

8.3 Trafiksäkerhetsinstruktion IBAB

Innehåll

| | | |
|-------|---|---|
| 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 H Spärrfärd-system H och 9 M spärrfärd-system M..... | 3 |
| 4.1.6 | Modul 10 Växling | 4 |
| 4.1.7 | Modul 17 Trafikledning | 4 |
| 4.1.8 | Modul 19 Obevakade vänddriftplatser | 5 |
| 5 | Ansvarig | 5 |
| 6 | Referensdokumentation | 6 |

1 Syfte

Som infrastrukturförvaltare har Inlandsbanan AB (IBAB) krav enligt JvSFS 2008:8 att ha en trafiksäkerhetsinstruktion (TRI) för sin verksamhet. Detta dokument beskriver IBAB:s trafiksäkerhetsinstruktioner. 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 trafikledning.

Inlandsbanan AB:s organisation med ansvar och delegeringsrätt för personal i säkerhetstjänst finns angivet i dokument "Säkerhetsstyrning vid Inlandsbanan AB".

I begreppet trafikledning ingår tågledning, fjärrtågklarering och tågklarering.

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

Inlandsbanan AB har tecknat avtal med Trafikverket gällande tågtrafikledning, körorder, kapacitetstilldelning samt dokumentationssystem för TAM 2014.

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 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 infsi. vid driftplats Moskosel. Signalbilds betydelse finns angivet i Linjebok avdelning F1 "Allmänna föreskrifter".

4.1.3 Modul 4 Dialog och ordergivning

Vid hastighetsnedsättning utan signalering ska Tågklararen 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.

- 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 färd 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

4.1.5 Modul 9 H Spärrfärd-system H och 9 M spärrfärd-system M

Inlandsbanan AB medger att resande följer med spärrfärd vid tillfälligt rese arrangemang. Vid dessa tillfällen gäller följande villkor:

- Då spärrfärden framförs ska föraren befinna sig främst i spärrfärdssättet.
- Det första och sista fordonet i spärrfärdssättet ska bromsas automatiskt vid självavkoppling.
- A-skydd, L-skydd eller andra spärrfärder får inte finnas på bevakningssträckan.

Spärrfärd för att undsätta en spärrfärd med resande får dock finnas.

- Spärrfärden får inte direktplaneras.
- Medgivande skall skrivas vid varje tillfälle som spärrfärd med resande skall ske. Medgivandet utfärdas av säkerhetsansvarig.
- Vid spärrfärd med resande på Inlandsbanan skall driftplats som spärrfärden startar från vara bevakad av tkl på aktuell driftplats.
- Vid spärrfärd med resande på system S (Orsa-Furudal) behöver ej driftplats Orsa vara fysiskt bevakad av tkl på driftplatsen förutsatt att spärrfärden ej kommer att trafikera normalhuvudspåret på Orsa driftplats.

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 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 fjärrtågklararen i Ånge och Boden.

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.

Trafiksäkerhetsdokument tågklarare ska ha tillgång till vid tjänstgöring.

Tågklarare ska ha tillgång till de dokument som är angivna i styrande dokument "Dokument vid tågklararens arbetsplats"

Kontaktågklarare

Trafikchefen på Inlandsbanan utser kontaktågklarare som utför vissa uppgifter för en stängd driftplats. Se TTJ modul 17 punkt 1.5

Avspärrning av bevakningssträcka

Inlandsbanan AB dokumenterar avspärrning och upphäver en avspärrning i det digitala systemet för tågklarardokumentation, TAM 2014.

Ordergivningsplatser och ordergivningssträckor

Anges i styrande dokument *Tågklarera – ordergivningsrutiner*

Tågklararens kvittering

| Driftplats | Lämnar kvitto för: | Anmärkning |
|-------------------|---|--|
| Sveg | Orsa Älvho Fågelsjö Ytterhogdal Röjan Åsarna * Svenstavik | * Kvittering för Åsarna då Åsarna är obevakad vänddriftplats |
| Hoting | Lit Jämtlands Sikås Ulriksfors Dorotea | |
| Storuman | Vilhelmina Sorsele | |
| Arvidsjaur | Moskosel Kåbdalis Jokkmokk | |

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

4.1.8 Modul 19 Obevakade vänddriftplatser

Bevakningssträckan avgränsas av två bevakade driftplatser

Åsarna och Slagnäs får trafikeras som en obevakad vänddriftplats.

5 Ansvarig

Trafikchef ansvarar för dokumentets innehåll samt för att det implementeras hos de som berörs av bestämmelserna.

6 Referensdokumentation

- TDOK 2015:0309 (TTJ) Trafikverkets Trafikbestämmelser för Järnväg
- Järnvägsnätsbeskrivning
- IBF 64:1 Linjebok
- Säkerhetsplaner för driftplatser
- AST-0333 Dokument vid tågklararens arbetsplats
- AST-0255 Växlingsinstruktion
- NST-0355 Kompetens och behörighet
- AST-0196 Arbetsmiljö och säkerhet vid aktiviteter i spårområdet
- AST-0273 Rapportering av hastighetsnedsättning
- AST-0275 Dressin och ångtågskörning
- AST-0289 Krav på lokal kännedom
- AST-0455 Vilda djur och tamboskap i spårområdet
- OST-0160 Larm och beredskap
- AST-0252 Specialtransporter på Inlandsbanan
- AST-0321 Tågklarera – Ordergivningsrutiner
- AST-0322 Bevakningstider på Inlandsbanan
- AST-0165 K16 nyckelhantering
- AST-0231 Trafikering av system S Orsa-Furudal