



SMoKD 33.316 Bemanning och funktioner

Giltig från: 2011-01-01	Giltig till: Tillsvidare
Granskat 20160715: Björn Fura	Godkänt 20160726: Anders Johansson

Version	Datum	Beskrivning	Handläggare
01	2010-03-30	Ny bestämmelse för ansökan om särskilt tillstånd	B Fura
02	2010-08-15	Reviderad version enligt Transportstyrelsens begäran om komplettering	B Fura
03	2010-09-11	Kompletterad enligt Transportstyrelsens begäran	B Fura
04	2016-07-12	Uppdaterad efter revision och renodling	H Reiler

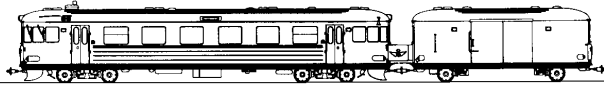
Förslag till förändringar av denna föreskrift kan ställas till: Trafiksäkerhetsansvarig (SÅA) Svenska Motorvagnsklubben.

Innehållsförteckning

1	Syfte	3
2	Omfattning	3
3	Definitioner och förkortningar	3
4	Ansvar	3
5	Krav på linjekännedom	3
5.1	Begränsad linjekännedom	4
5.1.1	Omfattning	4
5.1.2	Hur begränsad linjekännedom erhålls	4
5.2	Normal linjekännedom	4
5.2.1	Omfattning	4
5.2.2	Hur normal linjekännedom erhålls	4
5.2.3	När normal linjekännedom upphör att gälla	4
5.3	Särskilt god linjekännedom	5
6	Bemanning	5
6.1	Operativ arbetsledning	5
6.2	Bemanning av tågford	5
6.3	Bemanning av spärrford	5
6.4	Bemanning av växling	5
7	Behov av funktioner	6
7.1	Förarbiträde	6
7.2	Ombordansvarig	6
7.3	Avgångssignalere	6
8	Funktioners uppgifter	6
8.1	Operativ arbetsledning	6
8.2	Tågsättsklargörare	6
8.3	Förare	6
8.4	Förarbiträde	6



8.5	Avgångssignalerare.....	7
8.6	Fordonsmekaniker	7
8.7	Ombordpersonal allmänt.....	7
8.7.1	Underrättelser från ombordansvarig till övrig personal	7
8.7.2	Uppehåll vid för kort plattform	7
8.7.3	Tekniskt uppehåll	7
8.7.4	Resandeutbyte på plats utan plattform.....	7



1 Syfte

Dokumentet är även avsett att användas vid revisioner och annan uppföljning av verksamheten.

2 Omfattning

Föreskriften innehåller kompletterande säkerhetsbestämmelser till TTJ om bemanning av färder, samt funktioner och funktioners uppgifter.

3 Definitioner och förkortningar

De definitioner och förkortningar som används, och som ej står i TTJ modul 1, förklaras nedan vid första förekomsten.

4 Ansvar

SMoK styrelse godkänner och är ansvarig för att denna föreskrift är uppdaterad och är även ytterst ansvarig för att denna föreskrift är implementerad hos personal inom ramen för SMoKs tillstånd som Järnvägsföretag.

Föreskriften riktar sig till all personal i trafiksäkerhetstjänst hos SMoK i egenskap av Järnvägsföretag.

5 Krav på linjekännedom

Linjekännedom kan indelas i tre nivåer: Begränsad, normal och särskilt god. Dessa redovisas nedan där det också beskrivs hur linjekännedom erhålls.

Linjekännedom ska minst omfatta de specifika kunskaper om och/eller erfarenheter av en linjesträcka som en förare av tågferd eller en tillsyningsman vid spärrferd måste ha innan denne ges tillåtelse att på eget ansvar framföra färdens på sträckan i fråga. Det ska innefatta den kunskap som är nödvändig utöver den information som ges via signalsystem och dokumentation såsom körplaner och andra dokument gällande färdens framförande.

Det åligger varje förare att själv avgöra om han har tillräcklig linjekännedom enligt ovan. Om föraren så begär, eller om *Säkerhetsansvarig* (SÅA) så bestämmer, ska förarlots medfölja.



5.1 Begränsad linjekännedom

5.1.1 Omfattning

Begränsad linjekännedom innebär att man känner till:

- vilket trafikeringssystem som gäller på den aktuella sträckan
- om sträckan är enkelspårig, dubbelspårig eller flerspårig
- vilka trafikplatser som finns på sträckan (typ, namn, signatur, ordningsföljd)
- ungefär var driftplatsgränser finns, samt vilken del av banan som är driftplats och vilken del som är linjen
- vilka driftplatser på sträckan som är indelade i driftplatsdelar
- de bestämmelser i linjeboken som inverkar på framförandet vid tågfärd eller spärrfärd
- var det finns nedkopplingstavlor och urkopplingstavlor (gäller förare av elektriska drivfordon),
- för sträcka i system R: var det finns växelsignal (för kontroll av fjäderväxel som är motväxel).

5.1.2 Hur begränsad linjekännedom erhålls

Begränsad linjekännedom får man genom att man i förväg läser in de behövliga uppgifterna i underlag till linjeboken. (Vid sådan användning av begränsad linjekännedom som inte är planerad i förväg avgör föraren eller tillsyningsmannen själv hur mycket tid som behövs för att läsa in uppgifterna.)

Vid behov har man dessutom linjebeskrivningen framme under gång.

5.2 Normal linjekännedom

5.2.1 Omfattning

Normal linjekännedom innebär att man dels:

- har de kunskaper som krävs för begränsad linjekännedom,
- har en tillräcklig uppfattning om hur sträckan ser ut,
- dessutom ungefär känner till följande:
 - var *huvudsignaler* och andra punkter som kan utgöra *tågfärdvägens slutpunkt* finns,
 - läget för *stopplats för resandetåg*, och
 - var det finns plankorsningar med *vägskyddsanläggningar*.

5.2.2 Hur normal linjekännedom erhålls

Normal linjekännedom får man genom att man dels

- läser in de behövliga uppgifterna i underlag till linjeboken och de underrättelser som anslås på ordertavla (motsvarande),
- i aktuell körriktning,
 - har medföljt i förarhytt vid tågfärd eller spärrfärd som framförs av annan förare, eller
 - själv, med begränsad linjekännedom, har framfört tågfärd eller spärrfärd, eller
 - har studerat sträckan på något annat sätt, som har godkänts av SÅA.

5.2.3 När normal linjekännedom upphör att gälla

Normal linjekännedom upphör att gälla om:

- Föraren inte inom de senaste sex dygnen har kunnat ta del av underrättelser på ordertavla eller motsvarande. (I detta fall återfår föraren linjekännedomen så snart denne har tagit del av underrättelserna)



- Så lång tid har förflutit sedan föraren åkt på sträckan att denne inte längre har tillräcklig uppfattning om hur sträckan ser ut.

5.3 Särskilt god linjekännedom

Särskilt god linjekännedom innebär att man, utöver att uppfylla kraven för normal linjekännedom, dels:

- har en god uppfattning om hur sträckan ser ut,
- väl känner till var de objekt finns, som anges för normal linjekännedom,
- väl känner till
 - inom område utan ATC: var försignaleringsavståndet (avståndet mellan en försignal i "vänta stopp" och följande huvudsignal i "stopp") är så kort att det för bromsning till stopp krävs att bromsningen inleds innan försignalen passeras, och
 - stignings- och lutningsförhållandena.

Vid störd drift eller nödsituationer kan dock operativ arbetsledning ge undantag från linjekännedomskravet ovan, och fordonssättet kan framföras med en sth av 80 km/h om teoretisk inläsning av aktuellt linjeavsnitt i underlag till linjeboken skett.

6 Bemanning

I flera fall kan en person inneha flera funktioner.

6.1 Operativ arbetsledning

Vid trafik i form av tåg-, spärrfärd samt växling med resande, ska en operativ arbetsledning finnas i tjänst. Denne ska alltid kunna nås via telefon (ange rätt telefonnummer). Operativ arbetsledning får ej själv tjänstgöra på den färd denne ansvarar för.

6.2 Bemanning av tågärd

Följande funktion ska vara bemannad:

- Förare.

Följande funktion(er) ska i vissa fall vara bemannade:

- Förarbiträde (se 7.1)
- Avgångssignalerare (se 7.2).

6.3 Bemanning av spärrfärd

Följande funktion(er) ska vara bemannade:

- Förare
- Tillsyningsman (kan vara samma person som föraren)

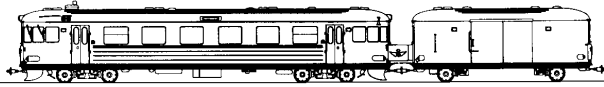
Följande funktion ska i vissa fall vara bemannad:

- Förarbiträde (se 7.1)

6.4 Bemanning av växling

Följande funktion(er) ska vara bemannade:

- Förare
- Tillsyningsman (kan vara samma person som föraren)



Följande funktion ska i vissa fall vara bemannad:

- Förarbiträde (se 7.1)

7 Behov av funktioner

Trafikansvarig (TRA) i samråd med SÅA avgör hur stor ombordpersonalen ska vara med hänsyn till fordonssättets längd, antal resande, fordonstyp och förväntad karaktär på resan.

7.1 Förarbiträde

Förarbiträde ska finnas på drivfordon:

- som ej har säkerhetsgrepp vid hastigheter över 40 km/h om det går först i tåg eller spärrfärd.
- när det framförs först i tåg- eller spärrfärd och drivfordonet saknar tågskyddssystem.

Förarbiträde ska finnas på främsta drivfordonet om sikten i färdriktningen är begränsad vid tågärd eller om det krävs enligt säkerhetsbestämmelserna för spärrfärd eller växling.

7.2 Ombordansvarig

Föraren är ombordansvarig när motorvagnståg medför resande.

7.3 Avgångssignalerare

TRA avgör i samråd med SÅA vid vilka tillfällen avgångssignalerare ska medfölja motorvagnståg med hänsyn till längd, antal resande och förväntad karaktär på resan.

8 Funktioners uppgifter

8.1 Operativ arbetsledning

Operativ arbetslednings uppgifter regleras i SMOKD 32.001 (Operativ arbetsledning).

8.2 Tågsättsklargörare

Tågsättsklargörarens uppgifter regleras i TTJ, SMOKD 33.315 (Tågsättsklargöring).

8.3 Förare

Förarens uppgifter regleras i TTJ, SMOKD 30.001 (Säkerhetsstyrningssystemet), SMOKD 33.311 (Handhavande av drivfordon och manöverbagnar i anslutning till färd), SMOKD 33.315 (Tågsättsklargöring), SMOKD 33.317 (Olycka och tillbud), TDOK 2013:0453 (Fd. BVF 1981.646).

8.4 Förarbiträde

Förarbiträde som finns med på grund av siktskäl eller på grund av avsaknad av tågskyddssystem ska muntligt repetera samtliga signalbilder till föraren.

Förarbiträde som finns med på grund av avsaknad av säkerhetsgrepp ska muntligt och handgripligen instrueras av föraren hur denne avbryter dragkraften och nödbromsar fordonssättet.

Förarbiträde på resandetåg ska vid behov vara behjälplig i avgångsproceduren.



8.5 Avgångssignalerare

Avgångssignaleraren ansvarar för:

- Avgångsproceduren enligt SMOKD 33.314 (Avgångsprocedurer)
- Vissa uppgifter i punkt 8.6.

8.6 Fordonsmekaniker

Fordonsmekaniker kan ansvara för följande:

- Värmesystem
- Belysning
- Övrig teknisk utrustning i vagnar.
- Skötsel av fordon i transport.

8.7 Ombordpersonal allmänt

Med ombordsansvarig menas i detta dokument lokförare eller fordonsmekaniker.

8.7.1 Underrättelser från ombordansvarig till övrig personal

Den ombordansvarige ska informera övrig personal om ändrad status för följande:

- Låsta dörrar
- Brandsläckare
- Status på fordon beträffande trafiksäkerhetsrelaterade fel samt utförd felanmälan.
- Tillkommet eller slopat trafikutbyte
- Hur trafikutbyte ska genomföras på ett säkert sätt på en plats där trafikutbyte normalt ej sker.

8.7.2 Uppehåll vid för kort plattform

Om det är känt för ombordpersonalen att tåget ska ha uppehåll vid en plattform som är för kort för färden, ska ombordpersonalen informera om detta genom utrop i högtalaren eller direktkontakt med berörda resande. Resande ska om möjligt uppmanas att gå genom fordonssättet för att nå en vagn som kommer att stanna vid plattformen.

8.7.3 Tekniskt uppehåll

Förare ska informera ombordpersonal om att uppehåll kommer att ske och om orsaken till uppehållet.

Ombordpersonal ska informera de resande om orsaken och att inga sidodörrar får öppnas. Ombordpersonalen ska dessutom, om möjligt, kontrollera att ingen sidodörr öppnats.

8.7.4 Resandeutbyte på plats utan plattform

Om trafikutbyte önskas för resandeutbyte på plats utan plattform ska detta planeras i god tid gentemot infrastrukturförvaltare och trafikledning.

Uppehållet ska gå till på följande sätt:

1. Vid planeringen ska hänsyn tas till spårledning för vägskyddsanläggningar. Om färden under uppehållet kommer att påverka dem ska lämpliga åtgärder planeras och vidtas.
2. Dörrar ska låsas ut mot annat trafikerat spår.
3. De resande ombord på färden ska innan uppehållet informeras om på vilken sida avstigning ska ske.
4. De resande som ska stiga på ska innan färdens ankomst informeras om var påstigning sker.
5. Ombordpersonal ska vara resande behjälpliga med på- och avstigning medelst pallar eller på annat lämpligt sätt.
6. Ombordansvarig ansvarar för att ingen obehörig vistas i trafikerat spår.
7. Avgångsproceduren sker enligt SMOKD 33.314 (Avgångsprocedurer).