

Trafiksäkerhetsinstruktion för **Roslagsbanan** Tri RB





AB Storstockholms Lokaltrafik

Tri RB

Utgåva 1

Gäller fr o m 2001-10-01

Redaktion: SL Koncernstab Säkerhet

TRAFIKSÄKERHETS- INSTRUKTION

för Roslagsbanan

(Tri RB)

Ändringstryck 1-6 är inarbetade i denna utgåva.

— Detta exemplar tillhör: —

Förteckning över ändringstryck

Nr	Gäller fr o m den	Infört		Nr	Gäller fr o m den	Infört	
		den	av			den	av
1	96-10-01			6	03-04-22		
2	97-04-30			7			
3	00-01-15			8			
4	00-08-21			9			
5	01-10-01			10			

Ändringstryck 1-6 är inarbetade i denna utgåva.

Tilldelningsnorm

Denna Tri RB tilldelas:

- Personal i säkerhetstjänst
- Verksamhetsutövare
- Tillsynsmyndigheter
- Räddningstjänst

Innehållsförteckning Tri RB

	Anvisningar m m.....	6
§ 1	Begreppsförklaringar.....	8
§ 2	Föreskrifternas fastställande och tillämpning.....	14
§ 3	Skriftlig ordergivning.....	15
§ 4	Muntlig ordergivning och samtal.....	15
§ 5	Order till tåg.....	16
§ 6	Innehav av Tri, linjebok m m.....	18
§ 7	Signalmedel.....	19
§ 8	Tillsyn av signalmedel m m.....	51
§ 9	Tydlig signalgivning, dag- och nattsignal.....	51
§ 10	Signals åttlydnad.....	52
§ 11	Ordergivning om signalmedel.....	53
§ 12-13	Reservnummer	
§ 14	Ljudsignaler på tåg.....	53
§ 15	Frontbelysning och slutsignal.....	54
§ 16	Reservnummer	
§ 17	Rapportering.....	56
§ 18	Tågradio och högtalarutrustning i fordon.....	56
§ 19	Frånkoppling av kontaktledning.....	57
§ 20-21	Reservnummer	
§ 22	Beträdande av spårområde.....	58
§ 23	Skyddsutrymme och säkerhetszon.....	59
§ 24	Arbete i säkerhetszonen. A-arbete.....	62
§ 25	Reservnummer	
§ 26	Reservnummer	
§ 27	Tillfällig hastighetsbegränsning.....	69
§ 28	Spårdisposition.....	73
§ 29	Tågvarningstjänst.....	77
§ 30	Skydd vid vägkorsning. Vägskyddsanläggning eller signal mot banan felaktig.....	79
§ 31	Spår ofarbart eller farbart endast med begränsad hastighet	81

§ 32	Reservnummer	
§ 33	Ordinarie tåg och extratåg.....	82
§ 34	Färd med arbetståg.....	83
§ 35	Tågs sammansättning.....	89
§ 36	Tågs bemanning.....	91
§ 37	Iordningsställande av tåg. Kontroll av ATC-utrustning....	95
§ 38	Bromsföreskrifter för tåg.....	96
§ 39	Växling.....	100
§ 40	Uppställning av fordon.....	102
§ 41-42	Reservnummer	
§ 43	Åtgärder av förare och konduktör före tågs avgång.....	104
§ 44	Reservnummer	
§ 45	Hastighet för tåg	106
§ 46	Åtgärder under tågs gång.....	107
§ 47	Reservnummer	
§ 48	Tågs ankomst till och avgång från trafikplats.....	111
§ 49	Reservnummer	
§ 50	Trafikledning och säkerhetstjänstens organisation.....	112
§ 51	Reservnummer	
§ 52	Huvudsignal felaktig, passerande av huvudsignal som ej visar ”kör” eller dvärgsignal som ej visar ”lodrätt”	114
§ 53	Försignal felaktig.....	117
§ 54	Spärrning och hinderanmälan.....	118
§ 55	Tåganmälan.....	120
§ 56	Avgångssignal till tåg på lokalt bevakad station.....	123
§ 57	Hinder för tågs intagande på station.....	124
§ 58-59	Reservnummer	
§ 60	Tågmöte och tågföljdsändring.....	125
§ 61-62	Reservnummer	
§ 63	Hjälpfordon behövs. Fordon måste lämnas kvar på linjen eller på tågspår inom station. Hjälpåtgång.....	126
§ 64	Rörelse mot viss färdriktning.....	128

§ 65	Åtgärder vid fara.....	129
§ 66	Åtgärder vid olycka.....	130
§ 67	Utrymning av tåg.....	131

Bilagor

1	Personalföreskrifter.....	133
2	Mönstersamling.....	143
3	Fordonsföreskrifter.....	167
4	Kunskapsfordringar.....	173
5	Växlingsinstruktion.....	180
6	Bromsföreskrifter för andra fordon än av X10p-typ.....	193
7	Sakregister.....	205
8	Tillämpningsregler för ATC.....	221

Anvisningar m m

I ändringstryck är de föreskrifter eller kommentarer som är nya eller ändrade i sak betecknade med ett streck i yttre marginalen.

S-blanketter är betecknade med endast S1, S2 etc.

○ markerar fast sken och  markerar blinkande sken från signalinrättning.

Uttrycken ”nästa signal”, ”nästa station” o d räknas alltid i rörelseriktningen.

Följande förkortningar, som ej förekommer i vanligt språkbruk, används dels för grund- och böjningsformer, dels i sammansatta ord:

AL ansvarig arbetsledare (examinerad i kategori 5)

ATC Automatisk tågövervakning (se bilaga 8)

CI chefen för SL Infrateknik AB

CLÄK chefläkare vid SL

CS chefen för SL Koncernstab Säkerhet

dgo dygnsorder

FLÄK förtroendeläkare

htsm huvudtillsyningsman för spårdisposition

knr konduktör

spårdisp spårdisposition (kan även benämnas S-disp)

sth största tillåtna hastighet

SL S SL Koncernstab Säkerhet

SLM SL Meddelande

TC trafikchefen

tb trafikbiträde

tdt	tjänstetidtabell
tkl	tågklarerare
TL	trafikledare på trafikledningscentral
TLC	trafikledningscentralen på Stockholm Ö
tpl	trafikplats
Tri RB	trafiksäkerhetsinstruktion för Roslagsbanan
tsm	tillsyningsman
vko	veckoorder
ätr	ändringstryck

§ 1 Begreppsförklaringar

1. **A-arbete** = verksamhet som innebär att en linjesträcka eller spår på station disponeras för arbete som av säkerhetsskäl m m kräver att inga eller bara vissa fordonsrörelser får ske över arbetsplatsen.
- 1a. **Arbetsfordon** = spårgående fordon som inte med säkerhet kortsluter spårledningen. Arbetsfordon framföres som arbetståg eller skyddas som A-arbete.
2. **Arbetsledare (AL)** = person vars tjänst innebär att han som arbetsgivarens företrädare skall leda, fördela och kontrollera arbete som utförs av honom underlydande personal, och i vilket han själv endast undantagsvis deltar.
- 2a. **Arbetsredskap** = arbetsfordon utan egen drivkraft (t ex trallor, spårgående slipmaskin m m) som inte med säkerhet kortsluter spårledningen. Arbetsredskap skyddas som A-arbete eller kan framföras kopplade till arbetsfordon.
- 2b. **Arbetståg**, se tåg
3. **Arbetsväxel** = tillfällig inlagd oförreglad men låst växel i tågspår. Växeln låses enligt CS direktiv i varje enskilt fall.
4. **ATC** = Signalsäkerhetssystem, som förhindrar att tåg framförs med högre hastighet än tillåtet eller förbi signal i stoppställning.
5. **Axellast** = den tyngd med vilken ett hjulpar belastar spåret.
6. **Back** = fordonsrörelse mot den för viss rörelse normala färdriktningen. Vid växling: se § 39.
7. **Bansträcka** = sträcka mellan två angivna punkter på järnvägen.
8. **Blocksträcka** = sträckan mellan två blocksignaler i samma körriktning eller mellan blocksignal och infartssignal vid stationsgräns.
9. **Bromstal** = ett i procent uttryckt tal som anger hur stor del av tågs vikt som är bromsad.
10. **Bromsvikt** = ett i ton uttryckt tal som anger relativ bromsverkan hos de i tåg ingående fordonen med fungerande broms.
11. **Depåområde** = avgränsat område för uppställning och underhåll av spårfordon.
12. **Dragfordon** = gemensam benämning på lok och motorvagn.
13. **Dubbelspår** = två parallella tågspår på samma linjesträcka.

14. **Dubbelspårstrafik** = tågrörelse på dubbelspår, där båda spåren används för tåg i båda körriktningarna.
15. **Dygnsorder (dgo)**: se veckoorder.
16. **Elarbetsansvarig** = person med särskild behörighet att ansvara för elskyddsåtgärder vid arbete på starkströmsanläggning.
17. **Entreprenör** = Person, företag eller organisation som anlitas för att själv, med egen personal, utföra arbete inom järnvägens område.
18. **Fordon** = spårgående fordon avsett att framföras på järnväg.
19. **Framåt** = fordonsrörelse i den för viss rörelse normala färdriktningen. Vid växling: se § 39.
20. **Förare** = den som manövrerar tåg, arbetståg eller växlingsrörelse.
21. **Förregling** = beroende mellan växelläge och signalbild.
- 21a. **Handbroms** = anordning som ansätts manuellt på varje fordon för att förhindra att fordon kommer i rullning. Bromsen kan även användas för att bromsa rullande fordon. Se även ”parkeringsbroms”.
22. **Hjälpåg** = fordon som efter beslut av TL skall användas för att bereda hjälp åt tåg eller annat fordon.
23. **Huvudtillsyningsman (htsm)** = den som vid spårdisposition ansvarar för samordning av olika anordningar och åtgärder enligt Tri.
24. **Hållplats** = plats som inte är station, med plattform för trafikantutbyte. Hållplats kan finnas såväl på linjesträcka som inom ställverksområde.
25. **Konduktör (knr)** = person som tjänstgör på tåg och som svarar för säkerheten vid dörrstängning. Om flera knr tjänstgör på samma tåg benämns den som inte ger signal ”klart för dörrstängning” till föraren hjälpkonduktör.
26. **Ledarhytt** = ledarvagnens främre förarhytt med fri sikt framåt.
27. **Ledarvagn** = främsta fordon vid rörelse framåt.
28. **Linjeblockering** = signalsäkerhetssystem på linjen, som förhindrar att huvudsignal visar körsignal till den sträcka där tågfordon finns.

29. **Linjebok** = sammanställning av sådana uppgifter som personal i säkerhetstjänst skall känna till.
30. **Linjen** = banan utanför stationernas gränser.
31. **Linjeplats** = plats på linjen med växel och/eller rörlig bro i tågspåret som förreglats i huvudsignal.
32. **Linjesträcka** = linjen mellan två intill varandra liggande stationers gränser.
33. **Lok** = dragfordon utan utrymme för trafikanter.
34. **Motorvagn** = dragfordon med utrymme för trafikanter, gods eller arbetsutrustning.
35. **Möte** = möte anses föreligga för det första tåg som går från station ut på det spår, varifrån ett annat inkommit i motsatt riktning.
36. **Nedspår** = det spår vid dubbelspår som normalt används för tåg i riktning mot Stockholm Ö (udda tågnummer).
37. **Parkeringsbroms** = bromsanordning som indelas i följande:
- Manuell typ** (handbroms) = anordning som manuellt ansätts på varje fordon för att förhindra att fordonet kommer i rullning.
 - Inverterad typ** = anordning som automatiskt ansättes vid tryckfall för att förhindra att fordon kommer i rullning.
38. Reservnummer.
39. Reservnummer.
40. **S-blankett** = speciellt formulär för tillfällig order, meddelande eller dylikt av säkerhetskaraktär.
41. **Sidospår** = spår som normalt inte är avsett för tågrörelse.
- 41a. **Signalgivare** = den som övervakar och till föraren lämnar anvisningar om rörelse enligt §§ 39 och 64 samt bilaga 5.

42. **Signalmedel** = gemensam benämning på:
1. **Signalinrättning** = fast placerat signalmedel med vilket ges ljussignal.
 2. **Signalredskap** = bärbart signalmedel för handsignalering.
 3. **Signalmärke** = permanent eller tillfälligt uppsatt märke med vilket lämnas ett förutbestämt och fast besked.
- 42a. **Signalsträcka** = sträcka som avgränsas av två intilliggande huvudsignaler i samma färdriktning.
43. **Skyddsutrymme** = särskilt anordnat utrymme eller i övrigt plats utanför järnvägens konstruktionsprofil, där person kan vistas utan fara vid tågpassage.
44. Reservnummer.
45. **Spårbehörighet** = behörighet att beträda järnvägens område utan tågvarnare.
46. **Spårdisposition (spårdisp)** = sammanhängande anordning som omfattar ett eller flera A-arbeten och/eller arbetståg. För åtgärder enligt Tri ansvarar en htsm.
47. **Spårinnehavare** = den som ansvarar för drift av spåranläggningen (SL Infrateknik AB).
48. **Station (stn)** = plats med huvudsignaler där tågmöte eller förbigång kan ske. Station övervakas normalt från TLC, men kan även bevakas normalt av tkf.
49. **Stationsgräns** = gräns mellan linjen och station omedelbart utanför stationens yttersta infartssignal.
50. **Ställverksområde** = område med gemensam signalsäkerhetsanläggning för flera stationer som gränsar till varandra.
51. **Säkerhetstjänst** = tjänst med arbetsuppgifter varav tågens säkra framförande är beroende.
52. **Säkerhetsutredare** = person med särskild behörighet att utreda trafikhändelser och i förekommande fall lämna röjningstillstånd.

53. **Säkerhetszon** = skyddat område vid spår i samband med rörelse, se § 23.
54. **Tillsyningsman (tsm)** = den som vid arbete inom säkerhetszonen ansvarar för åtgärder enligt Tri.
55. **Trafikbiträde (tb)** = person i säkerhetstjänst med utbildning och behörighet för signalgivning och växlingstjänst.
56. **Trafikchefen (TC)** = av trafikutövaren utsedd ansvarig chef för trafikområde.
57. **Trafikutbyte** = uppehåll vid station eller hållplats för trafikanters av- eller påstigning.
58. **Trafikledare (TL)** = person på TLC som leder och övervakar spårtrafiken.
59. **Trafikledningscentral (TLC)** = den plats varifrån järnvägsdriften leds och övervakas (Stockholm Ö).
60. **Trafikplats** = gemensam benämning på station, hållplats och linjeplats.
61. **Trafikutövare** = företag som bedriver spårtrafik på järnvägen.
- 61a. **Tvåvägsfordon** = fordon som alternativt kan framföras på väg eller spår.
62. **Tåg** = Gemensam benämning på normaltåg och arbetståg.
Arbetståg = Spårfordon som framföres viss sträcka enligt föreskrifter i § 34. Arbetståg får vara sammansatt av såväl arbetsfordon som tågfordon.
Normaltåg = Tågfordon som framföres enligt tidtabell. Normaltåg indelas i *ordinarie tåg* som går de dagar som anges i tidtabell samt *extratåg* som går på särskild order går enligt tidtabellsboken eller enligt tillfällig tidtabell (S2).
- Med ”tåg i trafik” avses att tåget är upplåtet för trafikanter.
63. **Tåganmälan (tam)** = anmälan för att förhindra att flera tåg samtidigt finns på samma tågspår och linjesträcka om linjeblockering saknas eller då linjeblockering är ur bruk.
64. **Tågfordon** = spårfordon som med säkerhet kortsluter spårledning.

65. **Tågklarare (tkl)** = den som ansvarar för tågs klarering på lokalt bevakad station.
66. **Tågspår** = spår som är avsett för tågrörelse.
- 66a. **Tågvarnare** = Person som på arbetsplats ansvarar för att varna personal för annalkande tåg vid arbete i eller i farlig närhet av spår.
67. **Tågvtikt** = i ton uttryckt sammanlagd vikt av ingående fordon inklusive last.
68. **Tågväg** = det eller de spår, helt eller delvis, som ett visst tåg skall använda på station. En infartstågväg anses ha sitt slut vid det första av följande:
- huvudsignal som visar ”stopp”,
 - S-märke,
 - stopplykta,
 - stoppbock.
69. **Uppspår** = det spår vid dubbelspår som normalt används för tåg i riktning från Stockholm Ö (jämma tågnummer).
70. Reservnummer.
71. **Veckoorder (vko)** = sammanställning av sådana order som annars skulle ha givits på S1 eller S2 enligt regler i § 5. Vko gäller från måndag kl 00.00 till söndag kl 24.00. Vko får ersättas av dygnsorder (dgo) som skall kvitteras. Dgo gäller ett kalenderdygn (kl 00.00-24.00). Dgo skall innehålla samtliga order som annars skulle givits i vko.
72. **Växelläge** = definierat läge för växel i motväxelriktning
- a) Högerläge, när motväxel leder till det högra spåret.
 - b) Vänsterläge, när motväxel leder till det vänstra spåret.
73. **Växling** = rörelse för att flytta fordon inom eller i anslutning till station eller depåområde.

§ 2 Föreskrifternas fastställande och tillämpning

1. Tri RB fastställs av CS, efter tillstyrkan av berörda verksamhetsutövare, och föreläggs därefter Järnvägsinspektionen för godkännande.

Skall ny verksamhetsutövare tillträda, skall denna före tillträdet skriftligen acceptera att tillämpa Tri RB.

Tri RB benämnes fortsättningsvis endast Tri.

2. CS får, efter tillstyrkan av berörda verksamhetsutövare och godkännande av Järnvägsinspektionen, besluta om tillfälligt undantag från eller ändring av Tri. Sådant beslut skall meddelas genom utgivande av SLM. SLM gäller längst tills ändringstryck införts i Tri.

CS får besluta att ändring eller tillfälligt undantag från Tri som endast berör viss plats i stället anges i linjeboken.

TC får, i samråd med CS, utfärda kompletterande regler och anvisningar.

3. Tri skall tillämpas för all verksamhet varav trafiksäkerheten är beroende inom järnvägen samt i tillämpliga delar även vid nybyggnad.
4. Säkerhetsåtgärd får ej åsidosättas, även om detta skulle medföra tågförsening. Vid överhängande fara får dock var och en vidta de åtgärder som anses nödvändiga för att förebygga eller minska faran, även om åtgärderna skulle avvika från Tri.
5. Är det tveksamt vilken av flera säkerhetsåtgärder som är tillämplig i visst fall skall den föreskrift som ger den största säkerheten tillämpas.
6. När det är föreskrivet att viss person skall ”utföra” en åtgärd skall åtgärden utföras av honom personligen. om någon däremot skall ”ombesörja” en åtgärd, kan han i stället beordra eller anmoda annan person att utföra åtgärden.

§ 3 Skriftlig ordergivning

1. Var och en är skyldig att fortlöpande ta del av säkerhetsorder och säkerhetsmeddelanden som rör tjänsten.

Order och säkerhetsmeddelanden skall finnas på TLC och i personalens orderpärm samt anslås på personalens ordertavlor minst tre dygn innan dessa träder i kraft. Order skall vara anslagen på ordertavlorna i minst fyra veckor eller t o m det datum ordern upphör att gälla.

§ 4 Muntlig ordergivning och samtal

1. I ordergivning och vid samtal skall de begrepp som finns i Tri användas. Tåg skall benämnas med sitt nummer. Arbetståg inom spårdisposition får benämnas med fordonets nummer eller radions anropsnummer.

När så föreskrivs i Tri skall namn eller signatur uppges vid ordergivning och samtal.

Meddelanden av säkerhetskaraktär skall repeteras av mottagaren. Den som lämnat meddelandet skall, om mottagaren uppfattat meddelandet rätt, bekräfta detta med ”rätt uppfattat”.

2. Förare skall vid samtal med TL (tkl) dessutom uppges tågnummer eller motsvarande och plats.

§ 5 Order till tåg

1. Tåg skall orderges i den omfattning som framgår av Tri. Order ges genom vko, dgo eller S-blankett. När order ges via radio eller telefon skall S-blankett fyllas i. Muntlig order behöver inte skrivas ned på S-blankett om den ges tidigast på den station eller på gränsstation till den sträcka där ordern skall tillämpas. Order om linjeblockering ur bruk (S1 avd 5) skall dock alltid skrivas ned även om den lämnas på gränsstation till den sträcka den skall gälla för.

Utfärdade order skall arkiveras sex månader enligt TC direktiv.

2. S-order skall vara undertecknad av TL (tkl). Vid ordergivning via radio eller telefon skall föraren anteckna TL (tkl) namn på S-blanketten. Samtliga S-blanketter skall finnas på fordon.

Vid radio- eller telefon samtal skall en order alltid repeteras av den som tar emot ordern och TL (tkl) bekräfta att ordern är rätt uppfattad.

På varje S-blankett får endast en order ges. TL (tkl) skall ange vilka avsnitt som skall fyllas i av föraren.

3. Med order på S-blankett jämställs tryckt eller på annat sätt mångfaldigad order med samma formulering som på S-blankett. Överflödigt text behöver dock ej tas med.
4. Förare skall kvittera order som ges på S-blankett. Då flera tåg skall ges samma order kan TL (tkl) upprätta en så kallad ”orderjournal” där mottagare av order skall kvittera. Kvittering kontrolleras av TL (tkl).

Vid personalbyte skall den avlöste överlämna aktuella order till tillträdande personal.

5. Då order berör lokalt bevakad station skall tkl på denna kontrollera att order givits. Då behovet av ordergivning upphör skall tkl på lokalt bevakad station infomeras.

Order i vko/dgo

6. I vko får ges sådana order som annars skulle givits på S1 eller S2, dock ej S1 avd 5 eller 8.

Uppgifter till vko/dgo skall lämnas senast vid den tidpunkt som TC har bestämt. Vko ges ut i format A5 och trycks varannan vecka på vitt och varannan vecka på rött papper. Dgo ges ut i format A5 och trycks på grönt papper. Utges dgo ersätter denna vko.

7. Förare av tåg och konduktör skall medföra gällande vko/dgo. I undantagsfall får förare resp konduktör i stället via telefon eller radio hos TL efterfråga vilka order som gäller enligt vko/dgo och nedteckna dessa på S-blankett.
8. Om gällande vko i någon del behöver ändras eller kompletteras får detta ske genom S-order eller genom dgo. Utges dgo skall denna kvitteras. Kvittering skall kontrolleras av TL (tkl).
9. Vko/dgo vars giltighetstid utgått skall genas makuleras.

Original till vko/dgo skall dock sparas enligt TC direktiv.

§ 6

§ 6 Innehav av Tri, linjebok m m

1. Personal i säkerhetstjänst skall medföra eller i undantagsfall ha lätt tillgång till:
 - klocka som visar rätt tid,
 - linjebok,
 - tdtbok eller grafisk tidtabell,
 - vko eller i förekommande fall dgo.

Förare och knr på normaltåg skall medföra tjänstetidtabell. Konduktör behöver ej medföra linjebok.

Tri skall utdelas som personligt exemplar samt finnas tillgänglig på tjänsteställen.

På dragfordon och i manöverbagnar skall S1, S2 och S3 finnas.

2. Meddelande om ny Tri, linjebok, tdtbok eller ändringstryck till dessa skall sättas upp på personalens ordertavla minst tre dygn före första giltighetsdagen.

Mottagare av Tri, linjebok, tdtbok eller ändringstryck till dessa skall kvittera sådant mottagande.

Respektive TC eller AL ansvarar för att det på ordertavla finns uppgift om senast utgivna ändringstryck.

§ 7 Signalmedel

1. Endast de signalmedel och signaler som anges i Tri eller som i övrigt fastställts av CS får användas. De får användas endast på det sätt och för det ändamål som är föreskrivet i Tri.

2. Signalmedel indelas i signalinrättningar, signalredskap och signalmärken. Signalinrättnings placering fastställs av CI efter samråd med berörda verksamhetsutövare och CS.

Signalmedel skall på dubbelspår normalt placeras till vänster om det vänstra spåret och till höger om det högra spåret. Om risk för förväxling finns skall signalmedel förses med pil som anger vilket spår det gäller för.

3. Felaktig, otydlig, utebliven eller ofullständig försignalbild skall anses som ”vänta stopp”.

Annan felaktig, otydlig, utebliven eller ofullständig signalbild från signalinrättning som kan visa ”stopp” skall anses som ”stopp”. Detta gäller dock ej utebliven signal från A-signal eller stopplykta.

4. Reservnummer.

Signalinrättningar

Allmänt

5. Huvudsignal för tågs infart på station benämns infartssignal (infsi) och för tågs utfart från station utfartssignal (utfsi). Huvudsignal på linjen benämns blocksignal (blsi). Blsi fungerar automatiskt genom tågs inverkan. Huvudsignal på station kan även utgöras av huvuddvärgsignal.

Inom ställverksområde används ej benämningarna ”infarts-”, ”utfarts-” eller ”blocksignal”. Motsvarande signalinrättningar benämns där ”huvudsignal”.

Huvudsignal gäller för tåg. Huvudsignal som visar ”stopp” gäller även för växling såvida inte dvärgsignal invid huvudsignalen visar ”rörelse tillåten”. Om huvudsignal visar ”stopp” får rörelsen fortsätta fram till signalen om inte slutpunktsmärke enligt fig 35 anger en tidigare stoppplats.

Hastighetsbesked

Hastighetsbesked i huvudsignal gäller enligt följande:

Vid körning i driftläge ”Full ATC” gäller den sth som utvisas av hastighetsbågen i ATC-panelen. Detta besked gäller oavsett huvudsignalbild. Signalbilden ”stopp” innebär dock alltid stopp oavsett ATC-besked.

Vid körning i driftläge ”Manuell” gäller den sth som Tri föreskriver för den aktuella situationen.

Vid körning utan ATC gäller ”kör 30” till nästa huvudsignal, dock längst till stationsgränsen.

Huvudsignaler

a) Huvudljussignaler



Fig 1
Betydelse:
”Stopp”
(”rött”)



Fig 2a
Betydelse:
”Kör”
(”en grön”)



Figur 2b
Betydelse:
”Kör 30”
(”två gröna”)



Figur 2d
Betydelse: ”Kör 30,
kort väg”
(”tre gröna”)



Figur 2e
Anm: På vissa signaler kan ”gul vinkel” förekomma i signalskärmens överdel, se figur 2e. De signalbilder som visas i signalen har betydelse enligt figur 2a-d ovan. Vinkeln saknar signalbetydelse och kommer successivt att tas bort.

b) Huvuddvärgsignaler

Huvuddvärgsignal får endast finnas inom station.

Samtidigt som huvudsignaldelen visar ”stopp” enligt figur 3 för tåg kan de vita skenen visa signalbilder enligt figur 8a-8d.

Om ett tåg når en huvuddvärgsignal som visar ”stopp” i huvudsignaldelen men fig 8b-8d i dvärgsignaldelen, kan linjeboken ange om tåget får övergå i växling utan att först stanna.

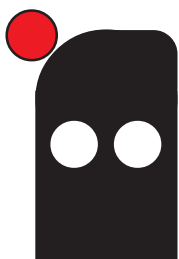


Fig 3



Fig 4a

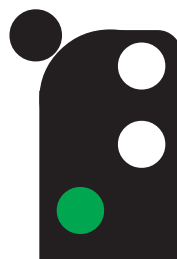


Fig 4b

Betydelse: ”Stopp” Betydelse: ”Kör” Betydelse: ”Kör 30” (”rött”)
 (”grönt till höger”) (”grönt till vänster”)

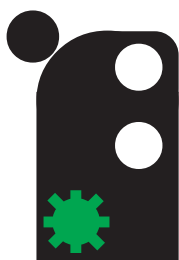


Fig 4c



Fig 4d

Betydelse: ”Kör 30, varsamt”
 (”grön blink till vänster”)

Betydelse: ”Kör, varsamt”
 (”grön blink till höger”)

”Varsamt” innebär att föraren måste vara beredd på att nästa huvudsignal eller huvuddvärgsignal kan visa ”stopp” och att avståndet till denna kan vara kort.

c) Fristående försignal

Fristående försignal sätts upp före huvudsignal om tillräcklig siktsträcka med hänsyn till lutning och sth inte finns. På repeterande försignal skall avstånd till huvudsignal anges.

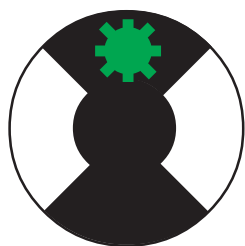


Fig 5a

Betydelse:
"Vänta stopp"
("en grön blink")

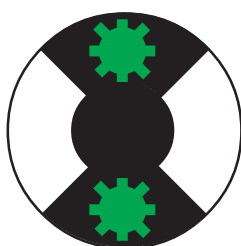


Fig 5b

Betydelse:
"Vänta kör 30"
("två gröna blink")

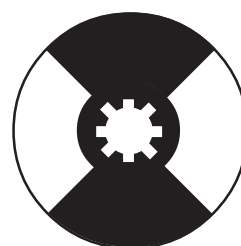


Fig 5c

Betydelse:
"Vänta kör"
("en vit blink")

d) Huvudsignal med särskilt försignalbesked

De blinkande skenen anger vilken signalbild som visas i närmast efterföljande huvudsignal.



Fig 6a

Betydelse: "Kör,
vänta stopp"
("en grön och grön
blink")



Fig 6b

Betydelse: "Kör,
vänta kör 30"
("en grön och två
gröna blinkar")

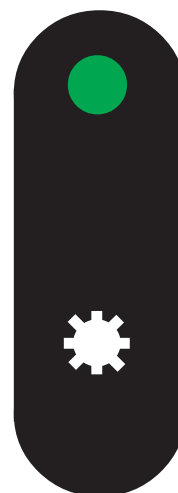
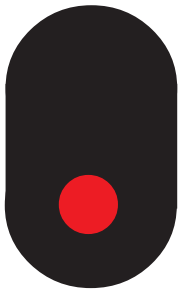


Fig 6c

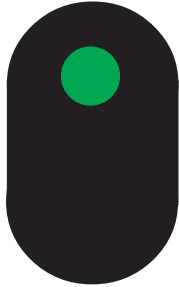
Betydelse: "Kör, vänta kör"
("en grön och vit blink")

e) Blocksignal med inbyggd försignal

Huvudsignal med inbyggd försignal får användas när blocksignal skall försignalera annan blocksignal eller infartssignal.

*Fig 7a*

Betydelse:
”Stopp”
(”rött”)

*Fig 7b*

Betydelse:
”Kör”
(”en grön”)

*Fig 7c*

Betydelse:
”Kör, vänta stopp”
(”grön blink”)

f) Dvärgsignal

Dvärgsignal gäller för tåg och växling.



Fig 8a

Betydelse:
”Stopp”
(”vågrätt”)



Fig 8b

Betydelse:
”Rörelse tillåten”
(”lodrätt”)

Kommentar: När tågväg är låst och huvudsignal visar ”kör”, får föraren räkna med att alla dvärgsignaler längs tågvägen visar signalbild ”lodrätt”. Skulle de oväntat visa någon annan signalbild, skall föraren snarast stanna och kontakta TL (tkl).



Fig 8c

Betydelse:
”Rörelse tillåten,
kontrollera hinderfrihet”
(”snett vänster”)



Fig 8d

Betydelse:
”Rörelse tillåten,
kontrollera växlar
och hinderfrihet
(”snett höger”)

g) Vägkorsningssignal (V-signal)

V-signal anger om vägskyddsanläggning spärrar vägtrafiken eller ej. Vägskyddsanläggning kan i vissa fall i stället kontrolleras i huvudsignal. Signalen skall då vara försedd med tilläggsmerke enligt fig 43.

V-signal gäller för alla fordonsrörelser.



Fig 9a

Betydelse: ”Stopp”



Fig 9b

Betydelse:
”Rörelse tillåten”

h) Vägkorsningsförsignal (V-försignal)

V-försignal gäller för alla fordonsrörelser.

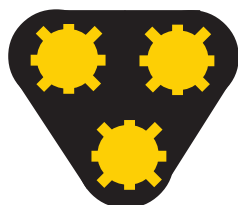


Fig 10a

Betydelse:

”Nästa V-signal visar
stopp”



Fig 10b

Betydelse:

”Nästa V-signal visar
rörelse tillåten”

V-försignal sätts vid behov upp som försignal till V-signal. V-försignal skall som regel sättas upp på ett sådant avstånd från väggkorsning att signalen, vid klar sikt, kan ses på 400 m avstånd före korsningen.

V-försignal behövs ej när beroende finns mellan vägskyddsanläggning och huvudsignal eller när sth är högst 40 km/h.

i) A-signal

A-signal gäller för tåg.



Fig 11a

Betydelse:

”Stopp, rörelse får ej påbörjas”
Står tåg stilla resp när tåg stannat:
”frilägg dörrarna”.



Fig 11b

Betydelse:

”Klart för dörrstängning”.

j) Stopplykta

Stopplykta sätts upp för att vid behov ange tågvägs slutpunkt eller för att skydda ställd tågväg. Stopplykta gäller för alla rörelser.



Fig 12
Betydelse: ”Stopp”.

Släckt stopplykta får passeras utan tillstånd.

6. Signalredskap

Signalredskap består av

- röd signalflagga (dagsignal),
- signalgivares armar (dagsignal),
- handsignallykta (-lampa) (nattsignal),
- signalstav,
- akustiskt signalredskap (visselpipa, signalhorn, megafon),
- kontaktdon.

I handsignallyktan förekommer rött, orange och vitt sken.

På tåg får en enklare handsignallampa ersätta handsignallyktan.

a) STOPP omedelbart



Fig 16a

Flaggan förs utvecklad flera gånger fram och åter över huvudet.



Fig 16b

Lykta med rött sken förs flera gånger upp och ner. Skenet kan även vara vitt eller orange.



Fig 16c

Armarna förs uppsträckta över huvudet flera gånger fram och åter i sidled.



Fig 16d

Armen förs flera gånger fram och åter i sidled.

När ”stopp” enligt fig 16b eller 16c visas till förare på stillastående tåg i trafik innebär signalen ”frigiv dörrar”.

b) STOPP vid signalgivare

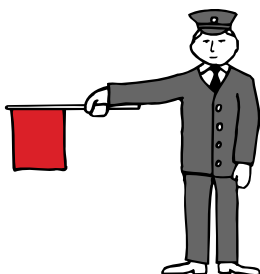


Fig 17a

Flaggan hålls utvecklad och stilla.

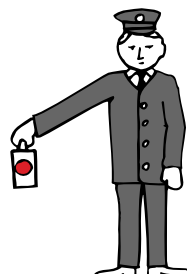


Fig 17b

Lykta med rött sken hålls ut från kroppen och stilla.

c) SAKTA



Fig 18a

Armen hålls uppsträckt ovanför huvudet.

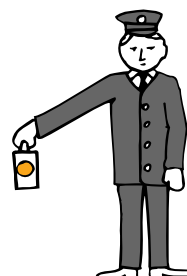
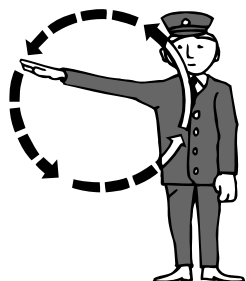


Fig 18b

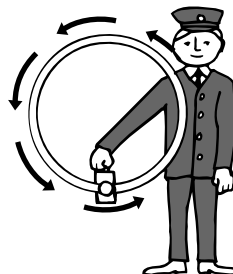
Lykta med orange sken hålls ut från kroppen.

När ”sakta” ges skall hastigheten sänkas så länge signalen visas. Hastigheten skall sedan bibehållas tills annan signal ges.

d) FRAMÅT

*Fig 19a*

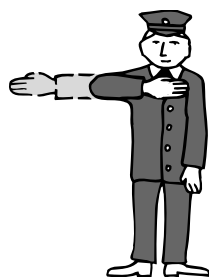
Armen förs sakta i en cirkelrörelse.

*Fig 19b*

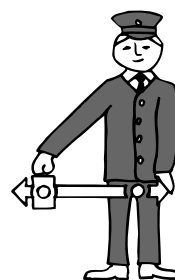
Lykta med vitt sken förs sakta i en cirkelrörelse.

Signalen ges även av knr till förare då trafikutbytet är avslutat. Signalen innebär då ”klart för dörrstängning”.

e) BACK

*Fig 20a*

Armen vinklas upprepade gånger ut och tillbaka.

*Fig 20b*

Lykta med vitt sken förs sakta fram och åter i sidled.

f) SAKTA FRAMÅT

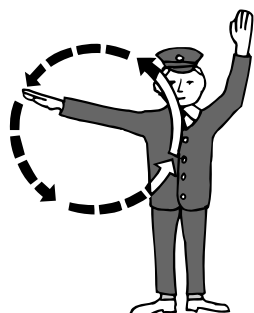


Fig 21a

En arm hålls uppsträckt ovanför huvudet samtidigt som en cirkelrörelse görs med den andra armen.

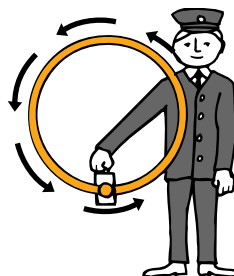


Fig 21b

Lykta med orange sken förs i cirkelrörelse.

g) SAKTA BACK



Fig 22a

En arm hålls uppsträckt ovanför huvudet samtidigt som den andra armen upprepade gånger vågrätt vinklas ut och tillbaka.

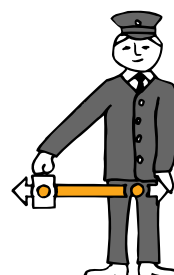


Fig 22b

Lykta med orange sken förs fram och tillbaka i sidled.

h) KLART

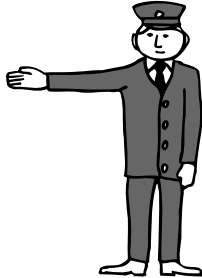


Fig 23a

Armen hålls stilla och vågrätt ut från kroppen.

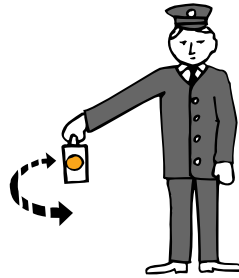


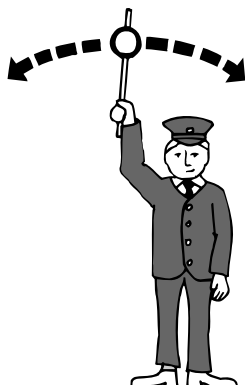
Fig 23b

Lykta med orange sken hålls ut från kroppen samtidigt som lyktan hastigt vrides så att ett blinkande sken framträder.

Kommentar:

”KLART”

- kan ges till förare av person som bekräftelse på att man är beredd på tågets passage,
- ges för att visa att viss, överenskommen åtgärd är utförd,
- ges för att fråga om viss, överenskommen åtgärd är utförd,
- ges som besked till förare att samtliga dörrar är stängda om grön indikeringslampa inte fungerar,
- kan ges om tåget är bemannat med fler än en knr: av den knr som *inte* ger signalen ”klart för dörrstängning” till föraren till den knr som ger signalen som bekräftelse på att förutsättningarna för dörrstängning är uppfyllda.

i) AVGÅNG*Fig 24*

Signalstaven förs sakta flera gånger fram och åter i sidled.

Signalen ”avgång” ges av tkl på bevakad station när § 56 tillämpas. Signalen innebär att rörelse får igångsättas enligt föreskrifter i § 52 och 54 då huvudsignal är felaktig eller linjeblockeringen är ur bruk. Till tåg utan uppehåll får signalen ges medan tåget ännu befinner sig i rörelse.

j) KOPPLING



Fig 25a

Båda händerna slås samman
upprepade gånger över huvudet.



Fig 25b

Omväxlande orange och vitt
sken visas upprepade gånger.

Signalen ”koppling” kan ges i det omedelbara slutskedet av en sammankopplingsrörelse.

k) LÄGG OM VÄXELN

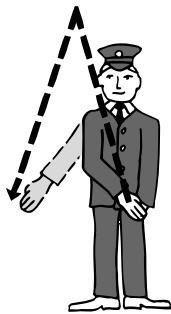


Fig 26a

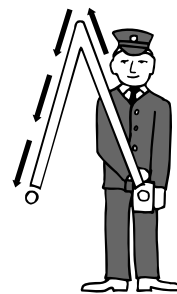


Fig 26b

Armen eller lyktan med vitt sken förs sakta uppåt till huvudhöjd och därefter nedåt-utåt så att en vinkel bildas. Rörelsen nedåt skall vara riktad mot den växel som avses. Signalgivaren skall stå vid växeln.

l) **BROMSA**

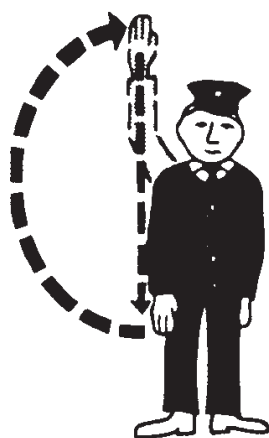


Fig 27a

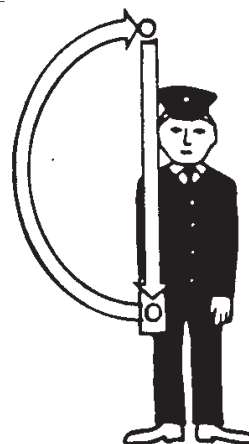


Fig 27b

Armen eller lyktan med vitt sken förs sakta i en halvcirkel utåt och uppåt, hålls sedan stilla ett ögonblick och förs därefter hastigt rätt nedåt.

m) **LOSSA**

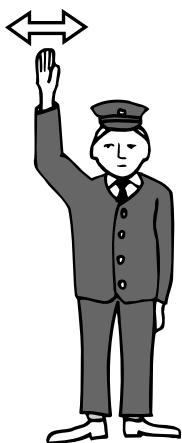


Fig 28a

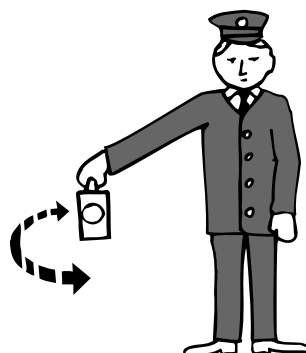


Fig 28b

En arm hålls uppsträckt ovanför huvudet och handen och vinklas fram och åter i sidled.

Lykta med vitt sken hålls ut från kroppen samtidigt som lyktan hastigt vrides så att ett blinkande sken framträder.

7. Signalmärken

Gäller för alla rörelser

a) Orienteringsmärke



Fig 29a

Orienteringsmärke för tillfällig hastighetsbegränsning. Märket sätts upp på förvarningsavstånd före tillfällig hastighetsbegränsnings början. Förvarningsavstånd är den punkt där föraren senast bör inleda bromsning om rörelsen framföres med sth.



Fig 29c

Orienteringsmärke för vägskyddsanläggning. Märket markerar den punkt där föraren senast skall inleda bromsning om signalbild i V-signal eller V-försignal inte visar att vägtrafiken är spärrad.

Märket behöver ej sättas upp för V-signal vid plattformsovergång.



Fig 29b

Orienteringsmärke för huvudsignal. Märket sätts upp om optisk försignalering saknas på platsen. Märkets placering skall vara

- vid första balisgrupp där ATC-försignalbesked kan erhållas,
- vid repeterbalisgrupp, från vilken signal som försignaleras inte kan ses.

b) Ljudsignalmarke

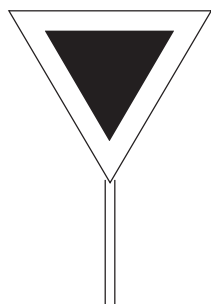


Fig 30a

Märket anger att ”tåg kommer” skall ges vid märket.

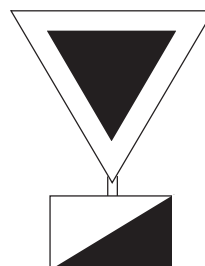


Fig 30b

Tilläggsmärket anger att ”tåg kommer” skall ges under tiden 06.00-22.00.

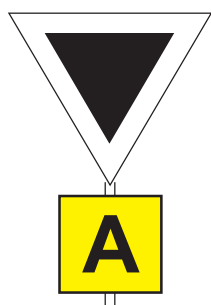


Fig 30c

Tilläggsmärket anger att ”tåg kommer” skall ges upprepade gånger fram till en arbetsplats.

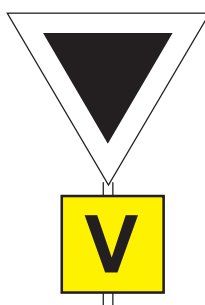


Fig 30d

Tilläggsmärket anger att ”tåg kommer” skall ges dels vid märket och dels vid en punkt mitt emellan märket och en vägkorsning.

Ljudsignalmarke placeras i regel på det avstånd från aktuell plats som erhålls i meter när banans sth multipliceras med 6, dvs vid sth 70 km/h: $6 \times 70 = 420$ meter.

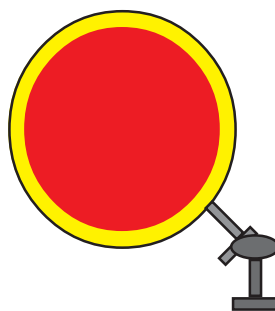
c) Hastighetsmärken*Fig 31*

Märket anger ny sth

Hastighetsmärke anger dels början och slutet av sträcka där hastighetsbegränsning gäller, dels punkt där banans sth i övrigt ändras.

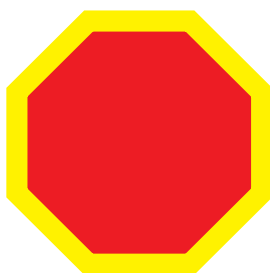
Hastighetssänkande märke skall placeras till vänster om spåret. På dubbelspårssträcka placeras hastighetssänkande märke som gäller för högerspåret till höger om spåret. Undantag får medges av CI. Hastighetshöjande märke får placeras till höger om spåret.

När märke anger att sth sänks gäller hastigheten från märket. Då märket anger att sth höjs gäller hastigheten när hela tåget passerat märket.

d) Hindermärke*Fig 32*

Betydelse: ”Stopp”

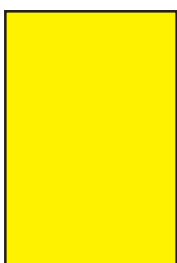
Märket används för att ange att spåret är avstängt och gäller för samtliga fordonsrörelser.

e) Huvudsignalmärke*Fig 33*

Betydelse: ”Stopp”.

Huvudsignalmärke skall vid behov sättas upp på plats där huvudsignal saknas, är släckt eller vriden från spåret på grund av arbete i signal-säkerhetsanläggningen.

Märket gäller för samtliga rörelser. Märket får t v vara runt.

f) Hållmärke*Fig 34a**Fig 34b**Fig 34c*

Hållmärke anger var tågs framände skall stanna vid tpl där trafikutbyte skall ske. Hållmärke med siffror anger att tåget skall stanna vid ett hållmärke vars sifferangivelse överensstämmer med antalet vagnar.

Saknas hållmärke för rätt antal vagnar skall tåget stannas vid hållmärke utan sifferangivelse, vid hållmärke med närmast högre sifferangivelse eller på annat lämpligt ställe, dock senast vid plattformens bortre ände i körriktningen.

§ 7

g) Slutpunktsmärke (S-märke)



Fig 35

S-märke används för att ange infartstågvägs slutpunkt där huvudsignal saknas, samt när tåg ej får framföras fram till nästa huvudsignal om denna visar ”stopp”.

h) Spårspärrsmärke

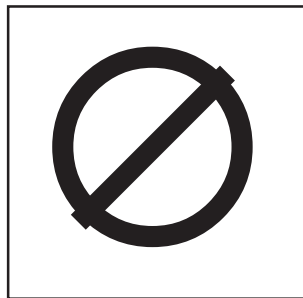
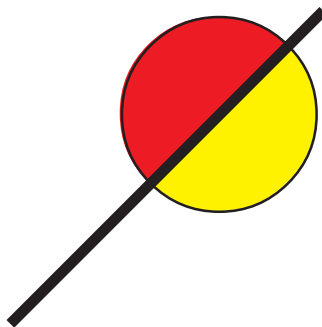
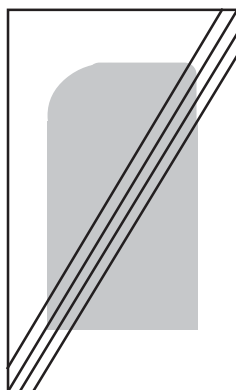


Fig 36

Spårspärrsmärke skall finnas vid motormanövrerad spårspärr.

i) Spårspärrsklot*Fig 37*

När spårspärrsklotets röda sida är vänd uppåt spärrar spårspärren spåret.
När spårspärrsklotets gula sida är vänd uppåt är spärren avlagd.

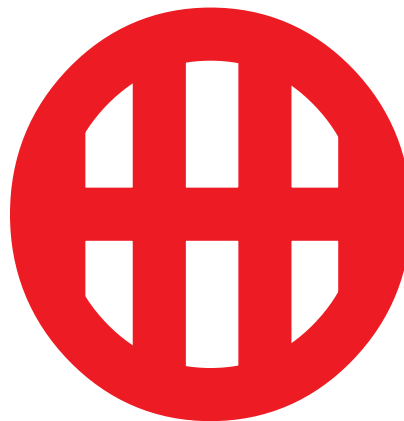
j) Dvärgsignalmarke*Fig 38*

Dvärgsignalmarke anger slutpunkt för en signalsträcka från dvärgsignal som visar signalbild ”lodrätt” eller ”snett vänster”.

k) Spårhindermärke*Fig 39*

Spårhindermärke markerar sådan plats där plogar och andra snöröjningsredskap måste lyftas för att undgå att skada anordningar i spåret.

Märkets baksida anger var redskapet åter kan sänkas.

l) Elspärrmärke*Fig 40*

Betydelse: ”Stopp för fordon med uppfälld strömavtagare”.

Märket sätts upp för att markera att kontaktledning upphör alternativt är fränkopplad.

m) **Ogiltighetsmärke***Fig 41a**Fig 41b*

Ogiltighetsmärke skall finnas på signalinrättning som ännu ej tagits i bruk. Märket skall även sättas upp på signalinrättning som tagits ur bruk om detta förhållande inte framgår av annan åtgärd.

n) **SignalnummERMärke***Fig 42a**Fig 42b*

Fyrkantigt signalnummERMärke anger att signalen är en infarts- eller utfartssignal. Märket används även på huvudsignal inom ställverksområde.

Runt signalnummERMärke anger att signalen är en blocksignal.

o) Vägskyddsberoendemärke

*Fig 43*

Märket sätts upp under signalnummERMärke på sådan huvudsignal som även kontrollerar vägskyddsanläggning om V-signal saknas.

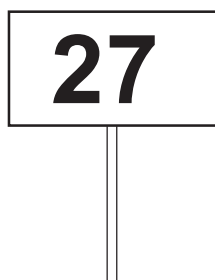
p) Försignalmärke

*Fig 44*

Märket sätts upp under signalnummERMärke på sådan huvudsignal som inte automatiskt går till ”stopp” vid fel på försignalbeskedet. Om signalen visar enbart signalbild ”en grön” skall föraren handla som om signalen dessutom visat ”vänta stopp”.

q) **SignalnummERMärke på annan signalinrättning än huvudsignal***Fig 45*

Märket sätts upp under dvärgsignal och stopplykta

r) **Kilometermärke***Fig 46*

Kilometermärke anger avstånd från en viss punkt på banan.

s) **Stationsgränsmärke***Fig 47*

Märket anger stationsgräns när två stationer gränsar till varandra.

§ 7

t) Depågränsmärke



Fig 48



Fig 49

Märkena anger var depåområde börjar respektive slutar.

u) Nedkopplingsmärke

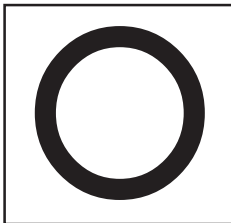


Fig 50

Märket anger var förare på tåg med uppfälld strömavtagare tillfälligt skall bryta strömpådrag. Pådrag får åter göras då samtliga strömavtagare passerat platsen.

v) Fritextmärke



Fig 59

Märket förses med av CS godkänd text. Märket kan användas såväl som tilläggsmerke som i form av fristående märke.

Förare skall handla i enlighet med märkets text.

xa) ATC arbetsområde börjar

xb) ATC arbetsområde slutar



Fig 60



Fig 61

Märkena anger var ATC arbetsområde börjar respektive slutar. Märke enligt fig 60 förses med hastighetsmärke enligt CS beslut.

y) ATC uppstartspunktmärke

z) Begränsad ATC-märke

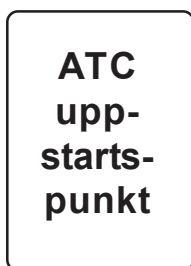


Fig 62



Fig 63

Märket anger plats inom ATC arbetsområde där ATC får startas upp.

Märket anger var område med begränsad ATC-utrustning börjar.

Reservsida.

§ 8 Tillsyn av signalmedel m m

1. Den som skall använda ett signalredskap eller signalmärke är ansvarig för att detta finns tillgängligt och är i fullgott skick.

Handsignallykta/lampa skall kontrolleras så att denna fungerar och att föreskrivna sken kan visas.

2. Den som upptäcker fel på signalinrättning eller annat signalmedel, skall snarast rapportera felet till TL. TL skall ombesörja att erforderliga åtgärder vidtas.

§ 9 Tydlig signalgivning, dag- och nattsignal

1. Signal skall ges tydligt.
2. Signalgivare skall placera sig och ge signal så att det klart framgår för vem signalen gäller.
3. Signalredskap får inte placeras eller bäras så att oavsiktlig signal ges. Färgat sken får visas i handsignallykta/lampa endast när signal skall ges med detta sken.
4. Nattsignal skall användas när dagsignal ej kan ses tydligt, t ex i mörker, skymning, gryning, dimma, snöyra, kraftigt regn eller tät rök.

§ 10 Signals åttlydnad

1. Signaleras ”stopp” och annat särskilt förfaringssätt inte föreskrivs enligt §§ 46 eller 52 gäller följande:
 - a) Visas ”stopp” rörligt med arm(ar), signalflagga eller handsignallykta/lampa skall fordonsrörelse stoppas snarast möjligt.
 - b) Visas ”stillahållen stoppsignal” får fordonsrörelse fortsätta fram till signaleringsstället.

2. När ”stopp” visas från signalinrättning, och orsaken till stoppsignalen inte synes naturlig, skall förare omgående anmäla förhållandet till TL (tkl).

Måste stoppsignal passeras skall förare först inhämta tillstånd av TL (tkl).

3. Misstänker den som skall lyda annan signal än stoppsignal att detta skulle innebära fara, skall signalgivaren omgående underrättas.

§ 11 Ordergivning om signalmedel






1. När signalinrättning, permanent hastighetsmärke eller S-märke tas i eller ur bruk, flyttas eller ändras, skall trafikutövare meddelas minst sju dygn i förväg. Trafikutövare skall underrätta sin förarpersonal genom skriftlig order, som gäller tills ändringen införts i linjebeskrivning. Order skall anslås minst tre dygn i förväg. Undantagsvis får order anslås mindre än tre men minst ett dygn före ikraftträdandet. I detta fall skall ordergivning även ske på S1 avd 9.

Order skall vara anslagen på ordertavlor i minst fyra veckor eller t o m det datum ordern upphör att gälla.

Permanent ändring enligt ovan skall utan onödigt dröjsmål föras in i linjeboken.

§§ 12-13 Reservnummer

§ 14 Ljudsignaler på tåg

1. ”Tåg kommer/utrym spåret”  (en lång signal) skall ges för att varna personer i eller i farlig närhet av spår. ”Tåg kommer” skall även ges vid ljudsignalmärke enligt § 7.
2. ”Se upp/uppfattat”  (en kort signal) skall ges för att vid behov varsko personer om att tåg nalkas, då föraren bedömer att signalen ”Tåg kommer/utrym spåret” ej krävs eller är lämplig. ”Se upp/uppfattat” kan även ges som tecken på att signal från signalgivare uppfattats.
3. ”Kör”  (två korta signaler) ges av den som övervakar rörelse då denna skall sättas igång. Innan rörelse igångsätts skall föraren upprepa signalen.
4. ”Stanna omedelbart/fara”  (tre eller flera korta signaler) ges till fordonsrörelse då denna omedelbart behöver stoppas.
5. ”Lägg om växeln”  (en kort och en lång signal) kan ges vid växling för att begära att växel skall läggas om.

§ 15 Frontbelysning och slutsignal

Utöver mom 1 och 2 finns ytterligare anvisningar i bilaga 3.

1. Normaltåg

Framände: Tre fasta vita sken i form av en triangel.

Bakände: Ett eller två fasta eller blinkande röda sken. Saknas anordning för rött sken bakåt får i stället reflekterande slutsignalskärm användas.

Om någon del av belysningen framåt eller bakåt ej fungerar får tåget tillfälligt fortsätta i allmän trafik i avvaktan på att felet kan avhjälpas, dock längst tills tåget nästa gång ankommer till Stockholm Ö.

Saknas helt belysning framåt får tåget framföras längst till Stockholm Ö. Vid otillfredsställande siktförhållanden gäller sth 30 km/h samt att tåget får framföras längst till nästa station. När yttre belysning helt saknas bakåt skall belysningen i bakre förarhytten hållas tänd.

2. Arbetståg och växlingsrörelse

Framände: Ett eller flera fasta vita sken.

Bakände: Ett eller flera fasta eller blinkande röda sken. I undantagsfall får rött sken ersättas med reflekterande slutsignalskärm.

Undantag från ovan medges på tågdel eller fordon som drages eller skjutes om dess längd understiger 25 meter och dragfordonets belysning kan ses över fordonen på ett betryggande sätt.

Saknas belysning helt framåt eller bakåt får arbetståg föras vidare till närmaste lämpliga plats för reparation. Vid otillfredsställande siktförhållanden skall handsignallykta tillfälligt användas för att visa föreskrivna sken.

§ 16 Reservnummer

§ 17 Rapportering

1. Händelse av betydelse för trafiksäkerheten skall omgående rapporteras till TL. Utöver detta skall skriftlig rapport inlämnas till TC.
2. Förare skall omgående meddela TL om han p g a störning måste lämna ledarhytten samt om tåget beräknas försenas mer än fem minuter.
3. TL (tkl) bör meddela förare på tåg om detta beräknas försenas mer än fem minuter.
4. Förare av arbetståg skall till TL (tkl) rapportera om tåget beräknas bli försenat så att den beviljade tiden för tåget överskrids.

§ 18 Tågradio och högtalarutrustning i fordon

1. I normaltåg skall tågradio finnas i ledar- och sluthytt. På arbetståg skall tågradio finnas eller medföras av föraren. Förare på tåg skall medföra mobiltelefon.

Vid fel på tågradio skall föraren snarast underrätta TL. Tågradio får undantagsvis och efter medgivande av TL ersättas av mobiltelefon.

Fordon utan fungerande tågradio eller mobiltelefon i hytt varifrån tåget manövreras får inte lämna Stockholm Ö eller Mörbydepån. Uppstår fel under färd får fordonet framföras längst till Stockholm Ö.

2. IX10p-tåg skall högtalarutrustning finnas för meddelanden till trafikanterna och för interna samtal mellan förarhytterna.

§ 19 Frånkoppling av kontaktledning

1. Frånkoppling av spänningen i kontaktledningen skall utföras vid arbete på eller i farlig närhet av kontaktledningsanläggningen. Till- och frånkoppling samt jordning av kontaktledningen skall utföras av behörig elarbetsansvarig. Närmare föreskrifter om erforderliga skyddsavstånd och skyddsåtgärder m m anges i Fö-I 55 (Elskyddsföreskrifter för arbete på högspänningsanläggning). Elskyddsföreskrifter för åkande personal finns i bilaga 7.

Kontaktledningsfränkskiljare över underhållsspår i depåer får manövreras av instruerad reparatörspersonal.

2. Begäran om frånkoppling av kontaktledningen enligt S3 avd 5 beviljas av TL. Beviljad S3 delges elarbetsansvarig. Innan frånkoppling sker skall TL spärra berörd sträcka eller berört spår samt underrätta förare på sträckan om att strömavtagare skall hållas nedfälda. Första därefter får elarbetsansvarig meddelas att frånkoppling får ske.

Arbete på den sträcka där kontaktledningen frånkopplas skall ske i form av A-arbete, se § 24. Om tsm för arbetet bedömer att risk för s k överbrygning föreligger då eldrivet fordon av misstag förs in över kontaktledningens sektionsgränser, skall hindermärken uppsättas.

3. När kontaktledningen åter är inkopplad skall elarbetsansvarig anmäla detta till TL.
4. Då kontaktledning p g a olycka, tillbud, brand eller dylikt omedelbart måste frånkopplas skall detta ske genom nöd- eller räddningsfrånkoppling. TL skall omedelbart kontaktas. Kontaktledningen får ej betraktas som ofarlig med mindre än att den jordats.

När TL fått begäran om nöd- eller räddningsfrånkoppling skall aktuell bansträcka spärras.

Om räddningsfrånkoppling begärts får spänningen inte återinkopplas förrän räddningsledaren lämnat tillstånd till detta.

§ 20-21. Reservnummer

§ 22 Beträdande av spår område

1. Utan spårinnehavarens eller trafikutövarens tillstånd får ingen beträda spår område för järnväg utom på platser där det av skyltar, utjämning av höjdskillnaden mellan spåren och markplanet, gångfällor eller andra anordningar klart framgår att allmänheten har tillträde.
2. Spår område, som enligt mom 1 inte får beträdas av allmänheten, får endast beträdas av den som genom sin arbetsutövning måste vistas där. Den som beträder spår område måste alltid beakta att tåg kan komma oväntat, t ex från båda hållen samtidigt på dubbelspårig sträcka.
3. Den som beträder spår område enligt mom 2 skall ha lägst ”spårbehörighet för kontaktledningsbanor” eller ”tunnelbehörighet”, i annat fall skall tågvarnare medfölja. Undantag medges inom depå område.
4. Examinering för säkerhetstjänst enligt bilaga 4 krävs av den som skall bevaka annan persons vistelse/arbete inom spår område.
5. Den som beträder spår område är skyldig att fortlöpande orientera sig om var skyddsutrymme eller skyddsnisch finns.
6. Var en som beträder spår område skall bära godkänd varselkläder enligt norm EN 471, lägst klass 2. Undantag medges inom depå område samt för uniformerad personal vid kort förflyttning till eller från fordon eller i omedelbar anslutning till plattform. I samband med tågvarningsuppdrag skall tågvarnare bära varselkläder.
7. Sträcka som saknar skyddsutrymme skall punktvis markeras med omväxlande gula och svarta ränder. Markering enligt fig 51a skall finnas på pelare, stolpar o d som står uppsatta i skyddsutrymme. Saknas skyddsutrymme på en sträcka av mer än 15 m skall i stället särskilda skyddsnischer anordnas och utmärkas enligt fig 51b. Skyddsnisch krävs dock ej vid spärrstaket på trafikplats.



Fig 51a



Fig 51b

§ 23 Skyddsutrymme och säkerhetszon

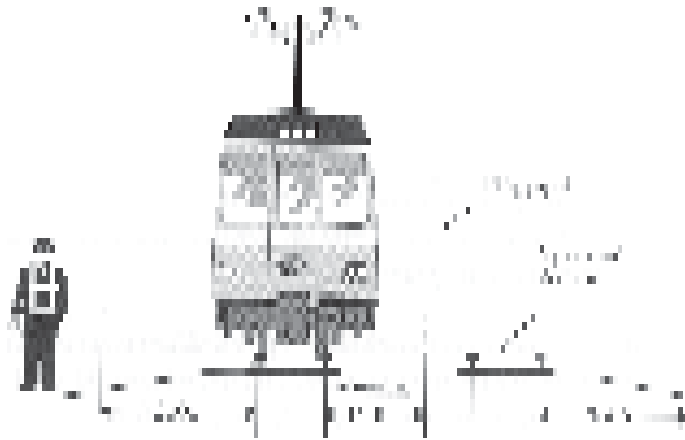
Upplag i skyddsutrymme

1. I skyddsutrymmet får upplag inte finnas. Maskiner eller vägfordon får inte ställas upp i utrymmet. I samband med rälsbyte får räler läggas i skyddsutrymmet, dock ej över minsta sektion för fria rummet. I skyddsnisch får upplag aldrig anordnas.
2. Slangar, kablar o d skall fästas och säkras på ett säkert sätt som innebär att de inte utgör risk för förbipasserande personer eller fordon. Gastuber skall vara säkert placerade och, när de inte används, fastlåsta på ett betryggande sätt.

Säkerhetszon

3. Vid arbete i eller invid spår skall en säkerhetszon som sträcker sig 2 meter utanför rälen på spårets båda sidor finnas. Säkerhetszonen får minskas till 1,5 meter från intilliggande spårs närmaste räl under förutsättning att gränsen för säkerhetszonen tydligt utmärks med flaggspel. AL kan besluta att utöka säkerhetszonen. Se även figur 52 på nästa sida.
4. Arbete inom säkerhetszonen skall ske under bevakning om spåret inte är avstängt för trafik. Spåret *skall* stängas av för trafik om
 - arbetsplatsen av något skäl inte kan utrymmas i tid, t ex då tunga maskiner eller föremål som inte kan lyftas ur säkerhetszonen av en man används.
 - vägfordon, arbetsredskap eller arbetsfordon måste föras in i säkerhetszonen,
 - sikten är skymd, t ex i tunnlar, skärningar eller vid dimma,
 - den som ansvarar för arbetet inte anser att säkerheten för personal och trafik kan tryggas.

Föreskrifter för arbete i spår finns i §§ 24 och 28.



Figur 52. Säkerhetszonen omfattar två meter från närmaste räl. Om ett flaggspel tydligt utmärker gräns får säkerhetszonen minskas till 1,5 meter.

Reservsida.

§ 24 Arbete i säkerhetszonen. A-arbete**Gemensamma föreskrifter**

1. Arbete inom säkerhetszonen skall utföras så att detta inte utgör risk för vare sig person eller spårtrafik. Arbete under bevakning får utföras på spår med pågående trafik om fullgott personskydd kan erhållas och arbetsmetoden och/eller trafiksäkerheten inte kräver att spåret stängs av (A-arbete).

Arbete skall anmälas i god tid till SL Infra för inplanering och samråd med trafikutövaren. Akuta arbeten får i undantagsfall utföras efter särskild framställan till TL. Regler för planering av trafikpåverkande arbete eller aktivitet finns i särskild Fö-I.

När ett arbete planeras skall AL genomföra skyddsplanering enligt särskilt formulär (Skydds- och säkerhetsplanering, SoS-planering), om möjligt i samråd med tsm.

För elsäkerhet, se föreskrift Fö-I 52 och Fö-I 55.

För varje arbete inom säkerhetszonen skall en tsm utses. Tsm skall närvara vid arbetsplatsen. Föreskriften gäller även vid arbete på plattform, vid plankorsning eller liknande. Om arbetet kan påverka tågföringen, skall detta i god tid anmälas till TL.

Vid snöröjning av plattform gäller särskilda regler, se Fö-I 41.

Om entreprenör anlitas svarar beställaren för att entreprenörens personal har den utbildning som krävs för att uppdraget skall kunna genomföras enligt gällande föreskrifter.

Om ett arbete kräver hastighetsbegränsning skall detta i god tid begäras hos TL.

Sådant arbete i signalsäkerhetsanläggning som innebär att signal- eller ATC-besked påverkas skall utföras som A-arbete. Efter beslut av CS kan i stället ATC-arbetsområde eller lokal bevakning av station ersätta A-arbete.

Tsm åtgärder före arbete

2. Innan ett arbete inom säkerhetszonen påbörjas, skall tsm kontrollera att planerade skyddsåtgärder är tillräckliga. Bl a skall följande faktorer beaktas:
 - sth på platsen
 - trafikförhållanden (såväl väg- som spårtrafik)
 - sikt och väderlek
 - arbetsställning
 - buller från maskin eller från omgivningen
 - arbetsstyrkans spridning
 - den tid utrymning av arbetsplatsen kräver
 - den koncentration arbetet kräver
 - om elsäkerhetsåtgärder krävs, se Fö-I 52 och 55.

Tsm skall också

- i förekommande fall, ha anordnad tillfällig hastighetsbegränsning,
 - ha informerat personalen om under vilka förhållanden arbetet skall bedrivas,
 - ha kontrollerat att personalen bär varningsväst,
 - ha instruerat tågvarnare om bevakningsuppdraget genom anvisning om
 - tiden för bevakningens början och slut
 - var tågvarnare skall vara placerad
 - hur personalen skall varnas
 - om flera tågvarnare behövs; hur sambandet mellan dessa skall ske
 - var skyddsutrymmen finns
 - övriga förhållanden som tågvarnaren behöver känna till.
3. Arbete skall planeras och genomföras så, att maskin, kran vägfordon etc inte med någon del eller vid något tillfälle kommer in i säkerhetszonen. Rundsvängande kran skall spärras. Tsm skall kontrollera att maskinförare är väl förtrogen med de säkerhetsregler som gäller för arbetet.

Måste maskin eller fordon tillfälligt föras in i säkerhetszonen, skall arbetet utföras som A-arbete.

4. Arbete som innebär lyft över kontaktledningen skall alltid utföras som A-arbete med fränkopplad kontaktledning. Elsäkerhetsledare (elskyddsman) skall finnas närvarande, se Fö-I 55.

Vid arbete med grävmaskin eller kran nära högspänningsanläggning skall elskyddsföreskrifter beaktas.

Andra åtgärder vid arbete

5. Vid varningssignal ”utrym spåret” (en lång ljudsignal) eller vid annan överenskommen varningsåtgärd från tågvarnare, är all personal skyldig att *omedelbart* utrymma spåret.
6. Om tillfällig hastighetsbegränsning skall upphöra när arbetet avslutats, skall tsm ombesörja att uppsatta hastighetsmärken och orienteringmärken borttages eller övertäckes. TL skall underrättas när detta arbete är utfört.

A-arbete

7. Om arbete inom säkerhetszonen skall utföras på plats där säkerheten för personalen inte kan garanteras, t ex vid arbete med bullrande maskiner, på plats med dålig sikt eller under på annat sätt svåra förhållanden, skall arbetet utföras som A-arbete. Arbetet skall alltid bedrivas som A-arbete om fordon eller maskiner kommer att finnas i spåret. Detta gäller också om redskap eller material som inte omedelbart kan lyftas ur spåret används.

A-arbete innebär att spåret helt upplåts för arbete. Detta innebär att den sträcka som upplåts är

- på ställverksområde; en eller flera signalsträckor,
- på station; ett eller flera spår,
- på övriga bansträckor; en linjesträcka.

Hindermärken skall uppsättas så att dessa kan ses ca 200 m från gränsen för arbetsplatsen. På sträcka med linjeblockering krävs dock bara hindermärken om arbetståg skall föras in på A-arbetssträckan.

Högst två A-arbeten får finnas på samma linjesträcka om inte S-disp tillämpas.

Begäran om A-arbete

8. A-arbete begäres hos TL (tkl). Innan A-arbete begäres skall tsm ha utfört åtgärder enligt moment 2. Vid kontakt med TL (tkl) skall tsm uppge
- namn eller signatur,
 - radio- eller telefonnummer,
 - arbetsplatsens läge,
 - arbetets art,
 - den tid spåret behöver vara avstängt.

Innan TL(tkl) får lämna starttillstånd till A-arbete skall denne

- i förekommande fall; utväxla hinderanmälan med tkl på angränsande lokalt bevakad station.
- förvissa sig om att berörd linjesträcka (signalsträcka eller spår på station) är fri från tåg, om inte ”A-arbete efter tåg” skall tillämpas,
- spärra berörd sträcka.

Starttillstånd

9. TL (tkl) starttillstånd till tsm skall lyda: ”*Starttillstånd för A-arbete mellan a och b (på station c spår 2)*”.

När tsm erhållit starttillstånd skall denne

- om spåret har spårledning, omedelbart kortsluta denna med dubbla kontaktdon, ett på vardera sida om arbetsplatsen
- anteckna TL (tkl) starttillstånd på S3 eller i arbetsbok
- sätta upp hindermärken så att dessa kan ses på omkring 200 m avstånd från arbetsplatsen enligt reglerna i moment 7.

Om tsm har signalteknisk kompetens får kortslutning ersättas av motsvarande teknisk åtgärd i signalanläggningen.

TL skall förvissa sig om att kortslutning av spårledningen har utförts.

Kortslutning av spårledning kan påverka vägskyddsanläggning.

A-arbete får inte beviljas för längre tid än att arbetet kan anmälas avslutat innan tåg skall framföras på berört spår. TL(tkl) får medge undantag.

A-arbete efter tåg

10. A-arbete efter tåg får äga rum om TL (tkl) bedömer att detta kan ske utan risk för förväxling mellan olika tåg. Tsm efterhör hos TL (tkl) om A-arbete efter tåg kan beviljas. Tsm skall härvid uppge:

- namn eller signatur,
- radionummer,
- arbetsplatsens läge,
- arbetets art
- den tid spåret behöver vara avstängt.

Kan A-arbete efter tåg beviljas, skall tsm kortsluta spåret med dubbla kontakt-don så snart tåget passerat arbetsplatsen och därefter åter kontakta TL (tkl).

TL (tkl) skall då

- på grafisk tidtabell kontrollera att tsm rapporterat om rätt tåg,
- spärra berörd sträcka,
- lämna starttillstånd till tsm om att A-arbete efter tåg får börja.

Arbetsfordon på sträcka som är upplåten för A-arbete

11. Arbetståg får efter tillstånd av tsm föras in på sträcka med A-arbete enligt regler i § 34 mom 11. Tsm skall informera tågvarnare om att arbetståget skall föras in på arbetsplatsen.

Tsm skall ombesörja att hindermärke och kontaktdon tillfälligt tas bort i samband med att arbetståget förs in på arbetsplatsen. Tsm skall också ombesörja att kontaktdon och hindermärken återställs efter att arbetståget passerat.

Inom plats för A-arbete får hastigheten vara högst 20 km/h. Rörelsen skall kunna stanna på mindre än halva siktsträckan.

Ett eller flera arbetsfordon eller arbetsredskap får påföras spår i samband med A-arbete enligt tsm anvisningar. Förekommer flera arbetsfordon skall tsm förvissa sig om att samtliga förare känner till varandras rörelser. Innan tsm anmäler A-arbetet avslutat skall denne kontrollera att arbetsfordonen (arbetsredskapen) förts ur säkerhetszonen. Inom A-arbete får arbetsfordon framföras med högst 20 km/h. Rörelsen skall kunna stanna på mindre än hälften av den sträcka som kan överblickas.

A-arbete avslutas

12. Innan A-arbete anmäls avslutat skall tsm kontrollera att föreskrivna besiktningar och andra åtgärder efter arbete är slutförda, att vägskyddsanläggningar som varit ur bruk återställt, att allt arbete har avslutats samt att eventuella redskap och verktyg förts undan från säkerhetszonen. Tsm skall därefter ombesörja att uppsatta hindermärken och kontaktdon tas bort. Omedelbart efter att kontaktdonen tagits bort skall tsm anmäla att A-arbetet avslutats till TL (tkl).

TL(tkl) får därefter häva spärningen.

A-arbete i farlig närhet av kontaktledningen

13. Skall arbete utföras på eller i farlig närhet av kontaktledningen skall fränkoppling av kontaktledningen begäras. Tsm skall informera elarbetsansvarig om hur arbetet är tänkt att bedrivas.

Elarbetsansvarig ansvarar för erforderliga skyddsåtgärder vidtas.

- 14- 15. Reservnummer.

16. När spänningen åter blivit inkopplad skall elarbetsansvarig anmäla detta till TL (tkl).

Vägfordon måste passera spår på annan plats än vid plankorsning

17. Om vägfordon, t ex grävmaskin eller liknande måste föras över på spår på annan plats än vid plankorsning skall detta ske i form av A-arbete.

§ 25-26 Reservnummer

§ 27 Tillfällig hastighetsbegränsning

1. När hastigheten måste begränsas under banans sth skall AL underrätta TL om ny sth samt ombesörja skyltning enligt moment 2.
2. Orienteringsmärken och hastighetsmärken skall sättas upp på ömse sidor om den berörda sträckan. Orienteringsmärken skall sättas upp på förvarningsavstånd före hastighetsmärket. Märkena skall normalt placeras till vänster om spåret. Om det av siktskäl är mer fördelaktigt att placera märke till höger om spåret är detta tillåtet. Vid dubbelspår skall märken placeras vid respektive spårs utsida.

ATC-övervakning av hastighetsbegränsningen skall anordnas samtidigt som hastighetsmärkena sätts upp.

Orienteringsmärke behöver inte sättas upp om hastighetsbegränsningen endast berör spår som inte är tågspår.

S1 avd 3 skall ges till tåg i båda riktningar även om begränsningen endast berör det ena av spåren vid dubbelspårdrift. I order skall hastighetsbegränsningen anges med km-talet angivet.

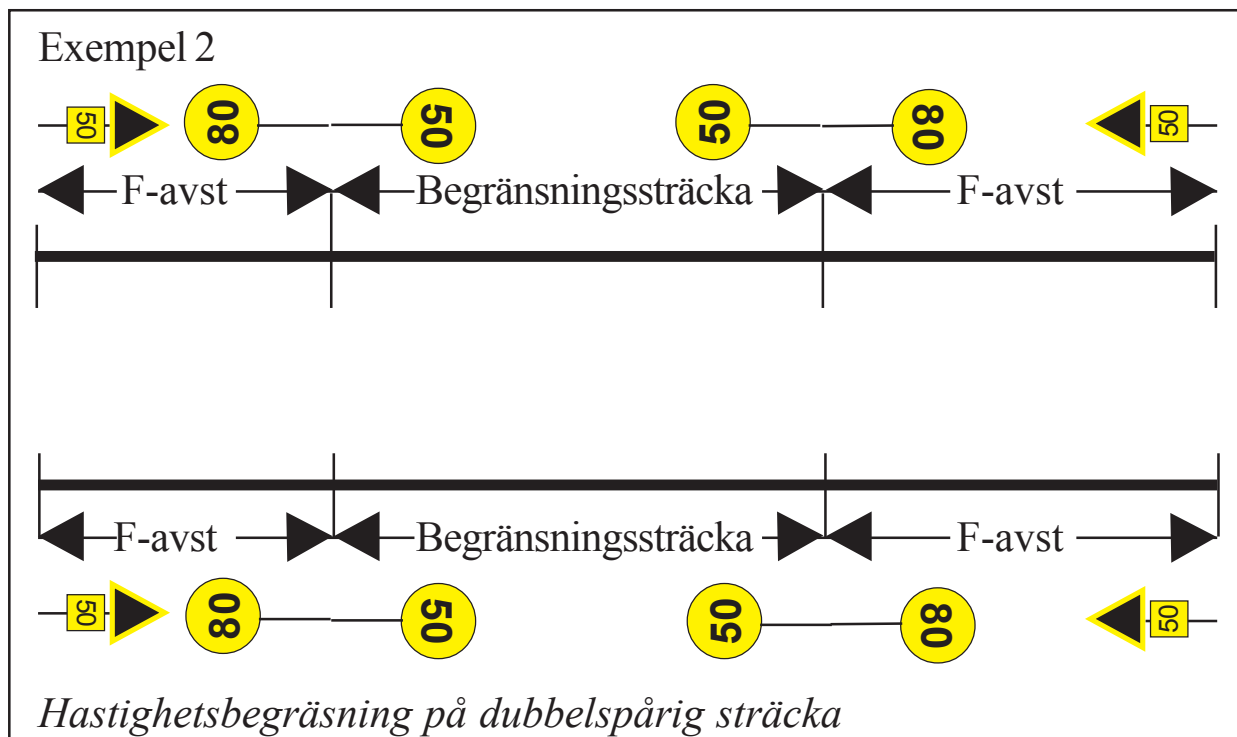
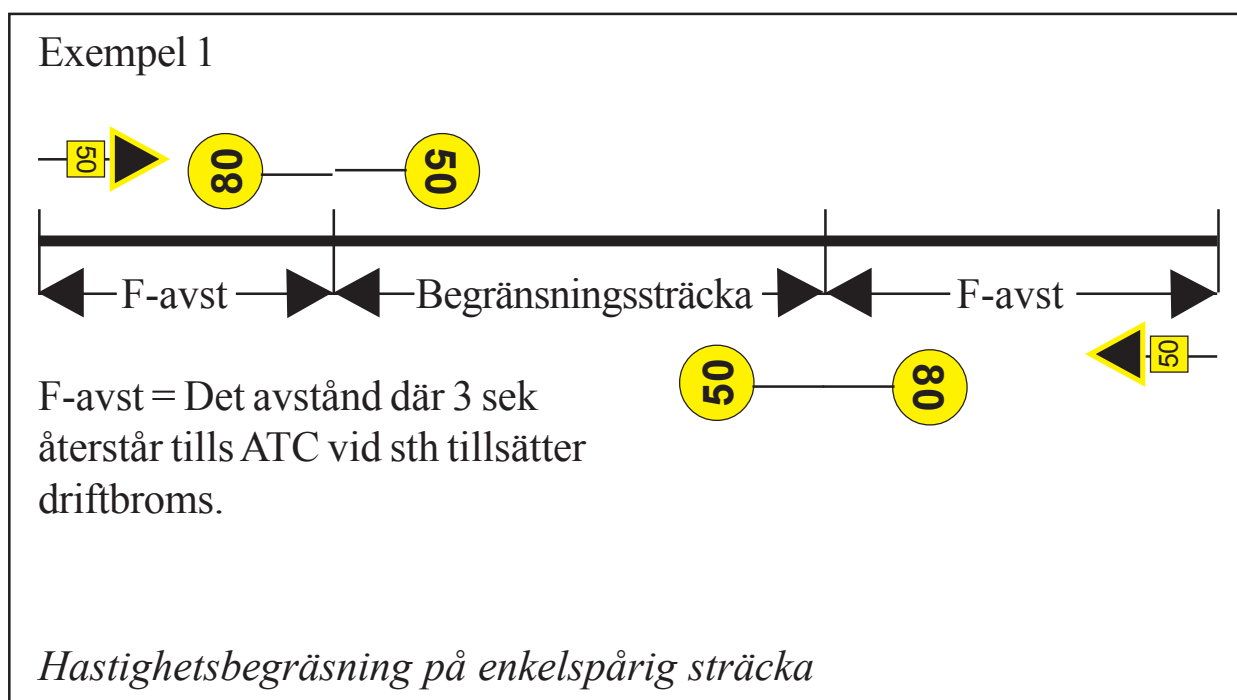
3. Behövs hastighetsbegränsning men har märken inte hunnit sättas upp eller ATC-övervakning inte hunnit anordnas skall hastighetsbegränsningen vid ordergivning positionsbestämmas med början och slut genom att tpl, huvudsignal eller vägskyddsanläggning anges. Kilometertal får inte uppges. Saknas ATC-övervakning eller hastighetsmärken skall detta särskilt betonas vid ordergivningen.

Hastighetsbegränsning enligt detta moment får endast utföras som en tillfällig åtgärd. Hastighets- och orienteringsmärken skall sättas upp och ATC-övervakning anordnas utan onödigt dröjsmål.

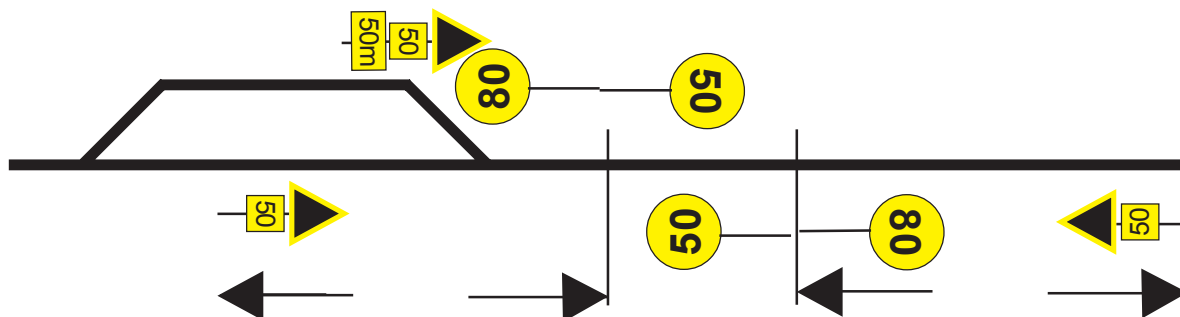
4. Reservnummer.

§ 27

5. När hastighetsbegränsning upphör att gälla skall AL underrätta TL och hastighets- och orienteringsmärkena tas ned och ATC-övervakningen återställas.
6. Exempel på hur hastighetsbegränsning skyltas:



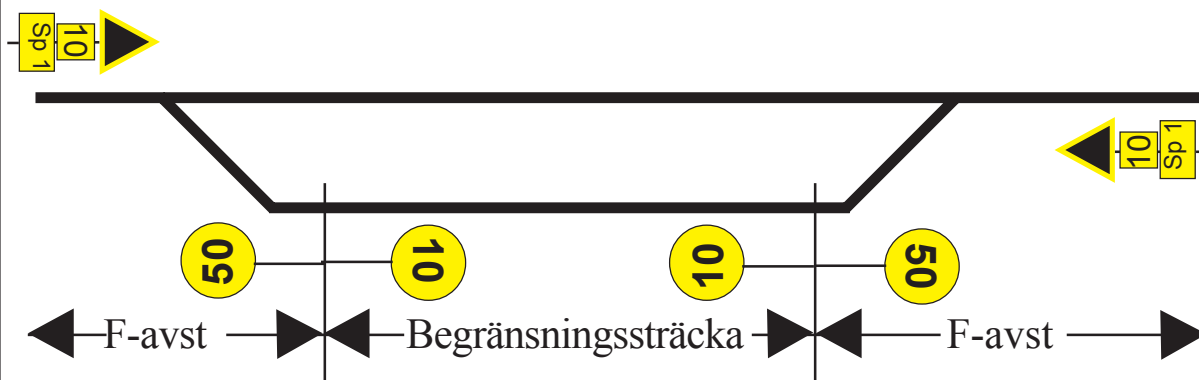
Exempel 3



F-avst = Det avstånd där 3 sek återstår tills ATC vid sth tillsätter driftbroms.

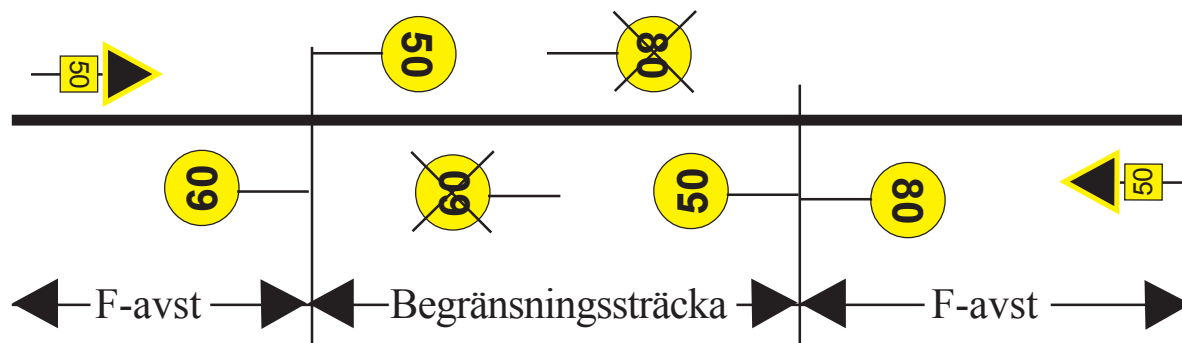
Hastighetsbegränsning som berör station

Exempel 4



Hastighetsbegränsning på stations sidotågväg

Exempel 5



Hastighetsbegränsning där tavlor behöver täckas över

F-avst = Det avstånd där 3 sek
återstår tills ATC vid sth tillsätter
driftbroms.

§ 28 Spårdisposition

1. Spårdisposition (S-disp) skall tillämpas vid större arbeten när flera A-arbeten, S-arbeten och/eller arbetståg skall bedrivas (färdas över) samma sträcka. Spårdisposition skall även tillämpas om arbete skall ske under tid då TL inte är i tjänst.

S-disp får omfatta en eller flera linjesträckor såväl som en eller flera stationer.

2. S-disp innebär att det berörda området helt upplåts för arbete. Vid S-disp ansvarar en huvudtillsyningsman (htsm) för samordningen mellan de olika anordningarna. Htsm sköter ensam kontakterna med TL.
3. S-disp begäres hos TL enligt S3. TC eller i brådskande fall TL beviljar S-disp. Beviljad S3 delges den som begärt S-disp. På S3 anges om kontakter skall ske med TL eller tkl på lokalt bevakad station.

Starttillstånd

4. Innan S-disp får påbörjas skall TL
 - delge beviljad S3 till htsm,
 - ombesörja att sträckan spärras,
 - meddela htsm starttillstånd för S-disp.

Starttillstånd lämnas enligt följande exempel: *”Starttillstånd för spårdisposition Roslags Näsby-Vallentuna. Täby kyrkby och Visinge stationer ingår i S-dispsträckan”*.

Om växlar ingår i S-dispsträckan skall dessa om möjligt lokalfriges. Under den tid S-disp pågår får TL inte ge tillstånd till någon rörelse in på S-dispsträckan, såvida inte htsm lämnat medgivande i varje enskilt fall.

5. Htsm skall
 - delge S3 till tsm för A-arbete inom S-dispen,
 - på eget exemplar av S3 anteckna påbörjade och avslutade anordningar,

- lämna nödvändiga anvisningar och order för att samordna de olika anordningarna,
 - ombesörja att hindermärken sätts upp vid S-dispsträckans ändpunkter. Hindermärke behöver inte sättas upp när S-dispsträckan börjar vid en stoppbock. Om S-dispsträckan omfattar station där linjeförgrening finns måste hindermärke sättas upp mot linje som inte omfattas av S-dispen.
6. Inget hindrar att htsm samtidigt är tsm för en av anordningarna under S-disp.
 7. Sedan samtliga anordningar anmälts som avslutade till htsm skall tsm till TL anmäla att S-dispen är avslutad. TL skall häva spärrning.
 8. Om byte av htsm sker under den tid S-dispen gäller, skall TL underrättas.

Arbete under S-disp

9. Allt arbete under S-disp skall ske i form av A-arbete. Tsm skall inneha aktuell S3 för S-disp. A-arbete får äga rum i den omfattning htsm beslutar. Innan A-arbete får påbörjas skall htsm lämna tsm starttillstånd för A-arbetet. Tsm skall stänga av spåret med hindermärken ca 50 meter på vardera sidan om arbetsplatsen.

När A-arbetet avslutats skall tsm ta bort hindermärkena och anmäla till htsm att A-arbetet avslutats.

Arbetståg under S-disp

10. Arbetståg på sträcka med S-disp får framföras i den omfattning htsm beslutar. Htsm meddelar starttillstånd för färd med arbetståg. Skall flera arbetståg gå ut på samma sträcka eller finns A-arbete på sträckan skall htsm förvissa sig om att respektive förare och tsm haft samråd innan starttillstånd för färd lämnas.

Starttillståndet skall innehålla uppgift om vilken sträcka arbetståget skall färdas på med trafikplatser som gränspunkter.

11. Sth för arbetståg på sträcka med S-disp är 30 km/h. Rörelsen skall kunna stanna på mindre än hälften av den sträcka som kan överblickas.
12. Arbetståg inom S-disp betecknas med lokets fordonsnummer.
13. Huvudsignaler i ”stopp” på S-dispsträckan får passeras utan medgivande i den omfattning som anges på S3. Om signal som inte finns uppräknad på S3 måste passeras i ”stopp” skall tillstånd till detta lämnas av
 - htsm om signalen finns inom S-dispsträckan,
 - TL om signalen gränsar till eller från S-dispsträckan.

När en huvudsignal passerats i stoppställning skall föraren kontrollera hinderfrihet och växellägen. Har infarts- eller utfartssignal passerats i stoppställning får hastigheten vara högst 20 km/h fram till nästa huvudsignal eller till stationsgränsen.

14. När färd med arbetståg under S-disp avslutats skall föraren genast anmäla detta till htsm.

Reservsida.

§ 29 Tågvarningstjänst

1. Tågvarnare skall erhålla instruktioner för uppdraget enligt § 24 mom 2 av tsm.
2. Tågvarnare skall alltid medföra visselpipa eller signalhorn samt signalflagga och handsignallykta. Lykta behöver dock inte medföras om det är uppenbart att tjänstgöringen (inklusive eventuell avlösares tjänstgöring) kommer att utföras i dagsljus och klar sikt.
3. Tågvarnare skall varna personer för annalkande tåg på ett sådant sätt att utrymning av spåren kan ske utan risk. Utrymning skall ske i god tid, minst 10 sek innan tåg når arbetsplatsen. Stoppsignal till tåg får endast ges vid nödsituation.
4. Tågvarnare får inte utföra annat arbete eller ägna sig åt något som kan avleda uppmärksamheten från tågvarningsuppdraget. Tågvarnare får inte utan tsm tillstånd avlägsna sig från arbetsplatsen under tiden för tågvarningsuppdraget. Tågvarnare som utför tågvarningsuppdrag får aldrig lämna detta utan att en ny tågvarnare övertagit uppdraget.

Anm: Uppdraget som tågvarnare fordrar oavlåtlig uppmärksamhet. Rastavlösning skall därför ordnas efter viss tids tågvarning.

5. Varningssignalen ”utrym spåret” skall ges av tågvarnare. Signalen ges med visselpipa eller signalhorn för att varna personer som arbetar i eller vid spåret för annalkande tåg.

Vid arbete på arbetsplats omgiven av hög bullernivå eller med maskin eller redskap med hög bullernivå, får order om utrymning i stället ges genom beröring eller, om så är möjligt, genom central avstängning av maskin eller redskap. Används central avstängning som varningsmetod måste det klargöras för berörd personal att utebliven krafttillförsel innebär order om utrymning av spåret.

§ 29

När signalen ”utrym spåret” ges skall all personal omedelbart lämna säkerhetszonen.

6. Vid försämrade siktförhållanden, t ex på grund av dimma, snöyra, kraftigt regn eller tät rök, skall arbetet avbrytas. Detta gäller också om tågvarnare finner att arbetet av någon annan anledning inte kan bedrivas på ett säkert sätt.

Tågvarnare skall efter utrymning meddela tsm eller AL att arbetet avbrutits.

§ 30 Skydd vid vägkorsning. Vägskyddsanläggning eller signal mot banan felaktig

1. Vid vägkorsning skall finnas kryssmärken, vägskyddsanläggning och bevakning i den omfattning som bestämmelser i Vägmärkesförordningen (VMF) samt Banverkets handbok (BVH 701) föreskriver.
2. Finns vägskyddsanläggning skall vid vägkorsningen också finnas V-signal som anger om vägtrafiken är spärrad eller ej. V-signal behövs ej om vägskyddsanläggningen i stället kontrolleras i huvudsignal. Sådan huvudsignal skall vara utmärkt med tilläggsmerke enligt figur 43.
3. När vägskyddsanläggning vid vägkorsning är i olag, skall korsningen vid fordons rörelse snarast bevakas av vägvakt, på dubbelspårssträcka eller då detta anges i linjeboken, av flera vägvakter.

Skylt med texten ”signalen ur bruk” skall sättas upp på varje kryssmärkestolpe så länge vakt bevakar korsningen. Skylten får inte finnas synlig om vakt inte bevakar korsningen. När tågpersonal tillfälligt bevakar korsning, behöver skylt inte sättas upp.

Om felet består av att vägtrafiken varnas trots att spårledningen inte kortslutits av fordon, får skylt inte uppsättas. Vakt skall bevaka korsningen kontinuerligt för att vinka fram fordon, när dessa kan passera korsningen utan fara. Kan bevakning inte ordnas omedelbart får, efter samråd med TL, varningssken, om det är möjligt, släckas eller täckas över. Övertäckning under pågående trafik får dock endast vara en tillfällig åtgärd i avvaktan på att bevakare kommer till platsen.

AL får besluta att övertäckning enligt stycket ovan kan ersätta bevakning vid A-arbete. På sträcka med dubbelspår måste A-arbetet då omfatta båda spåren.

Vägvakt skall kontakta TL (tkl) när bevakning inleds eller avslutas.

§ 30

Vägvakt skall bära varselkläder och varsko vägtrafikanterna på följande sätt: Utsträckt arm med röd flagga eller lykta med rött sken = ”stopp”. Vinkande i färdriktningen = ”järnvägen är fri - kör fram”. Skyldighet att bära varselkläder gäller inte tågpersonal vid bevakning av eget tågs passage över vägkorsning.

TL skall underrätta förare av tåg om att vägskyddsanläggningen är felaktig oavsett om bevakning har ordnats eller ej. Underrättelse skall lämnas på order S1 avd 2.

Underrättelse enligt ovan skall lämnas även i de fall felet enbart berör V- eller V-försignal.

Förares åtgärd vid felaktig vägkorsning, se § 46 mom 7-8.

4. Om endast ett mindre fel uppstått i vägskyddsanläggning behövs ej vägvakt om felet är av så ringa omfattning att anläggningen ändå kan anses vara tillräcklig ur trafiksäkerhetssynpunkt. Exempel på sådant fel kan vara att en enstaka lampa mot vägen har slocknat.
5. Om vägskyddsanläggning måste tas ur bruk p g a arbete måste TL först lämna medgivande till detta.

§ 31 Spår ofarbart eller farbart endast med begränsad hastighet

1. Den som upptäcker fel på spår eller kontaktledning skall genast anmäla detta till TL. Om personal på tåg upptäcker ett fel som berör den sträcka tåget befinner sig på, skall anmälan om möjligt ske innan tåget lämnat den aktuella signalsträckan.

Om felet bedöms innebära fara, skall dessutom följande åtgärder vidtagas på platsen:

- Om spåret har spårledning skall denna kortslutas med kontaktdon.
- Stoppsignal ges till annalkande tåg.

2. TL som tar emot anmälan enligt ovan skall

- spärra sträckan,
- orderge följande tåg om största försiktighet och sth 10 km/h.
Nedsättningssträckan anges enligt § 27 moment 3.

Det felaktiga stället får passeras under förutsättning att föraren bedömer detta möjligt.

- underrätta AL om felet.

3. AL skall ombesörja att banan inspekteras. Efter besiktning får AL besluta om banan åter är farbar utan inskränkningar eller om tillfällig hastighetsbegränsning skall gälla. TL (tkl) skall underrättas om vilka förhållanden som gäller.
4. Om det vid besiktning konstateras att spåret är farbart med begränsad hastighet skall AL underrätta TL om vilken hastighet som skall gälla samt ombesörja att erforderliga hastighetsmärken sätts upp.

§ 32 ATC-relaterade fel

TL (tkl) som får anmälan om att ett signalbesked i signalinrättning inte stämmer överens med informationen i ATC-panelen enligt bilaga 8 punkt 3.4. skall

- vid signalbeskedet ”stopp” tillämpa aktuell föreskrift i Tri,
- oavsett signalbeskedet undersöka om avvikelsen kan ha berott på växling av signalbesked just när tåget passerade.

Om TL inte kan finna en naturlig förklaring till avvikelsen skall TL

- ombesörja att förare på tåg som skall framgå förbi aktuell signalinrättning ges order (S1 avd 10),
- felanmäla det inträffade.

§ 33 Order om tågs gång

1. Ordinarie tågs gång regleras enligt tdt. Tåg får avgå före tdt-tid om TL medger detta. Extratåg framföres enligt S2. Om detaljerade tidsangivelser i övrigt erfordras och/eller om föraren skall utföra möteskontroll, skall detta anges på ordern.
2. Förare och konduktör skall tilldelas S2. Denna skall innehålla uppgift om datum, tågnummer, sträcka och avgångstid från utgångsstation samt eventuella möten som skall kontrolleras, om så erfordras även uppgift om uppehåll och ankomsttid till slutstation. TL skall notera extratåget i grafisk tidtabell samt i överlämningsbok.
3. Arbetståg skall erhålla starttillstånd enligt föreskrifter i § 34.

Order om tågs inställande

4. Order om inställt tåg skall delges tågpersonalen på berört tåg genom S2-order. TL (tkl) skall notera inställt tåg på grafisk tidtabell och i överlämningsbok.

Förare på tåg som skall kontrollera möte med det inställda tåget skall ges order S1 avd 8b.

§ 34 Färd med arbetståg

1. Om arbetsfordon ingår i tåg skall detta alltid framföras som arbetståg. Inget hindrar att även tågfordon framförs i arbetståg om detta anses lämpligt. Trafikanter får inte medfölja arbetståg.

En arbetstågsfärd innebär att den eller de linjesträckor alternativt signalsträckor inom ställverksområde som färden berör upplåts för den aktuella anordningen.

2. Färd med arbetståg kan börja på en station, vid en hållplats eller en blocksignal och avslutas på en annan station. Om arbetståg skall framföras på sträcka utan linjeblockering skall både start- och slutpunkt utgöras av station.

Inom ställverksområde skall den sträcka som disponeras av arbetståget avgränsas av huvudsignaler. Färd till Mörby verkstad får dock ha S-märke 426 som slutpunkt.

Arbetståg kan anordnas för en eller flera linjesträckor såväl som för en eller flera signalsträckor inom ställverksområde. Arbetståg får inte anordnas förbi gränsstation till sträcka utan linjeblockering.

Begäran om färd

3. Färd med arbetståg skall begäras enligt S3 hos TL. Denna begäran skall innehålla
 - uppgift om sträcka,
 - beräknad tidsåtgång,
 - förarens namn,
 - uppgift om tågsättet till någon del består av arbetsfordon.

Arbetståg skall tilldelas tågnummer, arbetståg på spårdisp, se dock § 28.

4. Färd med arbetståg får påbörjas när den första blocksträckan (på sträcka utan linjeblockering: första linjesträckan) på den sträcka som upplåtits

för arbetståget är fri från hinder. Inom ställverksområde får färd med arbetståg påbörjas när första signalsträckan är fri från hinder.

Innan TL lämnar tillstånd att påbörja färd med arbetståg skall han kontrollera

- att föraren fått beviljad S3,
- att utfarts- och blocksignal (huvudsignal inom ställverksområde) som gäller för arbetståget visar ”kör”.

5. När villkoren i mom 4 är uppfyllda skall TL lämna starttillstånd till arbetståget.
6. Omedelbart sedan arbetståg passerat stationsgräns på väg ut från station skall TL spärra berörd linjesträcka. Vid behov skall TL uppmana föraren att anmäla när arbetståget passerar stationsgränsen (t ex då arbetståg består av arbetsfordon, som inte med säkerhet indikeras på TLC spårplan).

Spärrning skall göras *bakom* arbetståget, men inte framför, eftersom det då finns risk att blocksignal ställs till ”stopp” för arbetståget.

Om säkerhetsanläggningen tillåter TL att spärra en viss sträcka utan att signaler som skall visa ”kör” för arbetståget ställs till ”stopp”, skall spärrning av sträckan ske innan arbetståget går ut på denna.

TL kan också välja att spärra hela den sträcka som arbetståget skall gå och antingen häva spärrningen när arbetståget nått slutpunkten eller häva spärrningen för varje delsträcka som arbetståget lämnar. I det senare fallet skall föraren beordras att anmäla när arbetståget kommit innanför stationsgränsen på varje station eller, inom ställverksområde, när arbetståget passerat huvudsignal.

Då arbetståg utgår från plats på linjen, eller vid arbetståg inom ställverksområde skall TL spärra båda ändar av den sträcka där arbetståget befinner sig *innan* han lämnar tillstånd att påbörja färden.

Innan tkl lämnar tillstånd att påbörja färd med arbetståg skall han anmäla hinder.

Åtgärder under arbetstågs gång

7. Sth för arbetståg är 50 km/h.

På den linjesträcka eller signalsträcka där arbetståget befinner sig får inga andra fordon befinna sig om inte spårdisposition tillämpas. Om arbetståg under färd når huvudsignal som visar ”stopp” skall föraren stanna vid signalen och förfara enligt föreskrifterna för tåg i § 52.

När arbetståg når vägkorsning med vägskyddsanläggning får hastigheten inte vara högre än att tåget alltid kan stannas före vägkorsningen oavsett om vägen spärras eller inte. Denna inskränkning gäller dock inte om arbetståget i sin helhet består av tågfordon.

Anm: Arbetsfordon kortsluter inte alltid spårledningen tillräckligt väl för att en vägskyddsanläggning med säkerhet kan förutsättas spärra vägen. En vägkorsning som är spärrad kan återgå till ett icke spärrat läge. Detta innebär att föraren alltid måste vara beredd på att kunna stanna före vägkorsningen även om vägskyddsanläggningen är spärrad.

Om arbetståg inte kan manövreras från främsta fordonet, se § 36 mom 10 och 11.

Rörelse i motriktning

8. På den linjesträcka där arbetståget befinner sig får rörelse i motriktning ske utan särskilt medgivande av TL. Inom ställverksområde får arbetståget röra sig i motriktning endast inom den signalsträcka tåget befinner sig på. Huvudsignal eller tänd stopplykta som gäller i rörelseriktningen får inte passeras utan tillstånd av TL.

Färdens avslutande

9. När arbetståg i sin helhet kommit innanför stationsgränsen på slutstation skall föraren anmäla detta till TL enligt följande exempel:
”Arbetståg 9700 är inne i Roslags Näsby”.

Om slutstation är lokalt bevakad görs anmälan till tkl.

Inom ställverksområde skall föraren i stället anmäla att arbetståget i sin helhet nått den signalsträcka som slutar vid den huvudsignal som utgör slutpunkt för den sträcka som upplåtits för färden.

Exempel: *”Arbetståg 9700 har passerat signal 621”.*

När TL mottagit anmälan enligt ovan skall han häva spärrning. Inom ställverksområde skall dock spärrning kvarstå på den signalsträcka där arbetståget befinner sig. Tkl skall återkalla hinderanmälan.

Genast när arbetståg stannat på tågspår på station, på signalsträcka inom ställverksområde eller på tågspår på linjesträcka skall föraren ombesörja att spårledningen kortsluts med kontaktdon. Dessa åtgärder behöver inte vidtagas om tågsättet i sin helhet består av tågfordon.

Kortslutning enligt ovan får inte hävas förrän tågsättet förts undan från tågspår, nytt arbetståg beviljats, eller – om arbetståget består av tvåvägsfordon – fordonet förts undan ur säkerhetszonen.

I Kårsta skall hindermärke sättas upp bakom tågsättet. Spårledningen skall inte kortslutas.

Tvåvägsfordon

10. Om tvåvägsfordon skall utgöra arbetståg, skall följande regler tillämpas:

- Föraren begär arbetståg enligt moment 3.
- TL (tkl) beordrar föraren att kortsluta aktuell spårledning (på dubbelspårig sträcka och på station med flera spår i bredd även intilliggande spårledning).
- Sedan TL konstaterat att spårledning blivit belagd skall han spärra aktuell linjesträcka (inom ställverksområde signalsträcka). Tkl anmäler hinder. Därefter kan TL (tkl) lämna tillstånd att påbörja färd med arbetståg.
- När föraren erhållit tillstånd kan han föra upp fordonet på spåret och därefter häva kortslutning.
- När arbetståget kommit innanför stationsgränsen på linjesträckans ena gränstation resp passerat nästa huvudsignal, skall föraren anmäla detta till TL. Om gränstationen är lokalt bevakad görs anmälan till tkl.

Finns flera spår i bredd på den plats där tvåvägsfordon skall föras på spåret skall TL spärra även detta (dessa) spår under den tid som krävs för påförandet av fordon.

När tvåvägsfordon skall föras av spåret skall föraren:

- kortsluta spårledningen med kontaktdon (på dubbelspårig sträcka och station med flera spår i bredd även intilliggande spårledning),
- föra fordonet av spåret och ut ur säkerhetszonen,
- häva kortslutningen av spårledningen (spårledningarna),
- meddela TL att färden med arbetståg är avslutad och att fordonet förts ur säkerhetszonen.

Arbetståg på sträcka med A-arbete

11. Arbetståg får föras in på sträcka med A-arbete efter tillstånd av tsm. Tillståndet får förmedlas av TL (tkl). Huvudsignal mot A-arbete får inte ställas till ”kör”, även om detta skulle vara möjligt.

Om arbetståg skall framföras på sträcka som är upplåten för A-arbete skall föraren samråda med tsm för A-arbetet innan arbetståget förs ut på sträckan. TL (tkl) skall förvissa sig om att sådant samråd skett innan färden beviljas.

Inom plats för A-arbete får sth vara högst 20 km/h.

§ 35 Tågs sammansättning

Gemensamma föreskrifter

1. Fordon som inte med säkerhet kortsluter spårledningen skall framföras som arbetståg enligt regler i § 34.

För tåg som framföres av lok litt Z4p och Z6p gäller att om tillkopplade vagnar har en axellast av minst 3 ton på bromsade axlar betraktas tågsättet bestå av endast tågfordon.

2. Fordon med större axellast än den för sträckan största tillåtna får ej framföras utan medgivande av CI.

Fordon som överskrider gällande lastprofil får ej framföras utan medgivande av CI.

3. Hytt varifrån körning sker skall vara utrustad med fungerande säkerhetsgrepp samt övriga anordningar som krävs för tågets säkra framförande.

X10p-tåg

4. X10p-tåg i trafik får bestå av högst 6 vagnar. I samband med dragning eller påskjutning med hjälpfordon får högst 12 vagnar framföras sammankopplade. Då fler än 6 vagnar kopplas samman får endast mekanisk koppling ske och manövrering av broms i hjälpbehövande del skötas av förare. Trafikanter får då endast medfölja i fordon med bromsade axlar.

Inget hindrar att trafikanter medföljer obromsad vagn som går på annan plats i tågsätt än främst eller sist. Ett krav är dock att nödbroms kan utlösas från vagnen.

Övriga fordon

5. Till lok (dragfordon) får kopplas högst den vagnvikt som för aktuell bansträcka anges i linjeboken.

Reservsida

§ 36 Tågs bemanning

1. Tåg skall bemannas av förare som framför rörelsen från ledarhytten. kan detta inte uppfyllas, tillämpas föreskrifter i mom 2, 10 och 11.

Om den som framför viss fordonstyp saknar kompetens enligt Tri, men innehar utbildning på fordonstypen, skall förare som ansvarar för trafik-säkerheten medfölja.

2. Måste tåg framföras från annan hytt än ledarhytt skall denna bemannas med trafikbiträde som håller uppsikt framåt. Kommunikation mellan förare och trafikbiträde skall säkerställas. Sth är 30 km/h.
3. Förare ansvarar för tågs säkra framförande och rätta hastighet.
4. Förare får inte, utöver planenlig avlösning, avlösas av annan förare utan anmälan till TL.
5. Det är förbjudet att utan tillstånd vistas i den förarhytt varifrån tåg manövreras. Detta gäller även sådan hytt varifrån trafikbiträde håller uppsikt framåt, när föraren ej manövrerar rörelsen från ledarhytten. Undantag medges för förarinstruktör, säkerhetsutredare och personal från SL S och Järnvägsinspektionen. Undantag medges också för personal som tjänstgör på tåget vid brådskande tjänstesamtal, som inte kan anstå till nästa uppehåll. Annan person skall i förväg ha erhållit skriftligt tillstånd att färdas i förarhytt av TC eller SL S. I brådskande och trängande fall får dock sådant tillstånd lämnas muntligt av TL.

Person som är civilklädd och som ej är igenkänd av föraren skall utöver tillstånd att färdas i förarhytt även uppvisa tjänstekort eller annan legitimation som styrker vederbörandes identitet.

Hos föraren får ej vistas fler personer än denna med hänsyn till tillgängligt utrymme och möjlighet att utrymma kan tillåta.

Vid färd hos förare får under körning inte samtal föras om ovidkom

mande saker eller bedrivs annan verksamhet som kan äventyra säkerheten.

6. Reservnummer.

7. Konduktör skall medfölja tåg i trafik. Undantag medges dock

- 1) om endast det främsta fordonet hålls öppet för trafikanter,
- 2) för sträckan Vallentuna-Kårsta, om endast de tre främsta fordonen hålls öppna för trafikanter. I Ormsta måste tåget då trafikera spår 2.

Undantagen får endast tillämpas under förutsättning att föraren kan övervaka dörrstängningen genom tillfredsställande siktförhållanden, genom att stiga ut och kontrollera eller genom teknisk anordning. Är så ej fallet får endast den främsta vagnen hållas öppen för trafikanter.

8. Om säkerhetsgrepp saknas eller är ur funktion skall annan person, som instrueras i hur bromsen tillsättes, medfölja i förarhytten. Kan så ej ske, se § 45 mom 3.

9. Vid personalbyte på tåg skall den tillträdande hos den avgående förvissa sig om att inga särskilda förhållanden föreligger som kan ha betydelse för tågets säkra framförande. Den tillträdande skall även förvissa sig om tågnumret samt antalet vagnar i tåget.

Den avgående personalen skall utan anmaning lämna information enligt ovan.

Erhållna order skall överlämnas enligt § 5 mom 4.

10. Måste arbetståg framföras med fordon kopplat framför lok skall trafikbiträde åka på fordonets främre ände och hålla uppsikt framåt, samt ge föreskrivna signaler till föraren. Kan detta ej ske skall föraren ombesörja att annat fordon kopplas främst eller att ett trafikbiträde anlitas för att vara behjälplig med uppsikten framåt. De båda skall vara så place-

rade, att de kan hålla inbördes kontakt.

Mellan förare och trafikbiträde skall finnas fullgott och säkert samband i form av signal- eller radioförbindelse alternativt fri sikt för hand-signalering. Oavsett vilken form av samband som tillämpas skall, vid färd mer än en linjesträcka, även signal- och bromsapparat användas.

Förlorar föraren kontakten med trafikbiträdet annat än helt kortvarigt, skall rörelsen stannas omgående.

11. Om förhållandena i visst fall gör det omöjligt för signalgivare att åka på det främsta fordonet, får signalgivaren i stället åka på dragfordonet under förutsättning att föraren och signalgivaren i samråd bedömer det möjligt att från dragfordonet hålla fullt tillfredsställande uppsikt framåt och åt båda sidorna.

Åkning på fordons växlingsfotsteg är endast tillåtet på Stockholms östra bangård.

Följande skall minst uppfyllas:

- högst två vagnar om totalt 30 meters längd eller - om alla är öppna och olastade - högst fem vagnar om totalt 75 meters längd.
- hastigheten får vara högst 20 km/h.

Undantag från kravet på signalgivare medges om de fordon som skjutes framför dragfordon ej överstiger 25 meters längd och har en största höjd över räls överkant enligt följande tabell:

Avstånd från lokkoppel (m)	Högsta höjd på fordon inkl last (m)
1	2,80
2	2,75
3	2,70
4	2,65
6	2,60
8	2,50
10	2,45
12	2,35
14	2,30
16	2,20
18	2,10
20	2,05
22	2,00
24	1,90
25	1,85

12. När arbetståg framförs med fordon kopplat framför dragfordon skall hastigheten vara så låg att tåget, om så krävs, kan stanna framför vägkorsning. Om signalgivare medföljer skall denne bevaka vägkorsningen medan tåget passerar.

Finns inte signalgivare på främsta fordonets främre ände skall tåget kunna stannas framför vägkorsning som saknar vägskyddsanläggning, om så erfordras. Tåget får föras över korsningen först sedan föraren förvissat sig om att så kan ske utan fara. Vid behov skall ”tåg kommer” ges.

Krav på stopp före korsning gäller inte om korsningen har fungerande vägskyddsanläggning som stoppar vägtrafiken, eller, då vägskyddsanläggning är i olag, föraren (signalgivaren) ser att vägvakt har stoppat vägtrafiken. Korsningen får i sådant fall passeras med 20 km/h.

§ 37 Iordningställande av fordon. Kontroll av ATC-utrustning

1. Ett tågsätt som tas ut från depå eller annan uppställningsplats skall vara iordningsställt och klargjort enligt föreskrifter i bilaga 3.

Dessutom skall kontroll ske av

- att tåget är rätt sammansatt,
 - att koppling mellan vagnar är rätt utförd,
 - att bromsprov gjorts,
 - att koppling till värmepost eller annan stationär anordning brutits,
 - om dörrindikeringsystem finns; att detta fungerar,
 - att säkerhetsgreppet fungerar.
2. Vid växling enbart inom depåområde, behöver kontroll av ATC-utrustning enligt mom 4 inte utföras.
 3. Vid klargöring skall utrustning för signalering mellan förare och signalgivare kontrolleras om sådan skall användas.
 4. På fordon med ATC-utrustning skall kontroll av att denna fungerar samt inmatning av aktuella uppgifter alltid göras i samband med att fordonet aktiveras. Förare ansvarar för att rätt uppgifter inmatas i ATC-utrustningen. Vid förändringar, t ex i samband med av- eller tillkoppling, skall nya uppgifter matas in.
 5. Fordon med urkopplad ATC får inte framföras i tåg utan medgivande av TL. Om ATC, sedan fordon tagits i trafik, måste slås av av annat skäl än uppstart i ATC-arbetsområde skall detta anmälas till TL.
 6. Om fordon aktiveras inom ATC arbetsområde på annan plats än framför ATC uppstartspunktmärke (fig 62) skall ATC stängas av. I så fall skall fordonet stoppas framför märke ”ATC arbetsområde slutar” (fig 61) och ATC slås till.

§ 38 Bromsföreskrifter för tåg

1. Tågbronsen skall kunna manövreras från tågets ledarhytt. Minst två axlar på främsta och sista fordon skall ha verksam tågbrons.

För fordon av X10p-typ innebär detta att

- eldelarna skall vara kopplade mellan alla vagnar i tåget,
- matarledningskranarna skall vara öppna mellan alla vagnar i tåget,
- bromsen får ej vara avstängd på första eller sista vagn i tåget.

För övriga fordon gäller att

- huvudledningen skall vara öppen mellan samtliga fordon,
- bromsen får ej vara avstängd på första eller sista fordon.

Arbetsfordon får tillkoppla ett fordon utan fungerande broms under förutsättning att detta säkras med säkerhetskätting. Säkrat får fordonet även inkopplas sist eller skjutas först i arbetståg.

2. Inträffar ett sådant fel att mom 1 inte kan uppfyllas gäller
 - a) om tågbronsen är helt obrukbar skall hjälpfordon begäras.
 - b) om sista fordonet saknar verksam tågbrons:
 - sista fordonet bemannas med personal (bromsare) som instrueras i hur bromsen tillsättes om så skulle behövas.
 - sth är 30 km/h.
 - beräkning av tillgänglig bromskraft/bromstal skall göras, varvid endast de fordon som kan bromsas direkt av föraren får medräknas.
 - fordon som ej bromsas av föraren skall utrymmas vid första lämpliga tillfälle.
 - c) om främsta fordonet saknar verksam tågbrons:
 - tåget får framföras till nästa station där rundgång kan ske.
 - främsta fordonet skall bemannas med bromsare.
 - sth är 30 km/h.
 - beräkning av tillgänglig bromskraft/bromstal skall göras, varvid endast de fordon som kan bromsas direkt av föraren får medräknas.
 - fordon som ej kan bromsas direkt av förare skall utrymmas vid första lämpliga tillfälle.

3. Om bromsverkan uteblir eller blir sämre än normalt vid bromsning skall tåget stannas snarast möjligt, om så bedöms nödvändigt, genom nödbromsning. Kan felet ej avhjälpas, skall för X10p-fordon, utöver Tri, de regler som finns i vagnbeskrivningen tillämpas. För övriga fordon skall, utöver Tri, bromsföreskrifterna i bilaga 6 tillämpas.
4. Provbromsning skall utföras snarast efter det att tåg satts i rörelse från utgångsstation, varvid kontroll görs av att tågbronsen ger normal bromsverkan.
5. Bromsprov på X10p-fordon utförs:
 - vid klargöring,
 - när matarledningen varit bruten,
 - när kopplens eldelar varit brutna.

Utöver detta skall ATC-bromsprov göras när ATC spänningssätts samt om ATC-systemet begär sådant bromsprov. Regler för hur andra fordon än av X10p-typ skall broms provas finns i bilaga 6.

6. Bromsprov på X10p-fordon utförs på följande sätt:
 - bromsen lossas varvid bromsindikeringslampan släcks på samtliga vagnar i tågsättet,
 - bromsen ansätts varvid bromsindikeringslampan skall tändas på samtliga vagnar i tågsättet.

Om bromsindikeringslampan inte tänds och släcks på normalt sätt skall bromskontrollen i stället göras genom kontroll av bromsblockens rörelser mot respektive från hjulens löpytor på minst ett bromsblock per boggie.

Bromsprov på övriga fordon utföres på följande sätt:

- Efter uppladdning av huvudledningen skall ledningens täthet kontrolleras genom att förarbromsventilens handtag ställs i mittläge, varvid kontroll görs av att trycket i huvudledningen inte sjunker mer än 50 kPa (0,5 bar) på en minut.
- Efter täthetsprovet återställs huvudledningstrycket till 500 kPa (5,0 bar), varvid kontroll görs av bromsarna är lossade.

- Sedan bromsarna lossats skall de åter ansättas genom att trycket i huvudledningen sänks med 50-60 kPa (0,5-0,6 bar), varvid kontroll görs av att bromsblocken med kraft ligger an mot hjulens löpytor.
- Huvudledningstrycket höjs därefter till 500 kPa (5,0 bar), varefter kontroll görs av att bromsarna är lossade.

7. Felindikeringar på X10p-fordon:

Indikering för bromsfel 1

Tåget får fortsätta i trafik tills vagnbyte kan ske under förutsättning att driftsbromsen fungerar på normalt sätt och annan bromsfelsindikering inte finns. Föraren skall vara beredd på förlängd bromssträcka eftersom lastavkänningsystem och/eller slir-/fastbromsbromsningsskydd kan vara ur funktion.

Indikering för bromsfel 2

Tåget skall genast driftbromsas ned till 20 km/h. om driftsbromsen därvid visar sig fungera normalt får tåget/arbetståget fortsätta i trafik längst till Stockholm Ö. Sth 40 km/tim gäller.

Om matarledningstrycket sjunker under 650 kPa (6,5 bar) skall tåget stannas omedelbart.

Indikering för nödbromsfel

Tåget skall genast driftbromsas ned till 20 km/h. Om driftbromsen därvid visar sig fungera normalt får rörelsen fortsätta med sth 40 km/h till nästa station. Innan tåget får fortsätta från stationen skall kontroll göras av att nödbromsen kan utlösas och hävas på normalt sätt från förarplatsen. Om det vid kontroll visar sig att nödbromsen inte fungerar normalt får rörelsen, under förutsättning att driftbromsen fungerar normalt fortsätta längst till Stockholm Ö med sth 40 km/h. Trafikanter får ej medfölja fordon varifrån nödbroms ej kan utlösas.

8. Fordon som ställs upp skall vara säkert fastbromsade eller förstängda enligt föreskrifterna i § 40.

9. Om bromsen på ett eller flera fordon måste stängas av, skall hastigheten anpassas efter den tillgängliga bromskraften, se tabell nedan.

Då bromsen stängs av i X10p-tågsätt skall poängberäkning göras, varvid inkopplad broms i motorvagn X10p = 2 poäng, mellanvagn UBp = 1 poäng samt manöverbvagn UBxp = 1 poäng.

Om tågsammansättningen avviker från vad som anges som tillåtna vagnkombinationer i fordonshandboken (högst var tredje vagn är motorvagn) skall bromstalsberäkning göras.

Bromspoäng	Övre värde = Största tillåtna hastighet vid antal vagnar					
	Undre värde = Retardationsvärde som inmatas i ATC					
	1	2	3	4	5	6
8						80 0,75
7					80 0,75	70 0,61
6				80 0,75	70 0,60	60 0,52
5				70 0,58	60 0,49	40 0,43
4			80 0,75	60 0,45	40 0,39	30 0,34
3		80 0,75	60 0,52	40 0,36	–	–
2	80 0,75	30 0,45	30 0,34	–	–	–

– får ej framföras

Exempel: Ett sexvagnarståg har bromsen avstängd på en motorvagn. Tåget har då 2+1+1+1+1 = 6 poäng, vilket innebär sth 60 km/h enligt kolumnen för 6 vagnar. I ATC inmatas retardationsvärdet 0,52.

För fastställande av sth för tåg bestående av andra fordon än av X10p-typ skall bromstalsberäkning göras och sth bestämmas enligt tabell i bilaga 6.

§ 39 Växling**Gemensamma föreskrifter**

Utöver denna paragraf finns ytterligare föreskrifter och anvisningar i växlingsinstruktionen (bilaga 5) och i linjeboken.

1. På fordon med förarhytt i båda ändar, betraktas den hytt där föraren befinner sig som framände. Om föraren befinner sig i annan förarhytt än ändhytt betraktas det håll som förarhytten är riktad åt som fordonets framände.

På enhyttslok utmärks bakänden med rött sken.

Åkning på fordons växlingsfotsteg är endast tillåten på Öst bangård.

2. Sth vid växling är 30 km/h. Rörelsen skall kunna stanna på mindre än halva siktsträckan.
3. Vid växling in på plankorsning med vägskyddsanläggning skall denna spärra vägtrafiken. Saknas eller påverkas ej vägskyddsanläggningen eller är vägskyddsanläggningen i olag skall vägtrafikanterna varnas av vakt enligt § 30 mom 3. Saknas signalgivare och rörelsen manövreras från ledarhytt får denna föras över korsningen sedan föraren först stannat rörelsen före korsningen och där konstaterat att fortsatt rörelse kan ske utan risk.
4. Signalgivare svarar för att rörelse kan igångsättas utan risk.
5. Den som vid växling ansvarar för uppsikten framåt ansvarar också för att växlingsrörelsen inte förs in på vägkorsning eller plattformsovergång utan att åtgärder enligt mom 3 har vidtagits.
6. Växling skall ledas av växlingsledare. Föraren får vara växlingsledare i de fall växlingsrörelsen hela tiden kan manövreras från ledarhytt med helt fri sikt framåt och åt båda sidorna i rörelseriktningen.

7. Växling får ske utan tillstånd av TL (tkl) inom depåområde samt på sådant sidospår där växlingsrörelsen genom spårspärr eller växel i skyddande läge förhindras att komma in på tågspår.
8. Innan växling får påbörjas på tågspår på station skall föraren (växlingsledaren) begära tillstånd av TL (tkl). Tillstånd till växling lämnas muntligt eller genom signalbild ”rörelse tillåten” i dvärgsignal. Måste växlingsrörelsen föras utanför stationsgränsen skall TL lämna tillstånd i varje enskilt fall. Innan TL lämnar sådant tillstånd skall han förvissa sig om att växling kan ske utan risk.
9. Om så bedöms lämpligt får växling ske från ett tågspår till ett annat tågspår inom samma station genom att TL (tkl) ställer berörd utfartssignal och blocksignal vid stationsgränsen till ”kör”. När växlingsrörelsen i sin helhet förts ut på linjen förbi infartssignalen skall TL (tkl) ställa infartssignalen i ”kör” för den återgående rörelsen in på stationen.
10. Måste huvudsignal eller dvärgsignal passeras i ”stopp” skall tillstånd inhämtas av TL (tkl). Huvudsignal i ”stopp” får dock passeras om ”rörelse tillåten” visas i dvärgsignal. Tillstånd att passera en eller flera huvud- eller dvärgsignaler i ”stopp” får lämnas till växlingsledaren i samband med att tillstånd för växling lämnas. På fordon med verksam ATC skall signalnummer inmatas på förarpanelen.
11. När tåg skall ankomma till eller avgå från station får växling pågå inom stationen endast på sådant spår där växlingsrörelsen genom skyddsväxel eller spårspärr förhindras att komma in i tågvägen.
12. Avslutad växlingsrörelse skall anmälas till TL (tkl).

Avkoppling av fordon

13. Tillstånd för växling krävs inte när fordon endast skall avkopplas på station. Innan avkopplingen utförs skall föraren bekräfta att han är beredd på åtgärden genom att ge signalen ”klart” till den personal som svarar för avkopplingen. Bekräftelsen får ges muntligt.

§ 40 Uppställning av fordon**Gemensamma föreskrifter**

1. Om fordon skall ställas upp på annan plats än på station, se § 63 mom 5-6.

Med uppställning avses alla situationer när fordon, tillfälligt eller för längre tid, lämnas utan bevakning av förare eller annan tågpersonal som vid behov omedelbart kan förhindra att fordon kommer i rörelse.

Efter avslutad växling eller när fordon under pågående växling lämnas utan tillsyn skall föraren (växlingsledaren) kontrollera att:

- a) fordon ej utan TL (tkl) tillstånd lämnas kvar på tågspår (gäller ej planenlig uppställning),
- b) TL (tkl) underrättats om fordon som lämnats kvar på spår med spårledning (gäller ej planenlig uppställning),
- c) fordon står hinderfritt från angränsande tågspår,
- d) varje fordonsgrupp är handbromsad, parkeringsbromsad eller förstängd med bromsskor.
- e) om arbetsfordon ställs upp; spårledningen kortslutits.

Fordon som ställs upp i Kårsta skall ställas upp innanför skyddsväxel. I undantagsfall får fordon ställas upp på spår 1 bortom infartstågvägens slutpunkt. Fordon som lämnas obevakade skall låsas fast med vagnförstängare.

Regler för uppställning av fordon med uppfälld strömavtagare, se Fö-I 51.

X10p-fordon

2. X10p-fordon får ställas upp under högst 15 minuter utan att parkeringsbromsarna ansätts under förutsättning att samtliga fordon är fullt tryckluftsbromsade och föraren tar med sig kontrollernyckeln. Dörren mellan resandetrymmet och förarhytten skall låsas.

Om uppställningstiden överstiger 15 minuter skall föraren

- på lutande spår ansätta samtliga parkeringbromsar i tåget
- i annat fall ansätta parkeringsbromsen på var tredje vagn, i första hand på motorvagnen.

Arbetsfordon

3. Då arbetsfordon ställs upp gäller utöver moment 1 följande:

Föraren skall ombesörja att spårledningen på det spår där arbetsfordon ställs upp för längre tid än 2 minuter omedelbart kortslutes med kontakt-don. Kortslutningen får hävas först då fordonet skall lämna uppställnings-platsen.

Övriga fordon

4. Fordon får ställas upp utan att parkeringsbromsarna ansätts, om fordo-nen är fullt tryckluftsbromsade och uppställningstiden ej överstiger 10 minuter.

Om uppställningstiden överstiger 10 minuter skall samtliga parkerings-bromsar ansättas eller bromsskor utläggas. Personalen skall kontrollera att bromsblocken med kraft ligger an mot hjulens löpytor. På dragfordon skall förarhyttsdörrarna låsas.

§ 41-42 Reservnummer

§ 43 Åtgärder av förare och konduktör före tågs avgång

1. Denna paragraf gäller i tillämpliga delar även för arbetståg.

Konduktörs åtgärder

2. När X10p-fordon stannat vid plattform och föraren frilagt dörrarna skall knr spärra egen dörr. Innan tåget får avgå skall knr ge ”klart för dörrstängning” till föraren.

Innan knr får ge ”klart för dörrstängning” skall knr kontrollera att

- att trafikantutbytet är avslutat,
- den tid är inne då tåget tidigast får avgå,
- ”klart” erhållits från hjälpkonduktör, om sådan medföljer tåget.

Sedan föraren stängt dörrarna skall knr kontrollera att

- inte trafikanter eller föremål fastklämts,
- samtliga dörrar, utom egen dörr, är stängda,
- dörrstängningen inte orsakat någon särskild reaktion bland personer på plattformen.

Finns hjälpkonduktör svarar denne för kontroll enligt ovan på egen tågdelen.

I de fall konduktör ej medföljer tåg i trafik ansvarar föraren för att åtgärderna enligt ovan i tillämpliga delar utförs.

Förarens åtgärder

3. Innan tåg får avgå från tpl där det gjort uppehåll för trafikantutbyte skall föraren
 - kontrollera att den tid är inne då tåget tidigast får avgå,
 - kontrollera att signalen ”klart för dörrstängning” erhållits från knr innan dörrarna stängs,
 - sedan dörrarna stängts kontrollera att grön indikeringslampa lyser och/ eller att den optiska indikatorn är i grönt läge,
 - så långt möjligt kontrollera att dörrstängningen inte orsakat någon särskild reaktion bland personer på plattformen.

4. Tänds inte grön indikeringslampa när dörrarna stängts, får tåget avgå sedan knr (förare i tåg utan knr) kontrollerat att samtliga dörrar på tågets båda sidor är stängda. Efter kontroll skall signalen ”klart” ges till föraren som bekräftelse på att dörrarna är stängda och att tåget får avgå.

Anm: Åtgärden kräver att knr lämnat en dörr öppen för egen påstigning. Vid start måste föraren beakta att knr skall hinna stiga på tåget och stänga dörren innan tåget startas.

5. Innan tåg får avgå från station skall föraren dessutom
 - kontrollera att utfartssignalen visar ”kör”,
 - att körtillstånd erhållits av TL om sådant krävs enligt § 55 mom 2,
 - kontrollera att mötande tåg inkommit om så föreskrivs enligt § 60 mom 2,
 - kontrollera både framåt och utmed tågsidorna att avgång kan ske utan fara,
 - invänta tkl signal ”avgång” om så krävs på lokalt bevakad station enligt § 56.

§ 45 Hastighet för tåg

1. Tågs hastighet får ej överstiga den sth som gäller med hänsyn till

- aktuell bansträcka,
- ingående fordon,
- tillgänglig bromsförmåga,
- tågets sammansättning,
- uppgifter i linjeboken,
- signalbild i huvudsignal,
- ATC-besked.

2. Sth för varje bansträcka fastställs av CI.

Sträcka, där lägre hastighet än banans sth tillfälligt gäller, skall vara utmärkt enligt föreskrifterna i § 27.

Hastighetsgränser

3. Följande hastighetsgränser gäller om lägre hastighet inte anges genom hastighetsmärke, annan signal eller annan omständighet.

	<i>tågfordon</i>	<i>arbetsfordon</i>
a) normaltåg	80 km/h	
b) arbetståg	50 km/h	50 km/h
c) tåg som framförs utan verksam ATC	50 km/h	50 km/h
d) genom ej förreglad växel	40 km/h	20 km/h
e) vid fel på säkerhetsgrepp då § 36 mom 8 ej kan tillämpas	40 km/h	40 km/h
f) då tåg framföres från annan hytt än ledarhytt med tb i ledarhytten	30 km/h	30 km/h
g) vid S1-order om särskild försiktighet	30 km/h	30 km/h
h) vid backning med föraren främst	20 km/h	
i) vid annan backning än ovan	10 km/h	
j) vid misstanke om hjulskada eller annat fel som kan orsaka skador	10 km/h	10 km/h

§ 46 Åtgärder under tågs gång

1. Denna paragraf gäller i tillämpliga delar också för arbetståg.
2. Förare skall under tågs gång ge akt på såväl tåg och bana som yttre och inre indikeringar samt anpassa körningen efter vad han iakttar.

Förare bör om möjligt ge akt på andra tåg och omedelbart anmäla iakttagna oregelmässigheter till TL (tkl) eller till personal på det andra tåget.

Om annan personal upptäcker felaktighet skall detta anmälas till föraren eller till TL.

Särskilda förhållanden

3. Om föraren bedömer att risk för slirning eller fastlåsning av hjul föreligger (lövhalka e d) skall föraren anpassa körningen efter detta och inleda bromsning tidigare än normalt.

Om besvärliga siktförhållanden (tät dimma, snörök e d) hindrar föraren från att i tid iaktta signaler och märken, skall föraren efter egen bedömning anpassa hastigheten.

4. Upptäcks fel i tåg som kan vara av väsentlig betydelse för tågets säkra framförande skall tåget stannas. Kan felet inte avhjälpas skall tåget tas ur trafik vid första lämpliga tpl, om annat förfaringsätt inte anges i Tri.

Har hjulplatta eller hjulringsbeläggning uppstått skall TL eller rangerledare underrättas. Bedöms hjulplattan vara stor (större än 40 mm), skall - om temperaturen understiger -10°C - sth vara högst 10 km/h. Vid högre temperatur skall hastighetsområdet 15-45 km/h undvikas.

Är hjulplattan mycket stor, större än 60 mm, får fordonet framföras med högst 10 km/h till närmaste plats där det kan uppställas. TL skall i detta fall ombesörja att spåret avsynas.

Är hjulringsbeläggningshöjden högst 1 mm gäller regler för 40-60 mm hjulplattor, är den högre än 1 mm tillämpas regler för hjulplattor större än 60 mm.

Spänningslös kontaktledning

5. Vid spänningslös kontaktledning skall hastigheten genast anpassas så att tåget kan stanna på mindre än hälften av den sträcka som kan överblickas från främsta fordonet, dock högst 40 km/h. Föraren skall hålla skärpt uppmärksamhet framåt och bakåt, på kontaktledningen samt om möjligt på strömavtagaren.

Befaras skada på strömavtagare eller kontaktledning skall tåget stannas omedelbart, i annat fall på första lämpliga plats, om möjligt inom tpl. Föraren skall, om så är möjligt, undvika att stanna tåget där sikten är skymd eller så att vägkorsning eller andra tågvägar spärras. Föraren skall snarast kontakta TL (tkl) för vidare order.

Kommentar: Spänningslöshet i kontaktledningen kan bero på räddningsfrånkoppling, automatisk frånslagning på grund av fel på fordon eller kontaktledning alternativt normal driftfrånkoppling.

Har spänningen inte återkommit inom 2 minuter skall strömavtagaren fällas ned och TL kontaktas.

När spänningen återkommer får rörelsen fortsätta om inget fel föreligger och TL inte meddelat annat. När tåget startas skall detta ske med reducerat pådrag för att undvika överbelastning av kontaktledningsnätet. Ytterligare anvisningar finns i bilaga 3.

Utebliven signal ”dörrar stängda”

6. Vid start från tpl skall föraren hålla skärpt uppmärksamhet på signalen ”dörrar stängda”. Bortfaller indikeringen ”dörrar stängda” skall tåget stannas omedelbart.

Om föraren upptäcker att indikering ”dörrar stängda” bortfaller under färd skall tåget stannas senast vid nästa tpl.

Om klarsignal ej kan erhållas skall föraren ombesörja att samtliga trafikantdörrar kontrolleras före avgång från tpl där uppehåll gjorts för trafikutbyte. Fungerar trafikantdörrarna på normalt sätt får tåget fortsätta i trafik till Stockholm Ö. Felaktigt dörrpar skall vid behov stängas av. Därvid skall kontrolleras att dörrparet är mekaniskt spärrat. Kan sådan spärrning ej åstadkommas skall dörrparet bevakas eller låsas.

Vätkorsningar

Hur skydd vid vätkorsning skall vara ordnat när vätskyddsanläggning är felaktig beskrivs i § 30.

7. a) Om föraren ser att V-signal eller V-försignal ej växlar sken innan tåg passerat orienteringsmärket skall rörelsen om möjligt stannas före vätkorsningen. Om föraren ser att detta inte är möjligt skall "tåg kommer" ges upprepade gånger. TL skall omedelbart underrättas och om inget inträffat får rörelsen fortsätta.
 - b) När förare fått order (S1 avd 2) att bevakning ej är ordnad vid vätkorsning vars vätskyddsanläggning är i olag, skall tåget stanna framför vätkorsningen.
 - c) När förare fått order (S1 avd 2) att bevakning ej är ordnad vid vätkorsning vars vätskyddsanläggning är i olag, skall han kontrollera att vägvakt finns. Ser föraren vägvakt får tåget passera vätkorsningen oavsett signalbilden på V-signalen. Sth 40 km/h. Kan föraren inte se någon vägvakt, skall tåget stannas framför korsningen.
 - d) När föraren fått order (S1 avd 2) att V-signal eller V-försignal är felaktig får tåget passera vätkorsningen oavsett signalbilden på V-signalen, om han ser att vägtrafiken är spärrad. Sth 40 km/h. Kan föraren ej se detta, skall tåget stannas framför vätkorsningen
8. När tåg stannat framför vätkorsning enligt mom 7b-d får det fortsätta sedan föraren förvissat sig om att hinder ej finns. Medgivande att passera V-signal i "stopp" behövs ej. "Tåg kommer" skall ges upprepade gånger vid vätkorsningen.

§ 47 Reservnummer

§ 48 Tågs ankomst till och avgång från trafikplats

1. När tåg kommit till station där det skall göra uppehåll, skall tågets framände stannas senast vid infartstågvägens slutpunkt. Stannar tåget för trafikantutbyte skall tåget stannas vid aktuellt hållmärke. Saknas hållmärke för rätt antal vagnar skall tågets framände stannas vid hållmärke utan sifferangivelse eller vid hållmärke med närmast högre sifferangivelse eller på annat lämpligt ställe, dock senast vid plattformens bortre ände i körriktningen.

Föreskriften gäller i tillämpliga delar även vid ankomst till hållplats.

2. Dörrarna får ej friläggas förrän tåget stannat. Dörrarna får endast friläggas för de vagnar och på den sida som befinner sig vid plattform.
3. Finner föraren att uppehåll, med eller utan trafikantutbyte, är obehövligt och är villkoren för avgång i övrigt uppfyllda får tåget avgå utan att ha stannat. I sådant fall skall besked ha erhållits av knr att uppehåll för avstigning inte behövs. Föraren måste noggrant kontrollera att påstigande ej finns.

TC/TL får besluta om extra uppehåll vid viss tpl samt att tåg med uppehåll i visst fall ej skall stanna.

§ 49 Reservnummer

§ 50 Trafikledning och säkerhetstjänstens organisation

1.

All järnvägsdrift på Roslagsbanan utom depårörelser övervakas från trafikledningscentralen på Stockholm Ö (TLC Öst). Denna bemannas av minst två personer:

- TL, som ansvarar för trafikledningen utanför Stockholm Ö ställverksområde samt för övergripande trafikledning,
- TL Öst, som ansvarar för trafikledningen inom Stockholm Ö ställverksområde.

2. CS får medge att TL och TL Öst under vissa tider utgöres av samma person.

3. Sträckorna Djö-Ldm, Rnb-Ösk och Djö-Nbp har automatisk linjeblockering. På sträckan Ldm-Kår saknas linjeblockering. Tågtrafiken övervakas på denna sträcka genom tåganmälan, se § 55.

Stockholms östra ställverksområde omfattar sträckan Stockholm Ö-Mörby södra stationsgräns.

Tågmöten får utan inskränkning äga rum på de stationer som kan fjärrmanövreras från TLC under förutsättning att linjeblockering finns på den linjesträcka ett mötande tåg skall gå ut på. I Lindholmen får tågmöte ske med tåg från Kårsta trots att linjesträckan Lindholmen-Kårsta saknar linjeblockering.

Kan en station inte fjärrmanövreras från TLC skall lokal tkl bevaka stationen om tågmöten skall ske där. Möte med eget tåg i Kårsta får dock ske.

När linjeblockeringen är ur bruk, får tågmöten ske på linjesträckans gränstationer trots att lokal tkl inte tjänstgör där, om stationen kan fjärrmanövreras från TLC. Se § 55.

§ 50

2. Om linjeblockeringen är ur funktion och orsaken till detta är känd får TL besluta att ta linjeblockeringen ur bruk. På sådan sträcka skall tam tillämpas enligt § 55. Förare skall ges order S1 avd 5.
3. TL skall föra anteckningar i överlämningsbok samt på grafiskt tidtabellsblad enligt mönster i bilaga 2. Tam-bok skall föras enligt § 55. Anteckningar skall även föras över inträffade trafikstörningar.

Tkl på lokalt bevakad station skall innan bevakning tas upp förvissa sig om trafikläget, föra in aktuella anordningar i överlämningsbok samt ställa stationens samtliga signaler i ”stopp”. Först därefter får bevakning tas upp. När bevakning tagits upp skall besked om detta lämnas till TL eller till lokalt bevakad gränsstation. Då tam tillämpas skall tam-bok föras.

TL (tkl) som avlöser annan TL (tkl) skall förvissa sig om den situation som föreligger samt bekräfta sin närvaro genom personlig kod i datoriserat ställverk eller genom signatur i överlämningsbok. Avgående personal skall utan anmaning lämna nödvändiga upplysningar till den tillträdande.

4. TL (tkl) kan uppdra åt annan kompetent person i säkerhetstjänst att utföra lokal ställverksmanövrering. Muntlig order skall ges för varje sådan manöver.
5. Om station bevakas lokalt av tkl skall förare ges order (S1 avd 7).

§ 51 Reservnummer

§ 52 Huvudsignal felaktig. Passerande av huvudsignal som ej visar ”kör” eller dvärgsignal som ej visar ”lodrätt”

1. Om huvudsignal saknas där sådan enligt linjeboken skall finnas skall ett huvudsignalmärke vara uppsatt på huvudsignalens ordinarie plats. För passerande av huvudsignalmärke gäller samma regler som för passerande av huvudsignal som ej visar ”kör”.
2. Huvudsignal som är felaktig skall visa ”stopp” eller vara släckt. Föraren skall ges order S1 avd 10.
3. När huvudsignal visar ”stopp” skall föraren genast anmäla detta till TL (tkl). Om föraren tror sig känna till att stoppsignalen beror på att framförvarande sträcka ej är fri får föraren dröja med sin anmälan, dock högst 2 minuter. Om huvudsignal är släckt eller visar felaktig, otydlig eller ofullständig signalbild skall föraren genast göra anmälan till TL (tkl).
4. Har förare fått order S1 avd 10 om att en huvudsignal är felaktig skall den anses visa ”stopp” oavsett vilken signalbild som visas.

Tillstånd för tåg att passera huvudsignal i ”stopp” eller dvti som ej visar ”lodrätt”

5. Huvudsignal som ej visar ”kör” eller dvti som ej visar ”lodrätt” får endast passeras efter tillstånd av TL (tkl). Sådant tillstånd skall innehålla tågnummer, huvudsignalens beteckning samt förarens respektive TL (tkl) namn, se samtalsexempel på nästa uppslag. Om ett sådant tillstånd lämnas över tågradio skall detta ske genom s k ”öppen kanal” eller samtalsgrupp för berörd sträcka. Lämnas tillståndet per telefon skall TL om möjligt underrätta andra tåg som kan beröras över tågradion.

Tillståndet får endast omfatta en signal. Om tillståndet gäller en utfartssignal får tillståndet även omfatta den första blocksignalen vid stationsgränsen.

TL åligganden

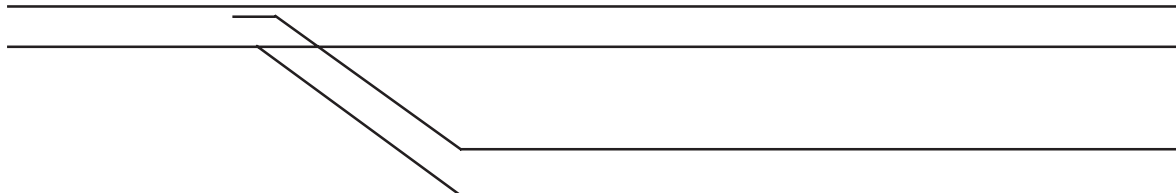
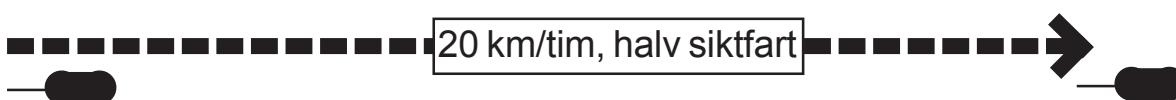
Innan TL (tkl) lämnar tillstånd för tåg att passera huvudsignal i stoppställning eller dvti som ej visar ”lodrätt” skall TL (tkl) kontrollera att sträckan inte är upplåten för A-arbete eller för annan rörelse. TL skall för linjesträcka respektive för signalsträcka inom ställverksområde efterhöra hos föraren på närmast föregående tåg på sträckan att tåget lämnat den aktuella sträckan.

TL (tkl) skall föra anteckningar om lämnade tillstånd på grafblad.

Förars åligganden

När tåg fått tillstånd att passera huvudsignal i stoppställning eller dvti som ej visar ”lodrätt” skall föraren mata in signalens nummer i ATC-panelen och bekräfta detta. Sth 40 km/h till nästa huvudsignal. Tåget skall kunna stannas på mindre än halva siktsträckan (”halv siktfart”).

Finns växlar på signalsträckan får hastigheten fram till nästa huvudsignal eller längst till stationsgränsen vara högst 20 km/h. När växel uppnås får hastigheten inte vara större än att rörelsen kan stannas framför denna. Föraren skall kontrollera att anliggande tunga sluter väl mot den ena rälen och att frånliggande tunga ligger på tillräckligt avstånd från den andra rälen.



Infartssignal måste passeras i ”stopp”

6. Innan TL får lämna tillstånd att passera infartssignal i ”stopp” skall TL förvissa sig om att spåret är fritt, att växling inte pågår på spåret eller att annat hinder inte finns.

Föraren skall kontrollera hinderfrihet samt växellägen enl mom 5 och hinderfrihet samt vid rörelse in på stationen hålla skärpt uppmärksamhet framåt.

Innan tkl får lämna tillstånd att passera infartssignal i ”stopp” skall tkl förvissa sig om att växlar som infartssignalen i ”kör” förreglar är i rätt läge. Växel anses vara i rätt i läge om tkl kan konstatera att växel går att lägga fram och åter med helt normala indikeringar samt indikeras rätt

Samtalsexempel:

Tåg skall lämnas tillstånd att passera infartssignal i stoppställning:

TL: *Tåg 700 får passera infartssignal 250 i Visinge i stoppställning, Andersson.*

F: *Tåg 700 får passera infartssignal 250 i Visinge i stoppställning, Bengtsson.*

TL: *Rätt uppfattat.*

Tåg skall lämnas tillstånd att passera utfartssignal samt första blocksignal i stoppställning:

TL: *Tåg 700 får passera utfartssignal 254 och blocksignal 256 i Visinge i stoppställning, Andersson.*

F: *Tåg 700 får passera utfartssignal 254 och blocksignal 256 i Visinge i stoppställning, Bengtsson.*

TL: *Rätt uppfattat.*

för aktuell fordonsrörelse eller genom att tkl på plats konstaterar att växeln ligger i rätt läge.

Tkl kan genom att visa ”framåt” medge att tåg passerar infartssignal i ”stopp”. Växelkontroll behöver inte utföras. Sth 20 km/h.

Om tkl inte har kontroll på att växel sluter i ändläge skall föraren uppmanas att föra in tåget på stationen med försiktighet och utföra växelkontroll.

Utfartssignal måste passeras i ”stopp”

7. Innan TL (tkl) får lämna tillstånd att passera utfartssignal samt eventuell första blocksignal i ”stopp” skall TL (tkl):
 - kontrollera att föregående tåg lämnat sträckan,
 - om möjligt, spärra linjen från motsatt håll om blocksignal skall passeras i ”stopp”.

TL (tkl) skall dessutom kontrollera att växel, som utfartssignalen normalt förreglar, är i rätt läge. Växel anses vara i rätt läge om tkl kan konstatera att växel går att lägga fram och åter med helt normala indikeringar på spårplanen samt indikeras i rätt läge för aktuell fordonsrörelse.

Förare skall fram till nästa normalt fungerande huvudsignal eller längst till stationsgränsen hålla skärpt uppmärksamhet framåt samt kontrollera hinderfrihet och växellägen enligt mom 5. Sth 20 km/h. Sådan kontroll behöver inte göras om tkl på lokalt bevakad station ger ”avgång”.

Blocksignal måste passeras i ”stopp”

8. Känner TL inte till hinder får han ge tillstånd för rörelse att passera blocksignal som ej visar ”kör”. TL skall, innan tillståndet lämnas, spärra linjen från motsatt håll. Sådan spärrning erfordras ej om blockriktningen överensstämmer med rörelsens körriktning. Spärrningen får hävas först sedan tåget i sin helhet inkommit på den andra gränsstationen.

Är nästa station lokalt bevakad skall TL kontrollera med tkl på denna att föregående tåg lämnat sträckan samt beordra tkl där att utföra spärrning enligt ovan.

Föraren skall hålla skärpt uppmärksamhet på eventuella hinder eller spår-fel. När tåget inkommit på nästa station skall föraren anmäla detta till TL om inte stationen är lokalt bevakad.

Är linjeblockeringen ur bruk får blocksignal passeras sedan TL (tkl) lämnat tillstånd. Bortom signalen gäller då sth.

Huvudsignal inom ställverksområde måste passeras i ”stopp”

9. Innan TL (tkl) får lämna tillstånd att passera huvudsignal i ”stopp” skall TL (tkl)
 - kontrollera att föregående rörelse lämnat sträckan fram till nästa huvudsignal,
 - kontrollera att växel som huvudsignalen i ”kör” förreglar är i rätt läge. Växel anses vara i rätt läge om TL (tkl) kan konstatera att växel går att lägga fram och åter med helt normala indikeringar på spårplanen samt indikeras i rätt läge för aktuell fordonsrörelse,
 - om TL (tkl) inte har kontroll på att växel sluter i ändläge, ge förare order att kontrollera växlar enligt moment 5,
 - föra anteckningar om lämnade medgivanden på grafbladet.

När tåget i sin helhet passerat nästa eller annan av TL angiven huvudsignal skall detta anmälas till TL (”passageanmälan”).

§ 53 Försignal felaktig

1. TL skall underrätta förare om att försignal är felaktig.
2. Förare som upptäcker felaktig försignal, utan att ha fått underrättelse om detta, skall snarast meddela TL. Hastigheten skall anpassas så att tåget kan stannas före huvudsignalen om denna visar ”stopp”.

§ 54 Spärrning och hinderanmälan

1. Spärrning av linjesträcka skall ske i följande fall
 - vid A-arbete och vid A-arbete efter tåg, då berört tåg passerat platsen,
 - då tåg skall ges tillstånd att passera första blocksignal efter utfartssignal, som ej visar ”kör”,
 - vid anmälan om allvarligt fel eller arbete på spåranläggning eller kontaktledning,
 - vid färd med arbetståg,
 - då fordon kvarlämnats på linjesträcka,
 - vid S-disp,
 - om olycka inträffat,
 - i övriga fall då tåg ej får framföras på viss linjesträcka.

2. Spärrning av tågspår på station eller inom ställverksområde skall ske i följande fall
 - vid A-arbete,
 - vid rapport om allvarligt fel på spåranläggning eller kontaktledning,
 - då arbetsfordon ställs upp på tågspår,
 - om olycka inträffat,
 - vid färd med arbetståg inom ställverksområde.

Om olycka inträffat skall även intilliggande spår spärras.

Spärrning utförs på följande sätt:

På sträcka eller station som kan manövreras från TLC spärrar TL berörd sträcka eller spår på station genom ställverksmanöver och med anteckningar på grafblad.

För tågspår på station som ej kan spärras centralt skall TL i stället tillse att tågspåret kortslutes manuellt och hindertavlor sätts upp.

På lokalt bevakad station ansvarar tkf för spärrning av tågspår genom att stoppställa signaler och/eller utföra manuell kortslutning.

3. Hinderanmälan utväxlas av tk1 på lokalt bevakad station med annan lokal tk1 eller TL eller vice versa. Hinderanmälan utväxlas i följande fall
- vid A-arbete,
 - vid rapport om allvarligt fel eller arbete på spranläggning eller kontaktledning,
 - då fordon lämnats kvar på linjen,
 - vid S-disp,
 - om olycka inträffat,
 - i övriga fall då tåg ej får framgå på viss linjesträcka,
 - vid färd med arbetståg.

Hinderanmälan utförs på följande sätt:

Tk1 på den ena av sträckans gränsstationer anmäler till TL (tk1) på den andra gränsstationen ”hinder på sträckan X-Y på grund av” och avslutar med eget namn. Mottagaren repeterar meddelandet samt uppger sitt eget namn. TL (tk1) på de båda gränsstationerna skall spärra respektive huvudsignaler mot berörd sträcka.

4. Hinderanmälan vid A-arbete efter tåg utförs på följande sätt:

TL (tk1), som fått anmälan om att berört tåg passerat plats där A-arbete planeras, kontaktar TL (tk1) på den andra gränsstationen och ger ordern: ”Efter tåg xxx hinder på sträckan X-Y på grund av A-arbete efter tåg”. TL (tk1) på de båda gränsstationerna skall spärra respektive huvudsignaler mot berörd sträcka. Först därefter får A-arbete efter tåg beviljas.

5. När hindret har undanröjts skall hinderanmälan återkallas på följande sätt:

”Hindret X-Y undanröjt kl”, avslutas med eget namn. Mottagaren repeterar meddelandet samt uppger sitt eget namn.

Anmälan om undanröjt hinder bekräftas med TL (tk1) signatur.

§ 55 Tåganmälan

1. Tåganmälan (tam) skall utväxlas

- på sträckan Lindholmen-Kårsta,
- om linjeblockeringen är ur bruk, dvs signalsäkerhetsanläggningen på grund av en *känd orsak* är obrukbar, t ex vid ett planerat arbete på anläggningen.

Om tam skall tillämpas på annan sträcka än Lindholmen–Kårsta skall förare orderges (S1 avd 5). Har förare inte underrättats om att linjeblockeringen är ur bruk på en linjesträcka, måste utfartssignalen på gränsstationen till sträckan vara ställd i ”stopp”.

Tam kan utväxlas mellan TL och förare, mellan TL och tkl på lokalt bevakad station eller mellan tkl på två angränsande, lokalt bevakade stationer. Tam mellan förare och TL får endast tillämpas då TL kan fjärrmanövrera tam-sträckans båda gränsstationer. Undantag medges för Kårsta station när tam utväxlas Lindholmen-Kårsta eller omvänt.

Tam får omfatta endast en linjesträcka. Är linjeblockeringen ur bruk på flera linjesträckor måste ny tam utväxlas för varje linjesträcka. Tågens ordningsföljd på sträcka med tam fastställs av TL.

TL (tkl) skall föra anteckningar om tam i tam-bok.

Innan linjeblockering tas ur bruk måste in-anmälan lämnas för det sista tåget som gått över sträckan.

2. Tam mellan TL och förare består av *körtillstånd* och *in-anmälan*.

Körtillstånd lämnas av TL till förare på tåg när detta befinner sig på gränsstationen till den sträcka körtillståndet avser. Körtillstånd repeteras av förare. TL bekräftar att tillståndet uppfattats korrekt.

In-anmälan lämnas av förare på tåg till TL när tåget i sin helhet inkommit till den andra gränsstation körtillståndet avsåg. In-anmälan repeteras av TL. Föraren bekräftar att in-anmälan uppfattats korrekt av TL.

Innan körtillstånd lämnas måste TL förvissa sig om att tam-sträckan är fri genom att kontrollera att ”in” erhållits från närmast föregående tåg på sträckan (tam-boken spalt 7) och att, i förekommande fall, ”klart” erhållits för aktuellt tåg (tam-boken spalt 3) av tkl på lokalt bevakad station.

Körtillstånd innebär aldrig samtidigt tillstånd att passera huvudsignal i stoppställning. Finns flera blocksignaler på samma linjesträcka får TL samtidigt som körtillståndet även lämna tillstånd att passera samtliga dessa oavsett signalbild.

Körtillstånd lämnas eller nedtecknas av förare enligt S1 avd 5. De blocksignaler som omfattas av tillståndet skall finnas uppräknade på eller nedtecknas på S1.

Exempel på hur körtillstånd skall formuleras:

TL: ”Tåg 700” har körtillstånd Lindholmen-Kårsta, Larsson.”

Förare: ”Tåg 700” har körtillstånd Lindholmen-Kårsta, Andersson.”

TL: ”Rätt uppfattat.”

3. Tam mellan TL och tkl på lokalt bevakad station respektive mellan tkl på två intill varandra liggande lokalt bevakade stationer består av *klart- (dåklart-), ut- och in-anmälan*.

Klart-anmälan lämnas av TL (tkl) på tam-sträckans ena gränsstation till TL (tkl) på sträckans andra gränsstation. Klartanmälan repeteras av mottagaren, som kvitterar med signatur. Är anmälan rätt uppfattad bekräftar avsändaren detta.

Innan klartanmälan lämnas skall TL (tkl) i tam-boken kontrollera att in-anmälan från föregående tåg erhållits (spalt 7).

Dåklart-anmälan får lämnas vid s k ”spetsmöte”, dvs när ett tåg skall avgå från en station senast 5 minuter efter att möteståget inkommit.

Ut-anmälan lämnas av TL (tkl) på den andra gränsstationen omedelbart sedan tåg erhållit ”avgång” eller körtillstånd från berörd station. Ut-

anmälan omfattar även klockslag och TL (tkl) signatur. Utanmälan repeteras och kvitteras av mottagaren. Är utanmälan rätt uppfattad bekräftar avsändaren detta.

Inanmälan lämnas av TL (tkl) genast sedan tåg i sin helhet inkommit på tam-sträckans gränsstation till TL (tkl) på sträckans andra gränsstation.

Inanmälan omfattar klockslag när tåget inkommit och TL (tkl) signatur. Inanmälan från TL till tkl på lokalt bevakad station får ges först sedan TL erhållit inanmälan från förare på det aktuella tåget.

Formuleringsexempel:

Linjeblockeringen är ur bruk Vbm-Hgä, Hgä är lokalt bevakad.

Klartanmälan: Tkl Hgä: "Klart 310 till Hägernäs, AG."
 TL: "Klart 310" till Hägernäs, JöL."
 Tkl Hgä: "Rätt uppfattat."

Dåklartanmälan: Tkl Hgä: "Då 609 inkommit, klart 310 till Hägernäs, AG."
 TL: "Då 609 inkommit, klart 310 till Hägernäs, JöL."
 Tkl Hgä: "Rätt uppfattat."

Utanmälan: TL: "310 ut rätt tid, JöL."
 Tkl Hgä: "310 ut rätt tid, AG."

Inanmälan: Tkl Hgä: "310 in rätt tid, AG."
 TL: "310 in rätt tid, JöL."

- Om linjeblockering, som varit ur bruk, tas i bruk tidigare än beräknat, måste förare på tåg som erhållit order (S1) att linjeblockeringen är ur bruk orderges på S1 avd 10 att linjeblockeringen åter är i bruk. *Innan så skett får linjeblockeringen inte tas i bruk.*

§ 56 Avgångssignal till tåg på lokalt bevakad station

Station kan bevakas lokalt enligt § 50:1.

1. Om avgångssignal till tåg skall ges av tkl på lokalt bevakad station skall förare orderges på S1 avd 7.

Avgångssignal ges endast i följande fall:

- när tåg skall gå ut på sträcka utan linjeblockering,
- vid fel på signalsäkerhetsanläggning där felets orsak och verkan är känd,
- vid planerat arbete som gör signalsäkerhetsanläggningen obrukbar,
- då utfartssignal saknas, är felaktig eller ej förreglar utfartsväxlar.

2. Innan tkl ger avgång skall tkl varje gång kontrollera

- att tågvägen är inspekterad,
- att utfartssignalen visar ”kör” om detta är möjligt,
- att ”klart” för tåget erhållits av tkl på tam-sträckans andra gränsstation. Om denna station fjärrmanövreras skall ”klart” erhållas av TL,
- att mötande tåg har inkommit,
- att ordergivning till tåget har skett,
- att trafikantutbytet avslutats och tågets dörrar stängts,
- att avgångstiden är inne.

”Avgång” ges ej till arbetståg.

§ 57

§ 57 Hinder för tågs intagande på station

1. Finns hinder i infartstågväg skall tåg senast vid infartssignalen ges muntlig order om skärpt uppmärksamhet. Sth 30 km/h.
2. Finns hindret bortom infartstågvägens slutpunkt får tåg tas in utan begränsning om föregående infartssignal visar ”kör 30”, ”kör 40” eller ”kör vänta stopp”. I övriga fall skall föraren ges muntlig order om skärpt uppmärksamhet senast vid infartssignalen.

§ 58-59 Reservnummer

§ 60 Tågmöte och tågföljdsändring

Gemensamma föreskrifter

1. TL får besluta att visst tåg skall byta tågnummer. Berörda förare och tk1 skall delges beslut om nytt tågnummer samt övriga order som gäller för det nya tåget.

TL får flytta tågmöten och ändra tågföljden. Notering av sådan åtgärd skall göras på grafblad.

På station varifrån tåg skall gå ut på sträcka utan linjeblockering

2. När tåg skall gå ut på sträcka utan linjeblockering skall kontroll ske av att föregående tåg lämnat sträckan. Kontrollen åligger dels TL (tk1 på lokalt bevakad gränsstation) enligt § 55 mom 2 och 3, dels förare på tåg som skall gå ut på sträckan.

Förarens kontroll av tågmöte sker genom att mötande tåg iakttages eller genom att förare hos TL (tk1) efterhör om mötande tåg inkommit. Denna kontroll behöver inte utföras om mer än 30 min enligt tidtabellen förflutit sedan mötande tåg inkommit.

3. Reservnummer.
4. Mötesorder ges ej då tåganmälan tillämpas på sträcka där linjeblockeringen är ur bruk.

§ 61-62 Reservnummer

§ 63 Hjälpfordon behövs. Fordon måste lämnas kvar på linjen eller på tågspår inom station. Hjälptåg

1. Har tåg blivit stillastående p g a maskinskada eller missöde skall föraren genast kontakta TL.
2. Om skyddsåtgärder krävs på eget eller intilliggande spår enligt § 66 mom 1, skall dessa utföras först.
3. Om förare finner att rörelsen p g a det som inträffat inte kan fortsätta skall hjälptåg begäras hos TL. Som gränspunkter för den sträcka det hjälpbehövande tåget finns på (hjälpsträcka) får anges tpl, huvudsignal eller vägskyddsanläggning. Om det är nödvändigt för att vägleda samhällets räddningstjänst eller bilburen hjälp, får föraren till TL uppge olycksplatsens exakta läge.

Hjälptåg anordnas från stationen eller blocksignalen närmast före hjälpsträckan. Hjälptåget betecknas med tågnummer föregånget av ”hjelptåg”.

Tillstånd att gå ut med hjälptåg får lämnas först sedan TL förvissat sig om att det hjälpbehövande tåget står stilla och dess förare informerats om *förbud mot att förflytta fordonen*. Medgivande till förare av hjälptåg lämnas enligt följande exempel: ”Klart för hjelptåg på sträckan A-D. Hjälpbehövande tåg finns mellan B och C.”

Anm: Om hjälpsträckan anges börja vid en huvudsignal måste TL förvissa sig att denna signal står i hjelptågets färdriktning.

Huvudsignaler i stoppställning får endast passeras efter tillstånd av TL. Samma hastighetsregler som gäller för tåg gäller härvid även för hjälptåg. På hjälpsträckan får hastigheten vara högst 30 km/h. Tåget skall kunna stannas på mindre än halva siktsträckan.

På sträcka som saknar linjeblockering får hjelptågs hastighet vara högst 60 km/h.

Sedan hjälptåget kopplats samman med det hjälpbehövande tåget gäller:

- TL beslutar i vilken riktning det hjälpbehövande tåget skall föras.
 - Om fordonssättet kan manövreras från ledarhytt och fordonssättet skall fortsätta i det hjälpbehövande tågets ursprungliga färdriktning; hjälptåget skall avslutas och rörelsen fortsätter med det tågnummer det hjälpbehövande tåget ursprungligen hade.
 - Om fordonssättet kan manövreras från ledarhytt men fordonssättet skall undanföras i motsatt riktning mot den riktning det hjälpbehövande tåget ursprungligen hade; tåget skall föras undan som hjälptåg och avslutas när det inkommit till nästa station. Sth 40 km/h. Rörelsen skall kunna stannas på mindre än halva siktsträckan.
 - Om fordonssättet inte kan manövreras från ledarhytten skall tåget föras undan som hjälptåg till nästa station. Sth 30 km/h.
4. Om behovet av hjälpfordon bortfaller får föraren återkalla sin begäran om hjälptåg. Kan TL återkalla hjälptåget innan detta påbörjat sin färd får TL medge det tidigare hjälpbehövande tåget att fortsätta. Kan hjälptåget inte återkallas, skall TL tydligt framhålla för föraren av det hjälpbehövande tåget att fordonen måste kvarstå tills hjälptåget anlant till platsen.

Fordon måste lämnas kvar på linjen

5. Om fordon på g a ett missöde måste lämnas kvar på linjen får detta ske efter tillstånd av TL. Innan tillstånd lämnats får färd med övriga fordon inte fortsätta. Föraren skall ombesörja att kvarlämnade fordon bromsas och/eller förstänges enligt § 40. Kan så inte ske får fordonen inte lämnas, utan hjälpfordon skall begäras. De kvarlämnade fordonen skall om möjligt bevakas. Innan tåget fortsätter skall föraren göra en ny bromsberäkning. Slutsignal får ej finnas på del av tåg som fortsätter.
6. TL (tkl) skall spärra den sträcka där de kvarlämnade fordonen befinner sig. Spärrningen får inte hävas förrän TL fått anmälan om att samtliga fordon förts undan.

§ 64 Rörelse mot viss färdriktning**Allmänt**

1. Ett tåg anses backa om det tillfälligt går i annan riktning än som anges i tdt eller, vad gäller arbetståg, anges i S3.

Backning utan tillstånd får aldrig ske förbi huvud- eller dvärgsignal som helt passerats. Undantag gäller i vissa fall vid spårdisp.

Normaltåg

2. Utan tillstånd från TL får normaltåg backa högst 100 meter på linjesträcka och 20 meter om tåget till någon del befinner sig inom stations gränser.

TL får inte lämna tillstånd att backa in på sträcka där annat tåg befinner sig eller där A-arbete beviljats. Innan TL lämnar tillstånd till backning skall den utfartssignal tåget skall backa mot spärras.

Anm: Måste normaltåg backas längre än 20 m på station sker detta som växling, se § 39.

3. Reservnummer.
4. Måste normaltåg backas över plankorsning som helt passerats eller backas längre än 100 m, skall föraren antingen manövrera rörelsen från ledarhytten i rörelseriktningen eller signalgivare övervaka rörelsen.
5. Om backning inte manövreras från ledarhytten i rörelseriktningen, skall ”tåg kommer” ges omedelbart före backning samt därefter upprepade gånger under backningsrörelsen.

Sth vid backning är 20 km/h om förare befinner sig i rörelseriktningens ledarhytt eller om signalgivare övervakar rörelsen, annars 10 km/h.

Arbetståg

6. Arbetståg får gå i motsatt riktning mot vad som angetts i starttillståndet enligt regler i § 34 moment 8. Inom S-disp får sådan rörelse ske enligt överenskommelse med htsm.

Trafikbiträde skall övervaka rörelsen enligt § 36 moment 10, om föraren inte framför rörelsen från ledarhytten.

§ 65 Åtgärder vid fara

1. Stoppsignal skall ges till tåg av den som upptäcker fel på spår, kontaktledning, fordon eller annan omständighet som kan innebära fara för säkerheten.

Förare av fordon eller övrig personal som har tillgång till kontaktdon skall omedelbart kortsluta berört spår.

Kan tåg inte stoppas på annat sätt skall TL (tkl) underrättas om att tåget måste stoppas.

TL skall försöka stoppa tåget genom att för tåg med uppfälld strömavtagare utföra nödfrånkoppling av kontaktledningen.

Om annan person än TL har utfört nödstoppet skall TL genast underrättas om att nödfrånkoppling har gjorts samt om orsaken.

Anm: Om TL bedömer att faran inte är större än att tåget utan risk kan stoppas med hjälp av radioanrop i stället för nödfrånkoppling av kontaktledningen, får TL i stället använda denna metod.

2. Upptäcker tågpersonal fel på eget eller bredvidliggande spår skall TL (tkl) snarast underrättas. TL (tkl) skall ge berörda tåg order S1 avd 10 om särskild försiktighet.

Sabotage mot fordon eller anläggning skall rapporteras till TL. TL skall anmoda den som anmält sabotage att inlämna skriftlig rapport.

§ 66 Åtgärder vid olycka

1. Har olycka inträffat skall förare
 - omedelbart kortsluta spårledning på intilliggande spår,
 - underrätta TL (tkl),
 - fälla ned strömavtagarna på tåget,
 - ombesörja att hindermärken sätts upp på intilliggande spår på ca 400 meters avstånd, om inte annat överenskommits med TL.

Om föraren på grund av det inträffade är oförmögen att vidta nödvändiga åtgärder, skall knr eller annan personal överta åtgärder enligt denna paragraf.

2. TL (tkl) spärrar aktuell sträcka enligt § 54 och tillkallar erforderliga resurser enligt särskild larmlista. Larmlista upprättas av TC och skall finnas tillgänglig på TLC.
3. Fordon eller anläggning på olycksplatsen får inte rubbas och tågväg inte nödutlösas förrän säkerhetsutredare lämnat röjningsmedgivande. Inte heller vid allvarligt olyckstillbud får fordon eller anläggning rubbas innan bevissäkring skett och röjningsmedgivande lämnats av säkerhetsutredare. Detta gäller inte om fordon måste flyttas för att rädda liv, släcka brand, stoppa miljöfarligt utsläpp eller om det i övrigt föreligger synnerliga skäl. Röjningsmedgivande lämnas till TL och röjningspersonal av säkerhetsutredaren.
4. CS skall utfärda föreskrifter för hur missöde anmäls då TLC är obemannad.
5. Vid allvarlig olycka skall berörd personal snarast avlösas. Vid mindre allvarlig olycka eller tillbud skall personalen avlösas om denna bedöms eller förklarar sig tillfälligt oförmögen att fortsätta tjänsten. Samtal med säkerhetsutredare skall ske snarast möjligt.

Återgång till säkerhetstjänst får ej ske förrän medgivande till detta läm-

nats av berörd avdelningschef efter samråd med säkerhetsutredare. Efter allvarlig händelse skall även CLÄK lämna medgivande.

6. Säkerhetshandläggare ansvarar för att händelse utreds. Utredningen skall tillställas ansvarig chef, SL S och Järnvägsinspektionen.

§ 67 Utrymning av tåg

1. Med utrymning av tåg avses då trafikanter i ett tåg p g a missöde måste lämna tåget på annan plats än vid plattform.
2. Om behov av utrymning av tåg p g a olycka, missöde eller annan orsak föreligger, skall förare först inhämta TL medgivande till utrymning. Om räddningstjänsten har larmats skall utrymning ske i samråd med denna.
3. Om nedfallen kontaktledning finns på platsen, måste denna göras ofarlig genom kortslutning och skyddsjordning innan TL får lämna tillstånd till utrymning. Se Fö-I 55.
4. TL och föraren skall samråda om i vilken riktning utrymningen skall ske. Om flera spår finns på platsen, skall TL spärra intilliggande spår på berörd linjesträcka. Inom ställverksområde skall så lång sträcka spärras på såväl intilliggande spår som på spår där missödet inträffat att utrymningsvägen tryggas för trafikanterna.
5. När föraren erhållit medgivande att utrymma tåget, skall spårledningen på intilliggande spår först kortslutas med kontaktdon. Utrymningen skall därefter övervakas av tågpersonalen, som också ger instruktion om vart trafikanterna skall bege sig. Om möjligt skall knr medfölja och leda trafikanterna rätt.
6. När trafikanterna lämnat spårområdet får föraren häva kortslutningen och meddela TL att utrymningen är genomförd. Första tåg förbi platsen skall orderges om särskild försiktighet.

Nödutrymning

6. Nödutrymning av tåg får endast ske vid ett *mycket allvarligt nödläge*. Intilliggande spår skall omgående kortslutas av föraren. TL skall snarast möjligt meddelas att nödutrymning måste ske. TL skall omedelbart nödfrånkoppla kontaktledningen och spärra berörd linjesträcka (berörda spår inom ställverksområde eller station).

7. Föraren får frilägga dörrarna, om möjligt endast på den sida av tåget som inte vetter mot intilliggande spår. Trafikanterna meddelas genom utrop i högtalarna eller genom personlig kontakt av tågpersonalen. Tågpersonalen skall biträda vid utrymningen. Finns knr på tåget skall denne leda trafikanterna från platsen för missödet. TL skall snarast underrättas om vilka åtgärder som vidtagits.

Bilaga 1. Personalföreskrifter för personal med säkerhetstjänst

1. Personalgrupper som utför säkerhetstjänst

- trafikledare,
- tågklarerare,
- trafikutbildare,
- förare,
- förarbiträde,
- depåförare,
- konduktör,
- trafikbiträde,
- tillsyningsman,
- huvudtillsyningsman,
- tågvarnare,
- person som utför arbete i eller kontroll av spår- eller signal-säkerhetsanläggning,
- övrig personal med arbetsuppgifter för vilka säkerhetsföreskrifter gäller.

Behörighetskrav för säkerhetstjänst

2. Säkerhetstjänst får endast utföras av den som med hänsyn till yrkeskunnande, hälsotillstånd och personliga egenskaper i övrigt kan anses lämplig för detta. För att få utföra säkerhetstjänst krävs att vederbörande utbildats, examinerats och givits behörighet enligt kunskapsfordringar för respektive personalkategori, har genomgått föreskriven fortbildning samt genomgått hälsoundersökning enligt BV-FS.

Personal i säkerhetstjänst är skyldig att till egen AL genast anmäla sådan omständighet som kan påverka den egna förmågan att utföra säkerhetstjänst. AL skall samråda med säkerhetsutredare/FLÄK om fortsatt säkerhetstjänst.

AL ansvarar för att gällande arbetstidsregler för säkerhetstjänst följs.

Minimiålder för personal i säkerhetstjänst är 20 år. För signalteknisk personal, konduktör och depåförare som genomgått reparatörsutbildning vid gymnasieskola eller har minst tre månaders praktik som reparatör och befunnits lämplig av arbetsgivaren samt godkänts vid depåförarutbildning enligt fastställd utbildningsplan är dock minimiåldern 18 år.

Förare skall vara utbildad på fordonet i fråga. Om den som framför fordonet saknar behörighet för aktuell bana eller fordonstyp skall person med sådan behörighet medfölja som lots. Detsamma gäller om föraren anser sig behöva repetition p.g.a. viss tids frånvaro.

Personal som varit frånvarande från säkerhetstjänst längre tid än ett halvår, skall genomgå repetitionsutbildning för sin befattning, innan återinträde i tjänst medges. Vid frånvaro längre tid än ett år, skall ny fortbildning och förnyad hälsokontroll genomföras. I samband med periodisk kunskapskontroll (fortbildning) skall kontroll göras av att berörd personal har tjänstgjort minst ett sammanhängande arbetspass om minst 3 timmar var sjätte månad. Ofta förekommande kortare tjänstgöring som ger motsvarande kompetens är likvärdig. Trafikledningspersonal skall för att upprätthålla sin kompetens tjänstgöra minst tre arbetspass om 3 timmar per halvår i respektive tjänst.

Den som utför arbetsuppgifter i säkerhetstjänst får inte bruka narkotika eller vara beroende av eller missbruka alkohol. Personal i säkerhetstjänst som påträffas påverkad skall omedelbart tas ur säkerhetstjänst.

Person som på grundad anledning kan misstänkas missbruka alkohol eller bruka narkotika eller annat berusningsmedel, får inte användas i säkerhetstjänst. Återgång i säkerhetstjänst får inte ske förrän utredning klarlagt om missbruk eller beroende föreligger. FLÄKs medgivande till återgång skall inhämtas.

Läkemedel som påverkar reaktionsförmåga och vakenhet, vanligtvis märkt med röd triangel, får endast användas efter medgivande av FLÄK.

Misstänks person med säkerhetstjänst vara påverkad av alkohol, narkotika, annat berusningsmedel eller olämpligt läkemedel, åligger det var

och en att anmäla detta till närmaste arbetsledning eller TL. TL/arbetsledning skall anmäla detta till säkerhetsutredare. Föreligger grundad anledning till misstanke om påverkan skall arbetsledningen eller trafikledaren omedelbart ta personen ur säkerhetstjänst. Misstänks alkoholpåverkan skall alkoholutandningsprov ofördröjligen tas. I de fall detta rör person som framför fordon skall provet tas av polis på platsen.

Hälsundersökning och periodisk kontroll

3. Den som skall påbörja eller utbildas för säkerhetstjänst, skall ej mer än 6 månader dessförinnan ha hälsundersökts genom FLÄK försorg och härvid förklarats medicinskt lämplig. Efter avbrott i säkerhetstjänst ett år eller mer skall ny undersökning göras.

Personal i säkerhetstjänst skall genomgå periodisk hälsundersökning enligt föreskrifter i BV-FS.

Förnyad hälsokontroll skall göras

- vart femte år till och med 45 års ålder,
- var tredje år i intervallet 46 t.o.m. 59 års ålder,
- varje år från och med 60 års ålder.

CS utövar tillsyn över verksamhetsutövares rutiner för kontroll av att periodisk hälsokontroll genomförs.

Personal i säkerhetstjänst som tagits ur tjänst p g a medicinska skäl eller efter olyckshändelse eller tillbud vid järnvägen, skall undersökas genom FLÄK försorg.

Vid olycka av mindre allvarlig karaktär skall TL ombesörja att berörd personal tas ur tjänst om de bedöms eller förklarar sig tillfälligt oförmögna att fortsätta tjänsten. Förare som tagits ur tjänst skall snarast hänvisas till berörd säkerhetsutredare.

Personal i säkerhetstjänst som drabbats av eller sjukskrivits för symptom, sjukdom eller handikapp, som kan tänkas inverka på säkerheten, skall läkarundersökas. FLÄKs skriftliga medgivande till återinträde i tjänst skall inhämtas.

Hälsokrav

4. Personal i säkerhetstjänst skall uppfylla de i BV-FS uppställda kraven på hälsotillstånd.

Dispens från hälsokrav

5. I dispensärenden skall samråd ske mellan verksamhetsutövare, FLÄK och CS.

Fortbildning i Tri föreskrifter

6. Till fortbildning skall kallas sådan personal som används eller kan komma att användas i säkerhetstjänst. Syftet med fortbildning är att kontrollera att personalen har de kunskaper som behövs, att ge ett tillfälle till diskussion i säkerhetsfrågor, att informera om nyheter och förändringar samt att informera om inträffade händelser.

Ansvarig chef eller den som beordrar eller medger entreprenörs arbete ansvarar för att berörd personal kallas till fortbildning inom föreskriven tid.

Vid fortbildning skall personalen prövas i de föreskrifter i Tri, som den examinerats i. Vid fortbildningen skall personalen också informeras om föreskrifter m m rörande berusningsmedel, droger och otillåtna läkemedel.

Säkerhetschef i verksamhetsutövande bolag och CS skall övervaka att personal som används i säkerhetstjänst, har tillräcklig kännedom om gällande föreskrifter.

Fortbildning skall äga rum vartannat år.

Innan ny utgåva av Tri RB träder i kraft, skall all personal som används eller kan komma att användas i säkerhetstjänst informeras om de förändringar som gjorts. Kunskapskontroll skall genomföras.

Godkänt resultat i kurs för viss behörighet anses motsvara fortbildning.

Personal som vid kunskapskontroll inte uppnått fastställd kunskapsnivå,

eller inte genomgått fortbildning inom föreskriven tid, får inte användas i säkerhetstjänst förrän ny fortbildning genomförts med godkänt resultat. CS kan dock medge att sådan personal får användas i säkerhetstjänst i en lägre kunskapskategori.

Det åligger all personal att hålla kunskaperna i trafiksäkerhetsföreskrifterna aktuella.

Särskild fortbildning skall anordnas om verksamhetsutövare, CS eller säkerhetsutredare funnit anledning till detta.

Lämplighet för säkerhetstjänst

7. Person som visat sig olämplig, t.ex. visat bristande säkerhetsmedvetande, får ej användas i säkerhetstjänst. Järnvägsinspektionen och/eller CS kan förbjuda verksamhetsutövare att i säkerhetstjänst använda person som visat sig olämplig.

Utredning av händelse

8. Person i säkerhetstjänst, som varit inblandad i olycka eller allvarligt tillbud, skall tas ur säkerhetstjänst tills orsaken till händelsen utretts. Beslut om att person skall tas ut ur säkerhetstjänst kan fattas av arbetsledning, TL, säkerhetsutredare och/eller SL Säkerhet.

Vid sådan utredning beslutas enligt verksamhets- eller trafikutövares föreskrifter huruvida drogtestning av inblandad personal skall genomföras.

Återgång i säkerhetstjänst

9. Innan person som tagits ur säkerhetstjänst får återgå till sådan, skall chefen för verksamhetsutövande företag och CS tillstyrka detta. Ny examination skall dessutom genomföras.

Beslut om återgång i säkerhetstjänst efter utredning av händelse fattas av arbetsledning i samråd med säkerhetsutredare.

Beslut om återgång för person som tagits ur säkerhetstjänst fattas av säkerhetsutredare i samråd med FLÄK.

Bilaga 1a. Personalföreskrifter för spårbehörighet

Tillämplighet

- 10.** Till denna kategori hör företrädsvis personal som av arbetarskyddsskäl måste ha kunskaper och uppfylla hälsokrav som fordras för att vederbörande inte skall komma till skada inom järnvägens spårområde.

Spårbehörighet innebär att personal är behörig att utan tågvarnare beträda spår, men inte att arbeta i eller i spårets närhet utan tågvarnare.

Spårbehörighet är tillämplig även då anlitad entreprenörs eller verksamhetsutövares personal skall förflytta sig mellan olika arbetsplatser. Befattningshavare med ansvar för att beordra eller upphandla arbete inom järnvägens område och som har att bedöma under vilka former arbetet skall utföras, skall lägst uppfylla kraven för spårbehörighet.

Endast den som examinerats och godkänts får tilldelas spårbehörighet. Minimiålder för spårbehörighet är 18 år.

För att upprätthålla behörigheten krävs att tjänstgöring på spårområdet sker med mindre än ett års mellanrum. Om inte så skett skall personen genomgå fortbildning.

Behörighet att beträda tunnelbanans spårområde (tunnelbehörighet) ger även behörighet att beträda järnvägens spårområde.

Hälsokrav för spårbehörighet

- 11.** För spårbehörighet erfordras godkänd läkarundersökning, utförd eller godkänd av CLÄK eller annan av CLÄK godkänd läkare. Undersökningen får inte vara äldre än 6 månader vid utbildningstillfället.

Befattningshavaren skall ha befunnits fri från sådana sjukdomar eller kroppsfel som kan inverka på hans förmåga att säkert vistas inom spårområdet.

Det är förbjudet att använda eller uppträda påverkad av alkohol eller annat berusningsmedel under tjänstgöring. Person som påträffas påverkad skall avstängas från sådan tjänst, där spårbehörighet krävs.

Spårbehörighet får inte tilldelas person som på grundad anledning kan misstänkas missbruka alkoholhaltiga drycker eller bruka narkotika eller annat berusningsmedel.

Förnyad hälsoundersökning skall företas före eventuell övergång till säkerhetstjänst samt då anledning finns för arbetsledning eller FLÄK att anta att befattningshavaren inte uppfyller hälsofordringarna.

Förnyad hälsokontroll skall utföras vid 35, 45, 50, 55 och 60 års ålder samt därefter vartannat år under kvarstående tid i tjänst.

Synkrav

12. Vid synundersökning skall följande undersökas:

- att synskärpa med eller utan glasögon (kontaktlinser) uppgår till minst 0,6 vid syn med båda ögon,
- att normalt synfält finns,
- att normalt ljussinne finns,
- att inga sjukliga förändringar på ögonen finns som kan påverka synen framledes.

Skyldighet att bära glasögon (kontaktlinser) föreligger om dessa är nödvändiga för att uppfylla fastställt synkrav.

13. Hindrande sjukdomar

Spårbehörighet får inte tilldelas person med

- epilepsi eller annan sjukdom med risk för medvetanderubbning,
- diabetes mellitus,

- psykisk sjukdom, psykisk instabilitet eller psykisk defekt,
- sjukdom som medför yrsel,
- hjärtsjukdom eller annan sjukdom med risk för medvetanderubbning,
- vakenhetsstörningar,
- handikapp eller funktionsstörning som kan utgöra risk vid spårbedrädande,
- progressiv ögonsjukdom,
- avsaknad av mörkerseende.

Hörselkrav

14. Vid hörselundersökning skall följande undersökas:

- förmåga att på två meters håll uppfatta direkt tal,
- att frekvenserna 500, 1000 och 2000 Hz kan höras av vardera öra vid 40 dB,
- att frekvensen 3000 Hz kan höras vid 60 dB.

Dispens från hälsokrav

15. Dispens från bestämmelserna om hälsokrav för spårbehörighet kan medges av CS i samråd med FLÄK.

Fortbildning för spårbehörighet

16. Person med spårbehörighet skall genomgå periodisk fortbildning vart tredje år.

Mönstersamling

Innehållsförteckning

S1. Order till tåg.....	144
S2. Extratåg och inställda tåg. Extra uppehåll.....	146
S3. Order om avstängt spår/kontaktledning.....	148
Anvisningar till Tam-bok.....	150
Anvisningar till överlämningsbok.....	155
Anvisningar till anteckningar på grafisk tidtabell.....	158
Anvisningar för vko/dgo.....	163

Avd 1	Datum: 20_____-_____-_____ Tåg: _____
Avd 2	Vägskyddsanläggning felaktig På sträckan _____ - _____ är vägskyddsanläggningen vid _____ felaktig. <input type="checkbox"/> Bevakning är anordnad. Om förare ser att bevakare spärrar vägen får korsningen passeras med 40 km/h. <input type="checkbox"/> Bevakning är ej ordnad. Tåget skall kunna stannas före vägkorsningen.
Avd 3	Tillfällig hastighetsbegränsning På sträckan _____ - _____ <input type="checkbox"/> Uppspår <input type="checkbox"/> Nedspår mellan _____ och _____ skall sth vara _____ km/h på grund av _____.
Avd 4	Hinder för tåg På station _____ skall särskild försiktighet iakttas p g a <input type="checkbox"/> hinder i tågvägen. <input type="checkbox"/> hinder omedelbart bortom infartstågvägens slut. <input type="checkbox"/> _____.
Avd 5	Linjeblockeringen ur bruk På sträckan _____ - _____ är linjeblockeringen ur bruk. Följande blocksignaler får passeras med bibehållen sth utan att ytterligare tillstånd från TL måste lämnas: 1. _____ 2. _____ 3. _____ 4. _____ 5. _____ <input type="checkbox"/> Körtillstånd från TL erfordras. <input type="checkbox"/> Gränsstationen _____ är lokalt bevakad. Tkl ger "avgång".
Avd 11A	Ordern utfärdad av _____ Ordern mottagen i tåg _____ av _____
Avd 12A	"Rätt uppfattat" kl _____. TL/tkl _____. Förare: _____

Avd 6	Datum: 20____ - ____ - ____ Tåg: _____
Avd 7	Stationers bevakning Stationen _____ är lokalt bevakad. <input type="checkbox"/> Tkl ger avgång.
Avd 8	Mötesorder a) <input type="checkbox"/> Kontrollmöte med tåg _____ på stationen _____. b) <input type="checkbox"/> Mötet med tåg _____ på stationen _____ bortfaller.
Avd 9	Ändring av signalmedel <input type="checkbox"/> På stationen _____ <input type="checkbox"/> På sträckan _____ - _____ har _____ tagits <input type="checkbox"/> i bruk. <input type="checkbox"/> ur bruk. <input type="checkbox"/> flyttats. <input type="checkbox"/> ändrats.
Avd 10	Annat besked/anmärkningar _____ _____ _____ _____ _____
Avd 11B	Ordern utfärdad av _____ Ordern mottagen i tåg _____ av _____
Avd 12B	"Rätt uppfattat" kl _____. TL/tkl _____. Förare: _____

Avd 3	Tåg _____ skall gå _____ - _____ 20 _____ - _____ - _____. Avgång från _____ kl _____.
Avd 4	Tåg _____ skall gå 20 _____ - _____ - _____.
Avd 5	Tåg _____ skall gå 20 _____ - _____ - _____.
Avd 6	Tåg _____ skall gå 20 _____ - _____ - _____.
Avd 7	Hjälptåg _____ skall gå _____ - _____. Hjälpbekövande tåg finns mellan _____ - _____.
Avd 8	Tåg _____ skall inställas _____ - _____ 20 _____ - _____ - _____.
Avd 9	<input type="checkbox"/> Tåg _____ har extra uppehåll vid _____. <input type="checkbox"/> Tåg _____, uppehåll vid _____ bortfaller.
Avd 10	Kvittering av order Ordern utfärdad av _____ Ordern mottagen i tåg _____ av _____
Avd 11	Ordergivning per radio eller telefon "Rätt uppfattat" kl _____ TL/tkl _____. Förare: _____

Order om avstängt spår/kontaktledning, arbetståg **S3**

Avd 1A	<p>Datum: 20 _____ - _____ - _____ kl _____ --20 _____ - _____ - _____ kl _____</p> <p>20 _____ - _____ - _____ kl _____ --20 _____ - _____ - _____ kl _____</p> <p>20 _____ - _____ - _____ kl _____ --20 _____ - _____ - _____ kl _____</p> <p>20 _____ - _____ - _____ kl _____ --20 _____ - _____ - _____ kl _____</p> <p>20 _____ - _____ - _____ kl _____ --20 _____ - _____ - _____ kl _____</p>
Avd 2	<p>Arbetståg _____</p> <p><input type="checkbox"/> på sträckan _____ - _____ (Stationer, inom ställverksområde huvudsignaler)</p> <p><input type="checkbox"/> Norrspår/Uppspår/Norra spåret <input type="checkbox"/> Söderspår/Nedspår/Södra spåret</p> <p>fr o m kl _____ t o m _____ In till _____ (Gränsstation dit arbetståg införs, anges ej då arbetståg med tvåvägsfordon avslutas på linjen)</p> <p><input type="checkbox"/> Samtliga fordon i tåget kortsluter spårledningen.</p>
Avd 4	<p>A-arbete</p> <p>på sträckan _____ - _____ (stationer, inom ställverksområde huvudsignaler) <input type="checkbox"/> Norrspår/Uppspår/Norra spåret <input type="checkbox"/> Söderspår/Nedspår/Södra spåret</p> <p>på station _____ spår _____</p> <p>fr o m kl _____ t o m kl _____ <input type="checkbox"/> Efter tåg _____</p> <p>Starttillstånd lämnat kl _____ av _____</p>
Avd 5	<p>Frånkoppling av kontaktledningen</p> <p><input type="checkbox"/> på sträckan _____ - _____ (stationer, inom ställverksområde huvudsignaler)</p> <p><input type="checkbox"/> på stationen _____ spår _____</p> <p>fr o m kl _____ t o m kl _____ <input type="checkbox"/> Meddelande om strömlös kontaktledning kl _____</p> <p>Elarbetsansvarig: _____</p>
Avd 9A	<p>Anordningen begärd av _____ Tsm/förare/htsm</p> <p>Anordningen beviljad av _____ TL/Htsm</p> <p>Ordern mottagen av _____ Tsm/förare/htsm</p> <p><input type="checkbox"/> Starttillstånd lämnat kl _____ av _____ TL/Htsm</p> <p>Rätt uppfattat kl _____ av _____ Tsm/förare/htsm</p>
Avd 10A	<p>Anmälan om avslutad anordning</p> <p>Kl _____ Anmält av _____ Tsm/förare/htsm</p> <p>Mottaget av _____ TL/Htsm</p>

Order om spårdisposition

S3

Avd 1B	<p>Datum: 20____ - ____ - ____ kl ____ --20____ - ____ - ____ kl ____</p> <p>20____ - ____ - ____ kl ____ --20____ - ____ - ____ kl ____</p> <p>20____ - ____ - ____ kl ____ --20____ - ____ - ____ kl ____</p> <p>20____ - ____ - ____ kl ____ --20____ - ____ - ____ kl ____</p> <p>20____ - ____ - ____ kl ____ --20____ - ____ - ____ kl ____</p>																																				
Avd 6	<p>Spårdisposition</p> <p><input type="checkbox"/> på sträckan _____ (stationer, inom ställverksområde huvudsignaler)</p> <p><input type="checkbox"/> på stationen _____</p> <p><input type="checkbox"/> Norrspår/Uppspår/norra spåret <input type="checkbox"/> Söderspår/Nedspår/Södra spåret</p> <p><input type="checkbox"/> Hela banan _____ <small>Ange LB, NB eller SB</small> <input type="checkbox"/> Htsm: _____</p> <p>Stationer som ingår i spårdisp-sträckan*) Huvudsignaler som passeras utan tillstånd</p> <table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="border: 1px solid black; width: 50%; height: 60px; vertical-align: top;"> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr><td style="height: 15px;"> </td></tr> <tr><td style="height: 15px;"> </td></tr> <tr><td style="height: 15px;"> </td></tr> <tr><td style="height: 15px;"> </td></tr> <tr><td style="height: 15px;"> </td></tr> </table> </td> <td style="border: 1px solid black; width: 50%; height: 60px; vertical-align: top;"> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr><td style="height: 15px;"> </td></tr> <tr><td style="height: 15px;"> </td></tr> <tr><td style="height: 15px;"> </td></tr> <tr><td style="height: 15px;"> </td></tr> <tr><td style="height: 15px;"> </td></tr> </table> </td> </tr> </table> <p>*) Anges ej om spårdisp omfattar "hela banan".</p>	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr><td style="height: 15px;"> </td></tr> <tr><td style="height: 15px;"> </td></tr> <tr><td style="height: 15px;"> </td></tr> <tr><td style="height: 15px;"> </td></tr> <tr><td style="height: 15px;"> </td></tr> </table>						<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr><td style="height: 15px;"> </td></tr> <tr><td style="height: 15px;"> </td></tr> <tr><td style="height: 15px;"> </td></tr> <tr><td style="height: 15px;"> </td></tr> <tr><td style="height: 15px;"> </td></tr> </table>																													
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr><td style="height: 15px;"> </td></tr> <tr><td style="height: 15px;"> </td></tr> <tr><td style="height: 15px;"> </td></tr> <tr><td style="height: 15px;"> </td></tr> <tr><td style="height: 15px;"> </td></tr> </table>						<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr><td style="height: 15px;"> </td></tr> <tr><td style="height: 15px;"> </td></tr> <tr><td style="height: 15px;"> </td></tr> <tr><td style="height: 15px;"> </td></tr> <tr><td style="height: 15px;"> </td></tr> </table>																															
Avd 7	<p>För htsm anteckningar</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 15%;">Typ av anordning</th> <th style="width: 25%;">Starttillstånd lämnat</th> <th style="width: 25%;">Tsm/förare</th> <th style="width: 35%;">Avslutad</th> </tr> <tr> <th></th> <th>år mån dag kl</th> <th></th> <th>år mån dag kl</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td> </td><td style="text-align: center;">- - - -</td><td> </td><td style="text-align: center;">- - - -</td></tr> <tr><td> </td><td style="text-align: center;">- - - -</td><td> </td><td style="text-align: center;">- - - -</td></tr> <tr><td> </td><td style="text-align: center;">- - - -</td><td> </td><td style="text-align: center;">- - - -</td></tr> <tr><td> </td><td style="text-align: center;">- - - -</td><td> </td><td style="text-align: center;">- - - -</td></tr> <tr><td> </td><td style="text-align: center;">- - - -</td><td> </td><td style="text-align: center;">- - - -</td></tr> <tr><td> </td><td style="text-align: center;">- - - -</td><td> </td><td style="text-align: center;">- - - -</td></tr> <tr><td> </td><td style="text-align: center;">- - - -</td><td> </td><td style="text-align: center;">- - - -</td></tr> </tbody> </table>	Typ av anordning	Starttillstånd lämnat	Tsm/förare	Avslutad		år mån dag kl		år mån dag kl		- - - -		- - - -		- - - -		- - - -		- - - -		- - - -		- - - -		- - - -		- - - -		- - - -		- - - -		- - - -		- - - -		- - - -
Typ av anordning	Starttillstånd lämnat	Tsm/förare	Avslutad																																		
	år mån dag kl		år mån dag kl																																		
	- - - -		- - - -																																		
	- - - -		- - - -																																		
	- - - -		- - - -																																		
	- - - -		- - - -																																		
	- - - -		- - - -																																		
	- - - -		- - - -																																		
	- - - -		- - - -																																		
Avd 9B	<p>Anordningen beviljad av _____ TL/Htsm</p> <p>Ordern mottagen av _____ Tsm/förare/htsm</p> <p><input type="checkbox"/> Starttillstånd lämnat kl _____ av _____ TL/Htsm</p> <p>Rätt uppfattat kl _____ av _____ Tsm/förare/htsm</p>																																				
Avd 10B	<p>Anmälan om avslutad anordning</p> <p>Kl _____ Anmält av _____ Tsm/förare/htsm</p> <p>Anmälan mottagen av _____ TL/Htsm</p>																																				

4. Anvisningar till Tam-boken

Tam mellan två tkl eller mellan TL och tkl

1. Tambok skall upprättas för varje linjesträcka för vilken tam eller hinderanmälan skall utväxlas.

TL behöver inte upprätta tambok för linjesträcka där enbart hinderanmälan skall utväxlas.

2. Anteckningar skall göras med penna, vars skrift inte kan raderas. Vid felanteckning skall det felaktiga strykas över samt ”fel” och signatur antecknas efter det överstrukna. Radering får inte göras.

Datum skall skrivas överst på tambladet. Om samma blad används för flera dygn, antecknas datum i kolumn 1. Övriga kolumner i raden lämnas icke ifyllda.

Vid ”riktning” anges nästa station. TL antecknar linjesträcka. Tågnummer får inte skrivas in i förväg.

3. Endast stämplrar av följande utseende får användas i tambok:

Hinder för tåg-..... p g a

Efter tåg hinder för tåg-..... p g a

Hindret-..... undanröjt kl

4. Signaturer antecknas enligt följande:

”Klart (då-klart)”-anmälan lämnas: egen signatur i kolumn 3, motpartens i kolumn 4.

”Ut”-anmälan: motpartens signatur i kolumn 6.

”Klart (då-klart)”-anmälan tas emot: motpartens signatur i kolumn 4.

”In”-anmälan lämnas: egen signatur i kolumn 7, motpartens i kolumn 9.

”In”-anmälan tas emot: motpartens signatur i kolumn 9.

Vid annan anmälan än tam antecknas motpartens signatur på samma rad som anmälan, efter ett snedstreck.

5. Tågs tider antecknas vid ut- och in-anmälan enligt följande:

Är tåget försenat antecknas klockslaget i kolumn 5 resp kolumn 8. I annat fall antecknas ”RT” (rätt tid).

6. Vid hinderanmälan görs följande anteckningar:

”Hinder för tåg - p g a” (”Efter tåg hinder för tåg - p g a”) på en rad, därefter snedstreck och motpartens signatur.

Då hinderanmälan återkallas antecknas ”Hindret undanröjt kl” på raden under hinderanmälan, därefter snedstreck och motpartens signatur.

7. Då ”Klart (då-klart)” eller ”ut”-anmälan måste återkallas antecknas ”Återkallas” på samma rad som anmälan, därefter snedstreck och motpartens signatur.

8. I kolumn 10 kan göras anteckningar om förseningsorsaker, medgivande att passera huvudsignal i ”stopp” och dylikt.

Tam mellan TL och förare

9. Vid tam mellan TL och förare skall särskild tambok användas. Tambok upprättas för varje linjesträcka. För linjesträcka där enbart hinderanmälan skall utväxlas behöver sådan tambok inte upprättas.

10. Anteckningar skall göras med penna, vars skrift inte kan raderas. Vid felanteckning skall det felaktiga strykas över samt ”fel” och signatur antecknas över det överstrukna. Radering får inte göras.

Datum skall skrivas överst på tambladet. Vid tam mellan TL och förare skall nytt tamblad påbörjas vid varje nytt trafikdygn.

Tågnummer får inte skrivas in i förväg.

11. Endast stämplat av följande utseende får användas:

Hinder för tåg - p g a
Efter tåg hinder för tåg - p g a
Hindret - undanröjt kl

12. Signaturer och namn antecknas enligt följande:

”Körtillstånd” lämnas: egen signatur i kolumn 2b resp 5b, förarens namn i kolumn 2c resp 5c.

”In-anmälan” tas emot: egen signatur i kolumn 3b resp 6b.

Vid hinderanmälan antecknas namn på tsm eller motsvarande för anordning som utgör hindret efter ett snedstreck på samma rad som hinderanmälan.

Då anordning som utgjort hinder anmäls avslutad, antecknas ”Hindret undanröjt kl” på raden under hinderanmälan, därefter snedstreck och namn på den som gjort anmälan.

13. Klockslag antecknas enligt följande:

Då tåg fått ”körtillstånd”: Tågets avgångstid i kolumn 2a resp 5a. Om tåget avgår tidtabellsenligt antecknas ”rt”.

Anm: Vid avgång från station som övervakas *indirekt* av TL (se § 50), antecknas det klockslag då körtillstånd lämnas.

Då förare lämnat ”In-anmälan”: Tågets ankomsttid eller ”rt” antecknas i kolumn 4.

Vid anmälan om avslutad anordning som utgjort hinder: Klockslag då anmälan lämnades antecknas vid anteckning ”Hindret undanröjt”.

14. I kolumn 4 kan t ex göras anteckningar om förseningsorsaker.

Tåganmälan mellan två tkl eller mellan TL och tkl

Tåganmälan mellan två tkl eller mellan TL och tkl

Datum: 19/8 1996 Sträckan: Hgä - Rdb

Uppspår

Nedspår

Tåg	Klart			Ut		In			Anm
	"Då ink"	Tkl sign	sign	kl	sign	Tkl sign	kl	sign	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
621						-	rt	JöL	
624		BS	JöL	rt	JöL	BS	rt	JöL	
623	624	-	JöL	907	JöL	-	911	JöL	
626		BS	JöL	rt	JöL	BS	937	JöL	
625	626	-	JöL		JöL	-	941	JöL	
8626	625	BS	JöL	942	JöL	BS	947	JöL	
	Efter 8226 hinder för tåg pga A-arbete/JöL								
	Hindret undanröjt 955/JöL								
628		BS	JöL	rt	JöL	BS	rt	JöL	
627	628	-	JöL	Återkallas /JöL					
630		BS	JöL	rt	JöL		rt	JöL	

Tåganmälan mellan TL och förare

Tåganmälan mellan TL och förare

Datum: 21/2 1977 Sträcka: Lindholmen - Kårsta

Tågnr	Uppgående				Nedgående							
	St	TL stn	Kontrollstn	Förare	St	TL stn	Kontrollstn	Förare				
702	st	Åsö	Ullsten	st	Åsö	703	st	Åsö	Ullsten	st	Åsö	
704	st	Åsö	Hemmen	st	Åsö	705	st	Åsö	Hemmen	st	Åsö	
706	st	Åsö	Edman	st	Åsö							
			Hemmen för sig p g = A - arbete / N.N.									
			Hindret undanrytt kl. 7 ¹⁹ / N.N.									
						707	st	Åsö	Edman	st	Åsö	
708	st	Åsö	Nyström	st	Åsö	709	st	Åsö	Nyström	st	Åsö	

5. Anvisningar till överlämningsboken

1. Överlämningsbok skall föras på TLC samt bevakad station. I överlämningsbok skall minst finnas upplägg för innevarande trafikdygn. Ett upplägg skall omfatta minst ett blad.

Då station skall vara bemannad flera dagar i följd får upplägg finnas för flera dygn.

2. Anteckningar skall göras med penna vars skrift inte kan raderas. Anteckningar kan också göras på skrivmaskin eller i dator.

Ändring skall göras med strykning, varvid signatur skall antecknas. Radering får inte ske.

3. Anordning skall föras in omgående om den skall gälla samma dygn. För anordning som gäller senare kan CT föreskriva att en viss tjänstgörings-tur per dygn ansvarar för att anordningar förs in i upplägg för nästa dygn.

4. Den tkl som tjänstgör först på trafikdygnet skall, i förekommande fall, kontrollera att alla anordningar som är kända för dygnet är rätt införda. För anordningar som tillkommer under dygnet kontrollerar den tkl, som tjänstgör när anordningen börjar gälla, att den är rätt införd.

Så långt det är möjligt bör det undvikas att samma tkl både för in och kontrollerar en anordning.

5. Den tkl, som tjänstgör då anordning upphör att gälla, antecknar sin signatur i kolumn 2 sedan han kontrollerat att anordningen avslutats. Då bemanning av station skall upphöra, skall avträdande tkl anteckna signatur i kolumn 2, även för anordning som inte är avslutad.

6. I kolumn 3 införs anordningar enligt följande:

Extratåg

Inställt tåg

Arbetståg, A-arbete, spårdisposition, fränkopplad kontaktledning

Tillfällig hastighetsbegränsning

Fel på vägskyddsanläggning

Fel på huvudsignal

Fel på linjeblockeringen

K16-nyckel utlämnad

Annan anordning som innebär att order skall ges till tåg eller att tk1 skall kontrollera anordning.

Anordningarna skall numreras.

7. Anteckningarna i kolumn 4 görs då tk1 skall kontrollera ordergivning till tåg enligt punkt 5.

Då anteckningar förs in i kolumn 3 antecknas samtidigt tågnummer och ordergivande stations signatur i kolumn 4. När tk1 sedan får bekräftelse på att ett visst tåg fått order antecknar han signaturen på den tjänsteman som lämnat uppgiften.

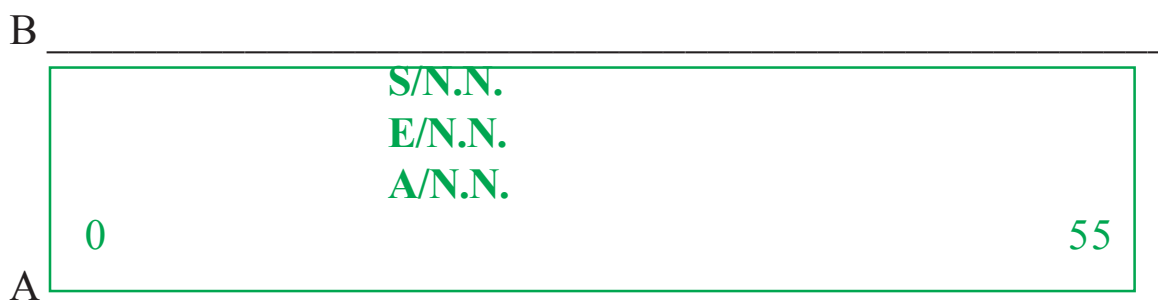
8. I kolumn 5 antecknas kompletterande uppgifter, t ex namn på tsm/htsm samt lämnade underrättelser till banpersonal. Dessutom antecknas här då K16-nyckel återlämnas.

6. Anvisningar för anteckning i grafisk tidtabell

TL skall föra anteckningar om beviljade anordningar och trafikrubbningar i grafiskt tdt-blad. Grafisk tdt upprättas dygnsvis av den tjänstgöringstur som TC fastställt. Då grafen upprättas skall alla kända anordningar föras in.

Anordningar skall föras in i graf enligt följande:

Fig 1a



S-disp, fränkoppling av kontaktledningen och A-arbete markeras med grön ram inom den eller de linjesträckor som omfattas av anordningen.

Fig 1b



Då S-disp eller fränkoppling av kontaktledningen även omfattar någon av sträckans gränstationer, markeras detta enligt figur 1b.

Fig 1c

B

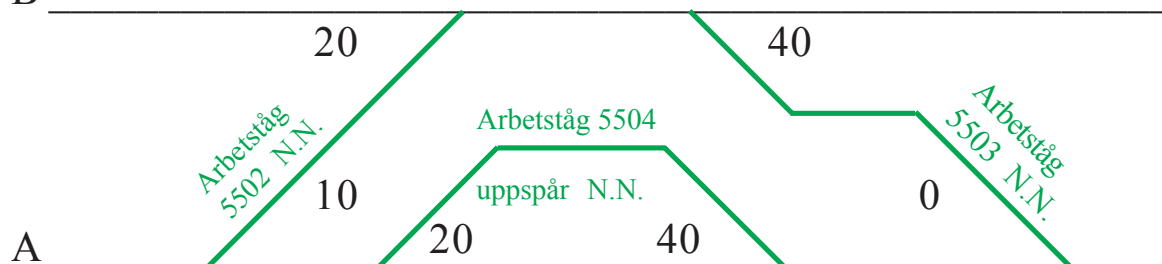


Anordning enligt ovan helt inom en stations gränser. Det eller de tågspår som används anges om anordningen inte omfattar hela stationen.

Vid flera anordningar enligt ovan på samma linjesträcka ritas endast en ram, i vilken alla anordningar antecknas.

Fig 2

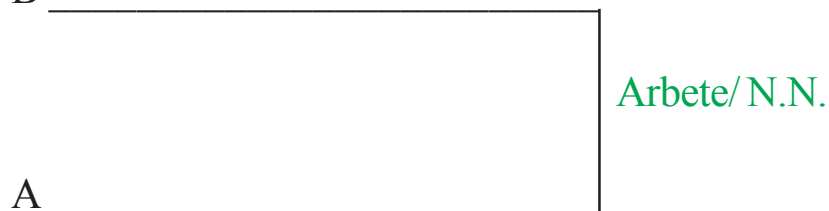
B



Arbetståg markeras med gröna streck som i möjligaste mån illustrerar hur tåget rör sig. Om arbetståg börjar på linjen skall det ändå markeras på hela linjesträckan.

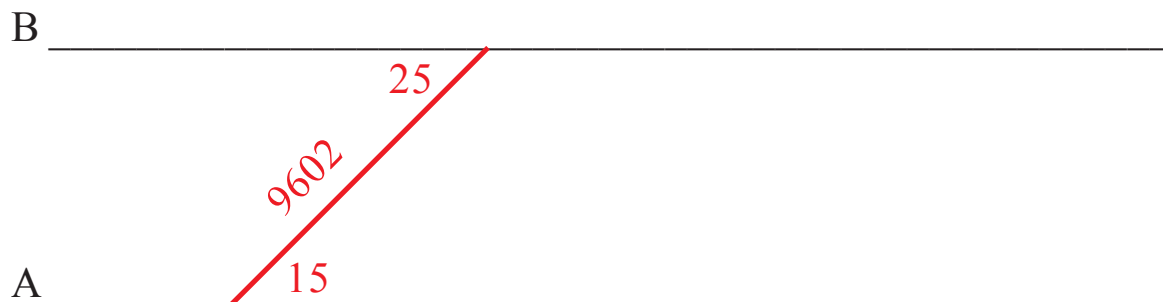
Fig 3

B



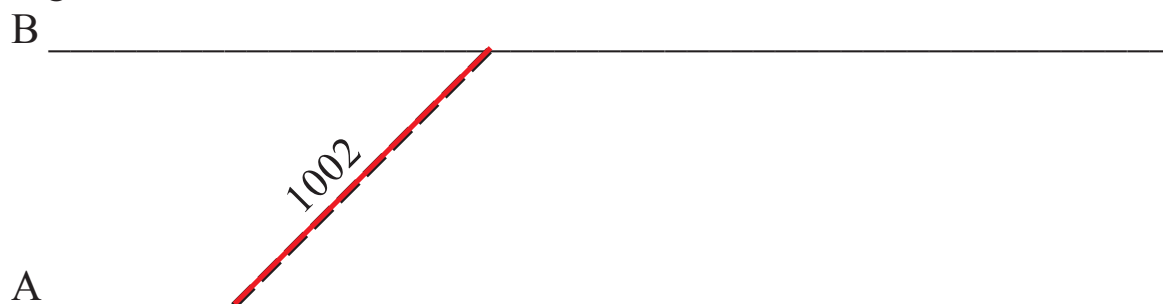
Arbete under bevakning införs som marginalanteckningar.

Fig 4a



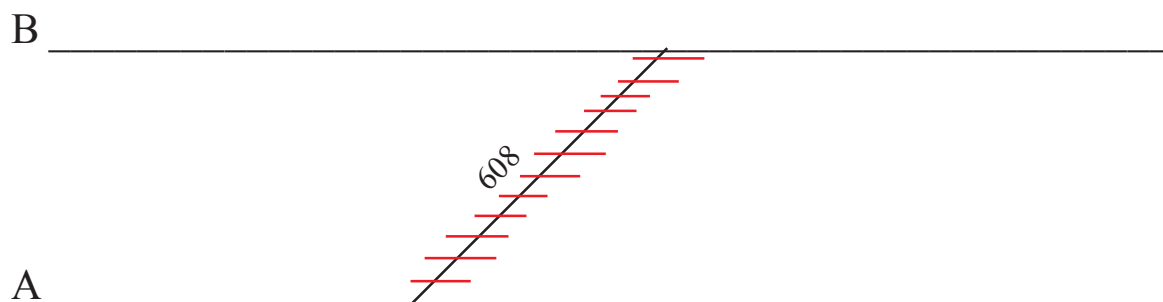
Extratåg som inte finns i tdt-boken markeras med ett rött streck.

Fig 4b



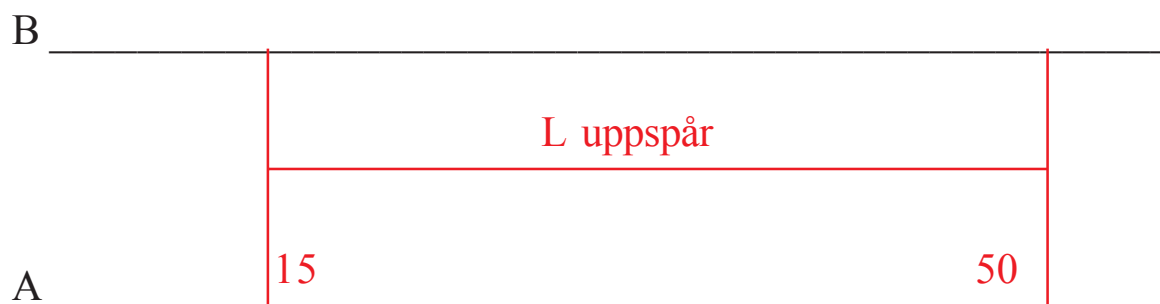
Extratåg som finns i tdt-boken markeras genom att den tryckta streckade linjen i grafen fylls i med rött.

Fig 5



Inställt tåg markeras genom att tåget streckas över med rött.

Fig 6



Linjeblockering ur funktion (tåganmälan) markeras med ett horisontellt rött streck mitt på den linjesträcka som omfattas. På dubbelspår skall aktuellt spår anges.

Fig 7



Lokalt bevakad station markeras med ett horisontellt rött streck strax ovanför stationen, samt anmärkningen ”tkl”.

Fig 8a



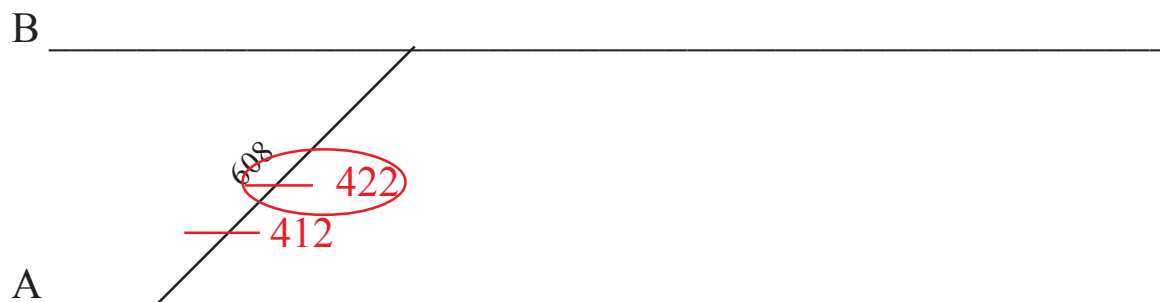
Medgivande att passera blocksignal i ”stopp” markeras genom ett horisontellt rött streck samt blocksignal-beteckning.

Fig 8b



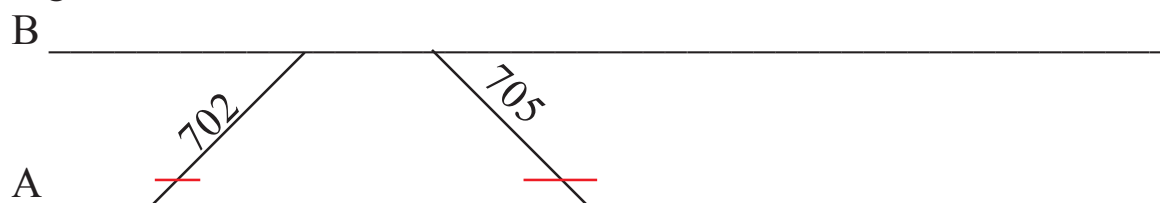
Då förare på tåg som fått medgivande att passera blocksignal i ”stopp” anmält att tåget kommit innanför stationsgränsen på nästa station, markeras detta genom att tågets ankomsttid ringas in med rött.

Fig 8c



Då förare på tåg som fått medgivande att passera huvudsignal inom ställverksområde i ”stopp” anmält att tåget passerat nästa huvudsignal, markeras detta genom att nästa signals nummer anges och inringas med rött. Är signalen infartssignal till station sker markeringen enligt fig 8b.

Fig 9



Medgivande att passera utfarts- eller infartssignal i ”stopp” markeras med ett horisontellt streck.

Då anordning eller oregelbässighet som införts i graf har anmälts avslutad, markeras detta genom att tiden då anmälan lämnats antecknas och ringas in.

7. Anvisningar för vko/dgo

1. Giltighetstiden (datum och för vko veckonr) anges överst på varje sida.
Om, i samband med helg, trafikering en viss dag skall ske enligt tidtabell för annan dag, skall detta påpekas i vko/dgo enligt följande:

OBSERVERA!

Fredag 2001-12-24 (julafton) trafikeras som lördag.

2. Finns inga order för viss sträcka anges ”intet”.
3. Vko/dgo indelas i två huvudavdelningar, en för uppgående tåg från Stockholm Ö och en för nedgående tåg mot stockholm Ö. Inom varje huvudavdelning görs uppdelning på olika bandelar och för varje bandel anges tpl och sträckor i geografisk ordning. Som gränspunkt för sträcka anges station.

Order som berör gränsstation mellan bandelar, som har varsin tabell i vko/dgo, skall anges i båda tabellerna.

På dubbelspår skall order anges för tåg i båda riktningarna, oavsett vilket spår ordern gäller för. Om order som gäller på dubbelspår bara gäller för tåg i ena riktningen, behöver den bara anges för tåg i riktningen.

4. Varje order skall åtskiljas av en linje. Måste en order skrivas på två sidor, skall på båda sidorna anges ”forts”. På den andra sidan skall därvid rubriken för sträcka eller tpl upprepas.
5. Kolumn 2: Här anges t ex ”alla tåg” eller uppräknings av tågen i nummerföljd.

För dubbelspåriga sträckor gäller också: Avses båda spåren, anges t ex ”alla tåg” eller ”619”. Avses ett av spåren, anges t ex ”alla tåg på upp-spår” eller ”619 på nedspår”.

Kolumn 3 och 4: Om ordern börjar gälla före den vecka/dag som vko/dgo avser anges en pil i kolumn 3. Om order skall gälla efter den vecka/dag som vko/dgo avser, anges en pil i kolumn 4.

Kolumn 5: Formulering enligt S1 och S2 skall användas i största möjliga utsträckning.

6. Order som ges p g a att uppgift i linjebeskrivningen är felaktig, skall inledas med ”Ändring av linjebeskrivningen”.

Dgo kan ges ut för att ersätta vko. Detta skall anges överst på sidan 1 enligt följande:

”Ersätter vko för vecka”

VKO RB	VECKA 15 010409-010415			Antal sidor 1
1	2	3	4	5
Tpl, sträcka	Tågnr	Fr o m	T o m	Order
UPPGÅENDE TÅG				
STOCKHOLM Ö – KÅRSTA				
Roslags Näsby-Visinge	Alla tåg	010411 kl 04.50	010413 kl 13.00	Sth 30 km/h mellan km 12+405 – 13+012 p g a spårarbete.
ROSLAGS NÄSBY – ÖSTERSKÄR				
Intet				
DJURSHOLMS ÖSBY – NÄSBY PARK				
Intet				
NEDGÅENDE TÅG				
KÅRSTA – STOCKHOLM Ö				
Visinge-Roslags Näsby	Alla tåg	010411 kl 04.50	010413 kl 13.00	Sth 30 km/h mellan km 13+102 – 12+405 p g a spårarbete.
ÖSTERSKÄR – ROSLAGS NÄSBY				
Intet				
NÄSBY PARK – DJURSHOLMS ÖSBY				
Intet				

DGO RB	Torsdag 010412 Ersätter vko			Antal sidor 1
1	2	3	4	5
Tpl, sträcka	Tågnr	Fr o m	T o m	Order
UPPGÅENDE TÅG				
STOCKHOLM Ö – KÅRSTA				
Roslags Näsby- Visinge	Alla tåg	010411 kl 04.50	010413 kl 13.00	Sth 30 km/h mellan km 12+405 – 13+012 p g a spårarbete.
ROSLAGS NÄSBY – ÖSTERSKÄR				
Hägernäs	Alla tåg	010412 kl 07.00	010412 kl 15.00	Stationen lokalt bevakad av tkl.
DJURSHOLMS ÖSBY – NÄSBY PARK				
Intet				
NEDGÅENDE TÅG				
KÅRSTA – STOCKHOLM Ö				
Visinge-Roslags Näsby	Alla tåg	010411 kl 04.50	010413 kl 13.00	Sth 30 km/h mellan km 13+102 – 12+405 p g a spårarbete.
ÖSTERSKÄR – ROSLAGS NÄSBY				
Hägernäs	Alla tåg	010412 kl 07.00	010412 kl 15.00	Stationen lokalt bevakad av tkl.
NÄSBY PARK – DJURSHOLMS ÖSBY				
Intet				

Bilaga 3

Fordonsföreskrifter

1. Klargöring

Dragfordon i drift skall klargöras minst en gång per dygn enligt fordonets handhavandeinstruktion. Det åligger den som först tar fordonet i bruk det aktuella dygnet att tillse att klargöringen blir genomförd. På motorvagnståg gäller föreskriften både dragfordon, mellan- och manövervagn. På arbetsfordon gäller föreskrifterna i tillämpliga delar.

Den som spänningssätter ett dragfordon, måste först kontrollera att det inte finns några hinder för detta, t ex att arbete på fordonet pågår eller att fordonet är jordat. Strömavtagare som inte kan höjas med lufttryck, får höjas endast med manöverstång. Minst en förlängningsdel skall alltid användas. Endast förlängningsdelen får vidröras när stången används mot en spänningsförande anläggningsdel.

Om dragfordon lämnas utan tillsyn måste dess strömavtagare tas ned och parkeringsbromsen ansättas. Fönstren skall stängas och dörrarna låsas. Tågsättet får lämnas med uppfälld strömavtagare om detta står under kontinuerlig bevakning av förare eller rangerpersonal.

När ett dragfordon (eller motorvagnståg) ställs upp skall dess skick kontrolleras enligt särskild anvisning. Eventuella fel skall anmälas till rangerledaren.

Förare på arbetståg skall i samband med klargöring även kontrollera

- kopplingsanordningar mellan i tåget ingående fordon,
- att fordonen är rätt lastade och att lasten är väl förankrad,
- att fordonen inte är behäftade med fel som kan påverka trafik-säkerheten.

2. Föreskrifter vid körning

Körning skall alltid ske så att onödiga ryck undviks.

Om friktionen kan förväntas vara nedsatt, t ex vid lövfällning, måste bromsning inledas tidigare än normalt. Sandning kan ske enligt förarens bedömning. Sandning får dock inte ske i växlar.

Under gång skall föraren ge akt på strömavtagarens sätt att arbeta, både i kurva och på raksträckor. Om kontaktledningen svänger kraftigt i sidled måste strömavtagaren kontrolleras.

På fordon av X10p-typ skall föraren kontrollera att strömställare ”dörrblockering” ej är i förbikopplat läge. Förbikoppling får endast ske när indikering ”dörrar stängda” ej kan erhållas, vid bromsprov samt vid växling utan trafikanter.

Vid passage av sektionsgräns med sk ”kälke” samt när kontaktledningen är upphängd i fast monterad konsol (t ex under vissa vägportar) skall fordonets fartpådrag tillfälligt läggas i läge ”0”, annars föreligger risk för ljusbågar som kan skada kontaktledning och strömavtagare.

3. Frontbelysning

På tåg skall frontbelysningen vara tänd. Helljus (se även tablå på nästa sida) skall normalt användas. Om förhållandena medger detta, skall belysningen bländas av till halvljus i mörker, eller om det dagtid råder dåliga ljusförhållanden när

- en station har tillfredsställande bangårdsbelysning,
- annan personal eller förare av vägfordon kan bländas (t ex om ljusknippet i kurva når vägbanan),

När två tåg möts på en dubbelspårig sträcka skall markeringsljus tillfälligt användas. Markeringsljus används också när tåg inväntar möte på en station.

Om större djur befinner sig i spåret, kan belysningen släckas en kort stund samtidigt som ljudsignal ges.

Om frontbelysningen saknas p g a ett tekniskt fel, får tåget föras till Stockholm Ö under förutsättning att dagsljus råder eller att minst en strålkastare fungerar.

Tablå över benämningar för strålkastarbelysning:

<i>Benämning</i>	<i>Ljusstyrka</i>	
	<i>Nedre</i>	<i>Övre</i>
Helljus	Full	Full
Halvljus	Full	Ingen
Markeringsljus	Reducerad	Ingen

4. Påkörning av större djur

Om ett större djur, t ex älg, rådjur, björn, örn, hjort eller ett större husdjur påköres, skall händelsen snarast anmälas till TL. Om möjligt anges om djuret skadats eller dödats. Rapport skall också lämnas till TC.

Andra åtgärder får ske enligt förarens egen bedömning.

5. Skador på fordon

Om en skada uppstår på fordon i drift skall TL snarast underrättas. Kan fordon inte föras vidare, skall hjälpfordon begäras enligt § 63.

Är skadan av sådan art att fordonet kan köras vidare, men med reducerad hastighet, får detta ske enligt förarens bedömning i samråd med rangerledare eller reparatör. Exempel på sådan skada finns i tabellen på nästa sida.

<i>Typ av fel</i>	<i>Sth</i>	<i>Fordon får inte tas i drift vid klargöring</i>
Obrukbar tyfon	30	x
Fel på förarövervakning	40	x
Hjulplattor eller hjulringsbeläggning	§ 46:4	
Obrukbar tryckluftsbroms (hela tåget)	§ 38:2	x
Bromsfel 2	§ 38:7	
Felaktig dörrindikeringsanordning	§ 46:6	x
Farliga strömvtagarskador, t ex djupa sår i slitskenan	*	x
Felaktiga strålkastare	§ 15	x
Lagerskador	**	x
Bromsen avstängd i första eller sista vagnen	§ 38:2	x
Radio saknas eller är felaktig		§ 18:1
* Fordonet får endast framföras med strömvtagaren nedfälld		
** Fordonet får inte föras vidare		

6. Åtgärder vid strömlöshet eller låg kontaktledningsspänning

Om kontaktledningen oförväntat blir spänningslös, skall förare på tåg som befinner sig på linjen sänka hastigheten, så att tåget har möjlighet att kunna stanna på mindre än halva siktsträckan. Sth får vara högst 40 km/h. Tåget skall stannas på lämplig plats. Tåg med resande bör om möjligt föras till trafikplats. Föraren bör undvika att stanna där sikten är skymd eller så att plankorsning spärras.

Strömvtagarna skall sänkas om TL begär det. Är kontaktledningen fortfarande spänningslös då strömvtagarna åter höjs, måste dessa åter sänkas inom en minut. Tiden mellan varje ny höjning måste därefter vara minst 1 minut.

Om en kraftig gnista kan iakttagas mellan strömvtagare och kontaktled-

ning när strömvtagaren höjes, är fordonet sannolikt behäftat med jordfel. Strömvtagaren måste då genast sänkas och får inte höjas igen.

Om kontaktledningsspänningen sjunker markant skall tågets effektuttag begränsas. En likriktarstation kan vara ur drift och ett alltför stort ström-
uttag kan då äventyra de övriga likriktarstationernas funktion. Vid övergång till ny matningssträcka bör fartpådraget läggas i läge ”0” eftersom en hastig spänningsökning kan skada fordonets elektriska utrustning.

7. Utrustning i dragfordon och manövervagnar

Den som klargör ett tågsätt ansvarar för att nedan uppräknad utrustning finns på plats. Föraren (eller annan personal som klargör) ansvarar för att skåp och luckor som kan låsas är låsta. Använda brandsläckare får inte hängas i sina hållare, utan skall läggas på golvet i A-hytten.

Utrustning	Antal (per förarhytt om inte annat anges)
Signalflaggor	1
Hindermärken	2 i motorvagnen/1 i manövervagnen
Kontaktton	1
Brandsläckare	1
Förbandslåda	1 i motorvagnen
Växelviska	1
Skrapjärn	1
Manöverstång	1
Reservsäkringar	
Skadeanmälningblock	
Sågspånspåse	1 i motorvagnen
Orderblock S1 S2 S3	

Bilaga 4

Kunskapsfordringar för personal

Allmänt

De kunskapskrav som uttalas i denna bilaga, avser kunskaper i Tri RB. Utöver dessa kunskapskrav finns även krav på annan utbildning för respektive befattning. Se tablå nedan.

Personalen indelas i förteckningen i följande kompetensnivåer:

- 61. Förare på normaltåg
- 62. Arbetstågsförare
- 63. Depåförare
- 64. Huvudtillsyningsman
- 65. Tillsyningsman, arbetsledare
- 66. Tågvarnare, vägvakt
- 67. Trafikbiträde
- 68. Konduktör

Tablå över behörighet i annan kunskapskategori.

<i>Examinerad i</i>	<i>Behörig i kategori</i>							
	61	62	63	64	65	66	67	68
61	x		x				x	x
62		x	x				x	
63			x					
64				x	x	x		
65					x	x		
66						x		
67							x	
68								x

Särskilda kunskaper

Trafikledare skall ha godkända kunskaper i samtliga föreskrifter. Instruktör skall ha godkända kunskaper för den kategori som utbildning skall bedrivas i, samt god kännedom om övriga föreskrifter. Den som skall upphandla entreprenörsarbete skall ha kunskaper motsvarande kategori 65.

Avdelningschef skall ha de kunskaper som chefsansvaret kräver.

Spårbehörighet

Personal som utan bevakare skall beträda spår skall genomgå utbildning i *spårbehörighet*. Denna utbildning kan anpassas efter den uppgift den utbildade skall ha. Kursen syftar till att påvisa de faror som finns på ett järnvägsspår samt till att ge en god kännedom om säkerhetszoner, skyddsutrymme, skyddsnischer, trafikledningens organisation. Genomgången kurs skall dokumenteras med ett skriftligt prov. Kursen ger *inte* behörighet till arbete i spår utan bevakare.

Utbildning i tunnelbehörighet anses motsvarar utbildning i spårbehörighet.

Kunskapsfordringar för respektive kategori

Talen anger Tri RB paragraf samt momentnummer. ”B” före siffra anger bilaga. x = hela paragrafen, - = inget kunskapskrav, td = i tillämpliga delar

Paragraf	Kat	61	62	63	64
1		x	x	1,1a,4-6,11, 12,16-21, 26,27,29,33, 34,37,41, 41a,42,45- 47,51.54,56, 59,61,66, 66a,72,73	x
2		x	x	x	x
3		x	x	x	x
4		x	x	1	1
5		x	x	-	x
6		x	x	x	x
7		x	x	1-3,5b,f,j, 6a-h,j,k,7c-e, h-j,l,m,t-v	1-4,5a-h,j, 6a-h,j,m,7
8		x	x	x	x
9		x	x	x	x
10		x	x	1-3,5	1,3,5
11		x	x	x	x
14		x	x	x	x
15		x	x	2	2
17		x	x	1	1,4
18		x	x	-	1
19		1,2	1,2	1,2	x
22		x	x	x	x
23		-	-	-	x
24		1	1,11	-	x
27		x	x	-	x
28		1	x	-	x
29		3,5	3,5	3,5	x
30		x	x	-	x

Bilaga 4

TRAFIKSÄKERHETSINSTRUKTION FÖR ROSLAGSBANAN

Paragraf	Kat	61	62	63	64
31		x	x	1	x
33		1,2,4	x	-	-
34		-	x	-	x
35		x	x	-	1,2
36		1-9,11	1-5,8-12	-	1-5,10-12
37		x	1-3	1	-
38		x	1,4,8	-	1,2
39		x	x	1,2,4,6,7,10	x
40		1,2,4	1,3,4	-	1,3,4
43		2,3	1,5	-	-
45		x	x	-	-
46		x	1-5,7,8	-	7
48		x	1	-	-
50		1,2,5	1,2,5	1	1
52		x	x	-	-
53		x	x	-	-
55		1,2,4	1,2,4	-	-
56		x	x	-	-
57		x	x	-	-
60		x	x	-	-
63		1-5	1-5	-	-
64		1-4	x	-	x
65		x	x	x	x
66		x	x	1,3	x
67		x	x	-	-
B1		x	x	x	x
B2		td	td	td	td
B3		x	x	-	-
B4		td	td	td	td
B5		x	x	-	x
B6		-	x	-	x

Paragraf	Kat	65	66	67	68
1		1-4,6-8,11,13, 15-21,23,24, 28-32,36,40- 54,58-62,65- 66a,69,71-73	1,2,3,6,7,11, 13,15-21,23, 24,29-32,36, 40-42,43-54, 58-62,65-66a, 69,71,73	x	6-8,11,13-20, 21a-32,36,37, 40,41a-43,45, 47-53,55-61, 62,65,66a, 69,71,73
2		x	x	x	x
3		x	x	x	x
4		1	1	x	x
5		-	-	x	x
6		x	x	x	x
7		1-4,5g,6a-c,h, 7	1-4,5g,6a-c,h	x	1,3,5i,6a,b,d, f,h,i,l,m
8		x	x	x	x
9		x	x	x	x
10		1,3	1,3	x	1,3
11		x	x	x	x
14		1,2,4	1,2,4	x	1,2,4
15		-	-	x	-
17		1	1	1	-
18		-	-	-	x
19		x	-	-	-
22		x	x	x	x
23		x	x	-	-
24		x	1-6,17	1	1
27		x	-	x	-
28		x	-	10-14	-
29		x	x	3,5	-
30		x	x	x	3
31		x	1	-	1
33		-	-	-	1,2,4

Bilaga 4

TRAFIKSÄKERHETSINSTRUKTION FÖR ROSLAGSBANAN

Paragraf	Kat	65	66	67	68
34		11	-	-	-
35		-	-	-	-
36		-	-	1-5,10-12	5-9
37		-	-	-	-
38		-	-	x	-
39		-	-	x	-
40		-	-	x	-
43		-	-	x	1,2,4
45		-	-	1,2	-
46		7	7	1,2,7	1,2,4
48		-	-	1	-
50		1	1	1	1
52		-	-	x	-
53		-	-	x	-
55		-	-	-	-
56		-	-	2	2
57		-	-	x	-
60		-	-	-	-
63		-	-	1,5	1,2
64		x	x	x	x
65		x	x	x	x
66		-	-	x	x
67		-	-	-	x
B1		x	x	x	x
B2		td	td	td	td
B3		-	-	-	-
B4		td	td	td	td
B5		-	-	x	-
B6		-	-	-	-

Bilaga 5

Växlingsinstruktion

Innehållsförteckning

1. Anvisningar, begrepp.....	180
2. Allmänna föreskrifter och anvisningar.....	180
3. Växlingsarbetets utförande.....	182
4. Växlingsolyckor, fordonsskador m m.....	187
5. Skyddsföreskrifter.....	188

1. Anvisningar, begrepp

Hinderpåle = Gul- och rödfärgad gummi- eller träpåle som utmärker den punkt, bortom vilken fordon inte kan ställas upp, utan inkräkta på utrymmet för fritt rum för annat spår.

Signalgivare = Den som ansvarar för att en växlingsrörelse kan sättas igång utan risk. Föraren anses vara signalgivare om han själv beslutar om igångsättning av en rörelse.

Två bromsskor = Två bromsskor mitt för varandra eller en bromssläde.

Växlare = All personal som utför växlingstjänst.

Växlingsledare = Person, utbildad enligt kategori 61, 62 eller 67 i kunskapsfordringarna, som leder arbetet och övergripande ansvarar för säkerheten vid växling.

Växlingssätt = Fordonssätt med vilket växling utförs.

2. Allmänna föreskrifter och anvisningar

Växlingsledare

Allmänt

All växling leds övergripande av en växlingsledare. Denne skall vara examinerad som trafikbiträde.

Växlingsledare; särskild eller föraren

Finns vagnhallspersonal eller trafikbiträde på plats är i regel denne växlingsledare. Finns mer än en växlingsutbildad person närvarande, skall en av dessa utses till växlingsledare.

Finns inte annan växlingsutbildad personal på plats, utses föraren till växlingsledare.

Platskännedom

Växlingsledaren skall ha platskännedom. Detta innebär att han skall känna till de bestämmelser i lokala föreskrifter som gäller för det aktuella arbetet.

Växlingsledarens arbetsuppgifter

Växlingsledaren svarar för

- att tillstånd inhämtas för växling på tågspår och anslutande spår,
- att inhämta medgivande att passera signal i ”stopp” om inte dvärgsignalbesked medger rörelsen,
- medgivande till växling utanför stationsgränsen. Medgivandet skall vidarebefordras till föraren,
- att fordon som lämnas uppställda står innanför hinderpåle, om möjligt sammankopplade i grupper och, när så krävs, fastbromsade.
- anmälan att växlingen är avslutad eller tillfälligt avbruten,
- samråd med tsm för A-arbete, när växling måste ske inom ett A-arbetsområde.
- att åtgärder enligt § 39 vidtas.

Signalgivaren

Allmänt

Signalgivaren är den som i varje enskilt fall beslutar om igångsättning av en rörelse genom signal till föraren.

Ansvar för att redskap etc finns på plats

Den som skall använda signalredskap, radio, bromsskor etc ansvarar för att dessa finns till hand och är i fullgott skick.

3. Växlingsarbetets utförande

Koppling av fordon med automatkoppel

Koppling mellan fordon med automatiska koppel bör i största möjliga utsträckning ske på rakspår. Växlingsledaren svarar för att kopplarna står i läge mitt för varandra när koppling sker. När kopplarna förs samman sker kopplingen automatiskt.

Koppling av slangar och kablar

Allmänt

Ihop- eller isärkoppling av tryckluftsslangar eller kablar får endast ske när fordonen är mekaniskt sammankopplade. Använd aldrig våld för att koppla samman eller isär slangar eller kablar.

Tryckluftsslangar

I första hand skall slangar mitt för varandra användas vid sammankoppling, dvs korskoppling skall undvikas. Om möjligt skall slangarna vara kopplade på samma sida i hela tågsättet.

Vissa fordon har flera slangar för samma ändamål i vardera änden. Vid varje kopplingsställe får endast en koppling användas för respektive ledning.

Tryckluftsledning som inte används skall vara upphängd i sin hållare. Ytterligare föreskrifter för koppling av tryckluftsledning finns i § 38.

Kontrollera alltid att kopplingskranarna är stängda *innan* tryckluftsslangarna kopplas isär. Slangarna kan annars slå upp och orsaka allvarliga personskador.

Försiktighetsåtgärder för vissa fordon

I vissa fall måste växlingsrörelse ske med särskild försiktighet, antingen på grund av fordonens utrustning eller last eller på grund av att trafikanter finns i dem.

Medförs vagn med trafikanter vid växling, skall signalgivaren se till att

- växlingssättet om möjligt tryckluftsbromsas,
- på vagnar upplåtna för trafikanter, sidodörrarna är stängda,
- personer i och i närheten av vagnen varnas om rörelsen .

Vid växling med eller mot vagn med trafikanter ska ”sakta” alltid ges i god tid före ”stopp”.

Omläggning av växlar och spårspärrar

Allmänt

Växel i tågspår eller skyddsväxel och spårspärr på spår som ansluter till tågspår, får inte läggas om utan att TL har givit växlingsledaren medgivande till växling på tågspåret eller att TL givit ett särskilt medgivande till omläggning.

Växel får inte läggas om under fordon, varken när fordon ”grenslar” växeln eller när något hjul finns på någon del av växeltungorna.

Klotväxel

Vid omläggning ska växelklotet föras helt över till det andra ändläget. Kontroll måste ske av att den anliggande tungan sluter väl mot stödrälen och att den frånliggande tungan ligger på tillräckligt avstånd från sin stödräl.

Motordriven växel, fjäderväxel

För kontroll av att växeln sluter i sitt nya ändläge gäller att om kontrollampa för växeln finns och denna slocknar under omläggningen, är växeln åter i kontroll när lampan lyser. I övriga fall måste kontroll av att den anliggande tungan sluter väl mot sin stödräl och att den frånliggande tungan ligger på tillräckligt avstånd från sin stödräl, ske. växeln gått helt

Omläggning från ställverk

Vid växling i närheten av centralt omläggningsbar växel får denna läggas om *centralt* (eller lokalfrigivning återtas) om

- man från ställverket kan överblicka området vid växeln (spårspärren),
- fordon hindras att komma in i denna genom annan växel i avvisande läge,
- dvärgsignal har ställts till ”stopp” och tidsutlösning i ställverket har löpt ut (om sådan saknas: om dvärgsignalen har visat ”stopp” i minst 30 sekunder),
- om kontakt tagits med växlingsledaren och denne har bekräftat att omläggning kan ske.

Om så bedöms lämpligt får växling från ett tågspår till ett annat ske genom att TL ställer berörd utfartssignal och eventuell blocksignal vid stationsgränsen i ”kör”. När växlingssättet i sin helhet passerat stationsgränsen, skall TL ställa infartssignalen i ”kör” för växlingssättets rörelse till det spår som avses.

Åtgärder före igångsättning

Växlingssätt får inte sättas i rörelse förrän signalgivaren har givit signal till rörelse. Om rörelsen stannar, får den inte sättas igång utan att signalgivaren visar ny signal.

Signal till rörelse får ges först sedan signalgivaren förvissat sig om att detta kan ske utan fara.

Uppsikt

Allmänt

Uppsikt skall hållas i rörelseriktningen minst den sträcka som behövs för att växlingssättet skall kunna stanna i tid. Detta kräver att växlingssättet kan stannas på mindre än halva siktsträckan.

Uppsikten hålls i första hand av den som var signalgivare vid

igångsättningen. Om signalgivaren inte själv kan hålla uppsikt i rörelseriktningen, skall han se till att någon annan beordras att göra detta.

Föraren svarar själv *utan uppmaning* för uppsikten när dragfordonet går främst i rörelseriktningen och varken signalgivaren eller någon annan i växlingslaget gör detta.

Den som håller uppsikt i rörelseriktningen skall bland annat se till att

- signalmedel som gäller för rörelseriktningen skall tillåta detta,
- växlingsvägen är hinderfri,
- växlar och spårspärrar är rätt lagda,
- andra växlingsrörelser inte finns i eller farligt nära växlingsvägen,
- personer som uppehåller sig i eller farligt nära växlingsvägen varnas, om det inte är uppenbart att de har observerat faran,
- växlingssättet inte förs in på plankorsning eller plattformsovergång förrän dessa är fällda eller bevakning ordnats.

Placering

Den som håller uppsikt i rörelseriktningen skall vara placerad på följande sätt:

a) Uppsikt hålles från plats framför växlingssättet

Platsen skall väljas så att området framför växlingssättet kan överblickas under hela rörelsen och att signalbilder samt växlers och spårspärrars lägen kan iakttagas.

b) Uppsikt hålles från det främsta fordonet

Uppsikten skall hållas från fordonets främre ände eller från förarhytten på enhyttslok. Är detta inte möjligt skall trafikbiträde medfölja för att hjälpa den som håller uppsikt i rörelseriktningen, så att uppsikt hålls på bägge sidor om växlingssättet. Båda personerna skall vara så placerade att inbördes kontakt kan hållas.

Kontakt mellan den som håller uppsikt och föraren

Mellan den som håller uppsikt i rörelseriktningen och föraren skall kontakt finnas genom att

- föraren ser den som håller uppsikt,
- föraren ser en person som repeterar signaler från den som håller uppsikt (föraren skall då vara informerad i förväg av signalgivaren),
- kontakt finns med växlingsradio. Kontakt anses finnas så länge föraren hör tal eller tonsignalering,
- kontakt finns med fast talförbindelse i växlingssättet (högtalare, telefon e d).

Kontakt skall finnas hela tiden. Föraren skall stanna rörelsen genast om kontakten förloras. Detta gäller dock inte

- om synkontakt förloras kortvarigt, t ex vid koppling, gång i växelkurva eller vid passage av föremål som skymmer sikten ett kort ögonblick,
- om den som håller uppsikt är försedd med signal- och bromsapparat och föraren informerats om detta i förväg.

Stoppande av rörelse

När växlingssättet skall stannas av annan anledning än hinder eller stoppsignal i växlingsvägen gäller följande:

I regel är det signalgivaren som avgör när det är lämpligt att växlingssättet skall stanna och ger därvid ”sakta” och ”stopp”. Signalgivaren kan i förväg överlåta detta till

- den som håller uppsikt i rörelseriktningen eller
- någon annan i växlingslaget.

Föraren skall - utan att ge avkall på kontakten med den som håller uppsikt i rörelseriktningen - i möjlig utsträckning även ge akt på signal från signalgivaren eller annan person som signalgivaren har angivit.

Bromsning av växlingssätt, bromsväg, islagshastighet

Den som skall använda handbroms skall förvissa sig om att den är brukbar.

När vagn med trafikanter medförs skall växlingssättet om möjligt tryckluftsbromsas.

Om enbart dragfordonets broms eller ett fåtal fordons tryckluftsbroms används kan bromsvägen bli lång. Detta är särskilt påtagligt vid stor vagnvikt eller på spår i lutning. Även vädret kan inverka, t ex vid duggregn, lövhalka eller om räl eller bromsblock är belagd med snö eller isbark. Olika fordon har dessutom olika lång bromsväg.

Dåliga friktionsförhållanden kan vara anledning att koppla in tryckluftsbroms på flera fordon i växlingssättet. Detta avgörs av föraren.

Beräknas bromsvägen bli lång måste ”sakta” ges i extra god tid före ”stopp”.

4. Växlingsolyckor, fordonsskador m m**Allmänt**

Alla skador på fordon, spår, personer och gods samt händelser (t ex urspåringar) som uppstår under växlingsarbetet skall rapporteras till arbetsledningen. Även om någon skada inte har upptäckts efter att fordon har utsatts för hård stöt eller spårat ur skall händelsen rapporteras.

Skador på fordon

Har vagn utsatts för så hård stöt att skador kan misstänkas ha uppstått, skall fordonet undersökas. Fordon som spårat ur skall undersökas av reparatör innan fordonet åter tas i bruk.

Uppkörd växel, skador på spår

Om växel, som inte har återfjädrande tungor, har körts upp får fordon

inte framföras genom den förrän undersökning har visat att växeln kan användas utan fara. Vidare gäller:

Växel i tågspår eller dvärgsignalreglerat sidospår: TL skall genast underrättas av växlingsledaren. TL skall underrätta spårinnehavaren för undersökning av växeln.

Har fordon spårat ur, skall spåret undersökas av spårinnehavaren.

Samtidiga växlingsrörelser

Pågår flera växlingsrörelser samtidigt och är rörelserna inte skyddade mot varandra skall växlingsledarna komma överens om särskilda försiktighetsåtgärder.

5. Skyddsföreskrifter

Växlingstjänsten kräver särskild försiktighet av all deltagande personal, till skydd för sin egen och andras säkerhet. I detta kapitel kan inte alla risker vid växlingsarbete beskrivas, utan endast de vanligaste berörs.

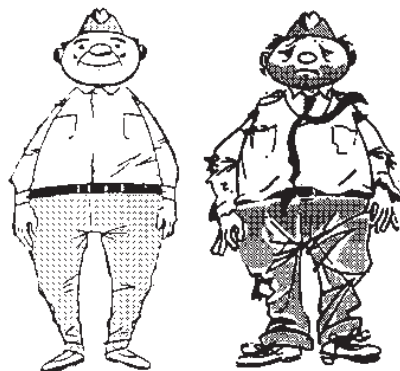
Klädsel

Det är viktigt att den som deltar i växlingsarbete är klädd så att det inte finns risk för att fastna i utstående föremål eller att snubbla. Därför bör endast kläder av fastställd modell bäras liksom hela skor (helst med stålhatta), hela handskar utan krage och inte vida byxor med slag. Jackor och kavajer skall var igenknäppta.

Vid halt väder bör halkskydd användas.

Spårområdet

Den som beträder ett bangårdsområde, måste iaktta stor försiktighet. Gå därför aldrig i onödan i spår där fordon är i rörelse utan gå i stället *hinderfritt vid sidan om*. Måste spår korsas där fordon är i rörelse, skall detta ske bakom fordonen, aldrig framför. Det kan också vara farligt att



Så... inte så

gå in mellan fordon som står nära varandra eller tätt intill vagnsänden på ett uppställt fordon.

Hjälp till att hålla spårområdet fritt från föremål som utgör snubblingsrisk för personal.



Vid gång i växlar krävs särskild försiktighet. Det är lätt att snava eller fastna med en fot, t ex under växeltungornas stag, under växelklot, mellan växeltunga och stödräl eller i korsning. Se också upp för utsättningspålar, plankvandringar m m.

På spår och bangårdar med mer frekvent växlingsarbete skall skydds-klotsar finnas bakom tungfästena, mellan korsningsbenen och vid ving- och moträlernas ändar.

Föremål invid spår som inkräktar på fria rummet är markerade med gula och svarta ränder. Det kan vara farligt att stå mellan ett sådant föremål och fordon i rörelse eller att luta sig ut från fordon som är i rörelse förbi detta. I vissa fall kan lastkajer, plattformar, magasins- och stallportar m m finnas så nära spåret att det varken går att vistas mellan dem och fordon eller att åka på fordons långsida förbi dem.

Fast föremål som inkräktar på fria rummet och som kan utgöra fara skall anges i lokal instruktion tillsammans med eventuella nödvändiga försiktighetsåtgärder.

Åkning på fordon

Den som åker på fordon skall i huvudsak se framåt i rörelseriktningen så att föremål som kan innebära fara upptäcks i tid. De särskilda åkfotsteg och handtag som är avsedda för växlingsarbete skall användas.

Åkning på fordons växlingsfotsteg är endast tillåtet på Stockholm Ö.

Lågt sittande fotsteg, t ex vissa uppstigningsfotsteg på fordon, får inte användas eftersom detta kan innebära klämrisk vid passage av dvärgsignaler eller växelklot. Sådana fotsteg är normalt försedda med gulsvart varningsmarkering.

Vid passage av plattform får åkning inte ske på fordons utsida.

Finns inte lämpligt växlingsfotsteg och kan åkning inte ske riskfritt på fordon, skall signalgivaren i stället gå bredvid växlingssättet. Det är *förbjudet* att stå på lagerboxar och att sitta eller stå på buffertar.

Den som åker på fordon skall undvika att ta tag i eller stå i dörröppningen på fordon med skjutdörr eller att fatta tag så att klämrisk uppstår om dörren slår igen. Detta gäller även stillastående fordon.

Tänk på att det är livsfarligt att komma nära kontaktledningen. På stegar

som finns på vissa fordon är något av de nedersta fotstegen vinkelformat, för att faran med kontaktledningen skall uppmärksammas.

Av- och påstigning

Av- och påstigning på fordon i rörelse får bara ske om hastigheten är högst 0,5 m/s (sakta gånghastighet). Tänk på risken att halka eller snubbla på föremål som finns på marken, t ex växelklot och sliprar som kan vara hala av fukt. Stig alltid av i rörelseriktningen. Se till att ingen del av kläderna sitter fast i något utskjutande föremål innan avstigning sker.

Växling för hand

När fordon växlas med handkraft skall det alltid skjutas. Stå därvid alltid vid sidan om spåret, vänd framåt i rörelseriktningen. Ta aldrig tag i buffertar eller koppel. Ta aldrig spjörn mot fordonet med ryggen i rörelseriktningen. Det är *förbjudet* att gå framför fordon och dra detta.

Bilaga 6

Bromsföreskrifter för andra fordon än av X10p-typ

Innehållsförteckning

Begrepp och förklaringar.....	194
Bromsens allmänna uppbyggnad.....	196
Bromsens funktion.....	198
Fordons iordningsställande.....	199
Bromsprov.....	199
Provning av handbromsar.....	200
Brytning av slangkoppling.....	200
Slangbrott.....	201
Avstängning av broms.....	201
Vikt och bromsuppgifter.....	202
Fastställande av sth med avseende på bromstal (bromskraft).....	202
Fastställande av sth om uppgift om bromskraft saknas.....	203

1. Begrepp och förklaringar

Bromsprovare = Den som utför bromsprovet.

Bromstal = Tal uttryckt i procent som anger hur stor del av tåget som är bromsat.

Bromsvikt = Tal uttryckt i ton som anger ett eller flera fordons relativa bromsverkan.

Direktbroms = Bromsanordning som verkar direkt på dragfordon.

Dynamisk vikt = Vikt, som vid beräkning av tågvikt skall användas för vissa fordon där hänsyn tagits till roterande massor på fordonet.

Eftermatning = Funktion hos tågbrömsventil som innebär att luft matas in för att kompensera läckage, för att därigenom möjliggöra att begärt huvudledningstryck kan upprätthållas.

Förrådsluftbehållare (hjälpluftbehållare) = Behållare som är inkopplade i fordons bromssystem. Förrådsluftbehållaren laddas med luft från huvudledningen och/eller matarledningen och förser bromscylindern med luft vid tillsättning av bromsen.

Handbroms = Mekaniskt handmanövrerad broms som skall vara åtkomlig och möjlig att använda när ett fordon är i rörelse.

Huvudluftbehållare = Tryckluftsbehållare på dragfordon som används som tryckluftsmagasin för bromsens laddning och manövrering.

Huvudledning = En genom tåget gående rörledning för tryckluft, avsedd som laddnings- och styrledning för tågbrömsen. I huvudledningen ingår slangkopplingar och kopplingsventiler.

Kopplingsventil = Anordning för att öppna eller stänga huvud- eller matarledning. Vid avstängning avluftas luftslangarna så att avkoppling kan ske.

Kvarlämnande av fordon = När föraren på grund av oförutsedd händelse måste lämna fordon på tågspår eller på linjen.

Laddning = Uppladdning av tågets bromssystem med tryckluft till 500 kPa (5,0 bar).

Lossning av bromsen med tågbrömsventil = Lossning av bromsen och laddning av tågets bromssystem.

Lossningsventil = Anordning för lossning av broms på fordon. Två typer finns:

- lossningsventilens handtag måste hållas utdraget tills bromsen lossat helt,
- endast en kort dragning i handtaget krävs och kontroll av att luftutströmning hörs, för att bromsen skall lossa helt.

På lok finns i förarhytten en lossningsventil som sätter bromscylintern i förbindelse med fria luften när ventilen öppnas.

Nödbromsventil = Handmanövrerad ventil som används i nödfall för att sätta huvudledningen i förbindelse med fria luften. Ventilen kan även vara elektriskt eller pneumatiskt manövrerbar och sätter då huvudledningen i förbindelse med fria luften när el- eller luftmatningen bryts.

Parkeringsbroms = Broms avsedd att användas endast när fordon står stilla.

Provbromsning = Kontroll av att retardationen vid bromsning känns rimlig.

Tågbröms = Bromssystem som påverkar hela tåget och normalt manövreras med en tågbrömsventil, men som även kan tillsättas med nödbroms eller signal- och bromsapparat.

Tågbrömsventil = Den manöveranordning som föraren använder dels för att ladda tåget och dels för att manövrera tågets och lokets broms.

Tågvtikt = Ett i ton uttryckt tal som anger sammanlagd vikt av fordon och last.

Täthetsprov, huvudledning = Förarens kontroll av att huvudledningen har tillfredsställande täthet och att bromssystemet är färdigladdat.

Uppställning av fordon = Planenlig eller beordrad uppställning av fordon på trafikplats.

2. Bromsens allmänna uppbyggnad

Allmänt

Bromssystemet är i allmänhet uppbyggt av en tryckluftsdel och en mekanisk del. Bromsverkan styrs av tryckluftsdelen.

Den mekaniska bromsverkan erhålls genom friktion mellan bromsblock och hjulring och/eller genom friktion mellan bromsbelägg och bromsskiva.

Vid elbroms arbetar traktionsmotorerna som generatorer, dvs strömmen genom motorerna alstrar ett bromsande moment, som ger bromsverkan på drivhjulen.

Tryckluftsbromsen

Varje fordon har en huvudledning. Denna kopplas samman med andra fordons huvudledning och går genom hela tåget. Ihopkopplingen sker via kopplingsventiler, slangar med kopplingsnävar eller genom automatkoppel. För att möjliggöra riskfri isärkoppling har varje kopplingsventil en kanal, som tömmer tryckluften ur slangarna när ventilen stängs.

Vissa fordon har två genomgående tryckluftsledningar, huvudledning och matarledning.

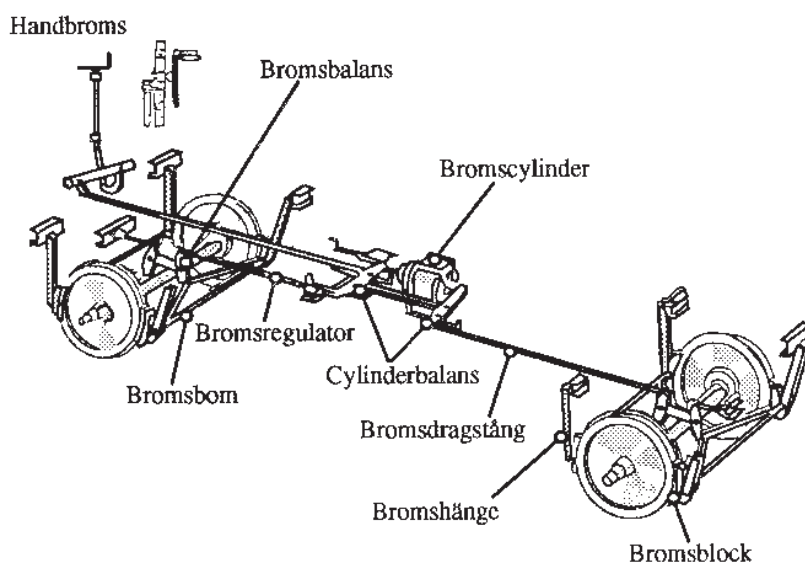
Kopplingsventilerna och kopplingsnävarna för huvudledning är rödmärkta på fordon där både huvudledning och matarledningen är placerade på buffertbalken. Matarledningskranar är gulmålade och kopplingsnävarna spegelvända för att förhindra ihopkoppling med huvudledningen. Matarledningens kopplingsnävar är dessutom kryssmärkta.

Vid bromsning sänks huvudledningstrycket, varvid fordonets styrventil påverkas; denna styr luft från fordonets förrådsluftbehållare till bromscylindern (bromscylindrarna) i förhållande till trycksänkningen. Bromsrörelsen överför bromskraften från bromscylindern till bromsblock (bromsbelägg).

Fordon kan vara utrustade med blockbroms, skivbroms eller en kombination av dessa. Bromsblocken kan vara av gjutjärn, fiber eller sintermaterial.

Vid lossning av bromsen höjs huvudledningstrycket. Styrventilen styr därvid luft från huvudledningen till förrådsluftbehållaren och från bromscylindern till fria luften i förhållande till tryckhöjningen.

För fordon med enkel styrventil innebär även en liten höjning av huvudledningstrycket att bromsen lossar helt.



BLOCKBROMS, principskiss

3. Bromsens funktion

Laddning

Huvudledningstrycket höjs genom att tryckluft från huvudbehållaren släpps in i huvudledningen över tågbrömsventilen. Härvid öppnar styrventilen en förbindelse mellan huvudledning och förrådsluftbehållaren samt mellan huvudledning och styrkammare. Finns matarledning laddas förrådsluftbehållaren även från denna. Samtidigt förbinds bromscylindern med fria luften. 500 kPa (5,0 bar) är normalt tryck för laddat bromssystem.

Täthet

Bromssystemet måste vara tätt för att bromsens funktion skall säkerställas. Ett visst läckage kan tillåtas, dock inte mer än 50 kPa (0,5 bar) tryckförlust under en minut. Vid täthetsprovet kontrolleras tätheten hos hela bromssystemet utom bromscylindern.

Bromsning

Huvudledningstrycket sänks genom att huvudledningen sätts i förbindelse med fria luften över tågbrömsventilen, nödbromsanordning eller kopplingsventil. Styrventilen stänger förbindelsen mellan bromscylinder och fria luften och förbinder förrådsluftbehållare och bromscylinder, varvid bromsen går till.

Lossning

Huvudledningstrycket höjs till 500 kPa (5,0 bar) genom att tryckluft från huvudbehållaren släpps in i huvudledningen över tågbrömsventilen. Härvid öppnar styrventilen en förbindelse mellan huvudledningen och vagnens förrådsluftbehållare, som då fylls. Samtidigt förbinds bromscylindern med fria luften, varigenom bromsen lossar.

Vissa vagnar är försedda med matarledning, som bland annat förser förrådsluftbehållarna med luft.

4. Fordons iordningsställande

Allmänt

Föraren och bromsprovaren skall i tillämpliga delar kontrollera att

- bromsblocken är i brukbart skick. Detta innebär bl a att blocken inte får ha genomgående sprickor.
- på personvagnar får blocken inte vara utanpåliggande, på godsvagnar tillåts dock detta. Den utanpåliggande kanten får dock vara högst 5 mm hög.
- tjockleken på gjutjärnsblock inte på något ställe understiger 12 mm på blockets utsida.
- bromsen är inkopplad. Påträffas vagn med avstängd broms skall denna kopplas in och provas.
- omställningshandtagen intar rätta lägen.
- en slangkopplingsförbindelse för huvudledningen är kopplad mellan fordonen och att tillhörande kopplingsventiler är helt öppna. Finns matarledning skall även denna kopplas.
- slangar som inte är kopplade ovillkorligen är upphängda i sina hållare och tillhörande kopplingsventiler är helt stängda.
- parkerings- eller handbromsen är helt lossad.

Skivbromsbelägg skall kontrolleras av verkstadspersonal om kontrollen måste utföras från arbetsgrav.

Föreskrifter för bromsprov samt avstängning av broms finns i Tri § 38.

5. Bromsprov

Föraren ansvarar för att bromsprov är utfört eller utförs:

- vid klargöring,
- vid byte av förarplats,
- när tåg varit uppställt mer än en timme,
- när huvudledningen varit bruten.

Bromsprov utförs enligt följande (normalt med hjälp av särskild bromsprovare):

- efter uppladdning av huvudledningen skall ledningens täthet kontrolleras genom att förarbromsventilens handtag ställs i mittläge, varvid kontroll görs av att trycket i huvudledningen inte sjunker med mer än 50 kPa (0,5 bar) per minut
- efter täthetsprovet återställs huvudledningstrycket till 500 kPa (5,0 bar), varvid kontroll görs av att bromsarna är lossade.
- sedan bromsarna lossats skall de åter ansättas genom att trycket i huvudledningen sänks med 50-60 kPa (0,5-0,6 bar), varvid kontroll görs av att bromsblocken med kraft ligger an mot hjulens löpytor på samtliga fordon.
- bromsarna lossas därefter åter. Kontroll görs av att samtliga bromsar lossat.
- föraren underrättas om att bromsen fungerar normalt med signalen ”klart”.

Efter ”rundgång” och när tåg varit uppställt mindre än en timme, får bromsprovet göras genom att kontroll sker av att bromsen går till och lossar på sista vagnen (”genomslagsprov”).

Huvudledningstrycket höjs därefter till 500 kPa (5,0 bar), varefter kontroll görs av att bromsarna är lossade.

6. Provning av handbroms (parkeringsbroms)

Innan handbroms eller parkeringsbroms används skall fordonets bromssystem vara tömt på luft. Sedan handbroms (parkeringsbroms) ansatts skall kontroll ske av att bromsblocken med kraft ligger an mot hjulen.

7. Brytning av slangkoppling

För att undvika personskada skall alltid båda kopplingsventilerna stängas så att säker avluftning sker innan isärkoppling görs. Slangar skall alltid

hängas upp i sina hållare för att undvika att främmande föremål når bromssystemet.

8. Slangbrott

Inträffar slangbrott skall förarbromsventilen läggas i nödbromsläge samt, när fordon *inte* är utrustade med parkeringsbroms av ”inverterad typ”, måste de erforderligt antal manuella parkeringsbromsar ansättas för att säkerställa att tåget inte kommer i rullning. Efter sammankoppling av slangkopplingarna eller byte av slang, skall nytt bromsprov utföras innan tåget får fortsätta.

9. Avstängning av broms

Tömning av bromssystem typ KE

Avstängningshandtaget läggs i läge ”S”, varvid styrventil, förrådsventil, förrådsluftbehållare och bromscyliner töms på luft.

Tömning av bromssystem typ Knorr, Westinghouse och New York

a) När lossningsventil är ansluten till förrådsluftbehållaren

- huvudledningen laddas,
- bromsen stängs av,
- lossningsventilen öppnas.

Om bromsen inte lossar trots att den är stängd och tömd inkopplas den under ett kort ögonblick, varvid styrventilen går över i lossläge. Bromsen stängs och lossningsventilen öppnas.

b) När lossningsventilen är ansluten till bromscylindern (t ex på lok med enkel styrventil)

- huvudledningen töms,
- lossningsventilen öppnas,
- bromsen stängs.

Tömning av övriga bromssystem

När broms stängts av skall fordonets bromssystem tömmas helt med lossningsventilen.

10. Vikt och bromsuppgifter

Vid ihopkoppling av tågsätt med olika bromssystem får endast de fordon som kan bromsas direkt av föraren, tas med då bromsvikten beräknas. Uppgifter om bromsvikt på Roslagsbanans fordon finns i linjeboken.

11. Fastställande av sth med avseende på bromstal (bromskraft).

Tillgängligt bromstal är en viktig faktor som skall beaktas vid fastställande av sth för tåg.

Vid beräkning av bromstal skall den bromsvikt som finns angiven på de fordon som ingår i tåg läggas samman. Summan divideras med den sammanlagda tågvikten inklusive last. Om lastens vikt är okänd skall en uppskattning göras. En sådan uppskattning skall alltid göras åt det ”säkra” hållet, dvs att lastens vikt vid osäkerhet beräknas för hög. Den kvot som erhålles utgör bromstalet. Med ledning av bromstalet kan sth fastställas enligt tabellen nedan.

Formel för bromstal:
$$\frac{\text{Bromsvikten} \times 100}{\text{Tågvikten}} = \text{bromstal}$$

Exempel: Ett tågsätts sammanlagda bromsvikt är 45 ton, tågvikten är 89 ton. Bromstalet blir då

$$\frac{45 \times 100}{89} = 50,56.$$

<i>Bromstal</i>	<i>Sth</i>
80	80
70-79	70
60-69	60
50-59	50
40-49	40
30-39	30
20-29	20
under 20	—

12. Fastställande av sth om uppgift om bromsvikt saknas

Saknas uppgift om vikt eller bromsvikt på ett fordon i arbetståg skall sådan beräknas och sth fastställas enligt tabellen nedan:

<i>Obromsad tågvikt i procent av den totala tågvikten</i>	<i>Tillåten sth</i>
Upp till 25 % obromsad vikt	40
25-50 % obromsad vikt	30
51-70 % obromsad vikt	20

Större andel obromsad vikt får inte framföras, se dock nedan.

Om broms stängs av och gränsen 70 % obromsad vikt därmed överskrids, skall arbetståg med största försiktighet, dock med högst 20 km/h, framföras till närmaste uppställningsspår. Om så krävs skall ett erforderligt antal handbromsar bemannas, för att ge rörelsen en normal bromssträcka.

SAKREGISTER

Hänvisningarna avser paragraf- och momentnummer. Om bilaga åsyftas anges ”B” och bilagans nummer.

A-arbete

-definition.....	1
-efter tåg.....	24:10
-föreskrifter.....	24:7
-spärrning vid.....	54
-starttillstånd för.....	24
-TL åtgärder.....	24
-under spårdisp.....	28
-vid fränkoppling av kontaktledning.....	19

Arbete i spår	24
-i farlig närhet av kontaktledningen.....	24:13,16
-skyddsåtgärder.....	24:2-4
-under spårdisp.....	28:9
-åtgärder vid dålig sikt.....	29:6

Arbetsfordon (def)	1:1a
---------------------------------	------

Arbetsredskap (def)	1:2a
----------------------------------	------

Arbetståg

-bemanning.....	36:1
-definition.....	1:62
-flera arbetståg på samma strä.....	28:10, 34:7
-färd med.....	34
-kan inte manövreras från främsta fordon.....	36:10-12
-på spårdispsträcka.....	28:10
-på sträcka med A-arbete.....	34:11
-sammansättning.....	35
-spärning.....	54:1-3
-åtgärder vid plankorsning.....	34:7

Arbetsväxel (def).....	1:3
-------------------------------	------------

Avgång från trafikplats

-förarens åtgärder.....	43:3-5, 48:3
-konduktörs åtgärder.....	43:2

Avstängd broms.....	38:1,2,9
----------------------------	-----------------

”Back” (beskrivning).....	7:6e
----------------------------------	-------------

Backning

-arbetstågs.....	34:8, 64:6
-förbi blocksignal.....	64
-normaltågs.....	64
-vid växling.....	39
-över plankorsning.....	64:4

Bemanning

-av arbetståg.....	36:1,2,5,10
-av normaltåg.....	36:1,2,5,7

Beträdande av spår.....	22:1
--------------------------------	-------------

Bevakning

- av fordon som lämnats kvar på linjen..... 63:5
- skydd för arbetslag..... 24:1, 29
- vägskyddsanläggning fungerar ej..... 30

Blocksignal

- beskrivning..... 7:5a,d,e
- passage av då linjeblockeringen är ur bruk..... 55:2
- passage av i stoppställning..... 52:5,8
- vid spårdisp, passage av..... 28
- visar ”stopp”..... 52:8

Blocksträcka (def)..... 1:8

”Bromsa” (beskrivning)..... 7:61

Bromsföreskrifter..... 38:5,6, B6

Bromspoäng..... 38:9

Bromsprov..... 38

Bromstal (beskrivning)..... 1:9

Bromsutrustning

- allmänt..... 31:5
- andra fordon än X10p-tågsätt..... B6

Bromsvikt (definition)..... 1:10

Depåområde

- definition..... 1:11
- utmärkning av gräns för..... 7:7t

Dubbelspår (def)..... 1:13

Dvärgsignal (beskrivning).....	7:5f
Dygnsorder	
-definition.....	1:71
-anvisningar för.....	B2
-order i.....	5:6-9
”Dörrar stängda” , indikering bortfaller.....	43:4, 46:6
Elarbetsansvarig (def).....	1:16
Elspärrmärke (beskrivning).....	7:71
Extratåg	
-beskrivning.....	33
-ordergivning vid möteskontroll.....	33:2
Fordon , se spårfordon.	
Fordonsföreskrifter	B3
Fordonsskador	B3:5
”Framåt”	
-beskrivning.....	7:6d
-definition.....	1:19
-vid växling.....	39:1
Frontbelysning	15
Förarhytt, rätt att färdas i	36:5
Förregling (def).....	1:21

Försening

- förares anmälan till TL..... 17:2
- TL anmälan till förare..... 17:3

Försignal

- beskrivning..... 7:5c
- felaktig, ordergivning..... 53:1

Handsignallykta

- beskrivning av signalering.....7:6
- tillsyn av..... 8:1

Hastighet

- när arbetståg backar..... 34:8, 36:11,12
- när normaltåg backar..... 64:5
- spårfordons..... 45

Hastighetsbegränsning

- när spår är skadat men ej besiktigat.....31:2
- märken ej uppsatta.....27:3
- tillfällig, skyltning av..... 27:2
- utförande..... 27:6

Hastighetsmärke (beskrivning)..... 7:7c

Hinder (se även ”spärrning”)

- före infartstågvägens slutpunkt..... 57:1
- vid arbete i spåret..... 24:7

Hindermärke

- beskrivning..... 7:7d
- vid A-arbete..... 24:7
- via A-arbete under spårdisp.....28:9
- vid missöde..... 66:1

Hjulplatta..... 46:4

Hjulringsbeläggning	46:4
Hjälptåg	
-definition.....	1:22
-föreskrifter.....	63
Huvuddvärgsignal	7:5b
Huvudsignal	
-backning förbi.....	64
-beskrivning.....	7:5
-förares anmälan vid ”stopp”.....	10:2, 52:2
-ger felaktig signalbild.....	7:3, 52:2
-”kör” visas ej.....	52
-ordergivning då huvudsignal tas i eller ur bruk.....	11
-saknas.....	52:1
-TL åtgärder innan medgivande att passera huvudsignal i ”stopp” lämnas.....	52:5
-åtlydnad vid spårdisp.....	28:13
-åtlydnad vid växling.....	39:10
Huvudsignalmärke (beskrivning)	7:7e
Hållmärke (beskrivning)	7:7f
Hälsokrav	B1
Inanmälan	55:1,3
Infartssignal, se ”huvudsignal”.	
Infartstågvägens slutpunkt	
-slutpunktsmärke.....	7:7g
Inställt tåg, order till	33:4

Klargöring	37:1-3, B3
Klarsignal, se ”dörrar stängda”.	
”Klart”, beskrivning	7:6h
Konduktör saknas, förares åtgärder vid avgång	43:2
Kontaktton	
-A-arbete.....	24:9
-A-arbete efter tåg.....	24:10
-arbetsfordons uppställning på station.....	36:9, 40:3
-ofarbart spår.....	31:1
-olycka.....	66:1
-vid fara.....	65:1
Kontaktledningen fränkopplad	
-arbete på kontaktledningen.....	19
-förares åtgärder vid spänningslöshet.....	46:5, B3
Koppling	
-av fordon.....	B5:3
-beskrivning.....	7:6j
Kortslutning av spårledning, se ”kontaktton”.	
Kunskapsfordringar	B4
”Kör”, ljudsignal	14:3
”Kör 30”	7:5a,b

Körtillstånd

-allmänt.....	55:1,2
-när linjeblockeringen är ur bruk.....	55:1,2
-TL kontroll innan körtillstånd lämnas.....	55:2

Linjeblockering

-definition.....	1:28
-blocksignal visar ej ”kör”.....	52:8
-sträckor med.....	50:1
-har varit ur bruk, men tas i bruk tidigare än beräknat.....	55:4
-ur bruk.....	55:1

Linjebok

-definition.....	1:29
-innehav av.....	6:1
-meddelande om ny.....	6:2

Linjesträcka

-definition.....	1:32
-fordon måste lämnas kvar på.....	63:5,6
-hastighetsnedsättning krävs.....	27
-hinder på intilliggande spår.....	66:1
-hjälpfordon behövs.....	63

Ljudsignalering, beskrivning..... 14

Ljudsignalmarke, beskrivning..... 7:7b

”Lossa”, beskrivning..... 7:6m

Missöde, se ”olycka”.

Muntlig ordergivning..... 5:1

Mönstersamling..... B2

Nedkopplingsmärke, beskrivning	7:7u
Ofarbart spår	31
Ogiltighetsmärke, beskrivning	7:7m
Olycka	
-avlösning av personal.....	66:5
-fordon måste lämnas kvar på linjen.....	63:5,6
-åtgärder vid olycka.....	66
Ordergivning	
-arbetståg, färd med.....	33:3, 34:3
-arkivering av order.....	5:1
-extratåg.....	33:1,2
-försignal felaktig.....	53:1
-hastighetsbegränsning, tillfällig.....	27:2
-hastighetsbegränsning, tillfällig, märken ej uppsatta.....	27:2,3
-huvudsignal är felaktig.....	52:2
-hjälpåg.....	63:3
-inställt tåg.....	33:4
-linjeblockering ur bruk.....	55:1
-linjeblockering åter i bruk tidigare än planerat.....	55:4
-möteskontroll med extratåg.....	33:2
-ny signalinrättning.....	11
-ordertavlor.....	3
-personalbyte.....	5:4
-på S-blankett.....	5:1-4
-på vko/dgo.....	5:6-9
-signalinrättning tas i bruk.....	11
-spårdisposition.....	28:3-5
-spåret farbart med begränsad hastighet (ej besiktigat)....	31:2
-vägskyddsanläggning felaktig.....	30:3
-ändring av sth.....	27:2

Orienteringsmärke

- för huvudsignal (beskrivning)..... 7:7a
- för tillfällig hastighetsbegränsning..... 7:7a
- för vägskyddsanläggning..... 7:7a

Periodisk hälsokontroll..... B1:3

Personalföreskrifter..... B1

Plankorsning

- arbetståg backar över..... 36:12
- föreskrifter om märken m m..... 30:1
- normaltåg backar över..... 64:4
- växling över..... 39:3

Påkörning av större djur..... B3:4

Röjningsmedgivande..... 66:3

S-blankett

- definition..... 1:40
- mönstersamling..... B2
- på fordon..... 6:1

”Sakta”, beskrivning..... 7:6c

Samtidiga växlingsrörelser..... B5:4

Sidospår

- definition..... 1:41
- växling på..... 39:7

Signalbild, se ”huvudsignal”.

Signalinrättning, placering av..... 7:2

Signalmarke , beskrivning.....	7:7
Signalnummersmarke , beskrivning.....	7:7n
Signalredskap	7:6
Skyddsutrymme	
-definition.....	1:43
-upplag i.....	23:1,2
”Slag i hjul”	46:4
SLM	2:2
Slutpunktsmarke , beskrivning.....	7:7g
Slutsignal , beskrivning.....	15
SoS-blankett	B2
Spår ofarbart	31
Spårbehörighet	
-definition.....	1:45
-hälsokrav för.....	B1:11
Spårdisposition	
-beskrivning.....	28
-definition.....	1:46
-A-arbete under.....	28:9
-arbetståg under.....	28:10-14
Spårfordon	
-klargöring av.....	37:1-3, B3

-utrustning på.....	37, B3
Spårhindermärke , beskrivning.....	7:7k
Spårområde , beträdande av.....	22
Spårspärrklot , beskrivning.....	7:7i
Spärrning	
-beskrivning.....	54
-när arbetståg skall gå.....	34:6, 54
Station	
-A-arbete på.....	24:7
-definition.....	1:48
-hinder för tåg på.....	57
-spårdisposition på.....	28
Stationsgräns	
-definition.....	1:49
-växling utanför.....	39:8
Stopplykta , beskrivning.....	7:5j
Ställverksområde	
-A-arbete på.....	24:7
-definition.....	1:50
-spårdisposition på.....	28
Största tillåtna hastighet , tabell.....	45:3
Säkerhetsgrepp , fungerar ej.....	36:8
Säkerhetstjänst	
-behörighetskrav.....	B1:2

-definition.....	1:51
-personalgrupper med.....	B1:1
Säkerhetszon	
-arbete inom.....	23:3,4, 24:1
-definition.....	1:53
Tam-bok , anvisningar för.....	B2
Tidtabellsbok	
-innehav av.....	6:1
-meddelande om ändring av.....	6:2
Tillsyningsman (def).....	1:54
TLC bemanning	50:1
Trafikplats (def).....	1:60
Tvåvägsfordon	
-definition.....	1:61a
-i arbetståg.....	34:10
”Tåg kommer”	
-ljudsignal.....	14:1
-ljudsignalmärke.....	7:7b
Tågmöte	
-krav för tågmöte	50:1
-order till tåg.....	33:2
-tkl kontroll.....	56:2, 60:2
-TL kontroll.....	50:1, 60:2
Tågradio	
-utrustning på tåg.....	18:1

Tågs bemanning	36
Tågs sammansättning	35
Tågspår (def)	1:66
Tågvarnare	
-definition.....	1:66a
-utrustning.....	29:2
-åtgärder.....	29
-åtgärder när vägskydd är ur bruk.....	30:3
Tågsvikt (def)	1:67
Tågväg	
-avkortad.....	7:5a
-definition.....	1:68
-hinder i.....	57
”Uppfattat”, ljudsignal	14:2
Uppställning	
-av arbetsfordon.....	40:3
-av fordon på station.....	40
-på linjen.....	63:5,6
Utfartssignal, se ”huvudsignal”.	
Utrymning av tåg	67
V-signal, se ”vägkorsningssignal”.	
Varselkläder	22:6
Veckoorder	
-anvisningar till.....	B2
-definition.....	1:71

-innehav av.....	6:1
-ändring av gällande.....	5:8
Vägfordon måste korsas spår på annan plats än vid plankorsning..	24:17
Vägförvarningsförsignal	7:5h
Vägförvarningssignal	
-beskrivning.....	7:5g
-förarens åtgärd vid.....	46:7
Vägförvarningsanläggning	
-arbetståg backar	34:7, 36:12
-arbetståg nalkas plankorsning.....	34:7
-felaktig.....	30
-föreskrifter om märken m m.....	30:1
-normalståg backar	64:4
-signalering mot tåg.....	30:2
-tas ur bruk.....	30:3
-underrättelse till TL innan vägförvarning tas ur bruk.....	30:3
-växling över.....	39:3
Vägförvarningsberoendemärke , beskrivning.....	7:7o
Växling	
-definition.....	1:73
-föreskrifter.....	39, B5
-klädsel.....	B5:5
-medgivande att påbörja.....	39:8
-samtidig med tågrörelse.....	39:11
-utanför stationsgränsen.....	39:8
Växlingsledare	
-uppgifter.....	39:6, B5

Tillämpningsregler för ATC

1. Begreppsförklaringar

- 1.1. ATC = Signalsäkerhetssystem som förhindrar att tåg framförs med högre hastighet än tillåtet eller förbi signal i stoppställning.
- 1.2. ATC-arbetsområde = Område där ATC banutrustning är ur bruk och där fordons-ATC därför måste vara i tillstånd ”passiv” på fordon som framförs med tillslagen ATC.
- 1.3. ATC-besked = Information i förarpanelen om gällande och kommande takhastighet.
- 1.4. ATC-fel = Fel på ATC-utrustning som leder till ATC-felslarm.
- 1.5. ATC-nödbrytare = Plomberad omkopplare med lägena ”ATC från” och ”ATC till”.
- 1.6. ATC-panel = Se förarpanel.
- 1.7. ATC frånslagen = När ATC-nödbrytaren ligger i läge ”ATC från”, fordons-ATC är avstängd.
- 1.8. ATC tillslagen = När ATC-nödbrytaren ligger i läge ”ATC till”, fordons-ATC är verksam.
- 1.9. Balis = Enhet i spåret som sänder information om bl a tillåtna hastigheter och signalbesked till fordons-ATC.
- 1.10. Balisgrupp = Punkt i banan, bestående av 1-4 baliser, för överföring av data till fordons-ATC.

- 1.11. Baninformationsfel (Baninfo-fel) = Fel i överföringen av information från den del av ATC-systemet som är monterad i banan.
- 1.12. Begränsad ATC = Område med begränsad ATC-utrustning.
- 1.13. Driftläge = Den nivå med vilken ATC övervakar fordonsrörelse. Fordons-ATC kan befinna sig i driftläge ”Vila”, ”Startförlopp”, ”Manuell fram/back”, ”Växling fram/back”, ”Full ATC” och ”Passiv”.
- 1.14. Förarpanel = Panel i ATC-utrustat fordons förarhytt där ATC indikeringar visas och manöverutrustning för ATC-utrustningen finns.
- 1.15. Systemfel = Fel i fordons-ATC av sådan art att ATC-övervakad körning ej kan fortsätta.
- 1.16. Takhastighet = Den hastighet som ATC indikerar som den för stunden högsta tillåtna hastigheten. ATC ingriper med broms när takhastigheten överskrids med minst 5 km/tim.
- 1.17. Uppstart av ATC = När fordons-ATC görs verksam genom att fram-backomkopplare läggs i fram- eller backläge samtidigt som ATC-nödbrytare ligger i läge ”ATC till”. Under ATC-uppstart genomgår ATC driftläge startförlopp.

2. Användning av ATC

- 2.1. Tåg och växling skall framföras med ATC tillslagen. Undantag från denna grundregel får göras
- när tåg framförs från annan förarhytt än ledarhytt,
 - vid systemfel på ATC-utrustning i fordon. varvid punkt 2.2 skall tillämpas.

2.2. Vid systemfel skall föraren slå ifrån ATC. Därefter skall minst ett försök göras att slå till ATC. Om systemfelet återkommer inom en kort stund får tåg som befinner sig på linjesträcka framföras med ATC frånslagen till nästa station. Därefter får tåget fortsätta med ATC överksam om TL lämnat tillstånd för fortsatt färd.

Växlingsrörelse och arbetståg får fortsätta med ATC frånslagen så långt det behövs.

2.3. Fordon med frånslagen ATC får framföras längst till Stockholms östra alternativt från Stockholms östra till Mörby verkstad.

2.4. Sth för tåg som saknar ATC och för tåg med frånslagen ATC är 50 km/tim.

2.5. ATC har följande driftlägen:

Vila. Driftläge där utrustningen är helt passiv. Ingen övervakning, balisläsning eller indikering sker.

Växling fram/back. Driftläge som ska användas under växling. Får även användas inom depåområde av annan förarpersonal än depåförare. Föraren måste själv kontrollera att den takhastighet som visas i förarpanelen motsvaras av den som gäller för den aktuella fordonsrörelsen. Föraren skall framföra rörelsen enligt Tri regler för växling.

Manuell fram/back. Driftläge under tåγκörning där fordons-ATC saknar information. Skall även användas vid körning inom depåområde. Föraren måste själv kontrollera

- att tillstånd för rörelsen finns,
- att den takhastighet som visas i förarpanelen motsvaras av den som gäller för den aktuella rörelsen,
- att spåret fram till nästa huvudsignal är hinderfritt,

- att eventuella växlar under och framför tåget ligger i kontroll i rätt läge.

Full ATC. Driftläge under tågkörning. ATC har information om

- gällande hastighet på spåret,
- att spåret är fritt från andra fordon fram till nästa huvudsignal,
- att växlar under och framför tåget ligger i kontroll i rätt läge.

Föraren kan utan någon extra kontroll framföra tåget enligt de optiska signalbesked som visas och tillämpa den takhastighet som visas i förarpanelen.

Passiv. Ett driftläge hos fordons-ATC som är oberoende av de olika driftlägena. Driftläge Passiv används på sträckan Lindholmen - Kårsta samt inom ATC-arbetsområde.

2.6. Begränsad ATC gäller på bansträcka som saknar linjeblockering. När fordon körs in i område med begränsad ATC försätts fordons-ATC i driftläge "Manuell". Den takhastighet som visas i förarpanelen får tillämpas i den omfattning som gäller enligt Tri för den aktuella fordonsrörelsen.

2.7. Inom ATC-arbetsområde får uppstart av ATC endast ske framför märke "ATC uppstartspunkt" (fig 62) och "ATC-arbetsområde slutar" (figur 61). Måste fordon aktiveras på annan plats inom ATC-arbetsområde så att uppstart av ATC inträffar skall fordonet köras vidare med ATC frånslagen till första märke "ATC uppstartspunkt" eller "ATC-arbetsområde slutar". Där skall föraren stanna och slå till ATC.

Fordons-ATC försätts i driftläge "Passiv" när fordon kör in i ATC-arbetsområde eller passerar uppstartspunkt.

3. Bromsprov

- 3.1. I samband med uppstart av ATC skall ATC bromsprov utföras. Sådant bromsprov skall också utföras snarast när texten ”Bromsprov ej utfört” visas i förarpanelen. Om texten kvarstår kommer ATC vid körning att ingripa med nödbroms i stället för driftbroms.

4. Baninfo-fel

- 4.1. Baninfo-fel finns i två nivåer, nivå 1 och nivå 2. Felnivå 1 uppstår om ingen väsentlig information för den egna rörelsen förlorats. Vid felnivå 2 övervakar ATC sth 40 km/tim om den aktuella sträckan saknar växlar, annars 20 km/tim. Om fordons-ATC inte kan utesluta att signal i ”stopp” passerats går fordons-ATC till tillstånd ”Stopp-passage” och nödbroms erhålls.

- 4.2. Vid larm om baninfo-fel skall felnivå, felkod och felets position omedelbart rapporteras till TL.

TL (tkl) som får rapport om baninfo-fel skall ombesörja att förare på tåg som skall framgå över den felaktiga balisen ges order (S1 avd 10). Platsen för felet skall anges så noggrant som möjligt: km-tal, signalbeteckning, typ av märke etc. I ordern skall om möjligt anges om felet är av nivå 1 eller nivå 2.

- 4.3. Om fordons-ATC ingriper som vid stoppassage får tåget fortsätta färden först sedan tillstånd inhämtats från TL enligt § 52 mom 5. Tills nästa balis passerats där ATC kan inhämta ny information gäller samma regler som då huvudsignal passerats i stoppställning.

- 4.4. Om ett signalbesked från en signalinrättning inte stämmer överens med ATC-informationen i förarpanelen gäller:

a) Om förare iakttar ett signalbesked i signalinrättning som inte stäm-

mer överens med informationen i ATC-panelen skall föraren

- om det gäller signalbeskedet ”stopp”: Stanna tåget, om möjligt framför signalinrättningen och informera TL (tkl).
- om det gäller ett försignalbesked: Tillämpa ATC-beskedet och informera TL (tkl) snarast.

b) När förare fått order om att besked från signalinrättning inte stämmer överens med ATC-information skall föraren framföra tåget mot aktuell signalinrättning med nedsatt hastighet enligt order från TL (tkl) och följa de anvisningar som ges.

Regler om hälsoundersökning och hälsotillstånd

JH 5.1

• Järnvägsinspektionens föreskrifter om hälsoundersökning och hälsotillstånd för personal med arbetsuppgifter av betydelse för trafiksäkerheten (BV-FS 2000:4)

Markerad
bakgrund
anger
bindande
föreskrift.

Järnvägsinspektionen föreskriver följande med stöd av 7 § förordningen (1990:1165) om säkerheten vid järnväg, tunnelbana och spårväg.

Allmänt

1 § Dessa föreskrifter gäller den som genom att utföra en arbetsuppgift direkt ansvarar för dess trafiksäkerhetsmässiga effekt. Följande arbetsuppgifter omfattas:

1. Att leda eller övervaka spårtrafik.
2. Att framföra fordon.
3. Att utföra växling och rangering.
4. Att utöver vad som avses i punkt 2, ombord på tåg, spårvagn eller motsvarande, utföra åtgärder enligt företagets trafiksäkerhetsinstruktion.
5. Att utföra åtgärder enligt företagets trafiksäkerhetsinstruktion vid fordonsfärder och arbeten i spåranläggningar.
6. Att bedöma det trafiksäkerhetsmässiga tillståndet hos fordon och spåranläggningar med avseende på tekniska funktioner.

2 § Verksamhetsutövaren skall informera den personal som berörs om kraven i denna författning. Den anställda skall snarast meddela arbetsledningen om han eller hon är medveten om eller misstänker att det egna hälsotillståndet har förändrats så att kraven inte uppfylls.

3 § Verksamhetsutövaren svarar för att hälsoundersökningar och hälsodeklarationer genomförs. De undersökningar och bedömningar som här föreskrivs skall utföras av en legitimerad läkare som har god kännedom om förutsättningarna för de aktuella arbetsuppgifterna. Syftet skall vara att identifiera sjukdomar eller handikapp enligt de medicinska kraven i denna författning. Hälsoundersökningar och hälsodeklarationer skall utföras enligt ett formulär som Järnvägsinspektionen fastställt.

Forts.

Markerad
bakgrund
anger
bindande
föreskrift.

• Forts. BV-FS 2000:4

4 § Efter varje hälsoundersökning eller bedömning skall läkaren upprätta ett intyg och sända detta till verksamhetsutövaren. Intyget skall visa om den undersökte uppfyller de medicinska kraven i denna författning.

Ett sådant intyg skall sparas minst till dess att en ny undersökning har genomförts och då ett nytt intyg finns. Om intyget innehåller uppgifter om undantag enligt denna författnings 18 §, skall det sparas så länge undantaget gäller.

5 § Följande förhållanden utgör hinder för att utföra arbetsuppgifterna:

1. Hälsoundersökningar enligt denna författning har inte genomförts.
2. De medicinska kraven i denna författning uppfylls inte.
3. Direkt inblandning i en olycka eller ett tillbud, där den inblandade kan ha påverkats av händelsen på ett sådant sätt att tjänstgöringen inte kan fortsätta på ett, ur trafiksäkerhetssynpunkt, tillförlitligt sätt.

6 § Följande förhållanden medför att lämpligheten för fortsatt tjänstgöring skall undersökas närmare:

1. Sammanhängande sjukskrivning i mer än fyra veckor.
2. Upprepad korttidsfrånvaro som saknar en godtagbar förklaring.

I tveksamma fall skall samråd ske med en läkare.

Hälsoundersökningar och hälsodeklarationer

7 § Den som skall påbörja eller utbildas för en arbetsuppgift enligt 1 § skall dessförinnan genomgå en hälsoundersökning. Undersökningen får tidigast utföras sex månader före tjänstgöringens eller utbildningens början.

8 § Behovet av en ny hälsoundersökning skall beaktas när personal övergår till en annan arbetsuppgift som omfattas av kraven i denna författning.

9 § Den som tagits ur tjänst enligt 5 § 1–2 skall genomgå en hälsoundersökning innan tjänstgöringen får återupptas.

I de fall en person tagits ur tjänst enligt 5 § 3 eller 6 §, skall en läkare bedöma om tjänstgöringen kan återupptas utan risk för trafiksäkerheten.

10 § Den som utför arbetsuppgifter enligt 1 § skall genomgå en hälsoundersökning

1. vart femte år t.o.m. 45 års ålder,

2. vart tredje år fr.o.m. 46 års ålder t.o.m. 59 års ålder,

3. varje år fr.o.m. 60 års ålder.

Markerad
bakgrund
anger
bindande
föreskrift.

När åldersgränserna 46 respektive 60 år passeras mellan två periodiska hälsoundersökningar, skall nästa undersökning infalla enligt det intervall som gällde vid den föregående undersökningen. Det får dock aldrig gå mer än tre år respektive ett år till nästa periodiska hälsoundersökning från det att en person fyllt 46 år respektive 60 år.

Intervallat får inte överskridas med mer än tre månader, räknat från tidpunkten för föregående undersökning.

11 § Vid museal verksamhet på en spåränläggning som är avskild från det allmänna spårnätet, får varannan hälsoundersökning enligt 10 § ersättas av en hälsodeklaration från den anställde.

En hälsodeklaration skall innehållsmässigt motsvara de uppgifter som den undersökte vid en hälsoundersökning lämnar till läkaren. Om det finns avvikelser jämfört med det hälsotillstånd som rådde vid den senaste hälsoundersökningen, skall en läkare bedöma avvikelsens betydelse.

Medicinska krav för arbetsuppgifter enligt 1 §

12 § Det får inte förekomma sjukdomar som kan påverka medvetandet, nedsätta vakenheten eller medföra ett försämrat omdöme.

De aktuella sjukdomarna är:

1. Hjärtsjukdomar, förhöjt blodtryck eller kärlsjukdomar med risk för medvetandestörningar.
2. Diabetes mellitus som är tablett- eller insulinbehandlad.
3. Epilepsi eller andra neurologiska tillstånd som kan leda till akuta medvetandestörningar.
4. Yrselsjukdomar.
5. Vakenhetsstörningar.
6. Psykiska störningar.
7. Demens eller andra kognitiva störningar som påverkar uppmärksamheten, koncentrationsförmågan eller minnet.
8. Övriga sjukdomar som kan nedsätta vakenheten eller medföra ett försämrat omdöme.

• Forts. BV-FS 2000:4

Markerad
bakgrund
anger
bindande
föreskrift.

13 § Rörligheten får inte genom sjukdom, fysiskt handikapp eller funktionshinder vara så nedsatt att det innebär en risk för trafiksäkerheten.

14 § Synfunktionen skall vara så god att all trafiksäkerhetsmässigt viktig information kan uppfattas utan svårighet.

1. För synskärpan gäller, med eller utan korrektion, följande värden:

För arbetsuppgifter enligt	Binokulärt	Sämsta ögat
a) 1 § 1, 3, 4 och 5	0,8	0,3
b) 1 § 2 på järnväg	1,0	0,5
c) 1 § 2 på tunnelbana och spårväg	0,8	0,3
d) 1 § 6	0,5	—
e) 1 § 6 vid enögdhet	0,6	

2. Om den erforderliga synskärpan endast uppnås med korrektionsglas får dess styrka inte överstiga +5 D eller -8 D i den mest brytande meridianen. Astigmatismen får vara högst 2 D.

3. Kontaktlinser är tillåtna om de utan besvär kan användas under ett helt arbetspass. Synkraven skall uppfyllas även med glasögon, för vilka det också gäller att de utan besvär skall kunna bäras under hela arbetspasset.

4. Glasögon eller kontaktlinser skall bäras om detta är nödvändigt för att få tillräcklig synskärpa. Den som i arbetet behöver glasögon för seende på nära håll skall bära sådana eller ha dem tillgängliga.

5. Synfältet skall för arbetsuppgifter enligt 1 § 1–3 och 5 vara normalt på båda ögonen. För arbetsuppgifter enligt 1 § 4 och 6 tillåts en synfältsdefekt i det ena ögat, förutsatt att defekten helt kompenseras av det andra ögat.

6. Ögonens och huvudets rörlighet skall vara normal.

7. Dubbelbilder får inte förekomma i någon blickriktning.

8. Mörkerseendet skall vara normalt.

9. Defekt färgsinne får inte förekomma om arbetsuppgiften innehåller moment där färger har en säkerhetsmässig betydelse.

10. Ögonsjukdomar som kan påverka trafiksäkerheten får inte förekomma.

Markerad
bakgrund
anger
bindande
föreskrift.

15 § Hörselfunktionen skall vara så god att all trafiksäkerhetsmässigt viktig information kan uppfattas utan svårighet.

1. Den som påbörjar en arbetsuppgift enligt 1 § 1–5 skall vid tonaudiometri med vardera örat kunna höra frekvenserna 500, 1000 och 2000 Hz vid en ljudstyrka av 20 dB samt frekvensen 3000 Hz vid 40 dB.
2. Efter minst fem års utövande av en arbetsuppgift enligt 1 § 1–5 skall personen vid tonaudiometri med vardera örat kunna höra frekvenserna 500, 1000 och 2000 Hz vid 40 dB samt frekvensen 3000 Hz vid 60 dB.
3. För arbetsuppgifter enligt 1 § 6 är det tillräckligt om vanlig samtalsstämma kan uppfattas med det ena örat, på fyra meters avstånd.
4. Om hörselskydd skall bäras får skyddens dämpande egenskaper inte vara större än att ljuduppfattningen motsvarar kraven i punkterna 1–3.
5. Hörapparat får användas om relevanta hörselprov liksom praktiska prov visar att all trafiksäkerhetsmässigt viktig information kan uppfattas utan svårighet.

16 § Den som utför arbetsuppgifterna får inte bruka narkotika eller vara beroende av eller missbruka alkohol. Påverkan av alkohol får inte förekomma under tjänstgöring.

Läkemedel som kan påverka reaktionsförmågan och vakenheten får endast användas efter samråd med läkare.

Verksamhetsutövaren skall ombesörja att de kontroller utförs som är nödvändiga för att så långt som möjligt säkerställa att kraven uppfylls.

Verksamhetsutövarens egna bestämmelser

17 § Det skall finnas skriftliga bestämmelser för tillämpningen av denna författning. Av dessa skall framgå

1. vilka funktioner i den egna organisationen som omfattas av författningen,
2. var i organisationen ansvaret ligger för att hälsoundersökningar genomförs samt vem som anlitas för att utföra dessa,
3. hur verksamhetsutövaren säkerställer att inhyrd personal uppfyller kraven i denna författning,
4. hur de genomförda hälsoundersökningarna dokumenteras och hur dokumentationen arkiveras,

Markerad
bakgrund
anger
bindande
föreskrift.

• Forts. BV-FS 2000:4

5. vilka krav som ur alkohol- och drogsynpunkt ställs på personalen,
6. på vilket sätt verksamhetsutövaren kontrollerar att personalen uppfyller kraven i 16 §,
7. vilka rutiner som gäller i samband med olyckor och tillbud enligt 5 § 3.

Undantag

18 § Undantag från dessa föreskrifter meddelas av Järnvägsinspektionen.

Denna författning träder i kraft den 1 juli 2001 då Järnvägsinspektionens föreskrifter (BV-FS 1991:2) om hälsokrav m.m. för personal med säkerhetstjänst upphör att gälla.

• Övergångsbestämmelser

För periodiska hälsoundersökningar gäller vid denna författnings ikraftträdande att ett påbörjat intervall fullföljs enligt bestämmelserna i BV-FS 1991:2.

Beslut om individuella undantag från BV-FS 1991:2 fortsätter att gälla enligt de villkor som angivits i varje enskilt beslut.