

## Information om ändringstryck till säo/säok

### A Allmänt

Ändringstryck 12 till SJF 010 (säo) och ändringstryck 11 till SJF 010.1 (säok) gäller fr o m 1992-01-07.

Här presenteras översiktligt väsentliga ändringar.

Under hösten ges ut SJM och GDAM som presenterar ändringarna uppdelat på personalgrupperna 1) förarpersonal, 2) tkpersonal, 3) bangårds- och konduktörspersonal samt 4) personal i säkerhetstjänst vid banverket.

Paragrafhänvisning nedan hänvisar i förekommande fall både till säo och säok; 'K' avser dock bara säok.

### B Inarbetade SJM

Följande SJM är inarbetade i säo/säok och upphör att gälla fr o m 1992-01-07.

SJM	Rubrik	(inarbetat i)
121/90	Tilläggsstavla 'ATC-överskridande' och 'ATC-restriktion'	(bil 4: 3.1, 3.3)
123/90	Hastighetsnedsättning på sträcka med sth över 130 km/h. Nya tavlor.	(§ 3:22, bil4:3.3)
309/90	Hastighetsnedsättning vid arbete med spårbytesmaskin eller ballastrenare – undantag från säo/säok	(K § 28:3)
343/90	Utmärkning av "fiktiv försignal" på ATC-sträcka – nya tavlor	(bil 4: 1.11, 3.1)
404/90	Transport av farligt gods – ändringar i säo/säok föreskrifter	(§ 43:13-19, K mönstersaml.)
539/90	Sth för vagnar med hjulbas 5 meter eller mindre	(§ 43:9)
88/91	"Trådbyteståget", transportvillkor	(K § 36:8, bil 2: 22)
116/91	Uppgift till förare, skivbromsade vagnar i resandetåg	(§ 41:3)
319/91	Urkopplingstavla och inkopplingstavla, urkoppling av huvudbrytare	(§ 3:32)
379/91	Differentierad hastighetsnedsättning i kurvor: Tillämpning för loktåg, märkning av vagnar, uppgift till förare	(K § 43:5,8)

### C Ändringar

Följande viktigare ändringar har inte tidigare bekantgjorts i SJM etc.

#### 1 Småfordon med K-märkning (K § 1:29)

Nytt begrepp. K-märkningen, som består av ett K i en kvadrat, innebär att småfordonet säkert kortsluter spårledningarna.

Se även punkt 18.

#### 2 Huvudsignaltavla (§ 3:19)

Tavlan får sexkantig form. T v får dock den nuvarande modellen användas.

Det är framför allt behovet av en bättre markering av stationsgränsen vid trafikeringsystemet "förenklad trafik" (SJF 010.7) som föranleder ändringen.

### **3** Markering av "för kort" försignalavstånd (K § 3:2)

Det har visat sig att den planerade gula reflexkanten på fristående försignal inte har kunnat genomföras. Markeringen utgår.

Övriga ändringar som genomfördes i detta avseende i ätr 10 kvarstår.

### **4** Slutpunkt för signalsträcka bortom dvärgsignal. medgivandetavla. m m (K § 3:3, § 3:27, § 3:27A, § 37:8)

Även en huvudljussignal anses normalt vara slutpunkt för en signalsträcka från en dvärgsignal (K § 3:3).

I § 37:8 klargörs att det tillstånd till växling förbi huvudsignal, som ges med dvärgsignal, normalt bara gäller den huvudsignal där dvärgsignalen är placerad.

Medgivandetavla (§ 3:27A) på en huvudljussignal innebär dock att det medgivande till växling, som har erhållits från en föregående dvärgsignal, även gäller vidare förbi huvudljussignalen.

Det är endast ett litet antal huvudljussignaler som beräknas få medgivandetavla. Tavlan kommer även att införas i trafikeringssystemet "förenklad trafik" (SJF 010.7) för att, placerad under huvudsignaltavlan vid stationsgränsen, ange att ett ankommande tågsätt får föras vidare som växlingsrörelse på stationen.

### **5** Medgivande till passage av brosignal i "stopp" (§ 10:2, anm 2)

Förfarings sättet vid passage utan att Ic-BV har besiktigat bron utvidgas till att gälla även vissa svängbroar.

### **6** Ibruktagning av vägskyddsanläggning. flyttning av U-tavla m m (§ 11)

Ordergivning skall ske enl § 11 om bl a ibruktagning av vägskyddsanläggning och viss flyttning av ordinarie stopplats (U-tavla, stopplatstavla).

### **7** Skydd vid vägkorsning (§ 26)

Bestämmelserna är i viss mån omredigerade och utökade. Särskilt bör nämnas:

- En vägskyddsanläggning kan vara ur funktion på två sätt: 1) Vägtrafiken stoppas trots att inget tåg kommer. 2) Vägtrafiken stoppas inte när tåg kommer. Båda föranleder order till tåg, oavsett om orsaken är fel eller t ex att arbete pågår på ett av spåren på dubbelspår (§ 26:3a,c)

- Vid feltyp 1) skall i princip vakt kallas ut och tjänstgöra tills felet är avhjälpd (§ 26:3d)

- Anvisningarna för hur vägskyddsanläggning på dubbelspår skall hanteras är förbättrade, dels vad gäller hur vakten skall uppträda, dels vad gäller anmälan från Ic-BV till tkl i förväg om påverkan på anläggningen vid arbete (K § 26:3f, § 26:5b)

- Skylten "Signalen ur bruk" får sitta uppe *endast* när vakt finns på plats (§ 26:3f).

- Om t ex A-arbete påverkar bomanläggning på enkelspår, får vakt på vissa villkor ersättas av att bommarna lyfts och signalerna mot vägen täcks över (§ 26:5c).

Ändringarna föranleds delvis av att bestämmelserna måste anpassas till rådande vägtrafiklagstiftning (gäller kravet på att vakt är närvarande).

## 8 Medgivande till A-arbete på sidospår (K §29:4)

I sÄpl kan anges att medgivande till A-arbete pÅ sidospår får lämnas av annan person än tkl eller ställverksvakt.

## 9 Kortslutning av spårledning vid A-arbete (K § 29:5)

Vid A-arbete *pÅ linjen* är det inte längre nödvändigt att placera kontaktdonen pÅ båda sidor om arbetsplatsen.

Därigenom kan man många gånger utnyttja det faktum att kortslutning av endast den sk vägsparledningen vid en vägskyddsanläggning i regel inte innebär att anläggningen påverkas.

## 10 Frånkoppling av kontaktledningen (§ 30)

Elskyddsmannen kan begära frånkopplingen direkt hos tkl/fjtkl. Tkl/fjtkl får utan samråd med eldriftledaren sända ut fordon utan uppfälld strömavtagare pÅ sträckan.

## 11 Sth vid A-fordonsfärd (§ 32:6)

Bestämmelserna anpassas till dem som gäller för vut. PÅ sträcka som är upplåten för annan anordning, eller vid färd efter tåg, gäller körning "pÅ sikt" med takhastighet 40 km/h. Om A-fordonet däremot är "ensamt" pÅ sträckan gäller takhastighet 70 km/h, utan krav pÅ körning "pÅ sikt".

## 12 Samråd och underrättelser vid A-fordonsfärd eller vut samtidigt med annan anordning (§ 32:11, § 36:14)

Bestämmelserna om när samråd skall ske och hur samråd och underrättelser skall gå till är förtydligade. (Inga sakändringar.)

## 13 "Vut för transport" pÅ fjbsträcka (§ 36:1c, § 36:17)

"Vut för transport" är en ny företeelse som får äga rum pÅ fjbsträcka. Syftet är att enkelt men säkert låta fordon gå som vut en eller flera hela stationssträckor, när syftet enbart är transport. Särskilt bör nämnas:

- Det är särskilt definierat vilka vut pÅ fjbsträcka som är 'vut för transport' (§ 36:1c).
- Vut för transport anses avslutad pÅ den blocksträcka som vut har lämnat. Någon anmälan om avslutad vut lämnas ej. (Den kan således "möta" och "mötas" av tåg.)
- Vut för transport får inte äga rum pÅ samma stationssträcka som är upplåten för A-arbete, A-fordonsfärd eller annan vut, eller omvänt.
- Vut för transport får inte byta körriktning pÅ linjen. Fordon får inte avkopplas pÅ linjen.

Man kan säga att vut för transport uppför sig som ett tåg när det gäller framförandet. För sammansättning, sth m m gäller dock bestämmelserna för vut.

## 14 Vutsträckans längd och spärrning för vut pÅ fjbsträcka (ej 'vut för transport') (§ 36:1b, § 36:4)

För annan vut pÅ fjbsträcka än 'vut för transport' får vutsträckan vara högst en stationssträcka.

Vut skall skyddas genom spärrning av stationssträckan vid den station varifrån blockriktningen är vänd. (För vut som går ut som "första" anordning spärras först sedan vut har lämnat stationen.)

- 15 Vut som påbörjas genom avkoppling från tåg (K § 36:2, 4, K § 83:7)  
Vut som påbörjas genom avkoppling från annan vut (K § 36:4)  
Vut som avslutas genom sammankoppling med annan vut (K § 36:13)

Förtydligande bestämmelser har intagits för dessa fall.

- 16 Vut som p g a arbetsmetoden är uppdelad i flera grupper (K § 36:8)

Bestämmelser för detta fall har hittills funnits för vissa specialfordon i såo bilaga 2 men har förts till säok och gäller alla fordonstyper. Sakändringar:

- Högst fyra grupper får finnas.
- Högst 500 m avstånd får finnas mellan två grupper intill varandra.
- För hastigheten gäller vanliga bestämmelser för när flera vut finns på samma sträcka.

- 17 Hastighet för vut (§ 36:9)

Takhastigheten vid körning "på sikt" höjs till 40 km/h. I övrigt inga sakändringar. Dock har bestämmelserna förtydligats när det gäller var körning "på sikt" gäller; det framgår t ex klart att så är fallet på *hela* den sträcka som också är upplåten åt en annan anordning.

- 18 Vut med småfordon med K-märkning (§ 36:15)

Småfordon med K-märkning får på vissa villkor framföras som vut.

- 19 Växling utanför stationsgränsen (§ 37:6)

Växling förbi stationsgränsen ut på linjen får inte ske när tåg är på väg mot stationen eller, i regel, när vut eller A-fordonsfärd finns på stationssträckan. Rörelsen skall skyddas (om inte linjeblockering är vänd från stationen) av hinderanmälan resp spärrning.

- 20 Uppställning av fordon på tågspår på fjst (§ 37:9b)

Vissa lättnader införs, bl a för uppställning av dragfordon.

- 21 Pålök (§ 39)

Endast förtydliganden, inga sakändringar.

- 22 Ägarbeteckning m m på fordon (§ 40)

Ny rubrik på paragrafen, som är anpassad efter den nya järnvägssäkerhetslagen. I praktiken inga sakändringar.

- 23 Bromslängd (K § 42)

Bestämmelserna utgår ur säok. Ersätts i viss mån av bestämmelser i SJF 312.

- 24 Gasvagnar (§ 43:13, § 43:16)

Som gasvagn räknas inte vagn som är tom och rengjord.

Skyddsvagnar skall finnas mellan gasvagn med varningsetikett 3 och annan gasvagn.

**25** Kontroll av medväxel efter passage av huvudsignal i "stopp" (§ 70:3)

Det förtydligas att föraren ansvarar för att medväxel inte körs upp, såvida inte beskedet "tågvägen är inspekterad" eller "växlarna ligger rätt" har erhållits från tkl. (Innebär ingen sakändring.)

**26** ATC-besked vid olika signalbilder i huvudsignal och försignal (bil 4: 3.1.1)

För att tydligare ange vilka ATC-besked som kan lämnas har signalbilder och ATC-besked ställts upp i en tabell. Tabellen innebär dock inga sakändringar.

**27** Hastighetsnedsättning med tavlor på ATC-sträcka (bil 4: 3.6.1)

En huvudregel anger klart att nedsättning med tavlor skall vara ATC-utrustad så att rätt värde visas i huvudindikatorn.

En varning införs för det fall när ATC måste göras verksam på linjen eller på "ovanlig" plats på station.

Punktformigheten hos ATC-systemet innebär att det kan förekomma att fordonsutrustningen inte får information om hastighetsnedsättning, om ATC görs verksam på "ovanlig" plats.

**28** ATC-felslarm (bil 4: 5.3)

Om ATC-fel inträffar under gång, skall tåget omedelbart bromsas till stopp.