd punkt, utan riktningsbyte, och
- genast efter stopp (eller i tillåtna fall utan stopp) vid tågvägens slutpunkt,

i de fall

- när tågsättet behöver tas in på sidospår, eller
- (efter beslut av Trafikledningsfunktionen:) när tågsätt regelbundet behöver tas in på spår där det finns fordon (i stället för tillämpning av § 73).

Bestämmelserna för växling gäller i tillämpliga delar. Det är tkl/ställverksvakt som är växlingsledare, om rörelsen startar/fortsätter enbart på signalbild "lodrätt" eller "snett vänster", och annars den som ger eller beordrar signalgivare att ge "framåt", eller den som tkl utser i fall som anges nedan.

Vid oregelmässigheter, t ex större signalfel, får tkl besluta att ett tågsätt som står vid huvudsignal i "stopp" skall föras vidare som växling under ledning av en utsänd växlingsledare. (Detta gäller även om uppgift saknas i linjeboken och även om dvärgsignal saknas vid huvudsignalen.) Föraren underrättas muntligt av tkl. (Finns inte tillgång till någon särskild växlingsledare, får tåget föras vidare efter muntligt medgivande enl § 70, även om tågsättet skall tas in på sidospår. Härvid anses bestämmelserna för växling börja gälla när främsta fordonet går in på sidospår.)

*Till tredje stycket.* En förutsättning för övergång från tåg till växling utan att stanna är att punkten finns inom område utan ATC.

#### 4. Tåg med fast uppehåll får passera

☞ Tåg med fast uppehåll får passera bevakad station utan att stanna vid sin stopplats enl följande:

- på station där tkl skall ge "avgång": om tkl under infarten ger "avgång",
- på station där "avgång" inte skall ges av tkl: om mellansignal eller utfartssignal bortom stopplatsen visar "kör"; för resandetåg gäller detta endast om uppehållet inte är avsett för trafikutbyte.

#### 5. Tåg med behovsuppehåll

skall behandlas på följande sätt:

a) På station där tkl skall ge "avgång", ger tkl "sakta" under tågets infart, om uppehåll behövs, och annars "avgång".

(På station där tkl inte skall ge "avgång" ges inte signal av tkl.)

b) Tbfh skall i förväg meddela föraren om uppehållet behövs eller inte. Meddelandet lämnas muntligt, genom "sakta" resp "klart för avgång" eller genom signalering med enklangsklocka.

c) Föraren besvarar signal från tkl eller tbfh med "uppfattat". Föraren skall se efter om påstigande finns på plats där tåget har behovsuppehåll för påstigning.

I följande fall skall föraren stanna tåget:

- 1) när tkl eller tbfh har gett "sakta" eller när tbfh i förväg har meddelat att uppehåll behövs,
- 2) när meddelande från tbfh har uteblivit,
- 3) när föraren vet att det finns avstigande,
- 4) när påstigningstavla är vänd mot tåget,
- 5) när föraren ser att påstigande finns på platsen.

*Till mom 5 avd c*

Punkt 2 och 3 gäller inte vid behovsuppehåll bara för påstigande. Punkt 4 och 5 gäller inte vid behovsuppehåll bara för avstigande.

## § 73

**§ 73. Hinder i tågvägen eller på dess skyddssträcka på bevakad station****1. Hinder i tågvägen**

När hinder finns före tågvägens slutpunkt, gäller följande:

- a) *Föregående huvudsignal kan inte ställas till "kör"*: Tåget får tas förbi huvudsignalen
- 1) enl § 70, sedan föraren har fått order (S10) om hindret, eller
  - 2) (gäller tåg med fast uppehåll:) genom signalering enl § 52:2-3, sedan föraren har fått order (S10) på tidigare station om hindret och tågets stopplats.

- b) *Föregående huvudsignal kan trots hindret ställas till "kör"*: Huvudsignalen får ställas till "kör"

1) sedan tåget har stannat vid huvudsignalen och föraren där har fått order (S10) om hindret och tågets stopplats, eller

2) (gäller tåg med fast uppehåll:) sedan föraren dels har fått order (S10) på tidigare station om hindret och tågets stopplats, dels har gett "beredd" vid huvudsignalen.

*Anm.* I ordern (S10) kan anges "Beredd får ges innan tåget stannat".

- c) Om hinder i tågvägen utgörs av fordon och det finns risk för att fordonet kan komma att flyttas, svarar tkl för att detta förhindras genom att han underrättar berörd förare eller växlingspersonal.

**2. Hinder på tågvägens skyddssträcka**

När hinder finns på tågvägens skyddssträcka (enl § 57:2), gäller följande:

- a) *Huvudsignalen före tågvägens slutpunkt kan inte ställas till "kör"*: Tåget får tas in
- 1) enl § 70, sedan föraren har fått order (S10) om hindret, eller
  - 2) (gäller tåg med fast uppehåll:) genom signalering enl § 52:2-3 (utan ordergivning om hindret).



b) *Huvudsignalen före tågvägens slutpunkt kan trots hindret ställas till "kör":*  
Huvudsignalen får ställas till "kör"

- 1) sedan tåget har stannat vid huvudsignalen och föraren där har fått order (S10) om hindret, eller
- 2) (gäller tåg med fast uppehåll:) om uppgift om hindret finns i tdt, eller
- 3) (gäller tåg med fast uppehåll:) sedan föraren där har fått order (S10) på tidigare station om hindret, eller
- 4) (där "beredd" ges vid huvudsignalen:) sedan föraren har gett "beredd".

### 3. Genomfartståg, tåg med behovsuppehåll

För genomfartståg och tåg med behovsuppehåll gäller utöver mom 1 och 2 dessutom följande:

- a) Tkl skall – tillsammans med order (S10) vid huvudsignalen om hinder i tågvägen eller på dess skyddssträcka – även ge föraren order (S11) om fast uppehåll på stationen.
- b) Om tåg tas in efter "beredd" (mom 2b punkt 4), skall tkl i förekommande fall visa stillahållen stoppsignal under tågets infart enl § 74:2b punkt 3.

#### *Till § 73*

Hinder i tågvägen eller på dess skyddssträcka kan utgöras av stillastående fordon, pågående växling eller fast hinder såsom A-arbete, spårspärr eller stoppbock. En medväxel i "fel" läge på skyddssträcka anses däremot inte som hinder, inte heller en vägskyddsanläggning som inte spärrar vägtrafiken.

Verksamheten på en station skall planeras så att tåg inte utan starka skäl måste tas in mot hinder i tågvägen eller på dess skyddssträcka.

Muntlig order om hinder skall innehålla formuleringen "särskild försiktighet", exempelvis "Särskild försiktighet på grund av fordon före tågvägens slutpunkt, stopplats vid ...." resp "Särskild försiktighet på grund av hinder på tågvägens skyddssträcka."

Order (S10 eller muntlig), uppgift om hindret i tdt eller "beredd" innebär alla sth 30 km/h, enl § 68:4.

## § 74

**§ 74. Hinder för avgången från bevakad station****1. Tåg med fast uppehåll**

På vissa stationer (anges i linjeboken och säpl) skall följande signalering ske vid infart för tåg med fast uppehåll, om

- klart-anmälan inte har erhållits eller nästa stationssträcka inte är fri, och
- tåget tas in på *huvudtågspår*:

Tkl visar stillahållen stoppsignal under tågets infart,

föraren svarar med "beredd".

Håller tkl kvar stoppsignalen, skall tåget om möjligt stanna vid denna; annars gäller normal stopplats enl § 72.

*Till mom 1*

Detta mom tillämpas på station

- varifrån tåg skall gå ut på sträcka utan linjeblockering, och
- som kan vara obevakad, och
- som saknar utfartssignal, eller (efter Trafikledningsfunktionens bedömning) där utfartssignalen inte är försignerad och är placerad bortom tågvägens slutpunkt och på sådant sätt att den inte syns från tågs normala stopplats.

(Syftet med signaleringen är att förhindra att föraren misstar sig, tror att stationen är obevakad och avgår med tåget utan att tkl har gett "avgång".)

Tkl får inte ställa närmast föregående huvudsignal till "kör", förrän han genom tågankomstsignalering eller på annat sätt vet att tåget närmar sig. (Stoppssignaleringen skulle annars lätt kunna utebli genom att tkl är upptagen med annat och därigenom förbiser tågets ankomst.)

**2. Genomfartståg och tåg med behovsuppehåll****a) Allmänt**

Bestämmelserna i avd b och c gäller i förekommande fall om genomfartståg eller tåg med behovsuppehåll måste stoppas på stationen (för tåg med behovsuppehåll dock inte bara för trafikutbyte).

*Till mom 2 avd a*

Anledning till att tåget måste stoppas kan t ex vara

- att hinder finns på stationen, men bortom tågvägen och dess skyddssträcka,
- att nästa stationssträcka inte är fri eller att klart-anmälan inte har erhållits,
- att tåget skall ges order,
- att tåget skall kvarhållas för förbigång.

Om ett *genomfartståg skall stoppas för trafikutbyte* och order om uppehållet inte har kunnat ges tidigare, skall tåget stoppas vid en föregående huvudsignal och order (S11) om fast uppehåll ges till föraren. Tbfh ges order snarast sedan tåget har stannat på stationen; på fjst skall föraren förmedla ordern.

b) *Tåg skall gå ut på sträcka som ej är försedd med linjeblockering:*

- 1) Innan tåget tas in på stationen, måste tkl särskilt kontrollera att dvärgsignal vid tågvägens slutpunkt och utfartssignal visar "stopp".
- 2) Följande gäller, om
  - *utfartssignal saknas*, eller
  - *infartssignalen skall visa "kör"* (signalbild "en grön", utan försignalering av utfartssignalen):

Infartssignalen får inte ställas till "kör", förrän föraren har gett "beredd".

*Anm.* Finns *mellansignal* belägen före tkl expedition, tillämpas bestämmelserna i punkt 2 om infartssignal i stället med avseende på mellansignalen.

- 3) Följande gäller, om tåget tas in på tågväg med slutpunkt vid
  - *S-tavla*,
  - *stoppbock*, eller
  - (om utfartssignal saknas:) *stationsgränsen mot linjen*:

Tkl visar stillahållen stoppsignal under tågets infart, föraren svarar med "beredd".

Håller tkl kvar stoppsignalen, skall tåget om möjligt stanna vid denna; annars gäller stopplats som för tåg med fast uppehåll, senast vid infartstågvägens slutpunkt.

## § 74

*Till mom 2 avd b*

*Till punkt 2 och 3.* Om de fall som anges i punkt 2 eller 3 inte är tillämpliga, får tåget tas in på stationen utan vidare. Så är t ex fallet, om tågvägens slutpunkt utgörs av huvudsignal eller slutpunktsstopplykta i "stopp" och denna är försignalerad med något av beskeden "vänta stopp", "kort väg" eller "varsamhet" från en föregående försignal eller huvudsignal.

I stället för att tillämpa punkt 2 och 3 kan tåget ges order (S11) om fast uppehåll. Det kan i vissa fall vara nödvändigt, t ex om "beredd" inte ges, om tkl inte kan uppfatta "beredd" eller om tkl inte har möjlighet att visa stillahållen stoppsignal. Ordern ges antingen på tidigare station eller sedan tåget har stoppats vid närmast föregående huvudsignal på stationen.

*Till punkt 3.* De begränsningar för tkl som anges i till mom 1 sista stycket gäller även detta fall.

c) *Tåg skall gå ut på sträcka med linjeblockering i eller ur bruk:*

Om tåg undantagsvis måste tas in på tågväg med *slutpunkt vid S-tavla eller stoppbock*, skall tåget stoppas vid närmast föregående huvudsignal och föraren ges order (S11) om fast uppehåll.

*Till § 73 och § 74, sammanfattning för förare av genomfartståg*

För förare kan man på följande sätt sammanfatta vad som gäller när ett genomfartståg skall stoppas på en station:

a) *"Beredd" ges vid infartssignal eller mellansignal i "stopp"*:

Sth 30 km/h. Föraren måste räkna med att stanna senast vid tågvägens slutpunkt. Hinder kan finnas omedelbart bortom slutpunkten.

Visas stillahållen stoppsignal under tågets infart, svarar föraren med "beredd". (Slutpunkten är då vid S-tavla, stoppbock eller stationsgränsen.)

b) *Infartssignal eller mellansignal visar "kör" och "vänta stopp", eller "kör, 40". ("Beredd" ges inte.)*

Föraren måste räkna med att stanna senast vid tågvägens slutpunkt.

Visas stillahållen stoppsignal, svarar föraren med "beredd". (Slutpunkten är då vid S-tavla, stoppbock eller stationsgränsen.)

Har huvudsignal visat "kör 40" och är tågvägens slutpunkt vid utfartssignal i "stopp", kan hinder finnas *omedelbart* bortom slutpunkten.

c) Tåget stoppas om möjligt vid stillahållen stoppsignal, om sådan visas och hålls kvar efter "beredd", och annars vid normal stopplats för tåg med fast uppehåll; senast vid tågvägens slutpunkt.

(Visar huvudsignal "kör" och visar tkl i förekommande fall "avgång", får tåget fortsätta som normalt.)

## § 75

**§ 75. Rapportering av tågförsening**

1. Tkl skall i den omfattning som Trafikledningsfunktionen har föreskrivit rapportera till tl, fjtkl och vissa ltkl, när försening förutses under tågets uppehåll på stationen eller under gången därifrån, eller när ett tåg har avgått försenat från stationen.

2. Förare skall rapportera inträffade och beräknade tågförseningar i följande omfattning:

a) *På sträcka utan fjb*

Föraren skall snarast underrätta tkl för någon av stationssträckans gränstationer, när gångtiden på stationssträckan av någon anledning – lokskada, opåräknat uppehåll e d – kommer att överskridas med minst 30 min.

b) *På fjbsträcka*

Föraren skall snarast underrätta fjtkl

– när tdenligt uppehåll på fjst på grund av trafikutbyte riskerar att överskridas med mer än 5 min,

– när tåg har stannat (på linjen eller på fjst) av oförutsedd anledning, t ex lokskada. Härvid skall han uppge den tid som tåget beräknas bli stående. Finns radio skall föraren på tåg utan annan tjänstgörande personal underrätta fjtkl så snart han måste lämna dragfordonet, varvid han även skall uppge den tidpunkt då han beräknar vara tillbaka.

3. Har tåg inte kommit till bevakad station 30 min efter det att tåget normalt skulle ha kommit in, och känner tkl inte till varför, skall han vidta åtgärder för att ta reda på orsaken. (På sträcka med radio skall åtgärder vidtas när en förare, som har meddelat att han måste lämna dragfordonet, inte har hörts av inom 15 min från den tidpunkt då han beräknades vara tillbaka.)

*Till mom 3*

För avsyning av banan kan tkl vända sig till Spårinnehavaren eller till polisen.

## § 76. Normal ordningsföljd för tåg

### *Till § 76*

Denna paragraf anger vad som är tågens normala ordningsföljd, d v s den ordningsföljd mellan två tåg – i samma eller motsatt riktning – som skall gälla på en stationssträcka, om den inte ändras enl § 77 eller § 78.

### **1. Tåg som finns i tdtboken.**

a) Normal ordningsföljd framgår av grafisk tdt och tågordning, med tillägg av vad som sägs nedan.

b) Ifall två tåglinjer på grafisk tdt för tåg i motsatta riktningar skär varandra mellan två stationer på enkelspårig sträcka (= "*oreglerat möte*"), anges vid vilken av stationerna mötet skall ligga med en pil på grafisk tdt resp med anmärkning i tågordning.

c) Ifall två tåglinjer på grafisk tdt för tåg i samma riktningar skär varandra mellan två stationer eller på obevakad station (= "*oreglerad förbigång*"), anges hur den normala ordningsföljden skall vara med anmärkning på grafisk tdt och i tågordning.

Motsvarande gäller om två tåg i samma riktning har samma avgångstid eller samma ankomsttid vid en station.

d) Två tåg, som inte går ordinarie samtidigt, kan ha samma tdtläge mellan två bevakade stationer. Härvid gäller:

1) *Andra tåg än tilläggståg*: Om det anordnas ett extratåg (= 07) som har samma läge som ett annat tåg (= 09), som är ordinarie eller tidigare anordnat, är den normala ordningsföljden dem emellan:

09, 07

*Anm.* Detta förhållande anger tl i anm på S4 eller S5 för 07: "07 går efter 09".

## § 76

2) *Tilläggståg*: Normal ordningsföljd för ett tilläggståg (= 50009) är närmast efter det tåg (= *grundtåget*, 09), vars tdt tilläggståget använder:

09, 50009

Anordnas ett tilläggståg (= 50007) enl tdt för ett grundtåg (= 07), som självt går i samma läge som annat tåg/grundtåg (= 09), är normal ordningsföljd att resp tilläggståg går närmast efter sitt grundtåg:

09, 50009, 07, 50007

e) För tåg som är omlett på fjbsträcka enl § 80 finns ingen normal ordningsföljd fastställd. För stationssträcka närmast fjbgränsstation skall fjtkl ange tågets ordningsföljd för tkl för fjbgränsstationen enl bil 3 art 2.1.1.

## 2. Extratåg enl S4

a) Normal ordningsföljd framgår av tågets avgångstider och ankomsttider. På sträcka som inte är försedd med linjeblockering framgår den normala ordningsföljden även av uppgifter om k-möten.

Har tåget oregerat möte eller oregerad förbigång med annat tåg, framgår den normala ordningsföljden av uppgifter om k-möten eller av anmärkning.

b) *Tåg på fjbsträcka enl förenklad S4*: Ingen normal ordningsföljd finns fastställd. För stationssträcka närmast fjbgränsstation skall fjtkl ange tågets ordningsföljd för tkl för fjbgränsstationen enl bil 3 art 2.1.1.



## § 77. Mötesändring

I denna paragraf används följande beteckningar:

01 = det tåg som skall kvarhållas i N

02 = det tåg som skall framgå från F

F = den förutvarande mötesstationen

N = den nya mötesstationen

### Till § 77

Denna paragraf avser mötesändring på enkelspårig sträcka, d v s ändring av den normala ordningsföljden för tåg i motsatta riktningar eller – när linjeblockeringen är ur bruk – av den ordningsföljd som framgår av S14.

Bestämmelserna tillämpas också vid enkelspårsdrift på dubbelspårig sträcka utan fjb vid ändring av den ordningsföljd för tåg i motsatta riktningar som framgår av S7.

(För sträcka där linjeblockeringen är ur bruk eller med enkelspårsdrift, se även § 71:6 resp § 81:3)

Speciella anvisningar gäller för tl och tkl i följande fall:

1) Om möte ändras från en station vid sträcka utan fjb *till en station på fjbsträcka*, tillämpas bestämmelserna så att gränsstationen mellan sträcka med och utan fjb behandlas som N.

Ändras mötet *från en station på fjbsträcka* till en station vid sträcka utan fjb, behandlas gränsstationen som F.

2) Om en mötesändring berör *både sträcka utan linjeblockering* (= "ej linbl") och *sträcka med linjeblockering utan fjb* (= "linbl"), tillämpas bestämmelserna i två steg:

I ett första steg ändras mötet från den förutvarande mötesstationen till gränsstationen mellan ej linbl och linbl. Därifrån ändras mötet i ett andra steg till den nya mötesstationen. (Gränsstationen är alltså dels N vid den första mötesändringen, dels F vid den andra mötesändringen.)

3) Om en mötesändring innebär att det verkliga mötet ändras från station vid enkelspårig sträcka *till en dubbelspårig sträcka*, tillämpas bestämmelserna så att gränsstationen mellan enkelspårig och dubbelspårig sträcka behandlas som N.

## § 77

Ändras det verkliga mötet *från en dubbelspårig sträcka* till en station vid enkelspårig sträcka, behandlas gränsstationen som F.

4) Undantag från 1), 2) och 3): Om möte ändras från en station vid enkelspårig sträcka utan linjeblockering till en annan station vid enkelspårig sträcka utan linjeblockering, *förbi mellanliggande sträcka med linjeblockering/dubbelspår*, får reglerna för en mötesändring på sträcka utan linjeblockering tillämpas fullt ut. (Mötet får alltså ändras i ett steg med den förstnämnda stationen som F och den andra som N.)

Exempel på ovanstående, se efter till mom 7.

## Sträcka utan linjeblockering

1. Om k-möte skall ändras från F till N, utfärdar tl kvo enl S9 och sänder den till tkl N. Om 01 kan få kvo på en tidigare station (= A), sänds kvo även till tkl A; denne skall då ge kvo till 01.

Om N är obevakad för 01 enl tdt eller tidigare order, får möte läggas dit bara

- om kvo kan ges till 01 före N, eller
- om 01 finns i N, eller
- om 01 har stannat på linjen och tkl för N har talat med föraren så att han därigenom vet att 01 ännu inte har passerat N.

*Anm.* Trafikledningsfunktionen kan medge att möte får ändras genom beslut av tkl N efter samråd med tkl F.

### *Till mom 1*

Kvo är dels en order till tkl N att kvarhålla 01, dels en order till föraren på 01 att 01 skall k-möta 02 i N i stället för i F.

Mötesändring kan innebära risker. Det tåg som är försenat eller mest försenat (= 01) skall kvarhållas på en tidigare station (= N) än den planerliga (= F) för att möta det andra tåget (= 02). De föreskrivna rutinerna skall säkerställa att 01 verkligen stannar i N, tills 02 har kommit dit..

Kontroll av att tkl N inte sänder iväg 01 innan 02 har kommit dit är ordnad genom dels föraren på 01, dels tkl för annan station:

- Föraren på 01 skall om möjligt vara insatt i situationen, innan tåget kommer till N, så att han är beredd att invänta 02 där och på så sätt kan kontrollera tkl. Detta åstadkoms genom att föraren på 01 ges kvo i A.

- Har föraren på 01 ännu inte fått kvo, när 02 skall gå ut på den sista stationssträckan mot N, skall tkl N ha utfört en extra åtgärd som hindrar honom från att avsända 01. Att han verkligen har gjort det kontrolleras enl mom 4 av den tkl som skall ha "klart 02 till N (tkl F i fig 1 och tkl B i fig 2).

Om 01 inte har fast uppehåll i A, skall tåget stoppas för denna ordergivning.

I kvo kan anges att tkl N skall sända S8 även till tkl för station före F (= C). Tkl C skall då ge S8 till föraren på 02. (Kvo skall inte adresseras till tkl C.)

Är N gränsstation mellan olika trafikledningsområden, kan Trafikledningsfunktionen föreskriva att tkl N i stället för tl skall ombesörja att kvo sänds till A för ordergivning till föraren på 01.

*Till anm.* När tkl N får besluta om mötesändring, skall han utfärda och underteckna kvo i stället för tl samt i förekommande fall sända kvo till tkl A.

2. När tkl N har fått kvo, skall han vidta följande åtgärder:

**I. 01 finns inte i N**

a) Om kvo skall ges till 01 på station före N, skall tkl utfärda och sända S8.

b) Om kvo skall ges till 01 i N, skall tkl i nämnd ordningsföljd:

1) kontrollera att infarts- och utfartssignaler som skall visa "stopp" för 01 gör detta,

2) spärra utfartssignalen eller sätta påminnelse skylt på dess ställare; om utfartssignal inte finns: sätta påminnelse skärm på signalstaven (handsignal-lyktan),

3) underteckna kvo,

4) utfärda och sända S8.

Kvo skall ges till föraren på 01 *genast* sedan 01 har kommit till N.

## § 77

**II. 01 finns i N**

Tkl skall i nämnd ordningsföljd:

- 1) underteckna kvo och genast ge den till föraren på 01,
- 2) utfärda och sända S8.

*Anm.* S8 får dock utfärdas och sändas innan kvo har överlämnats till föraren, om Trafikledningsfunktionen har medgett detta och föreskrivit hur man skall säkerställa att 01 kvarhålls (anges i säpl).

*Till mom 2*

S8 är dels en order till tkl F och tkl för mellanliggande bevakade stationer att låta 02 framgå från F, dels en order till föraren på 02 att 02 inte skall k-möta 01 i F utan att k-mötet med 01 antingen äger rum i N eller bortfaller.

Om k-mötet för 02 bortfaller, används på S8 den formulering där detta framgår. (Så är fallet om 01 utgår från N, om 02 från N skall gå ut på en annan linje än den som 01 har kommit från, om N är slutstation för 02 eller om N är gränsstation mot sträcka försedd med linjeblockering eller dubbelspår.)

Om mötet senare ändras ytterligare, skall nya order utfärdas. Dock skall ingen order alls ges till föraren, om mötet ändras tillbaka till F och han ännu inte har hunnit få någon order.

*Till avd I, b.* Obs att S8 inte ens får skrivas ut – för att senare undertecknas av tkl – förrän övriga åtgärder har vidtagits.

*Till avd I, b punkt 2.* Måste signalstaven eller handsignallyktan användas, sedan påminnelse-skärmen har satts på, skall skärmen tas av när signal ges och genast därefter åter sättas på. Motsvarande gäller påminnelse-skylt på ställare till utfartssignal. Vid dagning och skymning används påminnelse-skärm både på signalstav och handsignallykta.

*Till anm.* Här avses fall när det anses nödvändigt att sända S8 först, t ex på station med flera bangårdar eller på station varifrån tåg utgår.

3. Tkl N skall sända S8 till tkl F, tkl för mellanliggande bevakade stationer och tkl för station före F (= C), som i kvo har utsetts att ge S8 till föraren på 02.

Anm. Är F obevakad, skall S8 i stället för till F sändas till närmast föregående station för 02.

*Till mom 3*

Är S8 inte adresserad till tkl C, skall tkl F ge S8 till föraren på 02.

*Till anm*

Exempel:

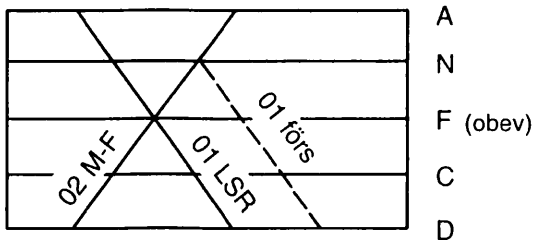


Fig 1.

01 och 02 går ordinarie olika dagar. 01 anordnas extra en dag då 02 går. Enl tdt möts tågen i F. P g a att tkl inte kan tjänstgöra i F, beslutar tl att F skall vara obevakad för 01 och 02 och mötet ändras till N. S8 skall av tkl N sändas till tkl B (som skall ge S8 till föraren på 02 om S8 inte också är adresserad till C). Formuleringen på S8 "Tåg 02 skall framgå från F till N ...." ändras inte.

4. Den tkl som skall ha "klart 02 till N" får inte godta detta, förrän tkl N har meddelat: "01 har kvo" eller "påminnelseskylt/-skärm påsatt" eller "utfartssignalen spärrad".

*Till mom 4*

Om kvo skall ges till föraren på 01 på station före N, men detta ännu inte har skett vid den tidpunkt då tkl N skall lämna klart-anmälan för 02, måste tkl N sätta på påminnelseskärm (påminnelseskylt, spärra utfartssignalen) och meddela att han har gjort det, innan han lämnar klart-anmälan för 02.

## § 77

*Till mom 1–4, sammanfattning för förare på sträcka utan linjeblockering*

Om 01 skall kvarhållas i N för att där k-möta 02 i stället för i F, får föraren på 01 order (kvarhållningsorder på S9) om detta. (Detsamma gäller om 01 skall kvarhållas i N utan att ursprungligen ha något k-möte med 02, jfr säok till § 79.)

Föraren på 02 får order (framgångsorder på S8) om att k-mötet med 01 är flyttat från F till N. (För att 02 skall kunna få framgångsorder från F måste 02 enl tdt eller tidigare order k-möta 01 i F, jfr säok till § 79.) Framgångsordern kan även ange att k-mötet bortfaller för 02.

## Sträcka med linjeblockering (utan fjb)

5. Om möte skall ändras från F till N, utfärdar tl kvo enl S9 och sänder den till tkl N.

*Anm.* Trafikledningsfunktionen kan medge att möte får ändras genom beslut av tkl N efter samråd med tkl F.

6. När tkl N har fått kvo, skall han utfärda S8 och sända den till tkl F och tkl för mellanliggande bevakade stationer.

*Anm.* Är F obevakad, skall S8 i stället för till F sändas till närmast föregående station för 02.

*Till mom 5 och 6*

Kvo och S8 skall inte ges till föraren på 01 resp 02. På S8 och S9 ändras 'k-möta' för hand till 'möta'.

## Fjbsträcka

7. Fjtkl beslutar om mötesändring. Kvo och S8 utfärdas inte.

*Till mom 7*

Fjtkl skall underrätta tkl för fjbgränsstation om mötesändring som berör stationssträckan närmast fjbgränsstationen, se bil 3 art 2.1.2.

## Till § 77

Exempel på mötesändringar:

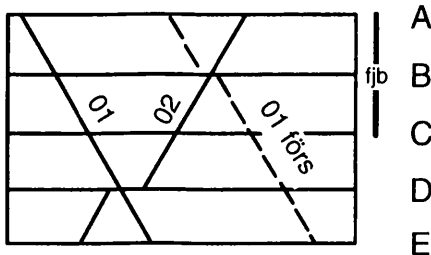


Fig 2. Enkelspår. Fjb A–C, ej linjeblockering C–E.

Mötet mellan 01 och 02 ska ändras från D till B. Mötesändringen måste ske i två steg:

- 1) från D till C genom kvo av tl; C betraktas som 'N',
- 2) från C till B genom beslut av fjtkl

Ordergivningen till tågen blir enligt följande:

02 får

- S8 att framgå från D till C där 01 kvarhålls, k-mötet bortfaller,
- ingen order om mötesändringen från C till B.

01 får

- ingen order om mötesändringen från C till B,
- kvo att k-möta 02 i C.

## § 77

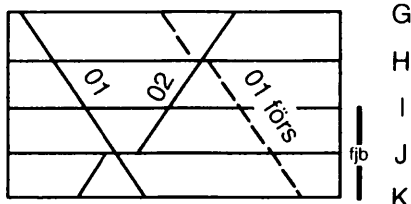


Fig 3. Enkelspår. Fjb I–K, ej linjeblockering G–I.

Mötet mellan 01 och 02 ska ändras från J till H. Mötesändringen måste ske i två steg:

- 1) från J till I genom beslut av fjtkl,
- 2) från I till H genom kvo av tl; I betraktas som 'F'

Ordergivningen till tågen blir enligt följande:

02 får S8 att framgå från I till H och där k-möta 01.

01 får kvo att k-möta 02 i H.

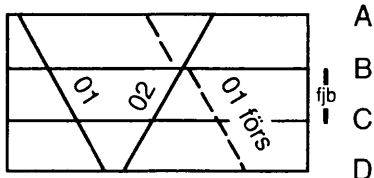


Fig 4. Enkelspår. Ej linjeblockering A–B, C–D. Fjb B–C.

Mötet mellan 01 och 02 skall ändras från D till B. Mötesändringen måste ske i två steg:

- 1) från D till C genom kvo av tl; C betraktas som 'N',
- 2) från C till B genom beslut av fjtkl

Ordergivningen till tågen blir följande:

02 får

- S8 att framgå från D till C där 01 kvarhålls, k-mötet bortfaller,
- ingen order om mötesändringen från C till B,
- S9 om nyttillkommet k-möte med 01 i B (se § 79).

01 får

- ingen order om mötesändringen från C till B,
- kvo att k-möta 02 i C.



## § 78. Tågföljdsändring och tågsättsbyte

*Till mom 1–3*

Med tågföljdsändring avses den ändring för tåg i samma riktning av normal ordningsföljd eller – när linjeblockering är ur bruk eller vid enkelspårdrift – av den ordningsföljd som framgår av S14 resp S7.

Om tågföljden skall ändras förbi gränsstation mellan sträcka utan fjb och fjbsträcka, tillämpas bestämmelserna i flera steg, så att varje tågföljdsändring inte sträcker sig förbi gränsstationen.

### Tågföljdsändring, sträcka utan fjb

1. Skall ordningsföljden mellan tåg i samma riktning ändras mellan B och S, utfärdar tl order enl S12 och sänder denna till tkl B.

*Anm.* Trafikledningsfunktionen kan medge att S12 utfärdas av tkl B efter samråd med tkl S.

Tkl B skall sända S12 till S och mellanliggande bevakade stationer.

*Till mom 1*

När så anses behövt, kan tl klargöra tågföljden genom att ange denna i S12.

2. På *sträcka med linjeblockering* gäller: Vid större försening för ett tåg (= 05) kan tl ge särskild order om att 05 tills vidare skall utgå ur tågföljden mellan B och S.

Tl sänder ordern som telegram till tkl B med följande formulering: "Tåg 05 skall t v utgå ur tågföljden till S."

Tkl B skall sända tl särskilda order till S och mellanliggande bevakade stationer.

När 05 kan gå från B, fastställs tågföljden genom att S12 utfärdas och sänds enl mom 1.

## § 78

**Tågföljdsändring, fjbsträcka**

3. Fjtkl beslutar om tågföljdsändring. S12 utfärdas inte.

*Till mom 3*

Fjtkl skall underrätta tkl för fjbgränsstation om tågföljdsändring på stationssträckan närmast fjbgränsstationen, se bil 3 art 2.1.2.

**Tågsättsbyte**

4. a) *Sträcka utan fjb*

Tl kan i stället för att ändra tågföljden ge särskild order om tågsättsbyte. Tl sänder ordern som telegram med följande formulering: "Tågen 01 och 03 skall idag (natt mot .... ) byta tågsätt på sträckan B-S."

Ordern sänds till B, S och de mellanliggande bevakade stationer där 01 och 03 har uppehåll för trafikutbyte.

Ordern innebär att det tågsätt som från B ursprungligen skulle gå som tåg 01 i stället skall gå som tåg 03, och omvänt.

Tkl i B skall

- ombesörja att föraren och tbfh på 01 och 03 får order (S11) om att tågsättet skall framföras som 01 resp 03,
- kontrollera att föraren och tbfh på vart och ett av tågen från B får de order de skall ha.

b) *Fjbsträcka*

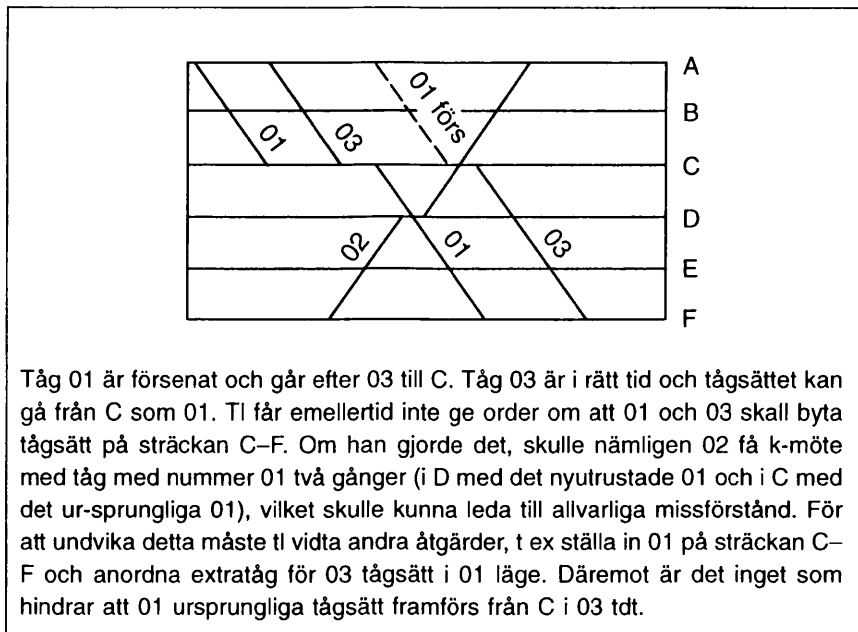
Fjtkl kan ge särskild order om tågsättsbyte. Avd a gäller i tillämpliga delar.

*Till mom 4*

Order om tågsättsbyte får ej utfärdas förbi fjbgränsstation. I förekommande fall sker tågsättsbytet i flera steg genom att tl resp fjtkl utfärdar order för sin resp sträcka. Berörda tl och fjtkl skall samråda med varandra.

Tågsättsbyte bör användas bara om tågen är likartade och påtagliga fördelar i tågledningshänseende kan vinnas.

Till avd a. På sträckan utan linjeblockering kan finnas hinder mot att använda sig av tågsättsbyte. Se följande exempel:



Vad som här har sagts gäller även när tåg nyutrustas utan samband med tågsättsbyte.

Till avd a, sista stycket. Tkl B skall se till att alla order har överlämnats mellan förarna (tbfh) på de båda tågen, om dessa finns på stationen. Annars måste tkl B ta kontakt med tkl för ordergivningsstationen och komma överens med denne hur ordergivningen skall ordnas, t ex att tkl B skall ge vissa order till det ena eller båda tågen.

## § 79

## § 79. Nytillkommet k-möte

När nytillkommet k-möte (i andra fall än enl § 71, § 77 eller § 81) uppkommer för ett tåg (= 04) på en station (= K), skall tl ge tkl K särskild order.

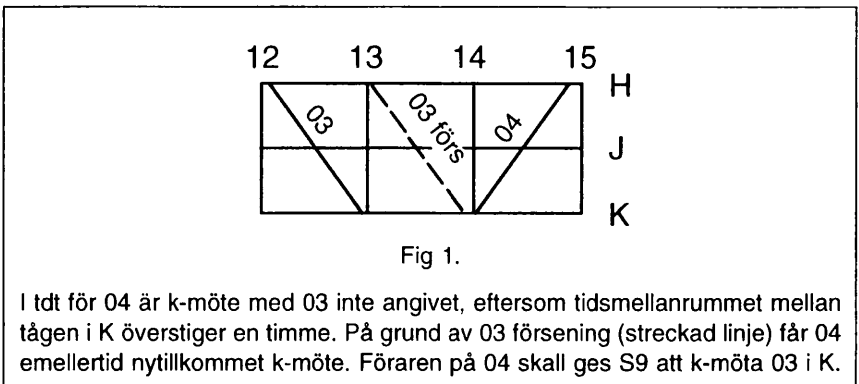
Ordern sänds som telegram och formuleras: "Tåg 04 skall k-möta tåg 03 i K."

Tkl K skall kvittera ordern på följande sätt "Tåg 04 k-möter tåg 03 i K". Föraren på 04 ges order (S9).

Anm. Har Trafikledningsfunktionen medgett att tkl K i stället för tl får besluta om mötesändring (§ 77:1 anm), skall tkl K vid nytillkommet möte ombesörja S9 till 04 utan särskild order av tl.

## Till § 79

Denna paragraf är tillämplig i flera situationer. De vanligaste fallen framgår av följande exempel.



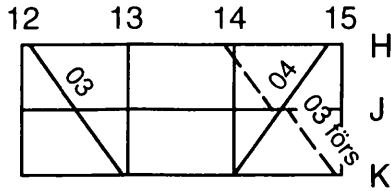


Fig 2.

Samma situation som ovan men med den skillnaden att 03 försening är så stor att tågen skall mötas i J. Föraren på 04 får enl § 79 order på S9 att k-möta 03 i K. Därefter ändras mötet till J enl § 77, varigenom föraren på 04 får S8 att framgå till J för att k-möta 03. Principen är alltså att föraren först skall ha order att k-möta ett visst tåg, innan han får order att framgå till annan station för att k-möta detta tåg. Däremot finns inte detta krav, när en förare får kvo. Därför får föraren på 03 endast kvo om k-mötet i J, och detta gäller antingen 04 är ett ordinarie tåg eller ett extratåg. Om 04 är extratåg får alltså 03 utöver kvo inte någon order om att 04 går.

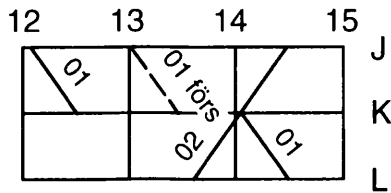


Fig 3.

I tdt för 01 är k-möte med 02 angivet i K. Däremot finns i tdt för 02 inte k-möte med 01, eftersom tidsmellanrummet mellan 01 och 02 överstiger en timme. På 01 försening (streckad linje) uppträder emellertid nyttillkommet k-möte för 02. Föraren på 02 skall ges S9 att k-möta 01 i K.

(Skulle 01 försening vara så stor att tågen skall mötas i J, gäller samma tillvägagångssätt som enl fig 2.)

## § 79

Följande två exempel avser *sträcka med linjeblockering* (den markerade delen K–M).

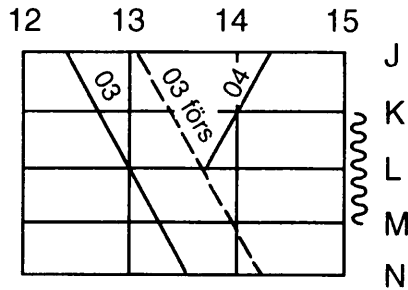


Fig 4. Linjeblockering K–M

I tdt för 04 finns inte något k-möte med 03 angivet. (K-möte uppstår inte i L, eftersom 04 därifrån skall gå ut på sträcka med linjeblockering; inte heller uppstår k-möte i K, eftersom tidsmellanrummet överstiger en timme.) Om 03 blir försenat enl exemplet, skall § 79 tillämpas och 04 ges order om k-möte med 03 i K. (Det verkliga tidsmellanrummet blir mindre än en timme och 04 skall gå ut på sträcka utan linjeblockering.)

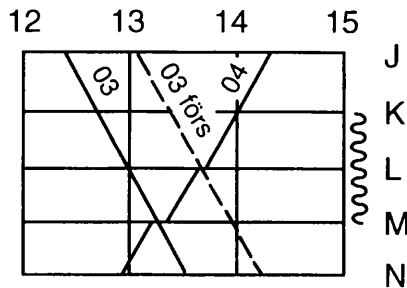


Fig 5. Linjeblockering K–M

I tdt för 04 finns inte något k-möte med 03 angivet. (K-möte med 03 uppstår inte i M, eftersom 04 därifrån skall gå ut på sträcka med linjeblockering; inte heller uppstår k-möte i K, eftersom tidsmellanrummet överstiger en timme.) Om 03 blir försenat enl exemplet, ändras mötet från M till L, men 03 och 04 får ingen order om detta (linjeblockering finns). Eftersom det verkliga tidsmellanrummet mellan tågen i K blir mindre än en timme, skall § 79 tillämpas för 04.

## § 80. Omledning av tåg på fjbsträcka

1. a) På vissa sträckor med fjb får omledning av tåg förekomma (beslut av Trafikledningsfunktionen, anges i linjeboken och TLF) enl följande:

☞ Ett tåg (= 01), som enl tdt går på en sträcka (= A–B) via en station eller sträcka (= X), kan *omledas* att *med samma tågnummer* gå via en annan station eller sträcka (= Y). Förutsättning är att fjb är i bruk på alla stationssträckorna A–B, både via X och via Y.

☞ b) Tl beslutar om omledningen i särskild order som sänds som telegram och formuleras: "*Tåg 01 skall mellan ... och ... omledas med samma nummer över ...*". Ordern sänds till berörda fjtkl och tkf för fjbgränsstationer.

Tkf skall kvittera ordern. Tl skall se till att han får kvitto.

Fjtkl skall för tkf för fjbgränsstation ange ordningsföljden för 01 på den angränsande stationssträckan, enl bil 3.

### *Till mom 1*

Omledning enl denna paragraf innebär alltså att tåget inte behöver ställas in via X för att anordnas med annat nummer via Y, utan behåller sitt nummer.

*Till avd b.* Om A och B hör till olika trafikledningsområden, ges ordern om omledning av tl för A efter samråd med tl för B.

Tkf på lokalbevakad fjbgränsstation skall behandla ordern på samma sätt som en S5.

☞ Om sträckan A–B hör till flera olika fjtkl, skall fjtkl för en fjbsträcka underätta fjtkl för följande fjbsträcka om 01 läge i god tid innan 01 når fjbgränsstationen.

☞ 2. Föraren och tbfh på 01 ges order (S11).

På den sträcka, dit tåget har omletts, är tåget genomfartståg vid alla mellanliggande tpl, om inte annan order ges.

## § 81

**§ 81. Trafikering av dubbelspår**

I denna paragraf avses med

- *sträcka med linjeblockering*: en stationssträcka där linjeblockeringen är i bruk på båda spåren.
- *sträcka utan linjeblockering*: en stationssträcka där linjeblockeringen är ur bruk på något av eller båda spåren.

**Allmänt**

1. Dubbelspårig stationssträcka trafikeras enl följande:

a) *På sträcka utan linjeblockering.*

Vid dubbelspårsdrift tillämpas vänsterspårskörning.

Enkelspårsdrift anordnas av tl. Se mom 2–9.

b) *På sträcka med linjeblockering, utan fjb*

Vid dubbelspårsdrift tillämpas normalt vänsterspårskörning. Högerspårskörning kan förekomma för vissa tåg, planenligt eller tillfälligt efter beslut av tl i varje enskilt fall, se mom 10.

Enkelspårsdrift anordnas av tl. Se mom 2–4.

c) *På fjbsträcka*

Vänsterspårskörning eller högerspårskörning tillämpas, enl fjtkl beslut.

På stationssträckan närmast fjbgränsstation gäller dock: Vänsterspårskörning tillämpas normalt. Högerspårskörning kan förekomma för vissa tåg, planenligt eller tillfälligt efter beslut av fjtkl i varje enskilt fall, se mom 10.

*Anm.* Trafikledningsfunktionen kan för stationssträcka närmast fjbgränsstation besluta (anges i TLF)

- 1) att högerspårskörning normalt skall tillämpas, eller
- 2) att båda spåren normalt skall användas för tåg i båda riktningarna, enl fastställd plan.

Även i dessa fall kan avvikelser göras från den normala trafikeringen, se mom 10.



*Till mom 1*

Obs att förare inte får någon order om högerspårkörning. (Förare på tåg får dock order vid enkelspårdrift när linjeblockeringen är ur bruk, se mom 8.)

*Till avd c, anm.* Tas fjb ur bruk, skall vänsterspårkörning tillämpas, om inte enkelspårdrift anordnas.

**Enkelspårdrift, sträcka utan fjb****2. Anordnande, tågs ordningsföljd.**

a) Enkelspårdrift anordnas genom att tl utfärdar S7, som sänds till sträckans gränsstationer.

En S7 omfattar endast en stationssträcka.

Enkelspårdriften anges börja med första tåget på högerspår och sluta med sista tåget på högerspår.

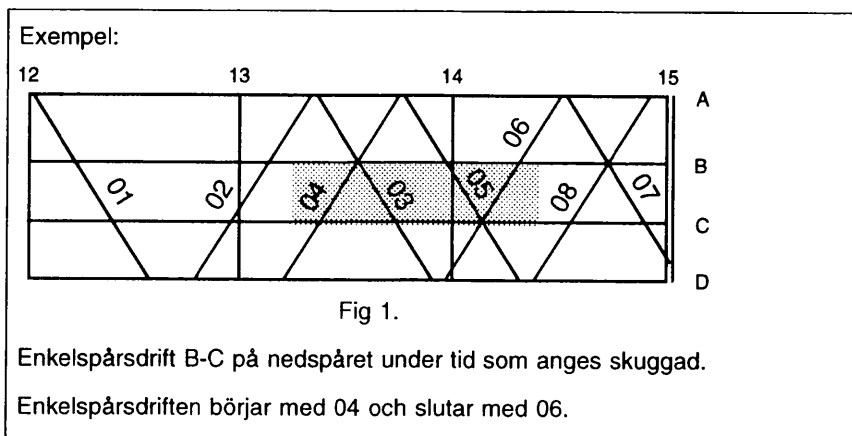
Tågens ordningsföljd på stationssträckan bestäms på S7 genom uppräknig av tågen i tidsföljd. Vid uppräknigen tas med ordinarie tåg samt de extratåg som är anordnade när S7 utfärdas, utan "E" efter tågnumret.

Tkl skall underrätta tl om det finns hinder för enkelspårdriften. Annars skall han kvittera S7. Tl skall se till att han får kvitto.

b) Under enkelspårdriften får det andra spåret inte vara upplåtet för tåg. (Undantag på sträcka med linjeblockering, se säok.)

## § 81

Till mom 2



*Till avd a, andra stycket.* Under tiden en S7 gäller får bevakningen inte tas upp på eventuell obevakad station på stationssträckan.

*Till avd a, sista stycket.* Hinder kan vara att C-fordonsförare inte har underrättats om enkelspårsdriften.

Först sedan tkl har fört in S7 i tklboken får han kvittera S7, varvid tkl antingen läser upp S7 eller sänder en undertecknad avskrift av denna till tl. När S7 är tryckt (jfr säok till § 38:1,3) och numrerad, behöver tkl i kvittot endast ange att S7 nr ... har mottagits. Tkl antecknar kvitteringen enl reglerna för S5 i § 38.

*Till avd b.* På sträcka med linjeblockering får enkelspårsdriften starta och det första tåget gå ut på högerspår medan det sista tåget före enkelspårsdriften fortfarande finns kvar på vänsterspår på stationssträckan.

3. Tl skall komplettera S7 med särskild order (se säok) om ordningsföljden i följande fall:

- 1) om extratåg anordnas sedan S7 har utfärdats.
- 2) om ett tåg, som skulle ha gått före enkelspårsdriften p g a försening kommer att framföras under denna.
- 3) om tl vill ändra ordningsföljden, när detta förfaringssätt anses lämpligare än att tillämpa § 77 och § 78.

Ordern sänds som telegram och formuleras: "Tåg ... skall under enkelspårsdriften B-C på nedspåret ... (natt mot ...) gå mellan tågen ... och ...".

Tkl skall kvittera ordern. Tl skall se till att han får kvitto.

4. **Avslutande tidigare än planerat.** Om enkelspårsdriften skall avslutas tidigare än vad som framgår av S7, ger tl särskild order till de stationer som har fått S7 om att dubbelspårsdriften skall återupptas.

Ordern sänds som telegram och formuleras: "På sträckan ... - ... skall dubbelspårsdriften återupptas fr o m tåg ...".

Tkl skall underrätta tl om det finns hinder för att återuppta dubbelspårsdriften. Annars skall han kvittera ordern. Tl skall se till att han får kvitto.

*Till mom 4*

*Till sista stycket.* Hinder kan vara att C-fordonsförare inte har underrättats.

## Enkelspårsdrift, sträcka utan linjeblockering

*Anm.* Mom 5-9 gäller utöver mom 2-4.

5. (Tillägg till mom 2.) S7 sänds även till berörda ordergivningsstationer.

Vid uppräkningsen på S7 av tågens ordningsföljd tas med även det sista tåg som före enkelspårsdriften går på det spår som skall trafikeras.

Tl skall på S7 ange k-möte för det tåg (= 08) som efter enkelspårsdriften först skall gå på det spår där enkelspårsdriften har ägt rum. 08 k-möter det sista tåget under enkelspårsdriften (= 07), om den tdenliga tiden mellan 08 och 07 inte överstiger en timme och 08 inte har k-mött 07 på tidigare station. 08 ges order (S9).

*Till mom 5*

*Till andra stycket.* Tåget före enkelspårsdriften måste tas med för att föraren på tåg under enkelspårsdriften skall kunna kontrollera möte enl mom 8.

Se fig 1. På S7 enl fig 1 skall tåg 01 som går före enkelspårsdriften tas med i uppräkningsen: 01, 04, ...

*Till sista stycket.* På S7 enl fig 1 anges "Tåg 07 skall k-möta 06 i B".

## § 81

6. (Tillägg till mom 3.) Har ordningsföljden för ett tåg (= 05) bestämts genom särskild order, skall tl i ordern ange de tåg som skall k-möta 05; dessa tåg ges order (S9).

Ordern kompletteras enl följande formulering: "*Tåg ... skall k-möta tåg 05 i ...*"

7. (Tillägg till mom 4.) I ordern om att dubbelspårsdriften skall återupptas skall tl ange k-möte för första tåg efter enkelspårsdriften. (Härvid gäller reglerna i mom 5 sista stycket.)

*Till mom 7*

När dubbelspårsdriften har återupptagits tidigare än beräknat, skall tåg som har fått S9 om k-möte efter enkelspårsdriften (enl tidigare utfärdad S7) ges order (S9 avd 4) att k-mötet har bortfallit.

8. **Order till tåg.** S7 skall ges till tåg i båda riktningar. S7 kan ges i av tkl bestyrkt avskrift eller utdrag.

Har tl genom särskild order bestämt ett tågs ordningsföljd, skall den S7 som ges till föraren på detta tåg vara kompletterad enl tl särskilda order.

När dubbelspårsdrift har återupptagits enl mom 4, skall förare som har fått S7 ges order (S11).

*Till mom 8*

På S7 till ett visst tåg behöver i uppräknigen endast tas med tåget självt samt det tåg som går närmast före i motsatt riktning, även om det skulle gå före enkelspårsdriften.

9. **K-möte**

• På den gränsstation (= X), varifrån ett tåg (= 02) som har fått S7 skall gå ut på sträcka med enkelspårsdrift, uppkommer k-möte enl följande:

• 02 k-möter *ett* tåg, nämligen det (= 01) som närmast före 02 har gått på stationssträckan i motsatt riktning till X.

• 02 k-möter 01 enl denna regel även om tidsmellanrummet överstiger 60 min. K-möte föreligger dock inte, om 02 redan har k-mött 01 på en station före X.

*Till mom 9*

Se fig 1. Uppräkningen på S7 är: 01, 04, 03, 05, 06.

04 k-möter 01 i C. 03 k-möter 04 i B. 05 k-möter 04 i B. 06 k-möter 05 i C.

Obs att de vanliga reglerna för k-möte med tåg som har ankommit inom 60 min inte gäller under enkelspårsdrift.

## **Högerspårskörning vid dubbelspårsdrift, sträcka med linjeblockering**

*Anm.* På sådan stationssträcka med fjb närmast fjbgränsstation, där högerspårskörning normalt tillämpas (se mom 1 anm punkt 1) gäller bestämmelserna i mom 10 med 'högerspårskörning' utbytt mot 'vänsterspårskörning' och omvänt.

### **10. a) Planenlig högerspårskörning**

Högerspårskörning tillämpas om tågordning och grafisk tdt anger att tåget skall gå på högerspår ("nedspåret" eller "uppspåret").

### **b) Tillfällig högerspårskörning**

#### *1) Sträcka utan fjb*

Tl utfärdar särskild order som sänds som telegram till berörda tk1, enl följande exempel:

*"Tåg ... skall idag framföras A-C på nedspåret mellan tågen ... och ..."*

#### *2) Fjbsträcka*

Fjtk1 underrättar tk1 för fjbgränsstationen enl bil 3 art 2.1.1.

*Anm.* På stationssträcka närmast fjbgränsstation, där båda spåren normalt används för tåg i båda riktningarna (enl mom 1 anm punkt 2), underrättar fjtk1 tk1 för fjbgränsstationen vid avvikelse från den planenliga spår användningen.

## § 81

*Till mom 10*

Skulle linjeblockeringen tas ur bruk, skall vid dubbelspårdrift vänsterspårskörning tillämpas, även om planenlig högerspårskörning framgår av tågordning eller grafisk tdt. Har tl utfärdat order enl avd b punkt 1, måste denna återtas innan linjeblockeringen tas ur bruk.

Om linjeblockeringen tas ur bruk närmast efter ett tåg som har framförts på högerspår enl mom 10, och enkelspårdrift inte anordnas samtidigt, skall tl i förekommande fall ge order om nytillkommet k-möte enl § 79 för det tåg som först går sedan linjeblockeringen har tagits ur bruk.

*Till avd a.* Om vänsterspårskörning tillfälligt skall tillämpas för ett tåg för vilket tågordning och grafisk tdt anger högerspårskörning, ger tl/fjtkl order på motsvarande sätt som enl avd b.

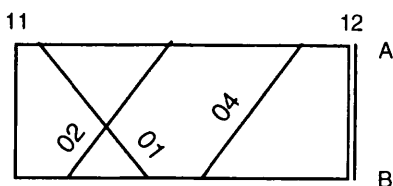
*Ytterligare exempel till § 81:2-9*

Fig 2.

Enkelspårdrift B–A på uppspåret för 01 varvid 01 skall gå mellan 02 och 04. Linjeblockering.

Föreskriften i são mom 5 (tillägg till mom2) att tl på S7 vid uppräknigen skall ta med sista tåget före enkelspårdriften sammanhänger med förarens möteskontrollskyldighet och gäller därför normalt inte på sträcka med linjeblockering. I det fall som visas i denna fig är emellertid ordningsföljden mellan 02 och 01 inte reglerad, och tkl vet alltså inte var de båda tågen skall mötas. Tl bör därför ta med 02 i uppräknigen. S7 formuleras alltså: "Enkelspårdrift B–A på uppspåret för tåg 01 ... Tågen skall gå i följande ordning: 02, 01".

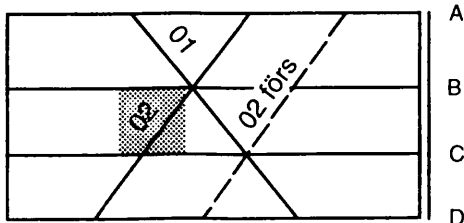


Fig 3.

Enkelspårsdrift B-C på nedspåret för 02. Ej linjeblockering.

Föraren på 01 (= första tåget efter enkelspårsdriften) ges order (S9) om k-möte med 02 i B. Om 02 blir försenat och mötet läggs till C, får föraren på 02 kvo och föraren på 01 får S8. Om 01 inte har hunnit få S9 om k-mötet i B, skall ingen order ges till 01.

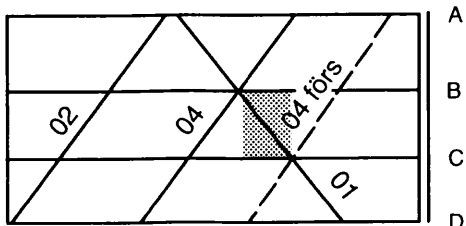


Fig 4.

Enkelspårsdrift C-B på uppspåret för 01. Ej linjeblockering.

Föraren på 01 skall k-möta 04 i B. Om 04 blir försenat och mötet läggs till C, får föraren på 04 kvo och föraren på 01 får S8. Denna mötesändring innebär också att 01 skall k-möta 02 i B.

Eftersom 02 inte är med i uppräknigen skall tl ombesörja att föraren på 01 ges order (S9) om k-mötet med 02 i B.

## § 81

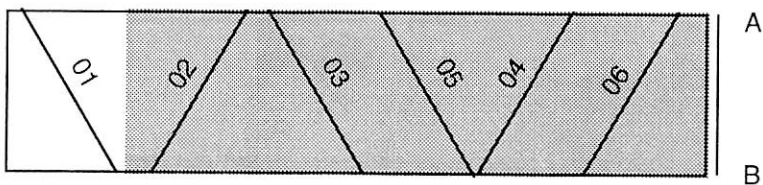


Fig 5.

Enkelspårdrift A-B på nedspåret fr o m 02 t o m 06. Ej linjeblockering.

04 och 06 skall k-möta 05 i B. Sedan S7 har utfärdats, inställer tl 05.

Tl skall i S5 om 05 inställande ange att 04 och 06 skall k-möta 03 i B. Tåg 03 behöver nämligen inte tas med i uppräknigen på den S7 som ges till 04 och 06. Föraren på 04 resp 06 ges dels order (S9, avd 3) att 05 är inställt och att k-mötet i B bortfaller, dels order (S9, avd 2) att k-möta 03 i B (jfr fig 4 ovan).

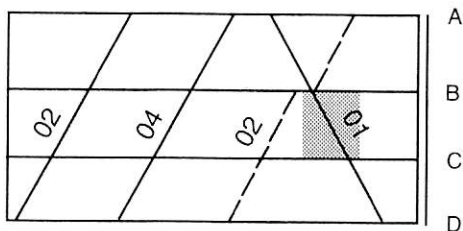


Fig 6.

Enkelspårdrift C-B på uppspåret för 01. Ej linjeblockering.

Om 02 blir försenat och läggs efter 04, skall tl ombesörja att föraren på 01 ges order (S9) om k-möte med 02 i B. Order till 01 att k-mötet med 04 bortfaller skall inte ges.

## § 82. (Reservnummer)



## § 83. Hjälpfordon behövs till tåg. Fordon från tåg måste lämnas kvar

Bestämmelserna i denna paragraf gäller tåg på tågspår *på linjen och obevakad station*. Vad som sägs om tåg gäller i tillämpbara delar även för vut för transport.

### Hjälpfordon behövs

#### 1. Begäran om hjälpfordon

a) Behövs hjälpfordon till tåg som har stannat på linjen eller på obevakad station, skall föraren muntligt begära hjälpfordon hos tkl för en av stationssträckans gränsstationer; på fjbsträcka hos fjtkl.

*Anm.* Om det i samband med olycka inte är möjligt för föraren (eller för avlösande förare) att själv begära hjälpfordon, får hjälpfordon begäras av den som enl Trafikutöwarens bestämmelser ansvarar för härningen. Denne svarar då för förarens åtgärder enl nedan.

Begäran formuleras: "*Hjälpfordon begärs till tåg ...*".

Föraren skall uppge den sträcka/tpl där det hjälpbehövande tågsättet befinner sig enl följande:

På sträcka med linjeblockering:

- sträcka begränsad av närmaste stationer, eller
- (om hela tågsättet befinner sig på en obevakad station, innanför stationsgränserna:) denna station.

På sträcka utan linjeblockering:

- sträcka begränsad av närmaste stationer eller linjeplatser, eller
- (om hela tågsättet befinner sig på en obevakad station, innanför stationsgränserna:) denna station, eller
- (om hela tågsättet befinner sig vid en linjeplats, mellan de yttersta växlarna eller i sin helhet utmed plattform:) denna linjeplats.

*Till mom 1 avd a*

*Skyddsåtgärder för intilliggande spår (enl § 85:2) får under inga förhållanden försenas genom begäran om hjälpfordon!*

Närmare bestämd position (km-tal, signal e d) får inte uppges för tkl, såvida detta inte krävs för att vägleda samhällets räddningstjänst eller bilburen hjälp.

## § 83

b) Sedan hjälpfordon har begärts, ansvarar föraren för att tågsättet inte flyttas förrän vut med hjälpfordon anländer.

Bortfaller orsaken till begäran om hjälpfordon, får föraren återkalla sin begäran hos den tkl som han tidigare har begärt hjälpfordon hos. Tåget får dock föras vidare endast efter medgivande av denne tkl.

## 2. Tkl åtgärder

a) Tkl som har fått begäran om hjälpfordon enl mom 1 skall genast avspärra stationssträckan.

### *Till mom 2 avd a*

När avspärrning sker med hinderanmälan, utväxlas en särskild hinderanmälan p g a begäran om hjälpfordon, även om hinderanmälan redan tidigare har utväxlats p g a anmälan om olycka enl § 85:2.

b) Begäran enl mom 1 innebär att vut med hjälpfordon får anordnas enl § 36. På S1a anger tkl sträcka/tpl där det hjälpbehövande tågsättet finns på det sätt som framgår av mom 1b.

### *Till mom 2 avd b*

Tkl svarar för att uppgifterna på S1a anges på rätt sätt. Gränspunkter (stationer/linjeplatser) för den sträcka, där det hjälpbehövande tågsättet finns, skall anges i rätt ordning för vut med hjälpfordon.

Även om föraren av något skäl närmare har preciserat tågsättets läge (km-tal, signal e d), får tkl under inga omständigheter ange sådana uppgifter på S1a eller på annat sätt vidarebefordra dem till föraren på vut med hjälpfordon.

c) Om föraren hos tkl vill återkalla sin begäran om hjälpfordon, får tkl medge att tåget förs vidare, om

- vut med hjälpfordon ännu inte har hunnit anordnas, och
- (på sträcka utan fjb:) tkl har samrått med tkl för stationssträckans andra gränsstation.

Annars måste tkl tydligt framhålla för föraren att tågsättet måste stå kvar.

*Till mom 2 avd c*

Om tåget medges fortsätta, skall tkl häva avspärningen, såvida inget annat hindrar detta.

*Till första stycket.* Andra strecksatsen gäller inte, om hinderanmälan inte har kunnat utväxlas därför att stationssträckans andra gränsstation är stängd.

### **3. Undanförande av det hjälpbehövande tågsättet**

a) På den stationssträcka (= A–B) där det hjälpbehövande tågsättet (= 01) finns, skall hjälpfordon gå som vut.

b) Om

- hjälpfordon har begärts till 01 enbart p g a att dragfordonet inte förmår att föra tåget vidare, och
- hjälpfordonet (alla hjälpfordonen) har kopplats ihop med 01 tågsätt, och
- hela det nya tågsättet kan föras vidare framåt mot B enl normala regler för tåg,

får tsm (efter sammankopplingen och efter samråd med föraren på 01) anmäla vut med hjälpfordon avslutad till tkl B eller A. Denne kan då häva avspärningen och lämna tillstånd till föraren på 01 att fortsätta med det nya tågsättet mot B som tåg 01.

c) Om villkoren i avd b inte är uppfyllda, skall 01 tågsätt när det förs undan anses ingå i vut med hjälpfordon.

När 01 tågsätt helt har förts undan från stationssträckan, skall tsm för vut med hjälpfordon särskilt anmäla detta till tkl (utöver normal anmälan om avslutad vut). Tkl får upphäva avspärningen.

*Till mom 3*

*Till avd c, andra stycket.* Först efter denna anmälan kan tkl upphäva avspärningen av stationssträckan, såvida inget annat hindrar detta.

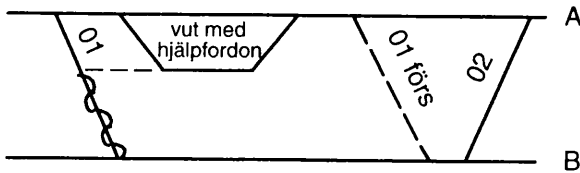
## § 83

För tl och tkl gäller följande anvisningar när föraren på 01- som finns på stationssträckan A-B – har begärt hjälpfordon. (Anvisningarna används när det gäller att avgöra om möte skall ändras enl § 77 eller tåg ställas in enl § 38.)

Om hela 01 tågsätt förs framåt in till B (samlat eller i delar), skall 01 anses ha framgått A-B. I förekommande fall lämnas in-anmälan för 01, när hela tågsättet har förts in.

Om 01 tågsätt däremot helt eller delvis förs tillbaka in till A, skall 01 *inte* anses ha framgått A-B. I förekommande fall återkallas ut-anmälan för 01, när hela tågsättet har förts undan från stationssträckan.

Exempel:



01 avgår från A mot B, där 01 och 02 skall mötas. På linjen får 01 fel på dragfordonet och begär hjälpfordon. Vut med hjälpfordon anordnas, går ut från A och drar tillbaka 01 tågsätt till A. Nu kan 01 på nytt avgå från A mot B (ny klart-anmälan krävs i förekommande fall). För att 02 skall få gå från B gäller normala regler, d v s

- 01 skall ha gått A-B, eller
- 01 skall ställas in A-B, eller
- mötet mellan 01 och 02 skall ändras till A.

#### 4. Flera tåg på stationssträcka med linjeblockering

a) Om 01 finns på en stationssträcka med linjeblockering (= A–B) och föraren begär hjälpfordon, och det på bakomvarande blocksträckor finns ytterligare tåg (= 03, 05, ...), gäller följande utöver mom 1–3.

b) Skall vut med hjälpfordon gå ut till 01 från framförvarande bevakade station (= B), måste tkl B underrätta tsm för vut med hjälpfordon om 03, 05, ... och instruera honom om att 01 tågsätt måste föras in till B.

Finns risk för att det finns skador på spår eller kontaktledning, måste tkl B kontakta föraren på 03, 05, ... och instruera honom om att tåget skall stå kvar och inte får föras förbi nästa huvudsignal, även om denna skulle visa "kör". Först när det är klarlagt att inga hinder finns, får tkl B medge föraren på 03, 05, ... att föra tåget vidare.

c) Om 01 har begärt hjälpfordon enbart p g a att dragfordonet inte förmår föra tåget vidare, får tkl B (på fjbsträcka: fjtkl) i samråd med tkl A och tl besluta att 03 tågsätt som vut med hjälpfordon skall gå fram till 01 tågsätt. Order om detta ges muntligt till föraren på 03 av tkl B (fjtkl).

Sedan vut med hjälpfordon (= 03 tågsätt) har kommit fram till 01 tågsätt, gäller mom 3b, 3c, 4a och 4b i tillämpliga delar.

##### *Till mom 4*

Om det krävs att vut med hjälpfordon går ut från A för att föra undan även 03, 05, ... , måste tkl uppmana föraren på 03, 05, ... att begära hjälpfordon.

Tkl kan oftast inte förhindra att mellanblocksignal automatiskt går till kör, när den framförvarande blocksträckan blir fri. (Motsvarande gäller huvudsignal på obebakad station.) Det är alltså möjligt att ett efterföljande tåg (03, 05, ...) förs vidare på körsignal bakom en framförvarande vut med hjälpfordon.

*Till avd c andra stycket.* Innebär bl a, att 01 och 03 tågsätt tillsammans kan framföras till B som tåg 01, om villkoren i mom 3b är uppfyllda.

## § 81

För tl och tkl gäller (jfr anvisningarna i till mom 3): Även om 01 tågsätt och 03 tågsätt på stationssträckan A–B delvis har framförts sammankopplade som tåg 01 eller som vut med hjälpfordon, skall båda tågen 01 och 03 anses ha framförts på sträckan när tågsätten i sin helhet har kommit in till B.

## Fordon från tåg måste lämnas kvar

5. Måste fordon från tåg av tvingande skäl lämnas kvar på tågspår på linjen eller på huvudtågspåret på obebakad station, gäller följande.

Föraren skall se till att fordonen säkras så att de inte kommer i rullning, enl Trafikutöwarens bestämmelser. (Kan inte detta göras, får fordon inte lämnas kvar, utan hjälpfordon måste begäras.)

Om möjligt skall föraren innan tåget fortsätter se till

- att fordonen bevakas av lämplig person,
- att tkl för någon av stationssträckans gränsstationer (på fjbsträcka: fjtkl) underrättas.

Innan tåget fortsätter, skall föraren göra en ny bromsberäkning och på nytt fastställa tågets sth.

6. a) Slutsignal får inte finnas på den del av tåget som fortsätter.

### *Till mom 6 avd a*

Om det sista fordonet har fasta slutsignallyktor, måste föraren se till att dessa är släckta.

b) Vid nästa bevakade station skall tåget stanna utanför stationsgränsen – oavsett vad infartssignalen visar. Innan tåget förs in på stationen skall föraren anmäla till tkl att fordon har lämnats på stationssträckan.

### *Till mom 6 avd b*

Om föraren inte stannar utanför stationen och anmäler att fordon har lämnats på linjen, är det stor risk för att tkl får uppfattningen att tåget har kommit in i sin helhet. Anmälan innan tåget förs in är obligatorisk även om tkl har underrättats redan tidigare (och även om telefon eller radioförbindelse saknas).

7. Tkl som får underrättelse eller anmälan om att fordon har lämnats kvar på stationssträckan skall avspärra denna.

Avspärningen får upphävas när tkl har fått anmälan om att samtliga kvarlämnade fordon har förts undan från stationssträckan.

*Till mom 7*

När de kvarlämnade fordonen skall hämtas, skall bestämmelserna om vut med hjälpfordon tillämpas. Tsm för vut med hjälpfordon skall särskilt anmäla när alla kvarlämnade fordon har förts undan.

*Till mom 5-7*

Föreskrifterna gäller inte ifall kvarlämnandet av fordonen har samband med att en vut skall börja genom avkoppling från tåget (jfr saok till § 36:8). Föraren skall då i stället ha besked från tsm om att avkopplingen är klar och att slutsignalen är flyttad, innan tåget fortsätter. Dessutom skall föraren ha fått bl 'Uppgift till förare' med uppgifter som gäller efter avkopplingen.

## § 84

**§ 84. Backning av tåg***Till § 84*

Med backning av tåg avses när ett tåg tillfälligt måste föras i motsatt riktning mot den som tdt anger, oavsett från vilken ände föraren manövrerar tåget.

På bevakad station skall föreskrifterna tillämpas endast om normala föreskrifter för växling inte kan användas utan stora olägenheter, t ex för tågsätt som måste backas p g a oregelmässigheter under tågets infart eller utfart.

**1. a) Tillstånd för backning på linjen eller obevakad station**

För att få backa längre än 200 m skall föraren ha tillstånd av tkl för någon av stationssträckans gränsstationer (på fjbsträcka av fjtkl).

På *sträcka med linjeblockering* krävs tillstånd även för att backa kortare än 200 m, om tåget måste backa förbi huvudsignal, som har gällt för tågets rörelse framåt och tåget helt har passerat, eller som gäller för backningsriktningen.

*Till mom 1 av d a*

Innan tkl lämnar tillstånd till backning skall han ha samrått med tkl för stationssträckans andra gränsstation, om denna inte är stängd. Tillstånd får inte lämnas för backning in på den sträcka där annat tåg, vut, A-arbete eller A-fordonsfärd finns.

*Till andra stycket.* När tåg har passerat en huvudsignal på sträcka med linjeblockering, friges den bakomliggande sträckan för ett efterföljande tåg. Därför är det stor risk för sammanstötning om det första tåget skulle backa förbi signalen med någon del av tåget.



## b) Tillstånd för backning på bevakad station

Föraren skall ha tillstånd av tkl, som anger hur långt tåget får backa.

*Ann.* Om motorvagnståg av misstag går förbi U-tavla med högst 25 m, gäller dock: Backning tillbaka till U-tavlan får ske utan tillstånd, om den påbörjas omedelbart och föraren med säkerhet vet att ingen med- eller motriktad huvudsignal eller dvärgsignal passerar.

### *Till mom 1 avd b*

För att tkl skall tillåta tåg att backa på bevakad station måste växlar vara i kontroll i rätt läge samt låsta eller bevakade. Det måste vara sannolikt att spåret är hinderfritt (betr signalgivare, se mom 2b). Är dessa krav inte uppfyllda, måste rörelsen ske enligt bestämmelserna för växling.

Tkl skall i sitt tillstånd ange om signalgivare inte krävs (se mom 2b). Om signalgivare inte finns och föraren inte kan byta ände, är det särskilt viktigt att tkl i sitt tillstånd anger var loket skall befinna sig efter avslutad backning. Tkl måste också i detta fall ta hänsyn till tågets längd (och vid behov fråga föraren om tåglängden).

Exempel på formulering av tillståndet: *"Tåg 5712 får backa utan signalgivare tills loket finns vid mellansignal 34."*

## 2. a) Sth, "tåg kommer"

Hastigheten får vara högst 10 km/h. "Tåg kommer" skall ges omedelbart före backningen och därefter upprepade gånger.

Kan föraren manövrera tåget från det främsta fordonet i backningsriktningen och har fått tillstånd till backningen av tkl, får dock backningen ske i växlingsfart.

"Tåg kommer" ges endast vid behov.

## b) Signalgivare

En signalgivare skall åka på främsta fordonet i backningsriktningen, om inte föraren finns där. Signalgivaren skall signalera till föraren som vid växling och vid behov stoppa rörelsen.

## § 84

I följande fall krävs dock inte någon signalgivare:

*på linjen och obevakad station:* vid backning högst 200 m, såvida inte någon vägkorsning med vägskyddsanläggning passeras,

*på bevakad station:*

- vid backning med motorvagnståg enl anm i mom 1 avd b,
- om tkl medger att signalgivare inte behöver finnas. För detta medgivande gäller för den sträcka som tåget skall backa *dels* att det inte finns någon vägkorsning med vägskyddsanläggning som inte tkl kan manövrera, *dels* att något av följande villkor är uppfyllt:
  - inga växlar finns,
  - växlar är låsta genom tågväglåsning som kvarstår efter tåget,
  - huvudsignal visar "kör" eller dvärgsignal visar signalbild "lodrätt" för backningsriktningen.

Krävs en signalgivare, ansvarar föraren för att denne finns på plats innan backningen påbörjas.

*Till mom 2 avd b*

Föraren kan uppdra åt t ex tbfh eller annan signalkunnig person att vara signalgivare.

Måste huvudsignal eller dvärgsignal passeras i "stopp", skall tkl lämna medgivande för detta till föraren, som skall underrätta signalgivaren.

Föraren (signalgivaren, när föraren inte finns främst i backningsriktningen) ansvarar för att tåget inte backas in på vägkorsning med vägskyddsanläggning förrän denna spärrar vägtrafiken eller korsningen har bevakats enl § 26.

*Till sista stycket.* Om föraren och signalgivaren kommer överens om det, behöver inte förbindelse upprätthållas dem emellan, sedan rörelsen väl har satts igång. Signalgivaren måste dock då ha möjlighet att genast stoppa rörelsen genom att öppna kopplingsventil eller nödbromsventil.

## § 85. Åtgärder vid fara, inträffad olycka m m

Det som sägs om tåg i denna paragraf, gäller även för vut, A-fordonsfärd, växling och småfordonsväxling.

### 1. Åtgärder vid fara

Den som uppmärksammar fara för tåg skall snarast försöka stoppa tåget. Till annalkande eller passerande tåg visas stoppsignal. Kan detta inte göras eller uppfattas inte stoppsignalen, skall andra åtgärder vidtas för att snarast stoppa tåget.

För tåg med uppfälld strömavtagare skall härvid i första hand nödfränkoppling av kontaktledningen (s k "nödstopp") utföras. Har annan än tkl utfört nödstoppet skall denne genast underrättas om att nödstopp har gjorts samt om orsaken.

När tåg stoppats skall föraren underrättas om anledningen. Föraren skall även underrätta tbfh om orsaken till stoppet.

Fordon som brinner skall snarast skiljas från övriga fordon, om det är risk för att elden sprider sig.

*Till mom 1*

*Med "fara" menas*

- brand i fordon,
- farlig förskjutning av last,
- varmgång,
- tjuvbroms eller hårda slag från hjul,
- felaktig strömavtagare,
- öppen sidodörr på fordon för resande, eller
- annan överhängande fara för tåg eller resande.

"Nödstopp" innebär att strömtillförseln till eldrivna fordon bryts. Hur nödstopp utförs framgår av BVF 051.

När tåg inte kan stoppas genom att visa "stopp", stoppställa signal eller med nödstopp, måste tkl – antingen han själv har upptäckt faran eller har underrättats om den – snarast försöka nå föraren via radio. I säpl skall finnas uppgift om radiokanaler och driftradioområden m m samt i vissa fall andra lämpliga åtgärder för att stoppa tåg.

## § 85

**2. Åtgärder vid olycka****a) Vid olycka skall föraren**

1) om fara kan ha uppstått *på intilliggande tågspår*: vidta skyddsåtgärder för detta genom att

- om möjligt se till att främsta fordonet visar blinkande frontljus framåt,
- kortsluta spårledningen på intilliggande spår med kontaktdon,
- larma tkl,
- ombesörja att hindertavlor sätts upp på intilliggande spår ca 400 m framför resp bakom det ofarbara stället.

**2) därefter**

- ombesörja att olycka genom skadad elledning förebyggs,
- *om tåget medför farligt gods*: om möjligt utröna om vagn med farligt gods skadats och – om så är fallet – se till att alla personer som uppehåller sig vid olycksplatsen varnas,
- underrätta tkl närmare om olyckan.

*Ann.* Finns tbfh skall han snarast ta reda på om föraren kan vidta åtgärderna enligt ovan. Om inte, skall tbfh ombesörja att dessa åtgärder utförs. Åtgärder för att förebygga olycka genom skadad elledning ombesörjs alltid av tbfh om sådan finns. Finns möjlighet skall en person bege sig bakåt från olycksplatsen för att – innan hindertavlor hunnit sättas upp – visa stoppsignal till eventuellt annalkande fordon på intilliggande spår.

b) Tkl skall avspärra alla tågspår på den stationssträcka anmälan gäller. För tkl övriga åtgärder, se SJF 016.

c) Behövs hjälpfordon, begär föraren detta hos tkl.

*Till mom 2*

Här menas med olycka t ex sammanstötning, urspårning, plankorsningsolycka eller brand. Åtgärderna skall vidtas även vid opåräknad trycksänkning i huvudledningen, eftersom trycksänkningen kan bero på att vagn spårat ur.

*Till avd a.* Finns flera intilliggande tågspår med spårledning skall om möjligt även dessa kortslutas och hindertavlor sättas upp, i första hand på det spår som bedöms ha högst sth.

Vid olycka med personskador, eller där farligt gods är inblandat, är det angeläget att samhällets räddningstjänst snabbt larmas. Föraren skall snarast möjligt – sedan intilliggande spår har skyddats – anmäla olyckan till tkl.

Begäran om hjälpfordon utförs – om behov av detta finns – först sedan ovanstående utförts.

Föreskrifterna i detta mom är tillämpliga även vid brand i tåg, när exempelvis resande måste utrymma detta. I en sådan situation är det nämligen stor risk att de resande kan komma ut i intilliggande spår.

*Till avd a och avd b.* Skyddsåtgärder för *intilliggande spår* får upphöra och avspärning av detta upphävas av tkl när det har konstaterats att åtgärderna inte längre behövs. Kan föraren omedelbart bedöma att skyddsåtgärder inte behövs för intilliggande spår, behöver åtgärderna enl avd a punkt 1 inte vidtas.

*Till avd c.* Beträffande regler för begäran om hjälpfordon till tåg på linjen, se § 83.

Avspärning av det spår där tåget finns får upphävas först sedan tåget i sin helhet förts undan från spåret och spåret är farbart. (Bärgnings- och reparationsarbeten till följd av inträffad händelse kräver A-arbete som föranleder särskild avspärning).

### 3. Hinder eller fara på intilliggande spår

Upptäcker förare hinder eller fara på ett bredvidliggande tågspår på linjen eller på station och är det ej tydligt att hindret observerats tidigare, skall tåget stanna. Därefter vidtas motsvarande åtgärder som vid olycka enl mom 2.

### 4. Hjulplattor, hjulringsbeläggning, andra skador

Har tkl underrättats om hårda slag från hjul som kan tyda på hjulplattor eller hjulringsbeläggning i ankommande tåg eller om annat förhållande som kan medföra skada på växlar e d, skall tåget stoppas utanför stationen och därefter tas in med sth 10 km/h.

*Till mom 4*

Vid tjuvbroms eller varmgång tillämpas föreskrifterna i SJF 332.10 "tjuvbromsdetektorer" resp SJF 332.9 "varmgångsdetektorer".

## § 85

**5. Avsugning av banan**

I följande fall skall tkl hos Spårinnehavaren begära att banan avsynas:

- när det kan konstateras eller misstänkas att större föremål har fallit ner från fordon (t ex buffert, fjäderpaket, del av last etc),
- när fordon med hjulringsbrott har passerat sträckan,
- när fordon med en hjulplatta eller dylikt av mer än 60 mm längd eller hjulringsbeläggning av mer än 1 mm höjd har passerat sträckan.

*Anm.* Vid lägre temperatur än  $-10^{\circ}\text{C}$  skall åtgärder enl detta mom vidtagas, när fordon med hjulplatta av minst 40 mm längd eller med hjulringsbeläggning – oavsett höjden – gått på aktuell sträcka med högre hastighet än 10 km/h.

Innan banan avsynats skall alla tåg ges order (S10) om sth 30 km/h på den berörda sträckan.

*Till mom 5*

Vid tveksamma fall avgör tl efter samråd med Trafikutövaren och Spårinnehavaren hur långt avsugning av banan skall begäras.

Att tåget håller 30 km/h tills banan avsynats är viktigt bl a eftersom ett nedfallet föremål (t ex buffert som har fastnat i sliper) kan ligga så, att det är hinderfritt för en fordonstyp men inte för en annan. Föremålet kan också ändra läge när fordon passerar. Fordon med hjulplatta eller hjulringsbeläggning kan ha orsakat rälsbrott som förvärras av efterföljande tåg.