

Göteborgs och Mölndals Stad

Trafiksäkerhetsinstruktion (TRI)

för Spårväg

2023/2024 version 1.0

Reglerande styrande dokument

Policy
Riktlinje
► Regel
Anvisning
Rutin
Instruktion

Göteborgs Stads styrsystem



Utgångspunkterna för styrningen av Göteborgs Stad är lagar och författningar, den politiska viljan och Stadens invånare, brukare och kunder. För att förverkliga utgångspunkterna behövs förutsättningar av olika slag. Stadens politiker har möjlighet att genom styrande dokument beskriva hur de vill realisera den politiska viljan. Inom Göteborgs Stad gäller de styrande dokument som antas av kommunfullmäktige och kommunstyrelsen. Därutöver fastställer nämnder och bolagsstyrelser egna styrande dokument för sin egen verksamhet. Kommunfullmäktiges budget är det övergripande och överordnade styrande dokumentet för Göteborgs Stads nämnder och bolagsstyrelser.

Om Göteborgs Stads styrande dokument

Göteborgs Stads styrande dokument är våra förutsättningar för att vi ska göra rätt saker på rätt sätt. De anger vad nämnder/styrelser och förvaltningar/bolag ska göra, vem som ska göra det och hur det ska göras. Styrande dokument är samlingsbegreppet för dessa dokument.

Stadens grundläggande principer såsom demokratisk grundsyn, principer om mänskliga rättigheter och icke-diskriminering omsätts i praktisk verksamhet genom att de integreras i Stadens ordinarie beslutsprocesser. Beredning av och beslut om styrande dokument har en stor betydelse för förverkligandet av dessa principer i Stadens verksamheter.

De styrande dokumenten ska göra det tydligt både för organisationen och för invånare, brukare, kunder, leverantörer, samarbetspartners och andra intressenter vad som förväntas av förvaltningar och bolag. De styrande dokumenten ligger till grund för att utkräva ansvar när vi inte arbetar i enlighet med vad som är beslutat.

Styrande dokument			
Kommunala föreskrifter		Planerande och reglerande styrande dokument	
Normgivning mot enskild	Riktade styrande dokument	Planerande styrande dokument	Reglerande styrande dokument

Förord

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

En säker verksamhet är vårt viktigaste mål. Person, egendom eller miljö ska inte komma till skada som en följd av trafikutövning, spårinnehav eller särskild trafikledningsverksamhet. Arbetet ska bedrivas så att det inte blir någon konflikt mellan säkerheten och andra viktiga mål. I en valsituation ska 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 i TRI riktar sig till alla som utövar trafik eller på annat sätt arbetar och är verksamma inom spårvägsverksamheten.

Innehåll		Kapitel
Grundbestämmelser	TRI GR	1
Signalinstruktion & Körregler	TRI SI	2
Spårvagnsförare	TRI SF	3
Depåområde	TRI DO	4
Arbetsfordon	TRI AF	5
Särskild Trafikledning	TRI TL	6
Arbete i Spår	TRI AS	7

Beslutad av:
Göteborgs Stad

Gäller för:
Spårvägsverksamheten i
Göteborg och Mölndal

Diarienummer:
SMF 05686/22

Dokumentansvarig:
Spårinnehavare/Trafiksäkerhetschef
GS

Dokumentsort:
styrande

Giltighetstid:
1 okt 2024

Senast reviderad:
1 okt 2023

Utgåva
1.1 2023

Innehåll

1.	GRUNDBESTÄMMELSER	16
1.1	Begreppsförklaringar	17
1.2	Utfärdare och giltighet	22
1.3	Säkerheten främst	22
1.4	Säkerhetstjänst.....	22
1.4.1	Arbetsuppgifter med hälsokrav enligt föreskriften TSFS 2019:113....	22
1.5	Behörighet för säkerhetstjänst	23
1.5.1	Krav för säkerhetstjänst.....	23
1.5.2	Säkerhetsansvar vid framförande av spårvagn vid examination	23
1.5.3	Hälsoundersökning.....	24
1.5.4	Fortbildning med kunskapsprov	24
1.5.5	Tidpunkt för fortbildning	24
1.5.6	Avstängning från säkerhetstjänst.....	25
1.6	Trötthet, sjukdom, alkohol, narkotika m.m.	25
1.7	System för trafiksäkerhetsinformation.....	25
1.7.1	Trafikorder (TO).....	26
1.7.2	Trafikledningsorder (TLO)	26
1.7.3	Tillfällig trafikorder (TTO).....	26
1.7.4	Tillfällig trafikledningsorder (TTLO).....	27
1.7.5	Spårsäkerhetsmeddelande.....	27
1.7.6	Trafikmeddelande.....	27
1.8	Samtal.....	27
1.9	Avlösning.....	27

1.10	Olyckor och tillbud	27
1.10.1	Rapportering	28
1.10.2	Åtgärder för att avvärja fara	28
1.10.3	Tillbud och sabotage	28
1.10.4	Oplanerat stopp på särskild banvall	28
1.10.5	Kollision	29
1.10.6	Skadad kontaktledning, bärlina eller tvärtråd	29
1.10.7	Urspårning	30
1.10.8	[Text utgått]	30
1.10.9	Åtgärder vid brand i spårvagn	30
1.10.10	Åtgärder vid brand i arbetsfordon	30
1.10.11	Åtgärder efter olyckor och tillbud	30
1.10.12	Olyckor och tillbud under säkerhetstjänst	31
1.11	Beträdande av Göteborgs- och Mölndals Stads spårområde	31
1.11.1	Spårväg i gatumiljö, torg och öppna platser	31
1.11.2	Särskild banvall	31
1.11.3	Beträdande av särskild banvall med trafikledningsbilar och servicefordon	32
1.11.4	Varselkläder och personlig skyddsutrustning	32
2	SIGNALINSTRUKTION & KÖRREGLER	33
2.1	Tillåtna signalmedel och signaler	34
2.1.1	Allmänt	34
2.1.2	Fasta signalmedel	34
2.1.3	Dag- och mörkersignal	34
2.2	Givande av signal	34
2.2.1	Givande av signal	34
2.2.2	Signalgivarens placering	34
2.2.3	Mörkersignal	34
2.2.4	Signalmedels placering	34
2.3	Åtlydnad av signal	35
2.3.1	Huvudsignal och punktsignal	35
2.3.2	Åtlydnad av handsignal	35
2.4	Förbudstavlor	35

2.4.1	Hindertavla	35
2.4.2	Stopptavla	35
2.4.3	Fjärrmanövrerad stoppbom	36
2.4.4	Hastighetstavlor.....	36
2.4.5	Tavla för hållplats med stopplikht	37
2.5	Varningstavlor	37
2.5.1	Arbete i eller i farlig närhet av spår	37
2.6	Upplysningstavlor	37
2.6.1	Tavlor för särskild banvall utan plankorsning	37
2.6.2	Tavlor för särskild banvall med plankorsning	38
2.6.3	Tavlor för depåområde	38
2.6.4	Tavlor för Verkstadsområde	38
2.6.5	Sluttavla för signalsträcka.....	38
2.6.6	Ogiltighetstavla.....	38
2.6.7	Tavlor för spänningslös sträcka	39
2.6.8	Tavla för markdetektor.....	39
2.6.9	Markering för begränsning i växlar.....	39
2.6.10	Gul markdetektor.....	39
2.6.11	Hindermarkering.....	39
2.6.12	Schaktmarkering	40
2.6.13	Markering för klämrisk	40
2.7	Påbudstavlor	40
2.7.1	Väjningstavla.....	40
2.7.2	Tilläggstavla	40
2.7.3	Sektionstavla	40
2.7.4	Hållmärke	40
2.7.5	Tillståndstavla.....	41
2.8	Ljussignaler	41
2.8.1	Trafiksignaler.....	41
2.8.2	Spårvägssignaler.....	41
2.8.3	Indikeringslampa	46
2.8.4	Varningslykta.....	46
2.9	Handsignaler	47

2.9.1	Rörlig stoppsignal.....	47
2.9.2	Stillahållen stoppsignal.....	47
2.9.3	Varsamhetssignal.....	48
2.9.4	Framåt.....	48
2.9.5	Bakåt.....	49
2.9.6	Koppling.....	49
2.10	Körregler.....	50
2.11	Hastighetsbestämmelser.....	51
2.11.1	Allmänna hastighetsbestämmelser.....	51
2.11.2	Hastighetstavlor.....	53
2.12	Regler vid körning på sikt.....	54
2.12.1	Allmänt.....	54
2.12.2	Företräde mellan spårfordon.....	54
2.12.3	Körregler i motväxlar.....	54
2.13	Körning mot spårets normala körriktning.....	55
2.13.1	Backning.....	55
2.13.2	Motspårskörning.....	56
2.14	Körning på sträcka med punktsignaler.....	56
2.14.1	Allmänt.....	56
2.14.2	Växlar.....	56
2.14.3	Backning.....	56
2.14.4	Åtgärder vid fel på punktsignaler.....	56
2.14.5	Tillstånd från uniformerad Trafikledare eller signalvakt att passera punktsignalsignal.....	57
2.15	Körning på sträcka med huvudsignaler.....	57
2.15.1	Allmänt.....	57
2.15.2	Växlar.....	58
2.15.3	Backning.....	58
2.15.4	Åtgärder vid fel på huvudsignaler.....	58
2.15.5	Tillstånd från uniformerad Trafikledare eller signalvakt att passera huvudsignal.....	59
2.15.6	Körning förbi blinkande gult sken i huvudsignal.....	59
2.16	Körning förbi urbruktagna huvud- eller punktsignal.....	59
2.17	Körregler vid arbete i spår.....	59

2.18	Körregler vid hållplats	60
2.19	Tillåten tåglängd	61
2.20	Körning med spårfordon som saknar skenbroms.....	61
3	BESTÄMMELSER FÖR SPÅRVAGNSFÖRARE.....	62
3.1	Förares ansvar	63
3.2	Uttagning av tåg	63
3.2.1	Kontroll före utkörning	63
3.2.2	Kontroll under körning	63
3.2.3	Utkörning med tåg som inte går i linjetrafik	63
3.3	Belysning på spårvagn	64
3.4	Utsignal	64
3.5	Farobromsning	64
3.6	Åtgärder när förarplatsen lämnas	65
3.7	Koppling	65
3.7.1	Tillkoppling i resandetåg.....	65
3.7.2	Frånkoppling i resandetåg	65
3.7.3	Till- och frånkoppling	66
3.8	Bestämmelser för resandetåg.....	66
3.8.1	Körning.....	66
3.8.2	Av- och påstigning.....	66
3.8.3	Information vid driftsstörningar	66
3.8.4	Utrymning.....	66
3.8.5	Ändhållplats.....	67
3.8.6	Brandsäkerhet.....	67
3.9	Radiosamtal	67
3.10	Åtgärder vid driftstörningar	67
3.10.1	Bogsering	68
3.10.2	Bogsering inom signalsträcka.....	68
3.10.3	Transport av spårvagn med (manuellt) lossad mekanisk broms med hjälp av annan spårvagn	68
3.10.4	Transport av spårvagn med urkopplad mekanisk broms med hjälp av annan spårvagn.....	71
3.10.5	Urkoppling av mekaniska bromsen på vagntyp M32.....	71
3.10.6	Linjekontaktor kan inte slås till	72

3.10.7	Driftstörningar M31, M32 och M33.....	72
3.10.8	Batterikörning M33/M33B	72
3.10.9	Fel på sandning.....	72
3.10.10	Fel på skenbroms.....	72
3.10.11	Förbikoppling av klarsignal, dörrslinga och säkerhetsslinga.....	73
3.10.12	Sönderslaget fönster	74
3.10.13	Frontskydd på spårvagn	74
3.10.14	Spänningslös kontaktledning	74
4	BESTÄMMELSER FÖR KÖRNING OCH RANGERING INOM	
	DEPÅOMRÅDE OCH VERKSTADSOMRÅDE	75
4.1	Tillämplighet	76
4.1.1	Hastighet på halkspåret Ekestrådet.....	76
4.2	Allmänt	76
4.3	Vagnhallen Rantorget (RTX)	76
4.3.1	Normala rörelseriktningar	76
4.3.2	Vändning av vagn.....	77
4.3.3	Begränsad framkomlighet.....	77
4.3.4	Provkörning	77
4.3.5	Signaler	78
4.4	Vagnhallen Kungsladugård (MX).....	78
4.4.1	Normala rörelseriktningar	78
4.4.2	Vändning av vagn.....	78
4.4.3	Provkörning	79
4.4.4	Signaler	79
4.5	Vagnhallen Slottsskogen (SLX).....	79
4.5.1	Normala rörelseriktningar	79
4.5.2	Begränsad framkomlighet.....	79
4.5.3	Signaler	79
4.5.4	Provkörning	79
4.6	Vagnhallen Ringön (RÖX).....	80
4.6.1	Normala rörelseriktningar	80
4.6.2	Signaler	80
4.6.3	In- och utkörning från vagnhallen Ringön	80

4.6.4	Provkörningsspår	80
4.7	Gårdahallen (GX)	80
4.7.1	Normala rörelseriktningar	80
4.7.2	Vändning av vagn.....	80
4.7.3	Rangering Gårdahallen	80
4.7.4	Uppställning Ävägen.....	81
4.8	Arbete i spår inom depåområde och verkstadsområde.....	81
4.8.1	Tillämplighet	81
5	BESTÄMMELSER FÖR ARBETSFORDON	82
5.1	Allmänt *	83
5.2	Krav på arbetsfordon*	83
5.2.1	Allmänt*	83
5.2.2	Tekniska krav*	84
5.2.3	Systemspecifika tekniska krav*	84
5.2.4	Underhålls- och besiktningsplan*	86
5.2.5	Fordonsansvarig av arbetsfordon*	87
5.3	Tillstånd för arbetsfordon*	88
5.3.1	Förare*	89
5.3.2	Handledare till blivande AF förare.....	90
5.3.3	Förares ansvar	90
5.3.4	Särskild försiktighet för alla arbetsfordon	90
5.3.5	Rörelseriktning	91
5.3.6	Körning från ordinarie förarplats	91
5.4	Kontakt med TLI	91
5.4.1	Kontakt före rörligt arbete	92
5.4.2	Kontakt under samt vid avslut av rörligt arbete	92
5.5	Nedsättning och upplyftning av spårhjul*	92
5.5.1	Begränsningar för fordon med järnvägshjul	92
5.6	Hastighetsbestämmelser*	92
5.7	Körregler i motväxlar utanför signalsträckor.....	93
5.7.1	Körregler för spårfordon som inte uppfyller kraven för säker kortslutning	93
5.8	Körning på signalsträcka	93

5.8.1	Växlar	93
5.8.2	Backning	94
5.9	Körregler vid arbete i spår	94
5.9.1	Körning förbi bemannad arbetsplats vid rörligt arbete	94
5.9.2	Arbete inom bemannad arbetsplats	95
5.10	Belysning arbetsfordon*	95
5.11	Bogsering *	95
5.12	Tillägg för körning på avstängt spår *	95
5.12.1	Dagbok	96
5.12.2	Bevakare på avstängt spår	96
6	BESTÄMMELSER FÖR SÄRSKILD TRAFIKLEDNING	97
6.1	Allmänt	98
6.2	Trafikledning	98
6.2.1	Övervakning och ledning	99
6.2.2	Trafikstörning	100
6.3	Kompetens Trafikledare	100
6.4	Hantering vid olyckor och tillbud	101
6.4.1	Olycksplatsansvarig (OPA)	102
6.4.2	Utrymning av vagn	102
6.5	Ordergivning	102
6.6	Vid fel på spåranläggningen samt vid stopp p.g.a vagnfel, olyckor m.m. 102	
6.6.1	Teknisk Undersökning spåranläggning	103
6.7	Vagnfel	103
6.7.1	Allmänt	103
6.7.2	Säkerhetsrelaterade fel	103
6.7.3	Teknisk Undersökning	103
6.7.4	Text utgått	103
6.7.5	Text utgått	103
6.7.6	Text utgått	103
6.8	Motspårskörning som ej är förplanerad	104
6.9	Tillståndsgivning att passera huvudsignal	104
6.9.1	Allmänt	104

6.9.2	Bergsjön, Chalmerstunneln, Hammarkullen, Kortedala, Kviberg, Hospitalkyrkogården och Burmabacken	104
6.9.3	Frölunda, Gamlestadstorget, Hjällbo, Slottsskogen, Svingeln och Änggården.....	105
6.10	Tillståndsgivning att passera punktsignal.....	105
6.10.1	Allmänt	105
6.10.2	Tillståndsgivning att passera punktsignal i stoppställning	105
6.11	Tillståndsgivning till spårgående arbetsfordon att passera signalanläggning	106
6.12	Hantering av huvudsignaler vid arbete i tunnel	106
6.12.1	Vid arbetets start	106
6.12.2	Efter avslutat arbete	106
6.13	Händelse invid Trafikverkets spårområde.....	107
6.14	Hindertavla vid akuta händelser	107
6.15	Information vid Arbete	107
6.15.1	Allmänt	107
6.15.2	Information till spårvagnsförarna.....	108
6.16	Dokumentering	108
6.17	Egenkontroll	109
7	BESTÄMMELSER FÖR ARBETE I SPÅR.....	110
7.1	Allmänt	111
7.2	I eller i farlig närhet av spår	111
7.2.1	Konfliktzon.....	112
7.2.2	Eget område.....	113
7.2.3	Depåområde	113
7.2.4	Upplag invid spår.....	114
7.2.5	Polistillstånd/Markupplåtelse	114
7.2.6	Arbete intill Kontaktledning/bärlina.....	114
7.2.7	Användning av kran över eller nära spår	115
7.2.8	Schakt i banvall	115
7.3	Generella förutsättningar för att bedriva spårarbete.....	116
7.3.1	Säkerhetsorganisation och behörigheter vid arbete i eller i farlig närhet av spår	116
7.3.2	Säkerhetsledare	117

7.3.3	Olyckor och avvikelser.....	117
7.3.4	Varselkläder	117
7.4	Tillstånd från Stadsmiljöförvaltningen	118
7.4.1	Unikt starttillstånd för att arbeta i eller farlig närhet av spår.....	118
7.4.2	Ansökan Starttillstånd Spår	118
7.4.3	Generellt Arbetstillstånd	119
7.4.4	Tillstånd från TLI att beträda spåret.....	122
7.4.5	Behörighetsbevis.....	122
7.4.6	Utplacering av tillfälliga hastighetstavlor	122
7.5	Avgränsad arbetsplats (T-Arbete).....	123
7.5.1	Innan arbetet påbörjas.....	123
7.5.2	Personal	123
7.5.3	Skyddssignalering	124
7.5.4	Avslut av arbete.....	124
7.6	Icke hindrande arbete med Observatör (T-Arbete)	124
7.6.1	Innan arbetet påbörjas.....	125
7.6.2	Personal	125
7.6.3	Skyddssignalering	126
7.6.4	Avslut av arbete.....	126
7.7	Hindrande arbete med Bevakare (T-Arbete).....	126
7.7.1	Innan arbetet påbörjas.....	126
7.7.2	Personal	126
7.7.3	Skyddssignalering	128
7.7.4	Avslut av arbetet.....	129
7.8	Rörligt arbete utan planerat stopp (R-Arbete)	130
7.8.1	Innan arbetet påbörjas.....	130
7.8.2	Personal	130
7.8.3	Skyddsåtgärder	131
7.8.4	Avslut av arbete.....	131
7.9	Rörligt arbete med planerat stopp (R-Arbete)	131
7.9.1	Innan arbetet påbörjas.....	131
7.9.2	Personal	132
7.9.3	Skyddsåtgärder	132

7.9.4	Avslut av arbete.....	133
7.10	Arbete på avstängt spår (A-Arbete)	133
7.10.2	Planering av avstängt spår	133
7.10.3	Avstängningsansvarig	135
7.10.4	Samordningsansvarig.....	135
7.11	Platsspecifika regler och tillägg	137
7.11.1	Signalsträckor.....	137
7.11.2	Tunnlar	138
7.11.3	Arbete invid järnvägsspår	139
7.11.4	Arbete i elektriska växlar	139
7.11.5	Hisingsbron	139
7.11.6	Depå- samt Verkstadsområden	140

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, 4, 5, 7
• Konduktör	Kap 1-2
• Stadsmiljöförvaltningens säkerhetspersonal	Kap. 1, 2 relevanta delar för behörigheten, 7
• Ansvarig för säkerhetsåtgärder vid spårarbeten	Kap 1, 2, 4, 5, 7
• Verksamhetsutövare (som inte ingår i någon av grupperna ovan)	Enbart tilldelning
• Tillsynsmyndighet	Enbart tilldelning



1. GRUNDBESTÄMMELSER

1.1 Begreppsförklaringar

A-arbete	Spårarbete på avstängt spår.
Arbetsbevis	Är ett bevis på att säkerhetsåtgärder vidtagits för arbete på anläggningsdel, arbete sker utan spänningssatt kontaktledning. Kan även förekomma på andra anläggningsdelar än kontaktledning.
Arbetsfordon	Spårfordon konstruerat för arbete på spåranläggning.
Avstängningsansvarig	Person som ansvarar för säkerheten 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.
Backvändning	Vända genom backning.
Bemannad arbetsplats	Sträckan mellan bevakare och sluttavla (VMF A21).
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 ska ge tecken till spårvagn och buss.
Bevakningsplats	Ställe där bevakare befinner sig i spår mellan spårvagn och arbetsplats.
Bromsvakt	Person som med säkerhet kan återansätta den mekaniska bromsen vid behov.
Depåområde	Avgränsat område för uppställning och underhåll av spårvagn.
Depåspår	Spår inom område klassat som 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.
Fjädersväxel	Växel som mekaniskt fjädrar tillbaka till ett förutbestämt grundläge.

Förreglad växel	Växel med tänd huvud-, punkt eller 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 inte skyddssignalerat.
Klossning av växel	Klossning av växel innebär att träkilar hindrar omläggning av växel.
Klovning av växel	Klovning innebär att växeltungan låses fast, vilket hindrar omläggning av växel.
Medväxel	Växel betraktad i den riktning där två spår leder samman i ett spår.
Motspårskörning	Rörelse mot spårets normala körriktning där trafikledning har vidtagit åtgärder för att skydda rörelsen mot mötande och korsande trafik.
Motväxel	Växel betraktad i den riktning där ett spår förgrenar sig i två spår.
Nödbromsning	Bromsning som sker utan förarens medverkan för att stoppa spårfordonet 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 Göteborgs Stad.
Punktsignalsträcka	Sträcka som börjar med punktsignal och slutar vid nästa punktsignal eller sluttavla.
R-arbete	Spårarbete med arbets- eller servicefordon, som förflyttar sig i spåranläggningen.
Rangering	Förflyttning av spårvagnar enbart inom depåområde.
Rangerväg	Körväg som i sin helhet sker inom depå.

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.
Servicefordon	Vägförordon som utför arbete i eller i närheten av spår.
Sidospår	Spår där uppställning eller förbikörning av spårvagn kan ske.
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, punktsignal eller sluttavla.
Signalsäkrad sträcka	Spårsträcka som börjar med huvudsignal och slutar vid huvudsignal eller sluttavla.
Signalvakt	Person som har befogenhet att på plats ta över signalgivning i huvudsignal eller punktsignal.
Skyddsform	Metod för att skydda spårarbete.
Skyltansvarig	Säkerhetsledare/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.
Stadsmiljöförvaltningen	Göteborgs Stads stadsmiljöförvaltning som äger och innehar tillstånd för spårvägsinfrastrukturen.
Start-/arbetstillstånd	Av Göteborgs Stads 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. 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 spårfordon. Kan förekomma med eller utan plankorsningar.
T-arbete	Spårarbete på trafikerat spår.
Tjänsteperson Spårinnehavare	Funktion vid Stadsmiljöförvaltningen Göteborgs Stad som förvaltar spårinnehavstillståndet enligt Lagen om säkerhet vid tunnelbana och spårväg (SFS 1990:1157). Kan även benämnas som operativ Säkerhetscontroller eller Planeringsledare Spårsäkerhet.
Tjänstetåg	Annat tåg än resandetåg.
Text utgått	
Trafikledare	Person på särskild trafikledning som samordnar och leder alla tågrörelser som inte 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.
Tågbroms	Mekanisk broms på vagn som till sin konstruktion saknar funktion för el- och skenbroms.

Tågväg	Säkrad rörelse mellan spårfordon som är skyddad genom anordningar i infrastrukturen.
Vagnsätt	Två eller flera hopkopplade spårvagnar.
Verkstadsområde	Plats för reparation och underhåll av spårvagn.
Veteranspårvagn	Spårvagn som definieras som veteranspårvagn och förvaltas av Spårvägssällskapet Ringlinien.
Vändslinga	Spår där spårvagn kan vända utmed huvudspår.
Övergångskoppel	Utrustning som används för att koppla samman två ordinarie koppel av olika typ.

Förkortningar

DC	Driftcentral i depåområde
GS	Göteborgs Spårvägar AB
OPA	Olycksplatsansvarig
SFS	Svensk författningssamling
SISÄ	Signalsäkerhetsanläggning
SMF	Stadsmiljöförvaltningen
SO	Samordningsansvarig
Sth	Största tillåtna hastighet
SÄO	Säkerhetsordning
TLI	Särskild Trafikledning och information spårvagn
TRI	Trafiksäkerhetsinstruktion
TSFS	Transportstyrelsens författningssamling
UL/ULB	Utredningsledare / Utredningsledare i beredskap
VMF	Vägmärkesförordningen

1.2 Utfärdare och giltighet

Trafiksäkerhetsinstruktion (TRI) för spårvägsdriften i Göteborgs och Mölndals Stad fastställs av utpekad verksamhet inom Göteborgs Stad. Väsentliga förändringar av instruktionen meddelas till Transportstyrelsen.

TRI gäller för all säkerhetstjänst på och vid Göteborg Stads fasta bananläggning och Göteborgs Spårvägar AB (GS) trafikutövning samt spåranläggningar och i tillämpliga delar för personal med arbetsuppgifter av direkt betydelse för trafiksäkerheten.

TRI är säkerhetsbestämmelser och en del av säkerhetsordningen enligt [TSFS 2013:44](#) och författad i enlighet med [JvSFS 2008:9](#).

1.3 Säkerheten främst

En säker verksamhet är vårt viktigaste mål. Person, egendom eller miljö ska inte komma till skada som en följd av trafikutövning, spårinnehav eller särskild trafikledningsverksamhet. Arbetet ska bedrivas så att det inte blir någon konflikt mellan säkerheten och andra viktiga mål. I en valsituation ska säkerheten alltid prioriteras.

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.

[Text utgått]

1.4 Säkerhetstjänst

De arbetsuppgifter som enligt Göteborgs Stads och GS säkerhetsordning (SÄO) definieras som säkerhetstjänst anges under 1.4.1.

1.4.1 Arbetsuppgifter med hälsokrav enligt föreskriften TSFS 2019:113

- framföra spårfordon,
- leda eller övervaka spårtrafik,
- bedöma trafiksäkerheten hos spårfordon eller spåranläggningar, eller
- i övrigt bedriva trafik och arbete på spår enligt verksamhetsutövarens säkerhetsordning.

Varje verksamhetsutövare tillika tillståndsinnehavare bedömer vilka roller som har betydelse för trafiksäkerheten enligt sin säkerhetsordning och ska uppfylla krav på yrkeskunnande, hälsotillstånd samt personlig lämplighet. Beslut som kan påverka trafiksäkerheten får endast tas av personer som uppfyller [1990:1157 §12](#) Lagen om säkerhet vid tunnelbana och spårvagn. Det gäller oavsett befattning inom verksamheten.

I [kapitel 4](#) i Göteborgs Stads säkerhetsordning går det att finna vilka roller som har säkerhetstjänst kopplat till infrastrukturen.

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 prøvotiden klar. Körkort krävs inte 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
- enligt verksamhetsutövarens krav uppfyller yrkeskunnande enligt [TSFS 2017:64](#) samt personlig lämplighet enligt [SFS 1990:1157 12§](#)

Den som saknar behörighet för spårvagn får dock framföra spårvagn under överinseende av spårvagnsinstruktör, som då ansvarar för säkerheten. Resandetåg ska alltid framföras av behörig förare.

Behörighetsbeviset är giltigt tillsammans med B-körkort. Både behörighetsbevis och B-körkort ska medföras vid säkerhetstjänst, samt kunna visas upp på begäran.

Om din körkortsbehörighet B av någon anledning återkallas ska du snarast meddela detta till din arbetsledning. Du får inte framföra spårfordon om din körkortsbehörighet B återkallats.

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 Hälsoundersökning

Personal med arbetsuppgifter av betydelse för säkerheten ska uppnå kraven i [TSFS 2019:113](#).

Personal med arbetsuppgifter av betydelsen för säkerheten enligt [1.4.1](#) ska genomgå periodisk läkarundersökning vart femte år till och med dagen före 41-årsdagen, vart tredje år t.o.m. 62-årsdagen samt varje år efter 62-årsdagen.

Grundläggande krav för hälsotillstånd är att en person som utför arbete av betydelse för säkerheten inte får:

- ha sjukdomar eller hälsotillstånd med konsekvenser som innebär en trafiksäkerhetsrisk
- använda läkemedel eller andra medel med konsekvenser som innebär en trafiksäkerhetsrisk

Med konsekvenser som innebär en trafiksäkerhetsrisk avses:

- påverkan på medvetande,
- nedsatt uppmärksamhet eller koncentration,
- plötslig förlust av funktionsförmåga,
- nedsatt balans eller koordination, eller
- betydande begränsning av rörlighet

1.5.4 Fortbildning med kunskapsprov

Personal med arbetsuppgifter av betydelse för säkerheten som anges nedan ska genomgå fortbildning med kunskapsprov i tillämpliga säkerhetsföreskrifter varje år, övriga vartannat år:

- spårvagnsförare, resandetåg
- konduktör på spårvagn
- trafikledare på särskild trafikledning spårvagn

Personal med arbetsuppgifter av betydelsen för säkerheten kopplat till SMF ska genomgå fortbildning med kunskapsprov i tillämpliga säkerhetsföreskrifter vartannat år.

1.5.5 Tidpunkt för fortbildning

Fortbildning med kunskapsprov i tillämpliga säkerhetsföreskrifter ska för spårvagnsförare 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 med arbetsuppgifter av betydelse för säkerheten som SMF ansvarar för, ska fortbildning med kunskapsprov i tillämpliga säkerhetsföreskrifter ske vid ett tillfälle under tiden 1 oktober - 31 mars och inte överstiga 28 månader vid fortbildning vartannat år.

1.5.6 Avstängning från säkerhetstjänst

1.5.6.1 SMF:s säkerhetspersonal

Beslut att du inte längre får inneha säkerhetstjänst får fattas av arbetsledningen hos den entreprenör som arbetar på uppdrag av SMF samt Tjänsteperson Spårinnehav.

Trafiksäkerhetsfunktionen och yttre trafikledning vid GS kan besluta att tillfälligt ta personal ur säkerhetstjänst, vilket ska rapporteras till Tjänsteperson Spårinnehav.

Beslut om återinträde i säkerhetstjänst får endast fattas av Tjänsteperson Spårinnehav.

1.5.6.2 GS säkerhetspersonal

Om det visar sig att du inte är lämplig för säkerhetstjänst kan arbetsledning på GS enligt SÄO ta egen personal ur säkerhetstjänst.

1.6 Trötthet, sjukdom, alkohol, narkotika m.m.

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

Du får inte vara påverkad av alkohol, eller något annat berusningsmedel när du har säkerhetstjänst. Om du tar medicin, som inte får intas 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.

Om du mellan de föreskrivna läkarundersökningarna får vetskap om att du har drabbats av någon av åkommorna enligt [1.5.3](#) ska du som arbetar för trafikutövaren GS meddela detta till din arbetsledning och du som arbetar för Göteborgs Stad meddela detta till ditt företags utsedda kontaktperson med Göteborgs Stad.

1.7 System för trafiksäkerhetsinformation

Skriftlig information om sådant som rör trafiksäkerheten för spårvägstrafiken ges genom säkerhetsmeddelanden som omfattar trafikorder, trafikledningsorder, tillfällig trafikorder eller tillfällig trafikledningsorder.

Säkerhetsmeddelanden ges ut av trafiksäkerhetsfunktionen vid GS och dess förstasidor trycks på rosa papper.

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

Säkerhetsmeddelanden anslås på anslagstavlor och tydligheten bygger på att endast för stunden gällande säkerhetsmeddelanden är uppsatta.

Spårsäkerhetsmeddelanden ges ut av SMF. Om inte spårsäkerhetsmeddelandet ges ut som trafikorder, trafikledningsorder, tillfällig trafikorder, tillfällig trafikledningsorder och för verksamheter utanför GS organisation ska spårsäkerhetsmeddelande skrivas ut på gult papper och anslås så alla berörda kan ta del av det.

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

All personal i säkerhetstjänst vid SMF ska ta del av spårsäkerhetsmeddelanden.

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

Du ansvarar själv för att du är uppdaterad vad gäller TRI.

I annan information som ges ut av GS eller Göteborgs Stad får referat eller sammandrag av säkerhetsmeddelanden endast göras med säkerhetsfunktionens vid GS eller Göteborgs Stads Tjänsteperson Spårinnehavare godkännande. I annat fall ska enbart rubriken eller hela texten med eventuella figurer i säkerhetsmeddelanden återges.

1.7.1 Trafikorder (TO)

Trafikorder gäller tills vidare. För GS anslås trafikorder på anslagstavlor senast från och med det datum de börjar gälla. Trafikorder ska anslås till och med det datum de upphävs, inarbetas eller ersätts med ny version.

Undantag: Ny version av trafikorder som anger att tidigare version *upphävs* anslås under 14 dagar.

1.7.2 Trafikledningsorder (TLO)

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

1.7.3 Tillfällig trafikorder (TTO)

Tillfällig trafikorder används för information om tillfälliga förhållanden och ska ha en angiven giltighetstid. För GS anslås tillfällig trafikorder på anslagstavlor senast från och med det datum de börjar gälla. Tillfällig trafikorder ska anslås till och med det datum giltighetstiden löper ut.

Undantag: Ny version av tillfällig trafikorder som anger att tidigare version *upphävs* anslås under 14 dagar.

1.7.4 Tillfällig trafikledningsorder (TTLO)

Tillfällig trafikledningsorder utdelas enligt särskild sändlista. I övrigt gäller detsamma som för tillfällig trafikorder.

1.7.5 Spårsäkerhetsmeddelande

Spårsäkerhetsmeddelanden utges av Göteborg Stads utsedda förvaltning. De distribueras till Göteborgs Stads säkerhetspersonal kopplat till infrastrukturen, via företagens kontaktmän, samt även till vissa funktioner inom GS.

1.7.6 Trafikmeddelande

Trafikmeddelande kan ges ut av olika funktioner på GS och innehåller information av betydelse för spårvagnstrafiken. Trafikmeddelande kan innehålla säkerhetsrelaterad information. All berörd personal i säkerhetstjänst ska ta del av trafikmeddelande.

1.8 Samtal

Vid samtal med TLI ska 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.

1.9 Avlösning

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

1.10 Olyckor och tillbud

Utredningar av olyckor och tillbud är en viktig del i Spårinnehavarens och GS internkontrollsystem. En olycka eller allvarligt tillbud kan relateras till olika omständigheter som tex. trafiken, spåranläggningen eller fordon. Det är av stor vikt att alla olyckor och allvarliga tillbud till olyckor undersöks så eventuella fel eller brister kan åtgärdas och säkerheten förbättras.

Om det inträffar en olycka ska du, sedan du snabbt orienterat dig om vad som har hänt, meddela TLI. Vid personskador eller stora materiella skador ska 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 blivit skadad eller om stora materiella skador har inträffat får Du absolut inte flytta spårfordonet.

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

1.10.1 Rapportering

Rapportera alltid olyckor och tillbud till TLI.

1.10.1.1 Skaderapport

Skaderapport används vid händelser med spårvagn. Skaderapport ska skrivas vid alla händelser som lett till skador på person eller egendom. Rapporten ska skrivas på särskild blankett och lämnas till arbetsledning senast 24 timmar efter händelsen.

1.10.1.2 Händelse/tillbudsrapport

Händelse/tillbudsrapport används vid händelser med spårvagn. Rapporten bör innehålla så fullständiga uppgifter att åtgärder kan vidtas med ledning av dessa. Rapporten kan skrivas digitalt via GS händelseregister eller på särskild blankett.

1.10.1.3 Händelserapport

Händelserapport används vid olyckor, tillbud och avvikelser i samband med arbete i spår. [Rapporten](#) finns i Stadsmiljöförvaltningens SÄO under mallar och ska skickas till Tjänsteperson Spårinnehavare.

1.10.2 Åtgärder för att avvärja fara

Om du upptäcker någonting som kan vara en fara för säkerheten ska du se till att TLI snarast får meddelande om detta genom IL-anrop. Är situationen sådan att någon kan komma till skada ska 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 ska endast användas vid överhängande fara.

1.10.3 Tillbud och sabotage

Tillbud till allvarliga olyckor, samt försök till sabotage, ska alltid anmälas till TLI.

1.10.4 Oplanerat stopp på särskild banvall

Om du blir stående utanför hållplats på särskild banvall, ska du anropa TLI med IL-anrop och tända varningsblinkers.

Om det av någon anledning inte går att tända varningsblinkers och spårfordonet står på en plats där det kan vara svårt för övrig trafik att se, ska du i stället gå mot trafiken och varna

med lampa eller annat signalmedel. TLI ska i så fall meddelas innan du lämnar ditt spårfordon. Utsätt aldrig dig själv för fara.

[Text utgått]

1.10.4.1 Utrymning

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

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

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

1.10.5 Kollision

Kollision är en olycka mellan två spårfordon.

Om kollision har inträffat är det förbjudet att flytta på spårfordonen innan utredningsledare eller utredningsledare i beredskap har gett besked om att så får ske.

1.10.5.1 Kollision på signalsträcka

Vid kollision på signalsträcka får spårfordonen inte flyttas förrän signalanläggningen har kontrollerats av signalmästare.

1.10.5.2 Tillbud till kollision, sabotage

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

Tillbud till kollision på signalsträcka ska alltid betraktas som allvarligt tillbud och UL/ULB ska kontaktas. Signalanläggningen ska efter allvarliga tillbud kontrolleras av signalmästare.

1.10.6 Skadad kontaktledning, bärlina eller tvärtråd

Om kontaktledning, bärlina eller tvärtråd fallit ner eller på annat sätt utgör en fara, ska du stanna snarast möjligt och larma TLI med IL-anrop alternativt ringa 031-15 89 21 (TLI-Larmnummer). Därefter ska du varna de personer som befinner sig på platsen. Utsätt aldrig dig själv eller andra för fara.

Spänningslöshet kan vara en indikation på att kontaktledningen skadats.

1.10.7 Urspåring

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

1.10.8 [Text utgått]

1.10.9 Åtgärder vid brand i spårvagn

Om du märker eller misstänker att det brinner i spårvagnen/spårvagnarna ska 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 ska spridas till övriga spårvagnar ska du om möjligt koppla ifrån den brinnande spårvagnen. Dra annars ned strömvtagarna, avaktivera respektive bryt huvudkontaktor batteri på alla spårvagnar och försök att släcka branden.

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

1.10.10 Åtgärder vid brand i arbetsfordon

Om du märker eller misstänker att det brinner i ditt eget eller någon annans spårfordon ska du stanna på lämplig plats, och kontakta TLI med IL-anrop.

Du bör, om möjligt, undvika att stanna på plats där det är svårt att utrymma spårfordonet, till exempel i tunnel.

Om möjligt, försök att släcka branden med brandsläckare. Utsätt aldrig dig själv för fara.

1.10.11 Åtgärder efter olyckor och tillbud

1.10.11.1 Uppgifter vid olycka med Spårvagn

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 ska du fylla i och överlämna "Göteborgs Spårvägar AB visitkort". Observera att om motparten begär att du ska 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 ska du inom 24 timmar lämna in en skaderapport.

1.10.11.2 Uppgifter vid olycka med Arbetsfordon

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 ska du inom 24 timmar lämna in en händelserapport.

1.10.12 Olyckor och tillbud under säkerhetstjänst

Om du har varit med om en olycka eller ett tillbud kan arbetsledare eller utredningsledare besluta att du tillfälligt ska 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 tillförlitligt sätt, ska en läkare bedöma om tjänstgöringen kan återupptas utan risk för trafiksäkerheten.

1.11 Beträdande av Göteborgs- och Mölndals Stads spårområde

Spårinnehavarens tillstånd krävs alltid för att utföra arbete i spåranläggningen.

Alla arbeten ska planeras på sådant sätt att skador och olycksfall förebyggs inklusive skador på tredjeman.

Spårvagnsförare och/eller konduktör som behöver lämna sitt tåg och beträda spår tillfälligt får göra detta.

Innan spåret får beträdas, av annan än förare eller konduktör som tillfälligt lämnar sitt tåg, ska TLI meddelas och ge klartecken. TLI ska meddelas även då du lämnar spåret. Icke hindrande arbeten på gatuspår är dock undantagna från detta krav.

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

1.11.1 Spårväg i gatumiljö, torg och öppna platser

Allmänheten får oftast korsa över spårvagnsspåren i gatumiljö. Detta är dock inte att likställa med behörighet att beträda spåret, eller tillstånd att utföra arbete.

1.11.2 Särskild banvall

Särskild banvall får endast beträdas av personal som behöver det för sitt arbete, har starttillstånd och som är åtföljd av observatör/bevakare som har spårbehörighet från spårinnehavaren för anläggningen.

1.11.3 Beträdande av särskild banvall med trafikledningsbilar och servicefordon

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

TLI ska också meddelas när spåret lämnas.

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

1.11.4 Varselkläder och personlig skyddsutrustning

Personer som har arbetsuppgifter i eller i farlig närhet av spår ska minst bära varselkläder, klass 3, med god synbarhet enligt gällande standard.

Bevakare ska bära gul varselväst med texten ”BEVAKARE”. Ordet ”BEVAKARE” ska vara väl synligt från förarplatsen.



2 SIGNALINSTRUKTION & KÖRREGLER

2.1 Tillåtna signalmedel och signaler

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.

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

I detta kapitel används benämning spårfordon som samlingsnamn för alla spårgående fordon som används i spårvägsanläggningen, detta inkluderar även spårvagn. Dock i undantagsfall benämns spårvagn särskilt på grund av särskilda förhållanden.

2.1.2 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, ska ljussignal eller tavla vara försedd med tilläggtavla.

2.1.3 Dag- och mörkersignal

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

2.2 Givande av signal

2.2.1 Givande av signal

Signal ska ges tydligt.

2.2.2 Signalgivarens placering

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

2.2.3 Mörkersignal

När dagsignal inte kan uppfattas tydligt, ska 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.

Signal under uppbyggnad försedd med svart säck är inte att likställa med huvud- eller punktsignal.

2.3.2 Åtlydnad av handsignal

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

Efter att rörlig eller stillahållen stoppsignal har givits får spårfordon ej startas på nytt innan tecken för körning framåt, bakåt eller koppling har givits.

2.4 Förbudstavlor

2.4.1 Hindertavla

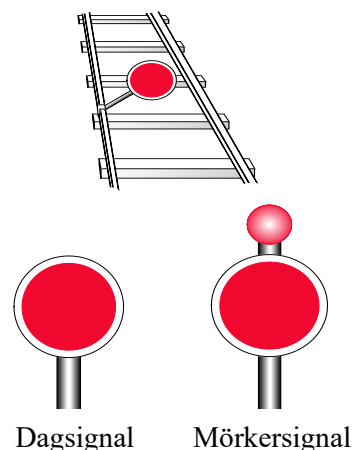
Hindertavla utmärker punkt i spår bortom vilken spåret inte får trafikeras av spårfordon.

Mörkersignal används normalt inte i gatuspår där övrig trafik kör i spåret.

Särskilda regler gäller för körning med spårfordon på avstängt spår.

Hindertavlan kan även förekomma som trekantigt tält (trafikledning). Hindertavlan placeras i eller bredvid spåret.

Exempel på placering:



2.4.2 Stopptavla

Stopptavla utmärker punkt i spår där spårfordon alltid ska stanna. Om hinder inte föreligger, får spårfordonen 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 du köra spårfordonet fram till bevakaren.



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:

Lägre före högre hastighetsbegränsning.

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 lamp.

Begynnelsetavla och sluttavla kan även förekomma som digitala tavlor.



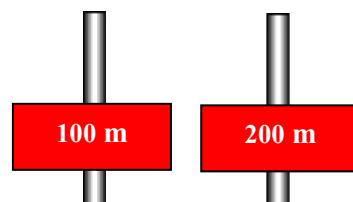
Begynnelsetavla



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 hållplats med stopplikt

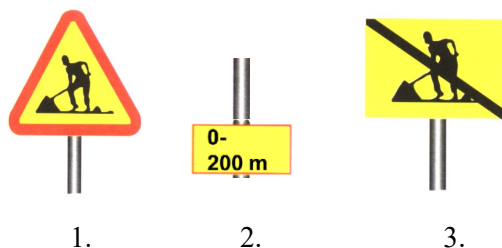
Spårfordon ska alltid stanna vid hållplats med stopplikt



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 (VMF A21).



2.6 Upplysningstavlor

2.6.1 Tavlor för särskild banvall utan plankorsning

Tavlorna utmärker spårsträcka där 10-13 §§ i [SFS 1990:1165](#) inte gäller.

Sluttavlan utmärker plats där spårsträcka övergår till gatuspår.



Begynnelsetavla

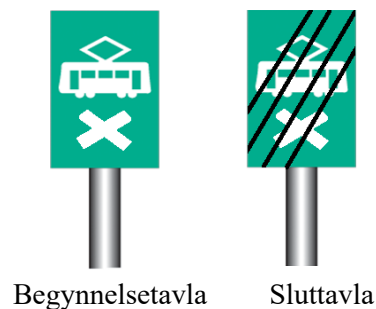


Sluttavla

2.6.2 Tavlor för särskild banvall med plankorsning

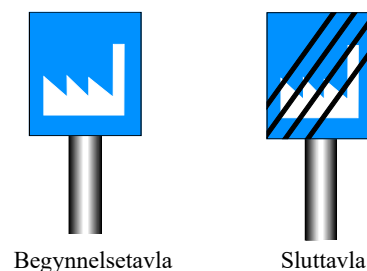
På särskild banvall med plankorsning gäller 10–13 §§ i [SFS 1990:1165](#) i korsningen.

Sluttavlan utmärker plats där spårsträcka övergår till gatuspår.



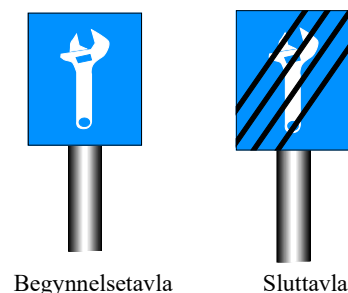
2.6.3 Tavlor för depåområde

Tavlorna utmärker spårsträcka där depåområde börjar och slutar.



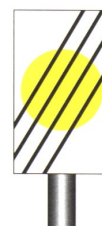
2.6.4 Tavlor för Verkstadsområde

Tavlorna utmärker spårsträcka där Verkstadsområde börjar och slutar.



2.6.5 Sluttavla för signalsträcka

Sluttavla utmärker den punkt i spår där signalsträcka upphör.



2.6.6 Ogiltighetstavla

Ogiltighetstavla anger att huvud- eller punktsignal ej är i bruk. Signalen ska vara övertäckt med orange säck på sådant sätt att ljussken inte kan urskiljas. Signalen ska även vara försedd med ett svart/vitt kryss på framsidan.



2.6.7 Tavlor för spänningslös sträcka

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

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

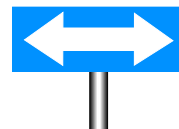


Begynnelsetavlor

Sluttavla

2.6.8 Tavla för markdetektor

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



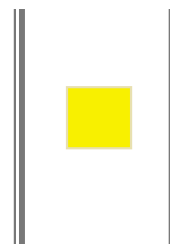
2.6.9 Markering för begränsning i växlar

Gult kryss ovanpå växelaggregatet anger att växeln inte får användas som motväxel. Denna markering appliceras endast på växel som i den normala körriktningen används som medväxel.



2.6.10 Gul markdetektor

Gul markdetektor mellan rälererna utmärker punkt där påverkan av signal eller växel ska göras.

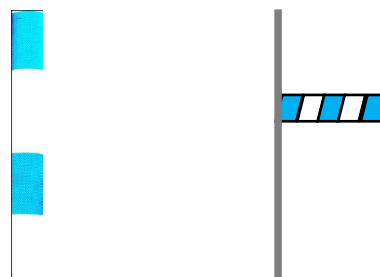


2.6.11 Hindermarkering

Hindermarkering 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. Kan även finnas på befintlig stolpe. Motsvarande markering kan anordnas mellan rälererna.



2.6.12 Schaktmarkering

Markerar uppgrävt schakt i spårområde. Sth vid passage är 10 km/h.



2.6.13 Markering för klämrisk

Markerar på fasta föremål, som pelare och stolpar, där det finns klämrisk.



2.7 Påbudstavlor

2.7.1 Väjningstavla

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



2.7.2 Tilläggstavla

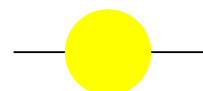
Tavlan anger begränsning som framgår av text eller symbol.

Exempel:



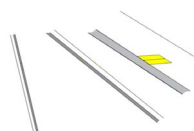
2.7.3 Sektionstavla

Sektionstavla anger plats för sektionsisolator och ska 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

Arbetsfordon som inte uppfyller kraven för säker kortslutning får endast köra in på signalsträcka efter tillstånd av TLI.

Tavlan anger den plats som dessa arbetsfordon inte får passera utan ett sådant tillstånd.



2.8 Ljussignaler

2.8.1 Trafiksignaler

Enl. [VMF kapitel 3](#). Anmärkning: Det kan förekomma kollektivtrafiksignaler som har annan signalbild än vad som anges i [VMF kapitel 3 §12](#). 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*. Växel på signalsträcka är förreglad om körbesked har lämnats i signalen. Avvikelser i signalbildernas placering kan förekomma, men deras betydelse gäller.

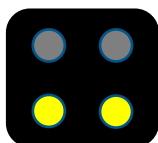
<u>Signalbild</u>	<u>Betydelse</u>
1. Rött sken	<i>Stopp:</i> Signalen får inte passeras.
2. Rött samt gult sken under	<i>Stopp,</i> därefter rörelse på sikt tillåten (rangerväg).
3. Blinkande gult sken	<i>Kör.</i> Körning med skärpt uppmärksamhet. Arbete kan pågå. Eventuell motväxel ligger för körning åt begärd körväg.
4. Ett grönt sken	<i>Kör:</i> Eventuell motväxel ligger för körning åt vänster.
5. Två gröna sken	<i>Kör:</i> Motväxel ligger för körning åt höger.
6. Blinkande grönt sken	<i>Kör:</i> Körning på sikt tillåten. Spårvagn finns på framförvarande sträcka. Eventuell motväxel ligger för körning åt vänster.
7. Två blinkande gröna sken	<i>Kör:</i> Körning på sikt tillåten. Spårvagn finns på framförvarande sträcka. Motväxel ligger för körning åt höger.

2.8.2.2 Punktsignaler

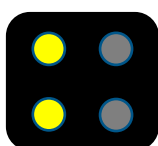
Punktsignaler kan visa en eller flera av följande signalbilder. (Punktsignal betecknas med en tavla märkt P XXXX). Punktsignal som är släckt, visar otydlig eller på något annat sätt felaktig signalbild, betyder *Stopp*. Växel på signalsträcka är förreglad om ”Rörelse på sikt tillåten” har lämnats i signalen.

Signalbild

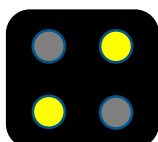
Betydelse



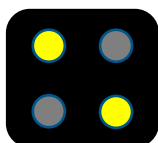
Stopp



Rörelse på sikt rakt fram tillåten



Rörelse på sikt åt höger tillåten



Rörelse på sikt åt vänster 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	Betydelse
	Anmälan till växeln/växlarna är möjlig för spårfordon som befinner sig i anslutning till markdetektorn. Signalbilden kan förekomma i kombination med nedanstående signalbilder
	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 Signal för backning

Signalen gäller spårfordon som kör mot den normala körriktningen. Signalen kan visa blinkande gult.

Signalbild

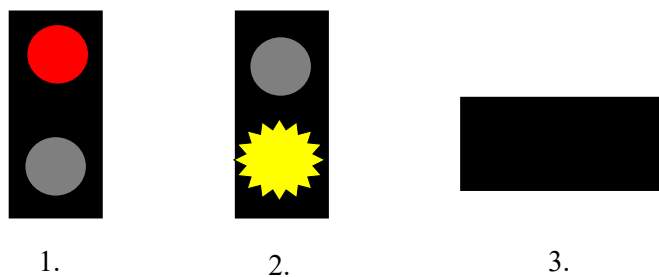
Blinkande gult sken



Betydelse

Kör. Körning med varsamhet tillåten.

2.8.2.5 Depåsignaler, Rantorget



Signalbild

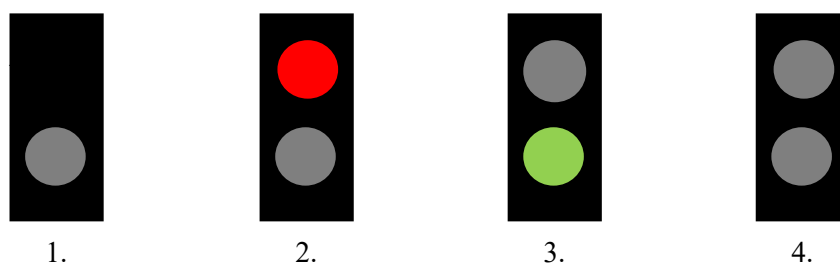
1. Rött sken
2. Blinkande gult sken
3. Sifferdisplay

Betydelse

Stopp. Signalen får inte passeras
Kör. Kan vara konturpil.
Anger till vilket spår rangerväg är lagd.

2.8.2.6 Depåsignaler, Kungsladugård och Ringön

Vid sidan av portarna in till och ut ur hallen finns depåsignaler med grönt eller rött sken.



Signalbild

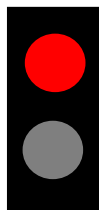
1. Rött blinkande sken
2. Rött fast sken
3. Grönt fast sken
4. Släckt signal

Betydelse

Stopp. Porten är aktiverad för öppning eller stängning
Stopp. Porten har stannats med nödstoppsknappen.
Kör. Porten är öppen.
Stopp. Porten är stängd.

Vid provspåret finns depåsignaler med grönt eller rött sken

<u>Signalbild</u>	<u>Betydelse</u>
1. Rött fast sken	Stopp. Signalen får inte passeras.
2. Grönt fast sken	Kör.



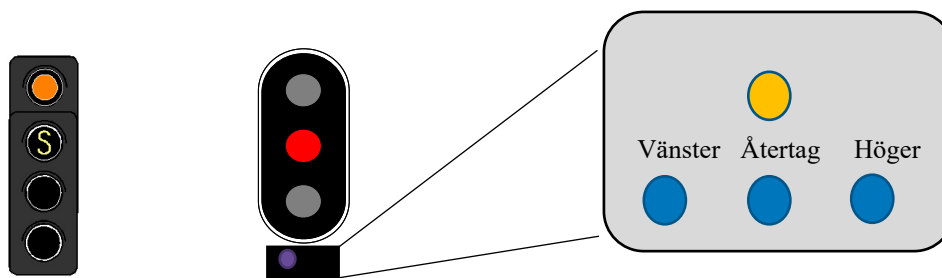
1.



2.

2.8.3 Indikeringslampa

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



2.8.4 Varningslykta

Roterande, gul varningslykta används av fordon eller spårfordon, som utför arbete under förflyttning eller som tillfälligt stannar i eller invid spår. Varningslyktan ska monteras på ett sådant sätt att den syns åt alla håll.

2.9 Handsignaler

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

2.9.1 Rörlig stoppsignal

När rörlig stoppsignal visas ska spårfordon stanna så snart som möjligt.



Signal

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

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

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

Betydelse

Stopp. Dagsignal

Stopp. Dagsignal.

Stopp. Mörkersignal.

2.9.2 Stillahållen stoppsignal

När stillahållen stoppsignal visas ska spårfordon 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

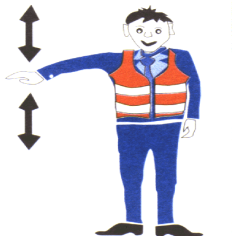
Stopp. Dagsignal.

Stopp. Dagsignal.

Stopp. Mörkersignal.

2.9.3 Varsamhetssignal

När varsamhetssignal visas ska hastigheten minskas så länge som signalen visas och sedan hållas oförändrad tills annan signal visas eller tills hela spårfordonet eller vagnsättet passerat signaleringsstället.



Signal

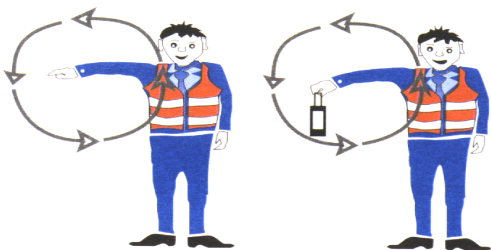
Handen förs sakta upp och ner med utsträckt arm och handflata nedåt.

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.

Betydelse

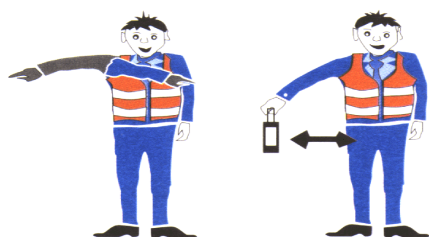
Rörelse framåt tillåten. Dagsignal.

Rörelse framåt tillåten. Mörkersignal.

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

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

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: Spårfordonets 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 ska 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.

2.10 Körregler

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 förare för ett spårfordon är du visserligen inte vägtrafikant enligt definitionerna i lag och förordning om vägtrafikdefinitioner men i trafikreglerna för spårvägstrafik står det, att du ändå ska följa vissa bestämmelser i Trafikförordningen. När det i dessa bestämmelser står "trafikant", "fordon" eller "förare" ska det alltså läsas som om det även stod "förare för spårfordon/spårvagnsförare" detta gäller dock endast när ditt fordon kör på spårgående hjul.

I vissa korsningar är spårfordon 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 förare av arbetsfordon.

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 ska 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 AF. Detta kan ske under tex verifiering/referenskörning av ny anläggningsdel med spårvagn innan eller vid ibruktagandebesiktning enligt [Göteborgs Stads SÄO kap 12](#) ska ske.

Körning med spårvagn på avstängt spår kan endast ske med spårinnehavarens medgivande.

2.11 Hastighetsbestämmelser

2.11.1 Allmänna hastighetsbestämmelser

Sth vid olika situationer enligt nedanstående tabell.

10 km/h

- körning med M29 utan luftkuddefjädring
- vid passage av schaktmarkering
- körning i Verkstadsområde

15 km/h

- körning inom depåområde
- bogsering av spårfordon framför på gatuspår
- bogsering av spårfordon framför vid passage av plankorsning, gångöverfart och hållplats på särskild banvall
- körning med manuellt lossad eller urkopplad mekanisk broms med ej utrymd spårvagn. Undantag: Sträckan Polhemsplatsen – Angered Centrum i båda riktningar
- körning genom växlar och spårkorsningar i kurva inom punktsignalsträcka om inte annat anges genom skyltning
- körning genom ej förreglad motväxel
- körning på sträcka där huvudsignal visar *Rörelse på sikt tillåten*
- körning genom motväxel i kurva, vid tänd växelkontrollsignal
- körning genom motväxel vid släckt växelkontrollsignal eller växelkontrollsignal som visar ”Kryss”
- körning från rangerkontroller

- 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

- inkörning till eller passage av hållplats i gatuspår

30 km/h

- inom "Vallgraven" med följande gränser: Hisingsbron 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 där spåret är rakt, om inte annat anges genom skyltning på plats
- körning genom motväxel där spåret är rakt, vid tänd växelkontrollsignal
- körning genom medväxel där spåret är rakt
- körning genom växlar och spårkorsningar inom signalsäkrad sträcka om inte annat anges genom skyltning

- körning genom växlar och spårkorsningar där spåret är rakt inom punktsignalsträcka om inte annat anges genom skyltning
- inkörning till eller passage av hållplats på särskild banvall
- körning med ”lossning mekanisk broms”. Gäller ej M33/M33B, gällande sth ges i felindikeringsystem
- körning med manuellt lossad eller urkopplad mekanisk broms vid utrymd spårvagn eller med ej utrymd spårvagn på sträckan Polhemsplatsen – Angered Centrum i båda riktningar
- vid tillstånd att passera huvudsignal eller punktsignal som är i stoppställning
- bogsering av spårfordon framför på särskild banvall

40 km/h

- vid körning med M28, M29 eller med veteranspårvagnar på sträckan mellan Gamlestadstorget och Angered Centrum

50 km/h

- körning på gatuspår

60 km/h

- körning på särskild banvall, även i plankorsning

2.11.2 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.

2.12 Regler vid körning på sikt

2.12.1 Allmänt

Vid körning på sikt ska 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 ska kunna stanna inom den sträcka som du kan se är fri. På enkelspårsträckor och sträckor där backning är tillåten, kan du dock möta ett annat spårfordon. Där måste du därför kunna stanna på mindre än hälften av den sträcka du kan se.

Spårfordon ska framföras på det högra spåret i körriktningen om inte annat föreskrivs.

2.12.2 Företräde mellan spårfordon

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

- står du stilla ska du lämna företräde åt spårfordon som är i rörelse
- när du ska köra ut på eller korsa huvudspår från depåspår, vändslinga eller sidospår, ska du lämna företräde åt spårfordon på huvudspåret
- i andra fall ska du lämna företräde åt spårfordon som kommer från höger

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

2.12.3 Körregler i motväxlar

Om ditt spårfordon är utrustat med växelväljare, och växeln har elektrisk omläggning ska du alltid lägga växelväljaren för det håll du ska köra även om växeln ligger i avsedd körriktning.

- Om någon arbetar i växeln ska du stanna före markdetektorn och vänta tills du får signalen *Framåt*.
- Om växeltungorna inte sluter får du inte passera växeln.

2.12.3.1 Motväxel utan växelkontrollsignal

- Innan du kör igenom en motväxel utan växelkontrollsignal ska du kontrollera att växeln sluter i rätt läge
- Om du möter ett spårfordon som du skulle kunna kollidera med, ska du stanna och vänta tills den andra spårfordonet har passerat
- Du får inte passera markdetektorn innan framförvarande spårfordon helt har passerat växeln

2.12.3.2 Motväxel med växelkontrollsignal

- Innan du kör igenom en motväxel med växelkontrollsignal ska 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.

2.12.3.3 Åtgärder vid felaktig växelkontrollsignal

Om växelkontrollsignalen visar kryss eller är släckt vid passage ska du stanna och kontrollera att inget främmande föremål blockerar växeltungorna, därefter ska växeln läggas om manuellt med växelspett minst en gång. Observera att en växelkontrollsignal kan kontrollera två växlar, i dessa fall ska du kontrollera samt lägga om båda växlarna. Därefter gäller något av nedanstående alternativ:

- Om något främmande föremål förhindrar växeltungorna från att sluta så ska du kontakta TLI med SIT, därefter om möjligt rensa växeln med hjälp av rensjärn och växelspett. Stoppa aldrig ner fingrar i växeln
- Om växeltungorna sluter, men du inte har fått besked om förregling i växelkontrollsignal, så får du passera enligt reglerna i [2.12.3.1](#) Händelsen rapporteras till TLI
- Om växeltungorna sluter och växelkontrollsignalen visar att växeln är förreglad så får du passera enligt reglerna i [2.12.3.2](#). Händelsen rapporteras till TLI

Undantag från dessa regler meddelas genom trafikorder eller av TLI.

2.13 Körning mot spårets normala körriktning

2.13.1 Backning

Med backning menas en rörelse mot spårets normala körriktning.

Backning ska normalt ske från den förarplats som går främst. Om backning måste ske från annan plats ska 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.

Du får inte byta körriktning om det under ditt spårfordon finns en eller flera växlar som du har pressat upp.

På följande platser är backning endast tillåten med signalgivare.

- Östra sjukhuset mellan växel 792 och viadukten.
- Ut från slingan Marklandsgatan.

- In till slingan Slottsskogsvallen

Vid backning får du inte pressa upp växlar, alla växlar ska läggas om manuellt innan de passeras, gäller ej vid rangering på depåområde.

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

2.13.2 Motspårskörning

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

Vid motspårskörning får du inte pressa upp växlar, alla växlar ska läggas om manuellt innan de passeras.

2.14 Körning på sträcka med punktsignaler

2.14.1 Allmänt

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

2.14.2 Växlar

Du får inte lägga om växlar med växelspett. Om du har fått *Kör* för fel tågväg ska 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 pressa upp medväxlar inom signalsträckor.

2.14.3 Backning

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

2.14.4 Åtgärder vid fel på punktsignaler

Om du har blivit stående vid en punktsignal och inte får *Rörelse på sikt tillåten* inom rimlig tid, ska du kontakta TLI och uppge signalens beteckning. Om du inte får kontakt med TLI har du även möjlighet att använda tryckknappslåda för återtagning och anmälan om ny tågväg. Dessa får endast användas vid körning med spårfordon som uppfyller kraven för säker kortslutning.

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

För Spårvagn:

"Linje x omlopp y (eller radio-/tekniskt nummer) får passera punktsignal z, tillståndet gäller fram till nästa punktsignal eller sluttavla, största försiktighet iakttages."

För Spårgående Arbetsfordon:

"Arbetsfordon X, radioenhet Y, får passera signal Z. Tillståndet gäller fram till nästa signal eller sluttavla, största försiktighet iakttages".

Du ska repetera meddelandet ordagrant.

När du har passerat punktsignalen ska 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 ska dessa passeras enligt reglerna för växel utan växelkontrollsignal. Medväxlar får inte pressas upp och ska i förekommande fall läggas om med växelspett.

2.14.5 Tillstånd från uniformerad Trafikledare eller signalvakt att passera punktsignalsignal

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 ska du köra enligt reglerna i [2.14.4](#)

Om uniformerad trafikledare eller signalvakt på plats tar över signalgivning i punktsignal, ska detta meddelas genom "trafikorder", "tillfällig trafikorder" eller via TLI.

2.15 Körning på sträcka med huvudsignaler

2.15.1 Allmänt

Signalsträckor är sträckor som regleras av huvud- eller punktsignaler. Signalerna anger om spåret är fritt från andra spårfordon, med följande undantag:

- Huvudsignal som visar blinkande grönt
- Huvudsignal som visar blinkande gult mot vändslingan Frölunda torg
- Huvudsignal som visar rött tillsammans med gult

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

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

Arbetsfordon som inte uppfyller kraven för säker kortslutning får endast köra in på signalsträcka efter tillstånd av TLI. Tillstånd ska i dessa fall begäras vid tillståndstavla, samt vid varje efterföljande signal. Dessutom ska TLI meddelas när sluttavla för signalsträcka har passerats.

Hastighetsbegränsningar i tabellen under [2.11.1](#) gäller om annan hastighet inte är skyltad.

2.15.2 Växlar

Du får inte lägga om växlar med växelspett. Växel 223 på Slottsskogsdepån 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 ska du stanna före signalen och kontakta TLI.

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

2.15.3 Backning

Du får inte backa in på eller inom en signalsäkrad sträcka.

2.15.4 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 [2.15.1](#)) 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, ska du kontakta TLI och uppge signalens beteckning. Om du inte får kontakt med TLI har du även, på vissa platser, möjlighet att använda tryckknappslåda för återtagning och anmälan om ny tågväg. Tryckknappslådan får endast användas vid körning med spårfordon som uppfyller kraven för säker kortslutning.

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

För Spårvagn:

"Linje x omlopp y (eller radio-/tekniskt nummer) får passera huvudsignal z, tillståndet gäller fram till nästa punktsignal eller sluttavla, största försiktighet iakttages."

För Spårgående övriga fordon:

”Arbetsfordon X, radioenhet Y, får passera signal Z. Tillståndet gäller fram till nästa signal eller sluttavla, största försiktighet iakttages”.

Du ska repetera meddelandet ordagrant.

När du har passerat huvudsignalen ska du köra enligt reglerna för körning på sikt fram till nästa huvudsignal eller sluttavla. Sth är 30 km/h. Om det på sträckan finns växlar ska dessa passeras enligt reglerna för växel utan växelkontrollsignal. Medväxlar får inte pressas upp och ska i förekommande fall läggas om med växelspett. (Undantag: se [2.15.2](#))

2.15.5 Tillstånd från uniformerad Trafikledare eller signalvakt att passera huvudsignal.

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

När du har passerat huvudsignalen ska du köra enligt reglerna i [2.15.4](#)

Om uniformerad trafikledare eller signalvakt på plats tar över signalgivning i huvudsignal, ska detta meddelas genom "trafikorder", "tillfällig trafikorder" eller via TLI.

2.15.6 Körning förbi blinkande gult sken i huvudsignal

När du passerat en huvudsignal som visar blinkande gult sken, gäller sth 30 km/h fram till nästa huvudsignal som visar grönt eller sluttavla. Om det på sträckan finns växlar ska du passera dessa enligt reglerna för växel utan växelkontrollsignal.

2.16 Körning förbi urbruktagen huvud- eller punktsignal

När du passerat en huvud- eller punktsignal som tagits ur bruk med ogiltighetstavla, ska du köra enligt reglerna för körning på sikt fram till nästa huvudsignal/punktsignal som är i bruk eller sluttavla, om inget annat meddelats. Sth 30 km/h. Om det på sträckan finns växlar ska du passera dessa enligt reglerna för växel utan växelkontrollsignal. Medväxlar får inte pressas upp och ska i förekommande fall läggas om med växelspett. (Undantag: se [2.15.2](#))

2.17 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](#)).

Allmänt 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 placeras en stopptavla även på hållplatsen

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

- Snabbspåret mellan Centralstationen och Gamlestadstorget där det första vägmärket "Vägarbete" finns bakom GP-huset (Polhemsplatsen)
- Chalmertunneln mellan Korsvägen och Chalmers där det första vägmärket "Vägarbete" finns omedelbart innan tunnelmynningen

Vid icke hindrande arbete sätts vägmärket "Vägarbete" inte upp. I sådana fall ska 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. SMF:s entreprenörer ska 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 ska 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.

2.18 Körregler vid hållplats

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 inte större hastighet än de som är angivna i hastighetstabellen tidigare i detta kapitel.

- Om utfarten från hållplats är signalreglerad med kollektivtrafik- eller fordonssignal ska du alltid stanna före utfart om signalen är släckt eller ur funktion.

2.19 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 spårinnehavaren för trafikspår, efter kontorstid tas beslut av utredningsledare i beredskap ULB.

Beträffande tåglängd vid bogsering se [3.10.1](#).

2.20 Körning med spårfordon som saknar skenbroms

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

Undantagna är vissa godkända arbetsfordon

För körning på avstängt spår gäller regler för arbete i spår enligt TRI kap [5](#), kap [7](#) samt Göteborgs Stads SÄO kap 14 Bestämmelser för arbete i spår och Arbetsfordon.

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



3 BESTÄMMELSER FÖR SPÅRVAGNSFÖRARE

3.1 Förares ansvar

Som förare ansvarar du för att tåget är i säkert skick när du kör ut från depå eller motsvarande. Ditt ansvar är begränsat till det som du ska kontrollera före utkörning. Misstänker du att det är något annat fel på tåget ska du anmäla detta till depåpersonalen. Om arbetsledningen har uppdragit åt någon annan att göra i ordning ditt tåg, är det den personen som ansvarar för att tåget är i säkert skick.

Som förare ansvarar du även för att spårvagnen framförs säkert och du får inte syssla med sådant som kan avleda din uppmärksamhet från körningen.

Du ska särskilt tänka på att:

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

När du framför spårvagn får du inte:

- använda eller bära hörlurar eller öronsnäckor.
- använda träskor, platåskor, högklackade skor eller skor utan hälrem.
- använda mobiltelefon (undantag är bogsering av vagn framför)

Kommunicera i kommunikationsradio eller lämna trafikinformation till resenärer får endast ske om det kan göras trafiksäkert. Mobiltelefon får i undantagsfall användas med stillastående vagn, ärendet ska vara tjänsterelaterat.

3.2 Uttagning av tåg

3.2.1 Kontroll före utkörning

När du ställer i ordning ett tåg ska du följa SÄO 6K (Minneslista och viktiga tips).

3.2.2 Kontroll under körning

Du ska minst en gång per arbetspass kontrollera respektive vagns strömavtagare. 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

Fel som har betydelse för säkerheten ska du omedelbart anmäla till TLI. Övriga fel anmäler du också till TLI.

3.2.3 Utkörning med tåg som inte går i linjetrafik

När du kör ett tåg som inte går efter tidtabell ska du anmäla till TLI när du kör ut från depå eller startar med ett tåg som har stått uppställt utanför depå.

Du ska då också meddela vilken väg du ska 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 ska avvika från meddelad väg eller färdplan måste du anmäla detta till TLI.

3.3 Belysning på spårvagn

Strålkastare och bakljus ska alltid vara tända på tåg.

Skyltbelysning samt kupébelysning ska alltid vara tänd i mörker och skymning. Vagnar utrustade med sidomarkeringsljus kan ersätta kupébelysningen med dessa när tåget går som tjänstetåg.

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

3.4 Utsignal

Du ska ge utsignal

- Innan du startar från hållplats
- 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

3.5 Farobromsning

Då omedelbar risk för sammanstötning föreligger ska du farobromsa.

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

Om du hastigt måste lämna förarplatsen ska du låsa bromspedalen i bottenläget eller dra handkontrollen till det bakre ändläget. Dessutom kan du dra ner nödbromshandtaget eller trycka ner nödstoppsknappen på förarplatsen.

3.6 Åtgärder när förarplatsen lämnas

När du lämnar förarplatsen (i annat fall än vad som beskrivs i [3.5](#)) ska du alltid ställa körhandtaget i "S" eller ta med dig környckeln. När du lämnar tåget utan uppsikt ska du stänga så att obehöriga inte kommer åt reglagen.

Vid iordningställandet kan környckeln sitta kvar under tiden anmälan ramp kontrolleras.

Spårfordon som ska ställas upp utanför depåområde ska låsas.

3.7 Koppling

3.7.1 Tillkoppling i resandetåg

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

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

- se till att all av- och påstigning är klar innan tillkoppling sker
- meddela passagerarna att tillkoppling kommer att ske
- på M28 och M29, ställa körhandtaget i läge "S" och dörreglaget på "stänger", öppna dörr 1 eller 2
- ge signalen *Framåt* till föraren på den vagn som ska kopplas till och ge signalen *Stopp* när avståndet mellan kopplen är c:a 0,5 meter
- försäkra sig om att körhandtaget på vagn som ska kopplas till är i läge "S"
- vid behov justera kopplen i sidled och därefter ge signalen *Koppling*. Efter tillkoppling kontrolleras att losskopplingshandtagen 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, ska föraren på den tillkopplade vagnen efter tillkopplingen hålla en dörr öppen och vänta tills föraren i vagn 1 meddelar att klarsignal inte erhålls.

3.7.2 Frånkoppling i resandetåg

M28 och M29: Den som ska utföra frånkopplingen ställer bromsställaren på "0" samt meddelar genom innerhögtalaren att frånkoppling kommer att ske och 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 kopplen inte lossar måste manuell frånkoppling göras. Den ska i så fall göras av föraren på den främre vagnen.

3.7.3 Till- och frånkoppling

I övriga fall får du göra koppling ensam. Du ska då före tillkoppling vid behov justera kopplen 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.

3.8 Bestämmelser för resandetåg

3.8.1 Körning

Du ska köra så mjukt som de yttre omständigheterna medger. Vid acceleration, inbromsning och kurvtagning ska du köra på ett sådant sätt att resenärerna upplever färden som behaglig och säker.

3.8.2 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 ska 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 ska du varna resenärerna med högtalarutropet:

"Se upp för dörrarna! Dörrarna stängs!"

3.8.3 Information vid driftsstörningar

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

Om förändrad körväg har beordrats ska 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.

3.8.4 Utrymning

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

Om du måste utrymma tåg mellan hållplatser på signalsäkrad sträcka ska 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 ska vagnen utrymmas på passagerare.

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

3.8.5 Ändhållplats

Vid ändhållplats ska samtliga resenärer stiga av vid hållplatsläge för avstigning.

Resenärer får endast i undantagsfall medfölja förbi hållplatsläge för sista avstigning och endast om det kan göras på ett säkert sätt.

Vid ändhållplatsen ska du gå igenom hela tåget och kontrollera:

- eventuella skador, t.ex. trasiga dörr- och fönsterrutor
- sandnivå
- annat som har betydelse för säkerheten

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

3.8.6 Brandsäkerhet

Brandfarliga ämnen får inte medföras i resandetåg.

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

3.9 Radiosamtal

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

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

3.10 Åtgärder vid driftstörningar

Fel som har betydelse för säkerheten ska omedelbart anmälas till TLI.

3.10.1 Bogsering

Vid bogsering får inte ett vagnsätt ha fler än 24 axlar/hjulpar. Om sträckan är sådan att avstängning gentemot övrig trafik är nödvändig ska hjälp från polis begäras.

Vid transport av vagn med urkopplad/manuellt lossad mekanisk broms ska antalet bromsade axlar/hjulpar vara minst lika många som antalet obromsade axlar/hjulpar.

Undantag: M32 (sex axlar) får bogsera M33/M33B (åtta axlar).

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

Om det inte går att köra med utrustningen för överföring av manöverbesked ska signalgivare placeras på förarplatsen främst i tåget för att ha uppsikt framåt. Signalgivaren kommunicerar till föraren via kommunikationsradio, mobiltelefon eller innerhögtalare. Signalgivaren ska låta sin röst höras oavbrutet. Om det blir tyst ska föraren stanna omedelbart.

Vid transport eller bogsering av spårvagn med sådant fel där bromssträckan eller vagnens drivning kan påverkas, ska följande spårsträckor undvikas: Redbergsvägen, Chalmerstunneln, Aschebergsgatan, Stigbergsliden, Guldhedsgatan/Per Dubbsgatan och backarna i Karl-Johansgatan.

Hastigheter vid bogsering beskrivs i TRI [2.11.1](#) Allmänna Hastighetsbestämmelser.

3.10.2 Bogsering inom signalsträcka

Då förberedelse (tex. koppling) inför bogsering sker inom signalsträcka ska TLI sätta berörda huvud/punktsignaler i stoppställning inom aktuellt område tills arbetet är slutfört.

[Text utgått]

3.10.3 Transport av spårvagn med (manuellt) lossad mekanisk broms 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 i vagnen med säkerhet kan återställa den mekaniska bromsen under färd.

3.10.3.1 Lossning av mekaniska bromsen på vagntyp M31

Om vagnen kan aktiveras och har tryckluft samt klarsignal lossas bromsen med vredet "Lossning mek. broms". Om vagnen saknar egen tryckluft så kan den försörjas med tryckluft från annan vagn. Anslutning av en tryckluftsslang mellan vagnarna görs av behörig vagnteknisk personal. Bromsen kan därefter lossas 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.

3.10.3.2 Lossning av mekaniska bromsen på vagntyp M29

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

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

3.10.3.3 Lossning mekanisk broms på vagn M33/M33B

Om instruktioner ges från felindikeringsystemet kan spårvagnsförare lossa den mekaniska bromsen i respektive boggi. Den mekaniska bromsen lossas genom att trycka in knappen "Lossning mekanisk broms" på manöverpanelen till vänster i förarhytten. Det är endast möjligt att lossa mekaniska bromsen i max två boggier av fyra. Följ sth som ges i felindikeringsystemet.

Bromsvakt: Spårvagnsförare som medföljer vagn för att lossa mekaniska bromsen genom att trycka in knappen "Lossning mekanisk broms" på manöverpanelen till vänster i förarhytten. Bromsvakt kan vid behov återansätta bromsen genom att åter trycka in knappen "Lossning mekanisk broms" alternativt aktivera nödstopp. Bromsvakt ska tillse att batterispänningen på bogserad spårvagn M33 ej understiger 18,5 volt.

3.10.3.4 Manuell lossning av mekaniska bromsen på vagntyp M28

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.

Instruktör får i utbildningssyfte lossa den mekaniska bromsen manuellt, men endast inom depåområde på vagn med fungerande bromsar. I övrigt får endast behörig vagnteknisk personal lossa den mekaniska bromsen manuellt.

Manuellt lossad broms får aldrig ske på en enkelvagn eller på samtliga vagnar i ett vagnsätt. Vid bogsering av två eller flera vagnar ska det finnas minst lika många bromsade som obromsade axlar/hjulpar. Innan den mekaniska bromsen manuellt lossas ska kopplingen säkras med säkerhetsbult.

Obromsad vagn ska utrymmas snarast möjligt, dock senast vid nästa hållplats. Vagnsättet ska sedan snarast köras till depå där samtliga vagnar förses med Varningsbricka "Mekanisk broms ur funktion".

Bromsvakt: Behörig vagnteknisk personal ska medfölja obromsad vagn för att vid behov kunna återställa bromsen under färd. Bromsvakt behöver inte medfölja på depåspår.

Vagnsätt får inte lämnas obemannat utanför depåområde när den mekaniska bromsen är manuellt lossad. Vagnsätt med manuellt lossad mekanisk broms får inte heller ställas upp utan att det är kopplat med annan bromsad vagn. Detta gäller även på uppställningsplats inom depåområde.

3.10.3.5 Manuell lossning av mekaniska bromsen på vagntyp M29 med hjälp av tryckluft i tub

Om vagnen saknar tryckluft ska tillförsel av luft till bromsarna ske med tryckluft i tub. Endast behörig vagnteknisk personal får manuellt lossa den mekaniska bromsen på vagntyp M29.

Manuellt lossad broms får aldrig ske på en enkelvagn eller på samtliga vagnar i ett vagnsätt. Vid bogsering av två eller flera vagnar ska det finnas minst lika många bromsade som obromsade axlar/hjulpar. Innan den mekaniska bromsen manuellt lossas ska kopplingen säkras med säkerhetsbult.

Obromsad vagn ska utrymmas snarast möjligt och senast vid nästa hållplats. Vagnsättet ska sedan snarast köras till depå där samtliga vagnar förses med Varningsbricka "Mekanisk broms ur funktion".

Bromsvakt: Behörig vagnteknisk personal ska medfölja obromsad vagn för att vid behov kunna återställa bromsen under färd. Bromsvakt behöver inte medfölja på depåspår.

Vagnsätt får inte lämnas obemannat utanför depåområde när den mekaniska bromsen är manuellt lossad. Vagnsätt med manuellt lossad mekanisk broms får inte heller ställas upp utan att det är kopplat med annan bromsad vagn. Detta gäller även på uppställningsplats inom depåområde.

3.10.3.6 Manuell lossning av mekanisk broms på vagntyp M33/M33B

Den mekaniska bromsen får lossas manuellt endast på den vagn som har sådant fel att bromsen inte kan manövreras av föraren.

Manuell lossning av mekaniska bromsen på M33/M333B innebär att mekaniska bromsen lossas på fler än två boggier med hjälp av tryckknapparna på manöverpanelen till vänster i förarhytten. För att möjliggöra denna manöver krävs att nyckelvredet "Manuellt lossad mekanisk broms", bakom takluckan i BM3, vrids ett kvarts varv åt höger.

Manuell lossning av den mekaniska bromsen får endast utföras av behörig vagnteknisk personal. Manuell lossning av mekanisk broms får aldrig utföras på enkelvagn eller på samtliga hopkopplade vagnar. När den mekaniska bromsen är manuellt lossad får endast nyckelägaren framföra vagnarna. Bromsvakt ska tillse att batterispänningen på bogserad spårvagn M33 ej understiger 18,5 volt.

Bromsvakt: Behörig vagnteknisk personal som medföljer vagn för att manuellt lossa mekaniska bromsen genom att vrida om nyckelvredet "Manuellt lossad mekanisk broms" bakom takluckan i BM3 och sedan trycka in knappen/knapparna "Lossning mekanisk

broms” på manöverpanelen till vänster i förarhytten. Bromsvakt kan vid behov återansätta bromsen genom att åter trycka in knappen/knapparna ”Lossning mekanisk broms” på manöverpanelen till vänster i förarhytten alternativt aktivera farobroms eller nödstopp.

Obromsad vagn ska utrymmas snarast möjligt, dock senast vid nästa hållplats.

3.10.4 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 därmed inte med säkerhet återställas under färd. Urkoppling av den mekaniska bromsen får endast göras om vagnen har sådant fel att (manuell) lossning inte är möjligt.

Endast behörig vagnteknisk personal får koppla ur den mekaniska bromsen.

Innan den mekaniska bromsen kopplas ur ska kopplingen säkras med säkerhetsbult(pedalvagnar) eller sprintar(ledvagnar). Dessutom ska obromsad vagn säkras med bromsad vagn med en för ändamålet avsedd bogseranordning, alternativt ordna att bromsade vagnar går före och efter obromsad vagn.

Kopplen och deras infästning ska synas. Upptäcks något som skulle kunna medföra att kopplen brister eller lossnar får urkopplingen inte genomföras.

Vagn ska utrymmas snarast möjligt och senast vid nästa hållplats. Vagnsättet ska sedan snarast köras till depå där samtliga vagnar förses med varningsbricka/dekal ”Mekanisk broms ur funktion”.

Dörrarna ska låsas på obromsad vagn under körning på huvudspår.

Vagnsätt med urkopplad mekanisk broms får inte lämnas obemannat utanför depåområde. Vagnsätt med urkopplad mekanisk broms får inte heller ställas upp utan att det är kopplat med annan bromsad vagn. Detta gäller även på uppställningsplats inom depåområde.

Bogsering med vagn M31 får endast ske under följande förutsättning:

Innan urkoppling av den mekaniska bromsen ska behörig vagnteknisk personal befinna sig på förarplatsen. Denna person ansvarar att under hela processen, urkoppling av mekanisk broms samt transport av vagn till depå, ha klarsignal och säkerhetsgrepp. Detta för att säkerställa lika många bromsade axlar som obromsade.

Hopkoppling vid bogsering med M31 får inte ske där spåret lutar så mycket att ofrivillig rörelse av vagnsättet kan ske, enligt spårsträckor under [3.10.1](#).

3.10.5 Urkoppling av mekaniska bromsen på vagntyp M32

På vagntyp M32 tillämpas endast ”urkoppling mekanisk broms”, således finns inte begreppet ”manuellt lossad mekanisk broms”.

Vid behov ska i första hand den mekaniska bromsen kopplas ur med nyckel på förarplatsen. Om inte det fungerar kopplas den mekaniska bromsen ur på utsidan.

Instruktör får i utbildningssyfte koppla ur den mekaniska bromsen men endast med nyckel på förarplatsen och endast inom depåområde på vagn med fungerande bromsar. I övrigt får endast behörig vagnteknisk personal koppla ur den mekaniska bromsen.

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

Om den mekaniska bromsen på fler än en truck kopplas ur, ska instruktioner ur TRI 3.10.4 följas.

3.10.6 Linjekontaktor kan inte slås till

Om linjekontaktorn på en vagn av typ M28 har brutit och inte kan slås till igen ska vagnen transporteras enligt reglerna för manuellt lossad mekanisk broms.

3.10.7 Driftstörningar M31, M32 och M33

Vid tekniska problem med vagntyp M31, M32 och M33 ska alltid instruktionen som ges i felindikeringsystemet följas. Starta inte om vagnen på eget initiativ om det inte framgår av felindikeringsystemet. Vagnen ska endast startas om av eller på initiativ av vagnteknisk personal. Fel som har betydelse för säkerheten ska omedelbart anmälas till TLI.

3.10.8 Batterikörning M33/M33B

M33/M33B kan köras med endast batteri vid spänningslös kontaktledning. Vid skadad kontaktledning ska TRI [1.10.6](#) följas. Batterikörning får ske under förutsättning att:

- Spåret framför är plant
- Spåret framför inte har en kraftig kurva
- Körningen bedöms kunna ske i en rörelse
- Körningen bedöms kunna ske säkert
- TLI (trafikspår) eller DC (depåspår) har gett tillstånd

3.10.9 Fel på sandning

Vid fel på sandning ska du meddela TLI. Du kan köra tåget i trafik med en till förhållandena anpassad hastighet. Under lövhalkeperioden ska tåget snarast bytas.

3.10.10 Fel på skenbroms

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

3.10.11 Förbikoppling av klarsignal, dörrslinga och säkerhetsslinga

3.10.11.1 Allmänt

Förbikoppling av klarsignal, dörrslinga och säkerhetsslinga innebär att säkerhetskritiska funktioner uteblir, därför gäller följande:

- Förbikoppling får normalt endast utföras av behörig vagnteknisk personal.
Undantag: se 3.10.11.2
- Vid förbikoppling får tåget inte medföra resenärer.
- Åtgärder ska vidtagas så att av- och påstigning inte kan ske
- Rampen på M31, M32 och M33 ska vara infälld och rampluckan stängd.
- Behörig spårvagnsförare får framföra tåget

3.10.11.2 Förbikoppling av klarsignal i M31, M32 och förbikoppling dörrslinga i M33/M33B

TLI får ge spårvagnsföraren tillstånd att förbikoppla klarsignalen i M31, M32 och dörrslingan i M33/M33B under förutsättning att rampen inte varit frigjord sedan vagnen stannade.

Spårvagnsförarens åtgärder i samband med förbikoppling av klarsignal/dörrslinga:

- Utrym vagnen
- Kontrollera att rampen är infälld och rampluckan stängd.
- Sätt dörrarna i läge stänger
- Lås dörrarna (Gäller ej dörr närmast förarplats)
- Därefter, kör ”Ej i trafik” till den plats som TLI beslutat.

[Text utgått]

Om en dörr inte kan låsas ska åtgärder vidtas på sådant sätt att av- och påstigning inte kan ske.

Instruktör får i utbildningssyfte förbikoppla klarsignalen/dörrslinga endast inom depåområden.

3.10.11.3 Förbikoppling av säkerhetsslinga M33/M33B

Behörig vagnteknisk personal får vid behov förbikoppla säkerhetsslingan under förutsättning att spårvagnen inte går att framföra med förbikopplad dörrslinga enligt TRI 3.10.11.2. Vagn med förbikopplad säkerhetsslinga får endast framföras om extra personal med spårvagnsbefogenhet övervakar körningen för att vid behov kunna stanna vagnen.

Instruktör får i utbildningssyfte förbikoppla säkerhetsslinga endast inom depåområden.

Åtgärderna enligt [3.10.11.1](#) ska vara genomförda.

3.10.12 Sönderslaget fönster

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

Vid skada på isolerade dubbelrutor i kupén på M31, M32 och M33 där en av rutorna är hel kan vagnen fortsätta i trafik, men bör skiftas in. Vid invändig trasig ruta ska närmaste sittplatser spärras av.

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 band att spärra av den delen av spårvagnen. Fel och åtgärd anmäls till TLI.

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

3.10.13 Frontskydd på spårvagn

Spårvagn med ofullständigt frontskydd ska inte köras ut från depå.

Spårvagn med ofullständigt frontskydd eller med frontskydd som inte går att återställa ska köras kortaste väg till närmaste depå.

3.10.14 Spänningslös kontaktledning

Vid långvarig spänningslöshet (mer än tre minuter) ska du dra ner samtliga strömavtagare på tåget.

Efter långvarig spänningslöshet får du inte köra vidare förrän TLI eller trafikledare har gett order om det.

Om du misstänker att kontaktledning, bärlina eller tvärtråd är skadad, se [1.10.6](#)



4 BESTÄMMELSER FÖR KÖRNING OCH RANGERING INOM DEPÅOMRÅDE OCH VERKSTADSOMRÅDE

4.1 Tillämplighet

GS är spårinnehavare för depåspåren:

- Vagnhallen Rantorget (Begränsas av Anders Personsgatan)
- Vagnhallen Kungsladugård (Vagnhallen Majorna)
- Vagnhallen Slottsskogsdepån
- Vagnhallen Ringön

Stadsmiljöförvaltningen är spårinnehavare för depåspåren:

- Gårdahallen inklusive förbindelsespåret
- Halkspåret Eketrägatan

4.1.1 Hastighet på 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 Allmänt

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

Om spårvagn, utöver planerad trafik, avser att köra in på någon av depåspåren där GS är spårinnehavare, ska DC för respektive depå kontaktas.

Vid fel på anläggningen vad det gäller spår, signaler och växlar inom respektive anläggning ska detta anmälas till TLI. Signal försedd med blå säck ses som felanmäld.

Endast personal med behörighet B, C eller D får framföra spårvagnar inom Verkstadsområde.

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

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

4.3 Vagnhallen Rantorget (RTX)

4.3.1 Normala rörelseriktningar

Inkörning av spårvagnar ska normalt ske utanför vagnhallen till spår 29, 30, 31, eller ibland 0-spåret. Efter kl. 17:00 alla dagar ska inkörning ske förbi spåren 29 eller 30 in i vagnhallen genom port 4 fram till hållmärket i höjd med spår 13.

Trafikpersonal får enbart med särskilt besked köra direkt in i vagnhallen genom port 2.

Verkstadsområdet omfattar spåren 1–11 innanför portarna, samt spår 32 - 37.

Den normala rörelseriktningen inom depån Rantorget är medurs.

Körning mot den normala rörelseriktningen 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 (spår 1–11)
- På den raka delen av spår 12–31
- Provkörningssträckan spår 0
- Från rakspåren 12–28 till port nr 7 eller 8 under förutsättning att de två depåsignalerna visar *Kör*

Om du behöver köra mot den normala rörelseriktningen där det är inte är tillåtet, ska du kontakta DC, som då kan arrangera en körning mot den normala körriktningen.

4.3.2 Vändning av vagn

Vändning av vagn görs med hjälp av växel R25 under Willinsbron eller växel S1 på förbindelsespåret utanför Gårdahallen.

4.3.3 Begränsad framkomlighet

Vagnar av typ M28 och M29 får inte köras ihopkopplade till eller från spår 10 på vagnhallen Rantorget p.g.a. att kopplets utslag blir för stort i kurvorna.

I anslutning till infarten på spår 1, strax före port 5, finns en rörlig bom med en fast monterad hindertavla. Hindertavlan ska 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 ca: 5 meter. Spärrmålningen innebär att någon del av spårvagn endast får stanna en kort stund för att t.ex. lägga om en växel.

4.3.4 Provkörning

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.

4.3.5 Signaler

Inom vagnhallen Rantorget finns depåsignaler som kan visa *Stopp*, eller *Kör*. Ibland är depåsignalerna kombinerade med sifferdisplayer som visar till vilket spår rangerväg kan vara lagd.

Vid in och utfart till Stampgatan finns kollektivtrafiksignaler.

I anslutning till korsningen med Anders Perssonsgatan finns kollektivtrafiksignaler.

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 tryckknapps-dosa. 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 tryckknapps-dosa.

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

4.4 Vagnhallen Kungsladugård (MX)

4.4.1 Normala rörelseriktningar

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 ett målat gult streck som markerar var vagnarna går fria.

- Verkstadsområdet består av spår 1–10 i södra delen av vagnhallen
- Verkstadsområdet är skyddat med en bom försedd med en hindertavla när spåret är upptaget

4.4.2 Vändning av vagn

Vändning av vagn görs med hjälp av växel F30 på den nordvästra delen av hallgården.

4.4.3 Provkörning

Provkörningssträcka är belägen på den östra delen, spår 00. 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.

4.4.4 Signaler

Vid sidan av portarna in till och ut ur hallen finns depåsignaler.

Depåsignal finns på spår 00 i norra och södra ändan av spåret. Signalbilden ändras genom vridning med trekantsnyckel. När signalerna visar *Stopp* 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.

4.5 Vagnhallen Slottsskogen (SLX)

4.5.1 Normala rörelseriktningar

Depån har ingen normal rörelseriktning och därför är någon backning per definition inte möjlig. All körning ses som rangering.

4.5.2 Begränsad framkomlighet

Första medväxeln (nr 5) vid inkörning på depån är en fjäderväxel. Den är manuellt omlägningsbar.

Var första respektive andra inkörande vagn ska stanna är markerat med hållmärke.

4.5.3 Signaler

Det finns en signalsäkerhetsanläggning inom depån. För körning mellan depåspår visas ”*Stopp*, därefter ”Rörelse på sikt tillåten” (rangerväg) med sth 15 km/h”. För körning från depå ut på huvudspår krävs *Kör*. Detta kan enbart begäras med nyckelvred. Regeln enligt 2.15.2 gäller här.

4.5.4 Provkörning

Provkörningssträcka är belägen på spår 2. 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 och högst 30 km/h.

4.6 Vagnhallen Ringön (RÖX)

4.6.1 Normala rörelseriktningar

Den normala rörelseriktningen inom depå är moturs. Inom vagnhallen Ringön får du rangera i valfri riktning.

4.6.2 Signaler

Vid sidan av in- och utfartsgrindarna samt vid sidan av portarna till servicehallen finns depåsignaler.

4.6.3 In- och utkörning från vagnhallen Ringön

När vagn/vagnsätt lämnar vagnhallen Ringön finns det en stopptavla och hållmärke c:a 75 meter innan korsning med Hjalmar Brantingsgatan.

Mellan stopptavlan/hållmärket och kollektivtrafiksignalen innan korsningen med Hjalmar Brantingsgatan får det endast befinna sig en vagn/ett vagnsätt på samma utkörningsspår.

Vid in- och utkörning till vagnhallen Ringön får vagn/vagnsätt inte lämnas obemannat mellan huvudspår och grind till vagnhallen Ringön. Backning på sträckan får endast utföras efter godkännande av DC Ringön.

4.6.4 Provkörningsspår

Provkörning av spårvagn i samband med översyn/reparation får göras av teknisk personal på spår 12 vid depå Ringön. Största tillåtna hastighet vid dessa provkörningar är 30 km/h.

4.7 Gårdahallen (GX)

4.7.1 Normala rörelseriktningar

Depån har ingen normal rörelseriktning och därför är någon backning per definition inte möjlig. All körning ses som rangering.

4.7.2 Vändning av vagn

Vändning av vagn görs via spåret på norra hallgården.

4.7.3 Rangering Gårdahallen

Rangering av M28/M29/M31/M32/M33 inom depåområdet ska ske med försiktighet och av Gårdahallen utbildad rangerpersonal.

4.7.4 Uppställning Ävägen

Uppställning av vagn under längre period ska undvikas utmed Ävägen som ligger på byggnadens västra sida. Vid uppställning av vagn för längre förvaring ska samråd ske med spårinnehavare samt representanter för Spårvägssällskapet Ringlinien.

4.8 Arbete i spår inom depåområde och verkstadsområde

4.8.1 Tillämplighet

Vid arbete inom GS depå- eller Verkstadsområde ska reglerna i kapitel 5 "Arbetsfordon" och kapitel 7 "Arbete i spår" följas med följande undantag och förtydliganden:

1. Allt arbete ses som i eller i farlig närhet av spår, enligt kapitel 7
2. Alla arbeten ska anmälas vid start och avslut till de funktioner som anges på tillståndet. I de fall TLI mottager anmälan ska arbetet registreras i händelseregistret.
3. Om arbetet påverkar ordinarie in- och utkörande trafikvagnar ska Trafiksäkerhetsenheten kontaktas.
4. Planeringsmöte hålls inte vid avstängt spår
5. Då material, maskiner och dylikt placeras invid spåret ska reglerna om fria rummet och skyddsutrymme följas. Ritningen finns i Göteborgs Stads "Teknisk handbok"
6. Avsteg kan beviljas av Trafiksäkerhetsfunktionen



5 BESTÄMMELSER FÖR ARBETSFORDON

5.1 Allmänt *

Spåranläggningen i Göteborg och Mölndal är konstruerad för att spårvagnar ska kunna transportera resenärer på ett säkert sätt. Vissa arbeten kräver dock att spårgående arbetsfordon används, trots att de inte alltid uppfyller de många tekniska krav som ställs på spårvagnar.

Detta innebär att spårgående arbetsfordon måste ha särskilda regler, och att det ställs särskilda krav på utbildning för den personal som ska framföra dessa fordon.

Undantag och dispens från reglerna i detta kapitel kan meddelas av Tjänsteperson Spårinnehavare.

De rubriker, samt tillhörande underrubriker, som är markerade med asterisk () är tillämpliga vid körning på avstängt spår.*

5.2 Krav på arbetsfordon*

5.2.1 Allmänt*

Fordonsägaren ska ha ett dokumenterat ledningssystem som inkluderar de krav och rutiner som ställs på arbetsfordon med tillhörande övrig arbetsutrustning.

Ledningssystemet ska inkludera rutiner för daglig funktionskontroll, periodiskt underhåll och säkerhetsbesiktning och som säkerställer att påtalade brister åtgärdas innan fordonet på nytt används.

Ledningssystemet ska vidare beskriva hur avvikelser ska rapporteras till verksamhetsutövaren efter urspärning, läckage, sönderkörd spårvägsbana eller konflikter med övrig trafik eller boende.

5.2.1.1 Dokumentation

Till varje fordon ska finnas en fordonspärm där fordonsägaren är ansvarig för att säkerställa att den innehåller aktuell information. Fordonspärmerna ska inkludera dokumentation från periodiskt underhåll och besiktning samt från funktionskontroll och säkerhetsbesiktning.

Fordonsägaren är ansvarig för att spara dokumentationen i minst tre år vad gäller besiktningar och säkerhetsbesiktningar samt felavhjälpande underhåll.

Delar av fordonspärmerna ska finnas tillgänglig i fordonet där minimum följande information ska finnas:

- Bruksanvisning på svenska
- Det senaste utfärdade besiktningsprotokollet
- Instruktion för funktionskontroll

Samtliga arbetsfordon ska vara dokumenterade med uppgifter om modellbeteckning, konstruktionsprofil, längd, bredd, höjd, tjänstevikt, sammanställningsritningar, schema på el, hydraulik, pneumatik, elektroniksystem samt bruksanvisning på svenska.

Det ska finna rutiner upprättade som är lättåtkomliga av föraren som beskriver hur den ska agera vid ett haveri.

5.2.2 Tekniska krav*

Alla arbetsfordon ska vara typgodkända av Transportstyrelsen eller motsvarande för att få användas på spårvägsbanan.

Alla arbetsfordon som har möjlighet att framföras både på väg och spårväg ska utrustas i enlighet med Stadsmiljöförvaltningens aktuella regelverk för vägmärken och lyktor på fordon vid spår- och gatuarbete i Göteborgs Stad (TH).

5.2.3 Systemspecifika tekniska krav*

5.2.3.1 Säker kortslutning

Säker kortslutning av spårledningarna är av största vikt för att signalsystemet ska reagera på att ett rälsgående fordon befinner sig på aktuell spårsträcka.

För att arbetsfordon som trafikerar spårvägsbanan ska vara utrustad med säker kortslutning ska följande krav vara uppfyllda:

Axelkonstruktion	Arbetsfordonet ska vara utrustad med minimum två oisolerade hjulaxlar som kortsluter spårets båda räler.
Axelavstånd	Avståndet mellan två i sekvens hjulaxlar som kortsluter spårets båda räler ska vara minimum 1,80 m.
Axellast	Det minsta axeltrycket ska vara minimum 4 ton vid olastat arbetsfordon.
Axelresistans	Den elektriska axelresistansen mellan hjulring och hjulring uppmätt vid löpytorna efter reparation eller åtgärd får inte överstiga 0,03 ohm (30 milli ohm) i respektive hjulaxel. Den elektriska axelresistansen mellan hjulring och hjulring uppmätt vid löpytorna för ett arbetsfordon i drift får inte överstiga 0,07 ohm (70 milli ohm) i respektive hjulaxel

5.2.3.2 Bromskrav

Driftbroms	Arbetsfordon ska vara utrustade med en driftbroms, det vill säga en färdbroms som uppfyller alla bromskrav för maximal bromssträcka enligt tabell 1.
Parkeringsbroms	Arbetsfordon ska ha en parkeringsbroms som klarar att hålla arbetsfordonet med full last och efterkopplad vikt i längslutning 75 ‰.
Farobroms	Arbetsfordon ska vara utrustad med en farobroms som kan bromsa arbetsfordonet vid halka eller fel på ordinarie bromssystem. Vid haveri ska farobromsen säkerställa att arbetsfordonet stannar om det är i rörelse eller inte kommer i rörelse om det är stillastående.
Funktionella krav	Självdrivande arbetsfordon ska uppfylla de funktionella kraven för driftbroms, farobroms och parkeringsbroms. De funktionella kraven ska uppfyllas med minimum två separata bromssystem där varje bromssystem ska finnas beskriven i form av typ och funktion.

5.2.3.3 Övrigt

Höjdbegränsning	Arbetsfordon som riskerar att skada kontaktledning samt tvärtrådar ska vara försedd med system/funktion som kan begränsa rörelsen i höjddled.
-----------------	---

5.2.3.4 Maximal stoppsträcka*

Alla arbetsfordon ska uppfylla den maximala stoppsträckan enligt tabell 1 nedan oavsett last och tillåtna efterkopplade vikter.

Tabell 1 - Maximal stoppsträcka vid 0 ‰ längdlutning

Hastighet [km/h]	Maximal stoppsträcka [m]
5	3
10	4
15	7
20	11
25	17
30	25

För att få ett tillstånd för att använda arbetsfordonet på spårvägsbanan ska arbetsfordonet genomgått en besiktning som inkluderar ett bromsprov.

5.2.3.4.1 Säkerhetsteknisk utrustning*

Vid besiktning av ett arbetsfordon ska alla bromssystem testas komplett inklusive alla interna som externa manövreringsinterface.

Arbetsfordon ska vara utrustad med nödstopp som kan användas för att förhindra ett farligt förlopp eller en risk att ett sådant förlopp uppstår utan att ge upphov till ytterligare risk.

Arbetsfordon som har dubbla förarplatser och som får framföras med en högre arbetshastighet än 30 km/h ska vara utrustade med säkerhetsgrepp.

5.2.3.5 Draginrättning*

Koppelanordningar som används ska vara typgodkända och när kättingar eller vajer används som förstärkning ska dessa vara godkända för de laster som avses.

Vid användning av övrig arbetsutrustning ska kätting eller vajer användas som förstärkning till koppelanordning om inte den övriga arbetsutrustningen är utrustad med farobroms.

5.2.3.6 Löpverk/Gångegenskaper*

Arbetsfordon ska vara utformade så att de kan framföras på ett betryggande sätt mot urspårning samt att spårvägsbanan inte skadas.

Arbetsfordonet ska kunna framföras på en minsta horisontell kurvradie av 20 m annars ska dispens sökas hos Stadsmiljöförvaltningen.

Arbetsfordon som drivs och bromsas med järnhjul och som avser att köras på gatuspår, spårvägsväxlar och spårvägsbryggor ska uppfylla kraven på hjulprofil (se nedan).

Arbetsfordon som drivs och bromsas med järnhjul och som avser att endast köras på vagnspår kan använda både hjulprofil för spårväghjul och järnväghjul.

Arbetsfordon med järnväghjul får ej framföras i spårkryss och spårvägsväxlar.

Hjulprofil arbetsfordon finns i mallar och checklistor i Stadsmiljöförvaltningen säkerhetsordning.

5.2.4 Underhålls- och besiktningsplan*

Fordonsägaren är ansvarig att upprätta en underhålls- och besiktningsplan för varje arbetsfordon med tills vidare tillstånd.

För fordon med tillfälligt tillstånd krävs ingen underhålls- och besiktningsplan.

Underhålls- och besiktningsplanen ska specificera följande.

- Intervaller mellan två i sekvens närliggande tillfällen för underhåll eller besiktningar där det maximala intervallet får vara 12 månader.
- Vid vilka tillfällen en säkerhetsbesiktning ska genomföras av arbetsfordonet utöver de periodiska besiktningarna.
- Säkerhetsbesiktning ska åtminstone utföras när ett arbetsfordon byggts om eller varit med om en urspårning eller trafikolycka.
- Vilka åtgärder som ska utföras vid periodiskt underhåll av arbetsfordonet

Underhålls- och besiktningsplanen ska på begäran av Stadsmiljöförvaltningen kunna visas upp exempelvis vid kontroller eller revision.

Samtliga periodiska underhåll och besiktningar samt säkerhetsbesiktningar ska protokollföras efter genomförd besiktning. I protokollet ska det framgå

- när och var besiktningen eller underhållet utförts,
- vem som utfört besiktningen eller underhållet,
- vad som besiktigats eller åtgärdats,
- eventuella avvikelser och nödvändiga åtgärder,
- vilka avvikelser enligt besiktningsprotokoll, som medför att arbetsfordonet inte kan användas utan åtgärd,
- på vilket enskilt arbetsfordon en trafiksäkerhetsmässigt betydelsefull del med individuell märkning har monterats.

Vid avvikelser som medför att arbetsfordonet inte kan användas utan åtgärd måste en ny besiktning genomföras som visar att avvikelsen har åtgärdats innan arbetsfordonet kan tas i bruk igen.

5.2.4.1 Funktionskontroll*

Fordonsägaren är ansvarig för att upprätta en rutin för daglig funktionskontroll av arbetsfordonet oberoende vilket tillstånd fordonet har. Funktionskontrollen ska finnas dokumenterad i fordonspärmen på ett sådant sätt att den är lätt att förstå och följa.

Funktionskontrollen ska genomföras av föraren inför varje arbetspass och resultatet ska dokumenteras i fordonspärmen.

Funktionskontrollen ska som minimum omfatta kontroll av belysning fram och bak, bromsar och säkerhetstillbehör.

5.2.5 Fordonsansvarig av arbetsfordon*

Alla arbetsfordon ska även ha en Fordonsansvarig som ansvarar för att fordonet uppfyller lagar och förordningar.

Fordonsansvarig är ansvarig att upprätta en kravspecifikation för varje enskilt fordon och/eller övrig utrustning. Kravspecifikationen ska:

- innehålla en översiktlig beskrivning av vad arbetsfordonet med tillhörande övrig arbetsutrustning ska användas till.

- innehålla en beskrivning hur arbetsfordonet framdrivs och hur det bärgas/bogseras vid haveri där beskrivningen ska inkludera gångegenskaper i hela hastighetsregistret, hjulprofil samt minsta kurvradie som arbetsfordonet är konstruerat för.
- beskriva hur kraven för högspänning/lågspänning uppfylls, typ av ljudsignal och vilken ljusbild arbetsfordonet har under färd.
- innehålla en beskrivning hur påkörning av oskyddad trafikant undviks samt hur skadeföljd minimeras vid eventuell påkörning.
- visa att arbetsfordonet med tillhörande övrig arbetsutrustning ryms innanför gällande konstruktion och lastprofil.
- visa på arbetsfordonets totala vikt, längd, höjd och axeltryck där arbetsfordonet ska vara utrustat med skylt som visar alla mått.
- beskriva hur övriga trafikanter, inklusive förare av spårfordon, varnas och vilken utrustning som ska användas vid ett haveri

5.3 Tillstånd för arbetsfordon*

För att ett spårgående arbetsfordon ska få framföras på Stadens spåranläggning krävs att det är godkänt av SMF.

Godkännandet kan innehålla olika restriktioner och villkor. Förare av arbetsfordon ska vara väl införstådd med vilka förutsättningar som gäller för det fordon som framförs.

Det är ägaren av arbetsfordonet som ansvarar för att fordonet är godkänt, och att säkerhetskritiska funktioner fungerar.

Samtliga arbetsfordon ska vara besiktigade och ha ett godkänt Fordonstillstånd utfärdat av Stadsmiljöförvaltningen innan ett arbete med arbetsfordonet kan påbörjas.

Fordonstillstånd ska finnas tillgängligt i fordonet och kunna uppvisas på begäran.

Alla arbetsfordon ska köras på sikt och för de arbetsfordon som avses att framföras i en hastighet över 20 km/tim ska ett godkännande av Transportstyrelsen finnas. Tillståndet från Transportstyrelsen ska vara godkänt innan en ansökan om Fordonstillstånd kan lämnas till Stadsmiljöförvaltningen.

Stadsmiljöförvaltningen utfärdar två typer av Fordonstillstånd för arbetsfordon.

- **Tillfälliga tillstånd**, utfärdas för ett begränsat område av spårvägsanläggningen under maximalt en säsong eller 6 månader
- **Tillsvidare tillstånd**, utfärdas för hela spårvägsanläggningen under 3 år

För varje fordon ska det finnas en upprättad utbildningsplan för förare av arbetsfordonet. Utbildningsplanen ska innehålla erforderliga moment för fordonets framförande och handhavande samt för den övriga arbetsutrustningen.

Rutin för ansökan om fordonstillstånd för arbetsfordon hos Stadsmiljöförvaltningen:

Arbetssteg	Ansvarig	Beslutande	Support
1 Fordonsansvarig kontaktar Stadsmiljöförvaltningens representant för besiktning av arbetsfordon och ansöker om Fordonstillstånd. Se Teknisk Handboks kontaktlista för kontaktuppgifter.	Fordons-ansvarig		
2 Besiktningsansvarig kontrollerar att arbetsfordonet är registrerat i systemet Spårfordonskontroll i annat fall ska arbetsfordonet registreras.	Besiktnings-ansvarig		
3 Besiktningsansvarig ansvarar för att genomföra en besiktning enligt upprättad checklista.	Besiktnings-ansvarig		
4 Besiktningsansvarig utfärdar ett besiktningsprotokoll som sparas i systemet Spårfordonskontroll.	Besiktnings-ansvarig		
5 Besiktningsansvarig utfärdar ett Tillfälligt tillstånd som sparas i systemet Spårfordonskontroll enligt upprättad mall.		Besiktnings-ansvarig	
6 Om fordonsägaren ansökt om ett tills vidare tillstånd, skickar Besiktningsansvarig underlag för tillsvidare tillstånd till Planeringsledaren Spårsäkerhet för beslut	Besiktnings-ansvarig		
7 Planeringsledaren Spårsäkerhet beslutar om tills vidare tillstånd ska utfärdas och skickar beslutet till Besiktningsansvarig		Planeringsledaren Spårsäkerhet	
8 Besiktningsansvarig tilldelar tillståndet för arbetsfordonet och skickar till Fordonsansvarig samt sparar tillståndet i systemet Spårfordonskontroll.	Besiktnings-ansvarig		

5.3.1 Förares*

Stadsmiljöförvaltningen definierar samtliga som framför ett arbetsfordon på spårvägsbanan som **förare**. Förarbevis ska finnas tillgängligt vid användande av arbetsfordon och kunna uppvisas på begäran.

Förare som framför ett arbetsfordon ska vara utbildade enligt kraven i enligt SMF-SÄO kap 9.

Förare som framför arbetsfordon under utbildning ska handledas av Handledare arbetsfordon enligt SMF-SÄO kap 04.

5.3.2 Handledare till blivande AF förare

Alla handledare av arbetsfordon ska vara godkända enligt SMF-SÄO kap 4. Ansökan om att vara godkänd handledare skickas till sparsakerhet@goteborg.se. Uppge Namn, SL/SM nummer samt vilket/vilka fordon det gäller.

Ägaren ska ha en individuell utbildningsplan för varje spårgående fordon som utbildning sker för. Utbildningsplanen ska finnas hos fordonsägaren och vid begäran sändas till Stadsmiljöförvaltningen.

Efter handledning ska handhavandeintyg sändas in till SMF så att körpraktik kan genomföras för att bli godkänd Arbetsfordonsförare. Handhavandeintyget ska ha inkommit senast 3 månader efter den teoretiska utbildningen som SMF håller i. Om handhavandeintyg inte inkommer i förfaller den teoretiska utbildningen.

5.3.3 Förares ansvar

Som förare ansvarar du för att ditt fordon är i säkert skick. Daglig funktionskontroll ska utföras och dokumenteras före körning.

Som förare ansvarar du för att spårfordonet framförs säkert, och du ska särskilt tänka på att:

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

Vid körning eller arbete med arbetsfordon får du inte:

- Lyssna på musik i hörlurar
- Syssla med sådant som kan avleda din uppmärksamhet från dina arbetsuppgifter

Kommunikation genom radio under körning får endast ske om det kan göras på ett trafiksäkert sätt. Mobiltelefon får endast användas när fordonet står still, och om det kan ske utan att övrig trafik hindras.

5.3.4 Särskild försiktighet för alla arbetsfordon

Spåranläggningen utformas på sådant sätt att spårvagnar kan köra på den utan risk för skada på anläggningen. Arbetsfordon kan vara både högre, bredare och tyngre än spårvagnar, och måste därför iaktta särskild försiktighet för att undvika skada på anläggningen.

Du får inte köra på en spårsträcka om du inte är säker på att ditt arbetsfordon kan trafikera den utan risk för skada på spåranläggningen.

5.3.4.1 Höjd

Kontaktledningen hänger nominellt 5,1 – 5,4 meter över marken. Det finns dock platser i anläggningen där kontaktledningen hänger lägre, den lägsta höjden är 3,8 meter. Vid varma temperaturer kan kontaktledningen hänga lägre.

Särskild försiktighet ska iakttas vid körning i eller i anslutning till tunnlar, broar och viadukter.

5.3.4.2 Bredd, samt kurvutslag

Särskild försiktighet ska iakttas i kurvor, samt på platser där fasta anläggningsdelar står placerade nära spåret.

5.3.4.3 Vikt

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

5.3.5 Rörelseriktning

Spårfordon som utför rörligt arbete på trafikerat spår, ska normalt framföras på det högra spåret i körriktningen.

På följande sträckor framförs spårfordon på det vänstra spåret:

- Angeredsbanan från huvudsignal HO13 vid hållplats Hjällbo till Angered Centrum, och omvänt till sluttavla för signalsträcka efter hållplats Hjällbo riktning mot Gamlestadstorget
- Förbindelsespåret mellan Stampgatan och Vagnhallen Rantorget

5.3.6 Körning från ordinarie förarplats

Det är alltid föraren vid fordonets ordinarie förarplats som ansvarar för säkerheten, även om förflyttning sker från annan plats.

Förflyttning från annan plats än den normala förarplatsen får inte ske utan att behörig förare finns vid den normala förarplatsen eller att dispens om annat förfaringssätt finns från SMF.

5.4 Kontakt med TLI

Arbetsfordon som utför rörligt arbete, med eller utan stopp, ska medföra Rakelradio för kontakt med TLI.

5.4.1 Kontakt före rörligt arbete

När du påbörjar körning med arbetsfordon ska du, senast innan du sätter ner dina spårhjul på rälsen, meddela TLI. Du ska då uppge följande information:

- Benämning på ditt arbetsfordon
- Radioenhet
- GS-personalnummer / ditt namn
- Start-/generellt arbetstillstånd
- Kortfattad beskrivning av arbetet

5.4.2 Kontakt under samt vid avslut av rörligt arbete

Om du behöver samtala med TLI under pågående arbete, ska du alltid inleda samtalet med att uppge följande information:

- Benämning på ditt arbetsfordon
- Radioenhet
- Position
- Riktning

Du ska alltid meddela TLI om du måste avvika från din planerade körväg, samt när körningen avslutas.

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

5.5 Nedsättning och upplyftning av spårhjul*

Nedsättning och upplyftning av spårhjul ska anpassas så att det sker på plats där man inte riskerar att skada spåranläggningen.

Körning med gummihjul på träslipers ska undvikas.

5.5.1 Begränsningar för fordon med järnvägshjul

Järnvägshjulets flänsar är inte anpassade för att köra igenom spåranläggningens växlar, på gaturäl och spårkorsningar. Att köra igenom växel eller spårkorsning med dessa fordon innebär en stor risk för urspårning, samt skada på spåranläggningen.

Det finns ytterligare platser där framförande på järnvägshjul kan bli problematiskt på grund av anläggningens konstruktion. Detta ska bedömas innan körning på sådana platser av Planeringsledare Spårkonstruktion alternativt Tjänsteperson Spårinnehav.

5.6 Hastighetsbestämmelser*

Hastighetsbestämmelserna i [2.11.1](#) gäller förare av arbetsfordon.

Arbetsfordon som saknar särskilt godkännande från Transportstyrelsen får inte framföras med större hastighet än 20 km/h.

5.7 Körregler i motväxlar utanför signalsträckor

För arbetsfordon som uppfyller kraven för säker kortslutning gäller kap 2.

För arbetsfordon som inte uppfyller kraven för säker kortslutning gäller [5.7.1](#).

[Text utgått]

5.7.1 Körregler för spårfordon som inte uppfyller kraven för säker kortslutning

Arbetsfordon som inte uppfyller kraven för säker kortslutning riskerar att spåra ur om de kör igenom elektriska motväxlar utanför signalsträckor. Risken uppstår om en spårvagn passerar över markdetektor samtidigt som arbetsfordon befinner sig i motväxel.

Något av följande alternativ ska följas:

- Arbetsfordonet faller upp spårhjulen före motväxeln, kör förbi, och faller därefter ner spårhjulen igen
- Följebil eller signalgivare placeras före växelns markdetektor, och hindrar bakomvarande spårvagn från att lägga om motväxeln fram tills dess att arbetsfordonet har passerat igenom

5.8 Körning på signalsträcka

Fordon som inte uppfyller kraven för säker kortslutning får endast köra in på signalsträcka efter tillstånd av TLI. Tillstånd ska i dessa fall begäras vid tillståndstavla, samt vid varje efterföljande signal. Dessutom ska TLI meddelas när sluttavla för signalsträcka har passerats. Regler för detta finns under [kap 2](#) som även gäller förare för arbetsfordon.

Hastighetsbegränsningar i tabellen under [2.11.1](#) gäller om annan hastighet inte är skyltad.

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

Se även [7.10.1](#).

5.8.1 Växlar

Du får inte lägga om växlar med växelspett. Växel 223 på Slottsskogsdepån 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 ska du stanna före signalen och kontakta TLI.

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

5.8.2 Backning

Arbetsfordon får inte backa inom signalsträckor. Om en rörelse bakåt ändå måste utföras, ska tillstånd för rörelse begäras hos TLI.

5.9 Körregler vid arbete i spår

Hindrande arbete skyddssignaleras med tavlor. Som tavla används vägmärket "Vägarbete", med eller utan tilläggstavla. Regler för utplacering finns i avsnittet "Arbete i spår" (TRI AS). Allmänt 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 placeras en stopptavla även på hållplatsen

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

- Snabbspåret mellan Centralstationen och Gamlestadstorget där det första vägmärket "Vägarbete" finns bakom GP-huset (Polhemsplatsen)
- Chalmerstunneln mellan Korsvägen och Chalmers där det första vägmärket "Vägarbete" finns omedelbart innan tunnelmynningen

Vid icke hindrande arbete sätts vägmärket "Vägarbete" inte upp. I sådana fall ska 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. SMF:s entreprenörer ska bland annat följa reglerna i TRI samt för Arbete på Gata (APG), men du måste alltid räkna med att det kan finnas andra som arbetar i närheten av gatuspår.

5.9.1 Körning förbi bemannad arbetsplats vid rörligt arbete

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

- Du ska köra med skärpt uppmärksamhet och inte fortare än att du kan stanna före bevakare eller stoppbom
- 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*.

5.9.2 Arbete inom bemannad arbetsplats

Vid arbete med spårgående arbetsfordon inom en bemannad arbetsplats ska du följa bevakarens instruktioner.

Målsättningen är alltid att trafiken ska kunna rulla förbi arbetsplatsen utan att stoppas, men om det inte går att undvika, så får kollektivtrafiken uppehållas som mest i en minut.

Inom den bemannade arbetsplatsen tillåts rörelse både framåt och bakåt. Om den bemannade arbetsplatsen ligger inom en signalsträcka, får backning dock endast ske om anslutande signaler först har tagits ur bruk, eller om annat tillvägagångssätt har godkänts av Tjänsteperson Spårinnehavare.

5.10 Belysning arbetsfordon*

Blinkande gul lampas ska alltid vara tänd vid körning och arbete med arbetsfordon.

Vid rörligt arbete ska arbetsfordon uppfylla de krav på belysning som ställs i [3 kap. 76§ Trafikförordningen \(1998:1276\)](#), även vid körning på särskild banvall utan plankorsning.

5.11 Bogsering *

Vissa spårfordon, till exempel makadamvagnen, är konstruerade för att bogseras. Som dragfordon får endast användas spårfordon med utrustning för manövrering av tågbron.

Spårfordonet och övergångskoppel ska vara typgodkänt av Transportstyrelsen.

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

5.12 Tillägg för körning på avstängt spår *

Vid körning på avstängt spår gäller, förutom de regler som i detta kapitel markerats med asterisk (*), följande tillägg och förtydliganden:

- Samordningsansvarig ger tillstånd för att påbörja körning, och samordningsansvarig ska även meddelas när körningen avslutas
- TLI larmas vid olycka eller allvarligt tillbud
- Mobiltelefon ska medföras ombord på arbetsfordonet
- Medväxlar inom signalsträckor får inte pressas upp
- Föraren ska föra dagboksanteckningar över körningen

Föraren ska innan körningen påbörjas informera sig om det finns begränsningar eller förhållanden på sträckan som kan påverka säkerheten.

Sth för spårgående arbetsfordon på avstängt spår är 20 km/h.

5.12.1 Dagbok

Förarens dagboksanteckningar ska minst innehålla följande information:

- Tidpunkt för när tillstånd för körningen erhållits, samt när körningen påbörjats
- Vilken sträcka som ska trafikeras
- Vilket fordon, och vilka arbetsuppgifter som ska utföras
- Vem som är samordningsansvarig
- Namn och behörighetsnummer på föraren
- Namn och behörighetsnummer på eventuell bevakare som medföljer
- Tidpunkt för när körningen anmälts som avslutad
- Tillståndsnummer

5.12.2 Bevakare på avstängt spår

Om det pågår arbete på sträckan som ska trafikeras, ska förare tillse att bevakare skyddar rörelsen förbi arbetsplatsen. Bevakaren kan följa med ombord på fordonet, eller ingå i arbetsplatsens organisation.



6 BESTÄMMELSER FÖR SÄRSKILD TRAFIKLEDNING

6.1 Allmänt

Särskild trafikledning omfattar spårvägsanläggningen i Göteborgs och Mölndals Stad och sker på uppdrag av SMF i Göteborg som är spårinnehavare enligt [SFS 1990:1157 §3](#). Särskild trafikledning säkerställer att den tillgång till spåret som behövs via trafikutövning, arbete och annan påverkan sker enligt gällande regelverk.

Trafikledning sker enligt överlåtelseavtal som särskild verksamhetsgren och därmed blivit särskild trafikledning enligt SFS 1990:1157 §3. Göteborg Spårvägar har därmed erhållit eget tillstånd för verksamheten utfärdat av Transportstyrelsen enligt SFS 1990:1157 §4,5,7. Beställare av särskild trafikledning är Stadsmiljöförvaltningen.

Spårvägsdriften, inklusive trafik och spårunderhåll, leds och övervakas av trafikledningen.

6.2 Trafikledning

Särskild trafikledning är en strategisk funktion för stadsmiljöförvaltningen.

Trafikledningsarbete kan inte beskrivas i detalj p.g.a. de olika händelsernas omfattning, komplexitet och konsekvens. TLI ska bidra till uppfyllande av målen för levererad trafik genom snabba, korrekta och skickliga åtgärder genom vilka de tillgängliga tekniska hjälpmedlen vid störningar utnyttjas till fullo.

Trafikledningsverksamheten omfattar ledning och styrning av all tillgång till spårvägsanläggningen (trafik och spårarbete), hantering av störningar och olyckor, inre/yttra trafikledning, åtgärder enligt TRI/SÄO/rutiner/instruktioner, hantering av driftstörningar i tekniska system/spåranläggning, och/samt operativ information till andra intressenter (t.ex. trafikinformatörer).

I trafikledningsansvaret ingår att upprätta, vidareutveckla och utföra rutiner och åtgärder för att operativt upprätthålla en säker, trygg och tillförlitlig spårvagnstrafik, en säker arbetsmiljö vid drift och underhåll av spåranläggningen samt dokumentering, journalföring och rapportering.

TLI ska vara bemannad med godkända och behöriga trafikledare och i en sådan utsträckning så att de kan uppfylla trafikledningsuppdraget på ett säkert, tryggt och tillförlitligt sätt under alla timmar på dygnet när spåranläggningen är i drift.

TLI ska bedriva trafikledning i enlighet med trafiksäkerhetsinstruktionen samt upprättade rutiner och instruktioner. TLI ska bedriva sin verksamhet dels som inre trafikledning från trafikledningsanläggning, dels som yttre trafikledning från trafikledningsfordon.

Trafikledningsanläggningen är en del av spåranläggningen och TLI ansvarar särskilt för att denna del av spåranläggning bemannas med utbildad personal.

TLI ska uppfylla alla de uppgifter som åläggs trafikledningen i spårinnehavarens SÄO utöver det som framgår i denna egna lagstadgade säkerhetsordningen för erhållet tillstånd.

Grundläggande riktlinjer för trafikomläggningar finns hos TLI.

6.2.1 Övervakning och ledning

TLI ska övervaka samtlig spårvagnstrafik/spårarbete för att säkerställa att trafiken och arbete sker enligt fastlagda regler och föreskrifter samt enligt beslutad planering.

TLI ansvarar för att övervaka och leda alla rörelser av spårvagnar och övriga spårfordon som sker utanför beslutad trafikplanering i enlighet med trafiksäkerhetsinstruktionen.

Bland annat men inte begränsat till ska TLI vid sådana rörelser:

- kontrollera att det finns en aktuell trafikeringsplan för samtliga spårvagnar och spårfordon utan tidtabell
- ge tillstånd till spårvagn eller spårfordon som önskar köra utanför tidtabell
- notera in- och utkörning i händelseregistret
- jämföra trafikeringsplaner med rådande status på spåranläggningen
- Trafikledningen ska notera avvikelser i spårvagnstrafiken.
- Trafikledaren på TLI ska notera färdplan för tåg som inte kör i linjetrafik.
- TLI ska aktivt och fortlöpande övervaka och leda alla fordonsrörelser utmed banan. Tåg med resenärer ska prioriteras före övriga fordonsrörelser utan att dessa fordonsrörelser försvåras eller förhindras i onödan.

TLI ska kontrollera att starttillstånd eller generella arbetstillstånd är giltiga innan klartecken ges när någon önskar beträda spåret samt att spåret beträds av behörig personal.

TLI och driftentreprenören ska göra en gemensam bedömning i situationer som kräver avvägning mellan trafikeringsplanering och tillgång till spåret för felavhjälpning under trafiktid med beaktande av tänkbara konsekvenser. Om så erfordras, avgör stadsmiljöförvaltningen vilken åtgärd som ska prioriteras.

Vid fel/händelser av anläggningen som påverkar trafiken ska Trafikledningen hålla driftentreprenören underrättad om konsekvenserna för trafiken och driftentreprenören ska hålla Trafikledningen underrättad om hur felavhjälpningen fortlöper.

TLI ska ständigt följa händelseutveckling och informationsflöde via tillgängliga system så att åtgärder kan vidtas i tidigt skede för att minimera oönskade effekter.

TLI ska aktivt övervaka och leda aktiviteter som sker på stationer, hållplatser och i spåranläggningen så att de utförs på ett trafik- och personsäkert sätt.

TLI ska arbeta metodiskt och förebyggande för att upptäcka återkommande fel i anläggningen samt uppmärksamma trender avseende t.ex. skadegörelse eller klotter och andra händelser som sker med viss systematik.

Trafikledare ska inte utföra arbetsuppgifter utöver det normala som kan påverka uppmärksamhet och ledning samt övervakning.

6.2.2 Trafikstörning

Trafikledningens viktigaste uppgift är att arbeta preventivt för att trafikstörningar inte ska uppstå. Om trafikstörningar ändå uppstår ska dessa hanteras med utgångspunkt från resenärernas bästa. TLI spelar en nyckelroll i hanteringen av trafikstörningar, vilka kan vara av varierande karaktär t.ex. fordonsfel, anläggningsfel, säkerhetsrelaterade avvikelser eller andra händelser som kan påverka möjligheterna till att köra trafik.

TLI ska minimera effekter av störningar i spåranläggningen genom snabba egna åtgärder eller felanmälan. Trafikledningen ska ge tillgång till spår för reparatörer och arbetsfordon om inte särskilda skäl motsäger detta.

Trafikstörningar ska i första hand hanteras genom trafiklednings-/trafikledaråtgärder och i andra hand genom ersättningstrafik.

Följande prioritetsordning gäller för hantering av trafikstörningar:

- Återställa trafiken utan resenärspåverkan;
- Återställa trafiken med en begränsad resenärspåverkan, t.ex. vid tåg ur trafik och vid försening;
- Enkelspårstrafik förbi stoppet, där så kan ske/vändning av trafik på var sida om stoppet eller liknande hantering;

TLI ansvarar för att upprätthålla kontakt med trafikledning för övrig kollektivtrafik vid händelser vid och omkring Spåranläggningen.

Trafikledningen ska aktivt arbeta för att ge störningshantering aktuell störningsinformation.

Vid störning utöver det normala ska Trafikledningen omedelbart göra en bedömning av allvarlighetsgraden och konsekvensen för resenären samt tillse att erforderliga resurser kallas.

Fel i infrastrukturen/spåranläggningen, trygghetsfrågor samt händelser som kan förmodas bli av massmedialt intresse är av yttersta vikt att information går till beställaren av specifikt uppdrag. För anläggning SMF, trygghet VT osv.

6.3 Kompetens Trafikledare

Särskild trafikledning är en strategisk funktion för SMF som kräver särskild kompetens och erfarenhet. Trafikledningsarbetet består av olika händelser med olika omfattning, komplexitet och konsekvens.

Inre och yttre trafikledare förväntas ha den kompetens som krävs för att kunna handlägga alla de olika ärendena som kommer till TLI:s kännedom. Det är därför av vikt att det finns en personalgrupp som har erfarenhet och god kompetens av såväl inre som yttre trafikledning.

TLI ska bemannas av personal från Göteborgs Spårvägar. Om inhyrd personal avser att användas ska det säkerställas att den inhyrda personalen har relevant utbildning och är godkänd trafikledare.

Med behörig trafikledare inre/ytte avses en person som genomgått utbildning och godkänts enligt fastställda utbildningsplaner dels hos spårinnehavaren, dels enligt trafikbolagets egna utbildningsplaner. Utbildningsplanerna omfattar krav på erfarenhet och kunskap om spåranläggningar och system samt personliga egenskaper enligt Transportstyrelsens föreskrift.

- Trafikledningspersonal som tjänstgör inom TLI är examinerade i likhet med övrig säkerhetspersonal (genom godkända utbildningsplaner för trafikledare med praktik, examination och kontinuerlig repetition) inom GSAB och har kompetens inom ålagda kapitel i TRI (1-7).
- Av utbildningsplanerna ska det framgå vilka krav som ställs på trafikledningspersonal i inre respektive yttre tjänst.
- All trafikledningspersonal ska uppfylla myndigheters krav på medicinsk hälsa, kompetens och utbildning.
- All trafikledningspersonal ska vara serviceinriktad, risk och säkerhetsmedveten, arbeta för en bra och störningsfri anläggning. Trafikledningspersonal i inre och yttre tjänst ska uppträda professionellt, sakligt och serviceinriktat i sin kommunikation med resenärer, förare, säkerhetspersonal och övriga som de kommer i kontakt med.
- Trafikledningspersonal ska ha god kännedom i Spårinnehavarens spårverksamhet och regelverk samt Säkerhetsordning Spårvägsbana.
- TLI ska skyndsamt informera Spårinnehavaren och Trafikutövaren om otydligheter eller brister identifieras i rutinerna.
- Trafikledningspersonal ska ha god kännedom om Spårinnehavarens dokumentationskrav samt kunskap i delar av de krav som ställs på offentlig verksamhet.

Utbildad personal ska tjänstgöra regelbundet på trafikledningen så att god kompetens bibehålls. Trafikledningspersonal ska genomgå fortbildning årligen. Fortbildningen ska omfattas av hela trafiksäkerhetsinstruktionen och trafikledningen ska vid behov säkerställa att information och förändringar hos spårinnehavaren tas upp vid fortbildningstillfället och implementeras i verksamheten samt att kompetens säkerställs.

6.4 Hantering vid olyckor och tillbud

Vid driftstörningar, olyckor, tillbud eller stora händelser ska TLI agera och ta ansvar enligt Spårinnehavarens och Trafikutövarens gemensamma trafikinstruktion samt bestämmelser om utredning av olyckor och tillbud i säkerhetsordningen.

Vid olyckor och stora händelser inom spåranläggningen, tunnlar och stationer ska TLI larma enligt gällande larmplan. Larmplanen ska gemensamt godkännas av Spårinnehavaren och Trafikutövaren.

Tillbud och olyckor som berör trafiksäkerheten ska rapporteras och utredas i enlighet med Transportstyrelsens samt SMF:s och GSAB:s gemensamma krav. Utredningar göra av utredningsledare som arbetar på trafiksäkerhetsenheten. Det kan vara aktuellt att trafikledning är behjälplig med faktainsamling eller liknande.

Tillbud och olyckor som berör spåranläggningen/infrastrukturen ska snarast möjligt anmälas driftentreprenören.

6.4.1 Olycksplatsansvarig (OPA)

Trafikledare på plats ska ta på sig uppdraget som OPA, OPA ska alltid bära väst med beteckning OPA för att individer lätt ska kunna orientera vem som är ansvarig på platsen för trafikutövaren och spårinnehavaren. OPA:s uppgifter framgår av Säkerhetsordningen bestämmelser om utredning av olyckor och tillbud.

6.4.2 Utrymning av vagn

Trafikledningen ska vid de tillfällen då spårvagn med resenärer blivit stående utanför hållplats göra bedömning om ordnad utrymning av tåg ska ske. Första beslutet rörande ordnad utrymning ska tas senast tio minuter efter att tåget blivit stående och ska sedan omprövas fortlöpande.

6.5 Ordergivning

Endast de begrepp som finns i TRI får användas vid ordergivning och samtal. Begrepp ska förkortas på det sätt som anges i TRI, förkortning av platser är inte tillåtet då det kan skapa missförstånd.

Var och en ska medverka till att inga missförstånd uppstår. Den som är osäker på vad någon säger eller menar ska be den andre att förtydliga sig.

Samtal med TLI rörande trafikering och arbeten ska ske på svenska. Detta gäller även övriga meddelanden och samtal av säkerhetskaraktär.

6.6 Vid fel på spåranläggningen samt vid stopp p.g.a vagnfel, olyckor m.m.

Vid fel på spåranläggningen där risk för olycka föreligger samt vid stopp på särskild banvall p.g.a. vagnfel, olyckor m.m. ska trafikledare på TLI omedelbart informera alla berörda tåg (ibland även mötande tåg) genom gruppanrop. Bedöms risken för olycka som

stor ska varje berört tåg enskilt kontaktas för kontroll av att informationen nått fram samt för enskild ordergivning.

6.6.1 Teknisk Undersökning spåranläggning

Teknisk undersökning ska ske vid misstanke om allvarliga säkerhetsfel på anläggningen. Mästare ska kallas till platsen som gör bedömning inom sitt teknikområde huruvida anläggningen är säker att trafikera.

6.7 Vagnfel

6.7.1 Allmänt

Spårvagnar och spårfordon ska vara av sådan beskaffenhet att skador till följd av verksamheten förebyggs. Det innebär att de ska vara säkra och samverka på ett säkert sätt med den anläggning de är avsedda för.

6.7.2 Säkerhetsrelaterade fel

Vagnfel som är säkerhetsrelaterat och kan leda till skada på person eller egendom medför att vagnen inte får användas som resandetåg.

Säkerhetsrelaterade fel ska spårvagnsförare omedelbart anmäla till TLI.

TLI ska kontakta servicebil vid säkerhetsrelaterade vagnfel. Om vagnfelet inte kan åtgärdas ska vagnen köras in till närmsta depå.

6.7.3 Teknisk Undersökning

Teknisk undersökning ska ske vid misstanke om allvarliga säkerhetsfel där vagnens säkerhetsfunktioner har uteblivit. Vid allvarliga säkerhetsfel kontaktas Utredningsledare (UL/ULB) för beslut om teknisk undersökning. Även vid övriga allvarliga vagnfel ska utredningsledare kontaktas för beslut om teknisk undersökning.

6.7.4 Text utgått

6.7.5 Text utgått

6.7.6 Text utgått

6.8 Motspårskörning som ej är förplanerad

Vid motspårskörning som inte 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 ska riskerna vid korsningar och övrig trafik beaktas.

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

6.9 Tillståndsgivning att passera huvudsignal

6.9.1 Allmänt

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

Om tillstånd ges till föraren att passera huvudsignal i stoppställning formuleras tillståndet: "Linje x omlopp y (eller radio-/tekniskt nummer) får passera huvudsignal z, tillståndet gäller fram till nästa huvudsignal eller sluttavla, största försiktighet iakttages." Tillståndet ska repeteras ordagrant av föraren. Åtgärden ska noteras i händelseregistret.

Förvissa dig om riktigheten på spårplanen genom att stämma av med föraren som rapporterat stoppet. Om du misstänker att spårplanens uppgifter inte stämmer, ska 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.

6.9.2 Bergsjön, Chalmerstunneln, Hammarkullen, Kortedala, Kviberg, Hospitalkyrkogården och Burmabacken

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.

6.9.3 Frölunda, Gamlestadstorget, Hjällbo, Slottsskogen, 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.
5. Tillstånd ges till ett tåg i sänder fram till nästa huvudsignal eller sluttavla.

6.10 Tillståndsgivning att passera punktsignal

6.10.1 Allmänt

I första hand ska 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.

6.10.2 Tillståndsgivning att passera punktsignal i stoppställning

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

Om tillstånd ges till föraren att passera mot punktsignal i stoppställning formuleras tillståndet: "Linje x omlopp y (eller radio-/tekniskt nummer) får passera punktsignal Z, tillståndet gäller fram till nästa punktsignal eller sluttavla, största försiktighet iakttages." Tillståndet ska repeteras ordagrant av föraren. Åtgärden ska noteras i händelseregistret.

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

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

6.11 Tillståndsgivning till spårgående arbetsfordon att passera signalanläggning

Efter begäran från spårgående arbetsfordon ska 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 ska dessa läggas i läge för avsedd körväg. När åtgärderna är utförda ges tillstånd till arbetsfordonet att passera huvudsignal/punktsignal i stoppställning genom signalanläggningen. Åtgärden ska noteras i händelseregistret.

När arbetsfordonet passerat genom hela anläggningen återtar trafikledare TLI stoppställningen.

6.12 Hantering av huvudsignaler vid arbete i tunnel

6.12.1 Vid arbetets start

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

Notera följande i händelseregistret:

- Tidpunkt
- Behörig arbetsledare
- Tunnelbenämning
- Nummer på start/arbetstillstånd
- Orsak till begäran samt beräknad tidsåtgång

Därefter:

- 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

6.12.2 Efter avslutat arbete

När den som har fått klartecken enligt [6.12.1](#) anmäler att arbete i tunnel är avslutat vidtager trafikledare TLI åtgärder enligt nedan:

- Notera tidpunkt för när arbetet avslutades i händelseregistret
- Återställ huvudsignalerna till normal drift samt släck tunnelbelysningen. Notera även detta i händelseregistret

6.13 Händelse invid Trafikverkets spårområde

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

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

Ärendet ska bedömas som "trängande fall".

Trafikledaren på TLI ska 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 ska Trafikcentral Väst Järnväg meddelas för att ordna med avspärning av spåret.

6.14 Hindertavla vid akuta händelser

Trafikledare kan vid akuta händelser markera en avstängning med hjälp av hindertavla för att förhindra att vagnar av misstag kör in på den tillfälligt avstängda sträckan.

- I de fall där trafikledare har placerat ut en hindertavla i samband med trafikstörning som vägtrafikolycka eller annan störning som inte är förknippat med spåranläggningen får Trafikledare ta bort tavlan
- Vid andra fall där spåranläggningen är berörd och trafikledare har placerat ut en hindertavla får endast behörig personal inom GS Infrastruktur dels byta ut skylten till en vanlig hindertavla, dels plocka ner den efter att anläggningen är kontrollerad och godkänd för drift

Att trafikledare placerar ut en hindertavla vid behov är inte att likställas med att anläggningen tas ur bruk.

6.15 Information vid Arbete

6.15.1 Allmänt

Alla spårarbeten såväl hindrande som icke hindrande ska anmälas till TLI vid start och avslutning. Undantagna är icke hindrande arbete på gatuspår. Förutom platsangivelse etc.

ska informationen till förarna beskriva om det är hindrande eller icke hindrande arbete.

6.15.1.1 *Beträdande av särskild banvall med trafikledningsbilar, servicefordon eller personal*

TLI ska meddelas och ge klartecken till att spåret får beträdas vid transport på eller korsande av spår på särskild banvall med servicefordon. TLI ska även meddelas och ge klartecken när personal beträder spår på särskild banvall utanför hållplatsområde enligt gällande tillstånd. Åtgärden ska 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 ska noteras i händelseregistret.

TLI ska också meddelas när spåret lämnas. Åtgärden ska noteras i händelseregistret.

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

6.15.1.2 *Avstängt spår*

Vid de tillfällen som del av spårnätet stängs av med hindertavla och klossning/klovning av växlar utses en samordningsansvarig som tar över ansvaret för säkerheten från TLI.

Vid olyckor och tillbud till olyckor ska TLI meddelas för larmning enligt gällande larmplan.

6.15.2 Information till spårvagnsförarna

6.15.2.1 *Spårarbeten på gatuspår*

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

6.15.2.2 *Spårarbeten på särskild banvall*

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

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

6.16 Dokumentering

Hantering av avvikelser ska ske på ett enhetligt sätt och i största möjliga utsträckning bygga på dokumenterade och fastställda arbetsrutiner så att spåranläggning, system och hjälpmedel för att lösa problem utnyttjas på bästa sätt.

6.17 Egenkontroll

TLI ska aktivt följa upp det egna arbetet kontinuerligt. Vid egna avvikelser ska detta registreras i händelseregistret precis som alla andra händelser, tillbud eller olyckor.

TLI ska aktivt medverka i verksamhetsutvecklingen, t.ex. genom att ta fram olika förbättringsförslag som kan bidra till att TLI effektiviseras och SMF:s mål uppnås.



7 BESTÄMMELSER FÖR ARBETE I SPÅR

7.1 Allmänt

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

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 ska ha önskad effekt ska de utformas med hänsyn till övriga berättigade krav, till exempel kraven på punktlighet i trafiken, och effektivitet i arbetet.

Till exempel ska onödiga stopp undvikas och framkomligheten är av yttersta vikt ur ett samhällsperspektiv, kollektivtrafik ses som en samhällsviktig funktion som är av vikt att upprätthålla.

TLI och driftentreprenören ska göra en gemensam bedömning i situationer som kräver avvägning mellan trafikering och tillgång till spåret för felavhjälpning under trafiktid med beaktande av tänkbara konsekvenser. Om så erfordras, avgör Stadsmiljöförvaltningen vilken åtgärd som ska prioriteras.

Vid fel/händelser av anläggningen som påverkar trafiken ska trafikledningen hålla driftentreprenören underrättad om konsekvenserna för trafiken. Driftentreprenören ska hålla trafikledningen underrättad om hur felavhjälpningen fortlöper.

Reglerna gäller tills vidare för alla medarbetare vid Göteborgs och Mölndals Stad samt för anlitad personal, så som entreprenörer, leverantörer, trafikutövare och/eller konsulter, som leder, utför eller kontrollerar arbete som påverkar säkerheten vid spårvägsbanan. Reglerna gäller även exploitörer eller andra verksamheter som kan komma att påverka spårvägsbanan så som i farlig närhet eller direkt påverkan.

Undantag från reglerna i detta kapitel kan beslutas av Tjänsteperson Spårinnehavare.

7.2 I eller i farlig närhet av spår

Arbetsplats i eller i farlig närhet av spår betraktas som spårarbete, vilket innebär att areglerna i TRI är tillämpliga för arbetsplatsens skydd.

Vid arbete i eller i farlig närhet av spår ska enskild utförare eller projekt inneha ett godkänt och giltigt Starttillstånd/Arbetstillstånd Spår innan arbetet får påbörjas.

I [7.2.1 Konfliktzon](#) definieras ett geografiskt område som alltid ska behandlas som farlig närhet av spår men Starttillstånd Spår kan krävas även om arbetet ligger utanför det geografiska området som definieras som farlig närhet av spår. Beroende på vilken typ av arbete eller metod som planeras att användas kan avståndet när arbetet påverkar spårområdet variera kraftigt. Större schaktarbeten, sprängning, pålning eller sänkning av grundvattennivån kan påverka på större avstånd än själva arbetsområdets utbredning och därigenom påverka spårvägsbanan.

Eftersom det är svårt för en enskild utförare eller ett projekt, att avgöra om ett arbete ska klassas som i eller i farlig närhet av spår ska alltid kontakt tas med Stadsmiljöförvaltningen för att avgöra om planerat arbete påverkar spårvägsbanan.

Det är viktigt att enskilda utförare och projekt i ett tidigt planeringsskede planerar för att genomföra ett *samråd driftentreprenör* för att utröna vilka krav på tillstånd och eventuella särskilda säkerhetsåtgärder som kan föreligga arbetet.

I de fall där tveksamhet råder om tolkning, tar Tjänsteperson Spårinnehavare eller av denne utsedda funktion beslut alternativt utfärdar dispens.

7.2.1 Konfliktzon

Personal som befinner sig inom konfliktzonen löper en omedelbar risk att komma i konflikt med spårvagnstrafiken.

Konfliktzonen är 1,4 meter räknat från yttersta räl, med följande undantag och förtydliganden:

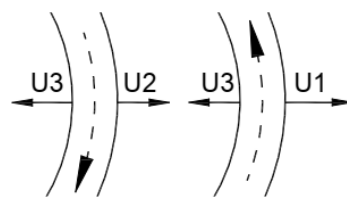
- I kurva ökas avståndet enligt utslagstabell som finns i Göteborgs Stads ritning ”Utrymmesbehov för spårväg” 363/93–3582, ritningen finns i Teknisk handbok
- Om ett fast staket eller kantsten är monterat närmare spåret än 1,4 meter, får detta användas som avgränsning för konfliktzon. Detta under förutsättning att arbetet inte innebär att avgränsningen behöver tas bort eller flyttas

För mindre arbeten på hållplats på särskild banvall gäller 1,4 meter räknat från yttersta räl som gräns för konfliktzon. Detta gäller under förutsättning att arbetet inte förhindrar hållplatsens normala användningssätt

- Om arbetsplatsen befinner sig utanför konfliktzonen, men det finns en risk för att man tillfälligt kommer innanför med maskiner, material eller personal, ska arbetsplatsen ändå ses som att den befinner sig inom konfliktzonen. Observera att detta även inkluderar transporter till och från arbetsplatsen
- Om arbetsplatsen befinner sig utanför konfliktzonen, men gång- eller vägtrafik leds in i konfliktzonen, betraktas arbetet som i farlig närhet av spår

7.2.1.1 Utslagstabell

Radie	U1	U2	U3
18 m	620 mm	540 mm	370 mm
20 m	570 mm	470 mm	340 mm
22 m	520 mm	410 mm	310 mm
24 m	480 mm	360 mm	280 mm
26 m	450 mm	310 mm	260 mm
28 m	420 mm	270 mm	240 mm
30 m	390 mm	230 mm	230 mm
32 m	370 mm	220 mm	220 mm
34 m	350 mm	190 mm	210 mm
36 m	330 mm	170 mm	200 mm
38 m	320 mm	160 mm	180 mm
40 m	300 mm	150 mm	170 mm
45 m	270 mm	140 mm	150 mm
50 m	240 mm	130 mm	140 mm
60 m	200 mm	110 mm	120 mm
70 m	180 mm	100 mm	110 mm
80 m	60 mm	80 mm	90 mm
100 m	130 mm	70 mm	70 mm
125 m	100 mm	60 mm	60 mm
150 m	90 mm	50 mm	50 mm
200 m	70 mm	40 mm	40 mm
300 m	50 mm	30 mm	30 mm
500 m	30 mm	20 mm	20 mm
1000 m	20 mm	20 mm	20 mm



7.2.2 Eget område

Eget område är område innanför spåranläggningens fasta avgränsningar, där SMF har förbjudit tillträde för allmänheten, och där endast spårvagnar trafikerar. Eget område förekommer såväl på särskild banvall som på gatuspår. De fasta avgränsningarna kan utgöras av:

- Staket
- Kantsten
- Tunnelvägg
- Annan tydlig avgränsning

Linjemålning används dock inte som avgränsning.

Arbetsplats i korsning ska ses som att den befinner sig i farlig närhet av spår, om den ligger inom en tänkt linje från den ena avgränsningen till den andra.

7.2.3 Depåområde

Inom depåområde betraktas allt arbete som i farlig närhet av spår. Se även [7.10.6](#).

7.2.4 Upplag invid spår

Då material, maskiner och dylikt placeras invid spåret ska reglerna om fria rummet och skyddsutrymme i Göteborg Stads ritning "Utrymmesbehov för spårväg" 363/93–3582 följas. Ritningen finns i Teknisk handbok.

7.2.5 Polistillstånd/Markupplåtelse

Polistillstånd ska finnas för bodar, materialupplag och liknande som upptar yta på allmän platsmark. Enligt ordningslagen är inte särskild banvall allmän platsmark och är förbjudet att beträda för obehöriga

7.2.6 Arbete intill Kontaktledning/bärlina

Vid arbete i närhet av kontaktledning eller bärlina finns krav på säkerhetsavstånd och arbete inom detta avstånd ska följa elsäkerhetsverkets föreskrifter (ELSÄK).

Elsäkerhetsverkets föreskrifter gäller vid arbete inom 2,0 m radie(närområdet), vid arbete inom 0,5 m radie (riskområde) så ska kontaktledning göras strömlös. Endast behörig personal hos driftentreprenören får utföra arbete inom riskområdet för spänningssatt kontaktledning.

Avstängning av strömmen får endast göras av behörig personal hos driftentreprenören. När strömmen är avstängd lämnas det över ett arbetsbevis till samordningsansvarig för avstängt spår.

När arbete bedrivs i inom närområdet ska det finnas en utsedd elsäkerhetsledare.

Vid arbete i farlig närhet av spår ska alltid spårets och kontaktledning, tvärtråd eller bärlinas säkerhetskrav klargöras innan arbete får påbörjas.

De säkerhetskrav som finns för närområdet ska alltid följas.

Vid bedömning av kontaktledning/bärlinas eller tvärtrådar ska dessa alltid hanteras som om de kan vara strömförande.

Vid arbete intill kontaktledning, kontaktledningsmast samt vid arbete intill tvärtrådar måste samråd med driftentreprenör genomföras innan tillstånd för arbetet kan ges.

Arbetsfordon som riskerar att skada kontaktledning samt tvärtrådar ska vara försedd med system för höjdbegränsning så inte kontaktledning, tvärtråd eller bärlinor med eller utan ström rivs ner. Nedriven kontaktledning, tvärtråd eller bärlinas uppsättning bekostas av orsakande entreprenör/projekt.

Avstängd kontaktledning innebär inte att alla master är strömlösa.

Vid kontaktledningsras eller elolycksfall ska TLI meddelas omgående, **tel. 031-15 89 21**.

7.2.6.1 *Lyft över eller nära kontaktledning/bärlina*

Vid arbete med maskin nära kontaktledning/bärlina ska elsäkerhetsbestämmelserna beaktas. Arbete som innebär lyft över kontaktledningen ska genomföras som hindrande arbete. Lyft inom kontaktledningens närområde ska ske på avstängt spår och spänningslös.

7.2.7 **Användning av kran över eller nära spår**

Innan kranlyft görs ska samråd ske med spårinnehavare. Kranlyft över spår anses föreligga när kranarm med eller utan last svängs in över eller i närhet av spår.

7.2.7.1 Kranlyft inom säkerhetskraven under trafiktid

Då begäran om kranlyft inom säkerhetskraven beviljats ska information givits till TLI. Vid överenskommen tidpunkt för kranlyft ska TLI tillse att berörd sträcka är säkrad gällande trafik. Om flera spår vid arbetsplatsen berörs av kranlyftet ska samtliga spår skyddas.

Spårvagn kan tillåtas passera under kranarm liksom betongpumpsarm under förutsättning att armen är stillastående. Lyftkrok eller annan krandel och last ska vara säkrad på ett sådant sätt att det ej kommer inom närområdet. Undantag kan medges av tjänsteperson spårinnehavare.

7.2.8 **Schakt i banvall**

Vid schaktning ska stor försiktighet ske intill växlar, minuskablar och kontaktledning. Om arbeten utförs närmare kontaktledning än 2,0 m ska Elsäkerhetsverkets föreskrifter följas.

Avstängd kontaktledning innebär inte att alla master är strömlösa. Vid arbeten intill mast med skåp och fränkskiljare måste arbetsbevis från driftentreprenör på kontaktledning ges innan start. Vid arbete intill tvärtrådar ska driftentreprenören kontaktas för eventuell isolationsmätning och eventuell uppmärkning med reflexmaterial.

Schaktarbeten i eller i farlig närhet av spår ska utföras i enlighet med gällande bestämmelser i banstandard konstruktion, elsäkerhetsföreskrifter och teknisk handbok.

Vid ansökan om Starttillstånd Spår ska planerade schaktarbeten alltid redovisas vid samråd med driftentreprenören.

Särskilda säkerhetsföreskrifter som upprättats vid samråd med driftentreprenör ska alltid vara beaktade och uppfyllda.

Längsgående schakter ska alltid skyddas mot rasrisk samt att stabilitet under räl eller slipers säkerställs.

Schakt får inte utföras närmare spår än 1,4 m eller innanför rasvinkeln utan att säkerhetsföreskrifterna har blivit genomgångna av driftentreprenör.

Återfyllning upp till terrassbotten ska ske efter driftentreprenör för spårvägsbanan genomfört erforderlig tillsyn. När återfyllningen till terrassbotten genomförts ska en besiktning av terrassbotten, spår och kontaktledning genomföras av driftentreprenör.

Återställning av spåröverbyggnad ska alltid utföras av driftentreprenör för spårvägsbanan och bekostas av enskild utförare eller projekt.

Krav på utrymningsmöjlighet från spårvagn vid längsgående schakter ska alltid beaktas vid schakt närmare än 2,0 m från spårets ytterräl.

7.3 Generella förutsättningar för att bedriva spårarbete

7.3.1 Säkerhetsorganisation och behörigheter vid arbete i eller i farlig närhet av spår

Arbeten i eller i farlig närhet av spår ska utföras i enlighet med TRI och Elsäkerhetsverkets föreskrifter (ELSÄK). Anmälan ska ske till TLI innan spåret beträds samt när arbetet avslutas.

Enskild utförare eller projekt ska alltid utse en ansvarig för det arbete som planeras att ske i eller i farlig närhet av spår. Den ansvarige ska inneha behörighet som Säkerhetsledare och är ansvarig för att Starttillstånd/Arbetstillstånd Spår erhållits och godkänts innan arbetet påbörjas.

Samtlig personal som utför arbete i eller i farlig närhet av spår och har en säkerhetspåverkande roll ska uppfylla kraven på yrkeskunnande enligt Stadsmiljöförvaltningens bestämmelser om roller och organisation.

För samtlig personal som utför arbeten i eller i farlig närhet av spår gäller Göteborgs Stads gemensamma anvisning för alkohol- och drogfria arbetsplatser. Stadsmiljöförvaltningen äger rätt att utföra annonserade eller oannonserade tester på samtlig personal som utför arbete i eller i närhet av spår.

När trafikanter säkerhet äventyras, säkerhetsföreskrifter inte följs, påtalade brister inte åtgärdas inom Stadsmiljöförvaltningen påtalad tid eller att bestämmelser för arbete i spår inte följs äger Stadsmiljöförvaltningen rätt att utfärda påföljd enligt bestämmelser för arbete på gata.

7.3.2 Säkerhetsledare

Alla arbeten i eller i farlig närhet av spår kräver att det finns en utsedd säkerhetsledare. Säkerhetsledare är utbildad och har behörighet enligt *Bestämmelser om kompetens och utbildning* i Säkerhetsordningen Spårvägsbanan (SÄO).

Säkerhetsledaren ansvarar för:

- Genomgång av förutsättningarna för arbetet, med inblandad personal
- Att det finns en granskad trafikanordningsplan för arbetsplatsen och att arbetsplatsen uppfyller samtliga krav som upprättats för att erhålla ett Starttillstånd Spår.
- Att eventuell skyddssignalering utförs enligt granskad trafikanordningsplan (TA-plan)
- Att annan säkerhetspersonal som behövs för arbetet utses, till exempel skyltansvarig, bevakare och observatör
- Att kunna vara på plats inom en timme vid behov

Säkerhetsledaren ansvarar för att personal innehar och kan uppvisa giltig behörighet enligt Stadsmiljöförvaltningens bestämmelser om kompetens och utbildning.

Stadsmiljöförvaltningen äger rätt att utföra annonserade eller oannonserade kontroller av att personal uppfyller krav på yrkeskunnande samt kan uppvisa behörigheter.

Om entreprenören under pågående arbete byter säkerhetsledare ska detta anmälas till TLI och eventuellt starttillstånd i Nystart ska uppdateras.

7.3.3 Olyckor och avvikelser

Om det inträffar en olycka ska du, sedan du snabbt orienterat dig om vad som hänt, meddela TLI på telefon **031-15 89 21** eller via Rakelradio med IL-anrop.

Avvikelser som påverkar säkerheten eller tillbud till olyckor ska anmälas till TLI på telefon 031-732 10 03 eller via Rakelradio. Dessa anmälningar ska även införas i dagboken.

Vid alla olyckor och tillbud ska händelserapport skrivas, och skickas till Tjänsteperson spårinnehavare. Se även [1.10](#)

[Händelserapport](#) finns i SÄO under mallar.

7.3.4 Varselkläder

All personal som utför arbete i eller i farlig närhet av spår ska bära varselkläder som uppfyller kraven på synbarhet enligt klass 3, enligt gällande standard. Se även [1.11.4](#)

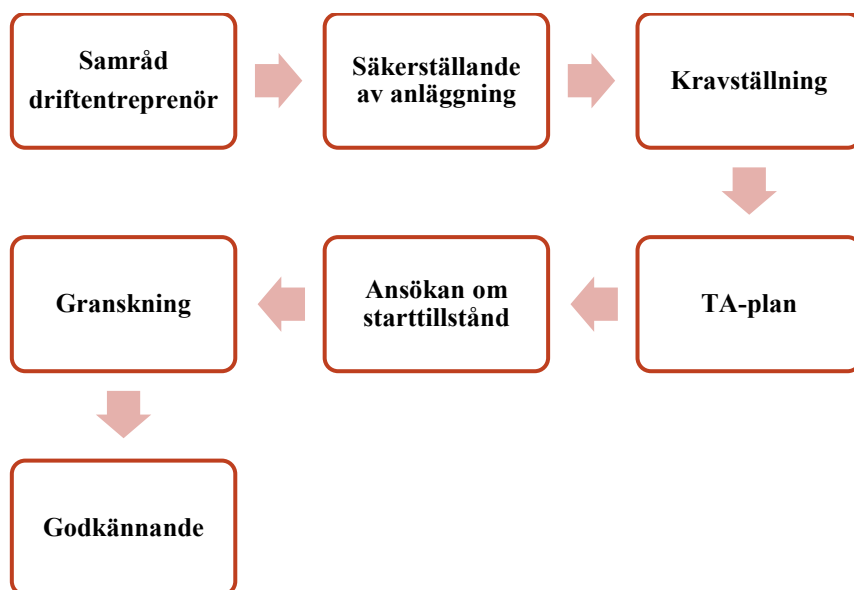
7.4 Tillstånd från Stadsmiljöförvaltningen

För arbete i farlig närhet av spår finns två typer av tillstånd som kan vara aktuella, dessa är:

- Generellt arbetstillstånd
- Unikt starttillstånd

7.4.1 Unikt starttillstånd för att arbeta i eller farlig närhet av spår

Innan en ansökan om att erhålla ett Starttillstånd Spår kan lämnas behöver enskild utförare/projekt genomföra ett antal åtgärder. Vilka åtgärder som behöver genomföras beror om spårtrafiken behöver stängas av eller inte.



Enskild utförare/projekt ansvarar för att planera att åtgärderna genomförs innan arbetet kan påbörjas.

7.4.2 Ansökan Starttillstånd Spår

Ansökan om tillstånd för att få utföra ett arbete i eller i närhet av spår (Starttillstånd Spår) ska göras via Stadsmiljöförvaltningens webbplats Nystart under rubriken ”Spårstart”.

När nödvändiga åtgärder genomförts och trafikplaneringen granskats kan ansökan om Starttillstånd Spår i Nystart handläggas. Ansökan ska skickas in senast 10 dagar innan arbetet är planerat att starta.

Driftentreprenör ska informeras om ansökan och ges möjlighet att säkerställa att inga förändringar skett sedan samrådet. Stadsmiljöförvaltningens driftentreprenör ska bekräfta till trafikregleraren att man informerats och gått igenom ansökan.

Den som ansöker om tillstånd ska upprätthålla ett konto i Nystart. Konto och inloggningsuppgifter till Nystart erhålls via webbplatsen under förutsättning att den som ansöker om konto innehar behörighet som Säkerhetsledare.

Ärendet hanteras för godkännande och beslut om Starttillstånd Spår skickas ut till berörda parter.

Enskild utförare eller projekt ska säkerställa att erhållet tillstånd alltid finns tillgängligt vid arbetsplatsen.

7.4.3 Generellt Arbetstillstånd

Driftentreprenörer har möjlighet att ansöka om generellt arbetstillstånd för akut felavhjälpande arbeten som inte varar längre än 2 dagar på gatuspår eller 5 dagar på särskild banvall. Om arbetet tar längre tid än 2 respektive 5 dagar behöver driftentreprenören ansöka om unikt starttillstånd. Det kan dock göras efter att arbetet har påbörjats.

Även ledningsägares driftentreprenörer kan avtala om generellt arbetstillstånd för akut felavhjälpande arbeten som inte varar längre än 2 dagar på gatuspår. Om arbetet tar längre tid än 2 dagar behöver ledningsägaren ansöka om unikt starttillstånd. Det kan dock göras efter att arbetet har påbörjats.

Om ett akut felavhjälpande arbete kräver större avstängning än vad som framgår på de generella trafikanordningsplanerna (TA-planerna), kan entreprenören skyltsätta enligt kraven i APG, kapitel 5 - 9. Därefter, nästkommande vardag, ska driftentreprenören lämna in unik TA-plan och ansöka om starttillstånd spår i Nystart. Information om den akuta avstängningen ska meddelas tjänsteperson spårinnehavare.

För arbeten som utförs med generellt arbetstillstånd räcker det med att driftentreprenören eller funktionsentreprenören gör en startanmälan till TLI innan arbetet påbörjas.

Det går också att ansöka om generella arbetstillstånd för mindre återkommande arbeten som driftåtgärder och syn/besiktning.

Ansökan om generellt arbetstillstånd görs till sparsakerhet@stadsmiljo.goteborg.se. Tjänsteperson Spårinnehavare beslutar om godkännande.

Mall för ansökan om generellt arbetstillstånd finns under mallar och checklistor <https://sao.stadsmiljo.goteborg.se/>.

På det generella arbetstillståndet framgår det vilka arbetsuppgifter som är tillåtna att utföras, vilka generella TA-planen som får användas och om arbetet får ske på gatuspår eller särskild banvall. Generella TA-planer får inte användas om de i betydande avseende avviker från platsen.

Arbetsätt och krav kring Generella arbetstillstånd beskrivs vidare i förvaltnings/bolags rutin för generella Arbetstillstånd Spårväg.

Tjänsteperson Spårinnehavare kan skriva ytterligare krav, begränsningar och/eller undantag.

7.4.3.1 Granskad TA-plan

Granskad TA-plan är ett grundläggande krav för att beviljas unikt starttillstånd.

För att erhålla ett Starttillstånd Spår ska en granskad trafikanordningsplan (TA-plan) bifogas vid ansökan i enlighet med de bestämmelser som föreskrivs i teknisk handbok.

Trafikanordningsplanen ska granskas av trafikreglerare på Stadsmiljöförvaltningen.

Enskild utförare/projekt ansvarar för att upprätta en trafikanordningsplan och skicka TA-plan samt ifyllt försättsblad till <https://artvisemobile.stadsmiljo.goteborg.se/Mobile/> enligt anvisningar i teknisk handbok.

Vid ansökan om starttillstånd i Nystart ska granskad TA-plan samt samrådsprotokoll från driftentreprenör bifogas där det ska framgå vilka särskilda säkerhetsåtgärder som ska vidtas vid arbetet.

Påverkar arbetet gatu nätet ska även APG kapitel 5 - 9 följas, för att säkra framkomligheten för övriga trafikanter. Ev. avsteg från APG kan godkännas av stadsmiljöförvaltningen trafikreglerare. Trafikregleraren kan dock inte bevilja avsteg från Stadsmiljöförvaltningens säkerhetsordning.

Vid planering av arbete med stor trafikpåverkan ska även stadsmiljöförvaltningens trafiksamordningsgrupp kontaktas, trafiksamordning@goteborg.goteborg.se. Se (TH-KAP-16AA)

En TA-planritning spår ska innehålla:

- Ett tydligt kartunderlag på platsen som gör det lätt att orientera sig och som anordningarna ritas in på
- Adress på platsen där arbetet pågår, närmsta gatuadress.
- TA-planen ska märkas med nummer eller namn
- Entreprenörens namn
- Byggherrens namn
- Norrpil ska vara tydligt markerad på kartunderlaget
- Plats ska finnas för stämpel/signering
- Ritningen är skalenlig med angiven skala, om den inte är generell
- Alla på platsen befintliga vägmärken, vägmarkeringar, andra trafikanordningar och parkeringsautomater (i gråskala)
- Alla permanenta vägmärken, vägmarkeringar och anordningar som täcks över och inte ska gälla (gråskala, men med tydligt utmärkt täckning/förändring)
- Placering av alla för arbetet nödvändiga trafikanordningar, vägmärken, bärare, markeringsskärmar, vägmarkeringar m.m (i färg)
- Vägmärken som kräver LTF-beslut, särskilt markerade
- Placering av eventuella energiupptagande skydd, särskilt markerade (tvärgående, längsgående och skyddsfordon)
- Placering av eventuella materialupplag och bodar

- Placering av eventuella tillfällig gatubelysning under byggtiden
- Placering av eventuella bygg- och informationsskyltar
- Visa hur eventuella maskiner och arbetsfordon, med aggregat som är nödvändigt för arbetets utförande och som inte går att ta ut ur fordonet, ska användas, deras tänkta placering, skalenligt och/eller med de måttangivelser som behöver framgå
- Visa var eventuella avjämnning av ytor och ramper utförs
- Alla måttangivelser som behövs för handläggning sätts ut (ex körfältsbredd)
- Vilken avstängning som används för att ställa ut anordningar och vägmärken enligt TA-planen, exempelvis skyddsfordon

Stadsmiljöförvaltningen har flera generella TA-planer som får användas vid spårarbeten. De behöver dock fungera på platsen och med arbetet som ska utföras.

<https://sao.stadsmiljo.goteborg.se/taplaner>.

De är tillåtet att komplettera med extra bom framför bevakare, samt att förtäta med sidomarkeringsskärmar. Om det finns behov med ytterligare komplettering ska stadsmiljöförvaltningens meddelas.

Samråd med driftentreprenören enligt TRI [7.3.6](#) ska genomföras innan en trafikanordningsplan (TA-plan) färdigställs och skickas för granskning. Det kan finnas särskilda säkerhetsåtgärder som driftentreprenören specificerar ansvarar enskild utförare/projekt för att de omhändertas i trafikanordningsplanen.

Vid arbete med generellt arbetstillstånd finns en eller flera generella TA-planer angivna på tillståndet.

För granskning, skicka TA-plan samt ifyllt försättsblad till

<https://artvisemobile.trafikkontoret.goteborg.se/Mobile/>

7.4.3.2 Beslut om tillfällig föreskrift/LTF

En föreskrift ska finnas innan ett vägmärke som kräver föreskrift får sättas upp. Ansökan om tillfällig föreskrift ska ske enligt APG och minst 5 arbetsdagar innan önskat datum för uppsättning

Ansökan skickas till luf@stadsmiljo.goteborg.se.

7.4.3.3 Säkerhetsbedömning av Spårinnehavaren

Den som kan komma att påverka spårvägsanläggningen i Göteborgs och Mölndals Stad ska genomgå ett samrådsförfarande med Tjänsteperson Spårinnehavare och/eller Planeringsledare Spårkonstruktion i tidigt skede. Syftet med samrådet är att utröna på vilket sätt spårvägsbanan påverkas både direkt och indirekt. Under samrådet med Tjänsteperson Spårinnehavare ska en säkerhetsbedömning göras för att klargöra om en riskanalys/riskbedömning behöver utföras för att fastslå om det planerade projektet påverkar spårvägsbanans säkerhet. Se Göteborgs Stads [SÄO kap 6](#) för mer information.

För säkerhetsbedömning skicka förfrågan till funktionsmejl spårinnehav:

samrad.spar.trafikkontoret@trafikkontoret.goteborg.se

7.4.3.4 Samråd med driftentreprenören

Enskild utförare/projekt som planerar ett arbete i eller i farlig närhet av spår ska genomföra ett samråd med driftentreprenör för spårvägsbanan. Syftet med samrådet är att säkerställa att spårvägsbanans säkerhet upprätthålls och att anläggningen inte skadas med anledning av arbetet.

Samrådet ska resultera i att särskilda säkerhetsåtgärder upprättas och som enskild utförare/projekt ska beakta vid arbetet.

Observera att samrådet inte har mandat att ge tillstånd för arbeten i eller i farlig närhet av spår.

Samråd ska genomföras oberoende om enskild utförare/projektet planerar att stänga av spårtrafiken eller inte.

Samråd med driftentreprenören är ett grundläggande krav för att beviljas unikt starttillstånd.

Kontakt kan tas på telefon 031-732 12 12, alternativt mejl samrad@sparvagen.goteborg.se. Samråd behandlas helgfria vardagar 07:00 – 16:00.

7.4.4 Tillstånd från TLI att beträda spåret

Innan plats som ligger i eller i farlig närhet av spår får beträdas krävs muntligt tillstånd från TLI, antingen över telefon 031 – 732 10 03, eller Rakelradio.

Instruktionerna för de olika skyddsformerna beskriver i detalj när och hur tillstånd från TLI ges, samt när och hur arbetet anmäls som avslutat. Du ska uppge följande information:

- Vem du är, samt ditt telefonnummer
- Tillstandsnummer
- Vem som är säkerhetsledare för arbetet, samt telefonnummer
- Vilken plats eller sträcka som arbetet ska utföras på

Vid avlösning ska TLI meddelas på nytt.

7.4.5 Behörighetsbevis

Göteborgs Stad utfärdar behörighetsbevis för personal med säkerhetstjänst genom utsedd förvaltning (SMF), behörighetsbeviset är giltigt tillsammans med B-körkort. Giltigt behörighetsbevis ska medföras vid säkerhetstjänst.

7.4.6 Utplacering av tillfälliga hastighetstavlor

Tillfälliga hastighetstavlor kan användas för att sänka hastigheten för buss- och spårvagnstrafiken. Den som placerar ut en tillfällig hastighetstavla ska anmäla att så har skett till TLI.

Behörig personal vid driftentreprenör får lov att placera ut tillfälliga hastighetstavlor vid fel och brister på spåranläggningen som kräver hastighetssänkning.

Om tavlan placeras ut på grund av fel på spåranläggningen ska sluttavlan placeras 30 meter ifrån den plats där felet har uppstått.

Övriga entreprenörer får endast använda tillfällig hastighetstavla om den finns angiven på TA-plan.

7.4.6.1 Utplacering av tillfälliga hastighetstavlor vid skymd sikt

Vid skymd sikt för spårvagnsförare kan tavlor behöva förtydligas genom avståndsangivelse. En hastighetsnedsättning bör aldrig komma som en överraskning för spårvagnsföraren så plötslig inbromsning behöver ske, spårvagnsföraren behöver ges möjlighet planera sin körning på kommande sträcka.

7.5 Avgränsad arbetsplats (T-Arbete)

Skyddsformen avgränsad arbetsplats får väljas om följande villkor uppfylls:

- Arbetsområdet ligger utanför konfliktzonen
- Platsen medger att en tillfällig avgränsning upprättas, utanför konfliktzonen
- Personal, maskiner eller material riskerar inte att under någon del av arbetet komma inom konfliktzonen
- Arbetet innebär inte sådana ingrepp på spåranläggningen som medför att spåret inte går att trafikera

Metoden innebär att en tillfällig avgränsning inom eget område upprättas. Syftet är att förhindra personal, maskiner eller material, hamnar inom konfliktzonen. Avgränsningen kan innebära att vägtrafik tillfälligt leds in i konfliktzonen.

7.5.1 Innan arbetet påbörjas

Innan arbetet påbörjas gäller följande:

- Utskrivet tillstånd för arbetet ska finnas på arbetsplatsen
- Granskad och utskriven TA-plan för arbetet ska finnas på arbetsplatsen
- Behörig säkerhetsledare för arbetet krävs
- Behörig skyltansvarig för arbetet krävs
- TLI kontaktas innan avgränsningen sätts upp

7.5.2 Personal

7.5.2.1 Säkerhetsledare

Alla spårarbeten kräver en säkerhetsledare.

7.5.2.2 Skyltansvarig

Skyltansvarig är utbildad och har behörighet enligt *Bestämmelser om kompetens och utbildning* i Säkerhetsordningen Spårvägsbanan (SÄO).

Dennes uppgifter är:

- Att tillse att skyddssignalering blir utförd enligt TA-plan vid arbetets start
- Att under arbetets gång kontrollera skyddssignaleringen
- Att vid behov ersätta skadat, smutsigt eller på annat sätt felaktigt skyltmaterial

Skyltansvarig ska alltid finnas på plats när aktivt arbete pågår.

7.5.3 Skyddssignalering

7.5.3.1 Avgränsningens utformning

Avgränsningens utformning bestäms från fall till fall, utifrån förutsättningar som beskrivs i Teknisk Handbok, Arbete i gata och TRI. Utformningen redovisas på TA-plan.

7.5.3.2 Hänvisning av vägtrafik in i spår

Om arbetet innebär att vägtrafik ska ledas in i konfliktzonen på spårsträcka som normalt inte trafikeras med annat fordon än buss, ska hastigheten för spårvagnstrafiken sänkas till sth 15 km/h. Tillfälliga hastighetstavlor enligt TRI SI ska användas. Sluttavlans placering anpassas så att spårvagnstrafiken endast behöver sänka hastigheten vid den nya konfliktsituationen.

7.5.4 Avslut av arbete

TLI ska meddelas när arbetet avslutats, och avgränsningen tagits bort.

7.6 Icke hindrande arbete med Observatör (T-Arbete)

Skyddsformen icke hindrande arbete får väljas om följande villkor uppfylls:

- All personal, inklusive eventuella redskap och utrustning, ska kunna utrymma spåret omedelbart och på ett säkert sätt
- Framkomlighet för spårvagn eller buss får inte påverkas

När man bedömer huruvida man kan utrymma spåret ”omedelbart och på ett säkert sätt” behöver man också ta hänsyn till snubbelrisk och andra förhållanden på platsen, som kan hindra den som befinner sig i spåret från att lämna detta snabbt nog.

Icke hindrande arbete är tillsyn, kontroll och besiktning. Tjänsteperson Spårinnehavare kan dock ge dispens för att få bedriva andra arbetsuppgifter enligt reglerna för icke

hindrande arbete. Om arbetet bedöms som icke hindrande ska arbetsuppgiften beskrivas i start- eller arbetstillståndet.

Icke hindrande arbete får inte utföras ensam, om det inte står uttryckligt i generellt arbetstillstånd att det är tillåtet.

7.6.1 Innan arbetet påbörjas

Innan arbetet påbörjas gäller följande:

- Utskrivet tillstånd för arbetet ska finnas på arbetsplatsen
- Granskad och utskriven TA-plan för arbetet ska finnas på arbetsplatsen
- Behörig säkerhetsledare för arbetet krävs
- Behörig observatör för arbetet krävs
- Förutsättningar för arbetet går igenom med de som medföljer observatören
- På gatuspår krävs ingen kontakt med TLI
- På särskild banvall kontaktas TLI i enlighet med start-/generellt arbetstillstånd
- På särskild banvall får spåret endast beträddas efter tillstånd från TLI

7.6.2 Personal

7.6.2.1 Säkerhetsledare

Alla spårarbeten kräver en säkerhetsledare.

7.6.2.2 Observatör

Observatör är utbildad och har behörighet enligt *Bestämmelser om kompetens och utbildning* i Säkerhetsordningen Spårvägsbanan (SÄO).

Följande utrustning ska observatören medföra vid icke hindrande arbete:

- Visselpipa
- Mobiltelefon
- Behörighetsbevis

Om det icke hindrande arbetet flyttar sig över ett större område, ska även tillstånd och TA-plan finnas hos observatören.

7.6.2.3 Observatörens arbetsuppgifter

Observatörens uppgift är att hålla uppsikt och varna när buss eller spårvagn närmar sig. Observatören får inte utföra några andra arbetsuppgifter samtidigt som den är observatör.

När buss eller spårvagn närmar sig ska observatören tillse att alla omedelbart går åt sidan, och vänder ansiktet mot föraren. Observatören ska inte ge några handsignalerna till buss- eller spårvagnsförarna.

Vid skymda siktförhållanden ska observatören anpassa sin placering så att denne ser annalkande bussar eller spårvagnar på så långt håll som möjligt.

7.6.3 Skyddssignalering

Icke hindrande arbete skyddssignaleras inte.

7.6.4 Avslut av arbete

Om arbetet sker på särskild banvall, och spåret lämnas i mer än 15 minuter, ska TLI meddelas och arbetet anmälas som avslutat. På gatuspår krävs ingen kontakt med TLI.

7.7 Hindrande arbete med Bevakare (T-Arbete)

Skyddsformen hindrande arbete får väljas om följande villkor uppfylls:

- Personal, maskiner samt redskap och utrustning ska kunna flytta sig ur spåret inom en minut
- Arbetet innebär inte sådana ingrepp på spåranläggningen som medför att spåret inte går att trafikera

Hindrande arbete innebär att spårvagn och buss kan hindras tillfälligt av bevakare. Målsättningen är alltid att trafiken ska kunna rulla förbi arbetsplatsen utan att stoppas, men om det inte går att undvika, får kollektivtrafiken uppehållas som mest i en minut.

Sth för buss- och spårvagnstrafik är 15 km/h vid passage av bemannad arbetsplats. Den bemannade arbetsplatsen börjar vid bevakaren och slutar vid sluttavlan.

7.7.1 Innan arbetet påbörjas

Innan arbetet påbörjas gäller följande:

- Utskrivet tillstånd för arbetet ska finnas på arbetsplatsen
- Granskad och utskriven TA-plan för arbetet ska finnas på arbetsplatsen
- Behörig säkerhetsledare för arbetet krävs
- Behörig skyltansvarig för arbetet krävs
- Behörig bevakare för arbetet krävs
- Föresattningar för arbetet går igenom med de som arbetar inom arbetsplatsen
- TLI kontaktas
- Spåret får endast beträddas efter tillstånd från TLI
- Tavor sätts upp enligt 7.6.3

7.7.2 Personal

7.7.2.1 Säkerhetsledare

Alla spårarbeten kräver en säkerhetsledare.

7.7.2.2 Skyltansvarig

Skyltansvarig är utbildad och har behörighet som säkerhetsman enligt *Bestämmelser om kompetens och utbildning* i Säkerhetsordningen Spårvägsbanan (SÄO).

Dennes uppgifter är att:

- tillse att skyddssignalering blir utförd enligt TA-plan vid arbetets start
- under arbetets gång kontrollera skyddssignaleringen
- vid behov ersätta skadat, smutsigt eller på annat sätt felaktigt skyltmaterial

Skyltansvarig ska alltid finnas på plats när aktivt arbete pågår.

7.7.2.3 Bevakare

Bevakare är utbildad och har behörighet enligt *Bestämmelser om kompetens och utbildning* i Säkerhetsordningen Spårvägsbanan (SÄO).

Bevakarens uppgift är att hålla uppsikt och varna när spårvagn eller buss närmar sig. Bevakaren är behörig att tillfälligt stoppa kollektivtrafiken, och är ansvarig för att kollektivtrafiken kan passera arbetsplatsen säkert när signal *framåt* ges.

Bevakaren får inte syssla med sådant som kan avleda uppmärksamheten från bevakningsuppdraget. Det är inte tillåtet att utföra andra arbetsuppgifter samtidigt som man är bevakare, eller att lyssna på musik i hörlurar.

Bevakare kan dock vara skyltansvarig, men ska då delegera kontrollen av skyltsättningen till någon annan på arbetsplatsen

Följande utrustning ska bevakaren alltid ha med sig vid hindrande arbete:

- Bevakarväst
- Visselpipa
- Signalthorn (gäller vid bullrande arbete där visselpipa ej hörs genom omgivningsljud/arbetsplatsljud)
- Mobiltelefon
- Behörighetsbevis
- Röd flagga, samt signallykta vid mörker

7.7.2.4 Bevakarväst

Bevakarens väst ska vara gul, och märkt med texten ”BEVAKARE” fram och bak. Texten ska vara skriven med versaler, och vara väl synlig från förarplats. Västen får inte ha några andra märkningar eller logotyper än texten ”BEVAKARE”. Västen ska vara stängd.

Bevakarväst får endast bäras av person som för tillfället tjänstgör som bevakare.

7.7.2.5 *Kommunikation med arbetsplatsen*

Bevakare ska alltid medföra visselpipa för kommunikation med arbetsplatsen. Annat kommunikationsmedel får användas om alla som befinner sig på arbetsplatsen kan uppfatta bevakarens instruktioner. Kommunikationsmedel ska kunna manövreras av bevakaren med en hand. Vid bullrande arbete ska signalhorn medföras och användas vid behov.

Arbetsplatsen ska vara så koncentrerad att bevakaren/bevakarna kan överblicka hela det område som den ansvarar för.

7.7.2.6 *Normal signalgivning till buss och spårvagn*

Bevakaren ger handsignaler enligt TRI SI. Vid dagsljus och goda siktförhållanden ska flagga användas för att visa *stillahållen- och rörlig stoppsignal*. Vid mörker eller dålig sikt används signallykta.

- När buss eller spårvagn närmar sig visas *stillahållen stoppsignal*. Bevakaren uppmärksammar då personalen på arbetsplatsen om att de ska lämna spåret
- När arbetsplatsen är utrymd visas handsignalen *framåt*

7.7.3 **Skyddssignalering**

Utrymningsområde för arbetare och maskiner ska finnas. Skyddssignalering och bevakning ska alltid anordnas. Om arbetsområdet berör flera spår ska 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.

För skyddssignalering används vägmärket Vägarbete/A20. Märket ska vara i normalstorlek samt vara minst högreflekterande.

Tavlor, bevakare och stoppbom ska stå på spårets högra sida, betraktat från spårvagns förarplats.

Undantag från detta kan dock anges på TA-plan.

7.7.3.1 *Gatuspår*

Följande tavlor används vid hindrande arbete på gatuspår:

- Vägmärket Vägarbete/A20, 30 – 50 meter innan bevakare
- Sluttavla/A21, 30 meter efter sista plats där arbete kan pågå

7.7.3.2 *Särskild banvall mindre än 200 meter från hållplats*

Följande tavlor används vid hindrande arbete på särskild banvall, då avståndet från hållplats till arbetsplats, i den normala körriktningen, understiger 200 meter:

- På hållplats; stopptavla

- 5 – 10 meter efter hållplats; vägmärket Văgarbete/A20 med tillăggstavla: 0 – 200 m
- 30 meter efter sista plats dăr arbete kan păgă; Sluttavla/A21

7.7.3.3 Sărskild banvall mer än 200 meter frăn hållplats

Följande tavlor anvănds vid hindrande arbete pă sărskild banvall, dă avstăndet frăn hållplats till arbetsplatsen, i den normala kőrriktningen, őverstiger 200 meter:

- 5 – 10 meter efter hållplats: vägmärket Văgarbete/A20 med tillăggstavla som anger avstăndet till arbetsplatsen, avrundat till jămnt hundratal meter
- Ca 200 meter főre arbetsplatsen, ett ytterligare vägmärke Văgarbete/A20
- Sluttavla/A21, 30 meter efter sista plats dăr arbete kan păgă

Om det hindrande arbetet kommer főrflytta sig őver en străcka anges străckans lăngd pă tillăggstavlan vid det főrsta vägmärket A20, till exempel 500 – 700 m.

7.7.3.4 Undantag főr skyltars placering pă vissa platser

Avsteg frăn ovanstăende regler gőrs pă főljande platser:

- Snabbspåret efter Centralstationen i riktning mot Gamlestadstorget, dăr det főrsta vägmärket Văgarbete/A20 ska placeras bakom GP-huset (Polhemsplatsen)
- Chalmerstunneln, efter Korsvăgen i riktning mot Chalmers, dăr det főrsta vägmärket Văgarbete/A20 ska placeras omedelbart innan tunnelmynningen

7.7.3.5 Fjărrmanővrerad stoppbom

Stoppbommens konstruktion ska vara godkănd av Tjănsteperson Spărinnehavare.

Följande tekniska krav stălls pă en stoppbom főr att den ska godkănnas:

- Utrustad med ljudsignal, som varnar om bommen vălter
- Utrustad med blinkande rőd lampa
- Utrustad med rőd/gul reflekterande varningsmarkering
- Kontrolleras med fjărrkontroll
- őppnas parallellt med spåret, bort frăn buss eller spărvagn

Följande villkor găller főr arbetsplatsens organisation dă stoppbom anvănds:

- Avstăndet mellan bevakare och stoppbom făr inte vara lăngre än att funktionen pă fjărrkontrollen fungerar
- Om en bevakare bevakar flera spăr med hjălp av stoppbom, ska det finnas en stoppbom főr varje spăr
- Stoppbommen ska normalt vara stăngd
- Năr bommen őppnas ska bevakaren utfőra normal signalgivning till buss och spărvagn

7.7.4 Avslut av arbetet

Om arbetet avbryts i mer än en timme ska TLI kontaktas, och arbetet anmălas som avslutat.

Om arbetet inte har någon påverkan för vägtrafik eller allmänhet efter avslut, ska tavlor avlägsnas eller täckas över. Om arbetet har fortsatt påverkan lämnas tavlorna kvar.

7.8 Rörligt arbete utan planerat stopp (R-Arbete)

Skyddsformen rörligt arbete utan planerat stopp får väljas om följande villkor uppfylls:

- Arbetet innebär att man ska förflytta sig med arbets- eller servicefordon över större område i spåranläggningen
- Arbetet kräver inte att man tillfälligt stoppar övrig trafik

Att arbetet är *rörligt* innebär att arbets- eller servicefordon används för att skydda arbetet.

Utan planerat stopp innebär att arbetet sker under förflyttning, och att buss och spårvagnstrafiken inte stoppas som en direkt följd av arbetet.

Om ett vägtrafikfordon ska köras in i på särskild banvall, till exempel för att leverera material till ett hindrande arbete, ska skyddsåtgärder enligt [7.7.3](#) vidtas och säkerhetsman närvara på platsen.

7.8.1 Innan arbetet påbörjas

Innan arbetet påbörjas gäller följande:

- Utskrivet tillstånd för arbetet ska finnas på arbetsplatsen
- Granskad och utskriven TA-plan för arbetet ska finnas på arbetsplatsen
- Behörig säkerhetsledare för arbetet krävs
- Om arbetet utförs med arbetsfordon ska föraren vara en behörig fordonsförare
- Om arbetet utförs med servicefordon ska behörig säkerhetsman närvara
- Förutsättningar för arbetet går igenom med de som eventuellt medföljer fordonet
- TLI kontaktas i enlighet med start-/generellt arbetstillstånd

7.8.2 Personal

7.8.2.1 Säkerhetsledare

Alla spårarbeten kräver en säkerhetsledare.

7.8.2.2 Fordonsförare av spårgående arbetsfordon

Fordonsförare av spårgående arbetsfordon är utbildad och har behörighet enligt *Bestämmelser om kompetens och utbildning* i Säkerhetsordningen Spårvägsbanan (SÄO).

7.8.2.3 *Personal som utför arbete med servicefordon*

När rörligt arbete utan planerat stopp utförs från ett servicefordon, ska säkerhetsman närvara. Säkerhetsman är utbildad och har behörighet enligt *Bestämmelser om kompetens och utbildning* i Säkerhetsordningen Spårvägsbanan (SÄO).

7.8.3 **Skyddsåtgärder**

7.8.3.1 *Fordonets utrustning*

Arbets- eller servicefordon ska vara utrustat med roterande gul lykta, eller annan blinkande gul ljusanordning. Ljusbilden ska kunna uppfattas från alla håll, och ska vara tänd vid körning på spåret.

7.8.3.2 *Kontakt med TLI*

TLI ska meddelas och ge tillstånd till att spåret får beträdas innan arbets- eller servicefordon kör in på särskild banvall. Spårgående arbetsfordon som redan har meddelat sin färdväg till TLI, och kör in på särskild banvall genom spårvagnsspåren, behöver dock inte meddela TLI ytterligare.

TLI ska också meddelas när spåret lämnas.

7.8.4 **Avslut av arbete**

TLI ska meddelas när arbetet avslutas.

7.9 **Rörligt arbete med planerat stopp (R-Arbete)**

Skyddsformen rörligt arbete med planerat stopp får väljas om följande villkor uppfylls:

- Arbetet innebär att man ska förflytta sig med arbets- eller servicefordon över större område i spåranläggningen
- Arbetet innebär att man tillfälligt kan behöva stoppa övrig trafik, som mest i en minut
- Arbetet innebär inte sådana ingrepp på spåranläggningen som medför att spåret inte går att trafikera

Att arbetet är *rörligt* innebär att arbets- eller servicefordon används för att skydda arbetet.

Med planerat stopp innebär att buss- och spårvagnstrafik tillfälligt kan behöva stoppas som en direkt följd av arbetet, som mest i en minut.

7.9.1 **Innan arbetet påbörjas**

Innan arbetet påbörjas gäller följande:

- Utskrivet tillstånd för arbetet ska finnas på arbetsplatsen
- Granskad och utskriven TA-plan för arbetet ska finnas på arbetsplatsen
- Behörig säkerhetsledare för arbetet krävs
- Om arbetet utförs med spårgående arbetsfordon krävs en behörig fordonsförare
- Om arbetet utförs med ett servicefordon krävs en bevakare
- Förutsättningar för arbetet går igenom med de som eventuellt medföljer fordonet
- TLI kontaktas i enlighet med start-/generellt arbetstillstånd

7.9.2 Personal

7.9.2.1 Säkerhetsledare

Alla spårarbeten kräver en säkerhetsledare.

7.9.2.2 Fordonsförare av spårgående arbetsfordon

Fordonsförare av spårgående arbetsfordon är utbildad och har behörighet enligt *Bestämmelser om kompetens och utbildning* i Säkerhetsordningen Spårvägsbanan (SÄO).

7.9.2.3 Personal som utför arbete med servicefordon

Personal som utför rörligt arbete med planerat stopp, från ett servicefordon, ska vara bevakare. Bevakare är utbildad och har behörighet enligt *Bestämmelser om kompetens och utbildning* i Säkerhetsordningen Spårvägsbanan (SÄO).

7.9.3 Skyddsåtgärder

7.9.3.1 Fordonets utrustning

Arbets- eller servicefordon ska vara utrustat med roterande gul lykta, eller annan blinkande gul ljusanordning. Ljusbilden ska kunna uppfattas från alla håll.

För rörligt arbete med planerat stopp ska arbetsfordonet dessutom vara utrustad med följande:

- Två markeringsskärmar, med minst en meters vertikalt mellanrum
- Två gula varningslyktor
- En tavla A20, placerad mellan markeringsskärmarna

Om arbetets utförande eller fordonets utformning kräver att skyltsättningen monteras på fordonets tak, är dock en markeringsskärm tillräckligt.

Skyltsättningen ska vara synlig åt det håll som trafiken kommer att blockeras.

7.9.3.2 Kontakt med TLI

TLI ska kontaktas när arbetspasset påbörjas. Vid körning på särskild banvall gäller regler enligt 1.11.3.

7.9.3.3 Arbetets utförande

Arbets- eller servicefordon ställs så att det utgör ett hinder mellan spårvagn och arbetsplats.

7.9.4 Avslut av arbete

TLI ska meddelas när arbetspasset avslutas.

7.10 Arbete på avstängt spår (A-Arbete)

Skyddsformen avstängt spår ska väljas om följande villkor uppfylls:

- Arbetet innebär att ingrepp måste göras i spåranläggningen, som medför att spåret inte går att trafikera

Avstängt spår innebär att spårvagnar inte får köra på sträckan, annan trafik kan dock fortfarande förekomma. Avstängt spår kännetecknas av:

- Hindertavla markerar plats där den avstängda sträckan börjar
- Klossade eller klovade motväxlar, för att förhindra spårvagn från att komma in på sträckan
- Kontaktledningen kan göras spänningslös på avstängt spår

Generella arbetstillstånd får inte användas på avstängt spår.

7.10.1.1 Kranlyft inom A-arbete

Kranlyft inom A-arbete får ske under förutsättning att intilliggande spår och eventuella trafikerade spår inte berörs av kranlyftet.

7.10.2 Planering av avstängt spår

7.10.2.1 Samråd Trafikavstängning

Stadsmiljöförvaltningen i sin roll som spårinnehavare beslutar om avstängt spår.

Om arbetet bedöms påverka tidtabeller för spårtrafik eller om spår behöver stängas av behöver kontakt tas med Stadsmiljöförvaltningen och ansvarig planeringsledare för spårtrafikavstängningar. Kontakt tas via mejl: sparavstangning@stadsmiljo.goteborg.se
Hur långt i förväg en sådan kontakt behöver tas är beroende på avstängningens.

- Vid nattavstängning, det vill säga vardagar mellan 22:00 och 04:00 ska kontakt tas med Stadsmiljöförvaltningen med minst en månads framförhållning.
- Vid dygnsavstängningar, helgavstängningar, förlängd helg eller längre avstängningar ska avstängningen hanteras i den årliga trafikavstängningsplanen. Det innebär att kontakt behöver tas med Stadsmiljöförvaltningen 12 månader innan arbetet är planerat att påbörjas. Den årliga trafikavstängningsplanen sammanställs av berörda parter under september och oktober varje år.

- Avstängningar under trafikfri tid hanteras löpande genom dialog mellan Stadsmiljöförvaltningen och Västtrafik.

Beslut från Stadsmiljöförvaltningen om beviljad trafikavstängning ska bifogas med ansökan om Starttillstånd Spår.

7.10.2.2 Planeringsmöte

Planeringsmöte ska genomföras inför ett arbete som innebär avstängt spår.

Planeringsmöte genomförs normalt inte om arbetet på det avstängda spåret endast utförs av driftentreprenören.

Planeringsmötets syfte är att fånga upp alla delar i **entreprenaden** kopplat till arbete i spår samt att säkerhetsordningen följs avseende arbete i eller i farlig närhet av spår samt arbetsfordon.

Planeringsmötet ska genomföras efter det att trafikanordningsplanen skickats in för granskning men helst innan Starttillstånd Spår erhållits.

Enskild utförare/projekt ansvarar för att kontakta Tjänsteperson Spårinnehavare som ansvarar för att kalla till planeringsmöte. Tjänsteperson Spårinnehavare ansvarar för att berörda parter blir kallade.

Parter som kan beröras är: Räddningstjänst, Västtrafik, Trafiksäkerhetsfunktion Göteborgs Spårvägar, Entreprenör, Byggledare, Tjänsteperson Spårinnehavare, trafikreglerare spår, funktionsentreprenör spår, samordningsansvarig, säkerhetsledaren som står för starttillstånd, det kan även finnas andra berörda som behöver kallas.

Tjänsteperson Spårinnehavare ansvarar för att planeringsmötet protokollförs och att enskild utförare/projekt erhåller en kopia av protokollet. Planeringsmötet ska gå igenom följande delar:

- Vem är utförare av arbetet och vem är beställare av arbetet
- Den enskilde utförarens/projektets säkerhetsorganisation
- Vad som planeras att genomföras och när arbetet ska utföras
- Ta-plan som visar arbetsområde och alla säkerhets- och skyddsåtgärder
- Hur spåranläggningens tekniska konstruktion har säkrats samt att beställning av särskilda säkerhetsåtgärd är gjord och bekräftad
- Hur elsäkerhetsverkets föreskrifter uppfylls
- Att samråd har skett med räddningstjänst och berörda ledningsägare
- Ersättningstrafik är beställd och bekräftad
- Tidpunkt för ibruktagandebesiktning
- Övriga åtgärder av vikt

7.10.2.3 Ansökan om starttillstånd för avstängt spår

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

För andra arbeten som ska utföras på det avstängda spåret, begärs starttillstånd i enligt ordinarie rutin med hänvisning till att spåret är avstängt samt vem som är samordningsansvarig.

7.10.3 Avstängningsansvarig

Avstängningsansvarig är behörig personal vid driftentreprenör, som tillser att avstängningen utförs enligt villkor i starttillstånd, samt ansvarar för kontakten med TLI avseende avstängningens utförande.

Avstängningsansvarig ska vara behörig säkerhetsledare enligt *Bestämmelser om kompetens och utbildning* i Säkerhetsordningen Spårvägsbanan (SÄO).

7.10.3.1 Avstängningsansvar i samband med avstängningens utförande

Avstängningsansvarig kontaktar TLI och begär tillträde till spåret för att kunna utföra de beställda åtgärderna.

När åtgärderna är utförda enligt villkor i starttillstånd meddelar den avstängningsansvarige detta till TLI och den samordningsansvarige.

Den avstängningsansvarige lämnar dessutom ett arbetsbevis till den samordningsansvarige.

7.10.3.2 Avstängningsansvar under pågående avstängning

Den avstängningsansvarige ska kontrollera avstängningen regelbundet, och meddelar detta till samordningsansvarig. Periodiciteten bestäms på planeringsmötet.

7.10.3.3 Avstängningsansvar i samband med avstängningens upphävande

Efter erhållet besked från samordningsansvarig att samtliga arbeten på den avstängda sträckan är avslutade, samt återlämnat arbetsbevis, kan avstängningsansvarig slå på strömförsörjning, återställa klossade eller klovade växlar, samt ta bort hindertavlor.

Den avstängningsansvarige meddelar därefter TLI att spåret kan trafikerats, om arbete ska fortsätta på det trafikerade spåret så meddelas detta också. Observera att starttillstånd måste finnas även för arbete som fortsätter på det trafikerade spåret.

7.10.4 Samordningsansvarig

Den samordningsansvarige tar över följande delar av TLI:s ansvar för det avstängda spåret:

- Tillstånd att beträda spåret och påbörja arbete.
- Tillstånd för arbetsfordon att köra på spåret

Samordningsansvarig ska vara utbildad säkerhetsledare enligt [Bestämmelser om kompetens och utbildning](#) i Säkerhetsordningen Spårvägsbanan (SÄO).

Den samordningsansvarige ska före avstängningens utförande informera sig om vilka arbeten som ska pågå på den avstängda sträckan.

7.10.4.1 Samordningsansvar i samband med avstängningens utförande

Efter att avstängningsansvarig har utfört sina arbetsuppgifter enligt [7.9.3.1](#) lämnas ett arbetsbevis till den samordningsansvarige. Detta arbetsbevis ska sparas av den samordningsansvarige till dess att avstängningen upphävs.

Efter att arbetsbeviset mottagits ska den samordningsansvarige meddela TLI, den samordningsansvarige har i och med detta tagit över delar av TLI:s ansvar för det avstängda spåret.

7.10.4.2 Samordningsansvar under pågående avstängning

Den samordningsansvarige tar över följande arbetsuppgifter från TLI för den avstängda spårsträckan:

- Att ge tillstånd för arbetare att beträda spåret
- Att ge tillstånd för spårfordon att köra på spåret
- Olyckor och tillbud ska dock fortfarande anmälas till TLI.

Samordningsansvarig ansvarar dessutom för följande:

- Att ta emot och förvara arbetsbevis från avstängningsansvarig
- Att tillse att inget arbete påbörjas innan spåret är avstängt
- Att regelbundet kontrollera avstängningen, genom kontakt med avstängningsansvarig
- Att föra dagbok över vidtagna åtgärder

Att kunna infinna sig på det avstängda spåret inom en timma, samt vara tillgänglig när arbete pågår

7.10.4.3 Samordningsansvar vid körning med spårgående arbetsfordon

Spårgående arbetsfordon får inte köra på den avstängda sträckan utan tillstånd från den samordningsansvarige. Den samordningsansvarige ska innan tillstånd för körningen beviljas säkerställa följande:

- Att det berörda fordonet är besiktigat och godkänt av Göteborgs Stad
- Att föraren har Göteborgs Stads behörighet B kombinerat med D, eller F
- Att föraren vet om ifall det pågår några arbeten på sträckan som ska trafikeras

- Att föraren vet om ifall det finns några andra begränsningar eller förhållanden som kan påverka säkerheten
- Om det pågår arbete på sträckan som ska trafikeras, ska förare tillse att bevakare skyddar rörelsen förbi arbetsplatsen. Bevakaren kan följa med ombord på fordonet, eller ingå i arbetsplatsens organisation.
- Sth för spårgående arbetsfordon på avstängt spår är 20 km/h.

7.10.4.4 Samordningsansvar i samband med avstängningens upphävande

Innan avstängningen kan upphävas, ska den samordningsansvarige säkerställa att alla arbeten som pågår på sträckan är avslutade. Därefter meddelas den avstängningsansvarige, som först då kan slå på strömförsörjningen, avlägsna klossar eller klovar, samt ta bort hindertavlor.

Den samordningsansvarige ska återlämna arbetsbevis till den avstängningsansvarige.

7.10.4.5 Samordningsansvariges dagboksanteckningar

Den samordningsansvarige ska föra dagbok över de åtgärder som vidtas på det avstängda spåret. Åtgärder som ska noteras är:

- När arbetsbevis har mottagits från avstängningsansvarig
- När tillstånd har givits för arbetare att beträda spår, samt när de anmält att de lämnar
- När tillstånd har givits för spårgående arbetsfordon att köra på spåret, samt när de anmält att de lämnar
- När kontroll av avstängningen har utförts
- När arbetsbevis lämnas tillbaka till avstängningsansvarig

Dagboksanteckningar ska minst innehålla följande information:

- Tidpunkt då en åtgärd har vidtagits (datum samt klockslag)
- Vad för åtgärd som har vidtagits
- Vilken plats eller sträcka åtgärden avser
- Vem som har givits tillstånd att utföra en åtgärd (namn och behörighetsnummer)
- Tillståndsnummer

Dagboksanteckningar ska skickas till sparsakerhet@stadsmiljo.goteborg.se

Ev. ändring i arbetssätt ska tjänsteperson spårinnehavare godkänna.

7.11 Platsspecifika regler och tillägg

7.11.1 Signalsträckor

Signalsträckor är sträckor som skyddas av huvud- eller punktsignaler. Signalernas syfte är att förhindra kollision mellan spårfordon, genom att bara släppa in ett fordon på sträckan i taget (undantag finns).

Arbete som medför att signalerna måste tas ur bruk ska i möjligaste mån utföras under tid då det inte planeras spårvagnstrafik.

7.11.1.1 Behörighet att besluta om urbruktagning av huvud- eller punktsignal

Tjänsteperson Spårinnehavare äger rätt att fatta beslut om urbruktagning av huvud- eller punktsignal.

Om beslut om urbruktagning måste fattas då Tjänsteperson Spårinnehavare inte är i tjänst har Utredningsledare eller Utredningsledare i beredskap i samråd med signalmästare rätt att fatta beslut om akut urbruktagning.

7.11.1.2 Behörighet att utföra urbruktagning av huvud- eller punktsignal

Urbruktagning av huvud- eller punktsignal får endast utföras av behörig personal hos signalmästaren vid funktionsentreprenören.

7.11.1.3 Mindre drift och underhållsarbeten med växlar på signalsträcka

TLI har möjlighet att styra över huvud- och punktsignaler, samt de växlar som hör till anläggningen. Kortare drift- och underhållsarbeten kan utföras genom att TLI tillfälligt ställer signalerna i *stopp* och på så sätt förhindrar spårvagnstrafik på sträckan. Denna typ av arbete ska planeras till tid på dygnet då det inte förekommer planerad spårvagnstrafik.

7.11.1.4 Användande av påfartsramp inom signalsträcka

Inkörning med arbets- eller servicefordon via påfartsramp inom signalsträcka får endast ske efter tillstånd från TLI.

7.11.2 Tunnlar

Alla spårvägstunnlar ligger på särskild banvall och är signalsäkrade.

[Text utgått]

7.11.2.1 Kommunikation med TLI i tunnel

För kommunikation med TLI ska i första hand Rakelradio användas.

Mobiltelefon får endast användas om man före arbetets början har säkerställt att den har täckning i den berörda tunneln.

7.11.2.2 Krav på skyddshjälm

Skyddshjälm ska användas vid arbete i alla spårvägstunnlar.

7.11.2.3 Tändande av tunnelbelysning, samt ställande av huvudsignaler i blinkande gult

TLI tänder tunnelbelysning, samt ställer berörda huvudsignaler i blinkande gult, i samband med att arbetet anmäls.

[Text utgått]

7.11.2.4 Öppnande av tvärtunneldörrar

I Hammarkulletunneln och i Chalmerstunneln finns tvärtunneldörrar som är avsedda att användas för evakuering av spårvagn. Dörrarna är kopplade till larm och skyddsåtgärder, som syftar till att varna spårvagnsförare för risk att köra på en oskyddad resenär. Vid arbete på trafikerat spår får dessa dörrar inte öppnas, om inte TLI först har givit medgivande till detta.

7.11.3 Arbete invid järnvägsspår

Vid arbete på sträckan Polhemsplatsen – Alelyckan får personer, maskiner, last eller långa ledande föremål aldrig ens tillfälligt befinna sig i farlig närhet av järnvägsspår som inte är avstängt. Vid järnväg är farlig närhet av spår 2,2 m från närmaste räl.

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

Vid behov ska avstängning av järnvägsspår begäras genom Trafikverkets kontaktcenter, som finns via telefon 0771-921 921. Vid planerat arbete ska begäran om avstängning eller bedömning av säkerhetsåtgärder göras minst 8 veckor i förväg.

Vid behov av avstängning eller bedömning av säkerhetsåtgärder till exempel samma dag ska begäran göras hos Tåg X Göteborg som finns på telefon 010-127 22 21.

7.11.4 Arbete i elektriska växlar

Om arbete ska utföras i en elektrisk växel ska servicebrytare användas. Syftet med detta är att förhindra att spårvagn lägger om växeln via markdetektor.

7.11.5 Hisingsbron

7.11.5.1 Kontakt med brovakten

Om arbete ska bedrivas innanför bomanläggningens gränser (stopplats för broöppning), ska brovakten informeras om arbetets art, tidsåtgång samt telefonnummer till ansvarig på plats. Telefonnummer 031-23 14 73, brovakten är bemannad dygnet runt.

7.11.6 Depå- samt Verkstadsområden

Depåområden är platser som är avsedda för uppställning och underhåll av spårvagnar, vissa delar inom depåområden är klassade som Verkstadsområden.

Vid arbete på dessa platser ska ansökan om starttillstånd, samt tillstånd att beträda spårområdet, begäras hos den som har tillstånd för spåranläggningen, även kallat spårinnehav.

Instruktioner för anmälan vid start- och avslut av arbetet ska finnas i start-/generella arbetstillståndet. Starttillstånd samt tillstånd att beträda spår inom GS depåområden görs hos samrad@sparvagen.goteborg.se.

Alla arbeten ska anmälas vid start och avslut till de funktioner som anges på tillståndet. I de fall TLI mottager anmälan ska arbetet registreras. Om arbetet påverkar ordinarie in- och utkörande trafikvagnar ska Trafiksäkerhetsenheten på GS kontaktas.

7.11.6.1 GS depåområden

GS är spårinnehavare för depåspåren:

- Vagnhallen Rantorget (Begränsas av Anders Personsgatan)
- Vagnhallen Kungsladugård
- Vagnhallen Slottsskogsdepån
- Vagnhallen Ringön

Inom GS depåområden kan avsteg från ordinarie regler beviljas av GS trafiksäkerhetsenhet

Planeringsmöte hålls inte vid avstängt spår inom GS depåområden.

7.11.6.2 SMF:s depåområden

SMF är spårinnehavare för depåspåren:

- Gårdahallen inklusive förbindelsespåret från Anders Perssongatan
- Halkspåret Eketrägatan