

Spv 1.F
2015-10-01

Trafiksäkerhetsinstruktion (TRI)

för spårvägstrafiken i
Göteborg och Mölndal

Denna TRI är gemensam för Trafikkontoret i Göteborg och Göteborgs Spårvägar AB

Detta exemplar tillhör:

Namn:.....

P-nr:.....

Förord

Denna Trafiksäkerhetsinstruktion "TRI" har utarbetats för att Göteborgs Spårvägar AB, som trafikutövare av spårvagnstrafik och utförare av särskild trafikledningsverksamhet, samt Trafikkontoret, som spårinnehavare, skall kunna erbjuda ett så säkert och bra fungerande spårvägssystem som möjligt.

En säker trafik är vårt viktigaste mål. Arbetet skall bedrivas så att det inte blir någon konflikt mellan säkerheten och andra viktiga mål. I en valsituation skall säkerheten alltid prioriteras.

Det går inte att förutse och skriva instruktioner för allt. Ibland måste du liksom andra trafikanter, handla efter eget omdöme. Gör aldrig något som du inte har tillräckliga kunskaper för! Påbörja aldrig en åtgärd om du inte vet att du kan avsluta den på ett säkert sätt.

Bestämmelserna riktar sig till alla som utövar trafik eller på annat sätt arbetar och är verksamma inom spårvägsverksamheten.

Trafiksäkerhetsinstruktionen är gemensam för Trafikkontoret i Göteborg och Göteborgs Spårvägar AB.

För kapitel 3, 4 och 6 har Göteborgs Spårvägar AB det formella ansvaret och för kapitel 1, 2, 5 och 7 har Trafikkontoret det formella ansvaret. Med gemensam TRI avses bägge parter ansvar att å-jourhålla och uppdatera hela instruktionen.

Twist i anledning av detta avtal ska, såvitt parterna inte kan enas om annat, avgöras enligt Stadens riktlinjer för kommuninterna tvister.

Niclas Olsson

Göteborgs Spårvägar AB

Ma-Lou Wihlborg

Trafikkontoret

Innehåll		Kapitel
Grundbestämmelser	TRI GR	1
Signalinstruktion	TRI SI	2
Spårvagnsförare	TRI SF	3
Depåområde	TRI DO	4
Arbetsfordon	TRI AF	5
Trafikledning	TRI TL	6
Arbete i spår	TRI AS	7
Index		8

Transportstyrelsen Jourtelefon
0771-510 920

Kunskapskrav

<u>Yrkesgrupper m.fl. som tilldelas TRI</u>	<u>TRI-kunskap för resp. yrkesgrupp</u>
• Trafikledningspersonal	Kap. 1-7
• Spårvagnsförare	Kap. 1-4
• Förare av arbetsfordon	Kap. 1, 2, 5, 7
• Konduktör	Kap. 1, 2
• Trafikkontorets säkerhetspersonal	Kap. 1, 2, 7
• Ansvarig för säkerhetsåtgärder vid spårarbeten	Kap. 1, 2, 5, 7
• Verksamhetsutövare (som inte ingår i någon av grupperna ovan)	Enbart tilldelning
• Tillsynsmyndighet	Enbart tilldelning

Innehåll

1 GRUNDBESTÄMMELSER	1
1.1 BEGREPPSFÖRKLARINGAR.....	2
1.2 UTFÄRDARE OCH GILTIGHET	8
1.3 SÄKERHETEN FRÄMST	8
1.4 SÄKERHETSTJÄNST	8
1.5 BEHÖRIGHET FÖR SÄKERHETSTJÄNST	9
1.6 TRÖTTHET, SJUKDOM, ALKOHOL, NARKOTIKA MM.....	10
1.7 OLYCKOR OCH TILLBUD UNDER SÄKERHETSTJÄNST	11
1.8 SYSTEM FÖR TRAFIKSÄKERHETSINFORMATION	11
1.9 SAMTAL.....	13
1.10 AVLÖSNING	13
1.11 ÅTGÄRDER FÖR ATT AVVÄRJA FARA	13
1.12 BETRÄDANDE AV SPÅROMRÅDE	13
2 SIGNALINSTRUKTION	15
2.1 TILLÅTNA SIGNALMEDEL OCH SIGNAL	17
2.2 GIVANDE AV SIGNAL	17
2.3 ÅTLYDNAD AV SIGNAL.....	17
2.4 FÖRBUDSTAVLOR	18
2.5 VARNINGSTAVLOR	21
2.6 UPPLYSNINGSTAVLOR	22
2.7 PÅBUDSTAVLOR	25
2.8 LJUSSIGNALER	26
2.9 HANDSIGNALER OCH HANDSIGNALERING	31

3 BESTÄMMELSER FÖR SPÅRVAGNSFÖRARE	35
3.1 FÖRARES ANSVAR	38
3.2 TRAFIKREGLER.....	38
3.3 ALLMÄNNA REGLER.....	39
3.4 HASTIGHETSBESTÄMMELSER	39
3.5 REGLER VID KÖRNING PÅ SIKT	42
3.6 ÖVRIGA KÖRREGLER.....	43
3.7 KÖRNING PÅ STRÄCKA MED PUNKTSIGNALER.....	44
3.8 KÖRNING PÅ STRÄCKA MED HUVUDSIGNALER	45
3.9 KÖRNING FÖRBI URBRUKTAGEN HUVUDSIGNAL ELLER PUNKTSIGNAL	47
3.10 KÖRREGLER VID ARBETE I SPÅR.....	47
3.11 KÖRREGLER VID HÅLLPLATSER	48
3.12 KÖRNING MED SPÅRVAGN SOM SAKNAR SKENBROMS.....	49
3.13 UTTAGNING AV TÅG	49
3.14 BELYSNING PÅ SPÅRVAGN.....	50
3.15 UTSIGNAL	50
3.16 FAROBROMSNING	51
3.17 ÅTGÄRDER NÄR FÖRARPLATSEN LÄMNAS.....	51
3.18 KOPPLING.....	51
3.19 BESTÄMMELSER FÖR RESANDETÅG	52
3.20 RADIOSAMTAL	53
3.21 ÅTGÄRDER VID DRIFTSSTÖRNINGAR	54
3.22 BETRÄDANDE AV SÄRSKILD BANVALL MED TRAFIKLEDNINGSBILAR, SERVICEFORDON ELLER PERSONAL	63
3.23 ÅTGÄRDER EFTER OLYCKOR OCH TILLBUD	64
3.24 ÅTGÄRDER VID BRAND	65

4 BESTÄMMELSER FÖR KÖRNING OCH RANGERING INOM DEPÅOMRÅDE OCH VERKSTADSOMRÅDE	67
4.1 TILLÄMPLIGHET	68
4.2 SPÄRRMÅLNING	68
4.3 NORMALA RÖRELSERIKTNINGAR	69
4.4 VÄNDNING AV VAGN I VAGNHALLEN RANTORGET	70
4.5 BEGRÄNSAD FRAMKOMLIGHET PÅ VISSA SPÅR VID VAGNHALLEN RANTORGET	70
4.6 RANGERING MOT DEN NORMALA KÖRRIKTNINGEN I VAGNHALLEN RANTORGET ...	71
4.7 GÅRDAHALLEN	71
4.8 LJUSSIGNALER OCH SIFFERDISPLAYER VAGNHALLEN RANTORGET	71
4.9 ANTAL SAMMANKOPPLADE VAGNAR	72
4.10 PROVKÖRNING	72
5 BESTÄMMELSER FÖR ARBETSFORDON	73
5.1 FÖRARE	75
5.2 TRAFIKREGLER	75
5.3 ALLMÄNNA REGLER	76
5.4 ARBETSFORDON	76
5.5 BEGRÄNSNINGAR	77
5.6 HASTIGHETSBESTÄMMELSER	78
5.7 REGLER VID KÖRNING PÅ SIKT	80
5.8 ÖVRIGA KÖRREGLER	81
5.9 KÖRNING PÅ STRÄCKA MED PUNKTSIGNALER	82
5.10 KÖRNING PÅ STRÄCKA MED HUVUDSIGNALER	83
5.11 KÖRNING FÖRBI URBRUKTAGEN HUVUDSIGNAL ELLER PUNKTSIGNAL	85
5.12 KÖRREGLER VID ARBETE I SPÅR	85
5.13 KÖRREGLER VID HÅLLPLATSER	86

5.14 KÖRNING MED SPÅRVAGN SOM SAKNAR SKENBROMS.....	87
5.15 KOMMUNIKATION	87
5.16 KÖRNING	87
5.17 HASTIGHET	87
5.18 PÅFART INOM SIGNALSÄKERHETSANLÄGGNINGAR.....	88
5.19 BETRÄDANDE AV SÄRSKILD BANVALL MED TRAFIKLEDNINGSBILAR, SERVICEFORDON ELLER PERSONAL	88
5.20 HAVERI	88
5.21 AVVIKELSE	88
5.22 BOGSERING	89
6 BESTÄMMELSER FÖR TRAFIKLEDNING	91
6.1 ALLMÄNT	93
6.2 INFORMATION VID SPÅRARBETEN	93
6.3 VID FEL PÅ SPÅRANLÄGGNINGEN SAMT VID STOPP P.G.A. VAGNFEL, OLYCKOR MM	94
6.4 TÅG SOM EJ KÖR I LINJETRAFIK	94
6.5 BEGRÄNSAD FRAMKOMLIGHET PÅ VISSA SPÅR VID RANTORGET OCH GÅRDAHALLEN	94
6.6 MOTSPÅRSKÖRNING SOM EJ ÄR FÖRPLANERAD	95
6.7 TILLSTÅNDSGIVNING ATT PASSERA HUVUDSIGNAL.....	95
6.8 TILLSTÅNDSGIVNING ATT PASSERA PUNKTSIGNALER.....	96
6.9 TILLSTÅNDSGIVNING TILL SPÄRGÅENDE ARBETSFORDON ATT PASSERA SIGNALANLÄGGNING	97
6.10 HANTERING AV HUVUDSIGNALER VID ARBETE I TUNNEL	97
6.11 SERVICEBRYTARE.....	98
6.12 HÄNDELSE INVID TRAFIKVERKETS SPÅROMRÅDE	98
6.13 VAGNFEL	99

7 BESTÄMMELSER FÖR ARBETE I SPÅR.....	101
7.1 BESTÄMMELSERNAS TILLÄMPLIGHET	103
7.2 TILLSTÅND	104
7.3 OLIKA SLAG AV ARBETE	105
7.4 KONTAKT MED TLI	106
7.5 SKYDDSÅTGÄRDER VID HINDRANDE ARBETEN	107
7.6 SKYDDSÅTGÄRDER VID HINDRANDE ARBETEN	107
7.7 HASTIGHETSBEGRÄNSNING.....	112
7.8 ÅTGÄRDER VID ICKE HINDRANDE ARBETEN	112
7.9 ARBETE PÅ AVSTÄNGT SPÅR (A-ARBETE)	112
7.10 ARBETE PÅ ELLER PÅFART MED ARBETSFORDON PÅ SIGNALSTRÄCKA	116
7.11 ARBETE OCH INSPEKTION I TUNNLAR.....	117
7.12 UPPLAG INVID SPÅR	118
7.13 ARBETE INVID JÄRNVÄGSSPÅR.....	119
8 INDEX.....	120



1 GRUNDBESTÄMMELSER

1 GRUNDBESTÄMMELSER.....	1
1.1 BEGREPPSFÖRKLARINGAR.....	2
1.2 UTFÄRDARE OCH GILTIGHET	8
1.3 SÄKERHETEN FRÄMST	8
1.4 SÄKERHETSTJÄNST	8
1.4.1 Arbetsuppgifter med hälsokrav enligt föreskriften TSFS 2013:50 (BV-FS 2000:4) ..	8
1.5 BEHÖRIGHET FÖR SÄKERHETSTJÄNST	9
1.5.1 Krav för säkerhetstjänst.....	9
1.5.2 Säkerhetsansvar vid framförande av spårvagn vid examination	9
1.5.3 Periodisk läkarundersökning	9
1.5.4 Fortbildning med kunskapsprov	9
1.5.5 Tidpunkt för fortbildning.	10
1.5.6 Avstängning från säkerhetstjänst	10
1.6 TRÖTTHET, SJUKDOM, ALKOHOL, NARKOTIKA MM.....	10
1.7 OLYCKOR OCH TILLBUD UNDER SÄKERHETSTJÄNST	11
1.8 SYSTEM FÖR TRAFIKSÄKERHETSINFORMATION	11
1.8.1 Trafikorder	12
1.8.2 Trafikledningsorder	12
1.8.3 Tillfällig trafikorder	12
1.8.4 Tillfällig trafikledningsorder.....	12
1.8.5 Spårsäkerhetsmeddelande	12
1.9 SAMTAL.....	13
1.10 AVLÖSNING	13
1.11 ÅTGÄRDER FÖR ATT AVVÄRJA FARA	13
1.12 BETRÄDANDE AV SPÅROMRÅDE	13
1.12.1 Spårbehörighet mm.....	13
1.12.2 Observatör mm.....	13
1.12.3 Skyddskläder mm	14

1.1 BEGREPPSFÖRKLARINGAR

A-arbete	Spårarbete på avstängt spår.
Arbetsfordon	Spårfordon konstruerat för arbete på spåranläggning.
Avstängningsansvarig	Person som säkerhetsmässigt ansvarar för åtgärder vid avstängning av spår.
Avstängt spår	Spårsträcka på vilken hindertavlor och klossade eller klovade växlar förhindrar trafik med spårfordon.
Backning	Rörelse mot den normala körriktningen.
Backvända	Vända genom backning.
Bemannad arbetsplats	Sträckan mellan bevakare och sluttavla.
Bevakare	Person som vid hindrande arbete har till uppgift att hålla uppsikt och varna personer, som arbetar i eller i farlig närhet av spår. Bevakare har rätt att stoppa spårvagn och skall ge handsignalen <i>Framåt</i> när spåret är utrymt.
Bevakningsplats	Ställe där bevakare befinner sig i spår mellan spårvagn och arbetsplats.
Depåområde	Avgränsat område för uppställning och underhåll av spårvagn.
Depåspår	Spår inom depåområde
Elsäkerhetsledare	Person som ansvarar för elsäkerheten vid arbete i farlig närhet till spänningsförande anläggningsdelar.
Farobromsning	Kraftigast möjliga bromsning med alla tillgängliga bromssystem samt sandning och utsignal.

Fjädeväxel	Växel som alltid återgår till ett förutbestämt grundläge.
Förreglad växel	Växel med tänd växelkontrollsignal för ett visst läge.
Gatuspår	Spårsträcka där fordon eller allmänhet har tillträde (undantag kan förekomma).
Hindrande arbete	Arbete i eller i farlig närhet av spår. Arbetet är skyddssignalerat.
Huvudspår	Spår som inte är depåspår, sidospår eller vändslinga.
Icke hindrande arbete	Arbete i eller i farlig närhet av spår. Arbetet är ej skyddssignalerat.
Klossning av växel	Klossning av växel innebär att tråkilar hindrar omläggning av växel.
Klovning av växel	Klovning innebär att växeltungan låses fast, vilket hindrar omläggning av växel.
Motspårskörning	Rörelse mot spårets normala körriktning där trafikledningen har vidtagit åtgärder för att skydda rörelsen mot mötande och korsande trafik.
Nödbromsning	Bromsning som sker utan förarens medverkan för att stoppa fordonet i vissa onormala situationer.
Observatör	Person som vid icke hindrande arbete har till uppgift att hålla uppsikt och varna personer som befinner sig i eller i farlig närhet av spår.

Olycksplatsansvarig	Trafikledningspersonal på olycksplats som är sammanhållande för GS och TK.
Punktsignalsträcka	Sträcka som börjar med punktsignal och slutar vid nästa punktsignal eller sluttavla.
Rangering	Förflyttning av spårvagnar enbart inom depåområde.
Resandetåg	Tåg som är avsett för resande. Anmärkning: även abonnerat tåg är resandetåg.
Samordningsansvarig	Person som övertar ansvar från TLI på avstängt spår. Samordningsansvarig ansvarar för såväl tillståndsgivning för att beträda spåret som för säkerheten på spåret, enligt aktuellt tillstånd. Samordningsansvarig ska kunna infinna sig på arbetsplatsen inom 1 timma, samt vara tillgänglig när arbete pågår.
Sidospår	Spår där uppställning eller förbikörning av spårvagn kan ske. Även stickspår där förbikörning inte är möjlig benämns sidospår.
Signalgivare	Person som ger signal mot spårvagn.
Signalmedel	Gemensam benämning på ljussignal, redskap, tavla eller signalgivares arm.
Signalsträcka	Sträcka som börjar med huvudsignal eller punktsignal och som slutar vid nästa huvudsignal eller punktsignal eller vid sluttavla.
Signalsäkrad sträcka	Spårsträcka som börjar med huvudsignal och slutar med huvudsignal eller sluttavla.

Signalvakt	Person som har befogenhet att på plats ta över signalgivning i huvudsignal eller punktsignal.
Skyltansvarig	Säkerhetsledaren/säkerhetsman som ansvarar för skyltsättningen vid hindrande arbete.
Spåranläggning	Spår och de fasta anordningar som behövs för spårens bestånd, drift eller brukande, signal och säkerhetsanläggningar i övrigt, samt anordningar för elförsörjning av trafiken.
Spårbehörighet	Tillstånd att beträda sådant spårområde dit allmänheten inte har tillträde.
Spårfordon	Rullande materiel som har järnhjul och går på räls. Betraktas som spårvagn ur trafikregelsynpunkt.
Spårkorsning	Räler som korsar varandra.
Spårnätsbeskrivning	Beskrivning av hur spåranläggning är utrustad: t.ex. huvudsignaler, tavlor, permanenta hastighetsbegränsningar, gräns mellan särskild banvall och gatuspår.
Spårsträcka	Avgränsad del av spåranläggning.
Spårvagn	Spårfordon avsett för resenärer.
Spårvagnsförare	Person behörig att framföra spårvagn.
Spårvagnsinstruktör	Spårvagnsförare som är godkänd som instruktör av utbildningsfunktionen vid GS.
Start-/arbetstillstånd	Av TK utfärdat tillstånd att bedriva arbete i eller i farlig närhet av spår.

Säkerhetsledare	Person som ansvarar för all säkerhet vid arbete i eller i farlig närhet av spår. Ska kunna infinna sig vid arbetsplatsen inom 1 timma vid behov. Utser vid behov skyltansvarig och bevakare.
Säkerhetsman	Person som ansvarar för skyltning vid arbete i eller i farlig närhet av spår
Säkerhetspersonal	Person(-er) som utför säkerhetstjänst.
Särskild banvall	En längre sammanhängande avskild spårsträcka som endast är utförd för att trafikeras med spårvagnar. Kan förekomma med eller utan plankorsningar.
T-arbete	Spårarbete på trafikerat spår.
Tjänstetåg	Annat tåg än resandetåg.
Trafikledare	Person på trafikledningen som samordnar och leder alla tåg rörelser som ej är förplanerade med tidtabell eller motsvarande. Trafikledare kan även ha yttre tjänst
Trafikspår	Alla spår utanför depåområde.
Tåg	Spårvagn eller hopkopplade spårvagnar som framföres på trafikspår.
Vagnsätt	Två eller flera hopkopplade spårvagnar.
Vagnstyp	Spårvagn av viss modell.

Veckoinformation

Skriftligt meddelande till spårvagnsförarna om var spårarbeten pågår. Kan även innehålla annan väsentlig säkerhetsinformation. Utges normalt en gång per vecka.

Verkstadsområde

Plats för reparation och underhåll av spårvagn.

Vändslinga

Spår där spårvagn kan vända utmed huvudspår.

Förkortningar

BV-FS

Banverkets författningssamling

GS

Göteborgs Spårvägar AB

JvSFS

Järnvägsstyrelsens
författningssamling

LC

Ledningscentral i depåområde

OPA

Olycksplatsansvarig

SFS

Svensk författningssamling

SO

Samordningsansvarig

Sth

Största tillåtna hastighet.

SÄO

Säkerhetsordning

TK

Trafikkontoret

TLI

Trafikledning och information.

TRI

Trafiksäkerhetsinstruktion

TSFS

Transportstyrelsens
författningssamling

UL/ ULB

Utredningsledare /
Utredningsledare i beredskap

VMF

Vägmärkesförordningen

1.2 UTFÄRDARE OCH GILTIGHET

Trafiksäkerhetsinstruktion, TRI, för spårvägsdriften i Göteborg och Mölndal fastställs av Göteborgs Spårvägar AB och Trafikkontoret i Göteborg och skall godkännas av Transportstyrelsen.

TRI gäller för all säkerhetstjänst på och vid Trafikkontorets och Göteborgs Spårvägar AB spåranslagningar och i tillämpliga delar för personal med arbetsuppgifter av direkt betydelse för trafiksäkerheten.

1.3 SÄKERHETEN FRÄMST

En säker trafik är vårt viktigaste mål. Arbetet skall bedrivas så att det inte blir någon konflikt mellan säkerheten och andra viktiga mål, men om du skulle komma i en situation där du måste välja så skall du sätta säkerheten främst.

Det går inte att förutse och skriva instruktioner för allt som kan inträffa. Ibland måste du liksom varje annan trafikant, handla efter eget omdöme. Gör aldrig något som du inte har tillräckliga kunskaper för! Påbörja aldrig en åtgärd om du inte vet att du kan avsluta den på ett säkert sätt.

Om du tvekar om hur du skall handla i ett visst fall så skall du välja det sätt som ger den största säkerheten.

1.4 SÄKERHETSTJÄNST

De enligt 1.4.1 uppräknade arbetsuppgifter är enligt TK:s och Göteborgs Spårvägars AB säkerhetsordning säkerhetstjänst:

1.4.1 Arbetsuppgifter med hälsokrav enligt föreskriften TSFS 2013:50 (BV-FS 2000:4)

- att köra spårvagn inkl. arbetsfordon
- att tjänstgöra som konduktör på spårvagn
- att arbeta med trafikledning, såväl på TLI som i yttre tjänst
- att bevaka arbetsplats i eller i farlig närhet av spår
- att vara signalvakt
- att utföra arbete med och besiktning av punktsignalsanläggning och signalsäkerhetsanläggning
- att vara observatör

- att bedöma det trafiksäkerhetsmässiga tillståndet hos spårfordon och spårånläggningar med avseende på tekniska funktioner

1.5 BEHÖRIGHET FÖR SÄKERHETSTJÄNST

1.5.1 Krav för säkerhetstjänst

Du får ha säkerhetstjänst endast om du:

- vid grundutbildningens början uppnått 20 års ålder för tjänstgöring som spårvagnsförare och trafikledare. För övrig säkerhetstjänst ha uppnått 18 års ålder.
- har svenskt körkort med behörigheten B och provperioden klar. Körkort krävs ej för tjänstgöring som konduktör.
- för arbetsuppgifter enligt 1.4.1 blivit läkarundersökt enligt Transportstyrelsens föreskrifter och uppfyller hälsokraven i dessa föreskrifter.
- efter utbildning med kunskapsprov blivit behörig för den aktuella arbetsuppgiften.

Den som saknar behörighet får dock framföra spårfordon under överinseende av spårvagnsinstruktör, som då ansvarar för säkerheten. Resandetåg skall alltid föras av behörig förare.

1.5.2 Säkerhetsansvar vid framförande av spårvagn vid examination

Vid examination (uppkörning) av förare av spårvagn, ansvarar den som examineras (kör spårvagnen) för säkerheten.

1.5.3 Periodisk läkarundersökning

Säkerhetspersonal med arbetsuppgifter enligt 1.4.1 skall genomgå periodisk läkarundersökning vart femte år upp till och med 45 års ålder, vart tredje år fr.o.m. 46 års ålder t.o.m. 59 års ålder samt varje år fr.o.m. 60 års ålder.

1.5.4 Fortbildning med kunskapsprov

Säkerhetspersonal som anges nedan skall genomgå fortbildning med kunskapsprov i tillämpliga säkerhetsföreskrifter varje år, övriga vartannat år:

- spårvagnsförare, resandetåg
- konduktör på spårvagn

- trafikledningspersonal vid TLI och i yttre tjänst

1.5.5 Tidpunkt för fortbildning.

Fortbildning med kunskapsprov i tillämpliga säkerhetsföreskrifter skall för personal vid GS ske vid ett tillfälle, under tiden 1 oktober - 31 maj. Dock får inte tiden mellan två på varandra följande fortbildningar överstiga 18 månader vid fortbildning varje år, och inte överstiga 30 månader vid fortbildning vartannat år.

För personal som spårinnehavaren Trafikkontoret säkerhetsmässigt ansvarar för, enligt lagen om säkerhet vid tunnelbana och spårväg, skall fortbildning med kunskapsprov i tillämpliga säkerhetsföreskrifter ske vid ett tillfälle under tiden 1 oktober - 31 mars.

1.5.6 Avstängning från säkerhetstjänst

Om det visar sig att du inte är lämplig för säkerhetstjänst kan din arbetsledare, eller TK säkerhetscontroller vid arbete i Trafikkontorets spåranläggning, besluta att du inte längre får ha sådan tjänst. Tillfällig avstängning från säkerhetstjänst kan göras av följande personal vid GS: trafikledning yttre samt ULB vid trafiksäkerhetsfunktionen. När det gäller TK säkerhetspersonal skall detta rapporteras till TK säkerhetscontroller.

1.6 TRÖTTHET, SJUKDOM, ALKOHOL, NARKOTIKA MM

Om du är så trött eller sjuk att du inte kan utföra ditt arbete säkert får du inte ha säkerhetstjänst.

Du får inte vara påverkad av alkohol, eller något annat berusningsmedel när du har säkerhetstjänst. Om du tar medicin, som inte får intagas i samband med bilkörning, så får du inte heller ha säkerhetstjänst. Även annan medicinering kan utgöra hinder för säkerhetstjänst.

Den som utför säkerhetstjänst får inte bruka narkotika eller vara beroende av eller missbruka alkohol.

I TSFS 2013:50 (BV-FS 2000:4) föreskrivs att du inte får ha säkerhetstjänst med arbetsuppgifter enligt 1.4.1 om du lider av:

- hjärtsjukdomar, obehandlat eller inte framgångsrikt behandlat högt blodtryck eller symptomgivande lågt blodtryck eller kärlsjukdomar med risk för medvetandestörningar
- diabetessjukdom som behandlas med läkemedel

- epilepsi eller andra neurologiska tillstånd som kan leda till akuta medvetandestörningar
- yrselsjukdom
- sömn- och vakenhetsstörningar
- psykiska störningar
- demens eller andra kognitiva störningar som påverkar uppmärksamheten, koncentrationsförmågan eller minnet
- ADHD, autismspektrumtillstånd och likartade tillstånd
- psykisk utvecklingsstörning
- övriga sjukdomar som kan nedsätta vakenheten eller medföra ett försämrat omdöme

Om du mellan de föreskrivna läkarundersökningarna får vetskap om att du har drabbats av någon av ovanstående åkommor skall du som arbetar för trafikutövaren GS meddela detta till din arbetsledare och du som arbetar för TK meddela detta till ditt företags utsedda kontaktperson med TK.

1.7 OLYCKOR OCH TILLBUD UNDER SÄKERHETSTJÄNST

Om du har varit med om en olycka eller ett tillbud kan arbetsledare eller utredningsledare besluta att du tillfälligt skall tas ur säkerhetstjänst medan händelsen utreds. Dessutom kan du få genomgå läkarundersökning.

Om du vid arbetsuppgift enligt 1.4.1 har varit med om en olycka eller tillbud, där du kan ha påverkats av händelsen på ett sådant sätt att tjänstgöringen inte kan fortsätta på ett, ur trafiksäkerhetssynpunkt, tillförligt sätt, så skall en läkare bedöma om tjänstgöringen kan återupptas utan risk för trafiksäkerheten.

1.8 SYSTEM FÖR TRAFIKSÄKERHETSINFORMATION

Skriftlig information om sådant som rör trafiksäkerheten för spårvägstrafiken ges genom säkerhetsmeddelanden som omfattar: trafikorder, trafikledningsorder, tillfällig trafikorder eller tillfällig trafikledningsorder vilka ges ut av trafiksäkerhetsfunktionen vid GS och vilkas förstasidor trycks på rosa papper.

Rosa papper får inte användas så att det kommer i konflikt med systemet för trafiksäkerhetsinformation.

Dessutom utges spårsäkerhetsmeddelanden av TK.

All personal i säkerhetstjänst vid GS skall ta del av trafikorder och tillfälliga trafikorder. Berörd personal skall ta del av trafikledningsorder och tillfälliga trafikledningsorder.

All personal i säkerhetstjänst vid TK skall ta del av spårsäkerhetsmeddelanden.

Gällande säkerhetsmeddelanden inarbetas i TRI eller spårnätsbeskrivningen regelmässigt minst en gång per år.

I annan information som ges ut av GS eller TK får referat eller sammandrag av säkerhetsmeddelanden endast göras med säkerhetsfunktionens vid GS eller TK säkerhetscontrollers godkännande. I annat fall skall enbart rubriken eller hela texten med eventuella figurer i säkerhetsmeddelanden återges.

1.8.1 Trafikorder

Trafikorder gäller tills vidare. För GS anslås trafikorder under 14 dagar på anslagstavlor samt tills vidare i särskild pärm i anslutning till anslagstavlor enligt särskild förteckning.

Du ansvarar själv för att ditt personliga exemplar av TRI hålls uppdaterat.

1.8.2 Trafikledningsorder

Trafikledningsorder gäller tills vidare och utdelas enligt särskild sändlista. I övrigt gäller detsamma som för trafikorder.

1.8.3 Tillfällig trafikorder

Tillfällig trafikorder används för information om tillfälliga förhållanden. Den skall ha angiven giltighetstid, anslås och meddelas på samma sätt som trafikorder.

1.8.4 Tillfällig trafikledningsorder

Tillfällig trafikledningsorder används för information om tillfälliga förhållanden. Den skall ha angiven giltighetstid, anslås och meddelas på samma sätt som trafikledningsorder.

1.8.5 Spårsäkerhetsmeddelande

Spårsäkerhetsmeddelanden utges av Trafikkontoret. De distribueras till TK:s säkerhetspersonal samt även till vissa funktioner inom GS.

1.9 SAMTAL

Vid samtal med TLI skall du använda de begrepp som finns i TRI. Du får inte använda förkortningar för platsnamn eftersom sådana lätt kan missuppfattas. Undantagna är beteckningar på signaler och tavlor.

1.10 AVLÖSNING

Vid avlösning under säkerhetstjänst skall du informera den som avlöser dig om sådant som har betydelse för den fortsatta säkerhetstjänsten.

1.11 ÅTGÄRDER FÖR ATT AVVÄRJA FARA

Om du upptäcker någonting som kan vara en fara för säkerheten skall du se till att TLI snarast får meddelande om detta genom IL-anrop. Är situationen sådan att någon kan komma till skada skall du göra vad som är möjligt för att förhindra detta.

Om du behöver meddela TLI per telefon så är telefonnumret 031-15 89 21 (larmnummer). Detta nummer skall endast användas vid överhängande fara.

1.12 BETRÄDANDE AV SPÅROMRÅDE

1.12.1 Spårbehörighet mm

Särskild banvall får endast beträdas av personal som behöver det för sitt arbete, har starttillstånd och som är åtföljd av observatör som har spårbehörighet. Spårbehörighet har all säkerhetspersonal enligt 1.4.1.

Innan spåret på särskild banvall får beträdas av annan än förare, som tillfälligt lämnar sitt tåg, skall TLI meddelas och ge klartecken. TLI skall meddelas även då du lämnar spåret.

1.12.2 Observatör mm

Observatören skall bära varselkläder.

Observatörens uppgift är att hålla uppsikt och varna personer som befinner sig i eller i farlig närhet av spår. Observatören skall inte ge handsignaler till spårvagnsförarna. Visselpipa skall medföras om det finns risk för att den som arbetar inte hör ett varningsrop.

Observatör skall utses inom gruppen innan spåret beträdes

Meningen med icke hindrande arbete är att trafiken inte skall hindras. Observatören måste därför hålla uppsikt och se till att alla omedelbart går åt

sidan när tåg nalkas. Alla som finns på plats skall ställa sig vid sidan av spåret och vända ansiktet mot tåget så att föraren ser att alla uppfattat att tåget kommer. Om gruppen är stor, bör flera observatörer utses.

Vid skynda siktförhållanden skall observatören ställa sig på en sådan plats där denne ser annalkande tåg på så långt håll som möjligt samt på ett säkert sätt kan göra de andra som befinner sig i spåret uppmärksamma på att tåg nalkas.

1.12.3 Skyddskläder mm

Personer som har arbetsuppgifter i eller i farlig närhet av spår skall bära skyddskläder med god synbarhet enligt standard SS-EN 471:1994, klass 3. Märkning skall finnas på plagget. Detta gäller dock inte förare som tillfälligt lämnar sitt tåg på särskild banvall eller gatuspår. Detta gäller inte heller uniformerad trafikledningspersonal som utför kortvarig trafikdirigering etc. i gatuspår.

Bevakare skall bära gul skyddsväst med texten ”Bevakare” väl synligt fram och bak.

Du bör gå mot trafiken om du måste gå i spåret.



2 SIGNALINSTRUKTION

2 SIGNALINSTRUKTION	15
2.1 TILLÅTNA SIGNALMEDEL OCH SIGNAL	17
2.1.1 Allmänt	17
2.1.2 Användning.....	17
2.1.3 Fasta signalmedel	17
2.1.4 Dag- och mörkersignal	17
2.2 GIVANDE AV SIGNAL	17
2.2.1 Givande av signal	17
2.2.2 Signalgivarens placering	17
2.2.3 Mörkersignal.....	17
2.2.4 Signalmedels placering	17
2.3 ÅTLYDNAD AV SIGNAL.....	17
2.3.1 Huvudsignal och punktsignal	17
2.3.2 Åtlydnad av handsignal.....	18
2.4 FÖRBUDSTAVLOR	18
2.4.1 Hindertavla	18
2.4.2 Stopptavla.....	18
2.4.3 Fjärrmanövrerad stoppbom	19
2.4.4 Hastighetstavlor.....	19
2.4.5 Tavla för ej uppkörbar växel	20
2.4.6 Tavla för hållplats med stopplikt	21
2.5 VARNINGSTAVLOR	21
2.5.1 Arbeta i eller i farlig närhet av spår	21
2.6 UPPLYSNINGSTAVLOR	22
2.6.1 Tavlor för särskild banvall utan plankorsning	22
2.6.2 Tavlor för särskild banvall med plankorsning	22
2.6.3 Tavlor för depåområde	22
2.6.4 Tavlor för verkstadsområde	23
2.6.5 Sluttavla för signalsträcka.....	23
2.6.6 Ogiltighetstavla.....	23
2.6.7 Tavlor för spänningslös sträcka	24
2.6.8 Tavla för markdetektor	24
2.6.9 Gult markdetektorlock	24

2.6.10 Hinderpåle eller markering i spårområdet	25
2.7 PÅBUDSTAVLOR	25
2.7.1 Väjningstavla	25
2.7.2 Tilläggstavla	25
2.7.3 Sektionstavla	26
2.7.4 Hållmärke	26
2.7.5 Tillståndstavla.....	26
2.8 LJUSSIGNALER	26
2.8.1 Trafiksignaler	26
2.8.2 Spårvägssignaler	27
2.8.3 Indikeringslampa	30
2.9 HANDSIGNALER OCH HANDSIGNALERING	31
2.9.1 Rörlig stoppsignal	31
2.9.2 Stillahållen stoppsignal	32
2.9.3 Varsamhetssignal	32
2.9.4 Framåt	33
2.9.5 Bakåt.....	33
2.9.6 Koppling.....	34

2.1 TILLÅTNA SIGNALMEDEL OCH SIGNAL

2.1.1 Allmänt

På sträcka där föreskrifterna i 10-13 § § i Förordningen om säkerhet vid tunnelbana och spårväg (SFS 1990:1165) gäller, får vägmärken och signaler enligt VMF (SFS 2007:90) användas i den omfattning som följer av den förstnämnda förordningen.

2.1.2 Användning

I övrigt får endast de signalmedel och signaler, som anges i denna signalinstruktion eller fastställts genom trafikorder användas. De skall användas på det sätt och för det ändamål, som är föreskrivet.

2.1.3 Fasta signalmedel

Fasta signalmedel placeras till höger om eller över det spår det gäller för. Om särskilda skäl föreligger kan ljussignal och tavla placeras till vänster om spåret. Om tveksamhet råder vilket spår som avses, skall ljussignal eller tavla vara försedd med tilläggstavla.

2.1.4 Dag- och mörkersignal

Om ej annat anges, används signalmedel både som dag- och mörkersignal.

2.2 GIVANDE AV SIGNAL

2.2.1 Givande av signal

Signal skall ges tydligt.

2.2.2 Signalgivarens placering

Signalgivare skall placera sig så, att det klart och tydligt framgår för vem signalen gäller.

2.2.3 Mörkersignal

När dagsignal inte kan uppfattas tydligt, skall mörkersignal användas.

2.2.4 Signalmedels placering

Signalmedel får inte placeras eller bäras så att signal ges oavsiktligt.

2.3 ÅTLYDNAD AV SIGNAL

2.3.1 Huvudsignal och punktsignal

Släckt, felaktig eller otydlig signalbild från huvudsignal eller punktsignal betyder stopp.

2.3.2 Åtlydnad av handsignal

Misstänker den som får annan signal än stoppsignal av signalgivare att åtlydnad därav skulle medföra fara, skall spårvagnen omedelbart stannas samt signalgivaren underrättas.

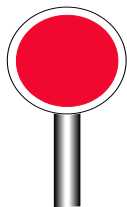
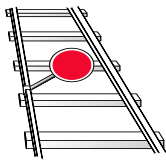
2.4 FÖRBUDSTAVLOR

2.4.1 Hindertavla

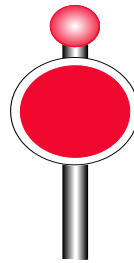
Hindertavla utmärker punkt i spår bortom vilken spåret inte får trafikeras med spårvagn.

Särskilda regler gäller för körning med spårfordon på avstängt spår.

Exempel på placering:



Dagsignal



Mörkersignal

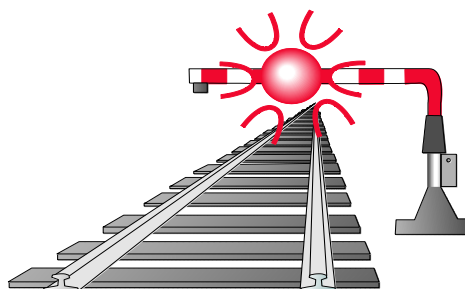
2.4.2 Stopptavla

Stopptavla utmärker punkt i spår där spårvagn alltid skall stanna. Om hinder ej föreligger, får spårvagnen omedelbart startas, sedan utsignal givits.



2.4.3 Fjärrmanövrerad stoppbom

En fjärrmanövrerad stoppbom, exempelvis enligt bilden, kan användas vid spårarbeten.



Stoppbommens läge enligt bilden betyder stopp.

När stoppbommen vridits till ett läge parallellt med spåret kan spårvagnen köra fram till bevakare.

2.4.4 Hastighetstavlor

Hastighetstavlor anger början och slutet av spårsträcka där särskild sth gäller; permanent respektive tillfällig.

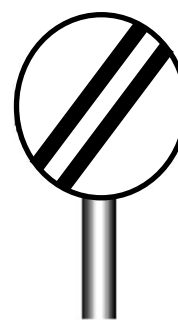
Begynnelsetavla anger gällande sth. Den gäller till nästa begynnelsetavla eller sluttavla. På sträcka med flera särskilda hastigheter är ordningen enligt nedan:

1. Lägre före högre hastighetsbegränsning.
2. Tillfällig före permanent hastighetsbegränsning.

2.4.4.1 Hastighetstavlor vid permanent hastighetsbegränsning



Begynnelsetavla



Sluttavla

2.4.4.2 Hastighetstavlor vid tillfällig hastighetsbegränsning

Begynnelsetavla kan vara försedd med gul lampa.



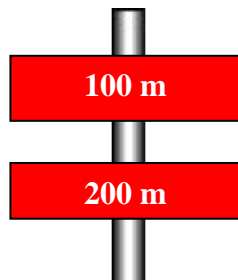
Begynnelsetavla



Sluttavla

2.4.4.3 Tilläggstavla

Tilläggstavla med avstånd används i vissa fall. Tavlan anger att den särskilda hastigheten börjar om 100 respektive 200 meter.



2.4.5 Tavla för ej uppkörbar växel

Tavlan anger att växeln inte får köras upp. Tavlan kan ersättas med likadan symbol på växellocket.



2.4.6 Tavla för hållplats med stopplikt

Spårvagn skall alltid stanna vid hållplats med stopplikt.



2.5 VARNINGSTAVLOR

2.5.1 Arbete i eller i farlig närhet av spår

1. Arbete i eller i farlig närhet av spår, utmärks med vägmärket "vägarbete" (VMF A20).
2. Tilläggstavla med avstånd används i vissa fall. Även andra tilläggstavlor enl. VMF kan användas.
3. Sluttavla för bortre begränsning av arbetsplats.



1



2



3

2.6 UPPLYSNINGSTAVLOR

2.6.1 Tavlor för särskild banvall utan plankorsning

Tavlorna utmärker spårsträcka där 10-13 §§ i SFS 1990:1165 ej gäller.



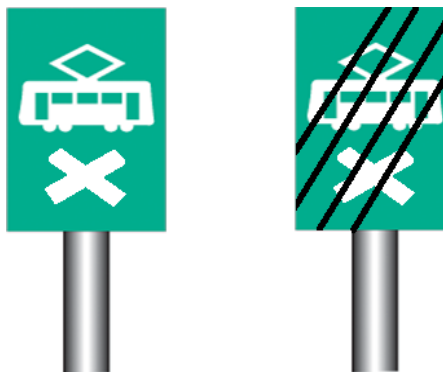
Begynnelsetavla

Sluttavla

Sluttavlan utmärker plats där spårsträcka övergår till gatuspår.

2.6.2 Tavlor för särskild banvall med plankorsning

På särskild banvall med plankorsning gäller vägtrafikregler i korsningen.



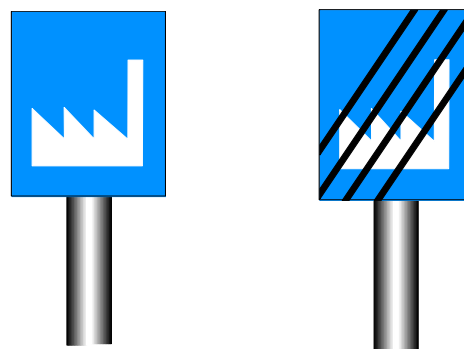
Begynnelsetavla

Sluttavla

Sluttavlan utmärker plats där spårsträcka övergår till gatuspår.

2.6.3 Tavlor för depåområde

Tavlorna utmärker spårsträcka där depåområde börjar och slutar.



Begynnelsetavla

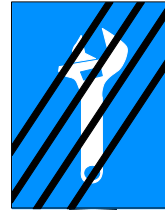
Sluttavla

2.6.4 Tavlor för verkstadsområde

Tavlorna utmärker spårsträcka där verkstadsområde börjar och slutar.



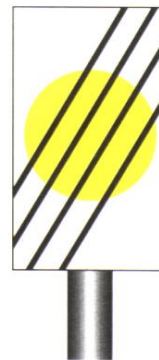
Begynnelsetavla



Sluttavla

2.6.5 Sluttavla för signalsträcka

Sluttavla utmärker den punkt i spår, där signalsäkrad sträcka eller punktsignalsträcka upphör.



2.6.6 Ogiltighetstavla

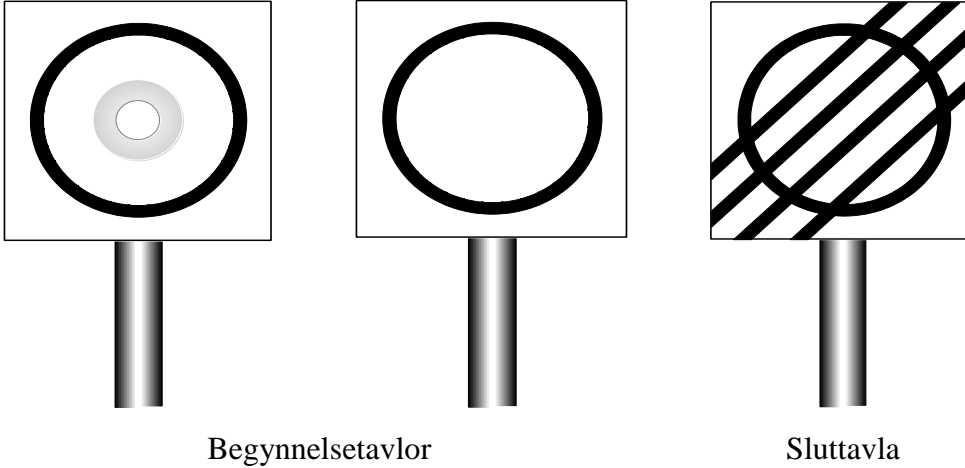
Ogiltighetstavla anger att huvudsignal och punktsignal inte är i drift. Huvudsignal och punktsignal skall dessutom vara övertäckt med orange säck på sådant sätt att ljussken ej kan urskiljas.



2.6.7 Tavlor för spänningslös sträcka

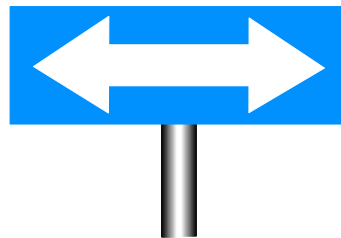
Tavlorna markerar var spänningslös sträcka börjar och slutar. Sträckan skall passeras utan fartpådrag.

Begynnelsetavlan för spänningslös sträcka kan vara försedd med lampa för vitt sken mitt i cirkeln. När lampan är tänd, är sträckan spänningsatt.



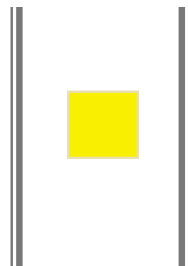
2.6.8 Tavla för markdetektor

Tavlan utmärker markdetektor som är belägen på större avstånd än 20 meter före motväxel.



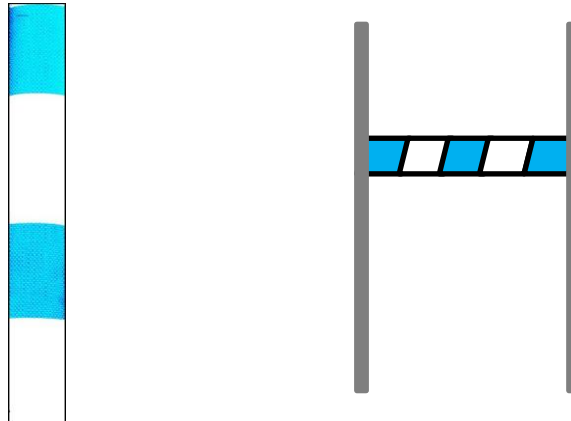
2.6.9 Gult markdetektorlock

Gult markdetektorlock mellan rälen utmärker punkt där påverkan av signal eller riktning ska göras.



2.6.10 Hinderpåle eller markering i spårområdet

Markerar var spårvagnen går fri för annan spårvagn i spårkorsningar.



Betydelse:

Hinderpåle utmärker vid sammanlöpande spår, växlar och spårkorsningar gränsen för var spårvagn på det ena spåret kan vara placerad utan att hindra körning på det andra spåret.

Utseende:

Påle ca 1m hög och försedd med blå/vitt reflekterande material.

Motsvarande markering kan anordnas mellan rälerna.

2.7 PÅBUDSTAVLOR

2.7.1 Väjningstavla

Tavlan anger skyldighet att lämna företräde åt spårvagn på korsande eller anslutande spår.

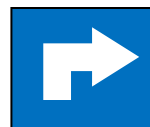


2.7.2 Tilläggstavla

Tavlan anger begränsning som framgår av text eller symbol.

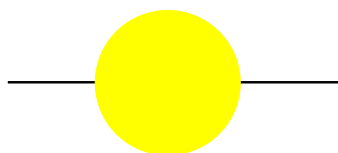
Exempel:

Gäller ej spv
mot Ullevi



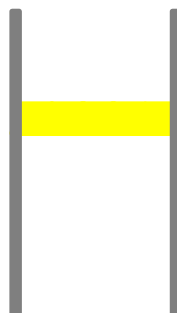
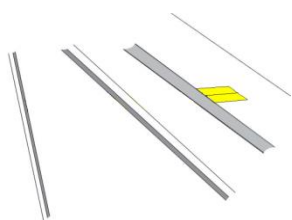
2.7.3 Sektionstavla

Sektionstavla anger plats för sektionsisolator och skall passeras utan fartpådrag.



2.7.4 Hållmärke

Gul markering utgör riktmärke för var spårvagn bör stannas. Markeringen kan vara: platta på marken, streck på stolpe eller streck mellan rälerna.



2.7.5 Tillståndstavla

Tavlan anger plats som arbetsfordon, enligt 5.5.2, inte får passera för att få köra in på en signalsträcka, innan tillstånd tagits emot från TLI.



2.8 LJUSSIGNALER

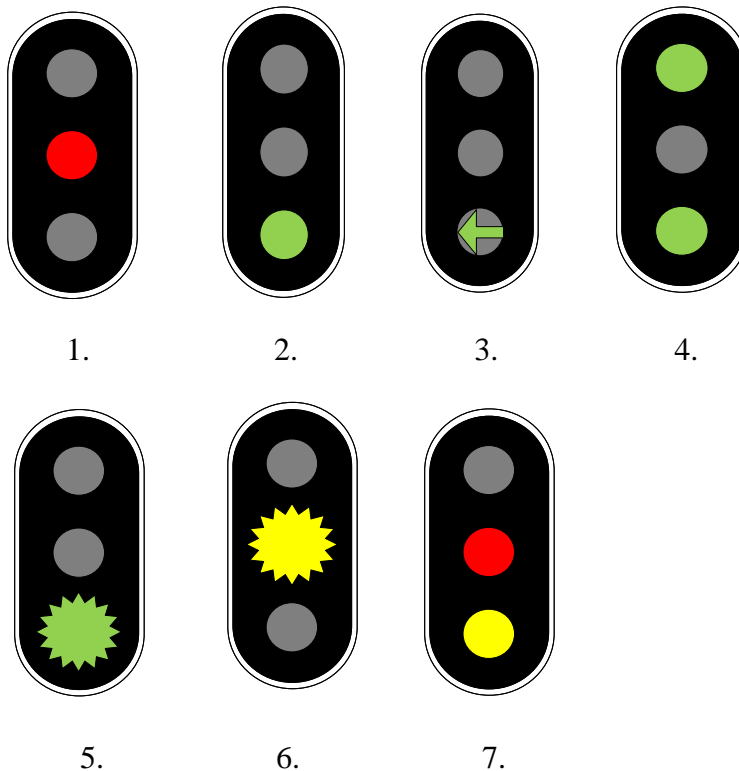
2.8.1 Trafiksignaler

Enl. VMF (se 33-38 §§ och 42-44 §§). Anmärkning: Det kan förekomma kollektivtrafiksignaler som har annan signalbild än vad som anges i VMF 44 §. Betydelsen av signalbilderna är dock densamma.

2.8.2 Spårvägssignaler

2.8.2.1 Huvudsignaler

Huvudsignaler kan visa en eller flera av följande signalbilder. (Huvudsignal betecknas med en tavla märkt AA XX). Huvudsignal som är släckt, visar otydlig eller på något annat sätt felaktig signalbild, betyder *Stopp*.



Signalbild

Betydelse

- | | |
|-----------------------------|--|
| 1. Rött sken | <i>Stopp</i> : Signalen får inte passeras. |
| 2. Ett grönt sken | <i>Kör</i> : Ev. motväxel ligger för körning åt vänster. |
| 3. En grön konturpil | <i>Kör</i> : Motväxel ligger för körning åt visad riktning. |
| 4. Två gröna sken | <i>Kör</i> : Motväxel ligger för körning åt höger. |
| 5. Blinkande grönt sken | <i>Kör</i> : Spårvagn finns på framförvarande sträcka.
Kan vara konturpil. |
| 6. Blinkande gult sken | <i>Kör</i> . Körning med varsamhet tillåten. Sth 30 km/h.
Arbete kan pågå. Kan vara konturpil |
| 7. Rött samt gul sken under | <i>Stopp</i> , därefter ”Rörelse på sikt tillåten med sth 15 km/h”. |

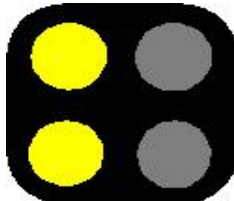
2.8.2.2 Punktsignaler

Signalbild

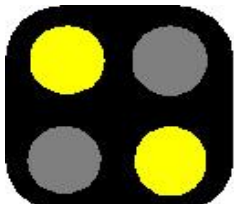


Betydelse

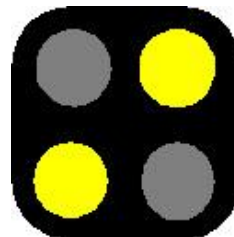
Stopp



Rörelse på sikt rakt fram tillåten



Rörelse på sikt åt vänster tillåten



Rörelse på sikt åt höger tillåten

2.8.2.3 Växelkontrollsignal för förreglad motväxel

Tänd växelkontrollsignal visar att växeln/växlarna är förreglad/förreglade i ett visst läge.

Signalbild



Betydelse

Växeln/växlarna är förreglad/förreglade och ligger för körning rakt fram.



Växeln/växlarna är förreglad/förreglade och ligger för körning åt vänster.



Växeln/växlarna är förreglad/förreglade och ligger för körning åt höger.

Signalbild



Signalbilden kan förekomma i kombination med nedanstående signalbilder.



Betydelse

Anmälan till växeln/växlarna är möjlig för spårvagn som befinner sig i anslutning till markdetektorn.

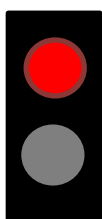
Växeln/växlarna är förreglad/förreglade för körning rakt fram.

Växeln/växlarna är förreglad/förreglade för körning åt höger.

Växeln/växlarna är förreglad/förreglade för körning åt vänster.

Växeln/växlarna är inte förreglad/förreglade

2.8.2.4 Depåsignaler, Rantorget



1.



2.



3.

Signalbild

1. Rött sken
2. Blinkande gult sken
3. Sifferdisplay

Betydelse

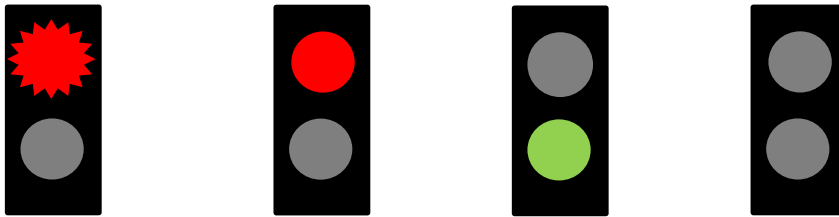
Stopp. Signalen får inte passeras

Kör. Kan vara konturpil.

Anger till vilket spår körväg är lagd eller rekommenderat spår

2.8.2.5 Depåsignaler, Kungsladugård

I depån Kungsladugård finns vid sidan av portarna in till och ut ur hallen depåsignaler med grönt eller rött sken.



Signalbild

Rött blinkande sken

Rött fast sken

Grönt fast sken

Släckt signal

Betydelse

Stopp. Porten är aktiverad för öppning eller stängning

Stopp. Porten har stannats med nödstoppknappen.

Kör. Porten är öppen.

Stopp. Porten är stängd, eller
Kör. Porten är avstängd och fasthakad i öppet läge.

2.8.2.6 Huvudsignaler i Slottsskogsdepån

Stycke utgår. Se 2.8.2.1

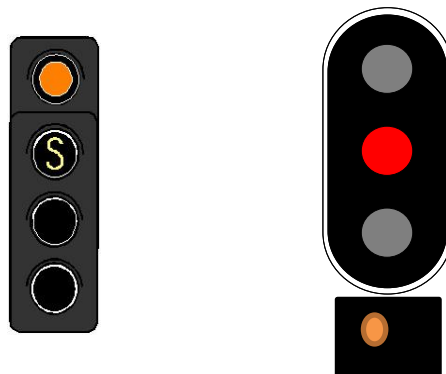
2.8.2.7 Varningslykta

Roterande, gul varningslykta används av fordon eller spårvagn, som utför arbete under förflyttning eller som tillfälligt stannar i eller invid spår.

Varningslyktan skall monteras på sådant sätt att den syns åt alla håll från fordonet.

2.8.3 Indikeringslampa

Lampan är placerad på ampeln eller vid tryckknappslådan. Tänd indikeringslampa betyder att signalanläggning har tagit emot anmälan för tågväg eller signalväxling.



2.9 HANDSIGNALER OCH HANDSIGNALERING

Signalmedel är signalgivarens arm, röd flagga eller handsignallykta som visar rött eller vitt sken, dock ej samtidigt.

2.9.1 Rörlig stoppsignal

När rörlig stoppsignal visas skall spårvagn stanna så snart som möjligt.



Signal

Betydelse

Alt.1: Båda händerna eller en hand förs över huvudet fram och tillbaka flera gånger sidledes.

Stopp. Dagsignal

Alt.2: Röd flagga som förs fram och åter flera gånger sidledes.

Stopp. Dagsignal.

Handsignallykta som visar rött eller vitt sken som snabbt förs upp och ned.

Stopp. Mörkersignal.

2.9.2 Stillahållen stoppsignal

När stillahållen stoppsignal visas skall spårvagn stanna senast vid signaleringsstället.



Signal

Uppsträckt arm som hålls ovanför huvudet med utsträckt handflata.

Röd flagga, som hålls utsträckt i midjehöjd.

Handsignallykta (stopplykta) med rött sken. Används såväl av signalgivare som stationärt.

Betydelse

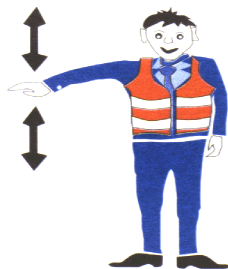
Stopp. Dagsignal.

Stopp. Dagsignal.

Stopp. Mörkersignal.

2.9.3 Varsamhetssignal

När varsamhetssignal visas skall hastigheten minska så länge som signalen visas och sedan hållas oförändrad tills annan signal visas eller hela spårvagnen eller alla hopkopplade spårvagnar har passerat signaleringsstället.



Signal

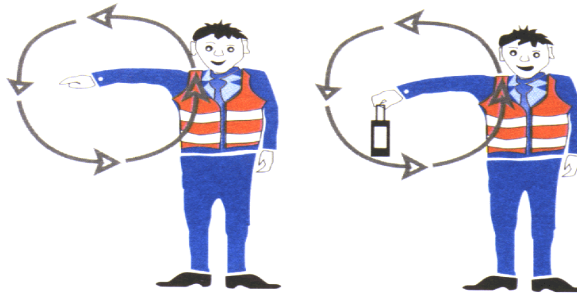
Handen förs sakta upp och ner med utsträckt arm och handflata nedåt.

Betydelse

Varsamhet, minska hastigheten.

Anmärkning: Under mörker används lämpligen stillahållen stoppsignal tills spårvagnen kommit så nära att varsamhetssignalen säkert kan uppfattas av föraren.

2.9.4 Framåt



Signal

Armen förs sakta i cirkel.

Handsignallykta med vitt sken förs sakta i cirkel.

Anmärkning: Spårvagns framände är den ände som visar fast vitt sken.

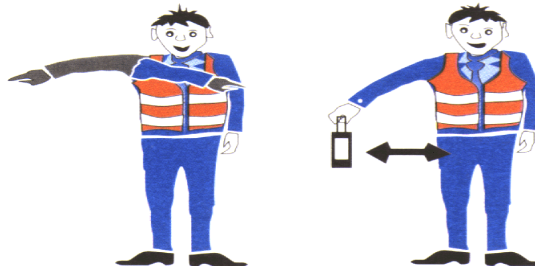
Signalen används även för att ange avgång, t.ex. vid samtrafik.

Betydelse

Rörelse framåt tillåten. Dagsignal.

Rörelse framåt tillåten. Mörkersignal.

2.9.5 Bakåt



Signal

Armen vinklas upprepade gånger ut och tillbaka.

Handsignallykta med vitt sken förs sakta flera gånger fram och åter sidledes.

Anmärkning: Spårvagns bakände är den ände som visar fast rött sken.

Betydelse

Rörelse bakåt tillåten. Dagsignal.

Rörelse bakåt tillåten. Mörkersignal.

2.9.6 Koppling

Utgångsläge: Stillastående i närheten av spårvagn, som skall kopplas till.
Vid nedanstående signal körs spårvagn sakta närmare för tillkoppling.



Signal

Båda händerna förs sakta mot varandra över huvudet.

Betydelse

Avståndet mellan händerna symboliserar avståndet mellan spårvagnarnas koppel.



3 BESTÄMMELSER FÖR SPÅRVAGNSFÖRARE

3 BESTÄMMELSER FÖR SPÅRVAGNSFÖRARE	35
3.1 FÖRARES ANSVAR	38
3.2 TRAFIKREGLER.....	38
3.3 ALLMÄNNA REGLER	39
3.3.1 När du kör spårvagn får Du inte:	39
3.3.2 När du kör spårvagn får Du:.....	39
3.3.3 Begränsningar i spårnätet.....	39
3.4 HASTIGHETSBESTÄMMELSER	39
3.4.1 Allmänna hastighetsbestämmelser	39
3.4.2 Hastighetstavlor.....	41
3.5 REGLER VID KÖRNING PÅ SIKT	42
3.5.1 Grundregler	42
3.5.2 Körregler i motväxlar	42
3.6 ÖVRIGA KÖRREGLER	43
3.6.1 Företräde mellan spårvagnar	43
3.6.2 Backning	44
3.6.3 Motspårskörning	44
3.7 KÖRNING PÅ STRÄCKA MED PUNKTSIGNALER	44
3.7.1 Allmänt	44
3.7.2 Växlar	44
3.7.3 Backning	45
3.7.4 Åtgärder vid fel på punktsignaler	45
3.8 KÖRNING PÅ STRÄCKA MED HUVUDSIGNALER	45
3.8.1 Grundregler	45
3.8.2 Växlar	46
3.8.3 Backning	46
3.8.4 Åtgärder vid fel på huvudsignaler.....	46

3.9 KÖRNING FÖRBI URBRUKTAGEN HUVUDSIGNAL ELLER PUNKTSIGNAL	47
3.10 KÖRREGLER VID ARBETE I SPÅR	47
3.11 KÖRREGLER VID HÅLLPLATSER	48
3.12 KÖRNING MED SPÅRVAGN SOM SAKNAR SKENBROMS.....	49
3.13 UTTAGNING AV TÅG	49
3.13.1 Tillåten tåglängd.....	49
3.13.2 Kontroll före utkörning.....	49
3.13.3 Kontroll under körning	49
3.13.4 Utkörning med tåg som inte går i linjetrafik	50
3.14 BELYSNING PÅ SPÅRVAGN.....	50
3.14.1 Strålkastare mm	50
3.15 UTSIGNAL	50
3.16 FAROBROMSNING	51
3.17 ÅTGÄRDER NÄR FÖRARPLATSEN LÄMNAS.....	51
3.18 KOPPLING	51
3.18.1 Tillkoppling i resandetåg	51
3.18.2 Frånkoppling i resandetåg	52
3.18.3 Till- och frånkoppling.....	52
3.19 BESTÄMMELSER FÖR RESANDETÅG	52
3.19.1 Av- och påstigning	52
3.19.2 Information vid driftsstörningar	53
3.19.3 Utrymning	53
3.19.4 Brandsäkerhet	53
3.20 RADIOSAMTAL	53
3.21 ÅTGÄRDER VID DRIFTSSTÖRNINGAR	54
3.21.1 Bärgning	54
3.21.2 Bärgning inom signalsträcka.....	54
3.21.3 Transport av spårvagn med (manuellt) lossad mekaniskbroms med hjälp av annan spårvagn	54
3.21.4 Transport av spårvagn med urkopplad mekanisk broms med hjälp av annan spårvagn	58
3.21.5 Urkoppling av mekaniska bromsen på vagntyp M32	60
3.21.6 Linjekontaktor kan inte slås till.....	60
3.21.7 Driftsstörningar M 32.....	61
3.21.8 Fel på sandrör.....	61
3.21.9 Fel på skenbroms	61
3.21.10 Fel på dörrar	61
3.21.11 Sönderslaget fönster	62
3.21.12 Frontskydd på Spårvagn	63

3.21.13 Oplanerat stopp på särskild banvall	63
3.22 BETRÄDANDE AV SÄRSKILD BANVALL MED TRAFIKLEDNINGSBILAR, SERVICEFORDON ELLER PERSONAL	63
3.23 ÅTGÄRDER EFTER OLYCKOR OCH TILLBUD.....	64
3.23.1 Kollision på signalsäkrad sträcka	64
3.23.2 Tillbud, sabotage	64
3.23.3 Skadad kontaktledning	64
3.23.4 Urspårning	65
3.23.5 Fall i vagn	65
3.24 ÅTGÄRDER VID BRAND.....	65

3.1 FÖRARES ANSVAR

Som förare ansvarar du för att spårvagn framförs säkert. Du skall särskilt tänka på att:

- anpassa hastigheten till situationen
- hålla uppsikt framåt
- uppträda så att du förhindrar olyckor.

Du ansvarar för att tåget är i säkert skick när du kör ut från depå eller motsvarande. Ditt ansvar är begränsat till det som du skall kontrollera före utkörning, men om du misstänker att det är något annat fel på tåget så skall du anmäla detta till depåpersonalen.

Om arbetsledningen har uppdragit åt någon annan att göra i ordning ditt tåg, så är det den personen som ansvarar för att tåget är i säkert skick.

3.2 TRAFIKREGLER

Trafikregler för spårvägstrafik finns i 9-16 §§ i Förordningen om säkerheten vid tunnelbana och spårväg (SFS 1990:1165).

Regler för vägtrafiken finns i Trafikförordning (SFS 1998:1276). Som spårvagnsförare är du visserligen inte vägtrafikant enligt definitionerna i lag och förordning om vägtrafikdefinitioner men i trafikreglerna för spårvägstrafik står det, att du ändå skall följa vissa bestämmelser i Trafikförordningen. När det i dessa bestämmelser står "trafikant", "fordon" eller "förare" skall det alltså läsas som om det även stod "spårvagnsförare".

I vissa korsningar är spårvagnar undantagna från väjningsplikt enligt lokal trafikföreskrift. Detta är då markerat med tilläggstavla.

Utöver ovanstående regler gäller reglerna i TRI. Lagen om straff för vissa trafikbrott gäller alltid för spårvagnsförare.

Vissa sträckor är så väl avskilda från gatunätet att vägtrafikregler inte behöver gälla där. Spårinnehavaren kan därför besluta enligt 14 § i SFS 1990:1165 att 10-13 §§ i nämnda förordning inte skall gälla. På dessa sträckor som benämnes "särskild banvall utan plankorsning" gäller alltså endast reglerna i TRI. Där dessa sträckor börjar och slutar markeras med tavla för särskild banvall utan plankorsningar. Gångöverfarter kan dock förekomma. På särskild banvall med plankorsning gäller vägtrafikregler i korsningen.

Vid körning med spårvagn på avstängt spår gäller även tillämpliga regler i TRI AS.

3.3 ALLMÄNNA REGLER

3.3.1 När du kör spårvagn får Du inte:

- syssla med sådant som kan avleda din uppmärksamhet från körningen.
- använda multimedia eller använda/bära hörlurar eller öronsnäckor.
- använda träskor, platåskor, högklackade skor eller skor utan hälrem.
- använda mobiltelefoner eller andra bärbara radiosändare i förarhytten under körning, vid hållplatsuppehåll eller i samband med avlösningen. Undantag: vid bärgning eller radiobortfall (stillastående).

3.3.2 När du kör spårvagn får Du:

- Kommuniera i kommunikationsradion om detta kan ske på ett trafiksäkert sätt.
- Lämna trafikinformation till resenärer om detta kan ske på ett trafiksäkert sätt.

3.3.3 Begränsningar i spårnätet

- På sträckan mellan Gamlestadstorget och Angereds Centrum får det inte planeras trafik med M 25, M 28, M 29 eller med veteranvagnar. Vid akut trafikomläggning får dessa vagn typer köras på nämnda sträcka. Gällande Sth är då 40 km/h.

3.4 HASTIGHETSBESTÄMMELSER

3.4.1 Allmänna hastighetsbestämmelser

Sth vid olika situationer enligt nedanstående tabell.

10 km/h	• Text utgår
	• körning utan luftkuddefjädring M29

15 km/h

- körning i verkstadsområde
- körning inom depåområde
- bogsering av vagn framför på gatuspår
- bogsering av vagn framför vid passage av plankorsning, gångöverfart och hållplats på särskild banvall
- körning genom motväxlar och spårkorsningar i kurva inom punktsignalsträcka om inte annat anges genom skyltning
- körning genom motväxel utan växelkontrollsignal
- körning på sträcka där huvudsignal visar rött och gult sken, samtidigt
- körning genom motväxel i kurva, vid tänd växelkontrollsignal
- körning genom motväxel vid släckt växelkontrollsignal eller växelkontrollsignal som visar ”Kryss”
- körning från rangerkontroller (backning)
- körning i spårkorsning i kurva om inte annat anges genom skyltning på plats
- körning genom medväxel i kurva
- körning i vändslingor
- körning med tåg innehållande fler än 18 axlar/hjulpar
- passage av bemannad arbetsplats

20 km/h

- inkörning till eller passage av hållplatserna Brunnsparken, Centralstationen, Domkyrkan, Grönsakstorget, Kungsportsplatsen, Lilla Bommen, Nordstan och Stenpiren
- inkörning till eller passage av hållplats i gatuspår

30 km/h

- inom ”Vallgraven” med följande gränser: Göta älvbron Brogrenen/Centralstationen och Kungsportsbron/Pusterviksbron/Vasabron/Viktoriabron
- körning förbi urbruktagen huvudsignal eller punktsignal till nästa huvudsignal eller punktsignal som är i bruk eller sluttavla

- körning på sträcka där huvudsignal visar blinkande gult sken
- körning i tunnel när tunnelbelysning är tänd
- körning i spårkorsning rakt fram om inte annat anges genom skyltning på plats
- körning genom motväxel rakt fram vid tänd växelkontrollsignal
- körning genom medväxel rakt fram
- körning genom växlar och spårkorsningar inom signalsäkrad sträcka om inte annat anges genom skyltning
- körning genom motväxlar och spårkorsningar rakt fram inom punktsignalsträcka om inte annat anges genom skyltning
- inkörning till eller passage av hållplats på särskild banvall
- körning med manuellt lossad eller urkopplad mekanisk broms vid utrymd vagn eller med ej utrymd vagn på sträckan Polhemsplatsen – Angered Centrum i båda riktningar
- vid tillstånd att passera huvudsignal eller punktsignal som är i stoppställning
- bogsering av vagn framför på särskild banvall

50 km/h

- körning på gatuspår

60 km/h

- körning på särskild banvall, även i plankorsning

3.4.2 Hastighetstavlor

Utöver allmänna hastighetsbestämmelser enligt TRI kan det förekomma sträckor med särskild hastighet, som utmärks med hastighetstavlor eller vägmärket ”Begränsad hastighet”.

Undantag från hastighetsbestämmelser i spårkorsningar och växlar kan förekomma. Gällande sth är då skyltat på plats genom tilläggstavla att det gäller spårkorsningen eller växeln.

3.5 REGLER VID KÖRNING PÅ SIKT

3.5.1 Grundregler

Vid körning på sikt skall du:

- hålla uppsikt i körriktningen
- vara beredd på att hinder kan finnas i spåret
- inte köra fortare än att du kan stanna utan att kollidera.

Det sista betyder att du skall kunna stanna inom den sträcka som du kan se är fri. På enkelspårssträckor och sträckor där backning är tillåten kan du dock möta ett annat tåg. Där måste du därför kunna stanna på mindre än hälften av den sträcka du kan se.

Spårvagn skall framföras på det högra spåret i körriktningen om ej annat föreskrivs.

3.5.2 Körregler i motväxlar

3.5.2.1 Allmänt

- Om växeln har elektrisk omläggning skall du alltid lägga växelomläggaren för det håll du skall köra även om växeln ligger i avsedd körriktning.
- Om någon arbetar i växeln skall du stanna före markdetektorn och vänta tills du får signalen *Framåt*.

3.5.2.2 Motväxel utan växelkontrollsignal

- Innan du kör igenom en motväxel utan växelkontrollsignal skall du kontrollera att växeln sluter i rätt läge.
- Sth är 15 km/h när du kör genom motväxel utan växelkontrollsignal.
- Om du möter en spårvagn som du skulle kunna kollidera med om du kör fel i motväxeln, skall du stanna och vänta tills den andra spårvagnen har passerat.
- Du får inte passera markdetektorn innan en framförvarande spårvagn helt har passerat växeln.

3.5.2.3 Motväxel med växelkontrollsignal

Innan du kör igenom en motväxel med växelkontrollsignal skall du kontrollera att växelkontrollsignalen lyser för begärd körväg.

- Om växelkontrollsignalen lyser är sth vid körning genom växeln 30 km/h vid rakspår och 15 km/h i kurva.
- Det är inte tillåtet att passera släckt växelkontrollsignal om ett annat tåg befinner sig mellan växelkontrollsignalen och en punkt 15 meter bortom växeltungorna.
- Om växelkontrollsignalen är släckt vid passage skall du köra fram till växeln och lägga om växeln med växelspett för avsedd körriktning även om växeln ligger rätt, detta för kontroll av att växeltungorna sluter. Därefter får växeln passeras med försiktighet enligt regler för körning i växlar utan växelkontrollsignal. Passage av släckt växelkontrollsignal skall omedelbart rapporteras till TLI.
- Om växelkontrollsignalen visar kryss skall du stanna före växeln och kontrollera att växeltungorna sluter. Därefter får växeln passeras med försiktighet enligt regler för körning i växlar utan växelkontrollsignal. Om växeln inte sluter eller ligger för körning åt fel håll, skall växeln läggas om med växelspett innan passage får ske. Efter passagen meddelas TLI.
- Om växelkontrollsignalen kontrollerar två växlar måste du kontrollera båda växlarna.

3.5.2.4 Motspårskörning/Backning

Vid motspårskörning/backning i växel markerad med "tavla för ej uppkörbar växel" måste växeln manuellt läggas om. Om växeln ligger rätt skall du ändå sätta i och ta ur växelspettet för att förhindra oönskad omläggning.

3.6 ÖVRIGA KÖRREGLER

3.6.1 Företräde mellan spårvagnar

Om det inte finns trafiksignaler som reglerar trafiken så gäller följande regler:

- står du stilla skall du lämna företräde åt spårvagn som är i rörelse
- när du skall köra ut på eller korsa huvudspår från depåspår, vändslinga eller sidospår, så skall du lämna företräde åt spårvagn på huvudspåret

- i andra fall skall du lämna företräde åt spårvagn som kommer från höger
- Text utgår
- Text utgår

Undantag från dessa regler anges med tavlan "Väjningstavla" enligt TRI SI.

3.6.2 Backning

Med backning menas en rörelse mot spårets normala körriktning.

Backning skall normalt ske från den förarplats som går främst. Om backning måste ske från annan plats skall signalgivare, som håller uppsikt och ger signaler till föraren finnas längst fram i körriktningen.

Om du bedömer att det kan göras säkert får du backa på gatuspår.

På särskild banvall får du endast backa i anslutning till växlar samt från vändslingor eller sidospår ut på huvudspår om du bedömer att det kan göras säkert.

Vid Östra sjukhuset är backning mellan växel 792 och viadukten endast tillåten med signalgivare.

Du får inte byta körriktning om det under tåget finns en eller flera växlar som du har kört upp.

Om du behöver backa och du anser att backning inte kan göras säkert skall du kontakta TLI.

3.6.3 Motspårskörning

Motspårskörning är en rörelse mot den normala trafikriktningen, där trafikledningen har vidtagit åtgärder för att skydda rörelsen mot mötande och korsande trafik.

3.7 KÖRNING PÅ STRÄCKA MED PUNKTSIGNALER

3.7.1 Allmänt

Punktsignaler reglerar endast konflikter mellan spårvagnar och kan vara förbundna med växlar.

3.7.2 Växlar

Du får inte lägga om växlar med växelspett. Om du har fått *Kör* för fel tågväg skall du stanna före signalen och kontakta TLI.

Du kan dock få order av TLI att lägga om en växel med växelspett.

Det är förbjudet att köra upp medväxlar inom signalsträckor. Medväxel 125 vid utfart från slingan Slottskogsvallen är ett undantag.

3.7.3 Backning

Backning in på eller inom punktsignalsträcka får ske om rörelsen regleras med egen punktsignal. I annat fall skall TLI ge tillstånd.

3.7.4 Åtgärder vid fel på punktsignaler

Om du har blivit stående vid en punktsignal och inte får *Rörelse på sikt tillåten* inom rimlig tid, skall du kontakta TLI och uppge signalens beteckning. Om du inte får kontakt med TLI har du även möjlighet att använda befintlig tryckknappslåda för återtagning och anmälan om ny tågväg.

TLI kan ge dig tillstånd att passera en punktsignal som visar *Stopp*, är felaktig, otydlig eller släckt. För att tillståndet skall vara giltigt skall TLI uppge linje- och omlopp eller motsvarande för det tåg som får tillståndet samt beteckningen på den signal det gäller. Meddelandet lyder:

"Linje x omlopp y får passera punktsignal z, tillståndet gäller fram till nästa punktsignal eller sluttavla, största försiktighet iakttages." Du skall repetera meddelandet ordagrant.

Du kan även få tillstånd att passera en punktsignal som är i stoppställning, är felaktig, otydlig eller släckt, genom att uniformerad trafikledare eller signalvakt ger signalen *Framåt*.

När du har passerat punktsignalen skall du köra enligt reglerna för körning på sikt fram till nästa punktsignal eller sluttavla. Sth är 30 km/h. Om det på sträckan finns växlar skall dessa passeras enligt reglerna för växel utan växelkontrollsignal.

Om uniformerad trafikledare eller signalvakt ersätter punktsignal, skall detta meddelas genom "trafikorder", "tillfällig trafikorder" eller via TLI.

3.8 KÖRNING PÅ STRÄCKA MED HUVUDSIGNALER

3.8.1 Grundregler

Vissa sträckor är säkrade med huvudsignaler. Det innebär att signalerna anger om spåret är fritt från andra spårfordon. Undantag:

- Blinkande grönt.

- Blinkande gult mot vändslingan Frölunda Torg.
- Rött tillsammans med gult (efter 30 sekunder).

På signalsäkrade sträckor kör du enligt de besked som ges av signaler och tavlor.

Hastighetsbegränsningar i 3.4.1 Allmänna hastighetsbestämmelser gäller om annan hastighet ej är skyltad.

Givetvis måste du hålla uppsikt i körriktningen och om du upptäcker någon fara skall du alltid göra vad du kan för att undvika en olycka.

3.8.2 Växlar

Du får inte lägga om växlar med växelspett. Växel 223 på Slottskogsdepån är ett undantag.

Du kan dock få order av TLI att lägga om en växel med växelspett.

Om du har fått *Kör* för fel tågväg skall du stanna före signalen och kontakta TLI.

Det är förbjudet att köra upp medväxlar inom signalsträckor. Medväxel 141 vid slingan Frölunda Torg och växel 223 på Slottskogsdepån är båda undantag.

3.8.3 Backning

Du får inte backa inom en signalsäkrad sträcka.

3.8.4 Åtgärder vid fel på huvudsignaler

Eftersom säkerheten på en signalsäkrad sträcka bygger på att signalsystemet endast släpper in ett tåg åt gången på den signalsäkrade sträckan (med vissa undantag, se ovan) får du aldrig passera huvudsignal som inte visar *Kör* utan att ha fått tillstånd till detta enligt reglerna nedan.

Om du har blivit stående vid en huvudsignal och inte får *Kör* inom rimlig tid, skall du kontakta TLI och uppge signalens beteckning. Om du inte får kontakt med TLI har du även, på vissa platser, möjlighet att använda befintlig tryckknappslåda för återtagning och anmälan om ny tågväg.

TLI kan ge dig tillstånd att passera en huvudsignal som visar *Stopp*, är felaktig, otydlig eller släckt. För att tillståndet skall vara giltigt skall TLI uppge linje- och omlopp eller motsvarande för det tåg som får tillståndet samt beteckningen på den signal det gäller. Meddelandet lyder:

"Linje x omlopp y får passera huvudsignal z, tillståndet gäller fram till nästa huvudsignal eller sluttavla, största försiktighet iakttages." Du skall repetera meddelandet ordagrant.

Du kan även få tillstånd att passera en huvudsignal som visar röd signalbild, är felaktig, otydlig eller släckt genom att uniformerad trafikledare eller signalvakt ger signalen *Framåt*.

När du har passerat signalen skall du köra enligt reglerna för körning på sikt fram till nästa signal eller sluttavla. Sth är 30 km/h. Om det på sträckan finns växlar skall dessa passeras enligt reglerna för växel utan växelkontrollsignal.

Om uniformerad trafikledare eller signalvakt ersätter huvudsignal, skall detta meddelas genom "trafikorder", "tillfällig trafikorder" eller via TLI.

3.9 KÖRNING FÖRBI URBRUKTAGEN HUVUDSIGNAL ELLER PUNKTSIGNAL

Sth 30 km/h gäller fram till nästa huvudsignal/punktsignal i bruk eller sluttavla, om inget annat meddelats. Om det på sträckan finns växlar skall dessa passeras enligt reglerna för växel utan växelkontrollsignal.

3.10 KÖRREGLER VID ARBETE I SPÅR

Hindrande arbete utmärks med tavlor. Som tavla används vägmärket "Vägarbete", med eller utan tilläggstavla. Regler för utplacering finns i avsnittet "Arbete i spår" (TRI AS).

Grundreglerna för utplacering är:

På gatuspår placeras vägmärket "Vägarbete" 30 - 50 meter före arbetsplatsen.

På särskild banvall placeras vägmärket "Vägarbete" 5-10 meter efter hållplatsen närmast före arbetsplatsen med tilläggstavla om avstånd till arbetsplatsen, dessutom placeras ytterligare ett vägmärke "Vägarbete" 200 meter före arbetsplatsen.

Om avståndet mellan hållplatsen och arbetsplatsen understiger 200 meter utsättes även en stopptavla på hållplatsen.

Avsteg från ovanstående regler för särskild banvall finns på två ställen:

- Angeredsbanan mellan Centralstationen och Gamlestadstorget där det första vägmärket finns bakom GP-huset (Polhemsplatsen).

- Chalmerstunneln mellan Korsvägen och Chalmers där det första vägmärket finns omedelbart innan tunnelmynningen.

Vid icke hindrande arbete sätts vägmärket ”Vägarbete” inte upp. I sådana fall skall de arbetande ha sådan uppsikt, att de omedelbart kan lämna spåret när spårvagn kommer.

Eftersom alla har fritt tillträde till gaturummet går det inte att ha någon fullständig kontroll över vilka arbeten som bedrivs där. Trafikkontorets entreprenörer skall bl.a. följa reglerna i TRI, men du måste alltid räkna med att det kan finnas andra som arbetar i närheten av gatuspår.

När du genom vägmärket ”Vägarbete” har blivit förvarnad om att hindrande arbete kan förekomma gäller följande regler:

- du skall köra med skärpt uppmärksamhet och inte fortare än att du kan stanna före bevakaren eller stoppbommen
- om stoppbom användes och denna svängts undan kan du köra fram till bevakaren
- du får inte passera en bemannad arbetsplats, förrän du har fått signalen *Framåt* av bevakare
- när du passerar en bemannad arbetsplats, får du inte köra fortare än 15 km/h

De signaler som ges av bevakaren på arbetsplatsen, handsignal eller öppnande av bom, anger endast om du får passera arbetsplatsen eller köra fram till bevakaren och innebär inte att du får passera ett fast signalmedel som visar *Stopp*.

När rörligt arbete förekommer med eller från arbetsfordon är dessa försedda med blinkande orange/gult ljus.

3.11 KÖRREGLER VID HÅLLPLATSER

Du måste hålla en med hänsyn till omständigheterna anpassad hastighet vid infart till en hållplats, särskilt vid möte av spårvagn, buss eller annat högre fordon. Dock ej större hastighet än de som är angivna i hastighetstabellen tidigare i detta kapitel.

Om utfarten från hållplats är signalreglerad med kollektivtrafik- eller fordonssignaler skall tåg alltid stannas före utfart om signalen är ur funktion.

3.12 KÖRNING MED SPÅRVAGN SOM SAKNAR SKENBROMS

Det är inte tillåtet under lövhalkeperioden att på huvudspår köra med spårvagn, som till sin konstruktion saknar godkänd skenbroms.

Undantagna är vissa godkända arbetsfordon.

Lövhalkeperioden infaller under samma tidsperiod som borstmaskin är utsatt enligt direktiv från säkerhetsfunktionen vid GS.

3.13 UTTAGNING AV TÅG

3.13.1 Tillåten tåglängd

Tåg får bestå av högst tre fyraxliga eller två sexaxliga spårvagnar om hållplatsernas längd medger detta.

Undantag kan i särskilda fall medges av trafiksäkerhetsfunktionen.

Beträffande tåglängd vid bärgning se 3.21.1.

3.13.2 Kontroll före utkörning

När du ställer i ordning ett tåg skall du följa SPV 6K (Minneslista och viktiga tips)

3.13.3 Kontroll under körning

Under körning skall du så snart som möjligt prova driftbroms och skenbroms.

Du skall minst en gång per arbetspass kontrollera strömavtagarna. Var särskilt uppmärksam på:

- att det inte finns skarpa kanter, hack eller spår i den främre eller bakre kolskenan
- att strömavtagaren inte är sned eller ser onormal ut på annat sätt

Fastnar linan till strömavtagaren så att kontakten med kontaktledningen uteblir skall du dra i linan för att försöka få denna att lossna. Hjälper inte detta skall du meddela TLI.

OBS! Det är endast tillåtet för behörig vagn teknisk personal att gå upp på taket.

Fel som har betydelse för säkerheten skall du omedelbart anmäla till TLI.

Övriga fel anmäler du också till TLI.

3.13.4 Utkörning med tåg som inte går i linjetrafik

Utöver vad som angivits ovan skall du, när du kör ett tåg som inte går efter tidtabell, anmäla till TLI när du kör ut från depå eller startar med ett tåg som har stått uppställt utanför depå.

Du skall då också meddela vilken väg du skall köra samt meddela när körningen har avslutats.

Som tidtabell räknas även en i förväg till TLI meddelad färdplan för exempelvis abonnerat tåg eller tjänstetåg.

Om du skall avvika från meddelad väg eller färdplan måste du anmäla detta till TLI.

3.14 BELYSNING PÅ SPÅRVAGN

3.14.1 Strålkastare mm

Strålkastare och bakljus skall alltid vara tända på tåg.

Skyltbelysning samt kupébelysning eller positionsljus skall alltid vara tänd i mörker och skymning.

Om spårvagnar skall ställas upp eller blivit stående utanför depåområde i mörker eller skymning skall strålkastare, bakljus och skyltbelysning eller varningsblinkers vara tända. Om detta ej är möjligt skall annan varningsanordning sättas ut.

3.15 UTSIGNAL

Du skall ge utsignal:

- innan du startar från hållplats
- på plats där korsande gångtrafik eller annan trafik förekommer
- innan du passerar hållplats utan att stanna
- då du passerar mötande spårvagn, buss eller annat högre fordon vid hållplats, gångpassage eller övergångsställe. Detta kombineras normalt med bromsberedskap
- med en lång signal när det är risk för olycka.

3.16 FAROBROMSNING

Då omedelbar risk för sammanstötning föreligger skall farobromsning ske genom att låsa bromspedalen i bottenläget. På M31/M32 drar du handkontrollen till det bakre ändläget.

Vid påbörjad farobromsning får aldrig pedal-/handkontroller föras till lyft-/neutralläge för att på nytt påbörja farobromsning.

Om du hastigt måste lämna förarplatsen skall du låsa bromspedalen i bottenläget eller dra handkontrollern till det bakre ändläget. Dessutom kan du dra ner nödbromshandtaget eller trycka ner nödstoppknappen på förarplatsen.

3.17 ÅTGÄRDER NÄR FÖRARPLATSEN LÄMNAS

När du lämnar förarplatsen (i annat fall än vad som beskrivs i farobromsningsstycket ovan) skall du alltid ställa körhandtaget i "S" respektive ta med dig környckeln.

När du lämnar tåget utan uppsikt skall du stänga locket över förarbordet (M 25), expeditionsluckan, förargrinden eller hyttddörren

Vid iordningställandet kan környckeln sitta kvar under tiden handikappsrampen kontrolleras.

Spårvagnar som skall ställas upp utanför depåområde skall låsas.

3.18 KOPPLING

3.18.1 Tillkoppling i resandetåg

Föraren på den vagn som skall kopplas till skall stanna cirka två meter bakom den vagn till vilken tillkoppling skall ske.

Föraren på den vagn till vilken tillkoppling kommer att ske, skall:

1. se till att all av- och påstigning är klar innan tillkoppling sker
2. meddela passagerarna att tillkoppling kommer att ske
3. på M28 och M29, ställa körhandtaget i läge "S" och dörreglaget på "stänger", öppna dörr 1 eller 2

4. ge signalen *Framåt* till föraren på den vagn som skall kopplas till och ge signalen *Stopp* när avståndet mellan kopplarna är c:a 0,5 meter
5. försäkra sig om att körhandtaget på vagn som skall kopplas till är i läge "S"
6. vid behov justera kopplarna i sidled och därefter ge signalen *Koppling*. Efter tillkoppling kontrolleras att den rörliga "armen" står i rätt läge och att eldonen har gått ihop respektive att skyddskåporna inte kommit i kläm.

För att kontrollera så att det inte går att köra med öppen dörr på vagnstyperna M28 och M29 skall föraren på den tillkopplade vagnen efter tillkopplingen hålla en dörr öppen och vänta tills föraren i vagn 1 meddelar att klarsignal ej erhålls.

3.18.2 Frånkoppling i resandetåg

M28 och M29: Den som skall utföra frånkopplingen ställer bromsställaren på "0" samt meddelar genom innerhögtalaren att frånkoppling kommer att ske. Trycker sedan på knappen "Koppel".

När frånkoppling skett kontrollerar föraren att den andra vagnen är körbar och om så är fallet ges tecken med höger blinkers. Föraren på den första vagnen inväntar tecken.

Om kopplarna inte lossar måste manuell frånkoppling göras. Den skall i så fall göras av föraren på den främre vagnen.

3.18.3 Till- och frånkoppling

I övriga fall får du göra koppling ensam. Du skall då före tillkoppling vid behov justera kopplarna i sidled och efter tillkoppling kontrollera att losskopplingshandtagen står i rätt läge och att eldonen har gått ihop samt att skyddskåporna inte kommit i kläm.

3.19 BESTÄMMELSER FÖR RESANDETÅG

3.19.1 Av- och påstigning

Av- och påstigning får normalt ske endast vid hållplatser. Om din bedömning är att av- och påstigning inte kan göras på ett säkert sätt, ska du inte låta av- och påstigning ske vid denna hållplats.

Om av- och påstigning måste ske på annan plats än hållplats skall detta ske på ett trafiksäkert sätt.

När du bedömer att av- och påstigningen är avslutad väntar du tills dörrarna har stängts innan du ställer dörreglaget på "Stänger". Om av- och påstigningen behöver avbrytas får du dock direkt ställa dörreglaget på "Stänger" (tvångsstängning). Innan du gör detta skall du varna resenärerna med högtalarutropet:

"Se upp för dörrarna! Dörrarna stängs!"

3.19.2 Information vid driftsstörningar

Om du har blivit stående och inte kan köra vidare skall du snarast informera resenärerna om orsaken och hur länge stoppet beräknas att vara.

Om förändrad körväg har beordrats skall du informera resenärerna om den nya körvägen.

Även om du inte kan ge en fullständig information är det viktigt att resenärerna får den upplysning som du kan lämna efter din egen bedömning.

3.19.3 Utrymning

Undvik att utrymma tåg mellan hållplatser. Om det ändå är nödvändigt att göra detta skall du varna resenärerna för de faror som kan finnas samt meddela TLI.

Om du måste utrymma tåg mellan hållplatser på signalsäkrad sträcka skall du se till att signalerna för båda riktningarna ställs på *Stopp*, om utrustning för detta finns på platsen eller via TLI.

När luftkuddefjädringen på M29 är ur funktion skall vagnen utrymmas på passagerare.

Om du märker att resenär(-er) öppnar dörrarna och ger sig ut i spår på särskild banvall eller järnvägsspår skall du informera dem om att detta är livsfarligt och uppmana dem att stanna kvar i tåget samt meddela TLI med IL-anrop.

3.19.4 Brandsäkerhet

Brandfarliga ämnen får inte medföras i resandetåg.

Undantag: Resenär i spårvagn som medför handbagage av syrgasflaska för eget medicinskt bruk, får medfölja spårvagn.

3.20 RADIOSAMTAL

Om TLI anropar dig men trafiksituationen är sådan att det är olämpligt att tala i radio svarar du med "Vänta"!

Du skall börja alla samtal med att uppge linje och omlopp, vagnsnummer, förarnummer, position och riktning. Om tåget saknar linje- och omloppsnummer skall du istället uppge vagnsnummer.

3.21 ÅTGÄRDER VID DRIFTSSTÖRNINGAR

Fel som har betydelse för säkerheten skall du omedelbart anmäla till TLI.

3.21.1 Bärgning

Om det är nödvändigt för att föra undan ett felaktigt tåg, får flera tåg kopplas samman. Den största tillåtna tåglängden är då 24 axlar/hjulpar. Du måste kontrollera att växelomläggarna står i mittläge i alla vagnar. När du kör med tåg som innehåller fler än 18 axlar/hjulpar är sth 15 km/h. Du bör undvika att hindra övrig trafik i korsningar.

Om sträckan är sådan att avstängning gentemot övrig trafik är nödvändig skall hjälp från polis begäras.

Om du inte kan köra från den främsta förarplatsen med de ordinarie körreglagen, så skall utrustningen för överföring av manöverbesked användas för att möjliggöra körning från den främre förarplatsen.

Om det inte går att använda utrustningen för manöverbesked samt för radio måste det i tåget finnas det antal signalgivare som krävs för att hålla uppsikt framåt och samtidigt ha visuell kontakt med föraren.

Om ni inte kan se varandra måste ni använda radio, telefon eller högtalare för kontakten. Signalgivaren skall i så fall låta höra sin röst oavbrutet. Om det blir tyst skall du stanna omedelbart.

Sth när du inte kör från främsta förarplatsen är 15 km/h. På särskild banvall, mellan hållplatser är den dock 30 km/h om sikten är god och om det inte finns plankorsningar eller övergångar för fotgängare.

3.21.2 Bärgning inom signalsträcka

TLI skall sätta berörda huvud/punktsignaler i stoppställning inom aktuellt område under tiden bärgning inom signalsträcka pågår.

3.21.3 Transport av spårvagn med (manuellt) lossad mekaniskbroms med hjälp av annan spårvagn

Syftet med denna instruktion är att förhindra att spårvagn kommer i okontrollerad rullning.

(Manuell) lossning av mekanisk broms innebär att en person som befinner sig inne i vagnen med säkerhet kan återställa den mekaniska bromsen under färd.

3.21.3.1 Lossning av mekaniska bromsen på vagn typ M 31 och M 29

Bromsen lossas på följande sätt:

M 31

Om vagnen kan aktiveras och har tryckluft samt klarsignal så lossas bromsen med vredet "Lossning mek. broms".

Bromsvakt: spårvagnsförare som medföljer vagn för att lossa mekaniska bromsen genom att vrida vredet "Lossning mek. broms" tills hastigheten överstiger 2 km/h.

M 29

Om tryckluft finns och vagnen har klarsignal lossas bromsen med tryckknappen "Lossning mek. broms".

Bromsvakt: spårvagnsförare som medföljer vagn för att lossa mekaniska bromsen genom att trycka på tryckknappen "Lossning mek. broms" samt vid behov släppa tryckknappen och därigenom återställa den mekaniska bromsen.

M31 och M29

- sth är 30 km/h, utom i följande fall, då den är 15 km/h:
- när vagnen bogseras framför den vagn, som föraren kör från, på särskild banvall dock endast vid passage av plankorsningar, hållplatser och gångpassager.

Om ovan beskrivna åtgärder inte fungerar så skall du tillkalla behörig vagn teknisk personal som vidtager nedanstående åtgärder.

M31

Om vagnen saknar egen tryckluft så kan den försörjas med tryckluft från annan vagn. Anslutning av en tryckluftsslang mellan vagnarna, görs av behörig vagn teknisk personal. Bromsen kan därefter lossas med vredet "Lossning mek. broms".

Vid transporten skall bromsvakt, som inte tillika är vagnsättets förare vara behörig spårvagnsförare.

I övrigt sth enligt ovan.

M 29

Se stycket om lossning av mekanisk broms med hjälp av tryckluft i tub.

3.21.3.2 Manuell lossning av mekaniska bromsen på vagntyp M 25 och M 28

Den mekaniska bromsen får lossas manuellt endast på den vagn, som har sådant fel att bromsen inte kan manövreras av föraren eller vid sådant fel som innebär att linjekontaktorn inte kan slås i.

Manuell lossning av den mekaniska bromsen får endast utföras av behörig vagn teknisk personal och spårvagnsinstruktör under utövande av sitt uppdrag som utbildare.

Behörig spårvagnsförare får köra tåg där det ingår minst lika många bromsade axlar/hjulpar som obromsade, med iakttagande av gällande hastighetsregler.

Bromsvakt: Behörig spårvagnsförare som medföljer obromsad vagn som går först och/eller sist för att vid behov återställa bromsen.

Du får aldrig manuellt lossa den mekaniska bromsen på en enkelvagn eller på samtliga vagnar i ett vagnsätt. Vid hopkoppling av två vagnar eller flera vagnar för bogsering skall det finnas minst lika många bromsade som obromsade axlar/hjulpar.

Innan den mekaniska bromsen lossas manuellt skall du säkra kopplingen mellan bromsad och obromsad vagn med säkerhetsbult. Om det vid bogsering finns flera obromsade vagnar skall du även säkra kopplingen mellan dessa.

På M 25 lossas den mekaniska bromsen manuellt på följande sätt:

Ställ bromsställaren på 0, fäll ned de två spakarna i skåpet vid dörr 3.

På M 28 lossas den mekaniska bromsen manuellt på följande sätt:

Ställ bromsställaren på 0, tryck ned mässingsknappen på pumpaggregatet i skåpet vid dörr 3 och pumpa upp trycket till 13 bar med handtaget.

Bromsvakten skall c:a var 10:e minut kontrollera att trycket är minst 13 bar. Om trycket sjunker under 13 bar pumpas trycket åter upp till minst 13 bar.

Obromsad vagn skall utrymmas snarast möjligt och senast vid nästa hållplats, vagnsättet skall sedan snarast köras till depå.

Bromsvakt skall medfölja i obromsad vagn som går först och/eller sist där inte föraren tillika är bromsvakt. Bromsvakt behöver ej medfölja inom depåområde.

Dörrarna skall låsas på spårvagn där bromsvakt ej medföljer under körning på trafikspår.

Hastigheten skall anpassas till bromsförmågan. Sth är 30 km/h, utom i följande fall, då den är 15 km/h:

- när obromsad vagn inte är utrymd, utom på sträckan Polhemsplatsen – Angered Centrum.
- när vagn bogseras framför vagn, som föraren kör ifrån, på särskild banvall dock endast vid passage av plankorsningar, hållplatser och gångpassager.

Om återställning av bromsen behöver ske skall detta göras genom att du på M 25 faller upp spakarna och på M 28 genom att den gula mässingsknappen på pumpaggregatet i skåpet vid dörr 3 drages uppåt.

Varningsbricka "Mekanisk broms ur funktion" skall finnas på varje vagn. Den skall placeras på förarbordet då den mekaniska bromsen är "manuellt lossad".

OBS! Vagnsätt får inte lämnas obemannat utanför depåområde när den mekaniska bromsen är manuellt lossad.

OBS! Vagnsätt med manuellt lossad mekanisk broms får inte ställas upp utan att det är kopplat med annan bromsad vagn. Detta gäller även på uppställningsplats inom depåområde.

3.21.3.3 Manuell lossning av mekaniska bromsen på vagn typ M 29 med hjälp av tryckluft i tub

Om vagnen saknar egen tryckluft skall tillförsel av luft ske med tryckluft i tub. Endast behörig vagn teknisk personal får manuellt lossa den mekaniska bromsen med hjälp av tryckluft från tub.

Behörig spårvagnsförare får köra tåg där det ingår minst lika många bromsade axlar/hjulpar som obromsade, med iakttagande av gällande hastighetsregler.

Bromsvakt då tryckluft i tub användes: behörig vagn teknisk personal som medföljer obromsad vagn som går först och/eller sist för att vid behov återställa bromsen.

Den mekaniska bromsen får aldrig manuellt lossas på en enkelvagn eller på samtliga vagnar i ett vagnsätt. Vid hopkoppling av två vagnar eller flera vagnar för bogsering skall det finnas minst lika många bromsade som obromsade axlar/hjulpar.

Innan den mekaniska bromsen lossas manuellt skall kopplingen mellan bromsad och obromsad vagn säkras med säkerhetsbult. Om det vid bogsering finns flera obromsade vagnar skall kopplingen även säkras mellan dessa.

Mekaniska bromsen lossas manuellt och återställs av behörig vagnsteknisk personal enligt särskild instruktion.

Obromsad vagn skall utrymmas snarast möjligt och senast vid nästa hållplats, vagnsättet skall sedan snarast köras till depå.

Bromsvakt skall medfölja i obromsad vagn som går först och/eller sist där inte föraren tillika är bromsvakt. Bromsvakt behöver inte medfölja inom depåområde.

Dörrarna skall låsas på spårvagn där bromsvakt ej medföljer under körning på trafikspår.

Hastigheten skall anpassas till bromsförmågan. Sth är 30 km/h, utom i följande fall, då den är 15 km/h:

- när obromsad vagn inte är utrymd, utom på sträckan Polhemsplatsen – Angered Centrum.
- när vagn bogseras framför vagn, som föraren kör ifrån, på särskild banvall dock endast vid passage av plankorsningar, hållplatser och gångpassager.

Varningsbricka "Mekanisk broms ur funktion" skall finnas på varje vagn. Den skall placeras på förarbordet då den mekaniska bromsen är manuellt lossad.

OBS! Vagnsätt får inte lämnas obemannat utanför depåområde när den mekaniska bromsen är manuellt lossad på någon vagn i vagnsättet.

OBS! Vagn med manuellt lossad mekanisk broms får inte ställas upp utan att det är kopplat med annan bromsad vagn. Detta gäller även på uppställningsplats inom depåområde.

3.21.4 Transport av spårvagn med urkopplad mekanisk broms med hjälp av annan spårvagn

Urkoppling av mekanisk broms innebär att den mekaniska bromsen är satt ur funktion och kan inte med säkerhet återställas under färd.

Urkoppling av den mekaniska bromsen får inte göras om den kan lossas manuellt.

Endast behörig vagnteknisk personal får koppla ur den mekaniska bromsen, och i samband därmed vidtaga åtgärder i nedanstående stycke.

Innan den mekaniska bromsen kopplas ur skall kopplingen säkras med säkerhetsbult. Dessutom skall man ordna så att bromsade vagnar går både före och efter obromsad vagn eller säkra obromsad vagn med bromsad vagn med en härför avsedd bogseranordning med stropp eller kätting mellan vagnarna. Detta är att jämställa med bromsvakt vid manuell lossning av den mekaniska bromsen.

Kopplen och deras infästningar skall synas/kontrolleras. Upptäcks då något som skulle kunna medföra att kopplen brister eller lossnar får urkoppling ej göras.

Obromsad vagn skall utrymmas snarast möjligt och senast vid nästa hållplats, vagnsättet skall sedan snarast köras till depå.

Vid transport av vagn med urkopplad mekanisk broms skall antalet bromsade axlar/hjulpar vara minst lika stort som antalet obromsade axlar/hjulpar.

Dörrarna skall låsas på spårvagn med urkopplad mekanisk broms under körning på trafikspår.

Hastigheten skall anpassas till bromsförmågan. Sth är 30 km/h, utom i följande fall, då den är 15 km/h:

- när obromsad vagn inte är utrymd, utom på sträckan Polhemsplatsen – Angered Centrum.
- när vagn bogseras framför vagn, som föraren kör ifrån, på särskild banvall dock endast vid passage av plankorsningar, hållplatser och gångpassager.

Behörig spårvagnsförare får köra tåg med urkopplad mekanisk broms och där det ingår minst lika många bromsade axlar/hjulpar som obromsade med iakttagande av gällande hastighetsregler.

Varningsbricka "Mekanisk broms ur funktion" skall finnas på varje vagn. Den skall placeras på förarbordet då den mekaniska bromsen är lossad eller urkopplad.

Vagnsätt i vilket ingår vagn/vagnar med manuellt lossad eller urkopplad mekanisk broms får inte lämnas obemannat utanför depåområde.

Vagn med manuellt lossad eller urkopplad mekanisk broms får inte ställas upp utan att den är kopplad med annan bromsad vagn. Detta gäller även på uppställningsplats inom depåområde.

Spårsträckor som skall undvikas vid transport eller bärgning av felaktig spårvagn: Chalmerstunneln, Ånäsvägen och Stigbergsliden.

3.21.5 Urkoppling av mekaniska bromsen på vagn typ M32

Allmänt

På vagn typ M32 tillämpas endast ”urkopplad mekanisk broms”, således finns inte begreppet ”manuellt lossad mekanisk broms”.

Urkoppling av mekanisk broms

Vid behov skall i första hand den mekaniska bromsen kopplas ur med nyckel vid förarplatsen av behörig vagn teknisk personal.

Om inte detta går kopplas den mekaniska bromsen ur med specialverktyg på utsidan av behörig vagn teknisk personal.

Instruktör får i utbildningssyfte koppla ur den mekaniska bromsen endast med nyckel på förarplatsen och endast inom depåområden och på utbildningsspåret Eketrägatan.

Urkoppling av mekanisk broms på maximalt 1 truck

Om den mekaniska bromsen på maximalt en truck har kopplats ur, så är det tillåtet att köra vagnen utan tillkoppling av annan spårvagn. Vagnen skall snarast möjligt utrymmas, dock senast vid nästa hållplats och snarast köras till depå. Om den mekaniska bromsen kopplats ur med nyckel är det lämpligt att vagnen körs av nyckelägaren d.v.s. behörig vagn teknisk personal.

Spårsträckor som skall undvikas vid transport eller bärgning av felaktig spårvagn: Chalmerstunneln, Ånäsvägen och Stigbergsliden.

Att ordna så att bromsade vagnar går både före och efter eller säkra med bogserstropp eller kätting vid urkoppling av mekanisk broms är att jämställa med bromsvakt vid manuell lossning av den mekaniska bromsen.

3.21.6 Linjekontaktor kan inte slås till

Om linjekontaktorn på en vagn av typ M25/28 har brutit och inte kan slås till igen måste vagnen transporteras enligt reglerna för manuellt lossad mekanisk broms.

3.21.7 Driftstörningar M 32

Vid tekniska problem med vagn typ M 32, följ alltid instruktionen som ges i felindikeringsystemet. Starta inte om vagnen på eget initiativ. Vagnen ska endast startas om av eller på initiativ av fordonsteknisk personal. Fel som har betydelse för säkerheten skall omedelbart anmälas till TLI.

3.21.8 Fel på sandrör

Du skall meddela TLI vid fel på sandrör. Du kan köra tåget i trafik med en till förhållandena anpassad hastighet.

Under lövhalkeperioden skall tåget snarast bytas.

3.21.9 Fel på skenbroms

Vid fel på skenbromsarna skall du meddela TLI. Du skall med hänsyn till förhållandena köra tåget med anpassad hastighet. Tåget skall snarast bytas.

3.21.10 Fel på dörrar

M31 A- och B-delen: Lås det felaktiga dörrparet genom att vippströmbrytaren i luckan ovanför dörrarna i anslutning till "dörrcentralen" slås från då dörrarna är stängda.

M31 C-delen: Bryt strömmen till dörrarna med trekantsnyckel genom att vrida om vredet som finns till höger om dörrparet om behov finns drag igen dörrarna.

M32: Lås det felaktiga dörrparet genom att vrida ett kvarts varv med nyckel åt höger till "Från" när dörrarna är stängda.

M28 och M29: Slå ifrån vippströmbrytaren och lås den felaktiga dörren från utsidan.

Dra/knuffa alltid på dörrarna för att kontrollera att de är låsta.

När dörrarna 3, 4 och 5 på vagn typ M28 är manuellt låsta på enkelvagn eller alla vagnar i ett flervagnståg, erhålles "falsk klarsignal" då dörreglaget står i läge "tillåter öppning" och framdörrarna stängs. Vagnen går då att köra trots att framdörrarna kan öppnas, och får inte medföra resenärer.

Om behov finns att koppla förbi klarsignalen, får detta utföras av behörig vagnsteknisk personal i samtliga vagn typer. När klarsignalen är förbikopplad får tåget inte medföra resenärer.

Behörig spårvagnsförare får köra (transportera) tåg med förbikopplad klarsignal. Om en dörr inte kan låsas skall åtgärder vidtas på sådant sätt att in- och utpassage ej kan ske.

3.21.10.1 Förbikoppling av klarsignal i M31 och M32

TLI får ge spårvagnsföraren tillstånd att förbikoppla klarsignalen i M31 och M32 under förutsättning att rampen inte varit frigjord sedan vagnen stannade.

Spårvagnsförarens åtgärder i samband med förbikoppling av klarsignal.

- Utrym vagnen
 - Kontrollera att rampen är infälld och rampluckan stängd.
 - Sätt dörrarna i läge stänger
 - Lås respektive dörr genom att:
 - **M31** – I A-och B-delen, ställa strömbrytaren ovanför dörrparet i läge ”Från”, i C-delen stänga av dörren med trekantsnyckel.
 - **M32** – Vrid nyckelvredet intill dörren ett kvarts varv åt höger.
- Text utgår, ändrad till allmän regel under 3.21.10.

Koppla förbi klarsignalen genom att:

- **M31** – Använd strömbrytaren märkt ”Åtsidosätter säkerheten”. Strömbrytaren är placerad i S1-skåpet bakom förarplatsen.
- **M32** – ställ strömbrytaren Förbikoppling klarsignal i läge ”Till”. Strömbrytaren är placerad i förarhytten ovanför vänster sidoruta.
- Kör ”Ej i trafik” till den plats som TLI beslutat.

När klarsignalen är förbikopplad får tåget inte medföra resenärer. Behörig spårvagnsförare får köra (transportera) tåg med förbikopplad klarsignal.

Instruktör får i utbildningssyfte förbikoppla klarsignalen endast inom depåområden och på utbildningsspåret Eketrägatan.

Om en dörr inte kan låsas skall åtgärder vidtas på sådant sätt att in- och utpassage ej kan ske.

3.21.11 Sönderslaget fönster

Vid skada på en dörruta eller om den saknas, kan föraren använda varningstejp som lämpligtvis anbringas i ett kryss över hålet efter den saknade rutan.

Isolerade dubbelrutor i kupén på M31 och M32 där en av rutorna är hel kan fortsätta i trafik, men bör skiftas in och vid invändig trasig ruta skall närmaste sittplatser spärras av med tejp.

Vid skada på vagnens övriga rutor går det att spärra av de sittplatser som finns vid den trasiga rutan, alternativt går det med hjälp av tejpen att spärra av den del av spårvagnen. Fel och åtgärd anmäls till TLI.

Det är alltid föraren som bedömer om det är säkert att köra med tejpede rutor i trafik.

3.21.12 Frontskydd på Spårvagn

Spårvagn av typ M31 och M32 skall för körning i trafik vara försedd med avsett frontskydd, som bl.a. skall minska konsekvenserna för personskador.

Spårvagn med ej fullständigt frontskydd skall ej köras ut från depå.

Saknat frontskydd på spårvagn eller om frontskyddet ej går att återställa skall aktuell spårvagn ”skiftas in”. Detta skall ske till närmaste depå.

3.21.13 Oplanerat stopp på särskild banvall

Om du blir stående utanför hållplats på en sträcka på särskild banvall, så skall du anropa TLI med IL-anrop och tända varningsblinkers om sådana finns.

Om du blir stående i tunnel som inte är signalsäkrad, så skall du, utöver ovanstående, tända tunnelbelysningen och sätta upp hindertavla vid infarten.

3.22 BETRÄDANDE AV SÄRSKILD BANVALL MED TRAFIKLEDNINGSBILAR, SERVICEFORDON ELLER PERSONAL

TLI skall meddelas och ge klartecken till att spåret får beträdas vid transport på eller korsande av huvudspår på särskild banvall med servicefordon. TLI skall även meddelas och ge klartecken när personal beträder huvudspår på särskild banvall utanför hållplatsområde.

TLI skall också meddelas när spåret lämnas.

Vid körning med fordon på särskild banvall skall fordonet vara försett med roterande varningslykta eller annan godkänd varningslykta med orange/gult ljus eller blått ljus för uttryckningsfordon.

3.23 ÅTGÄRDER EFTER OLYCKOR OCH TILLBUD

Om det inträffar en olycka skall du, sedan du snabbt orienterat dig om vad som har hänt, meddela TLI. Vid personskador eller stora materiella skador skall du larma med IL-anrop. Om din radio inte fungerar så försök med radion på en annan spårvagn eller fordon. TLI kan även larmas på telefon 031-15 89 21.

Om någon har hamnat under spårvagnen skall den lyftas av räddningspersonal.

Om någon har blivit skadad eller om stora materiella skador har inträffat får Du absolut inte flytta spårvagnen.

Det är det förbjudet att rubba sådant som kan ha betydelse för utredningen. I sådana fall skall du vänta på trafikledare eller polis. Det bör du också göra om motparten kräver att du skall stanna kvar eller om det är en komplicerad olycka.

GS har genom överenskommelse med försäkringsbolagen undantag från praxis att fylla i "skadeanmälan - motorfordon" på olycksplatsen. Anmälan ersätts av skaderapporten. För att informera motparten om detta skall du fylla i och överlämna "Göteborgs Spårvägar AB visitkort". Observera att om motparten begär att du skall uppge namn och hemvist så kan du enligt trafiklagstiftningen inte vägra detta. När Du antecknat namn och adress på vittnen samt motpartens registreringsnummer, namn och försäkringsbolag bör du göra en skiss över olycksplatsen som stöd för minnet. Därefter skall du inom 24 timmar lämna in en skaderapport.

3.23.1 Kollision på signalsäkrad sträcka

Vid kollision på signalsäkrad sträcka får spårfordonen inte flyttas förrän signalanläggningen har kontrollerats av behörig signalpersonal.

3.23.2 Tillbud, sabotage

Tillbud till allvarliga olyckor samt försök till sabotage skall alltid anmälas till TLI.

Vid tillbud till kollision på signalsäkrad sträcka får spårfordonen inte flyttas förrän signalanläggningen har kontrollerats av behörig signalpersonal.

3.23.3 Skadad kontaktledning

Om kontaktledning fallit ner eller på annat sätt utgör en fara, skall du stanna snarast möjligt och larma TLI med IL-anrop. Därefter skall du varna de personer som befinner sig på platsen. Utsätt aldrig dig själv för fara.

Spänningslöshet kan vara en indikation på att kontaktledningen skadats.

3.23.4 Urspåring

Om urspåring skett skall TLI larmas med IL-anrop. Strömvtagarna skall dras ner om det kan ske utan risk för skada.

3.23.5 Fall i vagn

Du skall alltid skriva skaderapport vid:

- fall i vagn
- av- eller påstigningsolyckor

3.24 ÅTGÄRDER VID BRAND

Om du märker eller misstänker att det brinner i någon spårvagn skall du stanna snarast möjligt. Du bör dock undvika att stanna där det är svårt att utrymma tåget, till exempel i tunnel. Utsätt aldrig dig själv för fara.

Utrym tåget och anropa TLI med IL-anrop. Om det finns risk att branden skall spridas till övriga spårvagnar skall du om möjligt koppla ifrån den brinnande spårvagnen. Dra annars ned strömvtagarna, avaktivera resp. bryt huvudkontakter batteri på alla spårvagnar och försök att släcka branden.

Använd brandsläckare får inte läggas tillbaka på sin plats utan skall läggas på golvet vid förarplatsen och TLI skall meddelas.



4 BESTÄMMELSER FÖR KÖRNING OCH RANGERING INOM DEPÅOMRÅDE OCH VERKSTADSOMRÅDE

4 BESTÄMMELSER FÖR KÖRNING OCH RANGERING INOM DEPÅOMRÅDE OCH VERKSTADSOMRÅDE	67
4.1 TILLÄMPLIGHET	68
4.1.1 Spårvagnskörning i verkstadsområde.....	68
4.1.2 Hastighet inom halkspåret Eketrägatan	68
4.2 SPÄRRMÅLNING	68
4.3 NORMALA RÖRELSERIKTNINGAR	69
4.3.1 Vagnhallen Rantorget	69
4.3.2 Vagnhallen Kungsladugård	70
4.3.3 Vagnhallen Slottskogsdepån.....	70
4.4 VÄNDNING AV VAGN I VAGNHALLEN RANTORGET	70
4.5 BEGRÄNSAD FRAMKOMLIGHET PÅ VISSA SPÅR VID VAGNHALLEN RANTORGET	70
4.6 RANGERING MOT DEN NORMALA KÖRRIKTNINGEN I VAGNHALLEN RANTORGET ...	71
4.7 GÅRDAHALLEN	71
4.8 LJUSSIGNALER OCH SIFFERDISPLAYER VAGNHALLEN RANTORGET	71
4.9 ANTAL SAMMANKOPPLADE VAGNAR	72
4.10 PROVKÖRNING.....	72
4.10.1 Vagnhallen Rantorget	72
4.10.2 Vagnhallen Kungsladugård	72

4.1 TILLÄMPLIGHET

GS spårinnehav består av följande platser

- vagnhallen Rantorget: Begränsas av Stampgatan
- vagnhallen Kungsladugård: Begränsas av Älvsborgsgatan och Karl Johansgatan
- Text utgår
- halkspåret Eketrägatan
- vagnhallen Slottsskogsdepån: Begränsas av skylt för depåområde.

Gårdahallen, inklusive växlarna i förbindelsespåret ägs av TK.

Spårvagnsrörelser inom depåområde och verkstadsområde med undantag för tåg som är på väg till eller från trafikspår kallas rangering.

Vid fel på anläggningen vad det gäller spår, signaler och växlar inom respektive anläggning skall detta anmälas till TLI.

Vid körning och rangering gäller i tillämpliga delar reglerna i TRI med följande tillägg och undantag.

4.1.1 Spårvagnskörning i verkstadsområde

I vagnhallar och depåer där det skyltats verkstadsområde enligt signalinstruktion 2.6.4 gäller Sth 10 km/h.

Endast personal med behörighet B, C, D får framföra spårvagnar i verkstadsområdet.

4.1.2 Hastighet inom halkspåret Eketrägatan

Halkspåret vid Eketrägatan ingår som depåområde. Sth 15 km/h gäller på hela sträckan. Spårvagnsutbildningen får i utbildningssyfte framföra en spårvagn på sträckan med högre hastighet än 15 km/h. Hastigheten får dock inte vara högre än att du kan stanna inom den sträcka som du kan se är fri.

4.2 SPÄRRMÅLNING

Inom område med gul spärrmålning får spårvagn endast stanna en kort stund för att t.ex. lägga om en växel.

I depån Kungsladugård är spärrmålningen vid inkörning belägen på en strömlös sträcka, därav råder det stoppförbud på den spärrmålade sträckan.

4.3 NORMALA RÖRELSERIKTNINGAR

4.3.1 Vagnhallen Rantorget

Inkörning av spårvagnar skall normalt ske utanför vagnhallen till spåren 29, 30 eller 31, kan ibland även ske till 0-spåret med följande undantag: efter kl. 17:00 alla dagar skall in- körning ske förbi spåren 29, 30 eller 31 in i vagnhallen genom port 4 fram till gult hållmärke i höjd med spår 13.

Inkörning direkt in till vagnhall från Anders Perssonsgatan eller från H-signalen får inte göras av trafikpersonal utan särskilt besked.

Verkstadsområdet/spåren är spåren 1-11 innanför portarna, samt spår 32 - 37.

Den normala rörelseriktningen inom depån Rantorget är medurs.

Backning är tillåten på följande spår:

- spåren mellan Gullbergsån och Anders Perssonsgatan
- uppställningsspåret under Willinsviadukten och närliggande delar av anslutande spår.
- infartsspåret till huvudverkstaden och närliggande del av spår 0.
- innanför portarna till driftverkstaden (spåren 1-11).
- på den raka delen av spåren 12-31.
- provkörningssträckan spår 0.
- från rakspåren 12-28 till port nr 7 eller 8 under förutsättning att de två depåsignalerna visar blinkande gult sken.

4.3.1.1 Infarten till spår 1

Hindertavla

I anslutning till infarten på spår 1, strax före port 5, finns en rörlig bom med en fast monterad hindertavla. Hindertavlan skall aktiveras (bommen fälls ut) när arbete utförs på spår 1 som medför att spänningen med 750 volt måste brytas. I höjd med den rörliga bommen på spår 1 finns spärrmålning på en sträcka av c:a 5 meter. Spärrmålningen innebär att någon del av spårvagn endast får stanna en kort stund för att t.ex. lägga om en växel.

4.3.2 Vagnhallen Kungsladugård

Den normala rörelseriktningen inom vagnhallen Kungsladugård är moturs.

Inom vagnhallen Kungsladugård får du rangera i valfri riktning. Utfart från servicespår 19B regleras med depåsignal. Strax utanför porten finns en stopptavla och ett målat gult streck över spåret som markerar var vagnarna går fria.

- Verkstadsområdet består av spår 1 –10 i södra delen av vagnhallen och är skyltat ”verkstadsområde” enl. SI 2,6,4.
- Verkstadsområdet är skyddad med en bom försedd med en hindertavla när spåret är upptaget.
- Personal med behörighet B.C.D får framföra spårvagnar i verkstadsområdet.

4.3.3 Vagnhallen Slottskogsdepån

Körregler:

- vagnrörelser sker på sikt.
- rangering sker delvis i en signalsäkerhetsanläggning där TLI vid fel styr anläggningen och ev. ger tillstånd att passera röd signalbild.

Om det vid körning från spår 8 söder står spårvagnar på både spår 7 och 8 norr måste ett spår bli ledigt innan framkörning sker.

4.4 VÄNDNING AV VAGN I VAGNHALLEN RANTORGET

Vändning av vagn skall ske enligt följande:

Vid sifferdisplayen innanför port 2 väljs spår 01. Vid blinkande gult sken i depåsignalen kör ut genom port 3 och fram till ”trekanten” i anslutning till/under Willinsbron. Därefter kör på 0-spåret i den normala körriktningen.

4.5 BEGRÄNSAD FRAMKOMLIGHET PÅ VISSA SPÅR VID VAGNHALLEN RANTORGET

Vagnar av typ M 28 och M 29 får inte köras ihopkopplade till eller från spår 10 vid depån Rantorget p.g.a. att kopplets utslag blir för stort i kurvorna.

4.6 RANGERING MOT DEN NORMALA KÖRRIKTNINGEN I VAGNHALLEN RANTORGET

Om du behöver rangera mot den normala körriktningen där backning är förbjuden, skall du kontakta ledningscentralens förman, som då kan arrangera en körning mot den normala körriktningen.

4.7 GÅRDAHALLEN

- vagnar av typ M31 och M32 får ej trafikera byggnaden inom depåområdet
- för övriga vagntyper gäller när vagnarna körs in på spåret till Gårdahallen så skall luckorna vid boggierna först fällas upp. Vid hopkopplade vagnar skall uppsikt hållas över kopplets utslag mellan vagnarna
- för ”kanalspåret” gäller att vagnar utan passagerare får köras där.

4.8 LJUSSIGNALER OCH SIFFERDISPLAYER VAGNHALLEN RANTORGET

Inom vagnhallen Rantorget finns depåsignaler som kan visa rött, eller blinkande gult sken. Ibland är depåsignalerna kombinerade med sifferdisplayer som visar till vilket spår körväg är lagd eller rekommenderat spår.

Vid in och utfart till Stampgatan finns depåsignaler med rött fast eller blinkande gult sken. (Signalerna är numrerade 1, 2 och 3).

I anslutning till korsningen med Anders Perssonsgatan finns kollektivtrafiksignaler.

C:a 100 meter efter korsningen med Anders Perssonsgatan på 0-spåret utanför vagnhallen finns depåsignal som visar röd signal när spårvagn kör ut ur hallen via port 3.

Depåsignal med indikeringslampa finns för port 1 till vänster om spåret.

Vid utfart innan korsningen med Anders Perssonsgatan finns depåsignal (H) och sifferdisplay. Sifferdisplayen påverkas med tryckknappsos. I anslutning till depåsignal H finns även en tryckknappslåda för att vid behov kunna anmäla till signaler och växel.

Vid respektive port 7 och 8 i verkstadsområdet finns depåsignal.

På den norra väggen inne i uppställningshallen dvs. efter rakspåren 12-28 finns två depåsignaler.

Strax innanför port 2 finns depåsignal och sifferdisplay. Sifferdisplayen påverkas med tryckknappsos.

Strax innanför port 2 finns det en signallampa uppsatt på väggen. Denna gäller endast för dem som tvättar spårvagnarna i tvätthallen.

4.9 ANTAL SAMMANKOPPLADE VAGNAR

Högst fem fyraxliga eller tre sexaxliga vagnar får kopplas samman inom depåområde.

4.10 PROVKÖRNING

4.10.1 Vagnhallen Rantorget

Provkörningssträcka är belägen på den östra delen av spår 0. Provkörning på sträckan får ske med högre hastighet än 15 km/h. Hastigheten får dock inte vara högre än att du kan stanna inom den sträcka som du kan se är fri.

4.10.2 Vagnhallen Kungsladugård

Provkörningssträcka är belägen på den östra delen, spår 00.

Depåsignal finns på spår 00 i norra och södra ändan av spåret. Depåsignalen kan visa grön alternativt röd signalbild. Signalbilden ändras genom vridning med trekantsnyckel. När signalerna visar röd signalbild får provkörning ske på sträckan mellan signalerna med högre hastighet än 15 km/h. Hastigheten får dock inte vara högre än att du kan stanna inom den sträcka som begränsas av signalerna. Signalen visar grön signalbild i viloläget.



5 BESTÄMMELSER FÖR ARBETSFORDON

5 BESTÄMMELSER FÖR ARBETSFORDON	73
5.1 FÖRARE	75
5.2 TRAFIKREGLER	75
5.3 ALLMÄNNA REGLER	76
5.4 ARBETSFORDON	76
5.4.1 Tillståndspliktiga arbetsfordon	76
5.4.2 Spårgående arbetsfordon	76
5.5 BEGRÄNSNINGAR	77
5.5.1 Kortslutningsförmåga	77
5.5.2 Körning på signalsträcka	77
5.5.3 Körning genom förreglade samt ej förreglade växlar utanför signalsäkerhetsanläggningar	77
5.5.4 Förmåga att anmäla, blockera och lösa upp blockerade växlar utanför signalsäkerhetsanläggningar	77
5.6 HASTIGHETSBESTÄMMELSER	78
5.6.1 Allmänna hastighetsbestämmelser	78
5.6.2 Hastighetstavlor	79
5.7 REGLER VID KÖRNING PÅ SIKT	80
5.7.1 Grundregler	80
5.7.2 Körregler i motväxlar	80
5.8 ÖVRIGA KÖRREGLER	81
5.8.1 Företräde mellan spårvagnar	81
5.8.2 Backning	82
5.8.3 Motspårskörning	82
5.9 KÖRNING PÅ STRÄCKA MED PUNKTSIGNALER	82
5.9.1 Allmänt	82
5.9.2 Växlar	82
5.9.3 Åtgärder vid fel på punktsignaler	83
5.9.4 Backning	83

5.10 KÖRNING PÅ STRÄCKA MED HUVUDSIGNALER.....	83
5.10.1 Grundregler.....	83
5.10.2 Växlar.....	84
5.10.3 Backning.....	84
5.10.4 Åtgärder vid fel på huvudsignaler.....	84
5.11 KÖRNING FÖRBI URBRUKTAGEN HUVUDSIGNAL ELLER PUNKTSIGNAL.....	85
5.12 KÖRREGLER VID ARBETE I SPÅR.....	85
5.13 KÖRREGLER VID HÅLLPLATSER.....	86
5.14 KÖRNING MED SPÅRVAGN SOM SAKNAR SKENBROMS.....	87
5.15 KOMMUNIKATION.....	87
5.16 KÖRNING.....	87
5.17 HASTIGHET.....	87
5.18 PÅFART INOM SIGNALSÄKERHETSANLÄGGNINGAR.....	88
5.19 BETRÄDANDE AV SÄRSKILD BANVALL MED TRAFIKLEDNINGSBILAR, SERVICEFORDON ELLER PERSONAL.....	88
5.20 HAVERI.....	88
5.21 AVVIKELSE.....	88
5.22 BOGSERING.....	89

5.1 FÖRARE

För att få framföra arbetsfordon på spåraneläggningen skall du vara behörig förare för arbetsfordonet.

För behörighet krävs grundutbildning som säkerhetsledare/säkerhetsman kompletterat med grundläggande förarutbildning, handhavandebildning för det spårfordon behörigheten skall gälla och legitimation utfärdad av TK. Utbildningsplaner skall vara fastställda av TK.

För att framföra arbetsfordon på avstängt spår skall du vara förare enligt ovan eller genomgått en anpassad säkerhetskurs.

Som förare ansvarar du för att:

- Anpassa hastigheten till situationen.
- Hålla uppsikt framåt.
- Uppträda så att du förhindrar olyckor.

5.2 TRAFIKREGLER

Trafikregler för spårvägstrafik finns i 9-16 §§ i Förordningen om säkerheten vid tunnelbana och spårväg (SFS 1990:1165).

Regler för vägtrafiken finns i Trafikförordning (SFS 1998:1276). Som spårvagnsförare är du visserligen inte vägtrafikanter enligt definitionerna i lag och förordning om vägtrafikdefinitioner men i trafikreglerna för spårvägstrafik står det, att du ändå skall följa vissa bestämmelser i Trafikförordningen. När det i dessa bestämmelser står "trafikanter", "fordon" eller "förare" skall det alltså läsas som om det även stod "spårvagnsförare".

I vissa korsningar är spårvagnar undantagna från väjningsplikt enligt lokal trafikföreskrift. Detta är då markerat med tilläggstavla.

Utöver ovanstående regler gäller reglerna i TRI. Lagen om straff för vissa trafikbrott gäller alltid för spårvagnsförare.

Vissa sträckor är så väl avskilda från gatunätet att vägtrafikregler inte behöver gälla där. Spårinnehavaren kan därför besluta enligt 14 § i SFS 1990:1165 att 10-13 §§ i nämnda förordning inte skall gälla. På dessa sträckor som benämnes "särskild banvall utan plankorsning" gäller alltså endast reglerna i TRI. Där dessa sträckor börjar och slutar markeras med tavla för särskild banvall utan plankorsningar. Gångöverfarter kan dock förekomma. På särskild banvall med plankorsning gäller vägtrafikregler i korsningen.

Vid körning med spårvagn på avstängt spår gäller även tillämpliga regler i TRI AS.

5.3 ALLMÄNNA REGLER

När du kör arbetsfordon får Du inte:

- syssla med sådant som kan avleda din uppmärksamhet från körningen.
- använda multimedia eller använda/bära hörlurar eller öronsnäckor.
- använda träskor, platåskor, högklackade skor eller skor utan hälrem.
- använda mobiltelefoner eller andra bärbara radiosändare i förarhytten under körning, vid hållplatsuppehåll eller i samband med avlösningen. Undantag: vid bärgning eller radiobortfall (stillastående).

5.4 ARBETSFORDON

5.4.1 Tillståndspliktiga arbetsfordon

Tillstånd

För att arbetsfordon skall få framföras på TK:s spåranläggning krävs att arbetsfordonet är godkänt av TK och i vissa fall även av Transportstyrelsen.

För att fordonet skall kunna godkännas av TK skall bestämmelser i TK:s säkerhetsordning ”Bestämmelser om arbetsfordon, kravspecifikation, besiktning, funktionskontroll och underhåll av arbetsfordon” vara uppfyllda både vad gäller fordonet som föraren.

Dokumentation om genomförda åtgärder skall finnas.

5.4.2 Spårgående arbetsfordon

Arbetsfordonet skall för att utan restriktion få framföras på hela spårnätet, vara så konstruerat att följande villkor uppfylls:

- säker kortslutning av spårledningarna.
- det åvilar ägaren av arbetsfordonet att visa att TK:s norm uppfylls samt att dokumentera på vilket sätt kortslutningsförmågan bibehålls.

- förmåga att anmäla och blockera växlar med signaler.
- förmåga att lösa upp blockerade växlar.

Om arbetsfordonet inte uppfyller alla ovanstående krav gäller begränsningar enligt 5.5.

5.5 BEGRÄNSNINGAR

För arbetsfordon som ej uppfyller kraven enligt 5.4.2 gäller begränsningar på trafikspår, enligt 5.5.1 – 5.5.4.

5.5.1 Kortslutningsförmåga

För arbetsfordon som ej kan kortsluta spårledningarna enligt TK:s norm gäller nedanstående.

5.5.2 Körning på signalsträcka

Körning på signalsträcka får endast ske där TLI kan ställa eller kvarhålla signalerna i stoppställning. Körning på signalsträckan får endast ske efter tillstånd från TLI. Plats där tillstånd senast skall begäras anges med tillståndstavla.

Efter erhållet tillstånd sker körning förbi signal i stoppställning.

5.5.3 Körning genom förreglade samt ej förreglade växlar utanför signalsäkerhetsanläggningar

Något av alternativen enligt 5.5.4 skall följas.

5.5.4 Förmåga att anmäla, blockera och lösa upp blockerade växlar utanför signalsäkerhetsanläggningar

Arbetsfordon, som ej kan anmäla, blockera och lösa upp blockerade tågvägar i växlar utanför signalsäkerhetsanläggningar, får ej köra genom dessa då risk föreligger att annan spårvagn kan lägga om växeln under det egna fordonet.

Något av följande alternativ skall följas:

- arbetsfordonet faller upp "spårhjulen" före växeln, kör igenom växeln och faller ner dessa igen
- fölgebil eller signalgivare placeras före växeln markdetektor och stoppar bakomvarande spårvagn för att förhindra oönskad växelomläggning tills arbetsfordonet passerat växeln
- för arbetsfordon som normalt framförs med mycket låg hastighet kan dispens erhållas från ovanstående av TK

5.6 HASTIGHETSBESTÄMMELSER

5.6.1 Allmänna hastighetsbestämmelser

Sth vid olika situationer enligt nedanstående tabell.

10 km/h	<ul style="list-style-type: none">• körning genom klätterväxlar
15 km/h	<ul style="list-style-type: none">• körning inom depåområde• bogsering av vagn framför på gatuspår• bogsering av vagn framför vid passage av plankorsning, gångöverfart och hållplats på särskild banvall• körning genom motväxlar och spårkorsningar i kurva inom punktsignalsträcka om inte annat anges genom skyltning• körning genom motväxel utan växelkontrollsignal• körning på sträcka där huvudsignal visar rött och gult sken, samtidigt• körning genom motväxel i kurva, vid tänd växelkontrollsignal• körning genom motväxel vid släckt växelkontrollsignal eller växelkontrollsignal som visar ”Kryss”• körning från rangerkontroller (backning)• körning i spårkorsning i kurva om inte annat anges genom skyltning på plats• körning genom medväxel i kurva• körning i vändslingor• körning med tåg innehållande fler än 18 axlar/hjulpar• passage av bemannad arbetsplats• inkörning till eller passage av hållplatserna Brunnsparken, Centralstationen, Domkyrkan, Grönsakstorget, Kungsportsplatsen, Lilla Bommen, Nordstan och Stenpiren
20 km/h	<ul style="list-style-type: none">• inkörning till eller passage av hållplats i gatuspår

30 km/h

- inom ”Vallgraven” med följande gränser: Göta älvbron Brogrenen/Centralstationen och Kungsportsbron/Pusterviksbron/Vasabron/Viktoriabron
- körning förbi urbruktagen huvudsignal eller punktsignal till nästa huvudsignal eller punktsignal som är i bruk eller sluttavla
- körning på sträcka där huvudsignal visar blinkande gult sken
- körning i tunnel när tunnelbelysning är tänd
- körning i spårkorsning rakt fram om inte annat anges genom skyltning på plats
- körning genom motväxel rakt fram vid tänd växelkontrollsignal
- körning genom medväxel rakt fram
- körning genom växlar och spårkorsningar inom signalsäkrad sträcka om inte annat anges genom skyltning
- körning genom motväxlar och spårkorsningar rakt fram inom punktsignalsträcka om inte annat anges genom skyltning
- inkörning till eller passage av hållplats på särskild banvall
- körning med manuellt lossad eller urkopplad mekanisk broms vid utrymd vagn eller med ej utrymd vagn på sträckan Polhemsplatsen – Angered Centrum i båda riktningar
- vid tillstånd att passera huvudsignal eller punktsignal som är i stoppställning
- bogsering av vagn framför på särskild banvall

50 km/h

- körning på gatuspår

60 km/h

- körning på särskild banvall, även i plankorsning

5.6.2 Hastighetstavlor

Utöver allmänna hastighetsbestämmelser enligt TRI kan det förekomma sträckor med särskild hastighet, som utmärks med hastighetstavlor eller vägmärket ”Begränsad hastighet”.

Undantag från hastighetsbestämmelser i spårkorsningar och växlar kan förekomma. Gällande sth är då skyltat på plats genom tilläggstavla att det gäller spårkorsningen eller växeln.

5.7 REGLER VID KÖRNING PÅ SIKT

5.7.1 Grundregler

Vid körning på sikt skall du:

- hålla uppsikt i körriktningen
- vara beredd på att hinder kan finnas i spåret
- inte köra fortare än att du kan stanna utan att kollidera.

Det sista betyder att du skall kunna stanna inom den sträcka som du kan se är fri. På enkelspårssträckor och sträckor där backning är tillåten kan du dock möta ett annat tåg. Där måste du därför kunna stanna på mindre än hälften av den sträcka du kan se.

Arbetsfordon skall framföras på det högra spåret i körriktningen om ej annat föreskrivs.

5.7.2 Körregler i motväxlar

5.7.2.1 Allmänt

- om växeln har elektrisk omläggning skall du alltid lägga växelomläggaren för det håll du skall köra även om växeln ligger i avsedd körriktning
- om någon arbetar i växeln skall du stanna före markdetektorn och vänta tills du får signalen framåt

5.7.2.2 Motväxel utan växelkontrollsignal

- innan du kör genom en motväxel utan växelkontrollsignal skall du kontrollera att växeln sluter i rätt läge
- om du möter en spårvagn som du skulle kunna kollidera med om du kör fel i motväxeln, skall du stanna och vänta tills den andra spårvagnen har passerat
- du får inte passera markdetektorn innan en framförvarande spårvagn helt har passerat växeln

5.7.2.3 Motväxel med växelkontrollsignal

- innan du kör genom en motväxel med växelkontrollsignal skall du kontrollera att växelkontrollsignalen lyser för begärd körväg.
- det är inte tillåtet att passera släckt växelkontrollsignal om ett annat tåg befinner sig mellan växelkontrollsignalen och en punkt 15 meter bortom växeltungorna.

- om växelkontrollsignalen är släckt vid passage skall du köra fram till växeln och lägga om växeln med växelspett för avsedd körriktning även om växeln ligger rätt, detta för kontroll av att växeltungorna sluter. Därefter får växeln passeras med försiktighet enligt regler för körning i växlar utan växelkontrollsignal. Passage av släckt växelkontrollsignal skall omedelbart rapporteras till TLI.
- om växelkontrollsignalen visar kryss eller är släckt skall du stanna före växeln och kontrollera att växeltungorna sluter. Därefter får växeln passeras med försiktighet enligt regler för körning i växlar utan växelkontrollsignal. Om växeln inte sluter eller ligger för körning åt fel håll, skall växeln läggas om med växelspett innan passage får ske. Efter passagen meddelas TLI.

5.7.2.4 Motspårskörning/Backning

Vid motspårskörning/backning i växel markerad med "tavla för ej uppkörbar växel" måste växeln manuellt läggas om. Om växeln ligger rätt skall du ändå sätta i och ta ur växelspettet för att förhindra oönskad omläggning.

5.8 ÖVRIGA KÖRREGLER

5.8.1 Företräde mellan spårvagnar

Om det inte finns trafiksignaler som reglerar trafiken så gäller följande regler:

- står du stilla skall du lämna företräde åt spårvagn som är i rörelse
- när du skall köra ut på eller korsa huvudspår från depåspår, vändslinga eller sidospår, så skall du lämna företräde åt spårvagn på huvudspåret.
- I andra fall skall du lämna företräde åt spårvagn som kommer från höger.
- Text utgår
- Text utgår

Undantag från dessa regler anges med tavlan "Väjningstavla" enligt TRI SI.

5.8.2 Backning

Med backning menas en rörelse mot spårets normala körriktning.

Backning skall normalt ske från den förarplats som går främst. Om backning måste ske från annan plats skall signalgivare, som håller uppsikt och ger signaler till föraren finnas längst fram i körriktningen.

Om du bedömer att det kan göras säkert får du backa på gatuspår.

På särskild banvall får du endast backa i anslutning till växlar samt från vändslingor eller sidospår ut på huvudspår om du bedömer att det kan göras säkert.

Vid Östra sjukhuset är backning mellan växel 792 och viadukten endast tillåten med signalgivare.

Du får inte byta körriktning om det under tåget finns en eller flera växlar som du har kört upp.

Om du behöver backa och du anser att backning inte kan göras säkert skall du kontakta TLI.

5.8.3 Motspårskörning

Motspårskörning är en rörelse mot den normala trafikriktningen, där trafikledningen har vidtagit åtgärder för att skydda rörelsen mot mötande och korsande trafik.

5.9 KÖRNING PÅ STRÄCKA MED PUNKTSIGNALER

5.9.1 Allmänt

Punktsignaler reglerar endast konflikter mellan spårvagnar och kan vara förbundna med växlar.

5.9.2 Växlar

Du får inte lägga om växlar med växelspett. Om du har fått *Kör* för fel tågväg skall du stanna före signalen och kontakta TLI.

Du kan dock få order av TLI att lägga om en växel med växelspett.

Det är förbjudet att köra upp medväxlar inom signalsträckor. Medväxel 125 vid utfart från slingan Slottskogsvallen är ett undantag.

5.9.3 Åtgärder vid fel på punktsignaler

Om du har blivit stående vid en punktsignal och inte får *rörelse på sikt tillåten* inom rimlig tid, skall du kontakta TLI. När du gör detta skall du uppge linje och omlopp eller motsvarande samt signalens beteckning. Om du inte får kontakt med TLI har du även möjlighet att använda befintlig tryckknappslåda för återtagning och anmälan om ny tågväg.

TLI kan ge dig tillstånd att passera en punktsignal som visar *Stopp*, är felaktig, otydlig eller släckt. För att tillståndet skall vara giltigt skall TLI uppge linje- och omlopp eller motsvarande för det tåg som får tillståndet samt numret på den signal det gäller. Meddelandet lyder:

"Linje x omlopp y får passera punktsignal z, tillståndet gäller fram till nästa punktsignal eller sluttavla, största försiktighet iakttages." Du skall repetera meddelandet ordagrant.

Du kan även få tillstånd att passera en punktsignal som är i stoppställning, är felaktig, otydlig eller släckt genom att uniformerad trafikledare eller signalvakt ger signalen *Framåt*.

När du har passerat signalen skall du köra enligt reglerna för körning på sikt fram till nästa signal eller sluttavla. Sth är 30 km/h. Om det på sträckan finns växlar skall dessa passeras enligt reglerna för växel utan växelkontrollsignal.

Om uniformerad trafikledare eller signalvakt ersätter punktsignal, skall detta meddelas genom "trafikorder", "tillfällig trafikorder" eller via TLI.

5.9.4 Backning

Backning in på eller inom punktsignalsträcka får ske om rörelsen regleras med egen punktsignal. I annat fall skall TLI medge backning.

5.10 KÖRNING PÅ STRÄCKA MED HUVUDSIGNALER

5.10.1 Grundregler

Vissa sträckor är säkrade med huvudsignaler. Det innebär att signalerna anger om spåret är fritt från andra spårfordon. Undantag:

- Blinkande grönt.
- Blinkande gult mot vändslingan Frölunda Torg.
- Rött tillsammans med gult (efter 30 sekunder).

På signalsäkrade sträckor kör du enligt de besked som ges av signaler och tavlor.

Hastighetsbegränsningar i allmänna hastighetsbestämmelser gäller om annan hastighet ej är skyltad.

Givetvis måste du hålla uppsikt i körriktningen och om du upptäcker någon fara skall du alltid göra vad du kan för att undvika en olycka.

5.10.2 Växlar

Du får inte lägga om växlar med växelspett. Växel 223 på Slottskogsdepån är ett undantag.

Du kan dock få order av TLI att lägga om en växel med växelspett.

Om du har fått *Kör* för fel tågväg skall du stanna före signalen och kontakta TLI.

Det är förbjudet att köra upp medväxlar inom signalsträckor. Medväxel 141 vid slingan Frölunda Torg och växel 223 på Slottskogsdepån är båda undantag.

5.10.3 Backning

Du får inte backa inom en signalsäkrad sträcka.

5.10.4 Åtgärder vid fel på huvudsignaler

Eftersom säkerheten på en signalsäkrad sträcka bygger på att signalsystemet endast släpper in ett tåg åt gången på en signalsträcka (med vissa undantag, se ovan) får du aldrig passera huvudsignal som inte visar *Kör* utan att ha fått tillstånd till detta enligt reglerna nedan.

Om du har blivit stående vid en huvudsignal och inte får *Kör* inom rimlig tid, skall du kontakta TLI. När du gör detta skall du uppge linje och omlopp eller motsvarande samt signalens beteckning. Om du inte får kontakt med TLI har du även möjlighet att använda befintlig tryckknappslåda för återtagning och anmälan om ny tågväg.

TLI kan ge dig tillstånd att passera en huvudsignal som visar *Stopp*, är felaktig, otydlig eller släckt. För att tillståndet skall vara giltigt skall TLI uppge linje- och omlopp eller motsvarande för det tåg som får tillståndet samt numret på den signal det gäller. Meddelandet lyder:

"Linje x omlopp y får passera huvudsignal z, tillståndet gäller fram till nästa huvudsignal eller sluttavla, största försiktighet iakttages." Du skall repetera meddelandet ordagrant.

Du kan även få tillstånd att passera en huvudsignal som visar röd signalbild, är felaktig, otydlig eller släckt genom att uniformerad trafikledare eller signalvakt ger signalen *Framåt*.

När du har passerat signalen skall du köra enligt reglerna för körning på sikt fram till nästa signal eller sluttavla. Sth är 30 km/h. Om det på sträckan finns växlar skall dessa passeras enligt reglerna för växel utan växelkontrollsignal.

Om uniformerad trafikledare eller signalvakt ersätter huvudsignal, skall detta meddelas genom "trafikorder", "tillfällig trafikorder" eller via TLI.

5.11 KÖRNING FÖRBI URBRUKTAGEN HUVUDSIGNAL ELLER PUNKTSIGNAL

Sth 30 km/h gäller fram till nästa huvudsignal/punktsignal i bruk eller sluttavla om inget annat meddelats. Om det på sträckan finns växlar skall dessa passeras enligt reglerna för växel utan växelkontrollsignal.

5.12 KÖRREGLER VID ARBETE I SPÅR

Hindrande arbete utmärks med tavlor. Som tavla används vägmärket "Vägarbete", med eller utan tilläggstavla. Regler för utplacering finns i avsnittet "Arbete i spår" (TRI AS).

Grundreglerna för utplacering är:

På gatuspår placeras vägmärket "Vägarbete" 30 - 50 meter före arbetsplatsen.

På särskild banvall placeras vägmärket "Vägarbete" 5-10 meter efter hållplatsen närmast före arbetsplatsen med tilläggstavla om avstånd till arbetsplatsen, dessutom placeras ytterligare ett vägmärke "Vägarbete" 200 meter före arbetsplatsen.

Om avståndet mellan hållplatsen och arbetsplatsen understiger 200 meter utsättes även en stopptavla på hållplatsen.

Avsteg från ovanstående regler för särskild banvall finns på två ställen:

- Angeredsbanan mellan Centralstationen och Gamlestadstorget där det första vägmärket finns bakom GP-huset (Polhemsplatsen).

- Chalmerstunneln mellan Korsvägen och Chalmers där det första vägmärket finns omedelbart innan tunnelmynningen.

Vid icke hindrande arbete sätts vägmärket "vägarbete" inte upp. I sådana fall skall de arbetande ha sådan uppsikt, att de omedelbart kan lämna spåret när spårvagn kommer.

Eftersom alla har fritt tillträde till gaturummet går det inte att ha någon fullständig kontroll över vilka arbeten som bedrivs där. Trafikkontorets entreprenörer skall bl.a. följa reglerna i TRI, men du måste alltid räkna med att det kan finnas andra som arbetar i närheten av gatuspår.

När du genom vägmärket "vägarbete" har blivit förvarnad om att hindrande arbete kan förekomma gäller följande regler:

- du skall köra med skärpt uppmärksamhet och inte fortare än att du kan stanna före bevakaren eller stoppbommen
- om stoppbom används och denna svängts undan kan du köra fram till bevakaren
- du får inte passera en bemannad arbetsplats, förrän du har fått signalen *Framåt* av bevakare
- när du passerar en bemannad arbetsplats får du inte köra fortare än 15 km/h.

De signaler som ges av bevakaren på arbetsplatsen, handsignal eller öppnande av bom, anger endast om du får passera arbetsplatsen eller köra fram till bevakaren och innebär inte att du får passera ett fast signalmedel som visar *Stopp*.

När rörligt arbete förekommer med eller från arbetsfordon är dessa försedda med blinkande orange/gult ljus.

5.13 KÖRREGLER VID HÅLLPLATSER

Du måste hålla en med hänsyn till omständigheterna anpassad hastighet vid infart till en hållplats, särskilt vid möte av spårvagn, buss eller annat högre fordon. Dock ej större hastighet än de som är angivna i hastighetstabellen tidigare i detta kapitel.

Om utfarten från hållplats är signalreglerad med kollektivtrafik- eller fordonssignaler skall tåg alltid stannas före utfart om signalen är ur funktion.

5.14 KÖRNING MED SPÅRVAGN SOM SAKNAR SKENBROMS

Det är inte tillåtet under lövhalkeperioden att på huvudspår köra med spårvagn, som till sin konstruktion saknar godkänd skenbroms.

Undantagna är vissa godkända arbetsfordon.

Lövhalkeperioden infaller under samma tidsperiod som borstmaskin är utsatt enligt direktiv från säkerhetsfunktionen vid GS.

5.15 KOMMUNIKATION

Arbetsfordon skall för kontakt med TLI, vara utrustat med radio av typ Rakel. På avstängt spår krävs minimum mobiltelefon för kontakt med samordningsansvarig etc.

5.16 KÖRNING

Före körning skall arbetsfordonet kontrolleras enligt checklista.

Vid transport, d.v.s. utan att arbete utförs, gäller dels regler enligt ovan dels anmälan om körväg till TLI.

Vid arbete skall anmälan och övriga villkor enligt starttillståndet alternativt generellt arbetstillstånd följas.

Körning sker enligt regler i TRI. Det är alltid föraren vid arbetsfordonets normala förarplats som är ansvarig för säkerheten, även om förflyttning sker från annan plats. Förflyttning från annan plats än den normala förarplatsen får ej ske utan att behörig förare finns vid den normala förarplatsen eller att dispens om annat förfaringsätt finns från TK.

5.17 HASTIGHET

Sth för arbetsfordonet framgår av TK:s godkännande, i övrigt enligt TRI.

5.18 PÅFART INOM SIGNALSÄKERHETSANLÄGGNINGAR

Enligt 5.4.2 får körning i signalsäkerhetsanläggning endast ske med arbetsfordon, som uppfyller TK:s norm för att kortsluta spårledning. Påfart och körning inom signalsäkerhetsanläggningen får dock ske, där TLI kan ställa och kvarhålla huvudsignalerna i stoppställning. Tillstånd från TLI erfordras. Påfart får även ske om spårsträckan där signalsäkerhetsanläggningen ingår avstängts från spårvagnstrafik i båda riktningar. Bestämmelser i TRI AS för avstängt spår och anvisningar i arbetstillståndet för att stänga av spår skall följas.

5.19 BETRÄDANDE AV SÄRSKILD BANVALL MED TRAFIKLEDNINGSBILAR, SERVICEFORDON ELLER PERSONAL

TLI Spårvagn skall meddelas och ge klartecken till att spåret får beträdas vid transport på eller korsande av huvudspår på särskild banvall med servicefordon. TLI skall även meddelas och ge klartecken när personal beträder huvudspår på särskild banvall utanför hållplatsområde.

TLI skall också meddelas när spåret lämnas!

Vid körning med fordon på särskild banvall skall fordonet vara försett med roterande varningslykta eller annan godkänd varningslykta med orange/gult ljus eller blått ljus för uttryckningsfordon.

5.20 HAVERI

Vid haveri skall TLI omedelbart informeras och signalgivare skall i förekommande fall gå mot trafiken och varna med röd lampa.

5.21 AVVIKELSE

Vid varje avvikelse såsom haveri, urspårning, olycka eller tillbud till olycka skall instruktion om "utredning av olyckor och tillbud till olyckor" (TK:s SÄO kapitel J samt GS SÄO kapitel C) följas.

5.22 BOGSERING

Vissa spårfordon, som t.ex. makadamvagnen, är konstruerade för att bogseras. Som dragfordon får endast användas spårfordon med utrustning för manövrering av tågbröms. Spårfordonet och övergångskoppel skall vara typgodkänt av Transportstyrelsen.

Körregler i TRI gäller vid bogsering.

Lastat spårfordon får endast köras på avstängt spår. Observera gällande axeltryck på broar.

Vagnen skall ha baklyktor och stopplyktor. När den bogseras på gatuspår eller sträckor med plankorsningar skall den dessutom ha sidomarkeringslyktor.



6 BESTÄMMELSER FÖR TRAFIKLEDNING

6 BESTÄMMELSER FÖR TRAFIKLEDNING.....	91
6.1 ALLMÄNT	93
6.2 INFORMATION VID SPÅRARBETEN	93
6.2.1 Allmänt	93
6.2.2 Information till spårvagnsförarna.....	94
6.3 VID FEL PÅ SPÅRANLÄGGNINGEN SAMT VID STOPP P.G.A. VAGNFEL, OLYCKOR MM	94
6.4 TÅG SOM EJ KÖR I LINJETRAFIK	94
6.5 BEGRÄNSAD FRAMKOMLIGHET PÅ VISSA SPÅR VID RANTORGET OCH GÅRDAHALLEN	94
6.6 MOTSPÅRSKÖRNING SOM EJ ÄR FÖRPLANERAD.....	95
6.7 TILLSTÅNDSGIVNING ATT PASSERA HUVUDSIGNAL.....	95
6.7.1 Allmänt	95
6.7.2 Bergsjön, Chalmerstunneln, Hammarkullen, Kortedala och Kviberg	95
6.7.3 Frölunda, Gamlestadstorget, Hjällbo, Svingeln och Änggården	96
6.8 TILLSTÅNDSGIVNING ATT PASSERA PUNKTSIGNALER.....	96
6.8.1 Allmänt	96
6.8.2 Tillståndsgivning att passera punktsignal i stoppställning.....	96
6.9 TILLSTÅNDSGIVNING TILL SPÅRGÅENDE ARBETSFORDON ATT PASSERA SIGNALANLÄGGNING	97
6.10 HANTERING AV HUVUDSIGNALER VID ARBETE I TUNNEL	97
6.10.1 Vid arbetets start	97
6.10.2 Efter avslutat arbete	98
6.11 SERVICEBRYTARE.....	98
6.11.1 Syfte.....	98
6.11.2 Användning.....	98

6.12 HÄNDELSE INVID TRAFIKVERKETS SPÅROMRÅDE	98
6.13 VAGNFEL	99
6.13.1 M31 Fel 109.....	99
6.13.2 Förbikoppling klarsignal M31 och M32	99

6.1 ALLMÄNT

Trafikledartjänst består antingen av trafikledning via bl.a. kommunikationsradio på TLI eller trafikledning i yttre tjänst.

Trafikledaren på TLI samordnar och leder alla tågrörelser som ej är förplanerade med tidtabell eller motsvarande.

I entreprenadavtalet framgår att trafikledningen skall notera avvikelser i spårvagnstrafiken.

Grundläggande riktlinjer för trafikomläggningar finns sedan 2013-01-04 på TLI:s startsida.

6.2 INFORMATION VID SPÅRARBETEN

6.2.1 Allmänt

Alla spårarbeten såväl hindrande som icke hindrande anmäles till TLI vid start och avslutning. Undantagna är icke hindrande arbete på gatuspår eller rörligt hindrande arbete med fordon på gatuspår. Förutom platsangivelse etc. skall informationen till förarna beskriva om det är hindrande eller icke hindrande arbete.

6.2.1.1 Beträdande av särskild banvall med trafikledningsbilar, servicefordon eller personal

TLI skall meddelas och ge klartecken till att spåret får beträdas vid transport på eller korsande av huvudspår på särskild banvall med servicefordon. TLI skall även meddelas och ge klartecken när personal beträder huvudspår på särskild banvall utanför hållplatsområde. Åtgärden skall noteras i Händelseregistret.

Trafikledare äger rätt att, efter klartecken från TLI, beträda särskild banvall vid akuta trafikhändelser samt för signalgivning, tillsyn och kontroll. TLI meddelar spårvagnsförarna genom gruppanrop. Åtgärden skall noteras i Händelseregistret.

TLI skall också meddelas när spåret lämnas! Åtgärden skall noteras i Händelseregistret.

Vid körning med fordon på särskild banvall skall fordonet vara försett med roterande varningslykta eller annan godkänd varningslykta med orange/gult ljus eller blått ljus för utryckningsfordon.

6.2.1.2 Avstängt spår

Vid de tillfällen som del av spårnätet stängs av med hindertavlor utses en samordningsansvarig som tar över ansvaret för säkerheten av spårsträckan från TLI.

6.2.2 Information till spårvagnsförarna

6.2.2.1 Spårarbeten på gatuspår

Vid spårarbete på gatuspår lämnas normalt ingen information av TLI till spårvagnsförarna.

6.2.2.2 Spårarbeten på särskild banvall

Vid spårarbeten på särskild banvall lämnas information av TLI till spårvagnsförarna genom gruppanrop. Denna information skall upprepas med jämna mellanrum. Förutom platsangivelse etc. skall informationen till förarna beskriva om det är ett hindrande eller icke hindrande arbete.

Text utgår.

OBS! Uppsättning och nertagning av skyltar betraktas som "icke hindrande arbete".

6.2.2.3 Icke hindrande spårarbeten på särskild banvall

Text utgår.

6.3 VID FEL PÅ SPÅRANLÄGGNINGEN SAMT VID STOPP P.G.A. VAGNFEL, OLYCKOR MM

Vid fel på spåranläggningen där risk för olycka föreligger samt vid stopp på särskild banvall p.g.a. vagnfel, olyckor mm skall trafikledare på TLI omedelbart informera alla berörda tåg (ibland även mötande tåg) genom gruppanrop. Bedöms risken för olycka som stor skall varje berört tåg enskilt kontaktas för kontroll av att informationen nått fram samt för enskild ordergivning.

6.4 TÅG SOM EJ KÖR I LINJETRAFIK

Trafikledaren på TLI skall notera färdplan för tåg som ej kör i linjetrafik.

6.5 BEGRÄNSAD FRAMKOMLIGHET PÅ VISSA SPÅR VID RANTORGET OCH GÅRDAHALLEN

- Text utgår

6.6 MOTSPÅRSKÖRNING SOM EJ ÄR FÖRPLANERAD

Vid motspårskörning som ej är förplanerad förvissas sig trafikledaren på TLI om att aktuell spårsträcka är fri från mötande eller korsande tåg.

Trafikledaren på TLI måste förvissa sig om att mötande eller korsande tåg inte finns på aktuell sträcka genom att trafikledare i yttre tjänst eller annan säkerhetspersonal (med erhållen instruktion) kontrollerar sträckan.

Trafikledare i yttre tjänst kan inspektera, i förekommande fall, spårsträckan för motspårskörningen och föreslå åtgärder för att reducera riskerna. Speciellt skall riskerna vid korsningar och övrig trafik beaktas.

Om inga andra hastighetsrestriktioner finns så är sth 30 km/h.

6.7 TILLSTÅNDSGIVNING ATT PASSERA HUVUDSIGNAL

6.7.1 Allmänt

Inriktningen är att i första hand skall tågen köras på normal körsignal.

Om tillstånd ges till föraren att passera huvudsignal i stoppställning formuleras tillståndet: "Linje x omlopp y får passera huvudsignal z, tillståndet gäller fram till nästa huvudsignal eller sluttavla, största försiktighet iakttages." Tillståndet skall repeteras ordagrant av föraren. Åtgärden skall noteras i Händelseregistret. Vid tillståndsgivning görs en skärmutskrift eller i förekommande fall notering med spårplanens olika informationer.

Förvissa dig om riktigheten på spårplanen genom att stämna av med föraren som rapporterat stoppet. Om du misstänker att spårplanens uppgifter inte stämmer, skall ytterligare kontroll göras genom säkerhetspersonal på platsen. Om situationen är oklar kallas trafikledare i yttre tjänst till platsen för att kontrollera enskild huvudsignal eller för att vara signalvakt.

6.7.2 Bergsjön, Chalmerstunneln, Hammarkullen, Kortedala och Kviberg

Typ av signalsäkerhetsanläggning: Spårplan finns på TLI med möjlighet att ställa huvudsignalerna i stoppställning.

- undersök om det står något tåg på framförvarande signalsträcka
- om inga andra tåg finns, ges tillstånd till ett tåg i sänder fram till nästa huvudsignal eller sluttavla.

6.7.3 Frölunda, Gamlestadstorget, Hjällbo, Svingeln och Änggården

Typ av signalsäkerhetsanläggning: Spårplan finns på TLI med möjlighet att ställa huvudsignalerna i stoppställning såväl enskilt som samtliga, samt återtagning av ställda tågvägar.

1. Om huvudsignal för fientlig tågväg visar kör, kontrollera vilket tåg som är på väg in på signalsträckan. Låt i första hand detta tåg passera på körsignalen för att lösa ut blockeringen. Om inte detta fungerar fortsätt enligt 2-4 nedan.
 2. Återtag aktuell tågväg, därefter görs ny anmälning för tågväg. Om inte körsignal erhålles fortsätt enligt 3 nedan.
 3. Undersök vilka tåg som finns i signalsäkerhetsanläggningen.
 4. Ställ berörda huvudsignaler i stoppställning.
- Text utgår
5. Tillstånd ges till ett tåg i sänder fram till nästa huvudsignal eller sluttavla.

6.8 TILLSTÅNDSGIVNING ATT PASSERA PUNKTSIGNALER

6.8.1 Allmänt

I första hand skall turordning anmälas eller annan åtgärd göras för att erhålla *Rörelse på sikt tillåten*. När alla möjligheter för att erhålla *Rörelse på sikt tillåten* är uttömda, samt när trafikledaren på TLI inte känner till något hinder för tillståndsgivning ges tillstånd att passera punktsignal i stoppställning.

6.8.2 Tillståndsgivning att passera punktsignal i stoppställning

Vid tillståndsgivning att passera signal i stoppställning skall berörda punktsignaler ställas i *Stopp*.

Om tillstånd ges till föraren att passera mot punktsignal i stoppställning formuleras tillståndet: "Linje x omlopp y får passera punktsignal Z, tillståndet gäller fram till nästa punktsignal eller sluttavla, största försiktighet iakttagas." Tillståndet skall repeteras ordagrant av föraren. Åtgärden skall noteras i Händelseregistret.

Vid backning/motspårskörning in på eller inom punktsignalanläggning, skall trafikledare TLI ställa berörda punktsignaler i stoppställning och förvissa sig om var det finns tåg i konflikt med varandra inom punktsignalanläggningen.

Första stycket äger ej giltighet om backning/motspårskörningen regleras med punktsignal.

6.9 TILLSTÅNDSGIVNING TILL SPÅRGÅENDE ARBETSFORDON ATT PASSERA SIGNALANLÄGGNING

Efter begäran från spårgående arbetsfordon skall trafikledaren TLI vid lämpligt tillfälle ställa alla huvud-/punktsignaler i stoppställning i arbetsfordonets rörelseväg samt för alla konflikterande tågrörelser. Om växlar finns i arbetsfordonets rörelseväg skall dessa läggas i läge för avsedd körväg. När åtgärderna är utförda ges tillstånd till arbetsfordonet att passera huvudsignal/punktsignal i stoppställning genom signalanläggningen. Åtgärden skall noteras i Händelseregistret. (Gäller fordon enligt 5.5.2)

När arbetsfordonet passerat genom hela anläggningen återtar trafikledare TLI stoppställningen.

6.10 HANTERING AV HUVUDSIGNALER VID ARBETE I TUNNEL

6.10.1 Vid arbetets start

När behörig personal enligt Trafikkontorets förteckning eller behörig trafikledningspersonal vid GS, begär att ställa huvudsignaler i blinkande gult i samband med arbete vidtar trafikledare TLI åtgärder enligt nedan.

- Notera i Händelseregistret:
 - tidpunkt
 - behörig arbetsledare
 - tunnelbenämning
 - nummer på start/arbetstillstånd
 - orsak till begäran samt beräknad tidsåtgång.
- Informera berörda tåg.

- Ställ alla huvudsignaler i blinkande gult som körsignal varvid tunnelbelysningen tänds.
- Ge besked till den som gjort begäran att huvudsignalerna i aktuell tunnel är ställda i blinkande gult som körsignal.

6.10.2 Efter avslutat arbete

När den som har fått klartecken enligt 6.10.1 anmäler att arbete i tunnel är avslutat vidtager trafikledare TLI åtgärder enligt nedan:

- Notera i Händelseregistret:
 - Tidpunkt när arbetet är slut.
 - Att huvudsignalerna återställs till normal drift varvid tunnelbelysningen släcks.

6.11 SERVICEBRYTARE

6.11.1 Syfte

Syftet med användning av servicebrytare är att växelomläggning via markdetektor förhindras.

6.11.2 Användning

Servicebrytare vid motväxlar med växelkontrollsignaler skall alltid användas när växelsystemet inte är blockerat genom spårvagn som står på spårledningen eller över slinga tillhörande växel. Följande situationer är aktuella:

- Radering av anmälda ej utlösta tågvägar.
- Innan manuell omläggning med spett.

6.12 HÄNDELSE INVID TRAFIKVERKETS SPÅROMRÅDE

Trafikledaren på TLI skall vid rapporterad händelse invid Trafikverkets spårområde som kan medföra risker för skador, omedelbart rapportera händelsen till Trafikcentral Väst Järnväg, med begäran om att de skall stoppa tågtrafiken på den aktuella sträckan.

Yttre trafikledare kontaktas omedelbart för att hjälpa till att eventuellt evakuera passagerare.

Ärendet skall bedömas som "trängande fall".

Trafikledaren på TLI skall vid behov meddela polis för att få hjälp med att evakuera passagerare från området.

Om händelsen kräver insats av personal som måste vistas närmare än 2,2 meter från närmaste räl på Trafikverkets spår skall Trafikcentral Väst Järnväg meddelas för att ordna med avspärning av spåret.

Text utgår

6.13 VAGNFEL

6.13.1 M31 Fel 109

När spårvagnföraren anropat TLI om fel 109, broms c-del, skall följande åtgärder vidtas:

- Informera föraren att vid inbromsning skall full broms ansättas och säkerhetsgreppet släppas innan neutralläge.
- Spårvagnen skall stanna vid första hållplatsen och avvakta servicebil.

Alternativt

- Vagnen töms på passagerare vid första hållplatsen, skylta om vagnen "Ej i trafik" och kör tom tills servicebilen möter upp, sth 30 km/h.

Det är teknisk personal som avgör om vagnen skall aktiveras/avaktiveras eller skiftas in.

Om servicebilen inte kan komma till vagnen så skall den inskiftas.

6.13.2 Förbikoppling klarsignal M31 och M32

TLI får ge spårvagnsföraren tillstånd att koppla förbi klarsignalen i M31 och M32 under förutsättning att:

- Rampen inte varit frigjord sedan vagnen stannat.
- Föraren har gjort en fullständig felsökning.
- Säkerställ att föraren har utrymt vagnen.
- Alla dörrar är låsta, rampen infälld och rampluckan stängd.

- Alla kontrollfrågor i respektive checklista i Händelseregistret skall vara ställda och grönmarkerade.
- Medgivandet ska markeras i åtgärdslistan.
- Mailgrupp 3: Förbikopplad Klarsignal



7 BESTÄMMELSER FÖR ARBETE I SPÅR

7 BESTÄMMELSER FÖR ARBETE I SPÅR.....	101
7.1 BESTÄMMELSERNAS TILLÄMPLIGHET	103
7.1.1 Olyckor och avvikelser	103
7.1.2 Allmänt	103
7.1.3 I eller i farlig närhet av spår	103
7.2 TILLSTÅND	104
7.2.1 Säkerhetsledare	105
7.2.2 Skyltansvarig	105
7.3 OLIKA SLAG AV ARBETE	105
7.3.1 Arbete på trafikerat spår (T-arbete)	105
7.4 KONTAKT MED TLI	106
7.4.1 Vid hindrande och icke hindrande arbete på särskild banvall	106
7.5 SKYDDSÅTGÄRDER VID HINDRANDE ARBETEN	107
7.6 SKYDDSÅTGÄRDER VID HINDRANDE ARBETEN	107
7.6.1 Särskild banvall och gatuspår	107
7.6.2 Särskild banvall	107
7.6.3 Gatuspår	109
7.6.4 Instruktion för bevakare	110
7.7 HASTIGHETSBEGRÄNSNING	112
7.8 ÅTGÄRDER VID ICKE HINDRANDE ARBETEN	112
7.9 ARBETE PÅ AVSTÄNGT SPÅR (A-ARBETE)	112
7.9.1 Avstängning av spår	112
7.10 ARBETE PÅ ELLER PÅFART MED ARBESFORDON PÅ SIGNALSTRÄCKA	116
7.11 ARBETE OCH INSPEKTION I TUNNLAR	117
7.11.1 Allmänt	117
7.11.2 Begäran att ställa huvudsignaler i blinkande gult samt kontroll och anmälan i samband med arbete i tunnlar	118

7.12 UPPLAG INVID SPÅR	118
7.13 ARBETE INVID JÄRNVÄGSSPÅR	119

”OMSTÄNDIGHETER SOM MÅSTE BEAKTAS”

Arbete under pågående trafik medför oundvikligen att flera berättigade men delvis motstridiga krav ställs mot varandra. Kravet på säkerhet för resenärer och personal måste alltid tryggas. För att säkerhetsåtgärderna skall ha önskad effekt skall de utformas med hänsyn till övriga berättigade krav som kraven på punktlighet i trafiken och effektivitet i arbetet. (Vid T-arbete om det ej går att undvika maximalt stopp 1 minut).

Att transportera resenärer säkert och enligt tidtabell är spårvägssystemets uppgift, övriga funktioner är till för att stödja denna huvuduppgift.

Man måste också ta hänsyn till vilken typ av spår arbetet bedrivs på. Vissa spår (främst gatuspår) får beträdas fritt av allmänheten varför föraren alltid måste vara beredd på hinder. Spår på särskild banvall får däremot i allmänhet inte beträdas varför föraren inte har anledning att räkna med andra hinder än spårvagnar. Detta ökar kraven på skyddsåtgärder vid arbete.

7.1 BESTÄMMELSERNAS TILLÄMPLIGHET

Dessa bestämmelser gäller då arbete/inspektion bedrivs i eller i farlig närhet av spår, av TK:s entreprenörer eller andra med TK:s tillstånd.

7.1.1 Olyckor och avvikelser

Om det inträffar en olycka skall du, sedan du snabbt orienterat dig om vad som hänt, meddela TLI på telefon 031-15 89 21.

Avvikelser som påverkar säkerheten eller tillbud till olyckor skall anmälas till TLI på telefon 031-732 10 03. Dessa anmälningar skall även införas i dagboken. Information ska även lämnas till Trafikkontorets operativa säkerhetscontroller enligt fastställt dokument på TK hemsida.

Utöver bestämmelserna i TRI skall även senaste utgåvan av TK:s ”Bestämmelser för arbete inom gatu- och spårrområden i Göteborg, (Blå boken)” beaktas.

7.1.2 Allmänt

Alla spårarbeten såväl hindrande som icke hindrande anmäls till TLI vid start och avslutning.

Undantagna är icke hindrande arbete på gatuspår eller rörligt hindrande arbete med fordon på gatuspår.

7.1.3 I eller i farlig närhet av spår

Med i eller i farlig närhet av spår avses:

- på särskild banvall med eller utan plankorsning avses område innanför staket, kantsten eller avgränsning, dock ej linjemålning, där det klart framgår att det skiljer spårområdet från annat område. Vid gatukorsning eller korsning för gående, skall avgränsningen vara samma som på ömse sidor om dessa korsningar. För mindre arbeten på hållplats, dock ej schakter, gäller avståndet 1,4 meter från närmaste räl om man vid arbetet ej förhindrar hållplatsens normala användningssätt.
- på gatuspår gäller samma regler som på särskild banvall om avgränsning finns. Saknas avgränsning gäller 1,4 m från närmaste räl vid rakspår. Vid kurva ökas avståndet enligt utslagstabell.
- om man vid arbete inkräktar på spårområdet med maskiner, personal eller om arbetets utförande förutsätter att vägtrafik måste ledas in i spårområdet, anses arbetet bedrivas inom spårområde och bestämmelser i TRI skall följas.

Avsteg kan beviljas av Trafikkontorets operative säkerhetscontroller.

7.2 TILLSTÅND

För att få utföra arbete i eller i farlig närhet av spår, krävs ett starttillstånd som ges av TK. Ansökan om starttillstånd lämnas till TK:s planeringsledare senast 4 veckor innan arbetsstart om arbetet påverkar tidtabeller eller förutsätter ändrad trafikföring. I övriga fall skall ansökan lämnas senast 2 veckor före arbetet skall påbörjas.

Till ansökan skall bifogas ett dokumenterat samråd med funktionsentreprenören GS Banteknik. För kortare drift- och underhållsarbeten samt akutarbeten i eller i farlig närhet av spår kan av TK erhållas ett generellt arbetstillstånd. I arbetstillståndet finns alla förutsättningar för arbetet angivna.

För alla arbeten i eller i farlig närhet av spår krävs behörig personal legitimerad av TK, övriga förutsättningar finns beskrivna i senaste utgåvan av ”Bestämmelser för arbete inom gatu- och spårområden i Göteborg” utgiven av TK.

7.2.1 Säkerhetsledare

Vid alla arbeten i eller i farlig närhet av spår skall det utses en säkerhetsledare. Säkerhetsledaren ansvarar för genomgång av förutsättningarna för arbeten som ska utföras, med inblandad personal. Säkerhetsledaren eller utsedd skyltansvarig ska vara på plats när säkerhetsanordningar ska utföras enligt godkänd TA-plan. Säkerhetsledaren skall vara legitimerad av TK.

7.2.2 Skyltansvarig

Skyltansvarig skall utses vid hindrande arbete. Vid arbeten i eller i farlig närhet av spår krävs att den skyltansvarige är säkerhetsledare eller säkerhetsman. Dessa kan vara skyltansvariga även om de är arbetsplatsens bevakare. Dock måste i så fall någon annan utföra kontrollen av skyltsättningen. Skyltansvarig skall vara av TK legitimerad säkerhetsledare eller säkerhetsman.

7.3 OLIKA SLAG AV ARBETE

7.3.1 Arbete på trafikerat spår (T-arbete)

- * Hindrande arbete:

Arbete där spårvagnen måste kunna stoppas. Arbetet kan vara stationärt eller rörligt, med eller utan fordon.

- * Icke hindrande arbete:

Arbete som är av typen tillsyn, kontroll eller besiktning.

Uppsättning och nertagning av skyltar betraktas som "icke hindrande arbete".

7.3.2 Arbete på avstängt spår (A-arbete)

Med avstängt spår avses sträckor som genom hindertavlor förhindrar trafik med spårvagn. Vid arbete skall avstängningen säkerhetsmässigt förstärkas med "klossade" växlar och i vissa fall avstängning av elförsörjningen. Detta skall förhindra att spårvagn kommer in på sträckan.

7.4 KONTAKT MED TLI

7.4.1 Vid hindrande och icke hindrande arbete på särskild banvall

7.4.1.1 Hindrande arbete

Innan spåret får beträdas skall TLI meddelas och TLI skall ge klartecken, vilket lyder: "Spåret får beträdas."

Innan arbetet får påbörjas skall TLI meddelas enligt anvisningar i start/generella arbetstillståndet. TLI skall ge klartecken, vilket lyder: "Arbetet får påbörjas."

När arbetet är klart eller avslutat för dagen, och samtliga skyddsåtgärder är avlägsnade skall TLI meddelas. Meddelandet lyder: "Arbetet är avslutat." Ovanstående angivna klartecken noteras av TLI.

7.4.1.2 Icke hindrande arbete

Vid alla icke hindrande arbeten skall, innan spåret beträds, en observatör utses.

Innan spåret får beträdas skall TLI meddelas enligt anvisningar i start/generella arbetstillståndet. TLI skall ge klartecken, vilket lyder: "Spåret får beträdas."

Vid avbrott i arbetet som innebär att spåret lämnas längre tid än 15 minuter skall arbetet anmälas som avslutat. TLI skall meddelas enligt ovan.

Vid fortsatt arbete efter uppehåll görs anmälan till TLI på sätt som vid nytt arbete.

7.4.1.3 Beträdande av särskild banvall med trafikledningsbilar, servicefordon eller personal

TLI skall meddelas och ge klartecken till att spåret får beträdas vid transport på eller korsande av huvudspår på särskild banvall med servicefordon. TLI skall även meddelas och ge klartecken när personal beträder huvudspår på särskild banvall utanför hållplatsområde.

Trafikledare äger rätt att, efter klartecken från TLI, beträda särskild banvall vid akuta trafikhändelser samt för signalgivning, tillsyn och kontroll. TLI meddelar spårvagnsförarna genom gruppanrop. Åtgärden skall noteras i Händelseregistret.

TLI skall också meddelas när spåret lämnas!

Vid körning med fordon på särskild banvall skall fordonet vara försett med roterande varningslykta eller annan godkänd varningslykta med orange/gult ljus eller blått ljus för utryckningsfordon.

7.4.1.4 Vid hindrande arbete på gatuspår

TLI skall meddelas i enlighet med anvisningar i start/generella arbetstillståndet. Detta noteras av TLI.

7.5 SKYDDSATGÄRDER VID HINDRANDE ARBETEN

Text utgår

7.6 SKYDDSATGÄRDER VID HINDRANDE ARBETEN

7.6.1 Särskild banvall och gatuspår

7.6.1.1 Allmänt stationärt arbete

Utrymningsområde för arbetare och maskiner skall finnas. Skyddssignalering och bevakning skall alltid anordnas.

Om arbetsområdet berör flera spår skall en bevakare finnas för varje spår. Dock kan, om arbetsplatsen är koncentrerad, en bevakare bevaka flera spår med hjälp av fjärrmanövrerad stoppbom på varje spår.

7.6.2 Särskild banvall

7.6.2.1 Stationärt arbete

För skyddssignalering används vägmärket "Vägarbete". Märket skall vara i normal-storlek samt vara minst högreflekterande och placeras invid spåret på höger sida. I undantagsfall om utrymme ej finns kan märket placeras till vänster om spåret, samt vara i understorlek.

Vid arbetsplats där avståndet till närmaste föregående hållplats överstiger 200 meter utförs skyddssignalering enligt nedan:

- c:a 5-10 meter efter hållplatsen närmast före arbetsplatsen uppsättes vägmärket "vägarbete" med tilläggstavla, som anger avståndet till arbetsplatsen avrundat till 100-tal meter
- 200 meter före arbetsplatsen uppsättes vägmärket "vägarbete" utan tilläggstavla.

- sluttavla skall alltid sättas upp. Sluttavlan skall sättas upp 30 meter efter sista punkt där arbete pågår

Vid arbetsplats där avståndet till närmast föregående hållplats understiger 200 meter utförs skyddssignalering enligt nedan:

- på hållplatsen närmast före arbetsplatsen uppsättes stopptavla
- c:a 5-10 meter efter hållplatsen närmast före arbetsplatsen uppsättes vägmärket "vägarbete" med tilläggstavla 0 – 200 meter
- sluttavla skall alltid sättas upp. Sluttavlan skall sättas ut 30 meter efter sista punkt där arbete pågår

Vid arbete på flera platser efter varandra skall arbetssträckans längd anges på tilläggstavlan till vägmärket "vägarbete", som uppsättes 5-10 meter efter hållplatsen närmast före arbetsplatsen.

Avsteg från ovanstående regler för särskild banvall finns på två ställen:

- Angeredsbanan mellan Centralstationen och Gamlestadstorget i riktning Hjällbo där det första vägmärket skall placeras bakom GP-huset (Polhemsplatsen).
- Chalmerstunneln mellan Korsvägen och Chalmers i riktning Chalmers där det första vägmärket skall placeras omedelbart innan tunnelmynningen.

7.6.2.2 Växelarbeten på icke signalsäkrad sträcka (Hindrande arbeten)

Vid arbete av kortvarig art, såsom växelarbeten på särskild banvall, kan en förenklad skyddssignalering förekomma. Skyddssignaleringens utformning och omfattning bestäms av TK från fall till fall beroende på tillgängliga siktsträckor mm. För växelarbeten inom signalsäkrad sträcka se 7.10.

7.6.2.3 Rörligt arbete (Hindrande arbete)

Vid rörligt arbete inom ett begränsat område skall arbetssträckans längd anges på tilläggstavla tillsammans med märket "vägarbete", som uppsättes 5-10 meter efter hållplatsen närmast före arbetsplatsen.

7.6.2.4 Rörligt arbete med arbetsfordon

Vid rörligt arbete med eller från arbetsfordon, där arbetet ej förutsätter något planerat stopp, skall arbetsfordonet vara försedd med tänd roterande varningslykta eller annan godkänd varningslykta med orange/gult ljus eller blått ljus för uttryckningsfordon. Om arbetet förutsätter att arbetsfordonet

stannas kort-varigt skall fordonet förses med skärmar enligt reglerna för kortvarigt arbete.

Om arbetet sker utanför fordonet skall detta placeras så att det utgör ett hinder mellan arbetsplatsen och annalkande trafik.

7.6.2.5 Körning med ej spårgående fordon

Fordonstransporter jämställs med rörligt arbete. Tillstånd för transporten skall begäras av TLI och fordonet skall vara försedd med varningslykta.

Om arbetet förutsätter att arbetsfordonet stannas kortvarigt skall fordonet förses med skärmar enligt reglerna för kortvarigt arbete.

Om arbetet sker utanför fordonet skall detta placeras så att det utgör ett hinder mellan arbetsplatsen och annalkande trafik.

7.6.2.6 Vägmärke vägarbete med sluttavla när arbete ej pågår

När aktivt arbete ej pågår skall märke "vägarbete" och sluttavla täckas eller vara nedtagna. I samband med rast kan de vara uppe högst en timma utan att aktivt arbete pågår.

7.6.3 Gatuspår

7.6.3.1 Stationärt arbete

Märket "vägarbete" (normalstorlek och högreflekterande) uppsättes 30-50 meter före arbetsplatsen på spårets högra sida. Om spåret endast trafikeras av spårvagn, och utrymme ej finns kan märket dock i undantagsfall placeras till vänster, och vara i understorlek.

Sluttavlan skall sättas ut 30 meter efter pågående arbete

När aktivt arbete ej pågår på sträckor där endast spårvagn framförs skall märke "vägarbete" och sluttavla täckas eller vara nedtagna. I samband med rast kan märkena vara uppe högst en timma utan att aktivt arbete pågår.

När aktivt arbete ej pågår på sträckor där vägfordon framföres, skall märket "vägarbete" täckas eller tas bort och ersättas med annan varning t.ex. märket "annan fara" med tilläggsmerke "vägarbetsområde".

Vid bedömning av arbetsplatsens storlek skall hänsyn tagas till utrymningsplats för arbetare och maskiner. Om båda spåren berörs skall två bevakare finnas.

Vid skymd sikt kan ur säkerhetssynpunkt ytterligare ett märke "vägarbete" med tilläggstavla med angivande av avståndet till arbetsplatsen sättas upp som förvarning.

Vid arbete på gatuspår i omedelbar anslutning till särskild banvall skall skyddssignaleringen för trafik från den särskilda banvallen vara enligt 7.6.2.1.

7.6.3.2 Kortvarigt arbete

För korta drift och underhållsarbeten kan arbetsplatsen skyddssignaleras med fordon eller vägmärkesvagn.

Fordonet eller vägmärkesvagnen skall placeras så att den utgör en avskärmning av arbetsplatsen. Avståndet mellan fordonet eller vägmärkesvagnen och arbetsplatsen, som kan vara mellan 5 och 50 meter, skall avskärmas av koner.

På trafikintensiva gator med 70 km/h eller mer skall fordonet vara en tung lastbil. På övriga trafikintensiva gator (alla gator med spårväg) kan den tunga lastbilen bytas ut mot annat fordon.

På den sida som vänts mot trafiken, skall avstängningsfordonet eller skärmvagnen vara försett med två skärmar med 1 meters mellanrum, 2 varningslampor och vägmärket ”vägarbete”. Vid tvåfilig gata eller i kollektivtrafikkörfält skall även påbudsmärke användas om omkörning skall ske till höger. Om avstängningsanordningen placeras närmare än 20 meter från trafiksignal skall varningslamporna vara släckta.

7.6.3.3 Rörligt arbete (Hindrande arbete)

Vid rörligt arbete med eller från arbetsfordon skall arbetsfordonet vara försedd med roterande varningslykta eller annan godkänd varningslykta med orange/gult ljus. Om arbetsfordonet stannas skall skyddssignalering utföras som för stationärt arbete. Särskilda restriktioner kan meddelas i start/generella arbetstillståndet.

7.6.3.4 Hänvisning av vägfordon in i spår

Om arbete kräver att biltrafiken måste ledas in på spårsträcka som normalt ej trafikeras med annat fordon än buss skall arbetet bedrivas enligt regler i TRI. Starttillstånd skall begäras hos Trafikkontoret.

7.6.3.5 Arbete på Götaälvbron

Om arbetet kräver att busstrafiken i spåren måste ledas bort skall detta ske till intilliggande spårområde och ej till det allmänna körfältet. Bevakare eller Vakt enligt VMF § 76 skall dirigera fordonen förbi arbetsplatsen på ett säkert sätt.

7.6.4 Instruktion för bevakare

För att få utföra bevakning vid hindrande arbete skall du vara behörig bevakare, legitimerad av TK.

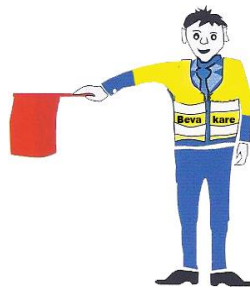
Bevakaren ger handsignaler med signalflaggan. Vid mörker eller dålig sikt, ges signal med handsignallykta.

Bevakaren skall stå vid spårets högra sida (i förhållande till färdriktningen), eller enligt trafikanordningsplan.

Vid användning av stoppbom se 7.6.4.1

Du skall alltid ha visselpipa, signalhorn och signalflagga med dig. Om tjänsten till någon del kommer att infalla under mörker eller dålig sikt skall du även ta med handsignallykta.

Du skall bära gul skyddsväst med texten "Bevakare", både bak och fram på västen.



Ordet bevakare skall vara väl synligt från spårvagnsförarplatsen. Skyddsväst får ej vara försedd med annan text eller markering.

Du får inte utföra något annat arbete eller syssla med något som kan avleda din uppmärksamhet. Du får inte lyssna på radio eller bandspelare via hörlurar (öronsnäckor). Om du måste lämna arbetsplatsen och inte kan få avlösning, skall du först se till att spåret är utrymt.

När spårvagn eller buss kommer skall du ge *Stillahållen stoppsignal* mot spårvagnen eller bussen och signalen *Utrymning* (en lång signal med visselpipa eller signalhorn) till personalen i spåret. När spåret är utrymt ger du signalen *Framåt* till spårvagnen eller bussen. Om det under någon period under arbetet ej är nödvändigt att utföra regelrätt bevakning skall du antingen ta av dig bevakarvästen eller fortsätta att ge spårvagnsföraren handsignaler.

För att kunna upprätthålla kontakt med ansvarige arbetsledaren och/eller TLI skall du även ha telefon med dig.

7.6.4.1 Stoppbom

Om stoppbom användes gäller följande:

- stoppbommen skall vara godkänd av TK:s säkerhetscontroller

- stoppbommen skall vara försedd med ljudsignal som startas om bommen påkörs
- stoppbommen skall normalt vara i ”stoppläge”
- när bevakaren befinner sig på bevakningsplatsen får stoppbommen fällas undan
- när stoppbommen fällts undan skall arbetsplatsen bevakas enligt 7.6.4

7.7 HASTIGHETSBEGRÄNSNING

Sth förbi en bemannad arbetsplats är 15 km/h. Om denna hastighet eller annan hastighet ur spårteknisk synpunkt skall gälla när arbetsplatsen är obemannad, skall hastigheten nedsättas med hastighetstavlor enligt TRI SI.

7.8 ÅTGÄRDER VID ICKE HINDRANDE ARBETEN

Om arbetet är av sådan art att den som arbetar i spåret omedelbart och på ett säkert sätt kan lämna detta när spårvagn kommer och låta tåget passera med oförminskad hastighet så är arbetet icke hindrande. Skyddssignalering behöver då ej anordnas.

Vid bedömningen av om ett arbete är hindrande eller ej, måste man även ta hänsyn till snubbelrisk och andra förhållanden på platsen som kan hindra den som befinner sig i spåret från att lämna detta snabbt nog.

Utöver tillsyn, kontroll och besiktning kan TK:s säkerhetscontroller ge dispens, för att få bedriva andra liknande arbetsuppgifter enligt reglerna för icke hindrande arbete. Om arbetet bedöms som icke hindrande skall arbetsuppgiften i detalj beskrivas i start/generella arbetstillståndet.

7.9 ARBETE PÅ AVSTÄNGT SPÅR (A-ARBETE)

7.9.1 Avstängning av spår

Med avstängt spår avses sträcka med hindertavlor klossade/klovade växlar som förhindrar spårvagn att komma in på sträckan. Avstängningen kan även förstärkas med avstängning av elförsörjningen.

För det avstängda spåret skall det finnas en ”samordningsansvarig” som ansvarar för säkerheten samt tillståndsgivning för arbete och körning med

spårgående arbetsfordon på den avstängda spårsträckan. Den samordningsansvarige skall vara en av TK legitimerad säkerhetsledare.

7.9.1.1 Planeringsförutsättning

Enligt TK:s ”Bestämmelser för arbete inom gatu- och spårområden i Göteborg” skall planeringsmöte hållas bland annat vid avstängt spår. Vid detta möte skall fastställas begränsning av det avstängda spåret, samt vem som skall vara samordningsansvarig för det avstängda spåret.

Om det skall utföras flera arbeten på den avstängda spårsträckan är det säkerhetsledaren för det arbete som kräver avstängningen som är samordningsansvarig.

Längre arbeten skall om möjligt samordnas med underhålls- eller ombyggnadsarbeten som kräver avstängt spår.

7.9.1.2 Samordningsansvar

Vid utförande av ett arbete som kräver avstängt spår skall utförarens behöriga säkerhetsledare vara samordningsansvarig för hela avstängningen, enligt utfärdat starttillstånd.

För övriga arbeten begärs starttillstånd i vanlig ordning med hänvisning till att spåret är avstängt samt vem som är samordningsansvarig.

Arbeten med generella tillstånd får ej bedrivas på avstängt spår. TK säkerhetscontroller kan medge undantag.

7.9.1.2.1 Före arbetet påbörjas

I ansökan om starttillstånd, som den samordningsansvarige inlämnar, skall den tillfälliga trafikanordningsplanen visa bl.a. var hindertavlor skall placeras, vilka växlar som skall klossas/klovas samt på vilken sträcka strömmen avstängs. Kopia på beställning av den utplacering av hindertavlor och klossning av växlar samt i vissa fall avstängd elförsörjning skall bifogas ansökan.

Klossning/klovning av växlar, utplacering av hindertavla och eventuell avstängning av elförsörjningen skall beställas hos GS Banteknik.

Samordningsansvarige skall informera sig om vilka arbeten som skall pågå på den avstängda sträckan. Samordningsansvarige kontaktar TLI och meddelar vem som är SO, eventuell ersättare samt aktuell sträcka. Denne ansvarar för att inga arbeten påbörjas före avstängning skett samt att alla arbeten avslutas innan avstängningen avlägsnas. Den samordningsansvarige ansvarar även för skyddsåtgärder om den avstängda sträckan trafikeras med spårfordon.

När SO får besked av avstängningsansvarig att beställd avstängning är utförd enligt utfärdat starttillstånd kontaktas TLI.

SO övertar ansvaret från TLI samt ansvarar för säkerheten och tillståndsgivning för att beträda avstängt spår enligt aktuellt starttillstånd.

7.9.1.2.2 Under arbetets gång

SO ger tillstånd att påbörja arbete på avstängda spåret samt ger tillstånd till fordonsförare att köra inom den avstängda sträckan.

SO ska notera alla kontakter, beslut och tillstånd i dagboken.

SO kontrollerar regelbundet avstängningen genom kontakt med avstängningsansvarig.

SO ska kunna infinna sig på arbetsplatsen inom 1 timma samt vara tillgänglig när arbete pågår.

Alla kontakter sker med den samordningsansvarige som ansvarar för hela den avstängda sträckan. (Den samordningsansvarige behöver ej begära tillstånd för arbete av TLI.)

7.9.1.2.3 När arbetet är klart

Innan hindertavlor och klossar/klovning för växlar får avlägsnas samt inkoppling av elförsörjningen får ske, skall den samordningsansvarige meddela den avstängningsansvarige att samtliga arbeten på den avstängda spårsträckan är avslutade, eller att skyddssignalering enligt bestämmelser för trafikerat spår är utförda.

7.9.1.2.4 Dagbok

Alla besked och tillstånd som ej lämnas genom TLI skall antecknas i dagboken.

7.9.1.3 Avstängningsansvar

För varje avstängning skall det finnas en avstängningsansvarig. Denne ansvarar för säkerheten vid avstängningen och för all kontakt med TLI avseende avstängningen. Avstängningsansvarig skall vara av TK legitimerad säkerhetsledare.

Avstängningen skall utföras av funktionsentreprenören enligt villkor i starttillstånd.

7.9.1.3.1 Före arbetet påbörjas

Den avstängningsansvarige kontaktar TLI och begär tillträde till spåret för att kunna utföra avstängning enligt det unika starttillståndet. Den avstängningsansvarige genomför de beställda åtgärderna (uppsättning hindertavla, klossning/klovning av växlar samt i vissa fall avstängning av

elförsörjning). När uppsättning av hindertavlor och klossning/klovning av växlar samt i vissa fall avstängd elförsörjning är klara meddelar den avstängningsansvarige detta till TLI och den samordningsansvarige. Först därefter lämnar den samordningsansvarige klartecken till de övriga säkerhetsledarna om att deras arbeten får påbörjas.

7.9.1.3.2 Under arbetets gång

Text flyttas till 7.9.1.2

Under arbetets gång, ska avstängningsansvarig kontrollera avstängningen regelbundet och notera i dagbok.

7.9.1.3.3 När arbetet är klart

(Första meningen flyttad till 7.9.1.2)

Efter erhållet besked från SO att samtliga arbeten på den avstängda spårsträckan är avslutade, kan avstängningsansvarig avlägsna hindertavlor och klossar/klovningar. Den avstängningsansvarige meddelar sedan till TLI att spåret kan trafikeras. Om arbeten kommer att fortgå med skyddssignalering enl. 7.6, meddelas detta samtidigt. Anmälan om sådana arbeten skall även göras av den ansvarige säkerhetsledaren i enlighet med starttillståndet.

7.9.1.4 Dagbok

Text flyttad till 7.9.1.2.4

7.9.2 Skyddsåtgärder vid körning med spårfordon

7.9.2.1 Före körning med spårfordon

- föraren skall vara behörig på fordonstypen
- tillstånd för körningen, på hela eller en väl avgränsad del av den avstängda sträckan, skall begäras av föraren hos den samordningsansvarige för sträckan
- föraren skall informera sig före körningen om var arbete pågår på sträckan som skall trafikeras
- fordonet skall vara godkänt av TK

7.9.2.2 Åtgärder vid körning med spårfordon

- Om arbete bedrivs på sträckan som skall trafikeras skall det på varje spårfordon medfölja en av TK legitimerad bevakare som ansvarar för säkerheten för dem som arbetar och uppehåller sig på den del av A-arbetssträckan där spårfordonet framförs
- Sth är 20 km/tim

- I god tid före varje delarbetssträcka skall spårfordonet stannas, bevakaren gå ur samt utföra normalt bevakningsarbete enligt TRI 7.6.4
- När spårfordonet passerat delarbetsplatsen skall bevakaren avsluta uppdraget och gå ombord på igen
- Om flera spårfordon befinner sig på samma A-arbetssträcka gäller körregler enligt TRI AF

7.9.2.3 Åtgärder efter körning med spårfordon

- Den samordningsansvarige för sträckan skall informeras om att körningen avslutats

7.9.2.4 Dagbok

Dagbok skall föras vid körning med spårfordon på A-arbetssträcka

I denna skall följande antecknas:

- tidpunkt när tillståndet för körningen erhållits
- förarens och bevakarens namn och behörighetsnummer
- tidpunkt när körningen påbörjats och avslutats
- tidpunkt när den samordningsansvarige för sträckan informerats om att körningen avslutats
- eventuella avvikelser eller tillbud

7.10 ARBETE PÅ ELLER PÅFART MED ARBETFORDON PÅ SIGNALSTRÄCKA

7.10.1 Arbete på signalsträcka akut

En signalsäkerhetsanläggning är en mycket viktig del av spåransläggningens säkerhetsutrustning. Arbete som medför att signalsäkerhetsanläggning eller punktsignalanläggning måste tas ur drift bör ej utföras under pågående trafik.

7.10.1.1 Urbruktagnig vid planerade arbeten

Om det blir nödvändigt att ta signalsäkerhetsanläggning eller punktsignalanläggning ur drift under pågående trafik för planerat arbete, skall TK:s säkerhetscontroller skriftligen besluta om detta samt om de körregler (se 5.10) och skyddsåtgärder som skall gälla. Detta skall redovisas i ansökan om starttillstånd (se 7.2) samt meddelas genom tillfällig trafikorder eller via TLI eller Trafikledningspersonal.

7.10.1.2 Urbruktagnig vid akutarbeten

Om TK:s säkerhetscontroller ej är i tjänst kan ”Utredningsledare” eller ”utredningsledare i beredskap” vid akut avstängning ta beslut om urbruktagnig av signalsäkerhetsanläggning/punktsignalanläggning. Detta skall meddelas genom tillfällig trafikorder eller via TLI eller Trafikledningspersonal.

7.10.1.3 Regler mm

Reglerna i TRI gäller avseende övertäckning av huvudsignaler, skyltning av sth (begynnelse- och sluttavlor).

Vid hindrande arbete i tunnlar, skall huvudsignaler ställas i blinkande gult och skyddsåtgärder enligt 7.6.2 anordnas.

Vid icke hindrande arbete i tunnlar, skall huvudsignaler ställas i blinkande gult.

Vid kortvariga arbeten t.ex. växelarbeten under icke tidtabellslagd linjetrafik, kan skyddssignaleringen bestå av att signalerna ställs i rött sken, kompletterat med observatör.

7.10.1.4 Påfart med arbetsfordon på signalsäkrad sträcka eller punktsignalsträcka

Påfartsramper inom signalsäkrade sträckor skall normalt ej användas. Regler för påfart se 5.18.

7.11 ARBETE OCH INSPEKTION I TUNNLAR

7.11.1 Allmänt

De flesta tunnlar är signalsäkrade och alla är på särskild banvall. Enligt 7.4.1 skall TLI meddelas före beträdande av spåret. Innan man får gå in i tunneln skall tunnelbelysningen tändas. Detta sker normalt genom att TLI ställer befintliga huvudsignaler i blinkande gult. Övriga skyddsåtgärder före och åtgärder efter arbetet eller inspektionen utförs enligt TRI samt framgår i vissa fall av start/generella arbetstillståndet.

Om det finns tvärtunnlar för evakuering i tunneln får dörrar till dessa under inga omständigheter öppnas utan att TLI givit tillstånd till detta. När dörrarna öppnas ställs samtliga huvudsignaler i rött och trafik med spårvagn förhindras.

7.11.2 Begäran att ställa huvudsignaler i blinkande gult samt kontroll och anmälan i samband med arbete i tunnlar

Dessa regler gäller även i tillämpliga delar i de signalsäkerhetsanläggningar där TLI ej kan ställa huvudsignalerna i blinkande gult.

7.11.2.1 Begäran om att ställa huvudsignaler i tunnel i blinkande gult vid arbete

Begäran om att ställa huvudsignaler i tunnel i blinkande gult i samband med arbete, får endast göras av personal med tillstånd eller av behörig trafikledningspersonal vid GS.

Vid begäran om att ställa huvudsignaler i tunnel i blinkande gult kontakta TLI via telefon: 031-732 10 03.

Vid begäran uppges:

- nummer på start/generellt arbetstillstånd
- tunnelbenämning
- orsak till begäran samt beräknad tidsåtgång

Invänta klartecken från TLI om att huvudsignalerna i aktuell tunnel är ställda i blinkande gult.

7.11.2.2 Kontroll och anmälan efter utfört arbete

Arbetsledaren skall tillse att tunneln är utrymd på egen personal och materiel.

Anmälan till TLI efter utfört arbete via telefon: 031-732 10 03

Vid anmälan uppges:

- nummer på start/generellt arbetstillstånd
- tunnelbenämning

Meddela TLI att tunneln är utrymd på egen personal och materiel och att arbetet är avslutat.

7.12 UPPLAG INVID SPÅR

Då material, maskiner och dylikt placeras invid spåret skall reglerna om fria rummet och skydds- utrymme i TK:s ritning 363/93-3582 följas. Ritningen finns i "Teknisk handbok vid arbete i spårområde".

7.13 ARBETE INVID JÄRNVÄGSSPÅR

Vid arbete på sträckan Polhemsplatsen - Alelyckan får personer, maskiner, last eller långa ledande föremål aldrig ens tillfälligt befinna sig i eller i farlig närhet av järnvägsspår som inte är avstängt.

Vid järnväg är farlig närhet ett avstånd mindre än 2,2 m från närmaste räl.

Vid arbete mellan 2,2 och 5 meter från närmaste räl eller 4 meter till spänningsförande del skall kontakt tas med Trafikverket för bedömning av säkerhetsåtgärder.

Vid behov skall avstängning av järnvägsspår begäras hos Trafikverkets som finns på telefon 0771-921 921. Vid planerat arbete skall begäran om avstängning eller bedömning av säkerhetsåtgärder göras minst 8 veckor i förväg.

Vid behov av avstängning eller bedömning av säkerhetsåtgärder t.ex. samma dag, skall begäran göras hos Trafikverkets anläggningsövervakning som finns på telefon 010-127 20 10.

8 Index

A

A-arbete	2, 105, 112
A-arbetssträckan	115
Abonnerat tåg eller tjänstetåg	50
Akut avstängning.....	117
Akutarbete	117
Anmälan till TLI.....	106
Anpassa hastigheten	38
Ansvarar för säkerheten.....	112, 114, 115
Ansvarige arbetsledaren	111
Arbete och inspektion i tunnlar.....	117
Arbete på avstängt spår	112
Arbete på signalsträcka	116
Arbeten på hållplats	104
Arbetet får påbörjas	106
Arbetet är avslutat	106
Arbetsfordon 2, 48, 73, 76, 97, 108, 110, 113, 117	
Arbetsfordonet är godkänt.....	76
Arbetsstillstånd.....	5, 104
Av- och påstigning	52
Avbrott i arbetet.....	106
Avgränsning.....	104
Avleda din uppmärksamhet	39, 76, 111
Avlösning.....	13
Avstängning av järnvägsspår	119
Avstängning från säkerhetstjänst.....	10
Avstängningsansvarig.....	2, 114
Avstängningsfordonet	110
Avstängt spår.....	2, 75, 94, 105, 112
Avvikelse	88, 93, 103

B

Backning . 2, 42, 43, 44, 45, 46, 71, 80, 81, 82, 83, 84	
Backvända	2
Bakljus	50
Bemannad arbetsplats	2
Besiktning.....	8
Bevaka arbetsplats	8
Bevakare.....	2, 14, 48, 86, 110
Bevakarvästen	111
Bevakningsplats.....	2
Blinkande grönt	27
Blinkande gult.....	27, 118
bogsering.....	56
Bogsering.....	89
Brand.....	65
Brandsäkerhet	53
Bromsställaren	52, 56
Bromsvakt	55, 56, 57, 58

Byta körriktning	44, 82
Bärgning.....	54

C

Checklista.....	87
-----------------	----

D

Dagbok.....	103, 114, 115, 116
Depåområde.....	2, 22, 67
Depåspår	2
Driftstörning	54

E

Elsäkerhetsledare	2
Entreprenörer.....	103

F

Fall i vagn	65
Falsk klarsignal.....	61
Farlig närhet	13, 103, 119
Farobromsning	2, 51
Fasta signalmedel	17
Fel på dörrar	61
Fel på spåranläggningen	94
Fjädersväxel	3
Fjärrmanövrerad stoppbom	19, 107
Fordonstransporter	109
Fortbildning	9, 10
Frontskydd.....	63
Frånkoppling.....	52
Funktionsentreprenören	104, 114
Färdplan.....	50, 94
Följebil	77
Förares ansvar	38
Förbikopplad klarsignal.....	61, 62, 99
Förbudstavlor	18
Företråde mellan spårvagnar	43, 81
Förmåga att anmäla och blockera växlar....	77
Förreglad växel	3

G

Gatuspår	3
Generellt arbetstillstånd.....	87, 118
Givande av signal.....	17
Gårdahallen	68, 71

H

Halkspåret	68
Handsignaler	31
Handsignallykta	111
Hastighetstavlor	19
Haveri	88
Hinderpåle	25
Hindertavla	18
Hindrande arbete.....	3, 47, 85, 105, 106, 107
Huvudsignaler	27, 45, 83, 97, 118
Huvudspår	3
Hålla uppsikt	38
Hållplats med stopplikt	21
Hälsokraven	9
Händelse invid Trafikverkets spårområde...	98

I

Icke hindrande arbete.....	3, 13
----------------------------	-------

K

Klossa	2
Klossning av växel	3
Klovning av växel.....	3
Kollektivtrafiksignaler	26
Kollision.....	64
Kolskenan.....	49
Konduktör på spårvagn	8
Kontaktledning.....	64
Kontroll före utkörning	49
Kontroll under körning.....	49
Kortsluta spårledning.....	77, 88
Kortslutningsförmåga.....	76, 77
Kortvariga arbeten	117
Krav för säkerhetstjänst	9
Kungsladugård	30, 68, 70
Kunskapsprov.....	9
Kvarhålla huvudsignaler	88
Kätting.....	59, 60
Köra spårvagn	8
Körkort	9
Körning på sikt	42, 80
Körregler i motväxlar	80
Körregler vid hållplats	48, 86

L

Lastat spårfordon	89
Lossning av mekanisk broms.....	55
Läkarundersökning.....	9, 11
Lämnar förarplatsen	51

M

Makadamvagnen.....	89
Markdetektor	24
Mekaniska bromsen får lossas	56
Mobiltelefon.....	87
Motspårskörning	3
Mörkersignal	17

N

Nödbromshandtaget	51
Nödbromsning.....	3

O

Obromsad vagn	56, 57, 59
Observatör	3, 13
Ogiltighetstavla	23
Olycka.....	11, 64, 84, 103
Olycksplatsansvarig	4
Otydlig signalbild	17

P

Passera arbetsplats	48, 86
Periodisk läkarundersökning	9
Provkörning	72
Punktsignalsträcka	4, 45, 83, 117
Påfart.....	88, 117

R

Radio	39, 53, 54, 64, 76, 87, 93, 111
Rangering	4, 67, 68, 71
Rast.....	109
Regler för vägtrafiken.....	38, 75
Reglerna om fria rummet	118
Resandetåg.....	4, 52
Rosa papper	11
Roterande varningslykta	63, 88, 93, 107, 108, 110
Rörligt arbete	48, 86, 108, 110

S

Sabotage.....	64
Saknar behörighet	9
Samordningsansvarig	4, 112, 113
Samordningsansvarige	113, 114, 115, 116
Sandrör	61
Sektionstavla	26
Servicebrytare	98
Sidomarkeringslyktor	89
Sidospår.....	4

Signalflagga	111
Signalgivare	4, 17
Signalmedel	4, 17
Signalsträcka	4, 54, 77, 116
Signalsäkrad sträcka	4, 46, 53, 64, 84
Signalvakt	5, 8
Skadeanmälan	64
Skaderapport	64
Skenbroms	49, 61, 87
Skyddskläder	14
Skyddssignalering	107, 108, 110, 114, 115, 117
Skyddsväst	14, 111
Skyltansvarig	5, 105
Skyltbelysning	50
Skymd sikt	109
Slang mellan vagnar	55
Spåranläggning	5, 94
Spårarbeten	93, 103
Spårbehörighet	5, 13
Spåret får beträdas	63, 88, 93, 106
Spårfordon	5, 115
Spårkorsning	5
Spårnätsbeskrivning	5, 12
Spårområdet	104
Spårsträcka	5
Spårsäkerhetsmeddelande	12
Spårvagn	5
Spårvagnsförare	5, 35, 38
Spårvagnsinstruktör	5
Starttillstånd	13, 87, 104, 113
Sth vid olika situationer	39, 78
Stillahållen stoppsignal	32
Stopp på särskild banvall	94
Stoptavla	18
Stropp	59, 60
Strömavtagaren	49
Största säkerheten	8
Säkerhetsledare	6, 105
Säkerhetsman	6
Säkerhetspersonal	6
Säkerhetstjänst	8
Säkert skick	38
Särskild banvall. 6, 13, 22, 38, 63, 75, 94, 106, 107	

T

T-arbete	6, 103, 105
Tillbud	11, 64, 88, 103
Tillfällig avstängning	10
Tillfällig trafikledningsorder	12
Tillfällig trafikorder	12
Tillkoppling	34, 51, 52, 60
Tillstånd att passera en huvudsignal	46, 84

Tillåten tåglängd	49
Tilläggstavla	20
Tjänstetåg	6
Trafikintensiva gator	110
Trafikledare	6, 93
Trafikledare i yttre tjänst	95
Trafikledaren på TLI	94, 95, 96, 98
Trafikledartjänst	93
Trafikledning	8, 93
Trafikledningsorder	12
Trafikorder	12
Trafikregler för spårvägstrafik	38, 75
Trafiksignaler	26
Trafikspår	6
Trafiksäkerhetsinformation	12
Tunnelbelysning	63, 117
Tunnlar	117
Tåg	6
Tåg som inte går efter tidtabell	50

U

Upplag invid spår	118
Upplysningstavlor	22
Urkoppling	58, 60
Urspårning	65
Utföraren	113
Utrymning	53
Utrymningsplats	109
Utsignal	50
Utslagstabell	104

V,W

Vagnstyp	6
Vagnsätt	6
Varningsblinkers	50, 63
Varningsbricka	57, 58, 59
Varningstavlor	21
Varsamhetssignal	32
Veckoinformation	7
Verkstadsområde	7, 68
Visselpipa	13, 111
Vägmärkesvagn	110
Väjningstavla	25
Vändslinga	7
Växlarbeten	108
Växelkontrollsignal	28

Å

Ålder för tjänstgöring	9
Åtlydnad	18

