

## Telefonering från linjen

### 1. ANORDNINGAR

Längs alla järnvägslinjer kan man telefonera från fasta telefonapparater eller från telefonposter med anslutningslåda eller dosa, i allmänhet utvändigt märkt "TFN". Vid telefonposter måste transportabel apparat medföras. I såväl fasta telefonapparater som telefonpostlådor och -dosor finns vissa telefonnummer angivna i locket. Vid telefonposter är även km-talet inskrivet. Telefonställena längs linjen är utmärkta med en skylt försedd med ett vitt T på blå botten och placerad på närmaste kontaktledningsstolpe, telefonstolpe eller på telefonposten. Framför signal på sträcka med fjärrblockering finns T-skylten på signaltelefonapparat. Vid signaltelefon på sträcka med linjeblockering (utan fjb) finns T-skylten i allmänhet ej.

Riktningen mot närmaste telefonställe anges på elektrifierade sträckor med pilar på kontaktledningsstolparna. På vissa sträckor finns två typer av pilar, varvid fyllda pilar anger telefonställe med apparat och ofyllda pilar telefonpost utan apparat. Numera anbringas endast fylld pil, som anger närmaste telefonställe med eller utan apparat. På en del icke elektrifierade sträckor finns dylika pilar på telefonstolparna.

Telefoneringsmöjligheter finns dessutom - inom fjb-området - i de relä- och stationshus, där fjärrställverken är placerade.

Tillträde till husen erhålles med "fjb-nyckeln". I husen finns följande telefonutrustning: ett sk underställ med drift-, ban- och linjetelefoner, en fristående signaltelefon samt en fristående rikstelefon. Drift-, ban-, linje- och signaltelefonerna har samma uppringsrutiner som motsvarande telefoner på linjen. På rikstelefon finns, förutom numret till SJ-växel med anknytningsnummer till tåg- och lokledaren, ett direkt rikstelefonnummer till trafikledningscentralen (tlc) angivna. Hur rikstelefonen kan göras åtkomlig för användning framgår av "Instruktion för rikstelefon", som finns vid apparaten.

## 2. TELEFONERING

### 2.1 Signaltelefon

#### 2.1.1 Sträckor inom Stockholms trafikdistikt med fjärrblockering.

Gäller sträckorna (Uppsala)-(Solna), (Enköping)-(Sundbyberg), (Älvsjö)-(Södertälje)-(Katrineholm), (Älvsjö)-(Västerhaninge).

Signaltelefon finns vid infarts-, utfarts- och blocksignaler. Telefonapparaten har fingerskiva och är kombinerad med klocka eller siren.

Signaltelefon är avsedd att användas av i första hand lokps, tbfh, tsm och A-fordonsförare för samtal med fjtkl.

Om upptagetton höres när telefonluren lyftes så gör nytt anrop efter 10-20 sekunder.

Fjtkl anropas med siffran 0.

När fjtkl svarar uppges station eller blocksträcka, signalnummer och tågets nummer, vut o d. Order från fjtkl erhålles direkt, utan motringning.

Station anropas med det tresiffriga nummer som finns på apparatens nummertabell.

Samtalen brytes automatiskt efter 2 minuter. Lägg på

När telefon vid in- och utfarter är omställd till tk1 på egen station uppringes tk1 automatiskt när telefonluren lyftes. Samtalen ej tidsbegränsade.

#### 2.1.2 Sträckor med linjeblockering (utan fjb)

Signaltelefon finns vid infarts- och blocksignaler. Den är avsedd att användas för samtal till närmaste bevakade station.

Telefonapparaten har induktor samt tryckknappar märkta N och S, för uppringning i resp riktning. Apparaten kan ej uppringas.

### 2.1.3 Sträckor utan linjeblockering

I vissa fall finns signaltelefon vid infartssignaler för samtal med tåg.

Telefonapparaten har induktor och kan ej upp-  
ringas.

### 2.1.4 Stockholm C, ställverksområde.

Signaltelefon vid huvudsignal och vid dvärg-  
signal, som kan visa grönt sken, leder till  
tåg inom berört ställverksområde.

## 2.2 Drifttelefon (ersätter tidigare krafttelefon)

Drifttelefon är avsedd för samtal till trafik-  
platser samt på elektrifierade linjer till  
driftvakt. På sträckor med fjb, är drifttele-  
fon avsedd att användas av bl a arbetslag och  
C-fordonsförare för samtal med fjtkl. Vid tele-  
fonposterna inkopplas transportabel apparat  
till kontakt märkt med "Drtn" och röd ring.  
Tills vidare finns även märkningen "Ktn",  
"Kt" eller "K".

Om ledningen är upptagen, och det egna samtalet  
är brådskande, bör de talande uppmanas avbryta  
pågående samtal. För att summerton skall erhål-  
las, måste efter samtalet först handmikrofon-  
telefonen läggas på resp anslutningsproppar ut-  
tagas vid telefonposterna.

## 2.3 Bantelefon

Bantelefon finns på en del sträckor som komple-  
ment till drifttelefon. Ledningen är i första  
hand avsedd för samtal över relativt korta av-  
stånd. Vid telefonposterna inkopplas transpor-  
tabel apparat till kontakt märkt "Btfn", "Bt  
eller "B".

### 3. TRANSPORTABLA TELEFONAPPARATER

#### 3.1 Telefonapparat bestående av handmikrofontelefon med fingerskiva

Apparaten användes för drifttelefon och bantelefon. Sedan apparaten anslutits vid telefonposten, erhålles summerton, då mikrotelefonens tangent intryckes, om ledningen ej är upptagen. Tangenten måste därefter hållas intryckt hela tiden tills samtalet är slut. Efter avslutat samtal skall anslutningsproppen genast uttagas ur kontakten.

#### 3.2 Telefonapparat med vevinduktor och fingerskiva

Apparaten användes för drifttelefon och bantelefon. Sedan apparaten anslutits vid telefonposten, erhålles summerton, då en knapp på apparaten trycks in och vrids om. Under samtalet måste handmikrotelefonens tangent hållas in tryckt.

Efter avslutat samtal skall anslutningsproppen genast tagas ut ur kontakten. I denna apparat finns torrbatterier, vilkas funktionsduglighet bör kontrolleras med jämna mellanrum.

#### 3.3 Fullständig selektortelefonapparat

Denna apparat finns i mindre antal och är avsedd för arbetslag, där uppringning till arbetsplatsen är erforderlig. För apparaten finns särskild instruktion.

#### 3.4 Selektorradioutrustning

I utrustningen ingår en bärbar radioapparat, från vilken förbindelse kan etableras över telefonnätet via en transportabel radioapparat som ställs upp och kopplas in vid telefonpost. För utrustningen finns särskild instruktion.

## Lutningsförhållanden

Uppgifterna användes i första hand i samband med bromsberäkning för vut.

Sträcka	Största lutnings- förhållande o/oo	Sträcka	Största lutnings- förhållande o/oo
<u>Avc - Cst</u>	10	<u>Cst - Avc</u>	10
<u>Ep - Cst</u>	10	<u>Cst - Ep</u>	10
<u>Nst - Tm</u>	10	<u>Tm - Nst</u>	0
<u>Tm/Nst - Cst</u>	10	<u>Cst - Nst/Tm</u>	0
<u>Cst - H</u>	10	<u>H - Cst</u>	10 <sup>1)</sup>
<u>Äs - Nyh</u>	10	<u>Nyh - Äs</u>	10
<u>Ses - Et</u>	10 <sup>1)</sup>	<u>Et - Ses</u>	10 <sup>1)</sup>
<u>Åks - Sgs</u>	5	<u>Sgs - Åks</u>	10
<u>Ses - Se</u>	10 <sup>1)</sup>	<u>Se - Ses</u>	0

1) Reglerat

## Hastighetsuppgifter

Sth för dragfordon och banans sth

För överksamt dragfordon angivna uppgifter är sådana som avses i SÄo bil 1, mom 1, första stycket.

För drag- fordon litt	är sth på sträckan (i båda riktningarna)				
	Avc - 3) Cst - H	Ep - 3) Cst-Nyh	Åks - Sgs	Ses- Et	Ses- Se
Bt, Da, Du, Ma	100	100	70	90	40
Dm	75	-	-	-	-
F, Ra, Rc	130	130	70	90	40
Hg, Öd	80	80	70	80	40
Rm	90	-	-	-	-
Ub	45	45	45	45	40
Ub, överksamt	60	60	60	60	40
Ud	60	60	60	60	40
T21	80	80	70	90	40
T43	100	100	70	90	40
T44	100	100	70	90	40
Tb	80 <sup>1)</sup>	70 <sup>1)</sup>	-	-	-
Tc	90	90	70	90	40
V3	50	50	50	50	40
V3, överksamt	60	60	60	60	60
V4, V5	70	70	70	70	40
V4, överksamt	90	90	70	90	40
X1	120	120 <sup>2)</sup>	70	90	40
X9	115	115	70	90	40
X16, X17	110	110	70	90	40
X20, X21	105	105	70	90	40
Y1	130	130	70	90	40
Y6, Y7, Y8	115	115	70	90	40
Z, Z3	40	40	40	40	40
Z43	55	55	55	55	40
Z43, överksamt	70	70	70	70	40
Z49	55	55	55	55	40
Z49, överksamt	70	70	70	70	40
Z65	60	60	60	60	40
Z65, överksamt	70	70	70	70	40
Z66	70	70	70	70	40
Z66, överksamt	90	90	70	90	40
Z67	70	70	70	70	40
Banans sth	130	130	70	90	40

1) Sth på sidospår samt vid snöröjning, se RF 60:17.

2) Vid fler än två verksamma strömavtagare, sth 100 Ep-Kän.

3) Gäller även Tm/Nst-Ke och Tm-Nst.

I uppgifterna bar hänsyn även tagits till banans sth, tillåten hastighet i lutning och sth för resp bromsgrupp.

Tillgängligt bromstal	medger sth på sträckan (i båda riktningarna)				
	Avc-1) Cst-H	Ep - 1) Cst-Nyh	Åks - Sgs	Ses - Et	Ses - Se
<u>Brgr R</u>					
130-	130	130	70	90	40
122-129	125	125	70	90	40
110-121	120	120	70	90	40
99-109	115	115	70	90	40
87- 98	110	110	70	90	40
<u>Brgr P och R</u>					
80-	100	100	70	90	40
73-79	90	90	70	90	40
63-72	80	80	70	80	40
47-62	50a)	50a)	70	70	40
a) Sst-Cst 50, Cst-Sst och övriga delsträckor 70.					
<u>Brgr G</u>					
89-	80	80	70	80	40
60-88	70	70	70	70	40
43-59	50 <sup>b)</sup>	50 <sup>b)</sup>	60	60	40
27-42	40 <sup>b)</sup>	40 <sup>b)</sup>	50	50	40
17-26	30 <sup>b)</sup>	30 <sup>b)</sup>	40	40	30
<u>Brgr M</u>					
43-	50 <sup>b)</sup>	50 <sup>b)</sup>	60	60	40
27-42	40 <sup>b)</sup>	40 <sup>b)</sup>	50	50	40
17-26	30 <sup>b)</sup>	30 <sup>b)</sup>	40	40	30
b) Sst-Cst, Cst-Sst och övriga delsträckor: brtal 43-59 sth 60, 27-42 sth 50, 17-26 sth 40.					

Återfinns ej det tillgängliga bromstalet ovan fastställes sth m h t detta tal med hjälp av bromstalstabellen i SJF 312 (Bromsföreskrifter) och utifrån följande lutningsförhållanden (o/oo).

Sträcka (i båda riktn)	Avc-1) Cst-H	Ep - 1) Cst-Nyh	Åks - Sgs	Ses - Et	Ses - Se
o/oo	10 2)	10	10	10 2)	10 2)

1/ Gäller även Tm/Nst-Ke och Tm-Nst.

2) Reglerat.

R e s e r v s i d a



Lokaxlar i följd

På nedan angivna sträckor gäller begränsning av lokaxlar i följd:

Sträcka	Tillåtet antal lokaxlar i följd
Södertälje S-Eskilstuna C	12
Älvsjö Gbg-Enskede	12

Allmänna föreskrifter

I tabellerna intagna tontal anger den maximala vagnvikt dragfordonen får framföra.

När tåg eller vut framföres av flera verksamma dragfordon får den totala vagnvikten uppgå till

- den sammanlagda vagnvikten för dragfordonen om dessa är multipelkopplade
- 80 % av den sammanlagda vagnvikten för dragfordonen om dessa ej är multipelkopplade.

Vid lokkoppling i godståg eller vut på sträckor där Dm-lok får framföras får - om cma ej beslutat annat - den maximala vagnvikten m h t draginrättningarna dock inte överskrida vad som tillåtes för nämnt lok på resp sträcka.

Under förutsättning att ellokdragna resandetåg ej medför godsvagnar får loket framföra nedanstående axelantal även om den tillåtna vagnvikten skulle överskridas. Tågets verkliga vikt måste givetvis räknas ut och delges föraren.

Vagnvikt enl vagnvikts- tabellen ton	Tillåtet antal axlar (även om vagnvikten skulle över- skridas)
750	68
700	64
650	60
625	56
600	54
575	52
550	50
525	48
500	46
475	44
450	40
400	36
350	32
300	28

När traktionsmotorer på ellok eller dieselelektriska lok måste kopplas ur skall vagnvikten minskas med

- 30 % per urkopplad motor för lok med 4 motorer
- 20 % per urkopplad motor för lok med 6 motorer.

☐ Begränsning av vagnvikter enligt ovan eller enligt tabellerna kan av kraftförsörjningstekniska skäl förekomma på vissa sträckor t ex för Rc-, Rm-, 3 Du- eller 3 Da-lok. Detta framgår i så fall nedan.

☐ Tillfällig begränsning av vagnvikten m h t väderleksförhållandena beordras av tdc.

☐

☐

## 1. Vagnvikter för ellok i resandetåg.

Sträcka	Sth	Ton vagnvikt för lok							
		Bt	Da	Du	F	Hg	Ma	Ra	Rc
Cst-H-Cst	- 90 100 120 130	600	700	650	650	600	1000	550	1000
Ås-Nyh-Ås		600	650	600	650		1000	550	1000
Cst-Ep-Cst		650			650			500	750
Cst-Avc-Cst		650			650			500	750
Ses-Se-Ses	40	600	600	550	500	450	900	350	800
Ses-Et-Ses	- 90	600	700	600	500	500	900	400	800
Åks-Sgs-Åks									

) )

) )

2a. Vagnvikter för ellok i godståg och tjänstetåg.

Sträcka	Sth	Ton vagnvikt för lok										
		Bt	Da	Du	F	Hg	Ma	Ra	Rc	Ub Ud	Öd	
1)												
Cst-H-Cst	70	1200	900	900	750	850	1600	600	1400 <sup>2)</sup>	600	250	
Äs-Nyh-Äs	80	900	825	775	750	700	1450	600	1400 <sup>2)</sup>			
Cst-Äp-Cst	90	600	750	650	750		1300	600	1300			
Cst-Avc-Cst	100		650	600	750		1200	600	1200			
Ses-Se-Ses	40	600	600	600	500	450	1000	350	900	400	150	
Ses-Et-Ses	- 80	850	650	650	500	500	1200	400	1000	500	150	
Aks-Sgs-Aks	90	700	500	500	350		1000	300	1000			

1) Vid max vagnvikter i nedgående tåg från Äs gbg kan behov av pålok föreligga.

2) Rc3 = 1300 ton.

## 2b. Vagnvikter för ellok i godståg och tjänstetåg.

Sträcka	Sth	Ton vagnvikt för lok								
		Bt	Da Du	F	Hg	Ma	Ra	Rc	Ub Ud	Öd
So-Tm-Cst } Cst-Tm-So } Tm-Sub-Tm } Tm/Cst-Nst } Nst-Tm/Cst }	40	1200	900	800	850	1600	600	1400	600	250
Äs-Lm-Äs	30	1000	800	700	700	1400	550	1200	600	200
Sst-Skansb-Sst	20	1000	800	700	700	-	550	1200	600	200

) )

) )

### 3. Vagnvikter för diesellok och lokomotorer

Sträcka	Ton vagnvikt för lok						
	T21	T43	T44 Tb	V3 V4 V5	Z43 Z49	Z62	Tc Z65 Z66
Cst-H-Cst Cst-Avc-Cst Cst-Ep-Cst Cst-Nst-Cst Äs-Nyh-Äs Tm-Cst-Tm Tm-Nst-Tm Tm-Sub-Tm	750	800	900	450	200	300	400
Ses-Et-Ses Äks-Sgs-Äks Ses-Se-Ses	600	700	800	400	200	250	300
Sst-Skansb-Sst Äs-Lm-Äs	750	750	800	450	150	200	300

Bromsprov

Vid nedanstående stationer utför särskild bromsprov  
are - i stället för tbfh - bromsprov:

Station	Tåg	Station	Tåg
Avesta C	Alla tåg	Älvsjö Gbg	Alla tåg
Sala	Alla tåg	Jordbro	Alla tåg
Uppsala C	Alla tåg	Nynäshamn	Alla tåg
Upplands Väsby	2411, 2413	Södertälje C	Alla tåg
Hagalund	Alla tåg	Södertälje S	Alla tåg
Tomtebodå	Alla tåg		
Stockholm N	Alla tåg	Hallsberg	Alla tåg
Stockholm C	Alla tåg <sup>1)</sup>	Eskilstuna C	Alla tåg

Anm:

1) Utgångsprov har utförts på de tåg som utgått från Hagalund.



)            )   )            )

Varmgångsdetektorer (enligt SJH 332.9) finns på följande platser

Sträckan Stockholm C - Uppsala C, vid km 41.190 (Märsta - Rosendal)  
för tåg med jämna och udda nummer

Sträckan Stockholm C - Enköping, vid km 50.300 (Bålsta - Krägga)  
för tåg med udda nummer

Sträckan Stockholm C - Katrineholm, vid km 44.425 (Södertälje S - Järna)  
för tåg med jämna och udda nummer

vid km 123.590 (Sköldinge - Katrineholm)  
för tåg med jämna och udda nummer.

Växling mellan olika bangårdsområden

A. Sammanställning över berörda områden och spår med uppgift om bromstal och sth. Trafikplats med x) se "B. Kompletterande och särskilda föreskrifter" efter tabblån.

Trafikplats	Sträcka/område	Sth	Bromstal
Hagalund x)			
Solna x)	Udl-Stenkrossen	20	26
Tomtebodan x)			
Stockholm C x)			
Sundbyberg	Ulvsunda		6
	Mariehäll		6
Stockholm S x)	Hammarbyspåret	20	16
	Skansbangården, Hammarbyhamnen		
	Stadsgården	20	10
Älvsjö x)	Enskedespåret	30 <sup>2)</sup>	20
	Liljeholmsspåret	30	16
	Västbergaspåren	15	21
	Nybodaspåret	30	19
	Spåret till Sieverts		
	Kabelverk AB	20	14
	Kabelverkets område	10	14
	Årstadalshamnen	15	10
Nynäshamn x)	Oljeraffinaderiet		17
Orrskog	Orrskog-Untraverket	20	11 <sup>1)</sup>

1) Minst 30 % av vagnarna skall ha verksam broms.

2) Vid gång mot Enskede resp Årsta östra industriområde sth 10 km/h c:a 100 m före och fram till Huddingevägen (bomfällning).

B. Kompletterande och särskilda föreskrifter vid vissa trafikplatser.

### Hagalund

#### Ankommande tåg

1. Ankommande tåg intages i Solna antingen till lokpassagespåret sp 3, mellanbangården (spåren 6-10) Solna-terminalen (spåren 20-21) eller till vagn-tvätten (spåren 26-29).
  - 1.1 Tåg till lokpassagespåret mellanbangården skall efter signal enl Sjö fig 6 b i dvärgsignal 1194 eller 1196 (försedda med S-tavlor) införas till bortom dvti liggande spår, dock längst till dvti-tavla i spårets borte ände.
  - 1.2 Tåg till Solna-terminalen skall efter signal enligt Sjö fig 6 b i dvärgsignal 1104, 1106, 1090 eller 1092 (vid norra tunnelmyningarna) framföras till dvärgsignaltavla och där invänta "framåtsignal".
  - 1.3 För tåg, som ankommer till vagn-tvätten gäller följande. Visar dvärgsignal vid S-tavla signal enligt Sjö fig 6 c skall föraren fortsätta färden till norra änden av spåren 17-20 på mellanbangården, där gula skyltar "stopp om ej vxlps visar framåt" finns uppsatta. Lots skall medfölja vid fortsatt färd till driftbangård eller vagnhall.

#### Föreskrifter för vagn-tvätten

För ankommande T-tåg, som intages till spåren 18 och 19 för tvätt och toalettrenöring, gäller därutöver följande. Rangersignalerna får avvika från Sjö § 3:12. (Cta medgivande).

#### 2. Vagn-tvätten i bruk

- 2.1 Efter signal enligt Sjö fig 6 c i dvärgsignalen

vid S-tavlan regleras den fortsatta rörelsen med rangersignaler.

- 2.2 Den första rangersignalen - placerad framför första påsprutet - visar antingen "stopp" med två fasta, vågräta gula sken eller bokstaven "F" med fast gult sken, då tåget får föras vidare mot nästa rangersignal - placerad vid "Tornet" - med en hastighet av 1,5 km/h.
- 2.3 När rangersignalen vid "Tornet" eller efterföljande signaler visar "F" med fast gult sken, skall tåget föras vidare med en hastighet av 1,5 km/h, vilket motsvarar en hastighet av 25 meter per minut eller 0,4 meter per sekund.
- 2.4 Börjar "F" att blinka med en frekvens av 60 blink per minut skall hastigheten minskas. Övergår rangersignalen till att visa två vågräta, gula blinkande sken skall tåget omedelbart stoppas (tömning av vakuuntoaletter).
- 2.5 Om rangersignal släckts när tvättning pågår (t ex p g a strömavbrott) skall tåget omedelbart stoppas.
- 2.6 Börjar bokstaven "F" att blinka med en frekvens av 120 blink per minut betyder detta att tvättning och toalettömning är avslutad och att hastigheten får ökas. Tåget skall föras fram till skylten "Stopp:", om ej vxlps visar framåt.
- 2.7 Tvätt och toalettömning är ej alltid avslutad, när tåget stoppat vid skylt "Stopp, om ej vxlps visar framåt". Hastighetssignalering eller stoppsignal i rangersignalerna, som manövreras från "Tornet", gäller även om tåglots visar framåt.

### 3. Vagntvätten ur bruk

- 3.1 "Tornet" är då obemannat och rangersignalerna släckta.
- 3.2 När skyltar "Stopp för toalettrengöring" är uppsatta, skall föraren stanna med loket vid "Tornet".
- 3.3 När toalettrengöring anmälts klar, skall tåget framföras till skylten "Stopp, om ej vxlps visar framåt".
- 3.4 Är skyltar "Stopp för toalettrengöring" ej uppsatta får tåget framföras till skylten "Stopp, om ej vxlps visar framåt".

#### 4. Övrigt

- 4.1 Ett antal högtalare med mikrofoner finns placerade vid plattformen och på S-tavlorna söder om vagntvätten. Med högtalarna kan samtal utväxlas mellan "Tornet" och ps på lok och plattform. Lokpersonal som önskar kontakt med "Tornet" kan påkalla uppmärksamhet genom att blinka med frontljuset. Högtalarna kopplas då på och lokps anropas. Tala tydligt - så kan samtal utväxlas utan att föraren lämnar loket.

#### 5. Föreskrifter för vagnhall och bangård.

- 5.1 Lots medföljer alla ankommande tåg från vagn-tvätten till ankomstspår på driftbangården eller vagnhallen. Lots medföljer även lok till avgående T-tåg till avgångsspår i vagnhallen eller på driftbangården.
- 5.2 Utanför vagnhallen, till vänster om varje port, finns en "yttre inväxlingsignal", som visar fast gult sken, då resp port är öppen och växling är tillåten.

- 5.3 Är inväxlingssignalen släckt skall rörelsen stanna framför hallporten.
- 5.4 När inväxlingssignalen är tänd skall tåget/loket föras in i hallen med sth 10 km/h.
- 5.5 Alla rörelser till och från vagnhallen sker som växling. Största tillåten hastighet vid alla rörelser i hallen är 10 km/h. Hastigheten får ej ökas förrän hela tåg- eller växlingssättet lämnat hallen. Särskild försiktighet skall iakttagas vid hallportarna. Alla vagnsdörrar skall vara stängda. Öppen dörr = stopp för rörelsen.
- 5.6 Frontbelysning på lok skall vara tänd med markeringsljus. Ljudsignalering från lok får ej ges i vagnhallen utom vid fara och för varning till personer i farlig närhet av spåret,
- 5.7 Inom lokbangården är sth 10 km/h. Över travers och vändskiva 2,5 km/h.
- 5.8 Från lokbangården utgående lok skall stanna vid hinderpåle och framför skylt, som utgör gräns för lokbangården. Rörelse förbi nämnda skylt får icke ske förrän backsignal från loklotsen erhållits. (Oavsett hur loket är vänt skall "back" erhållas.)
- 5.9 För rörelser på bangården gäller:
- att största försiktighet skall iakttas när övergångar för truckar och personal passeras,
  - att föraren, även på tvåbemannat lok och även då lots medföljer, skall befinna sig i främre förarhytten i färdriktningen,
  - att då transportlok medföres, signalgivare skall

medfölja vid backningsrörelse,

att sth för ensamma lok ej får överstiga 30 km/h.

## 6. Avgående tåg

6.1 Avgående tåg framföres som växlingsrörelse till de dvärgsignaler på mellan- och Solnabangården, som utgör gräns för Stockholm C ställverksområde (Solna). Signal enligt Säo fig 6 b eller 6 c i dvärgsignal gäller för fortsatt färd till huvudsignal.

## 7. Avgående T-tåg från vagnhallen

### 7.1 Bromsprov

Bromsprovsignaler av tablåtyp, som visar signalbilderna fig 12 a och 12 b enligt Säo, användes. Signalerna finns uppsatta för varje spår dels innanför hallporten och dels i kontaktledningsbrygga utanför hallen. Vagnhallen har stationär bromsprovansläggning, och normalt utföres vid avgång från sp 10-15 endast genomslagsprov.

### 7.2 Klart för avgång

Före avgång från hallen utropas från ordercentralen "Tåg ..... klart för avgång". Bromsprovaren öppnar hallportarna, kontrollerar att vagnsdörarna är stängda, inväntar "Klart" från växlingspersonalen samt visar därefter "Framåt" med F-signal.

### 7.3 F-signal

F-signal visas i samma tablåsignal, som användes för bromsprovet. Repetersignal är dessutom uppsatta för spår 16 (utförsspår mot Solna)

ca 200 och 400 m från vagnhallen.

F-signalen gäller för rörelse till första dvärgsignalen på Solnabangården. OBS! Sth 10 km/h till dess hela tåget lämnat vagnhallen. Vid fara för personal i vagnhallen, öppen vagnsdörr eller iakttagen vagnskada (t ex slag i hjul) visas "Stopp" i F-signalerna.

- 7.4 Visas "Stopp" skall tåget omedelbart stanna. Rörelsen får fortsätta först sedan föraren erhållit muntlig order.

### Solna

Då vid Stenkrossen sista vagnen har lastats, skall tåget bromsas fast med lokets direktbroms, under det vsä laddats upp. Vsä får ej sättas i rörelse förrän fullständig uppladdning skett, vilket kontrolleras genom att förareventilen tillfälligt lägges i mittläge. Trycket får därvid icke sjunka mer än högst  $0,5 \text{ kg/cm}^2$  per minut.

### Tomtebodan

1. Då tåg skall klareras till och från sp 50, 51 genom växlarna 2a/2b i södra delen av bangården får växlingsrörelse som är på väg söderut mot dvsi Ä ej gå längre fram mot dvsi än till en linje i höjd med växlarna 208/209. Hinderfrihet erhålles nämligen ej om växlingsrörelse går förbi dessa växlar.
2. I södra änden av bangården finns två rangersignaler, som normalt skall vara släckta. Vid tågs in- eller utfart, då växling ej är tillåten, visar signalerna "stopp" med två gula vågräta växelvis blinkande sken.
3. Till vänster om tillfartsspåren till balkbromsarna



finns en signallykta, som visar texten "stopp för lok" med blinkande gult sken när balkbromsen är lyft. Signalen är släckt, då växling är tillåten.

4. Den uppkörbara växeln i sp 43 skyddas av stopplyktor enl Sáo § 3:8.

### Stockholm S

1. Tåg med udda nummer skall på sp 3 (utdragsspåret), då signalbild 6 b visas från dvsi 275 och 247 framföras så långt att tåget i sin helhet passerat dvsi 274 (vid växeln till sp 4). Sp 3 får utnyttjas i hela dess längd.

1.1 Backning mot godsbangården skall sedan ske när rangersignalerna visar "back". Backningen skall fortsätta tills första fordonet i rörelseriktningen når S-tavlan i norra änden av sp 4. (I linje med bron över Timmermansgatan.) Fortsatt rörelse in på bangården får endast ske efter signal från Växlingsledare.

1.2 För lokps orientering finns utmed spåret U-tavlor.

2. Tåg med jämna nummer från sp 2 på godsbangården skall backa mot sp 3 (utdragsspåret) när backsignalerna utmed spåret visar "back". När dragfordonet passerat dvsi 274 (vid växeln till sp 4) skall tåget stanna.

### Skansbangården, Hammarbyhamnen, Stadsgården

1. Lok Ma och Mg får ej framgå till Skansbangården.
2. Brosignalerna på ömse sidor om svängbron över Hammarbyleden skall visa vitt sken när fordon får passera bron.

3. Varningssignalerna vid tunneln mellan Hammarbyhammen och Masthammen visar gult fast sken när grindarna i tunneln är öppna. Eljest gult blinkande sken.

### Älvsjö

1. Ankommande tåg, som intages till sp A1, A2 eller 56 på gbg och Liljeholmsspåret, skall efter signal enl Sjö fig 6 b i dvti 166, 164, 167 resp 182 införas till bortom dvti liggande spår.
2. När växlingssätt skall framföras mellan olika bangårdsområden behöver huvudledningen kopplas endast på det antal fordon närmast dragfordonet som krävs för att bromsvikt skall erhållas enligt föreskrivet bromstal. Bromsprov skall utföras såväl före avgången från resp platser som vid ev ändring av sammansättningen under vägen.

### Godsbangården

1. Utmed södra utdragsspåren finns fyra rangersignaler. Om dragfordon befinner sig på båda spåren gäller signalen endast för det östra spåret.
2. Varningssignalerna vid järnvägsgrindarna till containerterminalen visar gult fast sken, när grindarna är öppna. Eljest gult blinkande sken.

### Enskedespåret

1. Lok F och Ma får ej framgå på spåret.

### Nynäshamn

1. Vid gång mellan olika bangårdsområden behöver huvudledningen endast kopplas på det antal fordon, som krävs för att bromsvikt skall erhållas enligt bromstal 17.

2. Vid växling på Nynäs Petroleums bangårdsområde skall största försiktighet iakttagas med hänsyn till eld-faran.
3. Vid växling på Nynäs Petroleums bangårdsområde får sth uppgå till högst 20 km/h, utom vid utlastnings-plats 1 spåren 1 och 2 och utlastningsplats 2 spåren 8-10 där sth får vara högst 5 km/h.
4. Lok får ej framgå förbi rörställning å sp 2 vid ut-lastningsplats 1 på Nynäs Petroleums bangårdsområ-de. Skyltar finnes uppsatta.
5. Framför grind till industriområdet på spår 9 vid Nynäs Petroleum finns varningssignaler uppsatta som indikerar om grinden är öppen eller stängd. Signalerna visar gult fast sken när grinden är öppen och gult blinkande sken när grinden är stängd.

Reservsida

### Växling på trafikplatser i lutning

Vid nedannämnda lastplatser och stationer (fjst och stationer där växling får ske medan stationen är obevakad) förekommer lutning inne på platsen eller strax utanför denna. Skylt om bangårdens lutning är uppsatt. Vid växling skall stor försiktighet iakttagas, så att vagnar inte rullar ut på linjen.

Kalmarsand, Jordbro, Uttran, Taxinge-Näsby, Byringe, Stålboga, Ärla, Björnlunda och Stolpstugan.

### Växling utan växlingsledare

Växling utan växlingsledare medgives vid nedanstående trafikplatser enligt SJF 010.3 (Vxi) art 27.

Medgivandet får tillämpas endast

när föraren finns i det främsta fordonets främre förarhytt eller

när såväl förare som biträde finns i den bakre förarhytten på det främsta fordonet och detta ej är kortkopplat.

Vid dessa växlingsrörelser skall föraren i tillämpliga delar iakttaga följande:

1. Avvakta besked om att avkoppling skett, innan dragfordon köres från tågsätt.
2. Växlingsrörelse skall igångsättas efter signal i dvärghytta (Säo fig 6 b eller 6 c) eller från signalgivare.
3. Om flera dragfordon står efter varandra på samma spår gäller signalen i den närmaste dvsi endast för det främsta fordonet. Signalgivare skall ge

växlingssignal till varje fordon.

4. När dvti visar stopp, även aktgiva på dvti för gång i motsatt riktning!
5. Stanna c:a 1 m från tågsätt om ej kopplare är tillstädes.
6. Att under rörelse kontrollera växellägen och hinderfriheten.
7. Att iakttaga särskild försiktighet vid passerandet av övergångar till plattformar eller över bangårdar till skydd för resande och personal.

### Avesta C

1. Föreskrifterna får tillämpas även om ett overksamt lok eller högst fyra vagnar medförs.

För utgång från lokbangården skall föraren från telefon vid skiljeväxeln mellan ut- och ingående stallspåren anmäla dragfordonet till ställverksvakten. Efter medgivande från ställverket förs fordonet fram till dvärgsignal 134V, där signal till igångsättning inväntas.

Före gång från lokuppställning på spår 1 skall föraren meddela sig med ställverksvakten.

Vid gång på spåren 1-4 skall fordon framföras med största försiktighet över plattformsovergången. Övergången får passeras endast under förutsättning att bommarna är fällda eller att "klart" erhållits från signalgivare (tkl, växlingspersonal).

Inom lokbangården åligger det föraren att vid behov lägga om framförvarande växlar samt svara för att vändskivan ligger för passage.

## 2. Signalering m m

### 2.1 Vid gång från lokbangården till avgående tåg:

Efter signal till igångsättning från dvärgsignal 134V skall fordonet framföras till sitt tåg på södra bangården

eller

- för tåg norrut - till spårsträckan omedelbart norr om endera dvärgsignal 110h eller 115h, varifrån ny signal till igångsättning till tåget avvaktas.

### 2.2 Vid gång från lokuppställning på spår 1 till avgående tåg

söderut

Efter signal till igångsättning från dvärgsignal 133ha skall fordonet framföras till spårsträcka omedelbart söder om dvärgsignal 133V, 134V eller 135V, varifrån ny signal för gång till tåget avvaktas.

norrut

Efter signal till igångsättning från dvärgsignal 126V skall fordonet framföras till spårsträckan omedelbart norr om dvärgsignal 110h, varifrån ny signal för gång till tåget avvaktas.

### 2.3 Vid gång från ankommande tåg till avgående tåg eller till lokbangården resp till lokuppställning på spår 1:

Sedan dragfordonet avkopplats skall det efter signal till igångsättning från för spåret gällande

dvärgsignal föras

från tåg norrifrån

direkt till lokbangården

eller

till spårsträckan omedelbart söder om endera dvärgsignal 133V, 134V eller 135V, varifrån ny signal till igångsättning för gång till tåg resp uppställningsplats spår 1 avvaktas.

från tåg söderifrån

till spårsträckan omedelbart norr om endera dvärgsignal 110h eller 115h. Här avvaktas ny signal till igångsättning söderut till lokbangård resp uppställning på spår 1 eller till tåg över dvärgsignal 133V, 134V eller 135V.

### Uppsala C

1. Medgivande gäller för dragfordons framförande på bangården. Ett överksamt dragfordon (motorvagn) eller högst 4 vagnar får medföras.
2. Vid växlingsrörelse på magasins- och kajspår skall dock växlingsledare medfölja.
3. Om flera dragfordon står efter varandra på samma spår utan att vara sinsemellan sammankopplade, gäller signal enl Sjö fig 6 b eller 6 c i närmaste dvärgsignal endast för det främsta dragfordonet. Först när dvärgsignalen återgått till "stopp" och därefter åter visar signal enl Sjö fig 6 b eller 6 c får ett efterföljande dragfordon framgå.



Kungsängen, Märsta, Upplands-Väsby

1. För dragfordons (motorvagnars) gång till och från tågspår och tågsätt samt vid rundgång gäller i tillämpliga delar samma föreskrifter som vid Stockholm C.

2. I Märsta får övergången vid stationshuset icke passeras förrän bommarna är fällda. Sth 5 km före övergången.

Stockholm C

1. Medgivandet gäller för dragfordon (inkl motorvagnar) vid gång till och från tågspår och tågsätt samt vid rundgång.

2. Medgivandet får tillämpas inom de spårområden som kontrolleras av ställverket och som begränsas av dvärghaltavlor och tavlor med text "Gräns för växling".

Ens lok får, dock om intet hinder föreligger, fortsätta förbi dvärghaltavla. Loket skall därvid fortsätta så långt att det i sin helhet står bortom dvärghaltavlan (= framföras en loklängd).

3. Tåg som utgöres av ens dragfordon och som skall gå mot tågsätt på spåren 1-18 får utan att stanna passera huvudsignal 563, 565, 583 resp 585 i stoppställning under förutsättning att dvärghaltavlan vid huvudsignalen visar signalbild enl Sjö fig 6 b. Detsamma gäller dvti 555, 553, 535, 533, 561, 557, 451, 449 och 441.

4. Föraren skall särskilt observera att vid vissa spår är dvti placerade bortom plattformsovergången och att varningsljusen för övergångarna ej fungerar förrän körsignal visas i berörd dvti.

Enköping

1. Medgivandet gäller för dragfordons framförande på bangården. Ett overksamst dragfordon (motorvagn) eller högst två vagnar (släpvagnar) får medföras.
2. Särskild växlingsledare skall dock medfölja rörelse till magasins- och kajspåren.
3. Innan fordon förs ut från stallområdet skall anmälan ske till ställverket.

Bro, Bålsta

1. Medgivandet gäller för ensamt dragfordons framförande för rundgång på bangårdarna.
2. Det åligger föraren att
  - 2.1 efter växlingssignal av den tjänsteman som verkställer av- och tillkoppling framföra dragfordonet bortom den växel som skall omläggas för rundgången.
  - 2.2 Efter växelomläggningen skall dragfordonet utan signal till växlingsrörelse framföras åt motsatt håll.

Sundbyberg

1. För dragfordons (motorvagnars) gång till och från tågspår och tågsätt samt vid rundgång gäller i tillämpliga delar samma föreskrifter som vid Stockholm C.
2. Ensamst lok får, om intet hinder föreligger, fortsätta förbi dvärgsignaltavlan i höjd med dvärgsignal 898 (Stallspåret).

## Älvsjö

### Gemensamma föreskrifter:

1. Medgivandet gäller för dragfordon med eller utan vagnar på följande områden.

1.2 När vagnar medföres behöver huvudledningen kopplas endast det antal fordon närmast lok (lokomotor) som krävs för att bromsvikt skall erhållas enligt föreskrivet bromstal. Bromsprov skall utföras såväl före avgången från resp platser som vid ev ändring av sammansättningen under vägen.

1.3 Växlingsledaren ansvarar för att bromsvikten är tillräcklig. Som bromsprov får genomslagsprov göras, varvid bromsprovaren skall kontrollera att bromsen går till och lossar på det sista fordonet med inkopplad tryckluftbroms.

### 2. Älvsjö pbg

2.1 För dragfordons (motorvagnars) gång till och från tågspår och tågsätt samt vid rundgång gäller i tillämpliga delar samma föreskrifter som vid Stockholm C.

### 3. Älvsjö pbg - Älvsjö gbg

3.1 Intet särskilt utöver de generella föreskrifterna.

### 4. Liljeholmsspåret

4.1 Med Liljeholmsspåret avses spåret mellan sp U1 (växel 162a) och Liljeholmen (dvs i 191).

4.2 Signalgivaren skall i varje särskilt fall un-

derrätta föraren om till vilken plats dragfordonet får framgå.

## 5. Nybodaspåret

5.1 Med Nybodaspåret avses förbindelsespåret mellan godsbangården och Liljeholmsspåret.

5.2 Signalgivaren skall i varje särskilt fall underrätta föraren om till vilken plats dragfordonet får framgå.

## 6. Enskedespåret

6.1 Med Enskedespåret avses spåret från Årsta bangård till Slakthuset och Årsta östra.

6.2 Medgivande gäller här endast för ensamt dragfordon.

6.3 Signalgivaren skall i varje särskilt fall meddela föraren till vilken plats dragfordonet får framföras.

## Huddinge, Tumba, Västerhaninge

För dragfordons (motorvagnars) gång till och från tågspår och tågsätt samt vid rundgång gäller i tillämpliga delar samma föreskrifter som vid Stockholm C.

## Södertälje S

1. Efter avkoppling av X1-vsä på sp 2 får växlings-sättet framföras söderut mot stoppbock (eller uppställt tågsätt), då dvsi 127h visar "rörelse till-låten" enl Säo fig 6 b eller 6 c och i förekommande fall dvsi 132hb "rörelse tilllåten" enl Säo fig 6 d.

Vid tillkoppling av Z1-vsä får växlingssättet fram-

föras mot X1-vsä som stannat på den korta tågvägen, då dvti 127v visar "rörelse tillåten" enl Sáo fig 6 c.

2. 2652 tsä L, S, R från sp 5 till sp 4. Växlingsrörelsen sker söderut och påbörjas när "rörelse tillåten" enl Sáo fig 6 b erhållits i dvti 130h. Rörelsen skall ske i motsatt riktning in på sp 4 när "rörelse tillåten" enl Sáo fig 6 c erhållits i dvti 130v.
3. Tåg 2453 tsä skall dagligen efter resandes avstigning växlas till sp 4, södra delen, när "rörelse tillåten" enl Sáo fig 6 c erhållits i dvti 128h.

### Södertälje C

X1-vsä från tåg 2423 från sp 6 till sp 3. Lokf skall finnas i båda ändar av vsä. Växlingsrörelsen påbörjas när "rörelse tillåten"-signal enl Sáo fig 6 b erhållits i dvti vid sp 6. Växlingsrörelsen sker mot Södertälje S, hela vxä innanför dvti 106V. Växlingsrörelse sker därefter i motsatt riktning till sp 3, sedan "rörelse tillåten"-signal enl Sáo fig 6 b erhållits i dvti 106V.

M - F. Kl 6.35. 3X1-enheter växlas från sp 3 till sp 5. Lokf skall finnas i båda ändar av vsä (lokf fr 2442 i norra änden). Växlingsrörelsen påbörjas när "kör" erhållits i repetersignalen för sp 3. Växlingsrörelsen sker mot Södertälje S, hela vxä innanför dvti 106V. Växlingsrörelse sker därefter i motsatt riktning till sp 5, sedan "rörelse tillåten"-signal enl Sáo fig 6 b erhållits i dvti 106V. Vsä sammankopplas med X1-enhet på sp 5 - tsä till tåg 2422.

### Eskilstuna C

1. Medgivandet gäller för dragfordons (motorvagnars) gång till och från tågspår och tågsätt samt vid rundgång.

2. Fordon får vid gång på spåren 1-4 ej passera plattformsovergången förrän signalen "klart" erhållits från bevakare.
3. Vid gång förbi stationshuset på sp 1 får hastigheten ej överstiga 5 km/h.

### Katrineholm

1. Medgivandet gäller för dragfordon utan vagnar för gång sp 1-6 samt mellan bangård och lokstall.

### 2. Signalgivning m m

- 2.1 Gång från lokstallet. Dragfordonet framgår utan särskild signal till dvärgsignal 139va, varifrån föraren per telefon anmäler till tåg, att det är färdigt att gå i tjänst. Det får sedan föras vidare efter besked från tåg genom telefon eller högtalare eller efter signal till växlingsrörelse, varvid dvärgsignal 139va skall visa signal till rörelse enligt Säo fig 6 b eller 6 c. Vid gång från lokstallet är växel 59 uppkörbar.
- 2.2 Gång till lokstallet. Signal till växlingsrörelse och om så erfordras muntligt besked, att vägen till lokstallet är klar, innebär att dragfordon får framföras till lokstallet, om dvärgsignalerna visar signal till rörelse enligt Säo fig 6 b eller 6 c och stoppsignal inte visas från stopplyktan vid växel 59.
- 2.3 Gång på sp 1-6. Tillstånd till växling lämnas genom dvärgsignal fig 6 b, 6 c eller genom växlingssignal Gångbanan över bangården mitt för stationshuset får passeras på spåren 1 och 2, när bommarna är fällda eller när tillstånd erhållits av signalgivare placerad vid gångbanan på resp spår. Särskild försiktighet skall iakt-

tas. Beträffande gång till lokstallet gäller dock vad som föreskrivits ovan om föraren fått muntligt besked att vägen till lokstallet är klar.

2.4 Lokstallområdet. Över vändskivan och vissa delar av anslutande spår är kontaktledningen frånkopplad. Nyckel till frånskiljare förvaras på tågexpeditionen.

### Hallsberg

#### Fordon

Dragfordon.

Anm. Föreskrifterna får tillämpas även om dragfordon efterföljes av vagnar eller andra fordon. Om dragfordonet är tvåbemannat, får ett överksamt lok eller högst två stycken två- eller treaxliga vagnar eller en boggiévagn skjutas.

På norra passagespåret får vagnar och överksamma lok dock endast dragas.


#### Hastighet m m

Växlingsrörelser, även ensamt dragfordon, får framföras med högst 30 km/h på såväl Hrbg som H, där lägre hastighet inte är fastställd för viss spårsträcka.



När växlingssätt medför vagnar om högst 90 tons vikt erfordras endast lokets bromsvikt. Om växlingssättet består av vagnar med en sammanlagd vikt av över 90 ton, erfordras en bromsvikt motsvarande bromstal 12 samt att bromsen skall kunna manövreras från loket. Större vikt än 90 ton får icke medföras efter det sista bromsade fordonet.

#### Område

Rörelse får ske på i följande spårbeskrivning upptagna bangårdsområdet under angivna förutsättningar.

Signalmedel		Signalgivning m m
beteckning	placering	
1	2	
<u>Hallsberg (H)</u> <u>Spår 1-6</u>		Signal till växlingsrörelse skall erhållas om dvärgsignal vid infartstågvägens slutpunkt visar annan signalbild än säo fig 6b 
 <u>Södra passagespåret</u>		
<u>spår för godståg från</u> <u>H till infarts-</u> <u>gruppen (I-gr)</u>		
 <u>från U-gruppen</u> <u>(U-gr) till I-gr</u>		Backning får endast ske efter medgivande från tk1.
Hsi B-F	<b>västra</b> änden av U-gr	<b>Sp</b> U1 - U6 Två sken
		Gäller endast för tågsätt, som skall framföras till A- spåren och därifrån fort- sätta som tåg.



1	2	3
<p>Södra passagespåret (forts)</p> <p>Dvärg G9</p> <p><u>från I-gr eller sp A1 eller A2 till H eller U-gr över södra passage- spåret</u></p> <p><u>från A1 och A2</u></p> <p>Dvärg G26 och G24</p> <p><u>från I-gr</u></p> <p>Dvärg 301/6-306/6</p> <p><u>till H</u></p> <p>Dvärg 2h/5v/h</p> <p><u>Nedfartsspåret</u></p> <p>U-gr }       } Lokbg</p>	<p>för infart till I-gr samt sp A1 och A2</p> <p>vid nedre delen av U-gr</p>	<p>Tåg mot Å och Öj framförs under form av växlingsrörel- ser till utfartssignalerna på sp A1 och A2.</p> <p>Visas signal enligt såo fig 6b , får växlingsrörelsen (tåget) fortsätta in på södra passagespåret.</p> <p>Signal till växlingsrörelse skall erhållas från ps på I-gr.</p> <p>Visas signal enligt såo fig 6b , får växlingsrörelsen gå in i H utan ytterligare signalering. Eljest skall signal till växlingsrörelse från ps på Pbg avvaktas eller tåg uppringas.</p> <p>Signal till växlingsrörelse skall erhållas på U-gr.</p>

1	2	3
<p>Nedfartsspåret (forts)</p> <p><u>H U-gr</u> --</p>		<p>Signal till växlingsrörelse skall erhållas i H. Om särskild lots icke medföljer, skall även uppgift lämnas lokps om vilket spår på U-gr, som loket skall växlas till.</p> <p>Om lots icke medföljer loket till U-gr, skall lokps växla in loket på det spår, som meddelats före avg från H och härvid själv lägga väx-larna rätt till avsett spår. Då lok införts på U-gr, skall det, om icke annat besked erhållits, stanna hinderklart vid rakspårssträckans början på resp spår, om icke dess-förinnan hinder uppstår. Är tågsättet nedtaget till U-gr, får loket föras till detsamma.</p>

1	2	3
<u>Stationsgruppen</u>		
<u>S-gr</u>	Sth 20 km/tim.	
<u>Norra passagespåret</u>		Spår, huvudsakligen använt för lokgångar.
<u>Riktning österut</u>		
<u>I-gr - Lokbg</u>		
Dvärg Ml <sub>I</sub>	framför växel 104	<p><u>Sth 10 km/tim</u> vid passerandet av I-gr personalhus.</p> <p><u>Sth 15 km/tim</u> från växel 302 till dvärg D6.</p> <p>visar signalbild enl såo fig 6d, när växel 106 ligger för gång mot Lokbg och signalbild enl såo fig 6c, när växel 106 ligger för gång till nedfartsspåret "snedvägen". När vagnar medföres skall i största möjliga utsträckning "snedvägen" användas.</p> <p>För manövrering av växel 106, som läggs om av föraren, finns intill dvärg Ml<sub>I</sub> tryckknappar märkta "+" och "-" samt en indikeringslampa märkt "Omläggning tillåten". Växeln ligger normalt för gång mot Lokbg, + läge. Omläggning kan ske, när lampan "Omläggning tillåten" lyser. Växeln återgår automatiskt till +läge, när fordon passerat dvärg Ml.</p>

1	2	3
<p>Norra passagespåret (forts)</p> <p>Dvärg- signal- tavla</p> <p><u>Till nedfartsspåret genom växel 106 i minus</u></p> <p>Dvärg M1</p>	<p>efter växel 106</p> <p>på s k sned- vägen</p>	<p>Över lokbangården skall hastigheten vara högst <u>10 km/h</u> och framförandet ske med största försiktig- het. Rörelsen får icke utan särskild växlingssignal föras förbi medväxel i lok- bangårdens östra ände.</p> <p>Säo fig 6b</p> <p>☺ visas först då fordon kommer in på spårlednings- sträckan framför signalen. Växel 173 är uppkörbar. Sedan rörelse med växeln i uppkört läge påbörjats, kan ändring av rörelseriktning orsaka urspårning.</p>
<p>Norra passagespåret</p> <p><u>Riktning västerut</u></p> <p><u>Lokbg - I-gr</u> <u>från Lokbg över</u> <u>växel 106 och</u> <u>från nedfarts-</u> <u>spåret över</u> <u>växel 112</u></p> <p><u>Infartsgruppen</u></p>		<p><u>Sth 15 km/h</u> från Dvärg D5 till växel 302.</p> <p><u>Sth 10 km/tim</u> vid passerandet av I-gr personalhus.</p>

Reservsida

## Växling över vägkorsningar

Vid växling över de uppräknade vägkorsningarna skall föraren vidtaga åtgärder enligt något av följande alternativ:

Alt 2: Föraren skall stoppa rörelsen omedelbart framför korsningen och får fortsätta först sedan växlingsledaren förvissat sig om att hinder inte finns. Det främsta fordonet skall vara bemannat.

Alt 3: Om föraren finns på det främsta fordonet, får han köra växlingssättet över korsningen med högst 10 km/h; vid behov skall "tåg kommer" ges.

Om loket skjuter vagnarna tillämpas SÄO § 26 (vägkorsningen skall bevakas av vakt).

Driftplats och vägkorsning	Alternativ
<u>Uppsala C</u>	
Säbygatan	3 <sup>1)</sup>
Väg till lokstall	3
Väg till vedgård	3
<u>Stockholm S</u>	
Mårtendalsvägen	3 <sup>1)</sup>
Väg till GM Nordiska AB	3 <sup>1)</sup>
Motorvägen	3 <sup>1)</sup>
Väg till Ahlsell o Ågren	3 <sup>1)</sup>
Lumavägen 1	3 <sup>1)</sup>
Lumavägen 2	3
<u>Västerhaninge</u>	
Industrivägen (Nedersta)	3
	forts

forts

Driftplats och vägkorsning	Alternativ
<u>Jordbro</u>	
Jordbrotorpsvägen	3 <sup>1)</sup>
Lillsjövägen-Lagerstråket	3 <sup>1)</sup>
Dåntorpsvägen	3 <sup>1)</sup>
Gångväg till godsmagasinet	3
<u>Nynäshamn</u>	
Väg vid Nyh station	2 <sup>1)</sup>
Väg från Gotlandskajen	2 <sup>1)</sup>
Väg till Stentipp	2
Hamngatan	3 <sup>1)</sup>
Industrivägen	3 <sup>1)</sup>
Väg till Oljehamn	3 <sup>1)</sup>
Stathmosvägen	3 <sup>1)</sup>
<u>Årsta Östra</u>	
Älvkällevägen	3 <sup>1)</sup>
Ostmästargränd	3 <sup>1)</sup>
Byängsgränd	3 <sup>1)</sup>

1) Vid korsningen finns manuella eller automatiska ljussignaler.

Anm: Som allmän information har alt 1 och alt 4 medtagits här nedan trots att de inte förutsätter någon åtgärd av föraren (Utdrag ur SFS 1959:50).

Alt 1: När tåg nalkas korsningen, skall vägtrafikanterna varskos därom av vakt, placerad vid korsningen, genom signaler i dagsljus med utvecklad röd flagga och då mörker råder med rött sken från signallykta. Är vägtrafiken stark, skall vakt finnas på båda sidor om järnvägen.

Alt 4: Vakt skall gå kort före tåget för att varsko vägtrafikanter genom signaler med flagga eller lykta enl alt 1.

SIDOSPÅR SOM TRAFIKERAS MED VUTORRSKOG - SÖDERFORSTrafikplatser

Vid sträckan finns följande tpl: Orrskog station och Söderfors lp.

Trafikeringsform

Rörelser med tågfordon sker i form av vut, vars hastighet ej får vara större än 40 km/h.

Såo föreskrifter gäller med de undantag som framgår av denna instruktion.

Axellast

Högsta tillåtna axellast framgår av SJF 657. Tjänsteman, som ansvarar för vut sammansättning, ansvarar även för att fordon med högre axellast ej framföres utan medgivande.

Bromsvikt

Bromsvikten skall minst motsvara bromstal 13.

Vagnviktstabeller

Delsträcka	Ton vagnvikt med dragfordon litt			
	Z 43	Z 62	Z 65	Z 66
Tip-Os	200	300	400	
Os-Sfs	250	300	450	
Sfs-Os	250	300	450	
Os-Tip	250	300	450	



Väggorsningar

Vid nedan nämnda väggorsningar med säkerhetsanordning skall denna spärra vägtrafiken, när vut föres över korsningen.

Plats	Km	Korsningens namn	Åtgärd	Vidtagges av	Antal vakter när säkerhetsanordning ej fungerar (Säo § 26:3)
Orrskog-Söderfors	5.345	Mossbo	Ljus- och ljudsignaler		1
Orrskog-Söderfors	8.087	Hästbäcken	Ljus- och ljudsignaler		1
Orrskog-Söderfors	9.002	Söderfors	Bomfälln	Ps i Söderfors	1
Söderfors	9.260	Söderfors	Ljussignaler tillkopplas	Ps i Söderfors	1

Stationsgräns

Orrskog ingår i fjb-sträckan Gävle - Uppsala och är fjärrmanövrerad station. Tkl finns således normalt ej där. Tkl funktioner enl Säo vid trafikeringen av sidospåret Orrskog - Söderfors övertages av fjtkl Gävle.

Stationsgränsen skall anses ligga omedelbart utanför dvärgsignalen 2/1 på sidospåret. Medgivande för vut och småfordon att få gå ut på sidospåret liksom att

därifrån gå in på Orrskogs station begäres hos fjtkl, som lämnar medgivande till lokal omläggning av växlar och spårspärrar. Dvärgsignal 2/1 visar signalbild enl fig 6 d, när medgivande till lokal omläggning erhållits.

Såväl vid in- som utfart på sidospåret skall tsm anmäla till fjtkl när växlar och spårspärrar åter lagts i normalläge. Vid växling utanför stationsgränsen gäller Säo § 37:6.

Söderfors saknar signal för infart. Sedan bommarna vid km 9.002 fällts, får vut med varsamhet införas på lp.

#### Undantag från Säo § 36

Sl skall ej utskrivras. I stället skall tsm anteckna beviljad vut jämte ev underrättelser i anteckningsbok eller i färd- och arbetsbok och muntligen delge förraren dessa anteckningar.

#### Undantag från Säo § 60

Orrskog och Söderfors behöver vid hinder inte utföra stoppsignalering.

#### Anteckningar på station

Fjtkl antecknar anordningar på sidospåret i anteckningsbok. Där i antecknas även anmälan om avslutad anordning. Tambok föres ej.

#### Övrigt

##### Förbud mot skjutsning av vagnar

I Orrskog får skjutsning av vagnar ej ske på norra delen av spåren 2 och 3 mot linjen till Söderfors.

I Söderfors får skjutsning av vagnar ej ske på spåren 1 och 2 mot vägkorsningen av magasinsspåret.

ÖRBYHUS - HALLSTAVIKTrafikplatser

Vid sträckan finns följande tpl: Örbyhus station, Dan-nemora lp, Gimo lp, Harg lp, Hargshamn lp och Hallsta-vik lp.

Trafikeringsform m m

Rörelser med tågfordon sker i form av vut, vars has-tighet ej får vara större än 40 km/h på sträckan mel-lan tpl och 30 km/h på tpl. Nedanstående trafikerings-föreskrifter gäller i tillämpliga delar även A-fordon.

Vut får anordnas på hela sträckan eller på delsträcka, som begränsas av tpl med undantag av Harg.  
På delsträcka får förekomma endast en vut åt gången.

Tkl Örbyhus skall bevilja alla extra anordningar på sträckan Örbyhus - Hallstavik. Alla anordningar - även ordinarie vut - skall ha tillstånd att börja av tkl Örbyhus. Alla anordningar skall anmälas avslutade till tkl Örbyhus.

Säo föreskrifter gäller med de undantag som anges nedan.

Bromsvikt

Bromsvikten skall minst motsvara bromstal 17.

Vagnviktstabell

	Ton vagnvikt för diesellok, lokomotorer							
Sträcka	V3	T21	T41,43	T44,Tb	T45	Tc	Z43	Z63,65,66
Öh-Dma	500	1000	1100	1200	1100	425	250	450
Dma-Öh	550	1000	1100	1200	1100	425	250	450
Dma-Hak		1000	1100	1200	1100	425	250	450
Hak-Dma		1000	1100	1200	1100	425	250	450

Säkerhetsanläggningar m m

Lp Dannemora, Gimo, Hargshamn och Hallstavik är utrustade med tablåsignaler enl CSJ beslut 81-01-29. (Undantag från Säo § 3.)

Tablåsignal (TS) anger läget av växel, som skiljer genomfartsspår från bangården i övrigt.

Ifrågavarande växlar - i Gimo även två samverkande spårspärrar - är elektriskt omläggbara med undantag av skiljeväxeln i Hallstavik. Manövrering av dessa växlar sker med hjälp av antingen trafikradio/driftradio, tryckknapp på stolpe eller tryckknapp i manöverlåda.

Vägkorsningar

Vid nedan nämnda vägkorsningar med säkerhetsanordning skall denna spärra vägtrafiken, när vut förs över korsningen.

Plats/ sträcka	Km	Kors- ningens namn	Säker- hetsan- ordning	Bommar- na ma- növre- ras av	Ant vakter när säkerhetsanord- ningen är i o- lag (Säo §26.3)
Örbyhus	0.246	Dannemora- vägen	Bommar	Ps i Öh	2
Örbyhus- Dannemora	1.932	Upplanda	Aut bommar		1
Dannemora	8.427	Dannemora	Aut ljus- och ljud- signaler		1
"	8.694	Västra Hargs- överg	Aut bommar		1
"	0.448	Östra Hargs- överg	"-		1
Dannemora- Gimo	2.359	Harvik	Aut ljus- och ljud- signaler		1
"	2.781	Karl Kihl- boms väg	"-		1
"	3.351	Skyttbacks- vägen	"-		1
"	4.640	Klotvreta	"-		1
"	6.280	Ullsarby- vägen	"-		1

forts

forts

Plats/ sträcka	Km	Kors- ningens namn	Säker- hetsan- ordning	Bommar- na ma- növre- ras av	Ant vakter när säkerhetsanord- ningen är i o- lag (Säo §26.3)
Dannemora- Gimo	7.230	Granboda	Aut ljus- och ljud- signaler		1
"	9.890	Knaby	"-		1
"	10.420	Almlövs väg	"-		1
"	16.580	Vattmyra	"-		1
"	20.992	Idrotts- vägen	Aut bom- mar		1
"	21.400	Långgat	"-		1
Gimo	22.190	Gimo	Bommar	Ps i Gmo	2
Gimo- Hargshamn	23.650	Örsta- backen	Aut ljus- och ljud- signaler		1
"	36.490	Järnboda	Aut bommar		1
"	38.171	Badvägen	Aut ljus- och ljud- signaler		1
Hargshamn- Hallstavik	38.749	Stations- vägen	"-		1
"	42.719	Strömsborg	"-		1
"	44.110	Järsö	"-		1

### Tablåsignal

Tablåsignal kan visa fast rött sken enl fig 1 eller fast ofärgat sken enl fig 2-7, där de olika signalbilderna anger växelnns läge och rörelse tillåten.

Signalen gäller för växling, vut, A- och B-fordon.

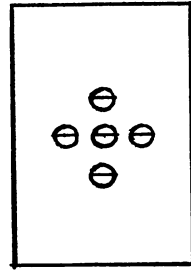


Fig 1

Betydelse: "Stopp"

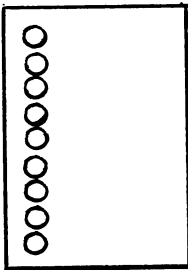


Fig 2

Växeln leder till eller från genomfartsspåret. (Bangården ligger till höger.)

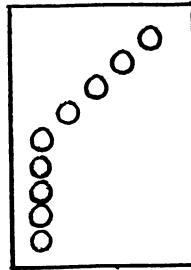


Fig 3

Växeln leder till höger in mot bangården.

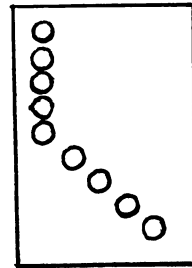


Fig 4

Växeln leder från höger ut från bangården.

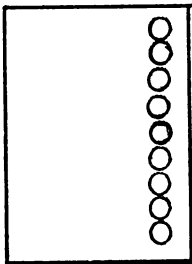


Fig 5

Växeln leder till eller från genomfartsspåret. (Bangården ligger till vänster.)

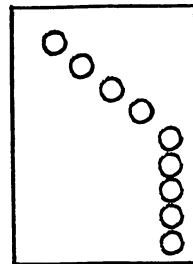


Fig 6

Växeln leder till vänster in mot bangården

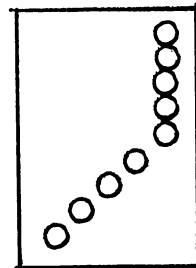


Fig 7

Växeln leder från vänster ut från bangården.

## Instruktioner för växelomläggning

### A. Omläggning av växel med driftradio

1. Kontrollera att driftradioområdet är ledigt.
2. Tryck tangent R, tidigast omkring 200 m före växeln.
3. Efter kopplingston, slå 000.
4. När radion tystnat tryck samtidigt sändtangenten och siffran för aktuellt radionummer (1,2,3,4 eller 5) i minst 3 sek. Omläggning till nytt växelläge påbörjas.
5. Koppla ned förbindelsen genom att trycka nedkopplingstangenten.

Anm. Det radionummer som skall användas för resp växel anges på skylt på stolpe för tryckknappmanövrering. Om spårledning genom växel är besatt eller om alla tablåsignaler visar "stopp" (växeln sluter ej), kan driftradio ej användas för växelomläggning. I sådana fall måste manöverlåda användas; se C.

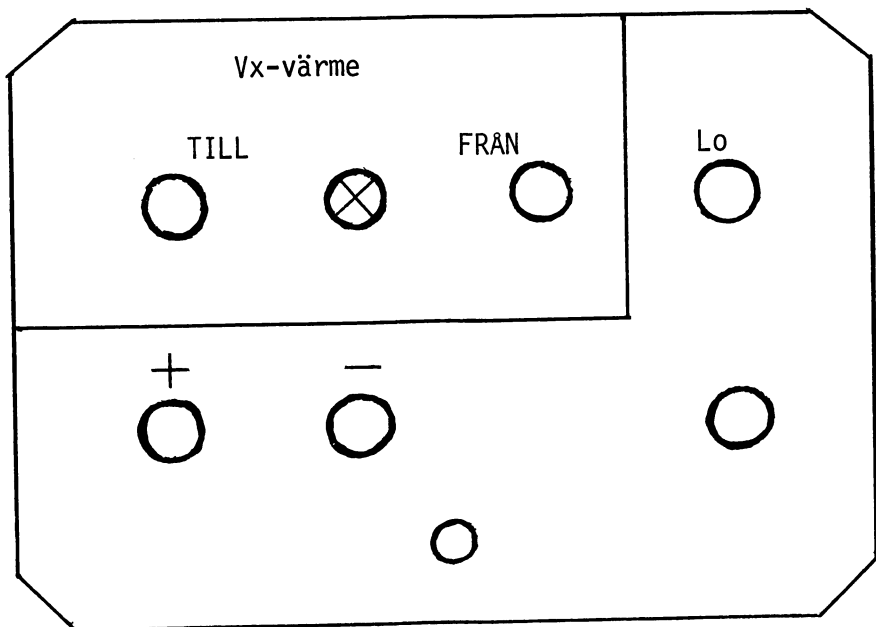
### B. Omläggning av växel med tryckknapp på stolpe

Tryckknapp för växelomläggning är placerad på stolpe 20 - 40 m framför tablåsignal. Vid tryckning på knappen läggs växeln om till nytt läge.

Anm. Om spårledning genom växel är besatt eller om alla tablåsignaler visar "stopp" (växeln sluter ej) kan driftradio ej användas för växelomläggning. I sådana fall måste manöverlåda användas; se C.



C. Omläggning av växel från manöverlåda



1. Manöverlådan är placerad intill växeln.
2. Manöverlådan öppnas/stängs med signalhjälpnyckel.
3. Manöverlådan kopplas in för växelomläggning genom tryckning på knappen vid nedre, högra hörnet; urkoppling genom knappen nedtill i mitten.
4. Växeln läggs om till genomfartsspåret vid tryckning på + knappen. Omläggning till motsatt läge sker genom - knappen.
5. Lo-lampan lyser när manöverlådan är inkopplad och växeln sluter i + eller - läge. Den är släckt medan växeln läggs om eller om växeln ej sluter.
6. Vid växelomläggning är spårledningen genom växeln bortkopplad. Obs! Risk för urspårning.

7. Växelvärme finns installerad endast i växel 13 i Dma.
8. Handvev - låst med signalhjälpnyckel - finns för manuell växelomläggning intill lådan.

### Stationen Örbyhus

Stationsgränsen vid Örbyhus markeras med dvärgsignal och gränstavla. Denna har texten "Gräns för växling" vänd mot stationsområdet och texten "Stopp för vut och A-fordon" vänd mot linjen.

För vut och A-fordon införande på stationen krävs medgivande av tkl Örbyhus.

Vid växling utanför stationsgränsen gäller Säo § 37:6.

### Lastplatsen Dannemora

Lastplatsen omfattar bangårdsområdet och det s k genomfartsspåret.

Inom Dannemora Gruvors industriområde får endast malm- och makadamvagnar passera under skyddsmarkerad vattenledning.

Gräns för vut och A-fordon markeras i riktning Örbyhus och i riktning Gimo med gränstavla placerad utanför resp skiljeväxel mellan bangårdsområdet och genomfartsspåret och vänd mot Örbyhus resp Gimo. Tavlan har texten "Stopp för vut och A-fordon".

Gräns för växling markeras med gränstavla placerad innanför resp skiljeväxel mellan bangårdsområdet och genomfartsspåret. Tavlan har texten "Gräns för växling".

Efter medgivande av tkl Örbyhus och om resp tablåsignal visar signalbild för rörelse från/till Örbyhus enl pkt 2 b nedan och från/till Gimo enl pkt 3 b, får vut och

A-fordon föras förbi gränstavlan in på lastplatsen och växling ske mot linjen utanför gränstavlan.

"Gräns för spårledning som förhindrar växelomläggning" markeras med gränstavor med denna text.

In- och utfart i riktning från resp till Örbyhus  
skall ske enligt följande:

1. I anläggningen ingår elektrisk växel 15 (skiljeväxel mellan genomfartsspåret och bangårdsområdet) med tillhörande tablåsignaler TS 15 Öh, TS 15 Dma, TS 15 Gmo.

2. Manövrering och signalering:

a) Manövrering

Växeln läggs om med driftradio, tryckknapp på stolpe eller manöverlåda. Se resp instruktion, sid 4-5.

För växelomläggning med driftradio gäller radionummer 1 för växel 15.

b) Signalering

Vid rörelse från Örbyhus visar tablåsignal TS 15 Öh signalbild enl fig 5 eller 6.

Vid rörelse mot Örbyhus visas signalbild i TS 15 Gmo enl fig 2 eller i TS 15 Dma enl fig 4.

In- och utfart i riktning från resp till Gimo  
skall ske enligt följande:

1. I anläggningen ingår elektrisk växel 13 (skiljeväxel mellan genomfartsspåret och bangårdsområdet) med tillhörande tablåsignaler TS 13 Öh, TS 13 Dma, TS 13 Gmo samt automatiska helbommar vid km 0.448 Östra Hargsövergången och vid km 8.694 Västra Hargsövergången.

2. Sth 10 gäller rörelse från Örbyhus riktning mot Gimo för Västra Hargsövergången.  
Sth 20 gäller från Dannemora riktning Gimo för Östra Hargsövergången.  
Sth 30 från Gimo för Östra och Västra Hargsövergångarna.

### 3. Manövrering och signalering:

#### a) Manövrering

Växel 13 kan läggas om med driftradio, tryckknapp på stolpe eller manöverlåda. Se resp instruktion, sid 4-5. För växelomläggning med driftradio gäller radionummer 2 för växel 13.

#### b) Signalering

Vid rörelse från Gimo visar tablåsignal TS 13 Gmo signalbild enl fig 2 eller 3.

Vid rörelse mot Gimo visas signalbild i TS 13 Öh enl fig 5 och i TS 13 Dma enl fig 7.

#### Lastplatsen Gimo

Gräns för vut och A-fordon resp gräns för växling markeras i riktning Dannemora och i riktning Hargshamn med gränstavla placerad utanför yttersta växeln. Gränstavlans har texten "Stopp för vut och A-fordon" vänd mot linjen. Efter medgivande av tkl Örbyhus och om resp tablåsignal visar signalbild enl pkt 2 b nedan för rörelse dels från/till Dannemora, dels från/till Hargshamn, får vut och A-fordon föras förbi gränstavlans på lastplatsen och växling ske mot linjen utanför gränstavlans.

"Gräns för spårledning som förhindrar växelomläggning" markeras med gränstavlor med denna text.

Ej elektrisk omläggbara växlar/spårspärrar i anslutning till genomfartsspåret låses med Kl6-nyckel, som förvaras i Gimo.

In- och utfart i riktning från resp till Dannemora  
skall ske enligt följande:

1. I anläggningen ingår elektrisk växel 1a och elektrisk spårspärr 1b med tillhörande tablåsignaler TS 1 Dma, TS 1 Gmo I och TS 1 Gmo II.

2. Manövrering och signalering

a) Manövrering

Växel/spårspärren läggs om med driftradio, tryckknapp på stolpe eller manöverlåda. Se resp instruktion, sid 4-5. För omläggning av växeln/spårspärren med driftradio gäller radionummer 3.

b) Signalering

Vid rörelse från Dannemora visar tablåsignal TS Dma signalbild enl fig 2 eller 3.

Vid rörelse mot Dannemora visas signalbild i TS 1 Gmo I enl fig 5 och i TS 1 Gmo II enl fig 7.

In- och utfart i riktning från resp till Hargshamn  
skall ske enligt följande:

1. I anläggningen ingår elektrisk växel 2a och elektrisk spårspärr 2b med tillhörande tablåsignaler TS 2 Gmo I, TS 2 Gmo II och TS 2 Hrm.

2. Manövrering och signalering:

a) Manövrering

Växeln/spårspärren läggs om med driftradio, tryckknapp på stolpe eller manöverlåda. Se resp instruktion, sid 4-5. För omläggning av växeln/spårspärren med driftradio gäller radionummer 4.

## b) Signalering

Vid rörelse från Hargshamn visar tablåsignal TS 2 Hrm signalbild enl fig 5 eller 6.

Vid rörelse mot Hargshamn visas signalbild i TS 2 Gmo I enl fig 2 och i TS 2 Gmo II enl fig 4.

Lastplatsen Harg

Växlar och spårspärr låses med K 16-nyckel, som förvaras i Gimo.

Lastplatsen Hargshamn

Lastplatsen omfattar bangårdsområdet inkl den s k skiljeväxeln.

Gräns för vut och A-fordon resp gräns för växling markeras i riktning Gimo och i riktning Hallstavik med gränstavla placerad utanför yttersta växeln (skiljeväxeln). Gränstavlan mot Hallstavik har texten "gräns för växling" vänd mot lastplatsen och texten "Stopp för vut och A-fordon" vänd mot linjen. Gränstavlan mot Gimo har texten "Gräns för växling och spårledning" vänd mot lastplatsen och texten "Stopp för vut och A-fordon" vänd mot linjen. Efter medgivande av tkl Örbyhus och om resp tablåsignal visar signalbild enl pkt 2 nedan, får vut och A-fordon föras förbi gränstavlan in på lastplatsen och växling ske mot linjen utanför gränstavlan.

"Gräns för spårledning som förhindrar växelomläggning" markeras med gränstavlor med denna text.

In och utfart

skall ske enligt följande:

1. I anläggningen ingår elektrisk växel 1 med tillhörande tablåsignaler TS 1 Gmo, TS 1 Hak och TS 1 Hrm.

## 2. Manövrering och signalering:

### a) Manövrering

Skiljeväxeln Hargshamn/Hallstavik kan läggas om med driftradio, tryckknapp på stolpe eller manöverlåda. Se resp instruktion, sid 4-5. För omläggning av växeln med driftradio gäller radionummer 5.

### b) Signalering

Vid rörelse från Gimo visar tablåsignal TS 1 Gmo signalbild enl fig 5 eller 6. Vid rörelse mot Gimo visas signalbild i TS 1 Hak enl fig 2 eller i TS 1 Hrm enl fig 4.

### Lastplatsen Hallstavik

Gräns för vut och A-fordon resp gräns för växling markeras med gränstavla placerad utanför yttersta växeln. Gränstavlan har texten "Gräns för växling" vänd mot lastplatsen och texten "Stopp för vut och A-fordon" vänd mot linjen.

### In- och utfart

skall ske enligt följande:

1. I anläggningen ingår endast klotväxel med tillhörande tablåsignaler TS Hrm och TS Hak.

### 2. Signalering

Vid rörelse från Hargshamn visar tablåsignal TS Hrm signalbild enl fig 5. Vid rörelse till industrispårområdet visar TS Hak signalbild enl fig 3 och vid rörelse mot Hargshamn enl fig 2.

### Medgivande att gå förbi gränstavla

Tkl Örbyhus medgivande att gå förbi gränstavla inne-

bär antingen tillstånd att gå in på tpl och stanna (t ex "tillstånd att gå in i Gimo och stanna där"), eller tillstånd att passera tpl och fortsätta till nästa gränstavla (t ex "tillstånd att passera Gimo och fortsätta till Hargshamn").

#### Undantag från Säo § 7

Om vut ej består av endast ett eller flera dragfordon, skall slutsignaler finnas på sista fordonet.

#### Undantag från Säo § 36

Sl skall ej skrivas ut. I stället skall tsm anteckna beviljad vut jämte ev underrättelser i anteckningsbok eller färd- och arbetsbok samt i förekommande fall delge föraren dessa anteckningar.

Tkl i Örbyhus resp växlingsledaren svarar för tsm åliggande enl Säo § 36:5, när föraren är även tsm.

#### Undantag från Säo § 60

Hinderanmälan utväxlas ej. (Tkl Örbyhus behöver således ej stoppsignalera.)

#### Anteckningar i Örbyhus

Tkl skall lägga upp ett grafiskt tdtblad för varje trafikdag.

På tdtbladet noteras alla anordningar på sträckan Örbyhus - Hallstavik, medgivna tillstånd att påbörja anordning eller att stanna framför/passera gränstavla samt mottagna anmälningar om avslutade anordningar. (Cto Uppsala utfärdar anvisningar om vilka symboler och färger som skall användas.)

Extra anordningar skall dessutom antecknas i tkloboken. Tambok skall ej föras.



Övrigt

Tabeller för vut finns intagna i tdtboken och i cto U IF nr 22.

Samtal i säkerhetstjänsten sker per radio enligt särskild instruktion. Tsm (föraren) på ta vut skall därför tillse, att bärbar radioapparat finns på dragfordonet och kontrollera, att denna är funktionsduglig, innan vut börjar.

SALA - RÅSBODATrafikplatser

Vid sträckan finns följande tpl: Sala station, Kalkbacken lp, Gudmundtorp lp, Köpalla lp, Råsboda lp.

Trafikeringsform

Rörelser med tågfordon sker i form av vut, vars hastighet ej får vara större än 40 km/h. Säs föreskrifter gäller med de undantag som framgår av denna instruktion.

Axeltryck

Högsta tillåtna axeltryck:

Sala - Köpalla 20 ton  
Köpalla - Råsboda 14 ton.

För tvåaxliga godsvagnar samt för vagnar litt Uads och Qbd som framföres med sth 30 km/h gäller 15 ton.

Tjänsteman, som ansvarar för vut sammansättning, ansvarar även för att fordon med högre axeltryck ej framföres utan medgivande.

Bromsvikt

Bromsvikten skall minst motsvara bromstal 19.

Tjänsteman, som ansvarar för vut sammansättning ansvarar även för att bromsvikten är tillräcklig och att bromsprov utföres.

Vagnviktstabell

Sträcka	Ton vagnvikt med dragfordon lätt				
	T21	Z43 Z49	Z43 + Z43	Z62 Z64	Z65 Z66
S1-Råsboda	800	200	350	350	400
Råsboda-S1	800	350	350	350	400

Lok T44, Tb och Tc får ej framgå bortom Köpalla.

Väggorsningar

Vid nedannämnda väggorsningar utan säkerhetsanordning skall - enligt cta beslut - angivna åtgärder vidtagas, när vut förs över korsningen.

Plats	Km	Korsningens namn	Åtgärd	Vidta- ges av	Antal vakter <sup>a)</sup>
Sala-	1.655	Dolomitvägen	alt 3	tsm	-
	2.231	Källviksvägen	"-	"	-
	5.745	Köpalla N	"-	"	-
	6.356	Åby	alt 2	"	-1)
	7.543	Saladamm	alt 3	"	-
	11.477	Jugansbo S	alt 2	"	-
	12.318	Jugansbo N	"-	"	-
	13.375	Klasbo	alt 3	"	-
	14.502	Framnäs	alt 2	"	-
	15.762	Viglesbovägen	alt 3	"	-
	19.179	Runhällen	alt 2	"	-1)
	22.158	Kroksbo	alt 3	"	-
	24.246	Klockarvägen	"-	"	-
	-Rås- boda	25.158	Finntorpsvägen	"-	"
26.676		Råsbo	alt 2	"	-

a) När väggskyddsanordning ej fungerar (Säo § 26:3) eller vid bevakning enl alt 1.

1) Alt 1 med 1 vakt skall gälla om vut ej lämpligen kan stanna.

Alt 1: Bevakning genom vakt skall ordnas av växlingsledaren. När tågfordon nalkas, skall vakten varna vägtrafikanterna på båda sidor om banan genom rörlig signal med utvecklad signalflagga resp rött sken.

Signalredskapet får inte sättas upp på fast anordning vid vägen. Inte heller får den som utsetts att bevaka korsningen utföra bevakningen genom att ge signal under det han färdas på något av de fordon som är på väg mot korsningen. Skjutsning får ske endast under förutsättning att vägtrafiken kan säkert varnas.

Alt 2: Föraren skall stoppa rörelsen omedelbart framför korsningen, och får fortsätta först sedan växlingsledaren förvissat sig om att hinder inte finns. Det främsta fordonet skall vara bemannat.

Alt 3: Om föraren finns på det främsta fordonet, får han köra växlingssättet över korsningen med högst 10 km/h. Vid behov skall "tåg kommer" ges. Om loket skjuter vagnarna tillämpas alt 1.

### Stationsgräns

Stationsgränsen vid Sala markeras med en gränstavla. Denna har texten "Gräns för växling" mot stationsområdet och texten "Stopp för vut och A-fordon" mot linjen.

Vut (A-fordon) skall vid ankomsten till stationen stanna vid gränstavlan.

För vut införande på stationen kräves medgivande av tkl. Medgivandet lämnas muntligt.

För A-fordons införande på stationen gäller Säo § 32:8.

Vid växling utanför stationsgränsen i Sala gäller Säo § 37:6.

Undantag från Säo §§ 29, 32 och 36

S1 skall ej skrivas ut. All ordergivning sker muntligt. Tsm skall anteckna beviljad vut i anteckningsbok eller i färd- och arbetsbok och delge föraren dessa anteckningar. Vid A-fordonsfärd och A-arbete antecknas medgivande i färd- och arbetsboken.

Vid flera vut, A-fordon, A-arbeten skall tkl underrätta tsm om övriga anordningar. Anteckning om annan samtidig vut, A-fordon eller A-arbete skall av tsm göras i anteckningsboken resp färd- och arbetsboken.

Under förutsättning att dragfordonet går främst, får föraren vara tsm även när det på sträckan finns manuell vägskyddsanordning. När automatisk vägskyddsanordning inte fungerar skall antingen bevakning enligt Säo § 26:3 ordnas eller särskild tsm beordras. Manuell vägskyddsanordning skall manövreras av vägvakt, som underrättas av tkl. När vägvakt underrättats, skall föraren ges order (S11).

Vid passerande av växlar på lastplats skall föraren (tsm när föraren ej finns på det främsta fordonet) under gången kontrollera, att växlarerna ligger rätt. Hastigheten får därför inte vara högre, än att vut vid behov kan stanna.

Undantag från Säo § 60

Gränsstation för sträcka med hinder behöver inte utföra stoppsignalering.

Hinderanmälan utväxlas ej. Anmälan att vut, A-arbete eller A-fordonsfärd påbörjas resp är avslutad skall alltid ske till tkl i Sala. Att anordning påbörjas skall dessutom anmälas till växlingsledaren (tkl) på närmaste berörda trafikplats.

Anteckningar på station

Anordningar på sidospåret skall antecknas i tkl-boken. Där antecknas även anmälan om avslutad anordning, utlämnad/återlämnad K 16 etc.

Tambok behöver ej föras.

ÖvrigtVäxlingsföreskrifter

Sala - Råsboda

Vid Köpalla finns kurvspår på vilka alla vagnar ej får framföras. Närmare uppgifter härom återfinns i Sala säpl.

Vid följande platser förekommer lutningar sålunda:

Plats	Lutning mot i o/oo	Börjar innanför resp utanför yttersta växeln i lutningsriktningen	Anm
Gudmundstorp	Sala 7	vid växeln till Terrasiten	Genomgående spåret. Lutningens längd 800 m.
Köpalla	Råsboda	390 m innanför	Genomgående spåret. Lutningens längd 840 m.
Saladamm	Råsboda Sala 8	430 m innanför 30 m utanför	Gäller rundspåret. Lutningens längd 800 m.
Jugansbo	Sala 7	vid växeln	Lutningens längd 610 m.
Runhällen	Sala 11	65 m innanför	Lutningens längd 680 m.
Råsboda	Tärnsjö 11	20 m utanför	Lutningens längd 281 m.
	Sala 11	1200 m riktning Tärnsjö	Genomgående spåret. 4 o/oo 330 m.
	Sala 5	80 m innanför	Gäller stickspåret. Spåret lutar tidigare. 10 o/oo 360 m.

## Följande föreskrifter gäller:

- Gudmundstorp      Fordon, som under pågående växling ställs upp på det genomgående spåret, skall fastbromsas eller säkert förstängas med bromsskor eller bromssläde. Skjutsning på spåret får ej ske.
- ☐  
Köpalla              Föreskrifterna återfinns i Sala säpl.  
Saladamm            Fordon, som under pågående växling ställs upp skall fastbromsas eller säkert förstängas med bromsskor eller bromssläde.
- ☐  
Runhällen            Fordon, som efter avslutad växling lämnas kvar, skall fastbromsas eller säkert förstängas med bromssläde. I lutningsriktningen får fordon skjutas mot fastbromsat eller säkert förstängt fordon. Vid Råsboda får dock skjutsning ej ske.
- ☐
- ☐

Stockholm N - Värtan/Stockholm ÖTrafikplatser

Vid sträckan finns följande tpl: Stockholm N, Albano, Värtan och Stockholm Ö.

Trafikeringsform m m

Rörelser med tågfordon sker i form av vut, vars hastighet ej får vara större än 30 km/h. Ensamt dragfordon får dock framföras med sth 40 km/h.

Såo föreskrifter gäller med de undantag som framgår av denna instruktion.

Axeltryck

Högsta tillåtna axeltryck är 20 ton.

Tjänsteman, som ansvarar för vut sammanställning, ansvarar även för att fordon med högre axeltryck ej framföres utan medgivande.

Bromsvikt

Bromsvikten skall på sträckan Stockholm N - Värtan minst motsvara bromstal 7 samt på sträckan Albano - Stockholm Ö bromstal 12.

Tjänsteman, som ansvarar för vut sammansättning, ansvarar även för att bromsvikten är tillräcklig och att bromsprov utföres.

Vagnviktstabell

Sträcka	Ton vagnvikt med dragfordon lätt					
	F	Hg	Ma	Ra	Rc	Da, Du
Nst-Vn-Nst	800	850	1600	600	1400	900



Sträcka	Ton vagnvikt med dragfordon litt								
	Ubd	Öd	Öc	T21	T44 Tb	Tc V3 V4 V5	Z43 Z49	Z62	Z65 Z66
Nst-Vn-Nst	600	250	150	900	1000	600	250	300	500

### Väggorsningar

Vid nedannämnda väggorsning med säkerhetsanordning skall denna spärra vägtrafiken, när vut förs över korsningen.

Plats	Km	Korsningens namn	Åtgärd	Vidtages av	Antal vakter <sup>a)</sup>
Albano	2.515	Albano	Ljus- o ljuds	Autom	1

a) När vägskyddsanordning ej fungerar (Säo § 26:3).

### Stationsgräns

Stationsgränserna vid Stockholm N och Stockholm Ö markeras med en gränstavla. Denna har texten "Gräns för växling" mot stationsområdet och texten "Stopp för vut och A-fordon" mot linjen.

Vut (A-fordon) skall vid ankomsten till dessa stationer stanna vid gränstavlan.

Gränstavlan vid Nst får passeras av vut till Värtan efter att tsm fått medgivande vid Nst av tkl Tm, antingen förmedlat växlingsledaren Nst eller i signaltelefon.

För vut införande till Nst från Värtan lämnas medgivande genom att dvärgsignal visar signal enl fig 6 b.

För A-fordons införande till Stockholm N gäller föreskrifterna i Säo § 32:8.

Vid växling utanför stationsgräns gäller Säo § 37:6.

Gräns för vut (A-fordon) resp växling vid Albano och  
Värtan=====

Vid Albano och Värtan, finns gränstavlor med texten "Gräns för växling" mot bangården och texten "Stopp för vut och A-fordon" mot linjen.

Vut (A-fordon) skall vid ankomsten till dessa trafikplatser stanna vid gränstavlans.

"Framåt"-signal från växlingspersonalen vid respektive plats skall avvaktas, innan vut får passera gränstavlans.

Erhålles ej signal till rörelse, skall föraren ringa till resp växlingsledare.

Gränstavlans vid Albano får passeras av vut till Värtan resp Stockholm N om tsm fått medgivande av tkl Tm resp växlingsledaren i Värtan. Vut får då, såvida inget hinder är synligt, föras förbi Albano med sth 10 km/h.

Växling får inte ske utanför gränstavla, utan att tkl Tomtebodas medgett detta till växlingsledaren i varje särskilt fall. När växling utanför gränstavla avslutats, skall växlingsledaren meddela detta till tkl.

Gränstavla för infart till Värtan får passeras av vut till Värtan, om tsm för vut fått medgivande härtill av tkl Tm.

Vut får då, om inget hinder är synligt, föras förbi gränstavlans och in på det spår som tkl Tm angivit. Innan sådant besked lämnas till tsm skall samråd ha skett mellan tkl Tm och växlingsledaren i Värtan.

### Dvärgsignal utanför Albano

- dvärgsignal, som gäller för rörelser från Värtan i riktning mot Albano, är placerad 260 m utanför yttersta växeln (nr 18) och visar signalbild enligt Sáo fig 6 a, 6 b och 6 c

☞ - gräns- och stopptavla finns i anslutning till dvärgsignalen

- dvärgsignalen manövreras av tkl Tm

☞ - från tfn-apparat invid signalen erhålls direktförbindelse med tkl Tm - slå 91 eller 0-2690.

### Undantag från Sáo §§ 29, 32 och 36

S1 skall ej skrivas ut. All ordergivning sker muntligt. Tsm skall anteckna beviljad vut i anteckningsbok eller i färd- och arbetsbok och delge föraren dessa anteckningar. Vid A-fordonsfärd och A-arbete antecknas medgivande i färd- och arbetsboken.

På sidospåret Stockholm N - Värtan/Stockholm Ö får flera vut, A-fordon eller A-arbete ej förekomma samtidigt. När särskild växlingsledare tjänstgör vid Albano, får dock en anordning beviljas på bansträckan Stockholm N - Albano (Stockholm Ö) samtidigt med en annan på bansträckan Albano - Värtan. Albano är därvid gränsstation.

☞ När automatisk vägskyddsanläggning inte fungerar gäller Sáo § 36:3.

☞ Vid passerande av växlar på lastplats skall föraren (tsm när föraren ej finns på det främsta fordonet) under gången kontrollera, att växlar ligger rätt. Hastigheten får därför inte vara högre, än att vut vid behov kan stanna.

Tågklareraren i Tomteboda resp växlingsledaren i Stockholm N, Albano, Stockholm Ö och Värtan ansvarar för vut sammansättning, att bromsvikten är tillräcklig och att bromsprov utföres. Uppgift till föraren om vagn- och bromsvikt erfordras här endast då bromsvikten ej är tillräcklig.

Vut till och från Stockholm Ö och Värtan skall, då föraren är tillsyningsman, vara försedd med slutsignal.

Undantag från Säo § 60

Gränsstation för sträcka med hinder behöver ej utföra stoppsignalering.

Hinderanmälan utväxlas ej. Anmälan att vut, A-arbete eller A-fordonsfärd påbörjas resp är avslutad skall alltid ske till tkl Tomteboda. Att anordning påbörjas skall dessutom anmälas till växlingsledare på närmast berörda trafikplats.

Anmälan skall ske sålunda:

Vut		A n m ä l a n			
A-arbete		att anordn påbörjas		att anordn är avslutad	
från	till	av	till	av	till
Nst	Abn	Nst	Tm, Abn	Abn	Tm
"	Öst	"	Abn, Tm	-	-
"	Vn	"	Abn, Vn, Tm	Vn	Tm
Abn	Nst	Abn	Tm	Nst	Tm
"	Vn	"	Vn, Tm	Vn	Tm
Öst	Nst	-	-	Nst	Tm
Vn	Abn	Vn	Abn, Tm	Abn	Tm
"	Nst	"	Nst, Abn, Tm	Nst	Tm

Anm. Anmälan till/av Abn sker endast då särskild växlingsledare är i tjänst vid Albano.

### Anteckning på station och trafikplats

Anordningar på sidospåret skall föras på särskild blankett av tkl Tomteboda. Uppgift om påbörjad resp avslutad anordning, tsm namn etc, skall noteras.

Tambok behöver ej föras.

### Övrigt

Tkl Tomteboda skall bevilja alla vut, A-arbete och A-fordonsfärd på sidospåret. Även anmälan om småfordonsfärd skall ske till tkl Tm.

För sidospåret (Tomteboda) Stockholm N - Värtan/ Stockholm Ö fastställer cto Nst de vut, som på förhand kan bestämmas. De intages i tdt-boken.

### Växlingsföreskrifter för Värtan

Växel nr 1 - infartsväxeln till Värtan - är en s k uppkörbar växel, som i normalläge ger infart till spår 2-10. Växeln hålles låst med kontrollåsnnyckel - K 12.

Vid växelspetsen är uppsatt en stopplykta enl Säo § 3:8. Lyktan visar "Stopp" då växeltungorna ej intar farbara lägen.

Sth genom växeln får vara högst 20 km/h. Efter uppkörning får rörelse ej ske i motsatt riktning, förrän samtliga fordon passerat växeln. Efter uppkörning återgår växeln automatiskt till utgångsläget.

Obevakade stationer

Följande undantag från Sáo § 48:3, 5 och 6, § 49 samt § 59:1 gäller under T 81 (cta medgivande):

Enköping, som normalt är gränsstation till fjbsträcka, får vara obevakad för tåg i följande utsträckning:

M-F kl	00.00-06.00, 22.45-24.00	
LR "	00.00-06.15, 09.30-10.10, 20.15-24.00	☾
S "	00.00-06.15, 09.30-10.10, 22.45-24.00	

Följande föreskrifter skall härvid gälla.

Sedan tkl Enköping vidtagit i Sáo § 48:5 punkt 2 angivna åtgärder, skall han dels med en speciell K 14-nyckel frige huvudsignalerna för automatisk påverkan av tågen, dels genom särskild manöver ordna förbindelse mellan signaltelefonerna och fjtkl. Sedan nu nämnda åtgärder vidtagits, skall tkl anmäla "Fri genomfart i Enköping" till fjtkl och i vanlig ordning anteckna detta i tamboken. Fjtkl skall göra motsvarande anteckning. ☾

När Enköping är obevakad, skall stationen anses ingå i fjb-sträckan. Vid oregelmässigheter, t ex om huvudsignal på stationen ej visar "kör", skall föraren handla som om stationen vore fjst och således i förekommande fall ringa fjtkl.

När bevakningen skall återupptagas, skall Sáo § 48:6 tillämpas, varvid anmälan "Fri genomfart i Enköping återkallas" dock skall lämnas till fjtkl. ☾

Tågplanens konstruktion skall vara sådan, att inga möten ligger i Enköping under ifrågavarande tider någon dag. För tåg för vilka stationen är utgångs- eller slutstation får den aldrig anges som obevakad.

Nynäshamn får vara obevakad för tåg under följande tider: ☾

M-F kl	00.00-04.50, 20.40-24.00
L "	00.00-04.50, 20.00-24.00
SR "	00.00-11.00, 20.50-24.00

När Nynäshamn är obevakad, får sträckan Nynäshamn -

Västerhaninge trafikeras med endast ett motorvagnssätt åt gången, som pendlar mellan dessa båda stationer. Tågen skall använda spår 1 eller 2.

Fordon får vara uppställda endast på spår, varifrån de genom skyddsväxel eller spårspärr förhindras komma in i tågvägen. Växlar i tågvägen samt skyddsväxlar och spårspärrar skall vara förreglade.

Innan bevakningen upphör, skall tkl vidtaga de i Säo § 48:5 föreskrivna åtgärderna. Anmälan enl punkt 5 skall dock lyda: "Fri in-och utfart på spår 1 (2) i Nynäshamn". Anteckning skall göras i tam-boken på båda stationerna på samma sätt som vid "Fri genomfart".

Tam skall dock ej utväxlas. Fjtkl Stockholm (tkl Västerhaninge) skall dock i tam-bokens kol 1, 5, 7 och 8 anteckna tågens avgång från och ankomst till Västerhaninge.

Order till tåg från Nynäshamn skall av fjtkl Stockholm (tkl Västerhaninge) delges föraren på närmast föregående tåg vid avgång från Västerhaninge.

När sista tåget under trafikdygnet (2579) kommit till Nynäshamn, skall föraren underrätta fjtkl Stockholm (tkl Västerhaninge) härom. När Nynäshamn är obevakad för första tåget under trafikdygnet (2542 SR), skall föraren, innan tåget avgår från Nynäshamn, hos fjtkl (tkl Västerhaninge) efterhöra att det inte finns något hinder för tågets avgång. Utväxlade meddelanden antecknas av fjtkl (tkl) i tam-bokens kol 10 och av föraren i hans anteckningsbok.

När bevakningen skall återupptagas i Nynäshamn, skall Säo § 48:6 tillämpas, varvid tkl skall anmäla: "Fri in-och utfart på spår 1 (2) i Nynäshamn återkallas".

Möten skall anges - i tdt och i tågordning - som om stationen vore bevakad och kontrolleras av föraren.

Extratåg (dock med undantag av extratur med ovan angivet tågsätt), vut (med undantag av hjälpfordon), A-fordonsfärd eller A-arbete får ej anordnas på sträckan Västerhaninge-Nynäshamn under den tid Nynäshamn är obevakad.

Strängnäs får vara obevakad för tåg under följande tider:

M-F kl 00.00-08.30, 16.00-24.00

LSR " 00.00-24.00

När Strängnäs är obevakad, får sträckan Strängnäs-Åkers styckebruk trafikeras med endast ett motorvagnssätt åt gången, som pendlar mellan dessa båda stationer. Tågen skall använda spår 1.

Fordon får vara uppställda endast på spår, varifrån de genom skyddsväxel eller spårspärr förhindras komma in i tågvägen. Växlar i tågvägen samt skyddsväxlar och spårspärrar skall vara förreglade.

Innan bevakningen upphör, skall tkl vidtaga de i Säo § 48:5 föreskrivna åtgärderna. Anmälan enl punkt 5 skall dock lyda: "Fri in- och utfart på spår 1 i Strängnäs". Anteckning skall göras i tamboken på båda stationerna på samma sätt som vid "Fri genomfart".

Tam skall ej utväxlas. Tkl Åkers styckebruk skall dock i tambokens kol 1, 5, 7 och 8 anteckna tågens avgång från och ankomst till Åkers styckebruk.

Order till tåg från Strängnäs skall av tkl Åkers styckebruk delges föraren på närmast föregående tåg vid avgång från Åkers styckebruk.

När sista tåget under trafikdygnet (2343 M-FS, 2339 LR) kommit till Strängnäs, skall föraren underrätta tkl Åkers styckebruk härom. När Strängnäs är obevakad för första tåget under trafikdygnet (2330 M-F, 2332 LR, 2336 S) skall föraren, innan tåget avgår från Strängnäs, hos tkl Åkers styckebruk efterhöra att intet hinder föreligger för tågets avgång. Utväxlade meddelanden antecknas av tkl i i tambokens kol 10 och av föraren i hans anteckningsbok.

När bevakningen skall återupptagas i Strängnäs, skall Säo § 48:6 tillämpas, varvid tkl skall anmäla: "Fri in- och utfart på spår 1 i Strängnäs återkallas".

Möten skall anges - i tdt och i tågordning - som om stationen vore bevakad och kontrolleras av föraren.

Extratåg (dock med undantag av extratur med ovan angivet motorvagnssätt), vut, (med undantag av hjälpfordon), A-fordonsfärd eller A-arbete får ej anordnas på sträckan Åkers styckebruk-Strängnäs under den tid Strängnäs är obevakad.



Särskilda föreskrifter för sträckan Uppsala N (Uppsala C ställverksområde - Brunna.

Huvudsignal/utfartssignal på gränsstation till sträcka med spårledning (ej linjeblockering).

Uppsala N (Uppsala C ställverksområde) - Brunna.

För sådan huvudsignal i Uppsala N (Uppsala C ställverksområde) mot Brunna och för sådan utfartssignal i Brunna mot Uppsala N (Uppsala C ställverksområde), som står i förbindelse med spårledning på sträckan mellan stationerna gäller följande med anledning härav.

Stationen bevakad:

Medger tkl att tåg eller vut passerar huvudsignalen resp utfartssignalen när körsignal med denna ej kan visas, får - om orsaken härtill är okänd - hastigheten på sträckan till Brunna resp Uppsala N (Uppsala C ställverksområde) ej vara större än att tåget (vut) kan stanna på mindre än hälften av den sträcka som kan överblickas, dock högst 40 km/h. Föraren (tsm) orderges härom på bl Sl0, punkt 8.

Stationen obevakad (Brunna):

Passerar tåg (vut) någon av utfartssignalerna i samband med tillämpning av föreskrifterna i såo § 70 får hastigheten på sträckan till Uppsala N (Uppsala C ställverksområde) ej vara större än att tåget (vut) kan stanna på mindre än hälften av den sträcka som kan överblickas, dock högst 40 km/h.

Särskilda trafikeringsföreskrifter m m för Hallsbergs ställverksområde

1. Trafikplatser, signalmedel, tkl m m

Ställverksområdet omfattar Hallsberg, Hallsberg rbg, Tälle och Skymossen, vilka anses vara stationer, alltid bevakade för tåg (vut); se även linjebeskrivningen.

I ttdsammanhang anses mellan stationerna finnas (stationerna gränsar mot varandra utan mellanliggande "linje"):

- Skymossen-Hallsberg/Hallsberg rbg enkelspårig sträcka försedd med linjeblockering
- Tälle - Hallsberg/Hallsberg rbg dubbelspårig sträcka försedd med linjeblockering
- Hallsberg - Hallsberg rbg dubbelspårig sträcka på vilken rörelserna sker i form av växling; se även punkt 4.

Stationerna har gemensam tkl (= tkl Hallsberg) och signal-säkerhetsanläggning (till vissa delar dock separat anläggning för Hallsberg rbg) som manövreras från Hallsberg resp Hallsberg rbg.

Huvudsignalerna benämnes ej infarts- eller utfartssignaler utan endast huvudsignal (hsi). De har fyrkantig märktavla (såo fig 58a) med Hallsbergs (H) signatur.

Hsi G27 och G33 (Skms) fungerar även som blocksignaler för blocksträckan Skymossen - Åsbro. Särskild blsi för infart på blocksträckan finns ej.

Huvudsignalerna B, C, D, E och F vid Hallsberg rbg (U-gruppen) gäller även för växlingsrörelse som från hsi G15/G17 skall fortsätta som tåg mot Åsbro/Östansjö.

Vissa dvärgsignaler kan visa signalbild enligt såo fig 6c utan att fordon finns på signalsträckan.

2. Arbete enligt såo § 31, framförande av småfordon

För rubr anordningar

- på spårdelarna mellan hsi 3/2, 2/2 (Täl)/G4 (Skms) och

107h, 108h/111h, 69v/70v (H)/G14, G16, G12 (Hrbg)  
 - på södra passagespåret samt spåren A1 och A2  
 - på spåren 301-309 på Hallsberg rbg  
 skall tillstånd begäras hos tkl.

Tkl skall i tklboken anteckna lämnat medgivande samt uppsätta stoppskylt på berörd signalställare.

### 3. Växling

För växlingsrörelse

- på spårdelarna mellan hsi 3/2, 2/2 (Täl)/G4 (Skms) och  
 107h, 108h/111h, 69v/70v (H)/G14, G16, G12 (Hrbg)  
 - på södra passagespåret samt spåren A1 och A2  
 skall tillstånd begäras hos tkl.

Tkl skall i tklboken anteckna lämnat medgivande samt uppsätta stoppskylt på berörd signalställare.

### 4. Tågs utgångs- och slutstation m m

För godståg mot/från Kumla och Pålshöda börjar och slutar tågrörelsen vid Hallsberg. Rörelse mellan Hallsberg och Hallsberg rbg - växling - som  
 - föregår tågrörelse  
 - utgör fortsättning på tågrörelse  
 - är insprängd i tågrörelse  
 anges dock i tdt som om den vore tågrörelse men med tillägget "Växling .... - ....".

Tkl får besluta ändring av i tdt angiven utgångs- eller slutstation inom ställverksområdet liksom att tåg skall framföras annan väg inom området än vad som framgår av tdt. Förare orderges härom antingen på en tidigare station (utanför ställverksområdet) (S11) eller muntligt i signaltelefon.

### 5. Tågordning

Lokalt utarbetad tågordning med till de lokala förhållandena anpassat innehåll/utförande och uppgjord på basis av centralt framställda sådana för berörda stationer får finnas.

6. Tambok

Tambok behöver finnas endast för från ställverksområdet utgående linjer.

7. Tklbok, S-pärm och säpl

För stationerna gemensam tklbok, S-pärm och säpl får finnas.

8. Tåganmälan och hinderanmälan

Inom ställverksområdet utväxlas ej tåganmälan och hinderanmälan.

9. Avgångssignal

Vid Tälle och Skymossen ges ej "avgång". Tågen får avgå när villkoren i övrigt är fyllda.

Vid Hallsberg rbg får "avgång" ges med A-signal till tåg i rörelse på spåren A1 och A2.

Har tåg efter avgången stannat p g a stoppsignal från A-signal eller med signalredskap skall tbfh ge (ny) avgångssignal sedan han förvissat sig om att hinder härför ej finns. Medföljer ingen tbfh får föraren avgå här han förvissat sig om att hinder härför ej finns.

10. Huvudsignal visar ej "kör"

Sedan tåg stannat framför huvudsignal, som ej visar "kör", skall föraren i signaltelefon (radio) anmäla detta till tkl. Om tkl inte känner till hinder, får han medge att tåget passerar signalen. Sådant tillstånd får lämnas för endast en signal i taget.

Utan tillstånd får tåget ej passera signalen.

Innan tkl lämnar medgivande att passera hsi G27 och G33 (Skms) skall han ha samrätt med fjtkl.

Förare får av tkl åläggas kontroll av växelläge och hinderfrihet. Har förare ålagts kontroll av växelläge, får hastigheten fram till nästa huvudsignal vara högst 10 km/h. Tåget skall dock vid behov kunna stanna framför växeln. I övriga fall när tkl medgivit tåg att passera huvudsignal, som ej visar "kör", får hastigheten fram till nästa huvudsignal vara högst 40 km/h. Har förare ålagts kontroll av hinderfrihet, skall tåget dock vid behov kunna stanna framför hinder.

Föreskrifterna gäller även för vut.

#### 11. Missöden m m

För bredvidliggande tågspår skall föraren tilllämpa föreskrifterna i Säo § 85:2 avseende linjen.

Behövs påskjutning av tåg som efter avgången stannat mellan Hallsberg/Hallsberg rbg och Skymossen, skall föraren anmäla detta till tkl, varvid den plats, där tåget stannat med sin bakre del, anges så noggrant som möjligt. Tkl skall ge order (S 11) till föraren på det lok som skall påskjuta. Lokets hastighet vid gången ut till tåget får ej överstiga 10 km/h, vilket skall anges i ordern.

Särskilda trafikering föreskrifter m m för Stockholm C och Tomtebodas ställverksområden

1. Trafikplatser, signalmedel, tkl m m

1.1 Stockholm C ställverksområde

Ställverksområdet omfattar

- Solna egen signalsäkerhetsanläggning; hsi märktavlor har Solna signatur (So)
- Sundbyberg gemensam signalsäkerhetsanläggning vid Sundbyberg; hsi märktavlor har Sundbybergs signatur (Sub)
- Karlberg
- Stockholm C gemensam signalsäkerhetsanläggning vid Stockholm C; hsi märktavlor har Stockholm C signatur (Cst)
- Stockholm S
- Årstabron
- Älvsjö Gbg gemensam signalsäkerhetsanläggning vid Älvsjö; hsi märktavlor har Älvsjö signatur (Äs)
- Älvsjö

vilka anses vara stationer - alltid bevakade för tåg (vut); se även linjebeskrivningen.

Inom stationen Solna gränser finnes hållplatsen Ulriksdal  
 "- Karlbergs "- Gångbron.

Stationerna har normalt gemensam tkl (= tkl Stockholm C). Signalsäkerhetsanläggningar finns enligt ovan. De manövreras normalt från ställverket vid Stockholm C. Vid behov kan dock även anläggningarna vid Solna, Sundbyberg och Älvsjö manövreras på platsen och då tjänstgör också tkl där. Denne är gemensam för de stationer signalsäkerhetsanläggningen omfattar.

Huvudsignalerna benämnes ej infarts- eller utfartssignaler utan endast huvudsignaler (hsi). De har fyrkantig märktavla (såo fig 58a) med signatur enligt ovan. Tilläggs-tavla enligt såo, fig 58c till märktavla får saknas.

Vid Stockholm S och Älvsjö/Älvsjö Gbg gäller hsi även för växling vid gång till och från Skansbangården resp Liljeholmen.

## 1.2 Tomteboda ställverksområde

Ställverksområdet omfattar

- Tomteboda
- Stockholm N

vilka anses vara stationer - alltid bevakade för tåg (vut); se även linjebeskrivningen.

Stationerna har normalt gemensam tkl (= tkl Tomteboda). Signalsäkerhetsanläggningarna är separata. De manövreras normalt från ställverket vid Tomteboda. Vid behov kan dock även anläggningen vid Stockholm N manövreras på platsen och då tjänstgör också tkl där.

Huvudsignalerna benämnes ej infarts- eller utfartssignaler utan endast huvudsignaler (hsi). De - endast fem sådana finns - har fyrkantig märktavla (såo, fig 58a) med Stockholm N signatur (Nst). Tilläggstavla enligt såo fig 58c till märktavla får saknas.

## 1.3 Mellan stationerna

I tådsammanhang anses finnas (stationerna gränsar mot varandra utan mellanliggande "linje")

- enkelspårig sträcka försedd med linjeblockering Stockholm N - Karlberg/Tomteboda.
- dubbelspårig sträcka försedd med linjeblockering Solna - Karlberg/Tomteboda, Sundbyberg - Huvudsta, Huvudsta - Karlberg/Tomteboda, Tomteboda - Karlberg, Karlberg - Stockholm C, Stockholm C - Stockholm S, Stockholm S - Årstabron, Årstabron - Älvsjö Gbg/Älvsjö och Älvsjö Gbg - Älvsjö.

## 1.4 Tkl vid Solna, Sundbyberg, Älvsjö och Stockholm N

Tkl Stockholm C resp Tomteboda kan besluta att tkl även skall tjänstgöra vid Solna, Sundbyberg, Älvsjö resp Stockholm N, när säkerhetsanläggning är ur bruk, linjeblockeringen

på närmaste stationssträcka utanför ställverksområdet är ur bruk eller på grund av omfattande arbeten. Förare, tbfh och tsm skall orderges härom.

## 2. Signaler på tåg

Slutsignaler behöver ej finnas på tåg inom ställverksområdena.

## 3. A-arbete, framförande av småfordon och uppställning av tågfordon.

A-arbete, framförande av småfordon och uppställning av tågfordon skall inom Stockholm C ställverksområde ske som "spårdisposition". Följande föreskrifter, som ersätter föreskrifterna i säo § 29, § 32-34 och § 36, skall därvid tillämpas.

### 3.1 Gemensamma föreskrifter

A-arbete, framförande av småfordon och uppställning av tågfordon skall ske som spårdisposition. Detta innebär att viss spårsträcka avstänges från tågrörelse genom att tkl i ställverket spärrar sträckan så att körsignal ej kan visas till spåret (spåravsnittet).

Tillsyningsman (enligt säo) skall alltid finnas vid spårdisposition.

Innan spårdisposition börjar skall tsm begära tkl medgivande härtill varvid uppges:

Namn, arbetets art eller beteckning på fordon, behövlig tid samt nummer på de huvudsignaler, som begränsar den spårsträcka som skall disponeras.

Tsm skall anteckna erhållet medgivande i färd- och arbetsboken och tkl i tkloboken.

För spårdisposition, som innebär att ett av spåren U eller N avstänges - helt eller delvis - för tågrörelse, erfordras tågledarens medgivande.

Tkl får inte häva spärrning för spårdisposition, förrän tsm meddelat att den beviljade anordningen är avslutad.



### 3.2 A-arbete

Innan A-arbete börjar skall tsm kortsluta spårledningen med kontaktdon på båda sidor om arbetsplatsen och sätta upp hindertavlor, dock ej utanför huvudsignal, som begränsar sträckan för spårdispositionen.

### 3.3 Framförande av småfordon

Spårdisposition för småfordon skall omfatta hela den sträcka, på vilken fordonet skall framföras. Om tkl kommit överens med tsm får dock dispositionssträckan avkortas efter hand som småfordonet framföres. I sådant fall skall tsm, när huvudsignal passerats, anmäla detta till tkl som då avkortar dispositionssträckan.

Om småfordonet uppställles på viss spårsträcka under dispositionstiden skall tsm kortsluta spårledningen och sätta upp hindertavlor, dock ej utanför huvudsignal, som begränsar sträckan för spårdispositionen.

### 3.4 Uttagning av tågfordon

Tsm skall muntligt delge föraren erhållet medgivande enligt 3.1.

Tågfordon framföres som växlingsrörelse till/från spårdispositionssträckan.

Innan spårdisposition börjar, skall tsm kortsluta spårledningen med kontaktdon på båda sidor om uppställningsplatsen och sätta upp hindertavlor, dock ej utanför huvudsignal som begränsar sträckan för spårdispositionen.

### 4. Frånkoppling av kontaktledningen

För frånkoppling av kontaktledningen, som innebär att ett av spåren U eller N avstänges - helt eller delvis - för tågrörelse, erfordras tl medgivande.

## 5. Växling

- 5.1 Som skydd mot växlingsrörelser finns vid stationerna Stockholm C, Solna, Sundbyberg och Älvsjö tavlor med texten "Gräns för växling".
- 5.2 Växling utanför tavla enligt 5.1 får endast ske sedan växlingsledaren erhållit tkl medgivande, varom föraren skall underrättas. När växlingen avslutats skall växlingsledaren meddela tkl detta.
- 5.3 Vid "stopp" i dvärgsignal placerad vid mitten av dubbel korsningsväxel inom Stockholm C ställverksområde skall föraren stanna ca 2-3 m före växelspetsarna.

## 6. Extratågs gång och tågs inställande

- 6.1 Tkl Stockholm C och Tomtebodavagn får (vid behov i samråd) anordna och inställa tåg, som berör stationerna enbart inom de båda ställverksområdena.
- 6.2 Ansvar enligt såo för utfärdande, delgivning och kvittering av order om extratågs gång och tågs inställande åvilar den tkl som utfärdat ordern.

## 7. Tågs iordningsställande, hastighet m m

- 7.1 För tåg som går enbart inom ställverksområdena och för resandetågen söderut och söderifrån på sträckorna (Hgl) So - Cst resp Cst - So (Hgl) gäller följande.

För tåg i bromsgrupp R/P är sth 90 km/h och bromstalet 73.

För tåg i bromsgrupp G är sth 80 km/h och bromstalet 89.

För tåg med nummer ur nummerserien 63000-64999 i bromsgrupp R/P/G är sth 70 km/h och bromstalet i bromsgrupp R/P 65 och i bromsgrupp G 68.

Uppgift enligt blankett 67 017 behöver ej lämnas till föraren.

Den tjänstehavare, som enligt säpl utför bromsprovet, skall i förekommande fall muntligt underrätta föraren om att bromsvikten ej är tillräcklig och därvid uppge det tillgängliga bromstalet - föraren tillämpar då de vanliga föreskrifterna - och om att tågets sammansättning ej medger tillåten hastighet.

☐ Tåg av bromsgrupp R/P får ha en största tåglängd av 700 m.

Tåg av bromsgrupp G får ha en största tåglängd av 850 m.

I godståg till Stockholm S får dock tåglängden vara högst 500 m.

☐ 2 På sträckan Tomtebodå - Stockholm N - Tomtebodå behöver huvudledningen kopplas endast på så många fordon närmast dragfordonet, som krävs för att tillräcklig bromsvikt skall erhållas enligt bromstal 7.

#### 8. Tågs bemanning m m

Tbfh finns ej på resandetågen (tomma tså) (Hgl) So - Cst och Cst - So (Hgl). Resandetågen är ej annonserade (Hgl) So - Cst resp Cst - So (Hgl) och är ej heller upplåtna för resande på dessa sträckor. Ovanstående anges ej på grafiska tdt eller i tdt.

#### 9. Tågodning

☐ Lokalt utarbetade tågodningar med till de lokala förhållandena anpassat utförande/innehåll och uppgjorda på basis av centralt framställda sådana för berörda stationer får finnas (Trafikplan för Stockholm C ställverksområde och Tågtider m m för vid Stockholm C resp Tomtebodå ställverksområde).

#### 10. Tambok

☐ För stationerna inom Stockholm C ställverksområde behöver tambok ej finnas/föras om ställverksområdets signalsäkerhetsanläggning är i bruk och den automatiska tågtidskri- varen fungerar.

11. Tklbok, S-pärm och säpl

För stationerna inom Stockholm C resp Tomtebodas ställverksområde får finnas gemensam tklbok, S-pärm och säpl.

12. Order till tåg och vut

12.1 Order till tåg (vut), som utgår från någon annan station än Stockholm C inom Stockholm C ställverksområde resp från Stockholm N inom Tomtebodas ställverksområde, får förmedlas av tjänstehavare enligt säpl. Denne skall underteckna ordern med tkl namn jämte sitt eget.

12.2 Sådan order till tåg, som gäller enbart inom Stockholm C och/eller Tomtebodas ställverksområden, får av tkl delges föraren i telefon. Föraren behöver ej skriva ned ordern, även om S-blankett är föreskriven, men skall alltid repetera den.

13. Tågs samtidiga rörelser

När signalsäkerhetsanläggningen är i bruk får under tågs in- och utfart på Stockholm C station annat tåg vara i rörelse i den utsträckning säkerhetsanläggningen medger, trots att tågvägarna ej är oberoende av varandra eller tryggade mot varandra genom förreglade växlar. Två tåg får dock inte samtidigt tagas in mot varandra till samma spår (enligt signalbild enligt säo fig lb).

14. Tåganmälan och hinderanmälan

Mellan och inom ställverksområdena utväxlas normalt ej tåganmälan och hinderanmälan. Om tåg, vars ordningsföljd är ändrad, underrättar tkl varandra på sätt som cto i samråd föreskriver.

15. Klart för avgång

Vid Stockholm C station skall tbfh - i stället för att ge "klart för avgång" - strax före tågets avgångstid begära utfartstågväg genom att trycka in härför avsedd knapp på plattformstablån för berört spår. (Tbvh erhåller sedan

genom indikering i plattformstablån tillstånd att visa "avgång".)

16. Avgångssignal

16.1 Genomfartståg: Avgångssignal ges ej.

16.2 Utgångståg, tåg med fast uppehåll eller behovsuppehåll:

16.2.1 Tåg med tbfh: tbfh ger avgångssignal

16.2.2 Tåg utan tbfh: avgångssignal ges ej. Tåget får avgå när villkoren härför är uppfyllda.

16.3 Befinner sig loket utanför huvudsignal skall avgångssignal ges av växlingspersonal etc, efter order från tkl. Avgångssignalen ges med signalgivarens ena arm förd i cirkel (i mörker grönt sken).

16.4 Ny avgångssignal: Har tåg efter avgången stannat på grund av stoppsignal från A-signal eller med signalredskap, skall tbfh ge (ny) avgångssignal, sedan har förväntat sig om att hinder härför ej finns. Finns ingen tbfh, får föraren avgå, när han förväntat sig om att hinder härför ej finns.

16.5 Tkl skall ge avgångssignal till alla tåg, som fått order (S14) - ges till såväl föraren som tbfh - om att linjeblockeringen på den till stationen gränsande stationssträckan är ur bruk, d v s när stationerna Solna, Sundbyberg och Älvsjö av denna anledning bemannats med särskild tkl.

17. Huvudsignal visar ej "kör" (Ersätter Säo § 52:2 och 5 samt § 70.)

Sedan tåg stannat framför huvudsignal som ej visar "kör", skall föraren genast i signaltelefon (radio) anmäla detta till tkl. Om tkl inte känner till hinder, får han medge att tåget passerar signalen. Sådant tillstånd får lämnas för endast en signal i taget.

Utan tillstånd får tåget ej passera signalen.

Förare får av tkl åläggas kontroll av växelläge och hinderfrihet. Har förare ålagts kontroll av växelläge, får hastigheten fram till nästa huvudsignal vara högst 10 km/h. Tåget

skall dock vid behov kunna stanna framför växeln. I övriga fall när tkl medgivit tåg att passera huvudsignal som ej visar "kör", får hastigheten fram till nästa huvudsignal vara högst 40 km/h. Har förare ålagts kontroll av hinderfrihet, skall tåget dock vid behov kunna stanna framför hinder.

#### 17.2 Om signaltelefon ej fungerar gäller följande.

Fungerar ej signaltelefon vid huvudsignal som ej kan visa "kör", skall berörd tkl utbeordra signalvakter enligt av cto uppgjorda planer.

Signalvakterna skall ha kontakt med tkl via rikstelefon, fälttelefon eller radio och släppa fram tågen på tkl order. Signalvakt skall medföra tam-bok och situationsplan över området samt övrigt enligt lokala bestämmelser.

##### 17.2.1 Enstaka huvudsignal visar ej "kör"

När tåget på tkl order får passera signalen, kan detta ske efter signalen "framåt" från signalvakt. Har förare ålagts växel- eller hinderfrihetskontroll får hastigheten fram till nästa huvudsignal vara högst 10 km/h. I övriga fall får hastigheten vara högst 30 km/h fram till nästa huvudsignal.

##### 17.2.2 Två eller flera huvudsignaler i följd visar ej "kör"

Tkl skall för den berörda sträckan bestämma tågens ordningsföljd. Denna skall delges signalvakterna, som skall anteckna ordningsföljden i tam-boken. Signalvakt får ej släppa första tåget förbi huvudsignal, förrän "klart 01" erhållits från nästa signalvakt i tågets färriktning, vilket skall innebära att sträckan dit är fri från tåg.

Nästa tåg (03) får släppas förbi signalen så snart "01 in" erhållits o s v. "01 in" innebär att tåget helt har passerat signalen. Omedelbart innan tåg släpps förbi signal skall dessutom "tåg ut" anmälas till nästa signalvakt.

Signalvakterna vid den första och den sista av de huvudsignaler, som ej kan visa "kör", skall till tkl lämna resp av tkl erhålla motsvarande anmälan.

Måste tåg framföras i båda riktningarna på samma spår, skall "klart 02" utväxlas för det första tåg, som enligt den fastställda ordningsföljden skall framgå i motsatt riktning.

Utväxlade meddelanden skall antecknas i tamboken.

När tåg får passera signal kan detta ske efter "framåt" från signalvakt. Har förare ålagts växel- eller hinderfrihetskontroll, får hastigheten fram till nästa huvudsignal vara högst 10 km/h. I övriga fall får hastigheten vara högst 30 km/h fram till nästa huvudsignal.

18. Ändring av tågs ordningsföljd

Tkl får överenskomma om sådan ändring av tågs ordningsföljd, som endast berör ställverksområdena.

19. Tågmissöde

Vid missöde eller hinder, som berör bredvidliggande tågspår, skall förare tillämpa föreskrifterna i såo § 85:2, avseende linjen.

20. Transport av motorvagn

Transport av motorvagn litt X1, varvid övergångskoppel måste användas, får ske i tåg inom Stockholm C ställverksområde. Sth 40 km/h.

## Särskilda trafikeringsföreskrifter m m för Södertälje S ställverksområde

### 1. Trafikplatser, signalmedel, tkl, m m.

Ställverksområdet omfattar stationerna Södertälje S och Södertälje C - alltid bevakade för tåg (vut); se även linjebeskrivningen.

Stationerna har gemensam tkl (=tkl Södertälje S) och signalsäkerhetsanläggning, som manövreras från ställverket i Södertälje S.

Huvudsignalerna benämnes ej infarts- eller utfartssignaler utan endast huvudsignaler (hsi). De har fyrkantig märktavla (såo fig 58a) med Södertälje S signatur (Ses) resp Södertälje C signatur (Se).

I tdtsammanhang anses mellan de båda stationerna finnas enkelspårig sträcka försedd med linjeblockering (stationerna gränsar mot varandra utan mellanliggande linje).

### 2. Tågordning.

Lokalt utarbetad tågordning med till de lokala förhållandena anpassat utförande/innehåll och uppgjord på basis av de centralt framställda tågordningarna för de båda stationerna får finnas. Möten skall alltid anges i föreskriven omfattning.

### 3. Tambok.

Tambok behöver ej finnas i Södertälje S för riktning Södertälje C eller i Södertälje C.

### 4. Tklbok, S-pärm och säpl.

Särskild tklbok, S-pärm och säpl behöver ej finnas för Södertälje C.



## 5. Tåganmälan och hinderanmälan

Inom ställverksområdet utväxlas ej tåganmälan eller hinderanmälan.

## 6. Avgångssignal

Vid Södertälje C ges "avgång" av tbfh om sådan medföljer. I annat fall ges ej "avgång" utan tåget får avgå, när villkoren i övrigt är uppfyllda.

## 7. Huvudsignal visar ej "kör"

Sedan tåg stannat framför huvudsignal som ej visar "kör" skall föraren i signaltelefon (radio) anmäla detta till tkl. Om tkl inte känner till hinder, får han medge att tåget passerar signalen. Sådant tillstånd får lämnas för endast en signal i tåget.

### Utan tillstånd får tåget ej passera signalen

När tåg passerat huvudsignal som ej visat "kör" skall föraren kontrollera att växlar ligger rätt och att spåret är hinderfritt. När så kan ske, får detta göras under gången. Sth 10 km/h från signalen till nästa huvudsignal.

Undantag: när tkl meddelat föraren att tågvägsinspektion utförts får sth vara 40 km/h.

Föreskrifterna gäller även för vut.

## 8. På grund av lutningen på sträckan mellan de båda stationerna skall alltid det sista fordonet i tåg mot Södertälje S vara tryckluftbromsat.

## 9. Ställverket i Södertälje S är ur bruk

Särskild tkl skall tjänstgöra vid Södertälje C för alla tåg.

Tkl i Södertälje S och Södertälje C skall ge föraren på tåg för vilket möte uppkommer vid Södertälje S resp Södertälje C, order på S9. Möte anses endast föreligga med närmast föregående tåg i motsatt riktning.

10. Extratågs gång, tågs inställande, mötesändring,  
tågföljdsändring
- 

Tkl i Södertälje S får på sträckan Södertälje S -  
Södertälje C anordna och ställa in tåg, ändra  
möten samt ändra tågföljden.

## Särskilda trafikeringsföreskrifter m m för Uppsala C ställverksområde

### 1. Trafikplatser, signalmedel, tkl m m.

Ställverksområdet omfattar stationerna Uppsala C och Uppsala N - alltid bevakade för tåg (vut); se även linjebeskrivningen.

Stationerna har gemensam tkl (= tkl Uppsala C) och signal-säkerhetsanläggning, som manövreras från ställverket i Uppsala C.

Huvudsignalerna benämnes ej infarts- eller utfartssignaler utan endast huvudsignaler (hsi). De har fyrkantig märktavla (såo fig 58a) med Uppsala C signatur (U) resp Uppsala N signatur (Una).

I tdttsammanhang anses mellan de båda stationerna finnas enkelspårig sträcka försedd med linjeblockering (stationerna gränsar mot varandra utan mellanliggande linje).

### 2. Tågordning.

Lokalt utarbetad tågordning med till de lokala förhållandena anpassat utförande/innehåll och uppgjord på basis av de centralt framställda tågordningarna för de båda stationerna får finnas. Möten skall alltid anges i föreskriven omfattning.

### 3. Tambok.

Tambok behöver ej finnas för Uppsala C riktning Uppsala N eller för Uppsala N riktning Uppsala C.

### 4. Tklbok, S-pärm och säpl.

Särskild tklbok, S-pärm och säpl behöver ej finnas för Uppsala N.

### 5. Order till tåg och vut.

Order som tillkommit kort tid innan tåg (vut) skall avgå från Uppsala N, får av tkl delges föraren (tsm) i telefon. Gäller ordern sträckan Uppsala N - Sala skall föraren (tsm) skriva ned den på fastställd blankett (finns i skåp invid signaltelefonen), eljest får blankett 67016 (Anteckningsbok för förare) användas, även om S-blankett är föreskriven.

#### 6. Tåganmälan.

Inom ställverksområdet utväxlas ej tåganmälan. Hur kontroll av att tåg kommit helt innanför stationsgränsen i Uppsala N skall ske, föreskrives av cto.

#### 7. Hinderanmälan.

Inom ställverksområdet utväxlas ej hinderanmälan.

#### 8. Möteskontroll.

Kontroll av att mötande tåg kommit in i Uppsala N får även göras genom att föraren i Uppsala C muntligt frågar tkl.

Tåg som har sådant möte i Uppsala N som skall kontrolleras av föraren skall vara utgångståg eller ha (ges) fast uppehåll i antingen Uppsala C eller Uppsala N. Detta gäller dock ej om föraren kan göra möteskontrollen genom att i Uppsala N iakttaga mötande tåg.

#### 9. Avgångssignal.

"Avgång" i Uppsala N till utgångståg och tåg som stannat för trafikutbyte ges av tbfh om sådan medföljer. I annat fall ges ej "avgång" utan tåget får avgå när villkoren i övrigt är uppfyllda.

Har tåg efter avgången från Uppsala N stannat på grund av stoppsignal med signalredskap, skall tbfh ge (ny) avgångssignal, sedan han förvissat sig om att hinder härför ej finns. Medföljer ingen tbfh, får föraren avgå, när han förvissat sig om att hinder härför ej finns.

Vid Uppsala C skall tkl ge "avgång" till genomfartståg mot Uppsala N (jfr dock med andra stycket i punkt 8 ovan).

10. Huvudsignal visar ej "kör"

Sedan tåg stannat framför huvudsignal som ej visar "kör" skall föraren i signaltelefon (radio) anmäla detta till tkl. Om tkl inte känner till hinder, får han medge att tåget passerar signalen. Sådant tillstånd får lämnas för endast en signal i tåget.

Utan tillstånd får tåget ej passera signalen

När tåg passerat huvudsignal som ej visat "kör" skall föraren kontrollera att växlar ligger rätt och att spåret är hinderfritt. När så kan ske, får detta göras under gången. Sth 10 km/h från signalen till nästa huvudsignal.

Undantag: när tkl meddelat föraren att tågvägsinspektion utförts får sth vara 40 km/h.

Föreskrifterna gäller även för vut.

11. Tkl Uppsala C får ändra tågföljden mellan Uppsala N och Uppsala C.

12. Ställverket vid Uppsala C får ställa infartssignal till "kör" vid Uppsala N och Uppsala C utan order av tkl. Kan tåg ej tagas in på det i förväg bestämda spåret, får signal ej ställas till "kör" utan medgivande av tkl personligen. Medgivandet innebär ingen ändring av tkl skyldighet enligt Säo § 58.

Särskilda föreskrifter för säkerhetstjänsten vid Västerhaninge

Allmänt

Västerhaninge, som normalt är gränsstation till fjbsträcka, får t v under T öl vara fjärrmanövrerad station i följande utsträckning:

M-F kl 0.00 - 5.30, 19.00 - 24.00

L,S,R kl 0.00 -24.00

När Västerhaninge är fjärrmanövrerad station och således ingår i fjbsträckan, finns ej tkl på stationen. Tkl funktioner övertages av fjtkl Cst även i fråga om stationssträckan Västerhaninge-Nynäshamn, eftersom Västerhaninge för denna sträcka fortfarande skall betraktas som gränsstation till fjbsträcka. Detta innebär bl a:

- att stationsgränsen mot sträckan Västerhaninge-Nynäshamn är gräns för fjbsträckan
- att Västerhaninge är kontrollstation i fråga om order, som gäller på den angränsande fjbsträckan.

Undantag från SJF 010 (são) och 010.1 (sök)

1. Order till tåg och vut (são § 49:1)

Fjtkl får i telefon (radio) delge föraren order, som gäller sträckan Västerhaninge-Nynäshamn. Föraren skall skriva ned ordern på fastställd blankett.

2. Tåganmälan (são § 59:1, c)

Förare på tåg från Nynäshamn skall vid ankomsten till Västerhaninge kontrollera:

- att tåget kommit helt innanför stationsgränsen.

Föraren skall därefter till fjtkl anmäla "0 in i Västerhaninge". Fjtkl skall anteckna förarens namn i kol 10 i tamboken.

3. Stoppsignalering vid hinderanmälan (sök till § 60:3)

Vid hinderanmälan mot Nynäshamn skall fjtkl spärra utfartssignalen.

4. Förarens åtgärd före tågs avgång (sök till § 63:3)

Kan mötande tåg ej iakttagas, skall föraren fråga fjtkl, om tåget kommit in.

5. Avgångssignal (söo § 65:1)

"Avgång" ges av tbfh till tåg mot Nynäshamn, som är utgångståg eller som stannat för trafikutbyte.

Till annat tåg ges ej "avgång".

6. Mötesändring (söo § 77:2)

I stället för åtgärder enligt § 77:2 b) 2 skall fjtkl spärra utfartssignalen.

Övriga undantag från Sáo

SJF 010, SJF 010.1

- § 1:23 Resandetåg (s k pendeltåg) får på sträckorna  
 § 5 Märsta-Södertälje S och Kungsängen-Västerha-  
 § 39:3 ninge framföras med ett verksamt, ej multipel-  
 § 43:6 kopplat lok i vardera änden, varvid det bakre  
 § 68:4 loket är att betrakta som pålok, trots att det  
 är kopplat till tåget.

Det bakre loket är avsett att utnyttjas endast för påskjutning vid start.

I stället för slutsignal på sista fordonet i tåget skall -- såväl i dagsljus som i mörker -- rött sken bakåt visas enl Sáo § 6, fig 2.

Följande anvisningar för körningen skall gälla.

1. Den förare, som har sin plats på det främsta loket i tåget är ensam ansvarig för tågets säkra framförande enl Sáo.
2. Föraren på det bakre loket har till uppgift att i första hand skjuta på tåget vid start.
3. Lokens bromstryckvakter får icke under några förhållanden förbikopplas. Förare som klargör lok till dessa tåg skall kontrollera att bromstryckvakterna ej är förbikopplade.

Ordergivning enl Sáo § 39:3 erfordras Ej.

- § 10 Följande undantag får t v tillämpas vid Stockholms Norra:

Tåg som utgöres av ensamt dragfordon och som skall gå mot vagnar på spåren 2-4 får utan att stanna passera huvudsignal 24 (huvuddvärgsignal) i stoppställning under förutsättning att "dvärgsignaldelen" visar signalbild enl Sáo fig 6 c.



- § 29:1 Då linjeblockeringen är ur bruk på sträckan  
 § 32:1 Högsjö-Kilsmo får A-arbete, A-fordonsfärd eller vut ej börja förrän sträckan är fri från tåg.  
 § 32:9 Katrineholm: Ställverksvakt får lämna medgivande att småfordon får framföras på tågspår och  
 § 33:5 att småfordon får ställas upp på eller i farlig  
 § 34:4 närhet av tågspår.

Hallsberg: Ställverksvakten i rangercentralen får medge att småfordon ställs upp på eller i farlig närhet av tågspår och att A-fordon framförs på tågspår på I-gruppen.

- § 36 På sträckorna Märsta/Kallhäll-Stockholm C-Södertälje S-Gnesta får - när fjb är i bruk - viss ba-personal tillhörande eltjänsten framföra ackumulatorlok och revisionsmotorvagn som tåg. Följande villkor skall härvid vara uppfyllda:
- 1) Uttagen personal skall med godkänt resultat ha genomgått utbildning som förare av rubr fordon som tåg och dessutom äga god linjekännedom.
  - 2) För att personalen skall få tjänstgöring i tågtjänst i så stor utsträckning som möjligt bör antalet förare begränsas.
  - 3) Förare skall i orderhänseende vara underställda lstc Hagalund.
  - 4) Utanför Stockholm C ställverksområde bör rubr fordon framföras som tåg endast på "transportsträckorna", d v s de stationssträckor där uppehåll för kontaktledningsarbete ej är avsett att göras.

- § 36:1 Åkers styckebruk - Södertälje S (gäller T 81)

Trots att växlingsledaren (för växlingsrörelserna med vut nr 71312 i Läggesta) i stället för

föraren på tåg 732 till tkl Åkers styckebruk anmäler "732 in i Läggesta", sedan slutsignal på detta iakttagits, får cto - om övriga villkor enl Säok är uppfyllda - medge vut efter tåg 732 på vut-sträckan Åkers styckebruk-Läggesta.

§ 37:5 Vid fjst finns särskild växlingsledare för alla godståg som normalt har trafikutbyte.

Vid Upplands Väsby finns särskild växlingledare vid växling med SL-tåg.

§ 44:1 När sådan skada uppkommer i X l-fordons styrutrustning, att tåget ej kan manövreras enbart av förare som har sin plats i främre förarhytten på det främsta fordonet, får följande tillämpas på sträckorna Märsta-Gnesta, Södertälje S-Södertälje C och Kungsängen-Nynäshamn:

Föraren skall omedelbart underrätta tl/fjtkl. Xl-utbildad förare beordras att från förarhytt i någon av de bakre enheterna biträda vid tågets framförande. Tåget får därefter framföras till sin slutstation med sth 60 km/h under förutsättning

att tågets ordinarie förare (förare 1) befinner sig i främsta fordonets främre förarhytt och därifrån svarar för tågets säkra framförande

att säkerhetspedalen vid främsta förarplatsen är i funktion

att bromsning sker från främsta förarplatsen

att förare 1 i högtalare kan beordra föraren på den bakre enheten (förare 2) att manövrera pådraget.

§ 44:2 På sträckorna Märsta-Gnesta, Södertälje S-Södertälje C och Kungsängen-Nynäshamn finns tbfh ej i motorvagnståg bestående av X l-fordon. Detta anges ej i tdt.

§ 45:4 Tbfh och växlingsledares uppgift om tågvikt, bromsvikt, tillgängligt bromstal, tåglängd m m får lämnas muntligt till förare på lokalgodståg och sådana tåg i lokaltrafik, vilkas sammansättning ej ändras.

§ 65 Vid Stockholm C (Sundbyberg, Solna, Älvsjö), Västerhaninge och Södertälje C ges "avgång" enligt de särskilda trafikeringsföreskrifterna för dessa stationer.

§ 70:1 Följande undantag får t v tillämpas på sträckorna Uppsala C-Stockholm C-Gnesta och Stockholm C-Kallhäll:

Visar på sådan fjst, som ej har utfartssignal enl § 3:1 anm 1, blocksignalen vid stationsgränsen ej "kör" när föraren ringer om infartssignal, skall han uppge även detta. Tillstånd får då lämnas för båda signalerna samtidigt.

#### Övrigt

I Märsta, Sollentuna, Jakobsberg (ö-stationshus), Järna, Gnesta, Sparreholm och Sköldinge är ställverket placerat i stationshuset. På anslag finns angivet var behövlig utrustning är placerad.

## Instruktion för inkoppling av skyddssektion vid Södertälje klaffbro

Om eldrivet dragfordon stannar under någon av skyddssektionerna på klaffbron över Södertälje kanal, får föraren utan att inhämta medgivande från driftcentralen sätta skyddssektionen under spänning genom att slå till frånskiljaren i skyddssektionens norra ände. Tåget (fordonet) köres sedan fram, så att dragfordonets strömavtagare med säker marginal lämnat skyddssektionen, varefter föraren ovillkorligen skall slå ifrån den använda frånskiljaren.

Meddelande om sålunda verkställd frånskiljaremanöver jämte uppgift om beteckning på den använda frånskiljaren skall av föraren personligen eller via lämplig tkl snarast lämnas driftcentralen.

Förenklad ordergivning vid transport av laster med  
överskriden lastprofil

1. Följande förenklade ordergivning får t v tillämpas vid planenliga transporter av påhängsvagnar, containere och containerflak med överskriden lastprofil på Slps-/Lgjs-vagnar Stockholm-Göteborg-Stockholm i tåg på sträckan Solna-TomtebodavÄlvsjö gbg/direkt - Katrineholm-Hallsberg-Sävenäs rbg/direkt - Olskroken.

I tdtboken skall anges för resp tåg "Lastprofilen överskriden ö ST 79300 ... - ... (se linjeboken)" (berörd sträcka). I berörda stationers tågordningar införes motsvarande uppgifter enl fastställda formuleringar.

Transportvillkor:

Transporterna får ske i godståg med sth enligt märkning på Slps-/Lgjs-vagnarna.

Lasterna får inte framföras på spår intill godsmagasin.

Endast huvudtågväg får användas.

I berörda stationers säpl hänvisas till IF som skall innehålla gällande transportvillkor jämte uppgift på planenliga berörda tåg.

När transporterna framföres i ej planenliga tåg ordreges i vanlig ordning.

2. Följande förenklade ordergivning får t v tillämpas vid planenliga transporter av semitrailer med överskjuten lastprofil på Slps-vagnar Stockholm-Alnabru (Norge) - Stockholm i tåg på sträckan Solna-TomtebodavÄlvsjö gbg/direkt - Hallsberg-Laxå-Charlottenberg.

I tdtboken skall anges för resp tåg "Lastprofilen överskriden ö ST 81005 ... - ... (se linjeboken)" (berörd sträcka). I berörda stationers tågordningar införes motsvarande uppgifter enl fastställda formuleringar.

Transportvillkor:

Lasterna skall framföras med sth 100 km/h i ordinarie godståg på tågspår, som är ö-väg, dock inte på spår intill lastkaj, lastbrygga eller godsmagasin.

Vagnarna får inte framföras över växlingsvall. De är dessutom försedda med skyltar med texten: "Obs! Växlas försiktigt! Vagnen får ej skjutas eller medföras när "skjuts" ges. Lastad vagn skall växlas med samma varsamhet som när personvagn växlas med personer."

I berörda stationers säpl hänvisas till IF som skall innehålla gällande transportvillkor jämte uppgift på planenliga berörda tåg.

När transportererna framföres i ej planenliga tåg orderges i vanlig ordning.