**Kapittel 4. Klargjøring av tog**

**4.****1 Opplysninger om tog**

1. Jernbaneforetaket skal gi opplysninger om togets bruttovekt og trekkrafttype. Jernbaneforetak som frakter farlig gods skal forholde seg til ADR/RID-forskriftene. Jernbaneforetakene skal som et minimum oppgi hvor i toget farlig gods er plassert i vognrekkefølgen, vognnummer, UN-nummer og fareseddel.

2. Jernbaneforetaket kan oversende opplysningene for det enkelte toget på to forskjellige måter:

1. Ved å oversende planforutsetningene (lengde, bruttovekt, trekkrafttype osv.) for et tog som kjøres med faste togsett/togstammer gjennom hele ruteplanperioden, og fortløpende oversende eventuelle endringer i disse. Endringer i planforutsetningene må oversendes til Bane NOR og godkjennes før toget kjøres fra utgangsstasjonen.
2. Ved å oversende opplysningene om hvert enkelt tog fortløpende før toget kjøres fra utgangsstasjonen.

3. Føreren skal kontrollere og verifisere de oppgitte togdata i togets rute i FIDO før toget kjører fra utgangsstasjon. Hvis togdataene er feil skal føreren korrigere disse.

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

***4.1-BN***

*For Bane NORs tog gjelder i tillegg følgende: Føreren skal muntlig informere toglederen om lengde, vekt, framføringshastighet samt hvilke vogner som inneholder farlig gods, når dette ikke er oppgitt i kunngjøringen eller TIOS (Bane NORs trafikkinformasjons og oppfølgingssystem).*

*\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_*

**4.2 Bremseprosent og bremsetabeller på strekning med fjernstyring og strekning med togmelding**

1.Et togs bremseprosent er det tall som angir togets samlede bremsede vekt i prosent av togets bruttovekt.

2. Følgende forhold bestemmer hvor stor togets bremseprosent må være:

1. Maksimal bremsevei på strekningen, det vil si avstand fra forsignal til hovedsignal,
2. største bestemmende stigning eller fall på den strekningen toget skal kjøre,
3. hastighet på vedkommende strekning og
4. hvilken bremsegruppe som skal nyttes.

3. Togets bremseprosent avgjør hvor fort toget kan kjøre, dersom ikke annet begrenser hastigheten.

4. Ethvert tog skal ha så mange virksomme bremser at bremseprosenten ikke blir mindre enn angitt i bremsetabell I, III eller IV for tog som framføres i bremsegruppe P eller R, og i bremsetabell II for tog som framføres i bremsegruppe G.

5. Jernbaneforetaket skal innarbeide bremsetabellene i strekningsboken.

### 4.3 Vogner med håndbrems eller parkeringsbrems

Det skal være tilstrekkelig antall vogner med håndbrems eller parkeringsbrems til at toget kan fastholdes i største stigning eller fall på den banestrekningen toget skal kjøre. Bremsesko eller lignende kan nyttes i stedet for håndbrems eller parkeringsbrems.

### 4.4 Minstekrav til bremsesystemet

1. Alle kjøretøy i et tog skal være koplet til det gjennomgående automatiske bremsesystemet. Det gjelder likevel ikke på strekning med fjernstyring og strekning med togmelding ved kjøring av tog med hjelpelokomotiv som ikke er tilkoplet toget.

2. Forreste og siste kjøretøy i toget (herunder alle trekkraftkjøretøy) skal ha den automatiske bremsen aktivert. Dersom toget ved et uhell blir delt i to, skal de to adskilte delene automatisk bringes til stopp ved maksimal aktivering av bremsene.

### 4.5 Når funksjonstesting av bremser (bremseprøving) skal foretas

1. Fullstendig bremseprøve skal foretas:

1. Når vogner er skiftet sammen og trekkraftkjøretøyet er koblet til,
2. minst en gang i døgnet eller etter et opphold på 2 timer, eventuelt etter opphold på mer enn 1 time ved temperatur lavere enn -15º C eller
3. på vogner som settes inn i toget underveis.

2. Gjennomslagsprøve skal foretas når:

1. Annen førerbremseventil eller førerbremseanlegg skal brukes,
2. hovedledningen har vært stengt og åpnet foran siste vogn,
3. kjøretøy er koblet fra eller til,
4. førerbremseanlegg legges i nøddrift eller
5. bremseprøve er foretatt med stasjonært bremseprøveanlegg.

3. Forenklet prosedyre kan erstatte bremseprøve etter:

1. Til- eller frakopling av ekstra trekkraftkjøretøy,
2. frakopling av vogner eller trekkraftkjøretøy i slutten av toget eller
3. bytte av førerrom på motorvognsett uten togdiagnosesystem.

### 4.6 Bremseprøving

1. Bremseprøvene skal omfatte alle bremsesystemer som brukes til driftsbremsing og nødbremsing av toget.

2. Ved bremseprøving skal trykkluftbremsen prøves med en trykksenking i hovedledningen på maksimalt 0,5 bar.

3. Ved fullstendig bremseprøve i tog med trykkluftbremser skal tettheten i bremsesystemet kontrolleres ved at ettermatingen til togets hovedledning stenges. Det skal kontrolleres at trykket i hovedledningen ikke reduseres med mer enn 0,5 bar i løpet av ett minutt, eventuelt 0,7 bar i løpet av ett minutt ved temperaturer lavere enn -15 º C. Etter at trykket igjen er stabilisert på 5 bar, skal det kontrolleres at bremsene tilsetter og løser på samtlige vogner med innkoblet brems.

4. Ved gjennomslagsprøve i tog med trykkluftbremser skal det kontrolleres at bremsene tilsetter og løser på siste vogn i toget. Ved temperaturer lavere enn -15 ºC skal det også kontrolleres at alle bremsene i toget er løse etter prøven. Jernbaneforetaket kan fastsette bestemmelser om at gjennomslagsprøve kan foretas på første vogn bak bruddstedet når dette er tilstrekkelig for å fastslå trykkluftbremsenes funksjonsdyktighet.

5. Ved forenklet prosedyre i tog med trykkluftbremser skal førerbremseventilen/-anlegget settes i kjørestilling i 2 minutter, deretter foretas en trykksenking på 0,6 bar i hovedledningen. Etter at bremsene er tilsatt, skal trykket heves til 5,3 bar ved bruk av anordning for utjevning av overlading. Ved tilkobling av ekstra trekkraftkjøretøy skal den som betjener bakerste trekkraftkjøretøy kontrollere at hovedledningen er åpen.

6. Jernbaneforetaket skal ha bestemmelser om i hvilke tilfeller bremser skal avstenges.

7. Jernbaneforetaket kan ha andre bestemmelser for bremseprøving når bestemmelsene i dette punktet ikke kan følges på grunn av kjøretøyenes konstruksjon.