



Bergslagernas Järnvägssällskap

Föreskrift BJsF 901

Giltigt fr o m	Giltigt t o m	Version
2010-01-11	Tills vidare	2.0
Handläggare	Fastställd av	Bilagor
BJs trafiksäkerhetsansvarig	BJs styrelse	0

Förares åtgärder vid tåg- och spärrfärd

Innehåll

1.	Syfte.....	4
2.	Omfattning.....	4
3.	Definitioner och förkortningar	4
4.	Allmänt om bestämmelserna i detta dokument.....	4
5.	Före tåg- eller spärrfärd.....	4
5.1.	Tillstånd att vistas i förarhytt	4
5.2.	Koppel.....	4
5.3.	Klargöring.....	5
5.4.	Förarbyte.....	5
5.5.	ATC.....	5
5.6.	Säkerhetsorder m.m.....	6
6.	Största tillåtna hastighet	7
6.1.	Anteckning som påminnelse.....	7
6.2.	Överskridande av tågfarens största tillåtna hastighet	7
6.3.	Tågsättets största tillåtna hastighet lägre än planerat.....	7
7.	Framförande av eldrivfordon	8
7.1.	Allmänt.....	8
7.2.	Val av strömavtagare	8
7.3.	Sektionsisolatorer.....	8
7.4.	Oregelmässigheter.....	8
8.	Användning av strålkastare	8
8.1.	Tåg- och spärrfärd.....	8
8.2.	Växling.....	9
9.	Tåg med uppehåll kan passera	9
9.1.	Tåg med tekniskt uppehåll.....	9
9.2.	Resandetåg med uppehåll för trafikutbyte	9
9.3.	Tjänstetåg med uppehåll för trafikutbyte.....	9
10.	Stopplats för resandetåg med uppehåll för trafikutbyte	10
10.1.	Allmänt	10
10.2.	Stopplats bortom blå U-tavla.....	10
11.	Oregelmässigheter	10
11.1.	Allmänt	10
11.2.	Anmälan om oönskade händelser och tekniska fel	10
11.3.	Olyckor och tillbud	10
11.4.	Påkörning av djur.....	10
11.5.	Tekniska fel	11
11.6.	Skriftlig rapportering.....	11
12.	Registreringsutrustning	11
13.	Felaktig hastighetsmätare.....	11
13.1.	Fungerande hastighetsreferens (motsvarande) finns och ATC är verksam.....	11
13.2.	Fungerande hastighetsreferens (motsvarande) finns inte, men ATC är verksam	12
13.3.	Körning utan verksam ATC.....	12
13.4.	Missvisande hastighetsmätare.....	12
14.	Stopp med eldrivfordon på olämplig plats	13
14.1.	Stopp mellan stoppförbudstavlor.....	13
14.2.	Stopp på skyddssektion	13
14.3.	Jordning vid strömavtagarhaveri	14
15.	Hantering av detektorlarm.....	14

Dokumenthistorik

Version	Datum	Noteringar
1.0	2009-09-08	Första utgåvan av BJSF 901.
2.0	2010-01-11	Avsnittet om felaktig ATC flyttat till BJSF 005.

1. Syfte

Transportstyrelsen kräver genom JvSFS 2008:8 att ett Järnvägsföretag ska ha bestämmelser som beskriver förarens och järnvägsföretagets åtgärder vid diverse situationer under färd. Detta uppfylls genom denna föreskrift.

2. Omfattning

Föreskriften innehåller kompletterande säkerhetsbestämmelser till JTF bilaga 8H, avsnitt 1.3, 9H avsnitt 1.4 samt inledningen i bilaga 6.

3. Definitioner och förkortningar

De definitioner och förkortningar som används, och som ej står i JTF bilaga 1, finns i BVF 1981.1.

4. Allmänt om bestämmelserna i detta dokument

Texten är beskriven utifrån tågärd och förarens ansvar i samband med denna. Vid spärrärd gäller det som sägs om föraren, istället för tillsyningsman spärrärd.

Frågor som rör handhavande av broms, finns i BVF 1981.312 med tillägg i BJsF 009 avsnitt 16.

5. Före tåg- eller spärrärd

5.1. Tillstånd att vistas i förarhytt

I den förarhytt varifrån drivfordon manövreras och som går främst i färdriktningen får endast beordrad personal vistas utan särskilt tillstånd. Max tre personer får vistas i den förarhytt där tåg manövreras ifrån. Vid övningskörning/eldning e.d. kan dock tillstånd ges för ytterligare personal.

Tillstånd att färdas i förarhytt främst i färdriktningen lämnas av BJs Driftchef. Representant från tillsynsmyndighet, infrastrukturförvaltare eller av denne utsedd spårentreprenör som behöver medfölja i förarhytt å tjänstens vägnar behöver ej särskilt tillstånd. Förare har i slutändan rätt att neka person med tillstånd att följa med i nämnda förarhytt. Vid lokskola eller s.k. "amatörlokkörning" krävs inget tillstånd.

5.2. Koppel

Föraren på loktåg ska kontrollera att all koppling mellan drivfordonet och den närmaste vagnen samt mellan drivfordon är utförd på ett korrekt sätt.

I tåg ska dörrar till förarhytter och maskinrum vara låsta, med undantag för dörrar för utrymning från en bemannad förarhytt.

Föraren ska aktivt medverka till att kontakt tas med särskild ombordansvarig och avgångssignalare för avstämning av uppgifter som rör tåget.

5.3. Klargöring

Före användning ska drivfordon och motorvagn klargöras enligt fordonets handhavandeinstruktion. Dessutom ska förarens åtgärder enligt BVF 1981.315 beaktas. I de fall fordonet har en checklista/kontrollista vid klargöring, ska denna följas och prickas av.

5.4. Förarbyte

Vid personalbyte ska den avlöste föraren informera den tillträdande föraren om

- Kända fel och brister.
- Övriga uppgifter av trafiktekniskt intresse.
- Överlämna mottagna order som gäller vidare färd enligt avsnitt 5.6.4 nedan.

Den tillträdande föraren ska

- Kontrollera att inmatade värden i ATC-systemet är korrekta samt att ATC är verksam (såvida inte ATC ska vara i växlingsläge).
- Kontrollera förarövervakning.
- Om möjligt syna strömavtagarna med avseende på eventuella skador.
- Utföra retardationskontroll.

5.5. ATC

5.5.1. Uppgifter som ska matas in i ATC

Som komplettering till föreskrifterna i JTF bilaga 8H, avsnitt 1.3, samt bilaga 9H, avsnitt 1.4, gäller följande:

I fordonets ATC-utrustning ska föraren vid tågfärd mata in

- tågsättets sth
- längden på tågsättet
- bromstillsättningsstiden
- retardationsförmågan
- tågegenskapskod "normalt tåg"

Vid inmatning av längd, bromstillsättningsstid, retardationsförmåga och tågegenskapskod används de uppgifter som framgår av tabellerna i SJF 333.60.

5.5.2. ATC vid växling

Tågsätt som framförs som växling

ATC ska vara verksam vid växling som inleder tågfärd, när växlingen direkt utan att stanna ska övergå till tågfärd vid närmaste huvudsignal, enligt uppgift i linjeboken.

ATC ska vara verksam när tågfärd i *område utan ATC* övergår till växling utan att tågsättet stoppas vid tågfärdvägens slutpunkt, enligt uppgift i linjeboken.

När tågfärd ska övergå till växling i *ATC-område* ska tåget stoppas, och föraren ska försätta ATC i växlingsläge eller slå ifrån ATC innan växlingen påbörjas.

Växling i övriga fall

Vid växling i övriga fall ska ATC vara i växlingsläge eller vara frånslagen.

5.6. Säkerhetsorder m.m.**5.6.1. Medförande av blanketter**

Förare ska medföra alla blanketter från JTF bilaga 5 samt OSPA-blankett och fungerande penna.

Föraren ska se till att han har minst ett exemplar kvar av varje blankett. Har föraren ingen oifylld blankett kvar när en order ska tas emot och skrivas ned, gäller följande:

En redan använd blankett används som mönster. Ordern skrivs ner i en anteckningsbok eller på ett annat papper. De formuleringar som finns på de berörda delarna av orderblanketten ska användas.

5.6.2. Ordergivning med diktamen under gång

Som komplettering av föreskrifterna i JTF bilaga 4, avsnitt 3.5, gäller följande:

- Vid siktrörelse får säkerhetsorder inte tas emot medan tågsättet är i rörelse.
- Vid säkrad rörelse avgör föraren själv om det är möjligt att ta emot en säkerhetsorder medan tågsättet är i rörelse. Vid behov ska hastigheten minskas. Vid körning *utan verksam ATC* eller inom *område utan ATC* ska hastigheten minskas till högst 40 km/h.
- Om omständigheterna inte tillåter att ordern tas emot under gång, meddelar föraren tågklararen att han först måste stanna. (Det kan t.ex. vara fallet i signaltäta områden, vid dålig sikt eller vid andra besvärliga förhållanden.) Ett tåg bör i första hand stannas vid en huvudsignal.

Anm. Vid körning *med verksam ATC inom ATC-område* måste föraren beakta att den säkerhet som ATC-systemet ger mot obehörig stoppsignalpassage är kraftigt minskad, när hastigheten är *under* frisläppningshastigheten 40 km/h.

5.6.3. Arkivering av använda JTF-blanketter

Föraren ska spara ifyllda JTF-blanketter (och motsvarande anteckningar) med mottagna säkerhetsorder. De ska vid första lämpliga tillfälle lämnas till BJs driftavdelning.

Anm. I denna punkt jämföras tillståndsmeddelanden för passage av signal i "stopp" (blankett 21) och körplaner (blankett 24, 25 eller 29) med säkerhetsorder.

5.6.4. Överlämning av säkerhetsorder vid personalbyte

Som komplettering av föreskrifterna i JTF bilaga 4, avsnitt 3.3, gäller följande vid avlösning mellan förare:

Om den avlöste föraren tidigare har tagit emot en säkerhetsorder på en JTF-blankett och ordern gäller eller fortsätter att gälla efter avlösningen, ansvarar den avlöste för att den tillträdande får ordern och uppmärksammas på den.

Den avlöste föraren ska se till att den tillträdande kvitterar ordern i den avlöstes anteckningsbok eller på annat papper, t.ex. "En bl 22 till tåg 01 mottagen /N.N."

Om det undantagsvis inte är möjligt för den avlöste föraren att överlämna en sådan säkerhetsorder till den tillträdande, måste den avlöste anmäla detta till tågklararen och särskilt uppmärksamma tågklararen på att den tillträdande inte har fått den aktuella ordern.
Anm. I denna punkt jämföras körplaner (blankett 24, 25 eller 29) med säkerhetsorder.

5.6.5. Besked från trafikledare om hastighetsbegränsning eller transportvillkor

BJs trafikledare kan fastställa sänkt hastighet eller särskilda transportvillkor för ett fordon, p.g.a. en skada eller annan orsak. Besked om hastighetsbegränsningen eller transportvillkoren ges till föraren muntligt. Föraren ska dokumentera beskedet.

6. Största tillåtna hastighet

6.1. Anteckning som påminnelse

Som komplettering till föreskrifterna i JTF bilaga 8H avsnitt 1.6 gäller följande:

Om tågsättets sth ändras vid en mellanliggande plats p.g.a. att det där sker en ändring av tillåten hastighet

- för drivfordonet på sträckan, eller
- med hänsyn till tågsättets bromsförmåga (t.ex. på grund av att en mer restriktiv bromsprocentschema börjar gälla),

ska föraren, som en påminnelse för sig själv, anteckna tågsättets nya sth som gäller från den mellanliggande platsen. Anteckningen görs på blankett *Uppgift till förare* eller på annat sätt och förvaras tillsammans med körplanen.

6.2. Överskridande av tågfärdens största tillåtna hastighet

Som komplettering till föreskrifterna i JTF bilaga 8H avsnitt 3.1 gäller följande:

När sth för en tågfärd framgår av ATC-huvudbesked och är 80 km/h eller mer, får den överskridas med upp till 4 km/h.

6.3. Tågsättets största tillåtna hastighet lägre än planerat

Om tågsättet inte kan eller får framföras med den hastighet som, enligt vad föraren känner till, ligger till grund för tågets tidtabell och försening därigenom kan uppkomma gäller följande:

Föraren ska anmäla förhållandet till tågklararen för den driftplats varifrån den begränsade hastigheten måste hållas. Föraren ska också anmäla till BJs trafikledare, om denna inte antas känna till begränsningen på annat sätt.

7. Framförande av eldrivfordon

7.1. Allmänt

Förare av eldrivfordon bör observera kontaktledningens rörelser för att om möjligt i tid upptäcka skador på fordonens strömavtagare. Föraren bör även vara uppmärksam på mötande tågs strömavtagare. Vid misstanke om skador på fordonets strömavtagare ska tåget stoppas och strömavtagaren undersökas.

Vid konstaterat eller misstänkt fel på strömavtagare eller kontaktledning ska felet anmälas till BJs trafikledare samt tågklareraren.

7.2. Val av strömavtagare

Vid körning med endast ett lok i tågsättet ska om möjligt strömavtagare enligt fordonets handhavandeinstruktion användas. Vid koppling av flera verksamma lok intill varandra ska man undvika att använda två intilliggande strömavtagare.

7.3. Sektionsisolatorer

Stora spänningsskillnader kan förekomma över sektionsisolatorer. Därför ska, med hänsyn till risken för skador på kontaktledningen, om möjligt traktionsmotorströmmen vara frånslagen, eller så låg som möjligt, vid passage av sektionsisolatorer. Sådan isolator finns bl.a. i kontaktledningen mellan uppspårs- och nedspårssidan på en driftplats. I vissa särskilt angelägna fall är sådan sektionsisolator skyltad med strömbegränsningstavlor.

7.4. Oregelmässigheter

Beträffande stopp mellan stoppförbudstavlor eller på en skyddssektion, se avsnitt 15.1

8. Användning av strålkastare

Som komplettering till föreskrifterna i JTF bilaga 3H, kap. *Övrig information*, avsnitt 3.3, underrubrik *Frontsignalens utseende*, gäller följande:

8.1. Tåg- och spärrfärd

I princip ska helljus användas i största möjliga utsträckning under gång. Om helljus kan vara bländande ska dock, om fordonets konstruktion och omständigheterna så tillåter, avbländning till halvljus ske i följande fall:

- vid möte med spårfordon
- vid möte med vägfordon, i den utsträckning föraren bedömer nödvändig
- i andra fall när annan personal kan bländas.

Avbländning till markeringsljus ska normalt inte göras under gång.

När tåget står stilla, ska halvljus eller markeringsljus användas.

Anm. 1. Uttrycket "om omständigheterna så tillåter" innebär att en förare kan låta bli att blända av, om han anser att full ljusstyrka behövs för att han ska få erforderlig sikt, eller tåget måste uppmärksammas t.ex. vid passage av plattformsovergång, obehövade vägovergångar samt vid banarbeten.

Anm. 2. Vid fullt dagsljus och solsken ska helljus inte anses vara bländande. Avbländning till halvljus bör då inte ske i högre hastigheter.

Anm. 3. Befinner sig älgar eller andra större djur i spåret får och bör frontbelysningen släckas en kort stund.

8.2. Växling

Markeringsljus ska normalt användas, såvida inte lokala förhållanden kräver halv- eller helljus.

9. Tåg med uppehåll kan passera

Som komplettering till föreskrifterna i JTF om möjligheten för ett tåg att passera en trafikplats utan att stanna (JTF bilaga 8H, avsnitt 3.2, sista stycket) gäller följande:

9.1. Tåg med tekniskt uppehåll

Ett tåg med tekniskt uppehåll vid en trafikplats får passera utan att stanna vid stopplatsen, om tåget har körtillstånd förbi stopplatsen och föraren inte känner till något skäl att stanna.

9.2. Resandetåg med uppehåll för trafikutbyte

Ett resandetåg med uppehåll för trafikutbyte vid en trafikplats får passera utan att stanna vid stopplatsen, om följande är uppfyllt:

- Tåget har körtillstånd förbi stopplatsen.
- Den annonserade avgångstiden är inne. Föraren ser att det inte finns någon påstigande till tåget på plattformen. Hastigheten får inte vara högre än att tåget vid behov kan stanna vid stopplatsen. (Detta gäller inte om uppehållet är annonserat endast för avstigande.)
- Föraren vet att det inte finns avstigande resande eller gods till trafikplatsen. Finns det avgångssignalerare på tåget, ska föraren från denne ha fått muntligt besked om det, eller signal "ej uppehåll vid nästa trafikplats" med summer eller enklangsklocka. (Detta gäller inte om uppehållet är annonserat endast för påstigande.)
- Föraren känner inte till något annat skäl att stanna.

9.3. Tjänstetåg med uppehåll för trafikutbyte

Ett tjänstetåg med uppehåll för trafikutbyte vid en trafikplats får passera utan att stanna vid stopplatsen, om tåget har körtillstånd förbi stopplatsen och föraren i förväg har fått besked från BJs trafikledare om att uppehåll för trafikutbyte inte behövs.

10. Stopplats för resandetåg med uppehåll för trafikutbyte

10.1. Allmänt

Som komplettering till föreskrifterna om stopplats i JTF bilaga 8H, avsnitt 3.2, gäller följande:

JTF:s föreskrifter om stopplats för "tåg som gör uppehåll för resandeutbyte" ska gälla för alla resandetåg som har uppehåll för trafikutbyte.

10.2. Stopplats bortom blå U-tavla

Som komplettering till föreskrifterna om U-tavla i JTF bilaga 3H, kap. *Övrig information*, avsnitt 2.1, gäller följande:

Som regel ska tåget inte stoppas i den s.k. "stoppförbudszonen" mellan en blå U-tavla och nästa U-tavla. På vissa trafikplatser, där repeterbaliser inte finns i tillräcklig utsträckning för startande tåg, kan dock en "stoppförbudzon" leda till att bakänden av ett tåg som stoppas enligt den regeln kommer att hamna oacceptabelt långt fram vid plattformen. Därför ska följande gälla:

Om föraren bedömer att bakändan annars skulle hamna mer än ca 50 m för långt fram, ska tåget stoppas utan hänsyn till "stoppförbudszonen", alltså som om närmast föregående U-tavla hade varit vit istället för blå. Detta gäller trots att tåget därigenom vid start kommer i konflikt med "vänta stopp"-övervakningen (i regel 10-övervakning). För tåg utan ATC behöver ej blå U-tavla beaktas.

11. Oregelmässigheter

11.1. Allmänt

Föraren ska övervaka fordonen med avseende på onormala tillstånd såsom felindikeringar, missljud, dålig gång etc. Fel som föraren inte kan avhjälpa anmäls till BJs trafikledare.

11.2. Anmälan om oönskade händelser och tekniska fel

I detta avsnitt avses händelser och fel som avser drivfordonsteknik, förarhytt, tågets framförande etc.

11.3. Olyckor och tillbud

Inträffade olyckor och tillbud anmäls snarast av föraren enligt följande:

- Olycka samt tillbud som rör förhållanden utanför tåget: först till tågklararen (enligt JTF bilaga 6), därefter till BJs trafikledare.
- Tillbud som rör förhållanden i tåget: till BJs trafikledare.

Se även BJsF 006.

11.4. Påkörning av djur

Föraren ska snarast anmäla påkörning av följande:

- vilda djur: björn, varg, järv, lo, älg, hjort, rådjur, utter, vildsvin, mufflonfår eller örn.
- tamdjur: hund, får, get, nötkreatur, häst eller annat större tamdjur.

Anmälan görs först till tågklararen, därefter till BJs trafikledare.

Anm. För tågklararen ska föraren ange platsen så noggrant som möjligt, så att eftersökning och bortforsling av det skadade djuret underlättas.

11.5. Tekniska fel

Föraren ansvarar för att trafiksäkerhetsrelaterade tekniska fel, skador och brister anmäls till BJs trafikledare.

11.6. Skriftlig rapportering

Utöver anmälan till tågklarare och BJs trafikledare ska föraren skriftligt rapportera olyckor, tillbud och trafiksäkerhetsrelaterade avvikelser till BJs driftavdelning.

12. Registreringsutrustning

Allmänt

Följande varianter av registreringsutrustning kan finnas:

Typ	Finns på fordon litt	Åtgärd som krävs för att säkra informationen
Färgskiva	Da, Ra, T41, T42, T43	Elanslutning och mekanisk anslutning till den aktuella hastighetsmätaren kopplas ur.

Säkrande av information i registreringsutrustning

Registreringsutrustningen används vid utredning av tillbud eller olycka.

Vid tillbud eller olycka ska innehållet i registreringsutrustningen säkras. Föraren kontaktar BJs trafikledare för att samråda om hur detta ska ske. Eventuell åtgärd för registreringsutrustning av typ "Färgskiva" vidtas först efter anmodan från BJs trafikledare.

På inhyrda drivfordon kan andra typer av registreringsutrustning förekomma. Föraren ska vid behov kontakta BJs trafikledare för besked.

Fel på registreringsutrustning

Vid fel på registreringsutrustningen ska föraren kontakta BJs trafikledare för besked om eventuella åtgärder.

13. Felaktig hastighetsmätare

Är fordonets hastighetsmätare felaktig, gäller följande:

13.1. Fungerande hastighetsreferens (motsvarande) finns och ATC är verksam

Hastighetsreferensen används för att se till att tåget inte framförs i för hög hastighet. I detta fall får tåget framföras utan hastighetsrestriktion. Obs att endast vissa fordon med elbroms kan säkerställa att tåget inte erhåller för hög hastighet i lutning. Föraren ska då och då kontrollera hastigheten genom att *tillfälligt* ställa in 98 i ATC-panelens tumhjul för hastighetsinställning.

13.2. Fungerande hastighetsreferens (motsvarande) finns inte, men ATC är verksam

ATC-systemets hastighetsmätare används, genom att 98 ställs in på ATC-panelens tumhjul för hastighetsinställning.

Anm. Observera att detta innebär körning utan ATC-besked och att hastigheten därmed begränsas till 80 km/h inom ATC-område.

13.3. Körning utan verksam ATC

Föraren måste anpassa hastigheten så att den med god marginal understiger den största tillåtna. Om tillgång finns till hastighetsvisande GPS-instrument kan detta vara till en god hjälp att anpassa hastigheten.

13.4. Missvisande hastighetsmätare

Misstänker föraren, att hastighetsmätaren är missvisande, ska han på lämplig sträcka kontrollera hastighetsmätaren enligt nedanstående tabell:

Kilometer per timme	Motsvarar	
	Tid per kilometer	Väglängd per 10 sekunder
200	18 s	555 m
180	20 s	500 m
160	22,5 s	444 m
150	24 s	416 m
140	25,5 s	389 m
130	27,5 s	362 m
120	30 s	333 m
110	33 s	306 m
100	36 s	278 m
90	40 s	250 m
80	45 s	222 m
70	51,5 s	194 m
60	60 s	167 m

Anm. Hastighetsmätarens missvisning varierar med hjuldiametern.

14. Stopp med eldrivfordon på olämplig plats

14.1. Stopp mellan stoppförbudstavlor

Om eldrivfordon måste stanna mellan två stoppförbudstavlor ska strömavtagaren skyndsamt fällas ned. Vid igångsättning ska strömavtagaren vara uppfälld så kort tid som möjligt medan fordonssättet fortfarande står stilla. Endast en strömavtagare per fordon ska då användas.

14.2. Stopp på skyddssektion

Om eldrivfordon har stannat på en frånkopplad skyddssektion som är möjlig att koppla in gäller följande:

Föraren avgör om hjälpfordon ska begäras eller om den frånkopplade skyddssektionen i stället ska tillkopplas. I det senare fallet gäller följande villkor:

- Kontakt tas med eldriftledaren (via tågklararen) för instruktion och tillstånd att spänningssätta skyddssektionen.
- Sedan skyddssektionen har passerats ska föraren åter göra den spänningslös och meddela detta till eldriftledaren.

Lokala undantag för manövrering av frånskiljare för skyddssektionen kan finnas.

14.3. Jordning vid strömavtagarhaveri

I samband med strömavtagarhaveri, då det fordras att Banverkets personal binder ner eller demonterar en strömavtagare, ska föraren jorda fordonets 15 kV-system med fordonets fast monterade jordningsomkopplare (jordningsdon).

Anm. Anvisningar för hur jordningsomkopplaren manövreras finns i fordonets handhavandeinstruktion.

15. Hantering av detektorlarm

Se BVF 592.11