



Trafiksäkerhetsinstruktion (TRI) för Falköpings kommuns spåranläggning vid Brogårdet/Marjarp

Utgåva: 14 Gäller fr.o.m. 2020-01-01

Infrastrukturförvaltare: Falköpings kommun

Innehåll

1.	Inledning	3
1.1	Planering och samordning av trafik och arbeten på infrastrukturanläggningen	3
1.2	Information om infrastrukturen	3
1.3	Trafikverksamhet och Största tillåtna hastighet (Sth).....	5
1.4	Största tillåtna axellast	5
1.5	Lutningsförhållande inom infrastrukturanläggningen	5
1.6	Plankorsningar	5
1.7	Säkerhetszon	5
1.8	Upplag.....	6
1.9	Olycka, tillbud och avvikelser.....	6
2.	Allmänna bestämmelser.....	7
2.1	Säkerhetsåtgärder	7
2.2	Högsta säkerhet gäller.....	7
2.3	Genomförande av säkerhetsåtgärder.....	7
3.	Termer.....	7
4.	Signaler och tavlor	7
5.	Instruktion för speciella lokalställare och växlar.....	8
6.	Bestämmelser för trafik och arbeten.....	10
6.1	Trafik	10
6.1.1	Trafikledning	10
6.1.2	Genomföra.....	11
6.1.3	Avsluta.....	12
6.2	Arbete i spår och på spårfordon	12
6.2.1	Arbete på spårfordon	12
6.2.2	Planera, anordna	12
6.2.3	Genomföra.....	12
6.2.4	Avsluta.....	13

1. Inledning

Denna trafiksäkerhetsinstruktion ingår i Falköpings kommuns säkerhetsstyrningssystem för infrastrukturförvaltare järnväg. Aktuellt järnvägsnät som beskrivs avser den järnvägsanläggning som kommunen förvaltar. Ansvarig för denna trafiksäkerhetsinstruktion är av kommunen utsedd fysisk infrastrukturförvaltare. Aktuell person för denna funktion framgår av bilaga 2 där även uppgifter om kontaktvägar till kontaktpersoner och funktioner som anges i denna trafiksäkerhetsinstruktion framgår.

På anläggningen gäller **TDOK 2015:0309 Trafikbestämmelser för järnväg med tillhörande applicerbara moduler**. Detta dokument utgör kompletteringar, undantag och särfall som är speciella för Falköpings kommuns infrastrukturanläggning.

För vistelse och arbete inom spårområdet gäller Trafikverkets föreskrift **TDOK 2016:0289 Säkerhet vid aktiviteter i spårområdet** och **TDOK 2015:0309 Trafikbestämmelser för järnväg i tillämpliga delar**. Vistelse i spårområde som inte utgör del av trafikverksamhet inom respektive terminals lastyta får endast förekomma vid lastning och lossning till/från järnvägsfordon. Personer som skall vistas och interagera med anläggningen eller dess trafikverksamheter skall vara insatta i för verksamheten relevanta delar i ur denna trafiksäkerhetsinstruktion.

Utgåva 14 har genomarbetats på samtliga punkter för att tydligare beskriva ansvar, gränser och beskriva funktioner med tydligare instruktioner. Falköpings kommuns spåranslagning har avvikande huvudspår, sett från sidospåret, mellan hdvsi 203/205 och hdvsi 27 samt sett från Trafikverkets anläggning dvti 200 till dvärgsignalsluttavlor på spår 100/101.

1.1 Planering och samordning av trafik och arbeten på infrastrukturanläggningen

Kapacitetstilldelning sker till tågforetag som har trafik till eller från någon ansluten terminal. Detta innebär kapacitet att trafikera spåren fram till eller från terminal. Samråd och överenskommelse med övriga trafikaktiviteter sker enligt **TDOK 2015:0309 Trafikbestämmelser för järnväg med tillhörande moduler**. I övrigt hänvisar vi till avdelning 6 Trafik och arbeten i detta dokument.

1.2 Information om infrastrukturen

Järnvägsnätet i Brogårdet/Marjarp börjar vid skylt placerad vid huvuddvärgsignal 27 som utgör gränsen mot Trafikverkets järnvägsnät. Inom området så finns gräns mot Trätåg, Södra skogsågarna och Jula som är Infrastrukturförvaltare på respektive terminal.

Aktuellt järnvägsnät ingår i kommunens säkerhetstillstånd för huvudspår inom ”Terminalområdet – Falköpings central (driftplats) i Falköpings kommun”.

Spår Udd 7 är ej i bruk. Spåret är avstängt och kommer att försvinna.
I spår 102 och 103 finns gränspunkter mot Stora Ensos timmerterminal. I spår 105 finns gränspunkt mot Södra skogsägarnas timmerterminal. I spår 107 och 108 finns gränspunkt mot Julas terminal. Se vidare i bilaga 1, Spårplan.

Nätet består av följande spår:

Spår nr	Total längd (m)	Typ av spår
100	1386	Stamspår till Brogärdet/Marjarps industriområde genom överlämningsbangården
101	777	Förbigångsspår för Marjarps industriområde på Brogärdets överlämningsbangård
102	124	Anslutningsspår till gränspunkt mot Stora Enso, spår 102
103	118	Anslutningsspår till gränspunkt mot Stora Enso, spår 103
105	95	Anslutningsspår till gränspunkt mot Södra skogsägarna, spår 105
107	43	Anslutningsspår till gränspunkt mot Jula AB, spår 107
108	44	Anslutningsspår till gränspunkt mot Jula AB, spår 108
Bro 1	324	Lastspår delvis under tak
Con 1	160	Lastspår
Con 2	164	Lastspår
Udd 4	363	Lastspår
Udd 5	260	Lastspår
Udd 6	0	Lastspår (U5)
Udd 7	0	Spår mot Halsängs Stängsel AB (U6)

Anm: Växel U5 och spår Udd 6 är för närvarande övergrusade, men är möjliga att sätta i drift. Spårlängden avser den faktiska spårlängden, spårlängd hindersfritt framgår av bilaga 1.

Spår med kontaktledning är:

Spår 100 - hela
Spår 101 - hela
Spår 102 - fram till gränspunkt Stora Enso
Spår 103 - fram till gränspunkt Stora Enso
Spår 105 - fram till gränspunkt Södra skogsägarna
Spår 107 - fram till gränspunkt Jula AB
Spår 108 - fram till gränspunkt Jula AB
Spår Bro 1 - fram till brygga 0-1
Spår Con 1 - till 5 m efter växel 406
Spår Udd 4 - 40 m

Högspänningsanläggningen (kontaktledningen), som utgör en egen grupp, försörjs från Trafikverkets nät. Från/tillkoppling sker med en fränskiljare som fjärrmanövreras från trafikcentralen i Göteborg. Begäran om fränkoppling görs hos eldriftenjör syd vid trafikcentralen i Göteborg, enligt bilaga 2.

Lokala frigivningsmöjligheter i signalanläggningen

I lokalområde 204 ingår följande:

402 växel och spårspärr till Udd 4 o 5

404 växel och spårspärr till Con 1 o 2

408 växel och spårspärr 403 o 405, dvsi 202 samt hdvsi 203, 205

Spårbelagda frigivningar

Spårledning för Skydd 1 o 2

Spårledning för växel 403 spårspärr 5

Entreprenörer för växlingstjänst, signalgivning och fordonsunderhåll har verksamhet i anslutning till anläggningen enligt bilaga 2.

1.3 Trafikverksamhet och Största tillåtna hastighet (Sth)

Trafikverksamhet in till infrastrukturen sker som siktrörelse växling. Siktart, dock högst 30 km/h enligt besked från signal eller tavla. För trafikverksamhet innanför dvärgsignalsluttavlor gäller halv siktart, dock högst besked från hastighetstavla.

Tåg kan få körtillstånd från huvudsignalerna 203, 205 eller 27.

Den största tillåtna hastigheten på spår Bro 1 är 15 km/h.

1.4 Största tillåtna axellast

Den största tillåtna axellasten inom infrastrukturanläggningen är **25 ton**.

1.5 Lutningsförhållande inom infrastrukturanläggningen

Maximala lutningen är **12,5 ‰** och finns mellan Hdvsi 27 och växel 408.

Säkring mot rullning ska ske enligt **TDOK 2015:0309 Trafikbestämmelser för järnväg** med ingående moduler.

INGET av spåren på överlämningsbangården (spår 100 och spår 101) är parkeringsspår.

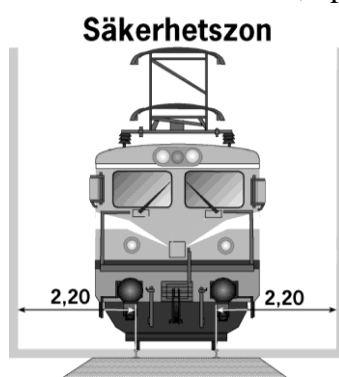
1.6 Plankorsningar

7 st plankorsningar i drift finns inom området, se bilaga 1, spårplan.

1.7 Säkerhetszon

Längs varje spår ska det finnas ett fritt utrymme för att säkerställa säkerheten för trafikverksamheter på och invid spåret.

I samband med arbeten, upplag m.m. tillämpas en säkerhetszon där det inte utan vidare får förekomma hindrande verksamhet. Säkerhetszonen sträcker sig 2,20 meter ut från närmaste räl.



På spår Udd4 och Udd 5 inkräktar Valsbogatan på säkerhetszonen. Vid växling på dessa spår så krävs extra försiktighet.

1.8 Upplag

Ett utrymme som disponeras för upplag, förråd, parkering eller liknande får inte sträcka sig in i säkerhetszonen. Ett upplag eller andra föremål som placeras intill järnvägen får inte komma närmare en spänningssatt anläggningsdel än 4 meter.

1.9 Olycka, tillbud och avvikelser

Den som upptäcker ej farbara spår eller andra fel i anläggningen ska genast underrätta drifttekniker anläggningsövervakning vid trafikcentralen Göteborg som i sin tur i förekommande fall stoppar trafiken och underrättar infrastrukturförvaltaren. Vid akut felavhjälpning underrättar driftteknikern infrastrukturförvaltarens underhållsansvariga funktion.

Infrastrukturförvaltaren svarar för att anmäla förhållandet till berörda järnvägsföretag vilka trafikerar infrastrukturanläggningen samt ombesörjer att felavhjälpande åtgärder vidtas via den underhållsansvariga funktionen.

Upptäckt av annan fara, inträffat tillbud eller olycka på infrastrukturen ska anmälas till fjärrtågklararen trafikcentralen Göteborg. Om behov uppstår är infrastrukturförvaltarens underhållsansvariga funktion, olycksplatsansvarig (Opa). Olyckor, tillbud och andra avvikelser som är anmälningspliktiga enl. TSFS 2011:86 Transportstyrelsens föreskrifter om olycks- och säkerhetsrapportering för järnväg ska omedelbart anmälas till Transportstyrelsen.

Material eller annan egendom som antas vara av betydelse för undersökning av inträffad olycka får inte rubbas utan att inblandade och undersökande parter lämnat röjningsmedgivande.

Förbudet mot att rubba föremål gäller inte åtgärder som måste vidtas för att rädda liv, släcka brand eller stoppa miljöfarligt utsläpp.

Inblandat järnvägsföretag eller spårentreprenör ska lämna röjningsmedgivande till Olycksplatsansvarig. Denne svarar för att lämna röjningstillstånd till den som svarar för röjningen. Röjning får inte påbörjas innan tillstånd har getts av Olycksplatsansvarig.

Hantering av hjulskador vid tåg – och spärrfärd

När förare eller tillsyningsman får reda på att ett järnvägsfordon fått skador på hjuls löpyta gäller följande:

- Om en skada på hjulet består av en hjulplatta som är 40-60 millimeter lång eller hjulringsbeläggning som är högst 1 millimeter får fordonet köras in på området för lossning och därefter får fordonet gå olastad eller tomt till verkstad. Hastigheten får högst vara 10 km/tim.
- Om skadan på hjulet är längre än 60 millimeter eller består av hjulringsbeläggning högre än 1 millimeter får fordonet endast gå in på spårområdet för lossning. Hastigheten får då inte överskrida 10 km/tim. Fordon med sådan hjulskada får efter lossning endast flyttas efter sakkunnig bedömning av hjulskadan och utlåtande av den sakkunnige vad som gäller vid förflyttning av fordonet.

Anmälan om hjulskada och fordonsrörelsens färdväg på spårnätet ska göras till drifttekniker anläggningsövervakning vid trafikcentralen Göteborg. Spårområde där fordon med hjulskada framförts ska avsynas innan trafiken återupptas.

2. Allmänna bestämmelser

2.1 Säkerhetsåtgärder

Enligt TDOK 2015:0309 Trafikbestämmelser för järnväg med ingående moduler

2.2 Högsta säkerhet gäller

Enligt TDOK 2015:0309 Trafikbestämmelser för järnväg med ingående moduler

2.3 Genomförande av säkerhetsåtgärder

Enligt TDOK 2015:0309 Trafikbestämmelser för järnväg med ingående moduler

3. Termer

Falköpings kommun använder sig av de termer som anges i Trafikverkets trafikbestämmelser för järnväg, **TDOK 2015:0309 Trafikbestämmelser för järnväg med ingående moduler.**

Begrepp till denna Trafikinstruktion:

- Underhållsansvarig, Entreprenör för underhåll av anläggningen
- Lokal växlingsutövare, järnvägsföretag som bedriver växling på, till och från området.
- Lokalt fordonsunderhåll, entreprenör som erbjuder fordonsunderhåll i anslutning till anläggningen
- Skyddsläge S1 resp. S2, läge för växlarna Skydd 1 o 2 då dessa ligger avvikande mot skyddsspår.
- Normalläge B1, rakläge för vxl 403 samt påläge för spårspärr 5

4. Signaler och tavlor

Falköpings kommun använder sig av de signaler och tavlor som anges i TDOK 2015:0309 Trafikbestämmelser för järnväg, med tillhörande moduler.

5. Instruktion för speciella lokalställare och växlar

5.1

Instruktioner för manövrering av växlar Skydd 1 och Skydd 2

Allmän information

Växlarna Skydd 1 o 2 avser att skydda arbeten vid terminaler. Detta är en automatiserad anläggning som vid behov kan lägga om de tre olika växlar Skydd 1, Skydd 2 och växel 401 beroende på aktuellt scenario. Växlarna lokalfriges genom att belägga utmärkt spårledning och återgår vid obelagd spårledning. Ingående beskrivningar finns i bilaga 3.



Förklaring lokalställare
Gul lanterna visar lokalt frigiven
Samt kontroll för aktuell växel

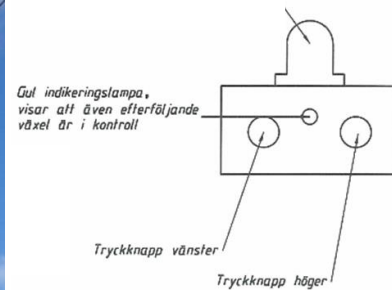
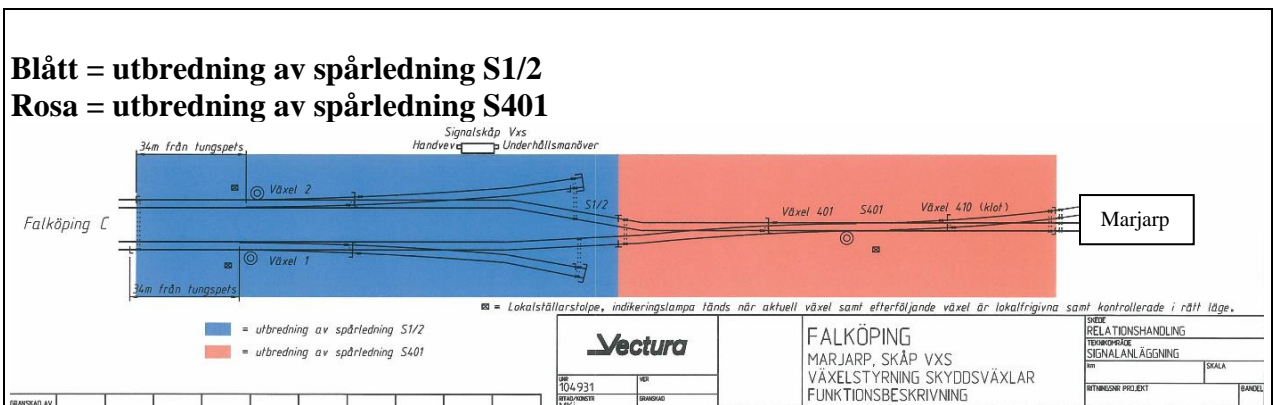


fig 1

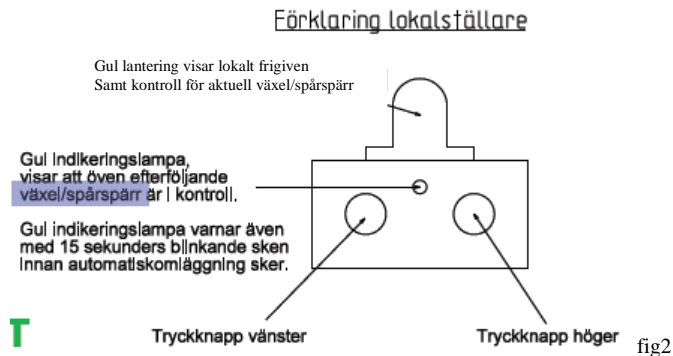
Gul indikeringslampa enl. fig1 blinkar i 15 sekunder innan återgång till ”Skyddsläge” respektive ”Normalläge B1”, intryckt tryckknapp häver omläggningen (ny 15 sekundersperiod startar). Den extra indikeringen på lokalställarna (gul lampa mellan knapparna) har tillkommit för att visa att även efterföljande medväxel är i kontroll för körning.



Instruktion för manövrering av växel Bro 1

Allmän information

Detta är en automatiserad anläggning som vid behov kan lägga om växel 403 och spårspärr 5 beroende på aktuellt scenario, se fig2. Växel 403 och spårspärr 5 lokalfriges genom beläggning av spårledning.



Under tiden blink sker i aktuell indikeringslampa kan automatomläggningen förhindras tillfälligt genom att hålla någon av tryckknapparna på lokalställare

Gult = utbredning av spårledning S3

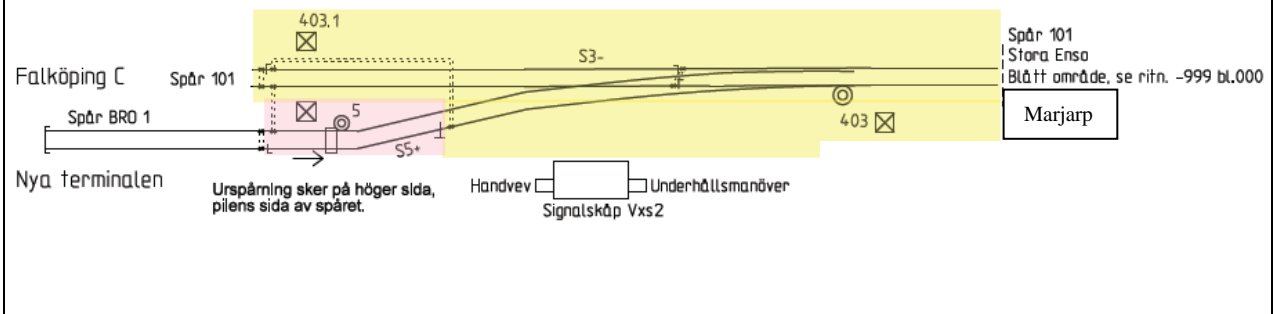
Rosa = utbredning av spårledning S5

☒ Lokalställarstolpe, indikeringslampa tänds när växel och spårspärr är lokalfrigivna samt kontrollerade i rätt läge (mot terminalområdet).

Normalläge:

Växel 403 = Högerläge

Spårspärr 5 = på, skyddande läge.



6. Bestämmelser för trafik och arbeten

6.1 Trafik

6.1.1 Trafikledning

Samtliga kommunens spår trafikleds genom fjärrtågklararen vid Trafikverkets trafikcentral i Göteborg.

Trafikledning av fjärrtågklararen innebär att:

för huvudspåren

- trafikleder de huvudspår inom kommunens infrastruktur som styrs via Trafikverkets ställverk, i enlighet för reglerna för huvudspår

för sidospåren

- tar emot anmälan om trafikverksamhet
- antecknar anmälan om trafikverksamhet, med information om typ av trafikverksamhet, start och sluttid samt tillsyningsmannens kontaktuppgifter (namn och telefonnummer)
- lämnar upplysning om de trafikverksamheter som finns i enlighet med **TTJ modul 12 A-skydd punkt 5.6 och TTJ modul 20 Sidospår**
- på begäran lägger växlingsväg från Trafikverkets spår till kommunens spår 100 och spår 101 (mot dvärgsignalsluttavla 204 och 206)
- på begäran lägger tågväg till Trafikverkets spår från kommunens spår 100 och spår 101 (från huvuddvärgsignal 203 och 205)

Trafikverksamheter till området sker som växling från Trafikverkets spår.

- Via spår 1, huvudsignal 66 eller
- Via spår 2, huvudsignal 62

Normalt ankomstspår är spår 100, begär ankomst till ”ner bakom (Hdvti) 203”

Normalt avgångsspår är spår 101, avgång från Hdvti 205.

Körtillstånd för avgående tåg kan erhållas från Hdvti 203, 205 eller 27.

För växling på huvudspåren – som är den signalreglerade delen av anläggningen - kan lokalområde 204 begäras hos fjärrtågklararen.

Följande anläggningsdelar ingår i lokalområde 204

- **402** växel och spårspärr till Udd 4 o 5
- **404** växel och spårspärr till Con 1 o 2
- **408** växel och spårspärr 403 o 405, dvti 202 samt hdvti 203, 205

Vid växling som inleder tågfärd ska tillsyningsmannen meddela detta till fjärrtågklararen med besked om vilken av Hdvt 203 och 205 som avses användas.

På anläggningen finns även en lokal växlingsutövare som har en större överblick av trafiken. Lokalt växlingsföretag kan kontaktas enligt kontaktlista.

6.1.2 Genomföra

Trafikverksamheter skall innan de startar, efterhöra hos trafikledningen om andra trafikaktiviteter förekommer på området. Finns andra trafikverksamheter på området ska överenskommelser eller samråd enl. **TDOK 2015:0309 Trafikbestämmelser för järnväg med ingående moduler**, följas.

För växling på anläggningen begärs **lokalområde 204** hos fjärrtågklararen.

Växling som inleder avgående tåg från Marjarp skall klarrapporteras som tåg till fjärrtågklararen före växel 401 utan krav på **lokalområde 204**.

Uppsikt i rörelseriktningen

Alla fordonsrörelser inom området ska ha uppsikt i rörelseriktningen enl. **TDOK 2015:0309 Trafikbestämmelser för järnväg med ingående moduler**.

Passage av plankorsningar

Vid passage av plankorsningarna inom området gäller:
Sth 10 samt uppsikt i rörelseriktningen.

Skjutsning och släppning

Är inte tillåtet.

Uppställning och säkrande av fordon

Maximala lutningen är **12,5 ‰** och finns mellan Hdvt 27 och växel 408. Säkring mot rullning ska ske enligt **TDOK 2015:0309 Trafikbestämmelser för järnväg med ingående moduler**.

OBS! spår 100,-101 är ej parkeringsspår. Vagnar på dessa spår får endast kortvarigt uppställas i samband med tågbildning och växling. Ankommande eller avgående tåg som lämnas utan uppsikt i väntan på att avgång eller att växlas till tilldelat terminalspår skall ställas mot stoppbock i Skyddsläge S1/S2 eller säkras mot rullning enligt **TDOK 2015:0309 Trafikbestämmelser för järnväg med ingående moduler**.

6.1.3 Farligt gods

Transport av farligt god är inte tillåtet på spår Bro1.

Transport av **farligt gods** får förekomma på övriga spår.

Transportören (Järnvägsföretaget) ska utan anmodan via e-post till Infrastrukturförvaltaren skicka uppgifter om tågsammansättning samt UN-nummer för det farliga gods som transporteras. Detta ska ske senast före aktuellt tågs avgång från startpunkten till Falköping eller före lastning på terminal i Falköping.

6.1.3 Avsluta

Trafikaktivitet som begärt lokalmanövrering skall återlämna detta då användning upphör till fjärrtågklareraren Göteborg.

Lämnade fordon skall vara säkrade mot rullning.

6.2 Arbete i spår och på spårfordon

Ett arbete kan dels vara av den arten att det kräver att spåret är avstängt, dels vara sådant att arbete kan utföras även när spåret är trafikerat. Allt arbete med tunga arbetsredskap (över 120 kilo) innanför säkerhetszonen ska ske med spåret avstängt, A-skydd. Arbete utan arbetsredskap eller med lätta arbetsredskap (max 120 kilo) kan i vissa fall ske i trafikerat spår.

Planering av vilken arbetsform som är tillämplig i varje enskilt fall avgörs av ansvarig funktion hos spårentreprenören.

A-skydd för huvudspår hanteras enligt **TDOK 2015:0309 Trafikbestämmelser för järnväg modul 12 A-skydd**

A-skydd för sidospår hanteras enligt **TDOK 2015:0309 Trafikbestämmelser för järnväg modul 20 Sidospår**

6.2.1 Arbete på spårfordon

Sker som A-skydd.

Trafikverksamheter skall innan de startar, efterhöra hos trafikledningen om andra trafikaktiviteter förekommer på området. Entreprenör för spårfordonsunderhåll enl. bilaga 2 har Infrastrukturförvaltarens tillstånd att upprättat A-skydd för arbete på spårfordon. För relevanta delar gällande A-skydd i **TDOK 2015:0309 Trafikbestämmelser för järnväg med ingående moduler**, gäller för spårfordonsunderhållsentreprenören det som sägs om spårentreprenören och/eller järnvägsföretaget.

A-skydd för arbete på spårfordon får ske på spår dit växel kan läggas avvikande eller där spårspärr i påläge kan användas.

6.2.2 Planera, anordna

Planering och anordning av A-skydd sker enligt **TDOK 2015:0309 Trafikbestämmelser för järnväg med ingående moduler**. Vid planering av A-skydd på sidospåren så kontaktas infrastrukturförvaltaren i god tid för avstämning mot kapacitetsplanering.

6.2.3 Genomföra

Trafikverksamheter skall innan de startar, efterhöra hos trafikledningen om andra trafikaktiviteter förekommer på området A-skydd begärs enligt **TDOK 2015:0309 Trafikbestämmelser för järnväg med ingående moduler**.

Hindertavlor skall placeras ut i spåret och vid arbete på spårfordon anbringas även skyltar om att arbete pågår, på eventuella dragfordon anbringas dessa på dess dörrar.

6.2.4 Avsluta

A-skydd avslutas enligt **TDOK 2015:0309 Trafikbestämmelser för järnväg med ingående moduler**. Trafikaktivitet som begärt lokalmanövrering skall återlämna detta då användning upphör.