

Roslagsbanan

TIDTABELLSBOKEN DEL A

ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

Gäller fr o m 1981-01-12

på följande bandelar:





Stockholm Ö - Kårsta

Roslags Näsby - Österskär

Djursholms Ösby - Näsbypark

Kårsta - Rimbo

Innehållsförteckning

Bomfällning i Djursholms Ösby	57
Bromsprov	42
Bromstal, lutningsförhållanden	35
Bromsvikt för fordon	34
Hastighetsuppgifter	38
Linjebeskrivning	
 KÅRSTA Rimbo-Stockholm Ö	6
Stockholm Ö-Rimbo KÅRSTA	12
Österskär-Roslags Näsby	18
Roslags Näsby-Österskär	21
 Näsbypark-Djursholms Ösby	24
Djursholms Ösby-Näsbypark	25
Order till tåg och vagnuttagning	43
Telefonering	27
Undantag från säo	
Föreskrifter för sidospåret Kårsta-Rimbo	72
Signalering vid tågs avgång	46
Särskilda föreskrifter för säkerhets-	
tjänsten	
på fjb-sträckorna Roslags Näsby-	
Lindholmen/Åkersberga	50
på sträckan Åkersberga-Österskär	61
på sträckan Djursholms Ösby-Näsbypark	64
vid Stocksund	58
vid vissa obevakad stationer (Kårsta)	69
 Tågs bemanning	48
Tågs iordningställande	49
Övriga undantag från säo	74
 Vagnviktstabeller	38
Växling mellan olika bangårdsområden	39
Växling på fjärrstyrd station	40
Växling utan växlingsledare	41

Alfabetiskt register över driftplatser med särskilda växlingsföreskrifter eller undantag från säo.

Siffrorna anger sidnummer.

Aterfinns under rubrik Driftplats	Växling mellan olika bangårdsområden	Växling utan växlingsledare	Särskilda föreskrifter för säkerhetstjänsten	Signalering vid tågs avgång	Övriga undantag från säo
Altorp			64-68		
Djursholms ösby			57	47	77-79
Hägernäs					74
Kårsta		41	69-71		
Lindholmen			50-56		
Näsbypark		41	64-68		
Roslags Näsby			50-56	47	78-79
Rydbo			51		
Stockholm ö	39			47	75-79
Stocksund	39	41	58-60	47	79
Viggbyholm			51		
Akersberga			50-56 61-63		
Österskär		41	61-63		

Förklaringar till linjebeskrivningen

Kolumn 2 (sth)

I denna kolumn anges den högsta hastighet som kan förekomma på varje delsträcka. För stationer avser hastighetsuppgiften därför alltid huvudtågvägen. På dubbelspårig linje anges vänsterspåkretsens hastighetsuppgifter. Om högerspåkretsens hastighetsuppgift skulle avvika, anges detta med en anmärkning i kolumn 3.

För att underlätta läsningen av linjebeskrivningen inleds varje station och varje stationssträcka med en hastighetsuppgift, även om sth inte ändras vid stationsgränsen. Detsamma gäller även ny sida.

Kolumn 3 (signaler, dpl m m)

Följande förkortningar används för signalmedel:

Blsi = blocksignal,
 Dvsi = dvärgsignal,
 Fsi = försignal,
 Hatavla = hastighetstavla som är begynnelsetavla,
 Hsi = huvudsignal (vid lastplats)
 Infsi = infartssignal,
 Utfsi = utfartssignal,
 Vsi = V-signal.

Vid hastighetstavla som är begynnelsetavla (hatavla) anges orsaken (kurva, lutning etc).

Kårsta → Stockholm Ö

Kårsta - (Lindholmen)

Enkelspår

Km 1	Sth 2	Signaler, 3 dpl m m
41.753	30	<u>Kårsta (Kår)</u> Betr obehakad körning, se sid 69-71.
41.530	50	Utfsi.
41.487		Vsi, Kårsta
	50	
39.635		Vsi, Roslagsbroby.
38.665		Vsi, Ekskogen.
38.595		Ekskogen (Ekg), hp.
34.663		Frösunda (Fsu), hp.
34.491	40	Hatavla, kort vsi-sträcka.
34.231		Vsi, Bergsvägen.
34.229	50	Sluttavla.
33.323		Vsi, Vredalundsvägen

Lindholmen - Roslags Näsby

Enkelspår med fjärrblockering.

Särskilda undantag gäller, se sid 50-57.

Km 1	Sth 2	Signaler, 3 dpl m m
29.160	50	Infsi (233).
28.910	75	Hatavla, ändring av banans sth.
28.749		<u>Lindholmen (Ldm).</u>
28.690		Vsi, Gårdsvägen.
		Utfsi.
28.280	75	Blsi (227).
25.474		Molnby (Mnb), hp.
25.330		Blsi (225).
24.260		Ormsta (Ota), hp.
24.180		Vsi, Ormstavägen.
23.060	75	Infsi (223).
23.030	60	Hatavla, infartsväxlarna.
23.015		Vsi, Åby gata.
22.965	75	Sluttavla.
22.796		<u>Vallentuna (Vlt).</u>
		Utfsi.
22.447		Vsi, Angarnsvägen.
22.367	75	Blsi (215).
21.875	60	Hatavla, kurva.
21.500		Bällsta (Bäl), hp.
21.437		Vsi, Manhemsvägen.
21.435	75	Sluttavla.

Km 1	Sth 2	Signaler, 3 dpl m m
19.613	75	Blsi (213).
19.560		Byle (Byl), hp.
19.510	60	Hatavla, kurva och lutning 20 ‰.
19.233		Vsi, Vasavägen.
18.980	75	Sluttavla.
18.824		Vsi, Unnevägen.
18.397		Vsi, Jarlabankes väg.
18.210	75	Infsi (211).
17.820		<u>Täby kyrkby (Täb).</u>
17.500		Utfsi. Vsi, Prästgårdsvägen.
17.410	75	Blsi (205).
17.177		Vsi, Ängsvägen.
15.280	60	Hatavla, kurva.
14.260	75	Sluttavla.
13.914		Blsi (203).
13.105		Ensta (Esa), hp.
13.083		Vsi, Enstavägen.
11.945		Tibble (Tb1), hp.
11.425	30	Infsi (201).
11.070		Vsi, Gångväg Roslags Näsby.
11.036		<u>Roslags Näsby (Rnb).</u> Utfsi från sp 2 och 3 till vänsterspår.

(Roslags Näsby) - (Stocksund)

Dubbelspår med automatisk linjeblockering på vänsterspår.

Km 1	Sth 2	Signaler, dpl m m 3
10.623	75	Blsi (H27) för vänsterspår.
9.950		Blsi (H25) för vänsterspår.
9.938		Vsi, Portvägen.
9.920		Enebyberg (Enb), hp.
9.473		Blsi (H23) för vänsterspår.
8.610	65a)	Hatavla, kurva. a) Sth 60 på högerspår.
8.510		Blsi (H21a) för vänsterspår.
8.316		Djursholms Ekeby (Dje), hp.
7.986		Blsi (H21b) för vänsterspår.
7.976		Vsi, Danderydsvägen.
7.650	60	Hatavla, kurvor.
7.562		Blsi (H19) för vänsterspår.
7.455		Bråvallavägen (Bvv), hp.
7.193		Blsi (H17) för vänsterspår. Blsi visar fast grönt sken då infsi till Djö visar "kör varsamt".
6.950	30	Infsi (D och M).
6.604		<u>Djursholms Ösby (Djö)</u> Tkl skall normalt ej ge "avgång", se sid 47.
6.570		Inre utfsi från sp 5 och 6 till vänsterspår. Vsi, gångväg Djursholms Ösby. Utfsi från sp 3 till vänsterspår Yttre utfsi från sp 6 till vänsterspår (placerad till höger om spåret).

10
Kär-Öst

Km 1	Sth 2	Signaler, dpl ■ ■ 3
6.260	60	Bl si (H15) för vänsterspår.
5.700		Bl si (H13a) för vänsterspår.
5.700	40a)	Hatavla. kort vsi-sträcka. a) Sth 60 för högerspår.
5.700		Mörby (Möb), hp.
5.360	50a)	Hatavla. korta övergångskurvor. a) Sth 60 för högerspår.
5.238		Bl si (H13b) för vänsterspår.
5.200	50b)	b) Hatavla sth 40 för högerspår, kort siktsträcka till infsi till Ssu.
5.010		Vsi, Vasavägen.
<u>Stocksund</u>		
Fjärrstyrd station. Särskilda föreskrifter, se sid 58-60.A		
4.920		Inf si (K) från högerspår.
4.898	30	Hatavla, kurvor och bro.
4.887		Inf si (B) från vänsterspår. Genomfartståg skall stanna med drag- fordonet vid plattformens norra ände då utf si visar stopp.
4.560		<u>Stocksund (Ssu).</u>
4.550		Vsi, Gångväg Stocksund, vid sp 1. Utf si. För tåg mot högerspår visar dvs i grönt blinkande sken.

(Stocksund) - Stockholm Ö		
Dubbelspår med automatisk linjeblockering på vänsterspår.		
Km 1	Sth 2	Signaler, 3 dpl m m
4.427	30	Blsi (H11) för vänsterspår.
4.020	60	Sluttavla.
3.629		Blsi (H9) för vänsterspår.
3.049		Vsi, Freskati.
3.040		Freskati (Fkt), hp.
2.953		Blsi (H7) för vänsterspår.
2.295		Blsi (H5) för vänsterspår.
1.720		Universitetet (Unv), hp.
1.713		Blsi (H3) för vänsterspår.
1.480	50	Hatavla, kurvor.
1.158		Blsi (H1) för vänsterspår.
0.760	50a)	a) Hatavla sth 30 för högerspår, kort siktavstånd till infdlsi till Öst.
	50b)	b) Sth 30 på högerspår.
0.640		Yttre infsi (A) från vänsterspår. Yttre infsi visar fast grönt sken då inre infsi visar "kör varsamt". Från högerspår dlsi (DvX), se fig 5c.
0.450	30	Inre infsi (B) från vänsterspår.
0.000		<u>Stockholms östra (Öst).</u>

Stockholm Ö Kårsta

Stockholm Ö - (Stocksund)

Dubbelspår med automatisk linjeblockering på vänsterspår.

Km 1	Sth 2	Signaler, 3 dpl m m
0.000	30	<p><u>Stockholms östra (Öst)</u> A-signal från sp 2 - 7. Tkl skall normalt ej ge "avgång", se sid 47.</p> <p>Utfsi från sp 2 - 7 till vänsterspår.</p>
0.420		Fsi till blsi H2 (till höger om spåret)
0.503	50	Hatavla, kurvor.
0.518	50	Blsi (H2) för vänsterspår.
1.190		Blsi (H4) för vänsterspår.
1.480	60	Sluttavla.
1.720		Universitetet (Unv), hp.
1.815		Blsi (H6) för vänsterspår.
2.513		Blsi (H8) för vänsterspår.
3.040		Freskati (Fkt), hp.
3.049		Vsi, Freskati.
3.055		Blsi (H10) för vänsterspår.
3.573		Blsi (H12) för vänsterspår. Blsi visar fast grönt sken då infsi till Ssu visar "kör varsamt".
3.700	60a)	a) Hatavla sth 40 för högerspår, kort siktavstånd till infsi till Ssu.
4.020	30	Hatavla, kurvor och bro.

<u>Stocksund</u>		
Fjärrstyrd station. Särskilda föreskrifter, se sid 58-60.		
Km 1	Sth 2	Signaler, 3 dpl m m
4.083	30	Infsi (A och G).
4.550		Vsi, Gångväg Stocksund, vid sp 1.
4.560		<u>Stocksund (Ssu)</u> . A-signal från spår 2.
4.800	50	Utfsi från sp 2 till vänsterspår. Hatavla, korta övergångskurvor.
<u>(Stocksund) - (Roslags Näsby)</u>		
Dubbelspår med automatisk linjeblockering på vänsterspår.		
4.930	50	Blsi (H14a) för vänsterspår.
5.010		Vsi, Vasavägen.
5.200	60	Sluttavla.
5.405		Blsi (H14b) för vänsterspår.
5.700		Mörby (Möb), hp.
5.850		Blsi (H14c) för vänsterspår. Blsi visar fast grönt sken då infsi till Djö visar "kör varsamt".
5.850	60a)	a) Hatavla sth 40 för högerspår, kort siktavstånd till infsi till Djö.
6.260	30	Infsi (A och N).
6.570		Vsi, Gångväg Djursholms Ösby.
6.604		<u>Djursholms Ösby (Djö)</u> Tkl skall normalt ej ge "avgång", se sid 47.
6.865	60	Utfsi från sp 5 och 7 till vänsterspår. Hatavla, kurvor.

Km 1	Sth 2	Signaler, dpl m m 3
6.950	60	Blsi (H16) för vänsterspår.
7.368		Blsi (H18a) för vänsterspår.
7.455		Bråvallavägen (Bvv), hp.
7.650	60a)	a) Hatavla sth 65 för högerspår, kurva.
7.966		Blsi (H18b) för vänsterspår.
7.976		Vsi, Danderydsvägen.
8.316		Djursholms Ekeby (Dje), hp,
8.434		Blsi (H20) för vänsterspår.
8.610	75	Sluttavla.
9.170		Blsi (H22) för vänsterspår.
9.920		Enebyberg (Enb), hp.
9.938		Vsi, Portvägen.
9.950		Blsi (H24) för vänsterspår.
Roslags Näsby - Lindholmen		
Enkelspår med fjärrblockering.		
Särskilda undantag gäller, se sid 50-57.		
10.623	75	Infsi (26) från vänsterspår.
		Från högerspår, säo § 52:3.
11.036		<u>Roslags Näsby (Rnb).</u>
		Utfsi.
11.070		Vsi, Gångväg Roslags Näsby.

Km 1	Sth 2	Signaler, 3	dpl ■ ■
11.446	75	Blsi (200).	
11.945		Tibble (Tb1), hp.	
13.083		Vsi, Enstavägen.	
13.105		Ensta (Esa), hp.	
13.914		Blsi (202).	
14.620	60	Hatavla, kurva.	
15.280	75	Sluttavla.	
17.177		Vsi, Ångsvägen.	
17.310	75	Infsi (204).	
17.500		Vsi, Prästgårdsvägen.	
17.820		<u>Täby kyrkby (Täb).</u>	
		Utfsi.	
18.218	75	Blsi (210).	
18.397		Vsi, Jarlabankes väg.	
18.824		Vsi, Unnevägen.	
19.165	60	Hatavla, kurva.	
19.233		Vsi, Vasavägen,	
19.510	75	Sluttavla.	
19.560		Byle (By1), hp.	
19.943		Blsi (212).	
21.435	60	Hatavla, kurva.	
21.437		Vsi, Manhemsvägen.	
21.500		Bällsta (Bäl), hp.	
21.875	75	Sluttavla.	

Km 1	Sth 2	Signaler, 3 dpl m m
22.367 22.447 22.796 22.965	75 60	Infsi (214). Vsi, Angarnsvägen. <u>Vallentuna (Vlt)</u> . Hatavla, utfartsväxlarna. Utfsi.
23.015 23.030	75	Vsi, Åby gata. Sluttavla.
23.145 24.180 24.260 25.330 25.474	75	Blsi (222). Vsi, Ormstavägen. Ormsta (Ota), hp. Blsi (224). Molnby (Mnb), hp.
28.280 28.690 28.749	75	Infsi (226). Vsi, Gårdsvägen. <u>Lindholmen (Ldm)</u> . Särskilda bestämmelser för tåg mot Kår, se sid 51-52.
28.910	50	Utfsi. Hatavla, ändring av banans sth.
<u>(Lindholmen) - Kårsta</u>		
Enkelspår		
33.323 34.231 34.663	50	Vsi, Vredalundsvägen. Vsi, Bergsvägen. Frösunda (Fsu), hp.

Km 1	Sth 2	Signaler, 3 dpl m m
38.595 38.665 39.635	50	Ekskogen (Ekg), hp. Vsi, Ekskogen. Vsi, Roslagsbroby.
41.251 41.487 41.753	50	Infsi (A). Vsi, Kårsta. <u>Kårsta (Kår).</u> Betr obehakad körning, se sid 69-71.

Österskär → Roslags Näsby

Km	Sth	Signaler, dpl m m.
----	-----	--------------------

Österskär - (Åkersberga)

Enkelspår med automatisk linjeblockering.
Särskilda föreskrifter gäller, se sid 61-63.

29.408	30	<u>Österskär (Ösk).</u> Utfsi från spår 1.
29.280		Vsi, Generalsvägen.
29.206	50	Hatavla, kurva.
28.790	60	Hatavla, kurvor.
28.540		Tunagård (Tug), hp.
28.441		Vsi, Tunavägen.

Åkersberga - Roslags Näsby

Enkelspår med fjärrblockering.
Särskilda undantag gäller, se sid 50-57.

27.490	60	Infsi (329).
27.370	40	Hatavla, kurva och bro.
27.110		<u>Åkersberga (Åbg).</u> Utfsi.
26.857		Vsi, Österskärsvägen.
26.800	40	Blsi (323).
26.760	75	Sluttavla.
25.595		Vsi, Näsvägen
25.550		Växel (Aru).
25.480		Åkers Runö (Aru), 1p.

Km 1	Sth 2	Signaler, 3 dpl m m
25.380	50	Hatavla, kurva.
25.085	75	Sluttavla.
23.142		Täljö (Täl), hp.
22.680	50	Hatavla, kurva.
22.330	75	Sluttavla.
20.944		Fsi till infsi till Rdb (till höger om spåret).
20.249	75	Infsi (321).
19.944		<u>Rydbo (Rdb).</u>
		Utfsi.
19.777		Vsi, Vaxholmsvägen.
19.679	75	Blsi (315).
18.323		Vsi, Ullna kvarnväg.
17.240		Blsi (313).
16.270	50	Hatavla, kurva.
15.960	50	Yttre infsi (311Y).
15.940		Vsi, Hägernäsvägen.
15.800	75	Sluttavla.
15.625		Hägernäs (Hgå), hp.
15.040	50	Hatavla, kurva.
14.620		Inre infsi (311).
14.350	40	Hatavla, utfartsväxlarna.
14.224		<u>Viggbyholm (Vbm).</u>
		Utfsi.
14.100		Vsi, Viggbyholmsvägen.
14.000	75	Sluttavla.

Km 1	Sth 2	Signaler, dpl m m 3
13.190	75	Bl si (303).
13.580		Vsi, Bergtorpsvägen.
13.024		Galoppfältet (Gpf), hp.
12.655		Bl si (Bl si 301).
12.655	40	Hatavla, kort vsi-sträcka.
12.480		Täby centrum (Täc), hp.
12.275	75	A-signal.
12.032		Sluttavla.
12.032		Vsi, Attundavägen.
11.370	40	Infsi (301). Hatavla, kort vsi-sträcka.
11.145	75	Sluttavla.
11.070		Vsi, Gångväg Roslags Näsby.
11.036		<u>Roslags Näsby (Rnb).</u>
		Utfsi från sp 2 och 3 till vänsterspår.

Roslags Näsby → Österskär

Km	Sth	Signaler, dpl m m
<u>Roslags Näsby - Akersberga</u>		
Enkelspår med fjärrblockering. Särskilda undantag gäller, se sid 50-57.		
11.036	75	<u>Roslags Näsby (Rnb).</u> Utfsi.
11.070		Vsi, Gångväg Roslags Näsby.
11.370	75	Blsi (300).
12.032		Vsi, Attundavägen.
12.480		Täby centrum (Täc), hp.
12.655		Blsi (Blsi 302).
13.024		Galoppfältet (Gpf), hp.
13.580		Vsi, Bergtorpsvägen.
13.910	75	Infsi (302).
14.000	40	Hatavla, infartsväxlarna.
14.100		Vsi, Viggbyholmsvägen.
14.224		<u>Viggbyholm (Vbm).</u> Utfsi.
14.350	50	Hatavla, kurva.
14.620		Dvsi (Dv 310) med grönt sken. (Vbm, fortsättning nästa sida.)

Km 1	Sth 2	Signaler, dpl m m 3
	50	(Vbm, fortsättning.)
15.040	75	Sluttavla.
15.625		Hägernäs (Hgå), hp. Föraren på tåg som vänder i Hgå skall ombesörja att stoppanmälan görs genast vid ankomsten.
15.800	50	Hatavla, kurva.
15.940		Vsi, Hägernäsvägen.
15.960		Blsi (310).
16.270	75	Sluttavla.
17.240		Blsi (312).
18.323		Vsi, Ullna kvarnväg.
19.769	75	Infsi (314).
19.777		Vsi, Vaxholmsvägen.
19.944		<u>Rydbo (Rdb).</u> Utfsi.
20.249	75	Blsi (320).
22.330	50	Hatavla, kurva.
22.680	75	Sluttavla.
23.142		Täljö (Täl), hp.
25.085	50	Hatavla, kurva.
25.380	75	Sluttavla.
25.480		Akers Runö (Aru), hp.
25.550		Växel (Aru).
25.595		Vsi, Näsvägen.
26.760	40	Hatavla, bro och kurva.

Km 1	Sth 2	Signaler, 3 dpl m m
26.800	40	Infsi (322).
26.857		Vsi, Österskärsvägen.
27.110		<u>Akersberga (Åbg)</u>
		Utfsi.
27.370	60	Hatavla, kurvor.
<u>(Åkersberga) - Österskär</u>		
Enkelspår med automatisk linjeblockering.		
Särskilda föreskrifter gäller, se sid 61-63.		
27.490	60	Blsi (328).
28.441		Vsi, Tunavägen.
28.540		Tunagård (Tug), hp.
28.790	50	Hatavla, kurva.
29.206	30	Infsi (330). Två sken = sp 1.
29.280		Vsi, Generalsvägen.
29.480		<u>Österskär (Ösk)</u>

Näsbypark → Djursholms Ösby

Näsbypark - (Altorp)

Enkelspår. Särskilda föreskrifter gäller, se sid 64-68.

Km 1	Sth 2	Signaler, dpl ■ ■ 3
11.720	30	<u>Näsbypark (Nbp).</u> A-signal.
10.965	60	Näsbyallé (Nbe), hp.
10.945		Vsi, Näsbyallé.
10.245		Vsi, Lahällsvägen.
10.130		Lahäll (Lh1), hp.
9.005	40	Hatavla, kort siktsträcka till infsi till Alp.

Altorp - Djursholms Ösby

Enkelspår med automatisk linjeblockering.

Särskilda föreskrifter gäller, se sid 64-68.

8.755	30	Infsi (1/1). Två sken = sp 1.
8.755		Sluttavla.
8.500		<u>Altorp (Alp).</u>
8.425		Utfsi från sp 1. Vsi, Ymervägen.
7.900	40	Hatavla, kort vsi-sträcka.
7.790		Östberga (Öga), hp.
7.667		Vsi, Hildingavägen.
7.660	60	Sluttavla.
7.230		Vsi, Vendevägen.

Km 1	Sth 2	Signaler, dpl ■ ■ 3
7.220	40	Hatavla, kort siktsträcka till infsi till Djö.
7.193		Vendevägen (Vev), hp.
6.904	30	Infsi (F).
6.750		Vsi, Norevägen.
6.604		<u>Djursholms Ösby (Djö).</u>
6.570		Vsi, Gångväg Djursholms Ösby. Utfsi från sp 3 till vänsterspår

Djursholms Ösby → Näsbypark

Djursholms Ösby - Altorp

Enkelspår med automatisk linjeblockering.
Särskilda föreskrifter gäller, se sid 64-68.

6.604	30	<u>Djursholms Ösby (Djö).</u> TKI skall normalt ej ge "avgång", se sid 47. Utfsi från sp 2.
6.750		Vsi, Norevägen.
6.904	60	Blsi (L2).
7.193		Vendevägen (Vev), hp.
7.230		Vsi, Vendevägen.
7.667		Vsi, Hildingavägen.
7.790		Östberga (Öga), hp. A-signal.

Km 1	Sth 2	Signaler, 3 dpl m m
8.305 8.425 8.500	30	Infsi (2/2). Två sken = sp 2. Vsi, Ymervägen. <u>Altorp (Alp)</u> . Utfsi från sp 2.
<u>(Altorp) - Näsbyark</u> Enkelspår. Särskilda föreskrifter gäller, se sid 64-68.		
10.130 10.245 10.945 10.965	60	Lahäll (Lh1), hp. A-signal. Vsi, Lahällsvägen. Vsi, Näsbyallé. Näsbyallé (Nbe), hp. A-signal.
11.450 11.720	30	Infsi (2/2). Två sken= sp 1. <u>Näsbyark (Nbp)</u> .

Telefonering

1. Allmänt

Längs järnvägslinjerna kan man telefonera från fasta telefonapparater eller från telefonposter med anslutningsdosa. Nedan beskrivs hur tågpersonal småfordonsförare arbetande personal etc kan få kontakt med tk1/fjtk1.

Telefonposter på linjen och vissa fasta telefonapparater är utmärkta med en skylt försedd med ett vitt T på blå botten. Telefonpostdosor och lådor för fasta telefonapparater kan vara blåmålade.

När personal ringer upp tk1/fjtk1 uppges namn och ställning, tågets nummer, vut o dyl, station eller stationssträcka, signalbeteckning.

Efter avslutat samtal hängs luren upp noggrant och locket stängs.

Vissa telefonnummer och ringsignaler finns i apparatens (dosans) lock. Förteckning finns i tabell under punkt 4.

2. Anordningar

2.1. Induktortelefon

Telefon med vevinduktor finns på sträckorna Öst-Rnb och Djö-Nbp.

Luren lyfts av och linjen avlyssnas. Om linjen är ledig läggs luren åter på och signaler ges med veven. Kort signal (•) ges med tre snabba omvridningar, lång signal (←) med ca tio omvridningar.

2.2. Fjb-telefon (signaltelefon)

Fjb-telefon med fingerskiva finns på sträckorna Rnb-Ösk, Rnb-Ldm samt i Ssu och Djö. Fjtk1 anropas genom att slå 0, övriga telefonnummer framgår av tabell under punkt 4.2.

2.3 Selektortelefon (linjetelefon och krafttelefon)

Linjetelefon ansluten till fasta telefonapparater finns på sträckorna Öst-Kår (Lt Rmo) och Öst-Ösk (Lt Ösk).

Krafttelefon ansluten till dels fasta telefonapparater, dels telefonposter, finns på sträckorna Rnb-Kår (Kt Rmo) och Öst-Ösk (Kt Ösk).

När selektortelefon används, måste i vissa fall apparatnumret föregås av ett riktnummer, se vidare under punkt 4.4.

2.3.1. Telefonpost med anslutningsdosa.

Bärbar telefon, som finns på varje dragfordon, kopplas till kontakt märkt med röd ring och "K", "Kt" eller "Ktfn". Summertton erhålls om linjen ej är upptagen. Är linjen upptagen, måste man efter det pågående samtalet ta ut anslutningsproppen och åter sätta i den för att få summerton.

2.3.2. Fast telefonapparat.

Om linjen är upptagen, måste man efter det pågående samtalet lägga på luren för att få summerton.

3. Förteckning över telefonposter och fasta telefonapparater, som kan användas av tågpersonal

(Öst) - (Rnb)

Fjb-telefon: Öst-Ssu: vid blocksignal H10 och H12
Ssu: vid infartssignalerna, stationshusets yttervägg, södra brofästet, under landsvägsbron. Djö:
 vid infartssignalerna från Ssu och Rnb, vid utfartssignal E, G och O, vid blocksignal H15 och H16, på stationshusets yttervägg. Djö-Rnb: vid
 blocksignal H24 och H27. Induktortelefon: vid infartssignaler och blocksignaler, Ssu: stationshusets yttervägg, Dje: stationshusets yttervägg.

Djö-Nbp

Induktortelefon: Vev: reläkuren vid vägkorsningen, Öga: kontaktledningsstolpe vid plattformens norra ände, Alp: vid infarts- och utfartssignaler, Lhl: bredvid hållplatskuren, Nbe: stolpe vid norra plattformens änden, Nbp: stolpe mitt på plattformen.

Rnb-Ösk

Fjb-telefon: vid infarts- utfarts- och blockssignaler (ej blockssignal vid stationsgränsen), Rnb: stationshusets yttervägg och ställverket, Gpf: plattformen, Vbm: stationshusets yttervägg och ställverket (ingång stationshusets östra gavel), Hgä: plattformen, Rdb: ställverket (relähuset), Åbg: stationshusets yttervägg och ställverket (relähuset), Ösk: stationshusets yttervägg.

Fasta telefonapparater anslutna till Lt Ösk: Rnb: ställverket, Vbm: ställverket (ingång stationshusets östra gavel), Rdb: ställverket (relähuset), Åbg: ställverket (relähuset).

Fast telefonapparat ansluten till Kt Ösk: Ösk: överliggningsrummet.

Telefonposter anslutna till Kt Ösk: på linjen med jämna mellanrum (utmärkta med T-skylt), Vbm: stationshusets yttervägg, Rdb: stationshusets västra gavel, Åbg: stationshusets yttervägg.

(Rnb)-Ldm

Fjb-telefon: vid infarts- utfarts- och blockssignaler (ej blockssignal vid stationsgränsen), Täb: ställverket (stationshuset), Vlt: plattformsovergången vid spår 1 och ställverket (relähuset), Ldm: stationshusets yttervägg, vägkorsningen och ställverket (stationshuset).

Fasta telefonapparater anslutna till Lt Rmo och Kt Rmo: Táb: ställverket (stationshuset), Vlt: ställverket (relähuset), Ldm: ställverket (stationshuset) och överliggningsrummet a).

Telefonposter anslutna till Kt Rmo: på linjen med jämna mellanrum (utmärkta med T-skylt). Táb: stationshusets yttervägg, Ldm: stationshusets yttervägg.

(Ldm)-Kår

Fasta telefonapparater anslutna till Lt Rmo: Kår: reläkuren

Telefonposter anslutna till Kt Rmo: på linjen med jämna mellanrum (utmärkt med T-skylt).

4. Förteckning över telefonnummer och ringsignaler

4.1. Induktortelefon

Fjtkl: —

Öst: — • • — Ssu: • • • —

Djö: — — Rnb: • • •

Endast tkl Djö kan nås från induktortelefon på sträckan (Djö)-Nbp.

a) Ansluten endast till Lt Rmo.

4.2 Fjb-telefon

a	Fjtkl 0	Rnb 110 c)	Rdb 530	Täb 120
	Ssu 150	Rnb 510 d)	Åbg 540	Vlt 130
	Djö 160	Vbm 520	Ösk 544	Ldm 140

4.3 Rikstelefon

Tkl Öst: 08-343111 el 08-236500 ankn 1805
el 1822.

Ssu: 08-236500 ankn 1804

Djö: 08-236500 ankn 1813

Rnb: 08-236500 ankn 1816

Driftcentralen Värtan: 08-620373 el
08-624447.

4.4 Selektortelefon

Fjtkl: 400, Lt Rmo 97, Lt Ösk 97, Kt Ösk 97.

Tkl Öst: 411 412.

Lokledare: 407. CT: 401.

Ssu: 612, Lt Rmo 96, Lt Ösk 96, Kt Ösk 96.

Djö: 610, Lt Rmo 95, Lt Ösk 95, Kt Ösk 95.

Rnb: Lt Rmo 90, Lt Ösk 90, Kt Rmo 90, Kt Ösk 90.

Vbm: Lt Ösk 87, Rdb: Lt Ösk 86, Kt Ösk 86.

Åbg: Lt Ösk 75, Ösk, överliggningsrum: Kt Ösk 74.

Täb: Lt Rmo 93, Kt Rmo 93.

Vlt: Lt Rmo 92, Kt Rmo 92.

Ldm: Lt Rmo 91, Kt Rmo 91.

Ldm överliggningsrum: Lt Rmo 82.

Kär: Lt Rmo 85, Kt Rmo 85.

Driftc Värtan: 436

c) från sträckan Ssu - Ldm

d) från sträckan (Rnb) - Ösk

För samtal mellan Stockholm Ö automatväxel (Öst aut-vxl, 400-nummer), Mörby automatväxel (Möb aut-vxl, 600-nummer) och de olika selektorlinjerna måste i vissa fall riktnummer väljas enl tabellen nedan. Streck anger att riktnummer ej skall väljas och punkt att summerton skall inväntas innan siffertagningen fortsätter.

Till	Öst, Möb aut- vxl	Lt Rmo	Kt Rmo	Lt Ösk	Kt Ösk
Från Öst, Möb aut- vxl	-	450.	669.5	455.	669.
Lt Rmo	-	-	669.5.	455.	669.
Kt Rmo	1.	1.450.	-	1.455.	1.
Lt Ösk	-	450.	669.5.	-	669.
Kt Ösk	-	450.	5	455.	-

Bromsberäkning för tåg

Bromsberäkning skall göras för alla tåg utom motorvagnståg litt Y. Bromsberäkningarna avser i första hand att bestämma

- den behövliga bromsvikten i ett tåg, när bromstalet och tågvikten är kända,
- den tillåtna tågvikten, när bromstalet och tillgängliga bromsvikten är kända,
- det tillgängliga bromstalet för ett tåg, när tågvikten och den tillgängliga bromsvikten är kända.

Anm: bromstal = det tal, som anger bromsvikten i procent av tågvikten.

$$\text{bromsvikt} = \frac{\text{bromstal} \times \text{tågsvikt}}{100}$$

$$\text{tågsvikt} = \frac{\text{bromsvikt} \times 100}{\text{bromstal}}$$

$$\text{bromstal} = \frac{\text{bromsvikt} \times 100}{\text{tågsvikt}}$$

Exempel 1 beräkning av behövlig bromsvikt.

$$\text{tågsvikt} = 440 \text{ ton, bromstal} = 8 \quad \frac{440 \times 8}{100} = 35,2$$

ger behövlig bromsvikt = 35 ton

Exempel 2 beräkning av tillåten tågsvikt.

$$\text{bromsvikt} = 45 \text{ ton, bromstal} = 25 \quad \frac{45 \times 100}{25} = 180$$

ger tillåten tågsvikt = 180 ton

Exempel 3 beräkning av tillgängligt bromstal.

$$\text{bromsvikt} = 140 \text{ ton, tågsvikt} = 340 \text{ ton} \quad \frac{140 \times 100}{340} = 41,18$$

ger tillgängligt bromstal = 41

Av tabeller på sid 35-37 framgår vilket bromstal som skall gälla på viss sträcka vid viss hastighet.

Vikt och bromsvikt för dragfordon

Fordonstyp	Litt	Vikt i ton vid ber av tågvikt	Bromsvikt i ton
El-lok	BaP	28	26
	BbP	40	29
	BdP	40	29
El-motorv	X2P	32	24
	X3P	29	25
	X4P 37-44	32	28
	X4P 45	32	27
	X7P	36	29
	X9P	32	28
Lokom	Z4P	14	8 ¹⁾
	Z6P	25	14 ¹⁾

1) Gäller ej då lokom transporteras överksam.

Vikt och bromsvikt för personvagnar litt BP

Exakta uppgifter finns angivna på vagnen. Vid bromsberäkning får vagnvikten sättas till 20 ton och bromsvikten till 17 ton.

Om vagnen handbromsas beräknas bromsvikten till 2,5 ton per bromsad axel.

Lutningsförhållanden och bromstal

Är det tillgängliga bromstalet inte tillräckligt skall hastigheten anpassas efter nedanstående tabell. Om det aktuella bromstalet inte finns i tabellen beräknas hastigheten efter närmast lägre bromstal.

Tåg med jämna nummer, bromsgrupp P

Sträcka	Lutning o/oo	När det tillgängliga broms- talet är -----						
		15	21	30	43			
Öst-Ssu	15	15	21	30	43			
Ssu-Djö	3	6	11	17	29			
Djö-Rnb	11	12	17	26	38	44	50	58
Rnb-Täb	14	14	19	28	40	47	52	60
Täb-Vlt	17	16	22	31	44	50	56	64
Vlt-Ldm	5	7	12	20	31	37	42	50
Ldm-Kår	10	10	16	24				
Rnb-Rdb	8	9	14	22	34	39	44	52
Rdb-Åbg	15	15	21	30	43	49	55	63
Åbg-Ösk	1	6	9	16	28	32	37	45
Djö-Alp	2	6	9	16	28			
Alp-Nbp	19	18	24	34	47			
- - får sth vara		30	40	50	60	65	70	75

Tåg med udda nummer, bromsgrupp P

Sträcka	Lutning o/oo	När det tillgängliga broms- talet är - - - - -						
		7	12	20	29	34	39	47
Kår-Ldm	6							
Ldm-Vlt	4	6	11	17	29	34	39	47
Vlt-Täb	20	18	24	34	47	50	56	64
Täb-Rnb	13	14	19	28	40	47	52	60
Rnb-Djö	11	12	17	26	38	44	50	58
Djö-Ssu	11	12	17	26	38			
Ssu-Öst	8	9	14	22	34			
Ösk-Rdb	4	6	11	17	29	34	39	47
Rdb-Vbm	17	16	22	31	44	50	56	64
Vbm-Rnb	8	9	14	22	34	39	44	52
Nbp-Alp	13	14	19	28	40			
Alp-Djö	4	6	11	17	29			
- - får sth vara		30	40	50	60	65	70	75

Tåg med jämna nummerbromsgrupp G och ÖTåg med udda nummerbromsgrupp G och Ö

Sträcka	Lutn o/oo	När det till- gängliga broms- talet är		
Öst-Ssu	15	16	19	22
Ssu-Djö	3	6	9	12
Djö-Rnb	11	12	15	19
Rnb-Täb	14	14	17	20
Täb-Vlt	17	17	20	23
Vlt-Ldm	5	8	11	13
Ldm-Kår	10	11	14	17
Rnb-Rdb	8	9	12	15
Rdb-Åbg	15	16	19	22
Åbg-Ösk	1	6	8	11
Djö-Alp	2	6	8	11
Alp-Nbp	19	19	22	26
- - får sth vara		30	35	40

Sträcka	Lutn o/oo	När det till- gängliga broms- talet är		
Kår-Ldm	6	8	11	13
Ldm-Vlt	4	6	9	12
Vlt-Täb	20	19	22	26
Täb-Rnb	13	14	17	20
Rnb-Djö	11	12	15	19
Djö-Ssu	11	12	15	19
Ssu-Öst	8	9	12	15
Ösk-Rdb	4	6	9	12
Rdb-Vbm	17	17	20	23
Vbm-Rnb	8	9	12	15
Nbp-Alp	13	14	17	20
Alp-Djö	4	6	9	12
- - får sth vara		30	35	45

Hastighetsuppgifter

Sträcka	Banans sth	El- lok	Motorvagnar			Lokomotorer		Elrev- buss
			X2P X3P	X4P X7P X9P	YP	Z4P	Z6P	
Öst-Djö Djö-Nbp	60	60	60	60	60	40	55	60
Djö-Ldm Rnb-Ösk	75	75	60	75	75	40	55 ¹⁾	70
Ldm-Kår	50	50	50	50	50	40	50	50

1) Z6P får ej framföras över bron över Åkers kanal i Åkersberga.

Vagnviktstabeller

Nedan angivna vagnvikten anger maximum för vad dragfordonen får framföra.

När tåg framförs av flera verksamma dragfordon får den totala vagnvikten uppgå till 80 % av den sammanlagda vagnvikten för dragfordonen.

När en motorgrupp urkopplats får vagnvikten uppgå till 40% av värdet i tabellen.

Sträcka	Ton vagnvikt med dragfordon					
	BaP	BbP BdP	X2P X3P X4P	X7P X9P	Z4P	Z6P
Öst-Rnb	100	350	100	200	130	160
Rnb-Ldm	100	350	100	200	100	100
Ldm-Kår	100	350	100	200	140	125
Rnb-Rdb	100	350	100	200	100	100
Rdb-Ösk	100	350	100	200	100	-
Djö-Nbp	100	350	100	200	100	100
Kår-Vlt	130	350	130	230	140	160
Vlt-Täb	100	350	100	200	100	100
Täb-Öst	100	350	100	200	130	130
Ösk-Rdb	100	350	100	200	100	-
Rdb-Rnb	100	350	100	200	130	130
Nbp-Djö	100	350	100	200	100	100

Växling mellan olika bangårdsområden

Stockholm Ö

Vid växling till och från "Stupet", "Banken" och spår 6 och 7 skall växlingssätt ha verksam tryckluftsbroms. Bromstal 22.

Vid växling till och från spår 14 skall föraren manövrera dragfordonet från dess B-ände. Växlingssätt med dragfordon i båda ändar skall manövreras från B-änden på dragfordonet i norr.

Stocksund - Mörby verkstad

1. Innan växling påbörjas på "verkstadsspåret" skall tillstånd inhämtas från fjtkl (tkl Stocksund).
2. Växlingssättet skall ha verksam tryckluftsbroms. Bromstal 22.
3. Bommarna vid Vasavägen fälls automatiskt. På grund av kort spårledning skall växlingsrörelse stanna i höjd med hastighetstavlan och invänta bomfällning.
4. Spårspärren utanför verkstadsgrinden är låst med K12-nyckel. Sedan spårspärren passerats skall den genast läggas på och låsas. K12-nyckel medförs normalt från tåg Stockholm Ö. K12-nyckel finns även i verkstaden och på tåg Stockholm.
5. När växlingen på "verkstadsspåret" är avslutad, skall fjtkl (tkl Stocksund) underrättas.
6. För växling inne på verkstadsområdet gäller
 - a) Verkstadspersonal tjänstgör:
Anvisningar lämnas av verkmästaren.
 - b) Verkstadspersonal tjänstgör ej:
Under den kalla årstiden skall översynsfordon växlas in i verkstaden på spår 3. Nyckel till dörr nr 2 vid översynsspåren medförs från tåg Stockholm Ö.

Växling på fjärrstyrd station

Då fjtkl lämnat medgivande för växling frigörs växlar och spårspärrar för lokalomläggning. Detta indikeras av att lampa i lokalställare för elektrisk växel är tänd.

Växling till sidospår

Kontrollåsnyckel till växel eller spårspärr kan vara fastlåst i magnetlås eller växel, som frigörs med elektrisk låsapparat. När nyckel kan tas ur magnetlås visas vitt fält. Eljest visas rött fält.

Lindholmen: Växlarna till spår 1 kan läggas om utan vidare när medgivande lämnats. Nyckel till spårspärren i södra änden finns i magnetlås vid spårspärren. Nyckel till skyddsväxel i norra änden finns i växeln i spår 2.

Täby kyrkby: Växlarna till spår 3 och södra spårspärren kan läggas om utan vidare när medgivande lämnats. Nyckel till norra spårspärren finns i växeln i spår 2.

OBS! Spår 3 saknar kontaktledning.

Viggbyholm: Nyckel till spårspärren på sidospåret finns i magnetlås av äldre modell i ett skåp på kontaktledningsstolpe öster om godsmagasinet.

OBS! Kontaktledningen över sidospåret är normalt fränkopplad.

Roslags Näsby: Spårspärrar och växlar till spår 4 och 5 kan läggas om utan vidare, när fjtkl lämnat medgivande.

OBS! Kontaktledningen över spår 5 är normalt fränkopplad.

Stocksund: Betr växling till och från verkstaden se sid 39.

Väggkorsningar

Helboms- och halvbomsanläggning kan manövreras lokalt sedan fjtkl lämnat medgivande. Manöverknappar finns på reläkuren vid väggkorsningen.



I Lindholmen slås vägsignalerna till och från med en strömbrytare i ett skåp på stationshusets yttervägg.

I Roslags Näsby manövreras bommarna med knappar i ett skåp mellan de båda bomparen. Skåpet är låst med fjb-nyckel.

Växling utan växlingsledare (vxi art 27)Stocksund1. Allmänt

Växling får ske utan växlingsledare under förutsättning att föraren finns i det främsta fordons främre förarhytt. Föraren skall inspektera hinderfrihet och växellägen.

2. Gång från spår 1, 2 eller 3 till bron och omvänt


Dvärgsignal C, E resp F skall visa . Rörelsen skall pågå så långt att dvärgsignalen för motsatt riktning helt passeras. Därefter inväntas  i dvärgsignal Dv 1.

3. Gång från spår 3 till Mörby verkstad eller omvänt

Utöver föreskrifterna på sid 39 gäller:

Föraren ansvarar för att spårspärren utanför verkstadsgrinden läggs om enl punkt 4 på sid 39.

Då föraren lämnar dragfordonet skall tågbron tillsättas.

Vid växling från verkstaden till spår 3 skall dvärgsignal Dv 2 visa  .

Näsbypark, Österskär och Kårsta

Växling för rundgång får ske utan växlingsledare.

Föraren skall härvid befinna sig i främsta förarhytt och skall inspektera hinderfrihet och växellägen. Innan rörelse sätts igång skall föraren förvissa sig om att avkoppling skett och att ingen av eller påstigning pågår.

Bromsprov

Förteckning över vem som skall göra bromsprov

Driftplats	Bromsprovare
Stockholm Ö	
tåg som vänder oförändrade	hknr
övriga tåg	särskild bromsprovare
Stocksund	
tåg från Mörby verkstad till Stockholm Ö	särskild bromsprovare om sådan finnes, eljest verkstadspersonal om sådan tjänstgör, eljest den som föraren utser.
övriga tåg med hknr..	hknr
övriga tåg utan hknr.	den som föraren utser
Djursholms Ösby	
tåg med hknr	hknr
tåg utan hknr	tkl
Övriga driftplatser	
tåg med hknr	hknr
tåg utan hknr	den som föraren utser

Order till tåg och vagnuttagning

(Tillägg och undantag från säo § 49 och SJF 010.1 art 86)

1. Ordergivningsstationer

Stockholm Ö.

Tågs utgångsstation, om tkl tjänstgör där.

2. Tkl tjänstgör ej på tågs utgångsstation

Då tågs utgångsstation är fjärrstyrd eller tåg utgår från plats på linjen gäller:

Order till tåg med udda nummer skall ges vid Stockholm Ö till föraren på det tåg med jämnt nummer vars tågsätt kommer att utgöra det tåg som skall orderges, under förutsättning att personalbyte ej skall ske enligt tur-listan.

När order till tåg med jämna nummer enl ovan ges vid Stockholm Ö skall föraren uppmärksammas på vilket tåg ordern gäller. På S-blanketten skall tågnumret ringas in.

3. Muntlig order i radio eller telefon

Då order ej kan ges på S-blankett får följande order ges muntligt av fjtkl.

S1,

S4, på sträcka med linjeblockering i bruk,

S5,

S9, om nytt möte vid tågförsening enl säo § 79,

S10,

S11.

Fjtkl skall skriva ned ordern i orderjournal innan den ges muntligt till föraren. Föraren skall skriva ned ordern i anteckningsbok.

Order om extra eller bortfallet uppehåll behöver dock ej skrivas ned av föraren.

4. Underrättelse till huvudkonduktör

Hknr skall underrättas om order som innebär

- a) extra eller bortfallet uppehåll,
- b) att tkl skall ge "avgång" på station där "avgång" normalt ej ges.

Underrättelse till hknr lämnas:

- a) order som ges på Stockholm Ö: av tkl,
- b) order som ges på annan plats: av föraren.

(Reservsida)

Signalering vid tågs avgång

(undantag från och tillägg till såo § 8:9, § 63, § 65, SJF 010.1 art 95-96)

A. "KLART FÖR AVGÅNG" AV HKNR

När resandetåg med hknr stannat vid plattform, skall hknr ge "klart för avgång", när trafikutbytet är avslutat och den tid då tåget tidigast får avgå är inne.

"Klart för avgång" ges till

- tkl, om denne skall ge "avgång",
- föraren, om tkl ej skall ge "avgång".

Ser hknr att utfartssignal ej visar "kör", skall han vänta med att ge "klart för avgång" till föraren.

B. "AVGÅNG"

Såo § 65:2 och SJF 010.1 art 95 ersätts av följande:

1. Fjst: "avgång" ges ej.
2. Annan bevakad station än fjst:
 - a) till tåg som skall gå in på sträcka där linjeblockering saknas eller är ur bruk:
"avgång" ges av tkl till alla tåg.
 - b) till tåg som skall gå in på sträcka med linjeblockering i bruk:
 - 1) till genomfartståg: "avgång" ges ej,
 - 2) till tåg med fast uppehåll eller behovsuppehåll: "avgång" ges av tkl.

C. UNDANTAG FRÅN AVD B.2.b) OVANStockholm Ö, Djursholms Ösby

till tåg med fast uppehåll eller behovsuppehåll:

"avgång" ges normalt ej.

Dock skall "avgång" ges av tkl till

- 1) tåg som fått order (S7) om enkelspårsdrift,
- 2) tåg som fått order (S9) om möte med tåg som under enkelspårsdrift gått som sista tåg,
- 3) tåg som ej står innanför utfartssignal som visar "kör",
- 4) tåg som stoppats av tkl med signalredskap.

Stocksund, Djursholms Ösby, Roslags Näsby

till genomfartståg:

"avgång" ges av tkl till

- 1) tåg som fått order (S7) om enkelspårsdrift,
- 2) tåg som fått order (S9) om möte med tåg som under enkelspårsdrift gått som sista tåg.

D. A-SIGNAL

Betydelse av gult blinkande A:

"klart för avgång" av hknr till föraren.

Vid Stockholm Ö skall hknr använda A-signal för att ge "klart för avgång" till föraren. Om A-signalen är felaktig, skall "avgång" ges av tkl med signalredskap.

Tågs bemanning (undantag från och tillägg till säo § 44)

Föraren är tbfh i alla tåg.

Huvudkonduktör (hknr) benämns den av konduktörspersonalen på tåg som är ansvarig signalgivare till föraren. Medföljer endast en konduktör, är denne hknr. Hknr skall bära blå plåt kring mössmärket.

Hknr skall normalt ha växlingsutbildning. I tåg med högst 20 axlar får dock konduktör utan växlingsutbildning vara hknr. (T1 kan i undantagsfall bevilja undantag från detta stycke).

Hknr skall finnas i resandetåg

Undantag: I följande fall behöver hknr ej finnas:

- i tåg som dras av motorvagn litt X4P om endast motorvagnen är upplåten för resande,
- i tåg som dras av motorvagn litt X2P, X3P, X7P, X9P, om endast motorvagnen är upplåten för resande och föraren anser att skyddet för de resande är tillräckligt,
- i motorvagnståg litt Y, om högst två vagnar är upplåtna för resande.

Om fel uppstår så att tåg ej kan manövreras från första fordonets främre förarhytt och tåget kan manövreras från annan förarhytt gäller följande:

- a) Förarutbildad tjänsteman manövrerar tågbronsen i främre förarhytten på främsta fordonet:

Högst 20 axlar får skjutas. Sth är 40 km/tim.

- b) Signalkunnig tjänsteman åker i främre förarhytten på främsta fordonet:

Föraren skall instruera tjänstemannen om hur tåget nödbromsas och "tåg kommer" ges. Högst 20 axlar får skjutas. Sth är 30 km/tim. Tåget får på detta sätt framföras till nästa bevakade station, där omväxling av dragfordonet kan ske.

Tågs iordningställandeTillägg till § 45:1

På fjst och på linjen svarar hknr för åtgärderna. Om växling undantagsvis har ägt rum utan växlingsledare skall föraren kontrollera att draginrättningarna är riktigt kopplade.

Vid Stockholm Ö skall hknr se till att tåg, som vänder oförändrade, har slutsignal.

Ersätter § 45:4-5

Hknr (vid Stockholm Ö växlingsledaren) skall meddela föraren om någon broms stängts av. Med ledning av detta kontrollerar föraren att bromsvikten är tillräcklig.

Föraren (vid Stockholm Ö växlingsledaren) skall kontrollera att tåget är riktigt sammansatt.

Hknr skall kontrollera att tåget har slutsignal.

Hknr skall lämna föraren uppgift om antalet axlar, om detta överstiger 16.

Särskilda föreskrifter för säkerhetstjänster på fjb-sträckorna Roslags Näsby - Lindholmen/Åkersberga

Nedanstående undantag från säo och de särskilda säkerhetsföreskrifterna för bansträckor med fjärrblockering gäller på fjb-sträckorna.

A. Allmänt

Gräns för fjb är belägen vid Roslags Näsby stationsgräns mot Djursholms Ösby, Lindholmens stationsgräns mot Kårsta och Åkersbergas stationsgräns mot Österskär. Roslags Näsby, Lindholmen och Åkersberga är normalt fjärrstyrda.

Detta innebär

- att SJF 010.1 med undantag och tillägg enl avd B och C gäller för Roslags Näsby, Lindholmen och Åkersberga då dessa stationer är fjärrstyrda,
- att enbart säo med undantag och tillägg enl avd B och C gäller för stationssträckan Roslags Näsby-Djursholms Ösby, stationssträckan närmast Lindholmen mot Rimbo och stationssträckan Åkersberga - Österskär, för Åkersberga - Österskär gäller dessutom sid. 61-63.
- att fjtkl då Roslags Näsby, Lindholmen och Åkersberga är fjärrstyrda, övertar de uppgifter som enl säo och SJF 010.1 åligger tkl på gränstation till fjb-sträcka, med undantag och tillägg enl avd B och C.

När fjb är ur bruk eller tkl tjänstgör på normalt fjärrstyrd station gäller avd D.

B. Undantag och tillägg

1. Telefoner (undantag från SJF 010.1 art 17).

Automatisk brytning efter några sekunder förekommer ej.

2. Växling (undantag från SJF 010.1 art 80)

Vid växling på fjst är hknr växlingsledare, om fjtkl ej utsett annan person.

4. Skydd för allmänheten på fjst (tlg till SJF 010.1 art 90)

Hknr skall ombesörja bevakning av gångbanan, när tåg ankommer till

- spår 2 i Lindholmen, när tåg finnes på spår 3,
- spår 1 i Rydbo, när tåg finnes på spår 2,
- spår 3 i Viggbyholm, när tåg finnes på spår 2,
- spår 2 i Viggbyholm, när tåg finnes på spår 3.

Vid Roslags Näsby fälls bommarna för tåg med jämna nummer genom intryckning av resp tryckknapp "bomfällning spår I, II resp III", uppsatta vid stoppanmälningssknapparna vid plattformens norra ände.

Anm. Då utfartssignalen visar "stopp" skall stoppanmälan göras omedelbart sedan tåget stannat. "Bomfällning" bör tryckas in c:a 20 s före avgången.

5. Anmälan vid tågs ankomst till Lindholmen från Kårsta och avgång från Lindholmen mot Kårsta

- a) Tåg från Kårsta: Föraren skall kontrollera att tåget i sin helhet kommit innanför stationsgränsen och medför slutsignal och därefter anmäla till fjtkl: "01 in i Lindholmen". Fjtkl skall anteckna förarens namn i tamboken.
- b) Tåg mot Kårsta: Föraren skall hos fjtkl inhämta "Klart 02 till Kårsta".
- c) För att möjliggöra anmälan enl a) och b), skall alla tåg ha fast uppehåll i Lindholmen.

6. Tåganmälan (tillägg till säo § 59:4)

För sträckan Lindholmen - Kårsta utväxlas tam enl följande:

a) Kårsta obevakad:

För tåg mot Kårsta utväxlas ej klart- och ut-anmälan. Föraren lämnar "02 in i Kårsta".

För tåg från Kårsta lämnar fjtkl "klart 01 till Lindholmen" till föraren. Ut- och in-anmälan utväxlas ej. Se även sid 70.

b) Kårsta bevakad:

Fjtkl får lämna "01 in i Lindholmen" till Kårsta först sedan föraren lämnat anmälan enl punkt 5a.

7. Tågpersonals åtgärder före tågs avgång (und från SJF 010.1 art 92).

Förare behöver ej medföra S10. Anteckningsbok för notering av order skall finnas på dragfordonet. (und från SJF 010.1 art 13).

Föraren på tåg mot Rimbo skall i Lindholmen kontrollera möte enl § 63:3. Kan tåget ej iakttas, skall föraren inhämta besked hos fjtkl.

8. Tågpersonals åtgärder under tågs gång (und från SJF 010.1 art 101)

Har tåg stannat framför huvudsignal som ej visar "kör", skall föraren kontakta fjtkl efter högst 2 min vid infarts- och blocksignal och efter högst 5 min vid utfartssignal.

9. Klarering av ankommande tåg (und från SJF 010.1 art 109)

Vid Lindholmen får fast uppehåll inte bortfalla, även om utfartssignalen visar "kör".

C. Undantag och tillägg, som gäller endast fjtkl.

10. Kontrollstation: (tlg till SJF 010.1, begrepps-förklaringar, avd B).

Roslags Näsby, Åkersberga resp Lindholmen är kontrollstation i fråga om order som gäller på angränsande fjb-sträcka. Fjtkl skall således kontrollera sådan ordergivning.

11. Spärrning (und från SJF 010.1, art 3)

Tågspår på station kan inte spärras i ställverket. Spärrning får ske genom att fjtkl hindermarkerar berört spår.

12. B-fordons möte med tåg (undantag från säo § 33:7)

När B-fordonsförare begär möte med tåg i Lindholmen skall fjtkl spärra utfartssignalen mot Kårsta i ~~stopp~~ ställning.

13. Arbete eller ofarbart spår på station (und från SJF 010.1 art 66, art 122)

Innan fjtkl lämnar medgivande att påbörja A-arbete skall han uppmana tsm att kortsluta spårledningen och kontrollera att detta indikeras på spårplanen.

Spärrning genom hindermarkering skall även göras.

14. Hinderanmälan (tlg till anvisningarna till säok § 60)

Vid hinderanmälan mellan

- Lindholmen och Kårsta

- Åkersberga och Österskär

- Roslags Näsby och Djursholms Ösby (nedspår)

stoppsignalerar fjtkl genom att spärra utfartssignal i stoppställning.

Vid hinderanmälan mellan Roslags Näsby och Djursholms Ösby (uppspår) skall fjtkl hindermarkera på spårplanen.

15. Tågmötesändring, tågföljdsändring (und från säo § 72 - 78).

För tåg mot Kårstasom skall kvarhållas i Lindholmen skall fjtkl i stället för åtgärder enligt säo § 77:4

b) 2) spärra utfartssignalerna mot Kårstai stoppställning.

Tågs ordningsföljd får ej ändras i samma kvo eller tågföljdsorder förbi Roslags Näsby, Lindholmen resp Åkersberga.

16. Nytt möte (und från säo § 79)

När möte (möteskontroll) vid tågförsening uppkommer vid Lindholmen för tåg mot Kårsta, skall fjtkl utan order från tl ombesörja S9 till föraren.

17. Totalindikering (und från SJF 010.1 art 129, art 134).

Totalindikering finns ej. Växlars lägen indikeras direkt på spårplanen.

18. Körtillstånd till föraren (tlg till SJF 010.1 art 131).

Innan fjtkl ger tillstånd att passera blocksignal, skall han spärra den blocksignal, som gäller för infart på stationssträckan i motsatt riktning i stoppställning. Undantag: Om blockriktningen överensstämmer med tågets riktning, skall spärrning inte göras.

19. Tklbok, tambok (tlg till SJF 010.1 art 123)

Fjtkl skall föra en gemensam tklbok för Stocksund, Roslags Näsby och Lindholmen. I denna skall föras in alla anordningar på anslutande bansträckor utan fjb samt anordningar som innebär ordergivning som fjtkl skall kontrollera och ombesörja.

Anm: Då Österskär är obevakad förs anordningar sträckan Åkersberga - Österskär på grafisk tdt enl samma regler som för fjb-sträcka.

Tambok behöver ej finnas för Roslags Näsby och Åkersberga. Hinderanmälan antecknas på grafisk tdt.

För Lindholmen skall fjtkl föra tambok för sträckan mot Kårsta, varvid följande regler gäller:

Kårsta obevakad: När förare lämnar

"01 in" antecknar fjtkl sin signatur i kolum 7 och förarens namn i kolumn 10. När fjtkl lämnar "klart 01" antecknar han sin signatur i kolumn 3 och förarens namn i kolumn 2.

Kårsta bevakad: Normala regler för tamboken gäller. Namn på förare som lämnar "01 in i Lindholmen antecknas dock i kolumn 10.

D. Tkl tjänstgör på normalt fjärrstyrd station, fjb ur bruk. (tlg till SJF 010.1 avd IV).

När tkl tjänstgör på station, som normalt är fjärrstyrd, eller när fjb är ur bruk, gäller på berörd station av ovan angivna bestämmelser i avd B och C endast punkt 1 och 8 samt punkt 6a) enl nedan.

Tkl skall tjänstgöra när linjeblockeringen är ur bruk på angränsande stationssträcka.

För stationerna Lindholmen och Roslags Näsby gäller följande särskilda föreskrifter, när tkl tjänstgör där:

Lindholmen

Anmälan "02 in i Kårsta" från förare och anmälan "klart 01 till Lindholmen" till förare enl punkt 6a) i avd B lämnas till resp inhämtas hos tkl i Lindholmen i stället för fjtkl. Tkl i Lindholmen skall föra tambok enl punkt 19 ovan.

Roslags Näsby

Tkl skall tjänstgöra när enkelspårsdrift är anordnad Roslags Näsby - Djursholms Ösby.

Tkl tjänstgöring skall börja före ankomsten för det tåg som går närmast före enkelspårsdriften och sluta efter avgången för det tåg som går närmast efter enkelspårsdriften.

Till tåg som får S7 eller S9 om möte med det sista tåget under enkelspårsdriften behöver särskild order (S11) om tkl tjänstgöring inte ges.

Sådan order på S7 eller S9 innebär att tkl tjänstgör i Roslags Näsby.

E. Utrustning med signalredskap och blanketter
m m på fjärrstyrd station (tlg till SJF 010.1,
bilaga)

De SJF som enl förteckningen skall finnas på fjst samt tdt-boken del A och B får förvaras på annan plats i särskild väska. Tkl skall vid inträde i tjänst medföra denna väska.

Sjukbårar och filter behöver ej finnas.

Vid infartsväxlarna på fjst är uppsatt ett skåp för förvaring av snöröjningsredskap att vid behov användas av tågpersonalen. Skåpen är låsta med vagnsnyckel.

Bomfällning i Djursholms Ösby

För tåg från spår 3 och spår 6 mot Stocksund gäller:

När utfartssignalen visar "kör" och avgångstiden är inne, skall hknr trycka in manöverknappen för bomfällning. Detta måste göras även om bommarna redan är fälllda. (V-signalen för eget spår visar "stopp" tills manöver gjorts.)

För genomfartståg fälls bommarna av tkl.

Särskilda föreskrifter för säkerhetstjänsten
vid Stocksund

A. Allmänt

Stocksund är normalt fjst men gränsar till sträcka utan fjb.

Detta innebär:

- att SJF 010.1 med undantag och tillägg enl avd B och C gäller för Stocksund, då stationen är fjärrstyrd,
- att enbart säo med undantag och tillägg enl avd B och C gäller för stationssträckorna Stockholm Ö-Stocksund och Stocksund-Djursholms Ösby.
- att fjtkl då Stocksund är fjärrstyrd, övertar de uppgifter som enl säo och SJF 010.1 åligger tkl på gränsstation till fjb-sträcka, med undantag och tillägg enl avd B och C.



När tkl tjänstgör i Stocksund gäller avd D.

B. Undantag och tillägg

1. Telefon (und från SJF 010.1 art 17)

Automatisk brytning efter några sekunder förekommer ej.

2. Växling

Betr växling utan växlingsledare se sid 41.
Vid växling med växlingsledare är hknr växlingsledare, om fjtkl ej utsett annan person.
Då dvärghsignal visar  eller  behöver medgivande att passera utfartssignal ej inhämtas.

3. Tågpersonals åtgärder under tågs gång (und från säo SJF 010.1 art 101).

Har tåg stannat framför huvudsignal, som ej visar "kör", skall föraren kontakta fjtkl efter högst 1 min vid infartssignal och efter högst 2 min vid utfartssignal.

C. Undantag och tillägg, som gäller endast fjtkl

4. Spärrning (und från SJF 010.1 art 3)

Tågspår på station kan inte spärras i ställverket. Spärrning får ske genom att fjtkl hindermarkerar berört spår.

5. Arbete eller ofarbart spår på station (und från SJF 010.1 art 66, art 122)

Innan fjtkl lämnar medgivande att påbörja A-arbete skall han uppmana tsm att kortsluta spårledningen och kontrollera att detta indikeras på spårplanen. Spärrning genom hindermarkering skall även göras.

6. Hinderanmälan (tlg till anvisningarna till sök § 60)

Vid hinderanmälan mellan

- Stocksund och Stockholm Ö,
- Stocksund och Djursholms Ösby, uppspår,

stoppsignalerar fjtkl genom att spärra utfartssignal i stoppställning.

Vid hinderanmälan mellan

- Djursholms Ösby och Stocksund, nedspår,

skall fjtkl hindermarkera på spårplanen.

7. Tklbok, tambok (tlg till SJF 010.1 art 123)

Fjtkl skall föra tklbok för Stocksund (gemensamt med Roslags Näsby, Lindholmen och Åkersberga).

Tambok behöver ej föras. Hinderanmälan antecknas på grafisk tdt.

D. Tkl tjänstgör i Stocksund (tlg till SJF 010.1 avd IV).

När tkl tjänstgör i Stocksund gäller ej avd B och C ovan.

Tkl skall tjänstgöra när linjeblockeringen är ur bruk på angränsande stationssträcka.

Tkl skall tjänstgöra när enkelspårsdrift är anordnad Stocksund-Djursholms Ösby eller Stocksund-Stockholm Ö.

Tkl tjänstgöring skall börja före det tåg som går närmast före enkelspårsdriften och sluta efter avgången för det tåg som går närmast efter enkelspårsdriften.

Till tåg som får S7 eller S9 om möte med det sista tåget under enkelspårsdriften behöver särskild order (S11) om tkl tjänstgöring inte ges.

Sådan order på S7 eller S9 innebär att tkl tjänstgör i Stocksund.

Särskilda föreskrifter för säkerhetstjänsten på sträckan Åkersberga - Österskär

Allmänt

Ösk är normalt obevakad, varvid följande särskilda föreskrifter gäller:

Tåg får avsändas från Åbg mot Ösk under förutsättning att ev fordon i Ösk är uppställda på spår 3 innanför spårspärr. Blocksignal 328 vid Åbg stationsgräns kontrollerar förutom sträckan Åbg-Ösk även spårledningen på spår 1 och 2 i Ösk.

Medgivande att passera

- blocksignal 328
- utfartssignalen i Ösk (331)

i stoppsträckning lämnas av fjtkl (tkl i Åbg då tkl tjänstgör där). Sedan medgivande lämnats får hastigheten på linjen ej vara större än att tåget kan stanna på mindre än halva siktsträckan, dock högst 30 km/tim.

Infartssignalen till Ösk (330) får passeras i stoppställning utan medgivande, sedan infartstågvägen inspekterats.

Växling m m i Österskär

Växling får påbörjas utan medgivande, om fordon finns på spår 1 eller 2. Om fordon ej finns på spår 1 eller 2 skall innan växlingen påbörjas medgivande inhämtas hos fjtkl (tkl i Åbg, då tkl tjänstgör där).

Bommarna vid Generalsvägen fälls genom intryckning av knapp "Ned" på ställverksapparaten i vindfånget i stationshuset. Bommarna lyfts automatiskt.

Vid växling till och från spår 3 eller då fjäderväxlarna måste läggas om vrids en strömställare på ställverksapparaten om till läge "lokalställning". Härvid frigörs K-nycklar i magnetlås invid spårspärrarna. Bommarna vid Generalsvägen kan fällas och lyftas från lokalställare vid spår 3 och vid vägkorsningen.

Sedan växlingen avslutats ansvarar växlingsledaren för att

- kvarlämnade fordon står innanför spårspärr och är bromsade eller förstängda
- växlar och spårspärrar återförs i normalläge,
- K-nycklarna låses in i magnetlåsen
- vridströmställaren på ställverksapparaten återförs i läge "centralställning".

Har alla fordon låsts in på spår 3 skall fjtkl (tkl i Åbg, då tkl tjänstgör där) underrättas.

Före tågs avgång från Österskär skall föraren ombesörja att bommarna vid Generalsvägen fälls och att utfartssignalen ställs till "kör" genom intryckning av den gröna manöverknappen på ställverksapparaten.

Undantag och tillägg som gäller fjtkl (tkl i Åbg,
då tkl tjänstgör där)

Innan fjtkl (tkl Åbg) medger att utfartssignalen i Ösk passeras i stoppställning skall föraren ha bekräftat att K-nycklarna är fastlåsta i magnetlåsen.

Utfartssignalen i Österskär kan spärras i stoppställning genom order 54 55 (55).

Innan fjtkl (tkl Åbg) medger att blocksignal 328 passeras i stoppställning skall han förvissa sig om att fordon som tidigare avgått mot Österskär antingen återkommit till Åkersberga eller också låsts in på spår 3 i Österskär.

Fjtkl (tkl Åbg) skall kontrollera ordergivning till tåg även för sträckan Ösk-Åbg.

Österskär bevakad

Då Österskär skall vara bevakad skall tkl tjänstgöra förutom i Österskär även i Åkersberga.

Order (S11 eller S14) innebärande att Österskär är bevakad innebär också att ovanstående särskilda föreskrifter inte gäller.

Särskilda föreskrifter för säkerhetstjänsten
på sträckan Djursholms Ösby-Näsbypark

Allmänt

Sträckan Djö-Alp har automatisk linjeblockering.

Alp fungerar normalt automatiskt och tkl tjänstgör inte där men Alp betraktas ändå som bevakad station. Viss manövrering av säkerhetsanläggningen ombesörjs av föraren.

Vid Alp skall tillämpas bestämmelserna för fjst med tillägg och undantag enl nedan. Fjtkl uppgifter övertas av tkl Djö.

Sträckan Alp-Nbp har spårledning för hinderfrihetskontroll. Sträckan har ej linjeblockering. Utfartssignal 2/6 i Alp kontrollerar förutom sträckan Alp-Nbp även spårledningen på spår 1 och 2 i Nbp.

Nbp är normalt obevakad och endast ett tågsätt får då finnas på sträckan (Alp)-Nbp.

Om tkl Djö medgett att utfartssignal i Alp får passeras i stoppställning gäller att hastigheten på linjen ej får vara större än att tåget kan stanna på mindre än halva siktsträckan, dock högst 30 km/h.

Förarens möteskontroll m m

Möte i Alp skall alltid kontrolleras av föraren.

För tåg mot Nbp gäller: Kontroll i Alp enl timregeln av möte som skett i Djö skall ej göras av föraren.

Om möte i Alp uppkommer eller bortfaller p g a att tåg anordnas eller ställs in, skall förare ges order (S9). Undantagsvis får sådan order ges muntligt.

Mötesändring

Då möte skall ändras mellan Djö och Alp gäller följande:

Förare på tåg med udda nummer skall ges muntlig order. Innan tåg, som skall framgå från Djö till Alp avsänds från Djö, skall föraren på det tåg som skall kvarhållas i Alp ges order.

Altorp

Växling får ske efter medgivande av tkl i Djö. Om fjäderväxlarna behöver läggas om medförs K 16-nyckel från Djö. K 16 sätts in under en lucka på reläkuren vid vägkorsning Ymervägen (luckan öppnas med fjb-nyckel), varvid K1, som går till växlarna, frigörs.

Manövrering av säkerhetsanläggningen

Manöverapparaten för säkerhetsanläggningen finns framför varje utfartssignal. Skåpen öppnas med vagnsnyckel. Föraren skall ombesörja manövrering av säkerhetsanläggningen enl följande:

Tåg mot Näsbypark:

I skåpet vid signal 2/6 (utfsi mot Nbp) finns fyra tryckströmbrytare, märkta "stoppanmälan" "stoppsignal", "Kör" och "fällbommar,Näsby alle". Då tåg inkommit från Djö och stannat hinderfritt, skall "stoppanmälan" alltid tryckas in. Körsignal i utfsi 2/6 erhålls, under förutsättning att mötande tåg inkommit eller möte ej skall ske, genom att trycka in "kör". Om tåget skall passera Lhl skall bommarna vid Nbe fällas genom intryckning av "fällbommar Näsbyalle".

Tåg mot Djursholms Ösby:

I skåpet vid signal 1/5 finns tre lampor märkta "Ut", "In" och "Linjen fri" samt tre tryckströmbrytare märkta "stoppanmälan" "stoppsignal" och "kör". Då tåg inkommit från Nbp och stannat hinderfritt skall "stoppanmälan" alltid tryckas in. Är "linjen fri" tänd ställs utfsi 1/5 till "kör", under förutsättning att mötande tåg inkommit eller möte ej skall ske, genom att trycka in "kör". Härvid tänds först "ut" och sedan bommarna vid Ymervägen fällts erhålls körsignal från utfsi 1/5.

Anm: Vid tågmöte får inte "kör" tryckas in förrän bommarna helt gått upp efter tåg från Djö.

Behöver av någon anledning körsignal återtas, intrycks "stoppsignal". För ny körsignal erfordras efter medgivande från tkl Djö ny intryckning av "kör".

Tryckströmbrytarna skall vara intryckta minst tre sekunder.

Näsbypark

Växling får ske utan medgivande. Om fjäderväxlarna behöver läggas om, medförs K 16-nyckel från Djö. K 16 går till växlarna.

Då avgående tåg skall passera Nbe skall förraren före avgången fälla bommarna i Nbe och Lhl. Manöverknapp finns intill manöverdonet för A-signalen.

Bandisposition

Erfordras vut, A-fordonsfärd eller A-arbete på sträckan Alp-Nbp, skall bdisp beviljas för hela sträckan Djö-Nbp. Undantag: Vut med hjälpfordon.

Snöplogning skall ske som tågrörelse.

Undantag och tillägg som gäller tk1 i Djursholms ÖsbyVäxling i Alp

Om K 16 ej behöver användas vid växling gäller: Innan tk1 lämnar medgivande skall han ha förvissat sig om att tåg eller vut ej är på väg mot Alp.

Spärrning av linjeblocket Djö-Alp

Tk1 skall i följande fall spärra linjeblocket Djö-Alp.

- innan tk1 lämnar medgivande att passera utfsi 1/5 i Alp mot Djö, utfsi K i Djö mot Alp eller blsi L2 i stoppställning.
- vid bdisp på sträckan Djö-Alp.

Ordergivning

Tk1 i Djö skall kontrollera ordergivning till tåg även för sträckan Nbp-Alp.

Tkl tjänstgör i Altorp

Då linjeblockeringen är ur bruk Djö-Alp skall tkl tjänstgöra i Alp.

Order (S14) innebär att såo bestämmelser gäller utan undantag och tillägg enl ovan på sträckan Djö-Alp.

Näsbypark bevakad

Då Näsbypark skall vara bevakad skall tkl tjänstgöra förutom i Näsbypark även i Altorp.

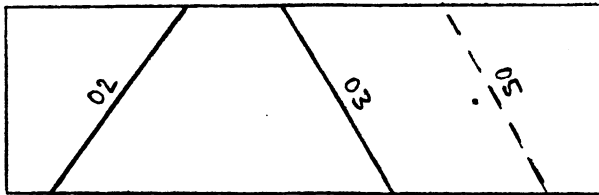
Tågen ges order (S11): "Näsbypark bevakad, tkl tjänstgör i Altorp".

Sådan order innebär att såo bestämmelser gäller utan undantag och tillägg enl ovan på sträckan Djö-Nbp.

Särskilda föreskrifter för säkerhetstjänsten
vid vissa obevakade stationer.

Kårsta

Kårsta får vara obevakad för tåg, varvid nedanstående bestämmelser skall gälla:



Kår (obev)

Ldm

Följande

beteckningar 02: Tåg med Kårsta som slutstation
används: 03,05: Tåg med Kårsta som utgångsstation

1. Uppställning av fordon

Då 02 skall avgå från Lindholmen skall ev fordon i Kårsta vara uppställda innanför spårspärr.

2. (Reservnummer)

forts

3. Tåganmälan

När 02 kommit in i Kårsta skall föraren till fjtkl anmälan "02 in i Kårsta".

Innan 03 avgår från Kårsta skall föraren hos fjtkl inhämta "klart 03 till Lindholmen".

Om tkl tjänstgör i Ldm skall tåganmälan **utväxlas** med denne i stället för med fjtkl.

4. Växling m m

Växling med ankommande tågsätt får ske utan medgivande. Eljest får växling ske först sedan bdisp har beviljats för sträckan Lindholmen - Kårsta.

En strömställare (märkt "Lokalfrigivning växlar") vrids om till läge "Fria". Härvid ställs huvudsignalerna omedelbart till "stopp" och efter 1 min låses växlarerna upp. Efter avslutad växling återförs växlar och spårspärrar i normalläge och vridströmställaren återförs i läge "Låsta". Härvid ställs huvudsignalerna till "kör".

Vid växling över vägkorsningen manövreras vägskyddsanläggningen med knapparna "Start vägskydd" resp "Återtagning vägskydd".

För avgående tåg skall föraren ombesörja att vägskyddsanläggningen sätts igång genom intryckning av knappen "Start vägskydd".

5. Bandisposition

Tl får bevilja bdisp efter 02 och medan tågsätt finns i Kårsta på följande villkor:

Avskrift av beviljad S1 ges till föraren på 02 och 03. Order på S10, avd 3, ges i förekommande fall.

Dessutom skall föraren på 03 ges order på S10, avd "annat besked":

"Bdisp Lindholmen-Kårsta-Lindholmen kl
Innan "klart" begärs för 03 skall föraren efterhöra att bdisp avslutats."

Vut eller A-fordon som skall föras in i Kårsta medan tågsätt finns där skall stanna vid stationsgränsen. Först sedan tsm kontrollerat att växling med tågsättet inte förekommer på stationen, får vut (A-fordon) försiktigt föras in på stationen.

Vut (A-fordonsfärd) får föras in till Kårsta och anmälas avslutad, när alla fordon ställts upp innanför spårspärr och anordningarna på ställverket återställts i normalläge.

6. Extratåg

Om extratåg undantagsvis anordnas så att två tåg går från Kårsta närmast efter varandra, skall föraren på det andra tåget (05) ges order (S11): "Innan 'klart' begärs för 05 skall föraren efterhöra att 03 kommit in i Lindholmen".

7. Ordergivning

Fjtkl (tkl Lindholmen) skall kontrollera ordergivning till tåg även för sträckan Kårsta-Lindholmen.

Österskär

Se sid 61-62.

Näsbypark

Se sid 66.

Föreskrifter för sidospåret Kårsta - RimboDriftplatser

Vid sträckan finns följande dpl: Kårsta station och Rimbo lp.

Trafikeringsform

Rörelser med tågfordon skall ske i form av vut, vars hastighet ej får överstiga 30 km/h. Såd föreskrifter gäller med de undantag och tillägg som framgår av denna instruktion. Föreskrifterna gäller i tillämpliga delar även för A-fordon.

Bdisp på sidospåret beviljas av tkl i Kår, då Kår är bevakad och eljest av fjtkl (tkl Ldm).

Undantag från såo § 29

S1 för bdisp på sidospåret skall ej skrivas ut. I stället antecknar tsm beviljad bdisp i anteckningsbok eller i färd- och arbetsbok samt meddelar muntligen föraren.

Anteckningar på station

Anordningar på sidospåret skall antecknas i tkl-boken. Där antecknas även anmälan om avslutad anordning.

Bromsvikt

Bromsvikten skall minst motsvara bromstal 15.

Väggorsning

Vid väggorsning km 50.045 (Rö) får vut icke framföras över korsningen med högre hastighet än 10 km/h. Det främsta fordonet skall vara bemannat.

Stationsgräns

Stationsgränsen vid Kårsta markeras med en gräns-tavla med texten "Gräns för växling" mot bangården och "Stopp för vut och A-fordon" mot linjen.

Vid stationsgränsen finns även en spårspärr som är låst med K-nyckel, som hämtas i växeln till stickspåret.

Då Kårsta är bevakad skall muntligt medgivande eller "klart" inhämtas hos tkl, innan gränstavlan och spårspärren får passeras.

Då Kårsta är obevakad, skall bdisp begäras hos fjtkl (tkl Ldm) för sträckan Kårsta-Lindholmen. Då medgivande har lämnats, får tsm lokalfrigöra växlarerna (se sid 70, punkt 4) och växla in vut (A-fordonet) på stationen

Övrigt

I Rimbo skall föraren (tsm, när föraren ej finns på det främsta fordonet) under gången kontrollera att växlarerna ligger rätt. Hastigheten får därför inte vara större än att vut vid behov kan stanna.

Övriga undantag från säo§ 1:11 Hållplats på station

Hägernäs betraktas som hållplats, trots att platsen ligger innanför Viggbyholms stationsgräns.

§ 1:24, § 37 Pålok

Pålok får ej framföras på Roslagsbanan.

§ 1:29 b), § 33 B-fordon

B-fordon får framföras endast på sträckan Rimbo - Lindholmen.

§ 8:2 Huvudsignaler

Ett grönt blinkande sken (såo fig 1d) får finnas även på infartssignal.

Ett grönt fast sken (såo fig 1e) visas i vissa huvudsignaler även då nästa huvudsignal visar "kör varsamt" (såo fig 1b el 1c). Dessa huvudsignaler anges i linjebeskrivningen.

§ 8:2, § 8:4 Huvuddvärgsignal

Dvärgsignal med grönt sken (såo fig 5e och 5f) kompletterad med en röd lykta snett upp till vänster benämns huvuddvärgsignal.

Huvuddvärgsignal används som utfartssignal i stället för huvudljussignal kombinerad med dvärgsignal.

Betydelse av rött sken tillsammans med såo fig 5a-5d: "Stopp" för tåg och vut.
De vita skenen gäller för växling och A-fordon.

§ 8:3 Fristående försignal

Den fristående försignalen till

- infartssignal 321 till Rydbo
- blocksignal H2 vid Stockholm Ö

är placerad till höger om spåret.

§ 8:10 Stopplykta

Stopplykta som anger avkortad tågvägs slutpunkt är för spår 3, 5 och 6 vid Stockholm Ö placerad till höger om spåret.

§ 10:6 Orienteringsmärke

Orienteringsmärke enl såo fig 47a saknas vid samtliga hållplatser.

Orienteringsmärke enl såo fig 47b behöver ej finnas framför infartssignal eller blocksignal som försignaleras i föregående blocksignal, om blocksträckan är kortare än 1000 m.

Vid station där infartssignal för högerspår saknas finns ett orienteringsmärke utanför stationsgränsen. På tilläggstavla anges avståndet från orienteringsmärket till stationsgränsen.

§ 14:1 a), § 14:2 "Tåg kommer" och "beredd"

Då infartssignal visar "stopp" skall "tåg kommer" och "beredd" ges endast när signalering enl § 52:2 är föreskriven enl order (S10, S11) eller i tdt.

§ 16 Dragfordons fram- och bakände vid växling

På dragfordon med två förarhytter finns ej framändesskärmar. I stället betraktas den ände som föraren befinner sig i som framände. Då nattsignal används, skall vitt sken finnas i båda ändar på sådant dragfordon.

§ 30:3 anm. Frånkoppling av kontaktledningen

Frånkoppling av kontaktledningen på dubbelspår beviljas av t1.

§ 36:1 Delgivning av S4 och S5

Driftcentralen skall ej delges S4 och S5.

Sök § 36 Tågmöte

I stället för de ordinarie reglerna för möte gäller på sträckan Djursholms Ösby-Näsbypark följande:

Möte för ett tåg (03) anses föreligga med det eller de tåg som

- dels ankommit inom en timma före 03 avgång
- dels ankommit sedan närmast föregående tåg i samma riktning (01) framgått.

Möte i Altorp anges alltid utan inramning i tdt.

För tåg mot Näsbypark anges ej "kontrollmöte" i Altorp, när det verkliga mötet har ägt rum i Djursholms Ösby.

§ 42, § 43:22 Rammsäker vagn

Rammsäker vagn är försedd med beteckning

75 km

§ 43:3 Axeltryck

Lokomotor litt Z6P får ej framföras över bron över Åkers kanal i Åkersberga.

§ 43:8 Transport av overksam dragfordon

Overksam eldragfordon får placeras var som helst i tåg, om vikten av det overksamma dragfordonet och efterföljande fordon uppgår till högst 350 ton. Då overksam motorvagn litt X2P eller X3P medförs i tåg med mer än 16 axlar skall detta meddelas föraren av hknr (vid Stockholm Ö växlingsledaren).

§ 47:1 Tkl-biträde

Tkl-biträde får finnas i Stockholm Ö och Djursholms Ösby.

§ 47:2 Tkl-bok m m

Vid Stockholm Ö skall långtidsupplägget till tkl-boken förvaras i särskild pärm.

§ 48:2 Station obevakad under tid utan tågrörelse

Anmälan enligt detta mom behöver ej antecknas i tkl-boken.

§ 50:2 Ändring av tågspår

Vid Stockholm Ö och Djursholms Ösby får tåg tas in på ändrat tågspår utan föregående ordergivning eller signalering.

§ 57 Tågs_samtidiga_rörelse_på_bevakad_station

Samtidig tågrörelse får äga rum:

Vid Djursholms_Ösby:

Infart från Roslags Näsby till spår 5 eller 6
samtidigt med infart från Stocksund till spår 2,

infart från Roslags Näsby till spår 5 eller 6
samtidigt med infart från Altorp till spår 2
eller 3

infart från Roslags Näsby till spår 5 eller 6
samtidigt med utfart från spår 3 till Stocksund.

Vid Roslags_Näsby:

Infart från Djursholms Ösby till spår 1 samti-
digt med infart från Täby kyrkby till spår 2
eller 3.

§ 63:1 Innehav av veckoorder

All konduktörspersonal skall inneha vko.

§ 72:6 c) Underrättelse om behovsuppehåll

Tbfh åtgärder åvilar hknr.

§ 73 Hinder för tåg med fast uppehåll

Vid Stockholm Ö och Roslags Näsby får, vid infart på avkortad tågväg, tåg utan föregående ordergivning eller signalering tas in mot hinder strax bortom infartstågvägens slutpunkt.

§ 77:2 a), anm Tågmötesändring

Möte får ändras av tkl i N efter samråd med tkl i F.

Tl skall alltid underrättas om mötesändring. I tveksamma fall skall samråd ske med tl innan möte ändras.

§ 78:1 anm Tågföljdsändring

Tkl Stockholm Ö-Roslags Näsby får vid behov ändra tågföljden på nämnda bansträcka, när dubbelspårsdrift äger rum.

I tveksamma fall skall samråd ske med tl innan tågföljden ändras.

§ 81 Enkelspårsdrift

Vid enkelspårsdrift på sträcka med automatisk linjeblockering på vänsterspår tillämpas såo § 81 avd B.

Beträffande tåganmälan gäller:

Utförlig tåganmälan skall utväxlas för alla tåg under enkelspårsdriften. In-anmälan skall lämnas för det tåg som går närmast före enkelspårsdriften.

Klart- och ut-anmälan skall lämnas för det tåg som går närmast efter enkelspårsdriften.

För tåg på vänsterspår får "klart 01, 03, o s v till L" lämnas samtidigt. "01 in i N" behöver ej avvaktas, innan "03 ut" lämnas.

Om då-klart skall lämnas för tåg som skall gå på högerspår skall i villkoret "då ink" medtas alla tåg, som in-anmälan ej lämnats för: "då 01, 03 o s v inkommit klart 02 till J".