

5.2.2 Trafiksäkerhetsinstruktion IBAB

1	Syfte	2
2	Omfattning	2
3	Definitioner och förkortningar.....	2
4	Trafiksäkerhetsinstruktion.....	2
4.1	Komplement till TTJ	2
4.1.1	Termer	3
4.1.2	Modul 3 H Signaler-System H och Modul 3 M Signaler-System M.....	3
4.1.3	Modul 4 Dialog och ordergivning.....	3
4.1.4	Modul 6 Fara och olycka	3
4.1.5	Modul 9 HMS Spärrfärd och 9 M Spärrfärd	4
4.1.6	Modul 10 Växling.....	4
4.1.7	Modul 17 Trafikledning	4
5	Särfall.....	4
5.1	Ta upp bevakning med tåg på bevakningssträckan.	4
5.1.1	Driftplatser i system M avsnitt 3.....	5
5.1.2	Kontakttågklarare.....	5
5.1.3	Ordergivningsdriftplatser och ordergivningsträckor.....	5
5.1.4	Då-klart anmälan.....	5
6	Ansvar	5
7	Referensdokumentation	5

1 Syfte

Som infrastrukturförvaltare har Inlandsbanan AB (IBAB) krav på en säker och trygg verksamhet som ska bedrivas på ett systematiskt sätt, det finns beskrivet i vår trafiksäkerhetsinstruktion (TRI) detta dokument. Dokumentet är en del av IBAB:s säkerhetsstyrningssystem.

2 Omfattning

Trafiksäkerhetsinstruktionen gäller den infrastruktur som IBAB förvaltar. Infrastrukturen finns beskriven i IBAB:s järnvägsnätbeskrivning (JNB). IBAB förvaltar sträckor med trafikeringsystem M och S.

Trafiksäkerhetsinstruktionen tilldelas all personal i säkerhetstjänst på Inlandsbanan samt till järnvägsföretagare, entreprenörer och Trafikverkets trafikledning/tågledning.

Inlandsbanan AB har enligt avtal om huvudmannaskap för Inlandsbanan AB och Järnvägslagen 2004:519 det fulla ansvaret för trafikledningen på Inlandsbanan.

Inlandsbanan AB har tecknat avtal med Trafikverket gällande tågtrafikledning, körorder, Kapacitetstilldelning, olyckshantering, felhantering samt dokumentationssystem som TAM 2014 och TRVo1.

Vid all trafikledning och trafik på Inlandsbanan ska Inlandsbanans personal samt järnvägsföretagare och entreprenörer följa regler enligt Trafikverkets Trafikbestämmelser för Järnväg, TTJ, (TDOK 2015:0309). IBAB använder TTJ som grund för trafikbestämmelser på Inlandsbanan. Kompletterande trafikbestämmelser anges i detta dokument eller till dokument som hänvisas till, styrande dokument som berör järnvägsföretag som trafikerar inlandsbanan finns angivna på www.inlandsbanan.se.

3 Definitioner och förkortningar

Utöver termer och förkortningar i TTJ så anges här eventuella förkortningar.

TRI Trafiksäkerhetsinstruktion

IBAB Inlandsbanan AB

TTJ Trafikverkets Trafikbestämmelser för Järnväg

JNB Järnvägsnätbeskrivning

I varje dokument som ingår i TRI finns definitioner som berör det dokumentet.

4 Trafiksäkerhetsinstruktion

4.1 Komplement till TTJ

Nedan anges de kompletterande säkerhetsbestämmelser gällande infrastrukturförvaltare järnvägsföretagare och entreprenörer som krävs i tillämplig omfattning enligt TTJ. Rubrikerna hänvisar till moduler i TTJ.

4.1.1 Termer

I varje dokument finns beskrivning av de definitioner och förkortningar som inte är nämnda i TTJ.

4.1.2 Modul 3 H Signaler-System H och Modul 3 M Signaler-System M

IBAB har äldre signalinrättning i form av semafor som infartssignaler vid driftplats Moskosel. Signalbilden betydelse finns angivet i Linjebok avdelning F1 "Allmänna föreskrifter".

4.1.3 Modul 4 Dialog och ordergivning

Vid hastighetsnedsättning utan signalering ska Tågklareraren ordna påminnelse som förhindrar oavsiktlig körsignal till nedsättningssträcka enligt följande prioriteringsordning:

1. Spärra utfartssignalen.
2. Använda en påminnelse skylt i K15-låset eller på ställaren till utfartssignalen.
3. Sätta påminnelse skylt på signalredskapet.

4.1.4 Modul 6 Fara och olycka

Kompletterande bestämmelse om hantering av hjulskador och föremål på banan vid tåg och spärrfärd avsnitt 1.2 och avsnitt 1.3 Föraren eller tillsyningsmannen upptäcker ett fel på banan.

- Om hjulplatta är 40-60 mm lång eller består av en hjulringsbeläggning som är högst 1 mm hög får fordonet gå som längst till transportens destination på inlandsbanans infrastruktur och där lossas eller tömmas. Därefter får fordonet gå olastat eller tomt till en verkstad.
- Om det är kallare än -10°C får hastigheten vara högst vara högst 10 km/tim.
- Om det är varmare än -10°C krävs ingen hastighetsnedsättning, men föraren ska undvika att köra i 15-45 km/tim.
- Om hjulplattan är längre än 60 mm eller består av en hjulringsbeläggning som är högre än 1 mm får fordonet endast gå till närmaste linjeplats eller driftplats där fordonet kan växlas ur färden och ställas upp. Hastigheten får då vara högst 10 km/tim.
- Vid trafikering av Inlandsbanan där transportuppdraget även innefattar annans infrastruktur gäller dennes regler gällande hjulskador.

Kompletterande bestämmelse om när banan ska avsynas.

I följande fall ska banan avsynas utöver det som finns angivet i modul 6:

- Om ett fordon med en skada på hjulets löpyta som är längre än 60 mm eller består av en hjulringsbeläggning som är högre än 1 mm har gått på sträckan.
- Om det är kallare än -10°C och ett fordon med en skada på hjulets löpyta som är minst 40 mm eller består av en hjulringsbeläggning har gått på sträckan i högre hastighet än 10 km/h

"Banan behöver avsynas om fordon med skada ≥ 90 mm upptäckts och temperaturen är $\leq -10^{\circ}\text{C}$ eller om skada upptäckts som är ≥ 110 mm och temperaturen är $> -10^{\circ}\text{C}$. Om det råder tveksamhet kring temperaturen ska ≥ 90 mm gälla som gräns."

Om föraren eller tillsyningsmannen upptäcker fel på ett spår som kräver hastighetsnedsättning ska han omedelbart kontakta tågklareraren. (Se TTJ modul 6 avsnitt 1.3)

4.1.5 Modul 9 HMS Spärrfärd och 9 M Spärrfärd

Inlandsbanan AB medger att resande får medfölja spärrfärd vid tillfälliga researrangemang. Detta enligt de gällande villkor som är beskrivna i Trafikbestämmelser för Järnväg Modul 9 HMS 5.17 och Modul 9M 5.16.

4.1.6 Modul 10 Växling

Kompletterande bestämmelser om växlingens bemanning finns i **Växlingsinstruktion**.

4.1.7 Modul 17 Trafikledning

Fjärrbevakad driftplats som gränsar till system M avsnitt 3

Brunflo, Östersund, Mora och Gällivare är fjärrbevakade driftplatser ingående i system H. De anslutande sträckorna mot Sveg, Hoting, Storuman och Arvidsjaur tillhör system M. Trafikledningen för de fjärrbevakade driftplatser som gränsar mot system M trafikleds av fjärrtågklarerare i Ånge och Boden.

Inanmälan

Det förekommer fjärrmanövrerade driftplatser längs Inlandsbanan på system M och dessa kan vara bevakade av någon av Trafikcentralerna i Sveg, Östersund, Hoting eller Storuman.

Om en fjärrmanövrerad driftplats är bevakad ska tågklareraren för den driftplatsen försäkra sig om att tåg 11 har inkommit på följande två sätt:

- Granska tåg-in-utrustningens indikering i ställverket
- Ta emot förarens ankomstanmälan

Tågs ankomst.

När en tågfärd i sin helhet har kommit innanför driftplatsgränsen på en fjärrmanövrerad driftplats ska föraren lämna en ankomstanmälan enligt TTJ modul 8H Tågfärd, avsnitt 3.3 *Ankomstanmälan*.

Utan ankomstanmälan får tågklareraren inte anse att tåget inkommit driftplatsen

Frigivning av växlar på obevakad driftplats.

De driftplatser som är fjärrmanövrerade saknar möjlighet till frigivning av växlar med K16. För att TSM ska få tillgång till växlarna på en obevakad driftplats finns rutinen AST-1697 som beskriver förfarandet i detalj.

5 Särfall

5.1 Ta upp bevakning med tåg på bevakningssträckan.

Om det finns ett tåg (tåg 11) på bevakningssträckan på väg från A-stad till C-stad men tågklareraren för B-stad ändå måste ta upp bevakningen där, ska tågklareraren för B-stad kontrollera var på bevakningssträckan tåget finns.

Kontrollen ska göras genom att tågklareraren får besked från föraren om var tåget finns. Om tåget har passerat eller finns i B-stad ska tågklareraren få bekräftat att inga fordon har lämnats kvar på sträckan mellan A-stad och B-stad. Tågklareraren får inte enbart lita på ställverksindikering.

5.1.1 Driftplatser i system M avsnitt 3.

Tidpunkter för när driftplatser ska vara bevakade, obevakade eller stängda anges i separat dokument "Bevakningstider på Inlandsbanan"

En driftplats på Inlandsbanan får vara stängd och bevakningen tas upp när tåget finns på bevakningssträckan om klart-anmälan har lämnats innan driftplatsen har stängts

En driftplats på Inlandsbanan får stänga när tåget har lämnat driftplatsen om in-anmälan kan erhållas när bevakningen tas upp.

5.1.2 Kontakttågklarare

Tågklarare för berörd sträcka på Inlandsbanan utser kontakttågklarare som utför vissa uppgifter för en stängd driftplats. (Se TTJ modul 17 punkt 1.5)

Utsedd kontakttågklarare loggar in i samtalskön för aktuell stängd driftplats i Telia Touchpoint.

5.1.3 Ordergivningsdriftplatser och ordergivningsträckor

Anges i styrande dokument *Tågklarera – ordergivningsrutiner*

Tågklararens kvittering av annan driftplats

Driftplats	Lämnar kvitto för:	Anmärkning
Sveg	Älvho	
Hoting	Lit Jämtlands Sikås Ulriksfors	
Storuman	Vilhelmina Kåbdalis	

5.1.4 Då-klart anmälan

Inlandsbanan AB tillämpar då-klart anmälan för samtliga driftplatser. Dock får då-klart inte tillämpas vid nedanstående tillfälle:

- Pålok
- Medföljande K16 nyckel

6 Ansvar

Trafikchef ansvarar för dokumentets innehåll, implementering inom Inlandsbanan samt för att det distribueras till de externa parter som berörs.

7 Referensdokumentation

- TDOK 2015:0309 (TTJ) Trafikverkets Trafikbestämmelser för Järnväg
- INF-0728 Bevakningstider – Driftplatser Inlandsbanan T23
- NST-2848 Järnvägsnätsbeskrivning T23
- NST- 0478 Linjebok Inlandsbanan AB
- AST-0165 K16 nyckelhantering
- AST-0196 Arbetsmiljö och säkerhet vid aktiviteter i spårområdet
- AST-0230 Rutin vid olycka, läckage, spill vid tankanläggning/slipershantering
- AST-0231 Trafikering av system S Orsa-Furudal
- AST-0252 Specialtransporter på Inlandsbanan
- AST-0255 Växlingsinstruktion
- AST-0275 Dressin och ångtågskörning
- AST-0289 Krav på lokal kännedom vid Inlandsbanan AB
- AST-0321 Tågklarera – Ordergivningsrutiner
- AST-0455 Vilda djur och tamboskap i spårområdet
- AST-0730 Inlandsbanans beredskapsplan gällande spårhalka
- AST-1697 Frigivning av växlar på obebakad driftplats