



## BANSTANDARD I GÖTEBORG KONSTRUKTION

<b>Kapitel</b> K 3.7 Signal- och signalsäkerhetsanläggningar	<b>Utgåva</b> 2015-07-03	<b>Sida</b> 1 (3)
<b>Avsnitt</b> K 3.7.7 Spårarbete och signal	<b>Datum</b> 2015-05-24	<b>Senaste ändring</b> 2015-07-03
<b>Upprättad av</b> Håkan Karlén	<b>Fastställd av</b> Susanne Hultgren	

## Innehåll

1. Inledning .....	2
2. Tunnelbelysning .....	2
3. Lokalställare i växel.....	2
4. Intrångsövervakning .....	2
5. Stoppställning av signal.....	3
6. Skyddsavstånd från tillåten rörelsevägs slutpunkt till arbete .....	3



Avsnitt KONSTRUKTION K 3.7.7 Spårarbete och signal	Utgåva 2015-07-03	Sida 2 (3)
--	----------------------	---------------

## 1. INLEDNING

Dessa bestämmelser gäller för signal- och signalsäkerhetsanläggningar vid Trafikkontorets spårvägsanläggning i Göteborg och Mölndal.

## 2. TUNNELBELYSNING

I tunnlar kontrolleras att belysningen inte har spänningsmatning<sup>1</sup>. Om belysningen har spänningsmatning skall den betraktas som tänd.

I anslutning till hållplats i tunnel får belysning vara tänd för att ledsaga passagerare på de områden de har tillträde till. Sådan belysning är ej tunnelbelysning.

På sidospår i tunnel där regelmässig uppställning eller reglering sker, eller där det är normalt att förare eller annan ombordpersonal rör sig utanför sitt fordon får tunnelbelysningen vara tänd utan att det påverkar signaleringen<sup>2</sup>.

Är tunnelbelysningen tänd får, beroende på hur belysningen tänts olika signalbesked ges i huvudsignal.

- Har tunnelbelysningen tänts från trafikledning eller apparatrum ges restriktivt körbesked med gulblink i huvudsignal när signalen annars skulle visat ”kör”.
- Har tunnelbelysningen tänts på annat sätt, exempelvis genom intrångsövervakning eller tryckknapp i tunneln ställs alla signaler i tunnelsektionen i stopp.

## 3. LOKALSTÄLLARE I VÄXEL

En växel skall vara utrustad med lokalställare och belysning för arbete. Belysningen tänds då växeln är lokal eller då det är möjligt att ta växeln lokalt. När växeln är lokal visas signalbild stopp för de rörelsevägar som passerar växeln och för rörelsevägar som växeln kan utgöra skydd för.

Lokalställaren får inte utföras så att den kan återställas från trafikledningen. Återställning måste ske från nyckeln av arbetsmiljöskäl.

## 4. INTRÅNGSÖVERVAKNING

I tunnlar eller där sikten är begränsad kan intrångsövervakning sättas upp. Intrång på spårområdet leder i så fall till att signaler ställs till rött och att tunnelbelysning tänds. Intrångsövervakning skall kunna förbikopplas. Intrångsövervakning kan exempelvis utgöras av öppningsindikering på dörrar eller med för ändamålet avsedda IR-ridåer.

<sup>1</sup> Om ingen spänning till belysningen förekommer kan den inte vara tänd.

<sup>2</sup> Exempelvis sker reglering i slingan i Frölundatunneln.



Avsnitt	Utgåva	Sida
KONSTRUKTION K 3.7.7 Spårarbete och signal	2015-07-03	3 (3)

Intrångsövervakningen skall utformas på sådant sätt att den inte löses ut av spårvagnstrafik eller liknande.

## 5. STOPPSTÄLLNING AV SIGNAL

Alla signaler ska kunna stoppställas för att skydda arbete i samband med att spår stängs av eller för att kunna genomföra arbetsfordonsrörelse eller manuell trafikledning. När ett spår är spärrat skall, utöver att signaler ställs i rött, omläggning av växel från rörelseväglåsningssystemet mot spåret i fråga förhindras. Växeln skall dock, trots att spåret är spärrat, ställas när växel utgör skydd mot rörelse på annat spår.

## 6. SKYDDSAVSTÅND FRÅN TILLÅTEN RÖRELSEVÄGS SLUTPUNKT TILL ARBETE

För att tillåta rörelse mot ett område med arbete krävs att skyddssträcka finns efter den stoppställda signalen enligt krav i K3.7.4 kapitel 4 då motriktad konflikt inte förekommer.