

Redaktion: Tas, 3971

1981—01—19

Ändringstryck 3 till Säkerhetsordning (SJF 010)

Gäller fr o m 1981—03—01

Omfattar 14 blad (detta blad inräknat)

Kommentarer:

De viktigaste ändringarna är följande.

§ 70

Föraren begär formellt ej tillstånd att få passera huvudsignal som ej visar "kör". Han skall endast *anmäla* att han stannat framför sådan signal.

Tidpunkten för förarens anmälan ej längre så kategoriskt fastställd. Utrymme har lämnats för förarens eget bedömande. Föreskrifterna i detta avseende flyttade från säo till säok.

Från föreskriften att tillstånd får lämnas för endast *en* signal i taget finns blott *ett* undantag, nämligen när föraren — på fjst eller obebakad station — anmäler att han stannat framför utfartssignal som ej visar "kör". Ser föraren då att blocksignalen vid stationsgränsen ej visar "kör" skall han uppge även detta. Tkl/fjtkl får i detta fall lämna tillstånd för båda signalerna samtidigt. (Det tidigare undantaget för yttre och inre infartssignal är alltså slopat.)

Tillståndet att efter 15 min få passera blocksignal som ej visar "kör" — när kontakt med tkl/fjtkl ej erhållits — gäller ej längre i fråga om blocksignal vid stationsgränsen på bevakad station. Sådan blocksignal får *aldrig* passeras utan tillstånd.

När fjtkl lämnar föraren tillstånd att passera blocksignal som ej visar "kör", skall han *antingen* anmoda föraren att anmäla när tåget kommit helt innanför stationsgränsen på nästa station *eller* på annat sätt låta kontrollera att så skett.

Bilaga 3

Som ledning för fjtkl har i bilaga 3 lämnats riktlinjer i fråga om olika indikeringsars tillförlitlighet samt om åtgärder när indikeringspanelen visar stillbild eller är helt eller delvis släckt.

på bevakad station: göra anmälan till tkl; på fjst till fjtkl. Utan medgivande av denne får signalen ej passeras.

på linjen: undersöka om stoppsignalen kan passeras utan risk.

Växlingsledare och tsm vid vut skall därefter underrätta föraren.

Anm. Visas "stopp" från stopplykta framför plats med skredvarningsanläggning, skall föraren ringa till lättast anträffbara tkl (på fjbsträcka till fjtkl). Tkl/fjtkl skall ombesörja att sträckan avsynas genom boc försorg. Sträckan får passeras först sedan denne lämnat föraren medgivande.

2. Misstänker den som skall lyda annan signal än stoppsignal att detta skulle medföra fara, skall han underrätta signalgivaren och avvakta dennes besked.

§ 11. Ordergivning om signalmedel

1. När signalmedel som nämnes i denna paragraf skall tagas i eller ur bruk, flyttas eller ändras, skall bdc — om möjligt minst sju dagar i förväg -- mot kvitto underrätta cto om tidpunkten härför.

Cto skall dels anslå ordern på ordertavla för berörd förar- och konduktörspersonal inom eget trafikområde, dels mot kvitto underrätta övriga berörda cto och lstc och därvid ange den dag, då order enl B eller C i mom 2 senast skall vara anslagen på sådan ordertavla. Kan ordern ej vara anslagen denna dag, skall förstnämnde cto underrättas.

Anm. Föreskrifterna i denna paragraf gäller ej sådan förarpersonal som användes endast i växling eller på vut.

§11

2. Order skall ges enl följande tabell där beteckningarna betyder:

A: Förare på tåg ges order (S11) fr o m den tidpunkt, då signalmedlet tagits i bruk (ur bruk), tills linjebeskrivningen ändrats.

B: Order skall anslås på förarpersonalens ordertavla. Kan detta ej göras minst sex dagar i förväg, skall förare på tåg dessutom ges order (S11) i tre dagar, räknat fr om den tidpunkt, då signalmedlet tagits i bruk (ur bruk, flyttats, ändrats).

C: Tbfh ges order på samma sätt som enl B ovan.

Signalmedel	Taget i bruk eller ur bruk	Flyttat eller ändrat
Huvudsignal	A ¹⁾	B
Försignal	B	B
A-signal, som manövreras av tbfh	B C	B C
” övriga	B	B
”Klart för avgång”-signal	C	C
Nedkopplingstavla ²⁾	B	B
Anordning för skredvarning	B	B

¹⁾ B — om ändringen ej påverkar linjebeskrivningen.

²⁾ Order om nedkopplingstavla ges dock ej, om den plats där tavlan kan sättas upp är angiven i linjebeskrivningen.

§ 12. Manuell kortslutning av spårledning

Spårledningen för en blocksträcka eller ett tågspår på en station kortslutes, om de båda rälerna ledande förbindes med varandra. För manuell kortslutning av spårledningen finns kontaktdon som anbringas på båda rälerna.

För att säkerställa manuell kortslutning skall rälerna förbindas med varandra på två ställen. Vid tillämpning av § 83:1 och vid kortslutning av spårledning på fjst enl § 85:2 får dock rälerna förbindas med varandra på endast ett ställe.

§ 13. Tryckknappar för stoppanmälan på fjärrmanövrerad station

På fjst finns tryckknappar, märkta "Stoppanmälan" eller — på dubbelspår — "Stoppanmälan uppspår (nedspår)", vid stationshuset (eller ställverkshuset) och vid utfartssignalerna. De användes för att bekräfta att tåg, vut eller A-fordon stannat.

På vissa fjst — huvudsakligen vid dubbelspårig sträcka — är tryckknapparna ersatta med tidutlösning. Avsaknaden av tryckknappar för stoppanmälan på fjst skall anges i linjebeskrivningen.

§ 14—20. (Reservnummer)

§21

§ 21. Samtal

1. Vid samtal skall de uttryck som finns i såo användas. Tåg skall benämnas med sitt nummer.
2. Vid telefon- och radiosamtal skall namn eller signatur uppges. Förare på tåg och vut, tsm på vut och småfordonsförare skall vid samtal med tkl (fjtkl) dessutom uppges:
 - telefonapparatens nummer (endast vid samtal från signaltelefon på fjbsträcka utan automatisk motringning),
 - tågnummer (vut eller småfordons beteckning),
 - på dubbelspår: "uppspår" eller "nedspår" (om detta ej framgår av t ex signals beteckning).
3. Meddelande skall skrivas ned av såväl avsändare som mottagare när detta föreskrivits och dessutom när meddelande kan innebära att order skall ges till förare eller tsm eller att ordergivning skall upphöra. Mottagaren skall anteckna sådana meddelanden direkt på S-blankett eller telegramblankett eller i föreskrivna böcker. T1 och fjtkl behöver dock ej skriva ned meddelande.
4. Meddelande som skall skrivas ned — dock ej tam — skall repeteras av mottagaren. Även andra meddelanden skall repeteras, när så föreskrivits.

15. För vagn med sådan *brandfarlig vara*, som innebär att vagnen enl SJF 621 skall förses med någon av varningsetiketterna nr 2 A-D, gäller:

- ej i tåg med resande,
- mellan sådan vagn och bemannat dragfordon skall finnas minst två skyddsvagnar,
- ej sist i tåg; skall efterföljas av minst två vagnar.

16. För sådan cisternvagn (lastad eller tom), som är försedd med ett orange-färgat band runt cisternen, *gasvagn*, gäller:

- ej i tåg med resande,
- närmast före och närmast efter varje vagngrupp skall finnas minst två skyddsvagnar,
- medföres vagn med klor, svaveldioxid eller vinyllorid underrättas föraren härom på bl 67 017.

17. För vagn *med långt gods av stor tyngd* gäller:

- ej intill bemannat dragfordon eller vagn med personer,
- sth 70 km/h (40 km/h på smalspår).

18. För transport av *last, som vilar på två eller flera vagnar*, gäller:

a) Vagnar med räler på två, tre eller fyra vagnar:

- ej i tåg med resande,
- sist i tåg,
- sth 70 km/h (40 km/h på smalspår).

b) Vagnar litt Qbv med s k långräler:

- endast i särskilt tåg eller vut,
- sth 60 km/h.

c) Vagnar med gods av annat slag:

- sth, placering o d anges i varje särskilt fall i transportmedgivandet enl SJF 620.1.



§ 52. Huvudsignal på bevakad station är felaktig eller saknas

Infartssignal är felaktig

1. Är infartssignal på bevakad station felaktig, skall den visa "stopp" eller vara släckt. Kan signalen ej visa tydligt "stopp", skall tkl ombesörja att huvudsignaltavla sättes upp på sådan infartssignal som utgöres av semafor.
2. För ordergivning till förare på tåg och för tågs intagande gäller följande.

a) På annan bevakad station än fjst

Kan signalen ej visa tydligt "stopp", skall föraren om möjligt ges order (S10) på tidigare station.

Anm1. Visar infartssignalen "kör" i stället för "stopp" och finns hinder för tågs intagande, skall tkl — om föraren ej fått S10 — genast försöka stoppa tåget.

Tåg får tagas in förbi infartssignalen på något av följande sätt.

Signaltelefon (radio) finns: enl föreskrifterna i § 70.

Signaltelefon (radio) saknas:

sedan "beredd" givits, visar tkl rörlig stoppsignal (signalflagga eller rött sken),

föraren svarar med "uppfattat",

tkl visar "framåt", vilket innebär att tåget får passera infartssignalen,

föraren svarar med "uppfattat".

Tkl får beordra annan tjänsteman att repetera eller ge signalerna.

Anm2. När infartssignal ej kan visa "kör" och flera tåg berörs, t ex i samband med ban- eller signalarbete, får tkl — antingen signaltelefon (radio) finns eller ej — i vko (i undantagsfall på S10) ge order enl följande: " 'Beredd' skall ges. Signalen får ges innan tåget stannat. Infartssignalen kan ej visa 'kör.' "

b) På fjst

Föraren skall ej ges order. Föreskrifterna i § 70 skall tillämpas.

§52**Infartssignal saknas**

3. Saknas infartssignal på bevakad station, skall signalgivare, när tåg väntas, vid eller utanför yttersta växeln visa rörlig stoppsignal (signalflagga eller rött sken),
föraren svarar med "beredd",
finns ej hinder för tågets intagande, visar signalgivaren "framåt",
föraren svarar med "uppfattat".

Finns hinder för tågets intagande, skall signalgivaren efter "beredd" visa stillahållen stoppsignal, tills tåget stannat.

Utfartssignal är felaktig

4. Är utfartssignal på bevakad station felaktig, skall den visa "stopp" eller vara släckt.

5. För ordergivning till förare på tåg och för tågs klarering gäller följande.

a) På annan bevakad station än fjst

Föraren skall ges order (S10).

Ann. Order skall dock inte ges, när utfartssignal ej kan visa "kör" på station varifrån tåget enl S14 skall gå in på sträcka med linjeblockering *ur* bruk. (Finns mer än en utfartssignal i tågvägen, gäller detta endast den yttersta.)

"Avgång" innebär att tåget får passera utfartssignalen. Förreglar denna i körställning växel eller rörlig bro på linjen, skall föraren kontrollera att växeln ligger rätt och att spåret är hinderfritt resp bron är farbar. När så kan ske, får detta göras under gången. Hastigheten får dock ej vara större än att föraren vid behov kan stanna framför växeln (bron).

b) På fjst

Föraren skall ej ges order. Föreskrifterna i § 70 skall tillämpas.

5. När tåg stannat framför vägkorsning enl mom 4, får det fortsätta, sedan föraren förvärvat sig om att hinder härför ej finns. "Tåg kommer" skall ges upprepade gånger, tills vägkorsningen uppnåtts.

Tågs ankomst till station

6. Vid ankomsten till station skall tåg stanna senast vid stationsgränsen,

— när infartssignalen ej visar "kör",

— när infartssignal saknas och signalgivare vid yttersta växeln ej ger "framåt" enl § 52:3.

Sedan tåg stannat, skall föraren tillämpa föreskrifterna i § 52:2 resp § 70.

Anm. Har föraren fått order enl § 52:2, anm 2 får § 4:2 och § 52:2 tillämpas utan att tåget dessförinnan stannat.

7. Visar infartssignalen "kör" vid tågs ankomst till bevakad station, men uteblir avgångssignal, som normalt skall ges av tk1, gäller följande.

Har tk1 ej kunnat anträffas, skall föraren för fortsatt färd till nästa bevakade station begära tillstånd hos tk1 på denna. *Utan tillstånd får tåget ej avgå från stationen.* Finns ej utfartssignal framför utfartsväxlarna, skall föraren under gången kontrollera att växlarna i utfartstågvägen ligger rätt och att spåret är hinderfritt; sth 10 km/h till stationsgränsen. Finns utfartssignal, men visar den ej "kör", gäller föreskrifterna i § 70:3 a).

8. Har föraren fått order (S10) att "Fri genomfart" saknas från station som skall vara obebakad för tåget men visar infarts- och utfartssignalerna "kör", får tåget passera stationen med högst 10 km/h. Föraren skall under gången kontrollera att spåret är hinderfritt.

§70

§ 70. Huvudsignal visar ej "kör"

Föreskrifterna i denna paragraf gäller ej

- 1) när infartssignal på bevakad station visar "stopp" och — sedan "beredd" givits — signaler ges från stationen enl § 52:2,
- 2) när utfartssignal på bevakad station ej visar "kör" (§ 52) och order erhållits om att signalen är felaktig (S10) eller att linjeblockeringen på närmaste stationssträcka är ur bruk (S14),
- 3) när blocksignal ej visar "kör" och order erhållits om att linjeblockeringen är ur bruk (S14).

Infarts-, utfarts- eller blocksignal visar ej "kör"

1. Sedan tåg stannat framför infarts-, utfarts- eller blocksignal som ej visar "kör", skall föraren i signaltelefon (radio) anmäla detta enl följande:

a) Infarts- och utfartssignal

- 1) *på fjst:* till fjtkl.
- 2) *på annan bevakad station än fjst:* till tk1 på denna.
- 3) *på obevakad station på sträcka försedd med linjeblockering (i eller ur bruk):* till tk1 på nästa bevakade station.
- 4) *på obevakad station på sträcka som saknar linjeblockering:* ingen anmälan. Visar infartssignalen ej "kör", skall föraren dock söka förbindelse med tk1 expedition för att om möjligt få uppgift om anledningen till stoppsignalen.

Anm. Om föraren vid anmälan om utfartssignal enl 1) eller 3) ovan ser att blocksignalen vid stationsgränsen ej visar "kör", skall han uppe även detta.

b) Blocksignal:

till tkl på nästa bevakade station; på fjbsträcka till fjtkl.

Om tkl (fjtkl), som enl detta mom eller enl mom 2 nedan mottagit anmälan att infarts-, utfarts- eller blocksignal ej visar "kör", ej känner till hinder, får han medge att tåget passerar signalen i fråga. *Sådant tillstånd får lämnas för endast en signal i taget och först sedan föraren uppgivit att han stannat framför den aktuella signalen.* Undantag: vid anmälan enl anm ovan får tillstånd lämnas för båda signalerna samtidigt.

På fjbsträcka gäller dessutom följande när blocksignal ej visar "kör". Innan fjtkl ger tillstånd att passera signalen skall han dels förvissa sig om inställd korriktning, dels — om signalen skall passeras *mot* korriktningen — spärra blocksignalen vid den station *från* vilken korriktningen är inställd. Fjtkl skall vidare antingen anmoda föraren att anmäla när tåget kommit helt innanför stationsgränsen på nästa station eller på annat sätt låta kontrollera att så skett.

2. Har anmälan enl mom 1 ej kunnat göras (såväl signaltelefon som radio saknas eller föraren får ej svar) eller är sådan anmälan ej föreskriven gäller följande:

a) Infartssignal

Infartssignal med röd märktavla får aldrig passeras utan tillstånd. För övriga infartssignaler gäller:

1) *på fjst:* tåget får passera signalen efter 15 min.

2) *på annan bevakad station än fjst:* har föraren anledning förmoda att tkl ej finns i tjänst, får tåget efter 15 min passera signalen. Har tkl ej kunnat anträffas, skall föraren anmäla detta till tkl på nästa bevakade station (fjtkl). *Utan tillstånd av denne får tåget ej avgå från stationen.*

3) *på obevakad station på sträcka försedd med linjeblockering (i eller ur bruk):* tåget får passera signalen efter 15 min.

4) *på obevakad station på sträcka som saknar linjeblockering:* tåget får passera signalen. Tillstånd behövs ej för fortsatt färd till nästa bevakade station.

870**b) Utfartssignal**

1) på fjst: utan tillstånd får tåget ej passera signalen.

2) på annan bevakad station än fjst: föraren skall göra anmälan till tkl på nästa bevakade station (fjtkl). Utan tillstånd av denne får tåget ej passera signalen.

3) på obevakad station på sträcka försedd med linjeblockering (i eller ur bruk): tåget får passera signalen efter 15 min.

Har ej heller infartssignalen visat "kör" och tåget passerat denna efter 15 min, får utfartssignalen passeras och tåget framförs till blocksignalen vid stationsgränsen utan ytterligare 15 min väntan.

4) på obevakad station på sträcka som saknar linjeblockering: tåget får passera signalen.

c) Blocksignal

Blocksignal vid stationsgränsen på bevakad station får ej passeras utan tillstånd. Övriga blocksignaler får passeras efter 15 min.

3. När tåg passerat infarts-, utfarts- eller blocksignal som ej visat "kör" gäller följande:

a) Infarts- och utfartssignal:

föraren skall kontrollera att växlar på stationen 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 eller stationsgränsen. Undantag: när föraren på bevakad station fått tkl tillstånd att passera infarts- eller utfartssignal och tkl samtidigt meddelat föraren att tågväginspektion utförts; sth får då på ovan angiven sträcka vara 40 km/h.

Förreglar utfartssignal i körställning växel eller rörlig bro på linjen, skall föraren kontrollera att växeln ligger rätt och att spåret är hinderfritt resp att bron är farbar. När så kan ske, får detta göras under gången. Hastigheten får dock ej vara större än att föraren vid behov kan stanna framför växeln (bron).

b) Blocksignal:

hastigheten på efterföljande blocksträcka får ej vara större än att tåget kan stanna på mindre än hälften av den sträcka som kan överblickas, dock högst 40 km/h eller — för vissa vut (§ 36:9 och 16) — högst 30 km/h.

Förreglar blocksignal i körställning växel eller rörlig bro, skall föraren kontrollera att växeln ligger rätt och att spåret är hinderfritt resp att bron är farbar. När så kan ske får detta göras under gången. Hastigheten får dock ej vara större än att föraren vid behov kan stanna framför växeln (bron).

Huvudsignal vid lastplats eller rörlig bro på linjen visar ej ”kör”

4. Huvudsignal vid lastplats eller rörlig bro på linjen får, om den ej visar ”kör”, passeras utan tillstånd. Föraren skall kontrollera att växeln ligger rätt och att spåret är hinderfritt resp att bron är farbar. När så kan ske, får detta göras under gången. Hastigheten får dock ej vara större än att föraren vid behov kan stanna framför växeln (bron).

871

§ 71. Linjeblockering ur bruk

Allmänt

1. Linjeblockering får tagas ur bruk endast om orsaken till att blocksignal ej kan visa "kör" är känd.

Tkl/fjtkl som fått anmälan om eller upptäckt behov av att ta linjeblockeringen ur bruk på viss sträcka skall efter samråd med övriga berörda tkl och sioc anmäla förhållandet till tl.

Beslut om att linjeblockeringen skall tagas ur bruk fattas av tl som sänder order enl S14 till sträckans gränsstationer, mellanliggande bevakade stationer, berörda ordergivningsstationer och sioc.

2. När linjeblockeringen tagits ur bruk, skall förare på tåg (förare och tsm på vut) ges order (S14). Tåg och vut får då passera *blocksignal* oavsett signalbilden.

3. På spår där linjeblockeringen tagits ur bruk får hastigheten — även om blocksignal visar "kör" — ej överstiga 90 km/h.

Visar blocksignal ej "kör" och förreglar blocksignalen i körställning växel eller rörlig bro, skall föraren kontrollera att växeln ligger rätt och att spåret är hinderfritt resp att bron är farbar. När så kan ske, får detta göras under gången. Hastigheten får dock ej vara större än att föraren vid behov kan stanna framför växeln (bron).

4. Om linjeblockeringen — på hela sträckan eller del därav — *kan tagas i bruk* tidigare än som angivits i ordern enl mom 1, skall tl underrättas. Tl skall därefter till de stationer som fått S14 och sioc ge order att linjeblockeringen åter skall tagas i bruk.

Förare på tåg (förare och tsm på vut) som redan fått order enl mom 2 skall ges order (S11) att linjeblockeringen åter tagits i bruk.

7. Innan tåget fortsätter, skall föraren göra ny bromsberäkning. Han skall därefter framföra tåget med högst den hastighet som det nya bromstalet medger. Slutsignal får ej finnas på den del av tåget som fortsätter.

— Vid nästa bevakade station skall tåget stanna vid stationsgränsen. Föraren skall underrätta tkl (fjtkl), innan tåget föres in på stationen. |

§84**§ 84. Backning av tåg på linjen**

1. Tåg som stannat på linjen får utan tillstånd backa högst 200 m, dock ej förbi blocksignal som gällt för tågets rörelse framåt och som tåget *helt* passerat.

2. Måste tåg backa mer än 200 m eller förbi blocksignal som tåget *helt* passerat, skall föraren ha medgivande till rörelsen av tkl på nästa bevakade station i tågets ursprungliga färdriktning eller — på fjbsträcka — av fjtkl.

3. Hastigheten får vara högst 10 km/h.

”Tåg kommer” skall ges omedelbart före backningen och därefter upprepade gånger.

Vid backning enl mom 2 skall föraren se till att en signalgivare åker på det främsta fordonet eller går före för att signalera till honom och vid behov stoppa tåget. Signalgivare behövs dock inte, om föraren kan manövrera tåget från det fordon som är främst i backningsriktningen.

Fjtkl skall bestämma att tkl skall tjänstgöra på sträckans gränstationer och de mellanliggande stationer som ej enl fjtkl beslut skall vara obevakade för tåg. Ordern att fjb skall tagas ur bruk skall förutom till nu nämnda stationer ställas även till berörda ordergivnings- och kontrollstationer.

Förare och tbfh (förare och tsm på vut) skall ges order på S14, om såväl fjb som linjeblockeringen tagits ur bruk, och på S11, om endast fjb tagits ur bruk.

Överlämning skall ske mellan fjtkl och tkl. Dessförinnan skall fjtkl förvissa sig om tågläget på sträckan genom samtal dels med de tkl som kan lämna upplysningar, dels med förare på berörda tåg — om nödvändigt genom förmedling av annan tjänsteman. Skall även linjeblockeringen tagas ur bruk, måste fjtkl dessutom inhämta besked av föraren på det tåg som senast gått när fjb var i bruk att inga fordon lämnats kvar på linjen. Sådant besked motvarar den in- anmälan som är föreskriven i § 59, mom 4 b.

Omedelbart innan fjtkl beordrar tkl att överta manövreringen av stationens ställverk, skall han för varje stationssträcka lämna besked om det första tåget enl följande formulering: *"Tåg 00 finns nu i B (mellan X och B). Intet hinder för tåg 00 från B till C"*. Finns obevakad station (Y) på stationssträckan, skall fjtkl anmäla även *"Fri genomfart i Y"*.

Tkl skall kontrollera att infarts- och utfartssignalerna visar stopp.

När fjb är ur bruk, skall — om tl ej annat bestämt — tkl ändra möte enl § 77:1, anm och tågföljden enl § 78:1, anm.

Tl skall efter samråd med fjtkl bestämma, när fjb åter skall tagas i bruk och underrätta tkl på berörda stationer — även ordergivnings- och kontrollstationer — härom. Till tkl på gränstationerna och mellanliggande stationer på den sträcka där fjb är ur bruk skall tl även lämna uppgift om det tåg (03) som sist går, när fjb är ur bruk. För detta tåg skall, även om linjeblockeringen varit i bruk, in-anmälan lämnas till såväl närmast bakomliggande bevakade station som fjtkl.

Överlämning skall ske mellan tkl och fjtkl.

Tkl tjänstgöring får upphöra och ställverket kopplas om för fjärrmanövrering, när "03 in i N" anmäls.

Fjb indikeringssystem m m

Den manöver- och indikeringsutrustning som finns i fjbcentralen är ej uppbyggd som ett säkerhetssystem. Det är därför ej säkert att indikeringspanelen i alla lägen återger de verkliga förhållandena i den lokala säkerhetsanläggningen — indikeringarna kan vara "gamla". Risk för felaktiga indikeringar finns när systemet utsätts för störningar (t ex åska).

Som ledning för fjtkl dels när det gäller att avgöra om viss indikering är att lita på, dels för åtgärder när indikeringspanelen visar s k stillbild eller är helt eller delvis släckt lämnas följande riktlinjer.

Indikeringspanelen är till synes intakt

- 1) Enstaka *släckt* indikeringslampa ger ingen information, eftersom lampan kan vara felaktig. På indikeringspanelen kan man alltså ej kontrollera hinderfriheten.
- 2) Enstaka indikering, t ex indikering av frigivning för lokal växelomläggning, får man ej lita på, enär risk för störning ej kan uteslutas.
- 3) Indikeringsförändringar som svar på en tidigare utsänd manöver får man lita på. Några exempel:

— indikering av inställd körriktning

— manöver för läggning av tågväg som indikeras som mottagen enl följande: magasinering, tågvägen låst och slutligen "kör" i signalen

— manöver för växelomläggning som indikeras som mottagen genom att växeln ej ligger kvar i gamla läget utan har gått i kontroll i det nya (endast vid totalindikering varvid en lampa släcks och en annan tänds).

Indikering av tåg som flyttas framåt steg för steg får man också lita på. Observera dock att när lampan släcks "bakom tåget", detta ej med säkerhet betyder att tåget lämnat sträckan (jfr punkt 1 ovan).

Indikeringspanelen visar stillbild eller är helt eller delvis släckt

Vid allvarigare transmissionsfel (panelen visar stillbild eller är helt eller delvis släckt) skall fjtkl efter larm på paneldelen "transmissionsfel" söka lokalisera felet genom sektionering enl särskild instruktion. Vid transmissionsfel inkopplas alla stationsautomater automatiskt på den del av fjbsträckan som ej indikeras på panelen.

Trafiken får avvecklas med stationsautomaterna. *Därvid får ej tillstånd lämnas något tåg att passera blocksignal som ej visar "kör".* Fjtkl får i detta skede ej heller medge sådana anordningar som kräver spärrning. Om tågläget m m kräver att man ej kan avvakta felavhjälpning, skall fjb tagas ur bruk på den sträcka som ej indikeras. Tkl skall tjänstgöra på sträckans gränstationer och på de mellanliggande stationer som ej enl fjtkl beslut skall vara obevakade för tåg.

Allmänt

De sträckor som har banutrustning för ATC (= utrustat område) framgår av linjeboken. Dessutom är gränserna utmärkta med tavlor "ATC börjar" resp "ATC slutar". När tavlan "ATC slutar" är placerad mellan försignal och huvudsignal skall det ca 1 000 m framför denna tavla dessutom finnas en orienteringstavla med tilläggstavla "ATC slutar".

De sträckor som har ATC-utrustning är fullständigt utrustade, d v s baliser finns vid alla försignaler och huvudsignaler, alla hastighetstavlor och tillhörande orienteringstavlor. Hastighetstavla för tillfällig nedsättning kan dock sakna baliser.

Vid vissa ATC-arbeten anordnas ATC-arbetsområde. Gränserna för sådant område är utmärkta med tavlor "ATC-arbete börjar" resp "ATC-arbete slutar". När tavlan "ATC-arbete börjar" är placerad mellan försignal och huvudsignal skall det ca 1 000 m framför denna tavla dessutom finnas en orienteringstavla med tilläggstavla "ATC-arbete börjar".

Anm 1. Där utrustat område börjar och slutar och där ATC-arbetsområde börjar och slutar finns utöver tavlor dessutom baliser.

Anm 2. När gränsen där ATC-arbete börjar sammanfaller med gränsen där ATC börjar, skall såväl tavla "ATC börjar" som tavla "ATC-arbete börjar" finnas; orienteringstavla skall dock ej sättas upp.

När gränsen där ATC-arbete slutar sammanfaller med gränsen där ATC slutar skall tavlan "ATC-arbete slutar" ej sättas upp.

Anm 3. När gränsen mellan å ena sidan utrustat område och å andra sidan outrustat område eller ATC- arbetsområde går mellan infartsförsignal och infartssignal gäller följande.

Baliserna vid försignalen skall vara kodade så, att hastighetsvärdet "80" visas i dragfordons försignalindikator när försignalen visar signalbilden "vänta kör". (Hastighetstavla skall ej sättas upp.)

Övriga sträckor = outrustat område.

Förare, som erhållit minst *begränsad utbildning* i ATC, skall ha ATC verksam på ATC-utrustat dragfordon när detta framföres i outrustat område. När ATC-utrustat fordon framföres i utrustat område skall ATC vara verk-

sam om föraren har *kompletterande* eller *fullständig* ATC-utbildning. I andra fall skall ATC vara fränkopplad, d v s även vid förarbyte om avlösande förare saknar behövlig utbildning i ATC. Detta gäller också när dragfordonet är avställt.

Undantag från eller tillägg till säo och säok

Undantag från § 3:1, 2, 22 och 30

ATC-utrustningen ger möjlighet att gradera tillåten hastighet på olika spåravsnitt på annat sätt än vad som är möjligt med signalsystemet. Det är därför tillåtet att utnyttja det högre hastighetsvärde, som visas i indikator när

- a) försignal visar "vänta 40"
- b) huvudsignal visar "kör 40"
- c) hela tåget passerat växelkurva
- d) huvudsignal visar kör med ett grönt sken till såväl huvud- som sidotågväg; i detta fall får den hastighet som hastighetstavlan visar (80 eller högre) överskridas när signalbilden gäller till huvudtågvägen.

I fallen a) och b) visar indikatorn högst "70" och i övriga fall högst "130".

Tillägg till § 3:22

Hastighetstavla kan ha tilläggstavla med texten "ATC börjar", "ATC slutar", "ATC-arbete börjar" eller "ATC-arbete slutar".

Tillägg till § 3:30

Orienteringstavla kan ha tilläggstavla med texten "ATC slutar" eller "ATC-arbete börjar".

Tillägg till § 28:2

Sioc skall lägga ut baliser:

- 1) Vid hastighetstavla (såväl begynnelse- som sluttavla och även extra hastighetstavla) på tågspår som innebär att sth skall vara lägre än banans sth eller sänkning av banans sth.

Anm 1. Vid tillfällig hastighetsnedsättning på högst ca 500 m långa sträckor behöver baliser ej läggas ut vid hastighetstavlorna.

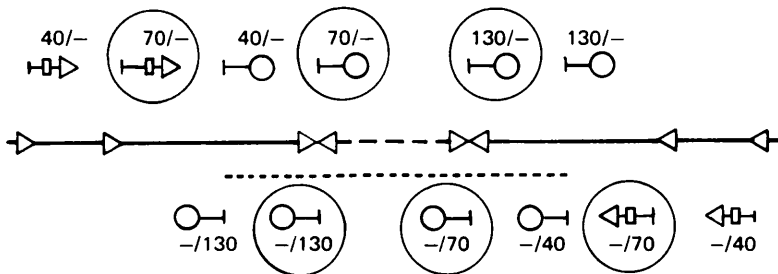
Detsamma gäller vid hastigt påkommen nedsättning som är längre än ca 500 m. I detta fall skall baliser dock läggas ut snarast möjligt.

2) Vid orienteringstavla (även extra orienteringstavla), säo fig 54 c, på tågspår.

3) För hastighetsnedsättning på sidotågväg, där hastigheten är nedsatt med högst 40 km/h och orienteringstavla således ej finns, skall dock orienteringstavelbaliser läggas ut på sidotågvägen så nära växeln som möjligt. Blir bromsavståndet till hastighetstavlan härvid för kort skall andra åtgärder avgöras av bdc. Är nedsättningen kortvarig kan enbart ordergivning få användas (se tilllägg till § 28:3).

Anm 2. Vid sådan nedsättning som avses i anm 1 ovan lägger boc ut orienteringstavelbaliser. Boc får under inga förhållanden ändra baliser. Berörs annan nedsättning (även sådan enligt anm 1) eller krävs ändring av baliser måste sioc göra detta enligt anvisningar av bdc.

Baliser skall i vissa fall *tagas bort eller ändras* för sådan (stående) nedsättning som ersätts av annan.



I ovanstående exempel finns en stående nedsättning till 70 km/h (streckad linje). På grund av arbete måste hastigheten sättas ned till 40 km/h enligt den prickade linjen. Inringade tavlor måste då täckas över. Är nedsättningen till 40 km/h

— högst 500 m (anm 1 ovan) behöver baliser ej läggas ut vid de nya hastighetstavlorna. Baliserna vid de inringade orienterings- och hastighetstavlorna (70-tavlorna) behöver ej ändras

— längre än ca 500 m skall baliser läggas ut vid de nya hastighetstavlorna. Baliserna vid de inringade orienterings- och hastighetstavlorna måste då antingen tagas bort eller ändras.

Om i exemplet hastigheten på den nya nedsättningssträckan är samma som på den ursprungliga (70 km/h) måste orienteringstavelbaliserna tagas bort eller ändras oavsett om baliser skall läggas ut vid den nya hastighetstavlan eller ej. Däremot behöver de ursprungliga hastighetstavelbaliserna ej åtgärdas.

Ovan nämnda åtgärder måste alltid göras av sioc enligt anvisningar av bdc.

Tillägg till § 28:3

Om baliser ej lagts ut enl sista meningen i punkt 3) till § 28:2 ovan skall på S 10 till förare på tåg och vut anges: "Nedsättningen ingår ej i ATC-systemet". I undantagsfall får detta tillämpas även vid nedsättning enl § 27:3 när orienterings- och hastighetstavlor men ej baliser hunnit sättas ut. Till dess tavlor satts upp innebär ordergivning enl säok till § 27:3 att baliser ej är utlagda.

Vid sådan hastighetsnedsättning där förskjutning av begynnelsepunkten är medgiven skall tillses att även baliserna flyttas.

Tillägg till § 28:4

När hastighetsnedsättning skall upphöra skall även baliserna tagas bort. Andra baliser som tagits bort eller ändrats skall återställas.

Tillägg till § 31

ATC-arbete på *en* informationspunkt i spåret får utföras utan att A-arbete anordnas. Förutsättningen är dock att spärrat balisfel kan anordnas. Innan detta göres skall tkl på en av stationssträckans gränstationer — på fjbsträcka fjtkl — underrättas. Tåg/vut med verksam ATC skall oavsett tågriktning ges order på S 10 "Annat besked" om balisfelet. Av ordern skall framgå km-tal och vilken signal/tavla balisfelet gäller.

Vid ATC-arbete på *två eller flera* intilliggande informationspunkter i spåret skall ATC-arbetsområde normalt anordnas. Sådant område behöver inte anordnas om ATC-arbetet utföres som A-arbete och om det kan påbörjas och avslutas inom tidsramen för *ett* sådant. ATC-arbetsområde skall alltid anordnas enligt anvisningar som lämnas av bdc.

Tåg/vut med verksam ATC skall ges order om ATC-arbetsområdets utsträckning på S 10 "Annat besked".

Tillägg till § 39

Pålok skall ej ha ATC verksam. Återgående pålok skall ha ATC verksam.

Tillägg till § 43:6

Om flera ATC-utrustade dragfordon medföres skall ATC vara verksam endast på det främsta. Gäller även vid vut.

Tillägg till § 44:1

Om dragfordon med två antenner för ATC måste manövreras från bakre förarhytten skall ATC vara fränkopplad. Gäller även vid vut.

Tillägg till § 36

Om vut framföres av ATC-utrustat dragfordon som går främst, skall ATC vara verksam.

Tillägg till § 37

Om växling utföres med ATC-utrustat dragfordon, skall ATC vara verksam vid växling under tågtjänst/vut och fränkopplad i andra fall.

Tillägg till § 68:1

T v gäller samma hastighetsföreskrifter oavsett om verksam ATC finns eller ej. Undantag härifrån se § 3:1, 2, 22 och 30 i denna bilaga.

Tillägg till § 68:2

Sioc skall lägga ut baliser vid orienterings- och hastighetstavlor, som sätts upp enligt denna paragraf.

Tillägg till § 68:4b-c

Även om huvudindikator anger högre värde än vad föreskrifterna tillåter gäller de hastigheter som framgår av föreskrifterna. Detsamma gäller vid tillämpning av föreskrifterna i § 69:7 och 8, § 84:3, §85:3 och 5.

Tillägg till § 70

För dragfordon med verksam ATC är sth 30 km/h vid passage av huvudsignal som visar "stopp". När signalen passerats gäller den sth som framgår av föreskrifterna i § 70 oavsett vad huvudindikatorn visar.

Tillägg till § 71:1

På ATC-utrustat område inklusive ATC-arbetsområde får linjeblockeringen tagas ur bruk endast om bdc i samråd med tdc bedömer att synnerliga skäl föreligger. Om linjeblockeringen tages ur bruk skall ATC-arbetsområde anordnas.

Tillägg till § 71:2

Förutom på S 14 orderges även på S 10 "Annat besked" om ATC-arbetsområdets utsträckning.

Tillägg till § 71:3

Förare på dragfordon med verksam ATC, som får order (S 14) att linjeblockeringen tagits ur bruk och ATC-arbetsområde anordnats (S 10) på ATC-utrustat område, skall ställa in högst 90 km/h på ATC-panelens manöverdel.

Om linjeblockeringen tages ur bruk på outrustat område skall ATC vara verksam; observera att inställd hastighet får vara högst 90 km/h.

Övrigt

På varje ATC-utrustat dragfordon och hos tkf/fjtkf som berörs av ATC-utrustat område skall finnas ATC-blankett, SJ bl 44 013. Blanketten, som i första hand är en hjälpblankett, skall fyllas i för att lämnade uppgifter skall kunna vidarebefordras så korrekt som möjligt.

Förare på dragfordon med verksam ATC skall muntligt rapportera fel i banutrustningen, bl a balisfel, till tkf/fjtkf enligt ATC-blankett.

Tkf/fjtkf skall på ATC-blankett anteckna de uppgifter föraren lämnar och snarast muntligt vidarebefordra dessa till berörd sioc, som skriver ned meddelandet på ATC-blankett. Om det rapporterade felet ger nödbroms skall efterföljande tåg/vut *i samma riktning* på bl S 10 "Annat besked" ges order om felet och att sth förbi felstället får vara högst 30 km/h.

Om det rapporterade felet enbart ger driftbroms skall efterföljande tåg/vut *i båda riktningarna* orderges enligt föreskrifterna i Tillägg till § 31.



Redaktion: Tas, 3971

1982—02—01

Ändringstryck 4 till Säkerhetsordning (SJF 010)

Gäller fr o m 1982—05—23

Omfattar 18 blad (detta blad inräknat)

Kommentarer: Bland ändringarna kan följande nämnas.

§ 3:29

På de flesta huvudljussignaler placeras numer ogiltighetstavlan på bakgrundsskärmen.

§ 7

Dragfordon sist i vut samt motordrivet småfordon skall även under dagtid visa rött sken bakåt.

§ 26:3

Föreskrifterna har anpassats till vad som är fastställt i vägmärkesförelösa och SJF 580.0.

§ 35:1

A-fordon får inte släppas ut på en sträcka där det finns B- eller C-fordon, vars förare inte kan underrättas om A-fordonet.

§ 36:15

Såo föreskrifter om vut med motortralla har förenklats. Detaljerade anvisningar om villkoren för resp typ av motortralla finns i beskrivning eller bruksanvisning, som ges ut i form av SJFT till SJF 573.0.

§ 37:5

Föreskrifterna om växlingsledare har förtydligats.

§ 37:8

”Utfartssignal” har ändrats till ”huvudsignal” eftersom det på vissa fjst finns inre infartssignaler, för vilka föreskrifterna i detta mom måste gälla.

§ 44:2

Tbfh skall alltid finnas på lokdraget tåg med resande.

§ 45:1

Föreskrifterna om vagnsyning har tagits in i ny SJF 313.

§ 58

Hur skyddet vid plattformsovergångar skall ordnas framgår numer av SJF 541.7. Till nyheterna hör bl a att tkl behöver bevaka plattformsovergång endast om detta är angivet i säpl.

§ 83:5

Hinderanmälan behövs inte på sträcka med linjeblockering, när tåget bakom det hjälpbehövande används som hjälpfordon.

Bil 1

Om överksam lokomotor placeras sist i tåg, får sth ej vara större än 60 km/h.

Bil 4

ATC-föreskrifterna har modifierats något med hänsyn till de drifterfarenheter man fått.

Bil 5

Kunskapsfordringarna har kompletterats med ATC-föreskrifterna.

§ 2. Tillåtna signalmedel och signaler. Föreskrifternas tillämpning m m

1. Endast de signalmedel och signaler som anges i são eller eljest fastställts av CSJ får användas. De får begagnas endast på det sätt och för det ändamål som är föreskrivet.
2. Säkerhetsåtgärd får ej åsidosättas, även om den skulle medföra tågförsening.
3. Är det tveksamt vilken av flera säkerhetsåtgärder som gäller i ett visst fall, skall den strängare föreskriften tillämpas.
4. Åtgärd som bedömes ofrånkomlig för att förebygga eller minska överhängande fara får vidtagas, även om den avviker från são.

§3

§ 3. Signalmedel och signaler på linjen och på stationer

Signalinrättningar

Otydlig eller ofullständig signalbild på huvud-, dvärg-, spårspärr-, vägkorsnings- eller brosignal eller utebliven signal från dessa signalmedel anses som "stopp" för de rörelser som signalmedlet gäller för.

1. Huvudsignaler

Huvudsignal anger vilken hastighet som får hållas fram till nästa huvudsignal. På station där huvudsignal (utfarts- eller blocksignal) ej finns vid stationsgränsen gäller dock restriktiv hastighet endast fram till denna.

På varje station skall finnas huvudsignal som gäller för tågs infart (= *infartssignal*).

Huvudsignal, gällande för tågs utfart från station (= *utfartssignal*), skall finnas i minst följande utsträckning:

på fjst: utfartssignal — placerad framför utfartsväxlarna — skall finnas för varje utfartstågväg.

på annan station än fjst: för huvudstågväg, varifrån tåg skall gå in på sträcka med linjeblockering, skall utfartssignal finnas framför utfartsväxlarna.

Anm. 1. På dubbelspår finns stationer som inte har utfartssignaler. Dessa stationer är i första hand avsedda för övergång mellan de båda spåren. Infartssignal på sådan station kan i regel ej visa "kör" eller "kör 40 (70)", förrän blocksignalen vid stationsgränsen visar "kör".

Huvudsignal skall i regel placeras till vänster om tågspåret. Huvudsignal som gäller för högerspår skall dock i regel placeras till höger om detta.

Av huvudsignaler finns tre typer: huvudljussignal, huvuddvärgsignal och semafor.

Huvudsignal gäller för tåg och vut.

Anm. 2. Huvudsignal som ej tändes automatiskt skall vara tänd minst 15 min innan tåg tidigast kan väntas. Semafor behöver dock vara tänd endast när nattsignaler användes.

27. Dvärgsignaltavla

Dvärgsignaltavla skall finnas för att ange slutpunkten för sådan signalsträcka bortom dvärgsignal som ej slutar med annan dvärgsignal. Signalsträcka som slutar vid stationsgränsen förses dock ej med dvärgsignaltavla.

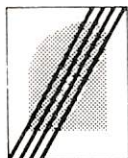


Fig 51

28. Påstigningstavla

Påstigningstavla kan finnas för att ange att tåg med behovsuppehåll skall stanna.



Fig 52

29. Ogiltighetstavla

Ogiltighetstavla skall sättas upp på signalinrättning som ännu ej tagits i bruk. Den skall sättas upp även på signalinrättning som tagits ur bruk, om detta förhållande ej framgår av annan åtgärd.

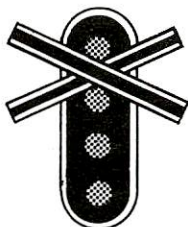


Fig 53

30. Orienteringstavla



Fig 54 a

Skall finnas för att orientera förare om hållplats och lastplats (med eller utan huvudsignal). Tavlan skall i regel placeras på försignalavstånd framför hållplatsen resp (första) växel vid lastplatsen.



Fig 54 b

Skall finnas för att orientera förare om huvudsignal som ej har *fristående* försignal.

Tavlan skall dock ej finnas framför utfartssignal och ej heller framför blocksignal som står vid stationsgränsen.

Tavlan placeras på försignalavstånd framför signalen.



Fig 54 c

Skall finnas för att orientera förare om dels vissa hastighetsnedsättningar enl § 28, dels viss ändring av banans sth (§ 68). Tavlan skall i regel placeras ca 1 000 m framför hastighetstavla. Tavlan anger den hastighet som är medgiven från den följande hastighetstavlan.



Fig 54 d

Skall finnas för att orientera förare om vägkorsning med manuell säkerhetsanordning. Tavla behövs dock ej, när beroende finns mellan säkerhetsanordning och vissa signalinrättningar eller när hastigheten över vägkorsning är högst 40 km/h. Tavlan skall i regel placeras på försignalavstånd framför vägkorsningen.

§ 7. Signaler på vagnuttagning och småfordon

På vut och småfordon i rörelse skall följande signaler visas:

a) Dagsignal

framåt: vitt fast sken (gäller endast dragfordon samt motordrivna småfordon, försedda med strålkastare);

bakåt: rött sken (gäller endast dragfordon samt motordrivna småfordon).

b) Nattsignal

framåt: vitt sken;

bakåt: rött sken.

Nattsignalerna skall visas även när vut (småfordon) står stilla på tågspår.

Anm. När C-fordon står stilla på spår, får reflekterande material användas i stället för sken. Detsamma gäller även för sådant C-fordon som huvudsakligen användes på station vid tågvägsinspektion, ordergivning m m och endast i undantagsfall för färd kortare sträcka ut på linjen.

§ 8. Tillsyn av signalmedel m m

1. Den som skall använda ett signalredskap är ansvarig för att detta finns till hands och är i fullgott skick.
2. Den som upptäcker fel på signalinrättning eller tavla skall rapportera felet till lättast anträffbara tkl (på fjbsträcka fjtcl); förare dessutom i förarrapporten.

§ 9. Tydlig signalgivning

1. Signal skall ges tydligt.
2. Signalgivare skall placera sig så, att det klart framgår vem signalen gäller.
3. Signalredskap får ej placeras eller bäras så, att signal ges oavsiktligt. Färgat sken får visas i handsignallykta endast när signal skall ges med detta sken.
4. Nattsignal skall användas när dagsignal ej kan ses tydligt.

§ 10. Signals åtlydnad

1. Signaleras "stopp" och är särskilt förfaringsätt ej föreskrivet i såo, gäller följande.

a) Signaleras "stopp" från A-signal eller rangersignal, med blinkande frontljus på dragfordon (manöverbagn) eller med arm(ar) eller visas rörlig stoppsignal med signalflagga eller handsignallykta, skall rörelse stanna snarast möjligt.

b) Signaleras "stopp" på annat sätt än enl a), får rörelse, som signalmedlet gäller för, fortsätta till signaleringsstället. Måste stoppsignalen passeras, skall förare på tåg och vut (tsm när förare ej finns på det främsta fordonet), växlingsledare och småfordonsförare dessförinnan

på bevakad station: göra anmälan till tkl; på fjst till fjtkl. Utan medgivande av denne får signalen ej passeras.

på linjen: undersöka om stoppsignalen kan passeras utan risk.

Växlingsledare och tsm vid vut skall därefter underrätta föraren.

Anm. Visas ”stopp” från stopplykta framför plats med skredvarningsanläggning, skall föraren ringa till lättast anträffbara tkl (på fjbsträcka till fjtkl). Tkl/fjtkl skall ombesörja att sträckan avsynas genom boc försorg. Tillstånd att passera får ges först sedan boc lämnat medgivande. Utan tillstånd får signalen ej passeras.

2. Misstänker den som skall lyda annan signal än stoppsignal att detta skulle medföra fara, skall han underrätta signalgivaren och avvakta dennes besked.

§ 11. Ordergivning om signalmedel

1. När signalmedel som nämnes i denna paragraf skall tagas i eller ur bruk, flyttas eller ändras, skall bdc — om möjligt minst sju dagar i förväg — mot kvitto underrätta cto om tidpunkten härför.

Cto skall dels anslå ordern på ordertavla för berörd förar- och konduktörspersonal inom eget trafikområde, dels mot kvitto underrätta övriga berörda cto och lstc och därvid ange den dag, då order enl B eller C i mom 2 senast skall vara anslagen på sådan ordertavla. Kan ordern ej vara anslagen denna dag, skall förstnämnde cto underrättas.

Anm. Föreskrifterna i denna paragraf gäller ej sådan förarpersonal som användes endast i växling eller på vut.

§ 11

2. Order skall ges enl följande tabell där beteckningarna betyder:

A: Förare på tåg ges order (S11) fr o m den tidpunkt, då signalmedlet tagits i bruk (ur bruk), tills linjebeskrivningen ändrats.

B: Order skall anslås på förarpersonalens ordertavla. Kan detta ej göras minst sex dagar i förväg, skall förare på tåg dessutom ges order (S11) i tre dagar, räknat fr om den tidpunkt, då signalmedlet tagits i bruk (ur bruk, flyttats, ändrats).

C: Tbfh ges order på samma sätt som enl B ovan.

Signalmedel	Taget i bruk eller ur bruk	Flyttat eller ändrat
Huvudsignal	A ¹⁾	B
Försignal	B	B
A-signal, som manövreras av tbfh	B C	B C
” övriga	B	B
”Klart för avgång”-signal	C	C
Nedkopplingstavla ²⁾	B	B
Anordning för skredvarning	B	B

¹⁾ B — om ändringen ej påverkar linjebeskrivningen.

²⁾ Order om nedkopplingstavla ges dock ej, om den plats där tavlan kan sättas upp är angiven i linjebeskrivningen.

§ 22. Klocka, linjebok och tidtabellsbok m m

1. All personal i säkerhetstjänst skall inneha eller ha lätt tillgång till klocka som visar rätt tid samt — i den omfattning som framgår av säok — linjebok, tdtbok, tågordning och grafisk tdt. Förare och tbfh skall dessutom medföra vko samt — gäller endast förare — S13.

2. Linjebok och tdtbok (jämte ändringstryck till dessa) skall sändas från tdc resp cta minst tio dagar före första giltighetsdagen. Lc skall genast kvittera försändelsen.

§ 23. (Reservnummer)

§ 24. Sidospår och växlar på linjen. Rörlig bro

1. Sidospår som ansluter till tågspår på linjen skall kunna avstängas genom skyddsväxel eller spårspärr, så att fordon ej kan komma in i tågspåret.

Växel i tågspår på linjen och varje växel eller spårspärr som skyddar detta skall kunna förreglas. På sträckor där banans sth är högst 80 km/h kan dock cto medge att växel och spårspärr av nu nämnt slag i stället får låsas med K16-nyckel.

2. Rörlig bro — såväl på bevakad station som på linjen — skall kunna förreglas.

§ 25. Upplag av lösa föremål

1. Upplag får ej finnas inom normalsektionen för fria rummet. För elektrifierat spår gäller dessutom föreskrifter i SJF 050.

2. Intill spår på vilket växling normalt äger rum får upplag ej anordnas utan medgivande av dispositionsansvarig lc.

§ 26. Skydd vid vägkorsning. Vägvakts. Säkerhetsanordning eller signal mot banan fungerar ej

1. Kryssmärken, säkerhetsanordning och bevakning skall finnas vid vägkorsning enl Vägmarkesförordningen, SFS 1978:1001.

Vägkorsning skall normalt vara öppen för vägtrafik. När vägkorsning spärras för vägtrafik, skall tillses att minsta möjliga uppehåll uppstår för denna.

2. Vägvakts tjänstgöring skall för varje tåg börja minst 10 min före den tidpunkt, då tåget tidigast kan passera vägkorsningen. Vägvakts får ej lämna vägkorsningen eller den plats varifrån bommar manövreras, förrän tåget passerat korsningen.

Vägvakts skall ha tillgång till vägvaktsbok för anteckning av mottagna under rättelser enl § 35.

Vid inträde i tjänst skall vägvakts ta del av vägvaktsboken. Överlämning skall dessutom göras muntligt, när detta är möjligt.

3. När säkerhetsanordning vid vägkorsning är i olag, skall korsningen vid tågrörelse bevakas av vakt eller, när bdc så bestämt, flera vakts. Bevakning- en ordnas av boc eller, om vägkorsningen är belägen på annan bevakad station än fjst, av tkf.

Vakts skall underrättas om dels ordinarie tåg, dels extra anordningar och rubbningar enl föreskrifterna i § 35:2.

Vakts skall varsko vägtrafikanter på följande sätt:

Utsträckt arm med en röd flagga eller lykta med rött ljus = "stopp".

Vinkande tecken i färdriktningen = "järnvägen är fri — kör fram".

Föraren på tåg — föraren och tsm på vut — ges order (S10), oavsett om bevakning ordnats eller ej.

på fjbstrecka: av fjtkl.

Vid A-fordonsfärd efter tåg skall tkl/fjtkl upplysa småfordonsföraren om det tåg som går närmast före A-fordonet.

Småfordonsföraren skall anteckna medgivandet i färd- och arbetsboken.

5. Innan A-fordonsfärd börjar skall dessutom följande åtgärder ha vidtagits.

a) *Tkl/fjtkl* skall anmäla hinder resp spärra stationssträckan.

b) *Småfordonsföraren* skall — när A-fordonsfärd efter tåg börjar på linjen — till tkl på en av gränsstationerna resp fjtkl anmäla att tåget passerat den plats där A-fordonsfärden skall börja.

6. Hastigheten vid A-fordonsfärd får ej vara större än att A-fordonet kan stanna på mindre än hälften av den sträcka som kan överblickas, dock högst 70 km/h.

7. A-fordon skall stanna omedelbart framför vägkorsning med säkerhetsanordning som ej spärrar vägtrafiken och får fortsätta först sedan småfordonsföraren förvissat sig om att hinder härför ej finns. Även om V-signalen vid vägkorsning med automatisk säkerhetsanordning visar "rörelse tillåten", skall hastigheten nedbringas och korsningen passeras med högst 40 km/h. Framför vägkorsning utan säkerhetsanordning får A-fordonets hastighet ej vara större än att det kan stanna, om hinder skulle finnas. Från A-fordon med motor skall "tåg kommer" ges, när småfordonsföraren bedömer detta behövt.

8. När A-fordon skall föras in på station gäller följande:

a) **På annan station än fjst**

1) *På gränsstation för stationssträckan* får A-fordonet ej föras förbi stationsgränsen, förrän småfordonsföraren fått tkl medgivande härtill. Finns dvärgsignal vid stationsgränsen eller yttersta växeln, skall tkl lämna medgivandet genom att i dvärgsignalen visa signalbild enl fig 6 b-c, eljest muntligt eller genom signalen "klart".

§32

Får småfordonsföraren ej sådant medgivande och kan han ej få kontakt med tkl, får A-fordonet införas på stationen med högst 10 km/h; småfordonsföraren skall under gången kontrollera att växlarna ligger rätt och att spåret är hinderfritt.

2) på *obevakad station* får A-fordonet införas utan medgivande. Hastigheten får vara högst 10 km/h; småfordonsföraren skall under gången kontrollera att växlarna ligger rätt och att spåret är hinderfritt.

b) På fjst

Småfordonsföraren skall begära medgivande av fjtkl. Visar infartssignalen "kör", får dock A-fordonet föras in utan vidare. I sistnämnda fall skall småfordonsföraren, sedan småfordonet stannat hinderfritt, trycka in knapp för stoppanmälan.

9. A-fordon får ej utan medgivande av tkl/fjtkl ställas upp på eller i farlig närhet av tågspår på station. A-fordon får ej heller framföras på tågspår utan tkl/fjtkl medgivande.

Anm. Cto kan medge att även ställverksvakt får lämna medgivanden av nu nämnt slag.

När A-fordon ställts upp på tågspår på fjst, skall småfordonsföraren kortsluta spåret. Kortslutningen får ej hävas, förrän omedelbart innan A-fordonet skall föras undan från spåret.

Måste oisolerat A-fordon ställas upp på spår med spårledning för automatisk vägskyddsanordning skall åtgärder enl § 26:5 vidtagas.

A-fordon som ej användes och är lämnat utan tillsyn skall stå hinderfritt vid sidan av spår eller på spår som ej är berört av trafik. Åtgärder skall vidtagas för att förhindra obehörig användning.

10. När A-fordonsfärd avslutats, skall småfordonsföraren genast anmäla detta till tkl på en av stationssträckans gränstationer; på fjbsträcka till fjtkl. Tkl/fjtkl skall återkalla hinderanmälan resp häva spärrning.

Om anordning eller rubbning tillkommer sedan underrättelser lämnats, skall tkl på stationssträckans gränsstationer efter samråd — på fjbsträcka fjtkl — underrätta *B- och C-fordonsförare*, när detta är möjligt. Kan så ej ske, gäller för nedannämnda anordningar och rubbningar följande.

På sträcka utan fjb

<i>Anordning eller rubbning</i>	<i>Åtgärd av tkl</i>
extratåg enkelspårsdrift återupptagen dubbelspårsdrift vut	förhindra att tåg (vut) går på stationssträckan under tiden för B-/C-fordonsfärden
minskad tågförsening	förhindra att tåget går ut på stationssträckan med en försening som med mer än 10 min understiger den uppgivna
A-fordonsfärd	förhindra att A-fordon går på stationssträckan under tiden för B-/C-fordonsfärden.

På fjbsträcka

<i>Anordning</i>	<i>Åtgärd av fjtkl</i>
vut	förhindra att vut går på stationssträckan under tiden för C-fordonsfärden
A-fordonsfärd	förhindra att A-fordon går på stationssträckan under tiden för C-fordonsfärden.

§35

Vägvakter**2.**

<i>Vägvakt skall underrättas om</i>	<i>Ansvarig för underrättelsen är tkl på den gränsstation för stationssträckan varifrån</i>
1) extratåg	tåget går
2) mötes- och tågföljdsändring	tåg först går i ändrad ordningsföljd
3) större tågförsening än 10 min (5 min om cto föreskrivit detta)	tåget går
4) större minskning än 10 min av uppgiven tågförsening (5 min om cto föreskrivit detta)	tåget går
5) inställt tåg	tåget skulle ha gått

Anm. Cto kan medge att vägvakt ej underrättas enl punkt 2, 3 och 4 ovan.

3. Tkl på den station som cto föreskrivit skall dagligen vid fastställd tidpunkt underrätta vägvakt om de extra anordningar som då är kända för nästa dygn. Finns ingenting att underrätta om meddelas "intet".

Sedan underrättelser lämnats, skall tkl meddela detta till tkl på den gränsstation som enl mom 2 ansvarar för underrättelserna. Uteblir underrättelser, skall vägvakt själv inhämta sådana hos den tkl som nämnes i första stycket.

4. Tkl på den station som enl mom 2 ansvarar för underrättelse skall underrätta vägvakt om de extra anordningar och rubbningar som ej meddelats enl mom 3.

11. När vut stannat framför huvudsignal som ej visar "kör", gäller föreskrifterna i § 70. För åtgärderna ansvarar föraren, om han finns på främsta fordonet, eljest tsm.

När vut stannat på fjst och utfartssignalen där visar "stopp", skall föraren (tsm) ombesörja att tryckknapp för stoppanmälan tryckes in.

Anm. Måste vut föras in till annan tpl än den som angivits på S1, skall fjtkl/berörda tkl i förväg underrättas.

12. På den station dit vut skall föras in gäller utöver mom 11 följande.

Innan tkl ställer infartssignalen till "kör" för vut eller ger order härom, skall han i tillämpliga delar ha iakttagit föreskrifterna i § 54 och § 55. Vidare skall han vid behov se till att skyddet för allmänheten är ordnat enl § 58 under vut infart.

Oavsett den signalbild som visas på infartssignalen får vut, vars sth enl S1 är högre än 40 km/h, ej införas med större hastighet än 40 km/h.

Finns hinder före infartstågvägens slutpunkt, skall vut ges order utanför stationen.

13. När vut avslutats, skall tsm genast anmäla detta till tkl på en av stationssträckans gränsstationer — om möjligt till tkl på den station dit vut förts in; på fjbsträcka till fjtkl. Tkl skall återkalla hinderanmälan.

14. När två vut samtidigt skall äga rum på vutsträcka utan linjblockering eller när A-arbete eller A-fordon finns på samma stationssträcka (med eller utan linjblockering) som vut, gäller utöver mom 1—13 följande:

— tkl/fjtkl som skall meddela tsm att vut får börja skall underrätta tsm om den andra vut (A-arbetet, A-fordonsfärden),

— tsm skall orientera föraren på egen vut och samråda med tsm på den andra vut (tsm för A-arbetet, A-fordonsföraren),

— tkl/fjtkl skall förvissa sig om att sådant samråd skett, innan han meddelar tsm att vut får börja.

— hinderanmälan får ej återkallas (spärrning ej hävas), förrän berörda tkl i samråd (fjtkl) kontrollerat att alla anordningar anmälts avslutade.

836

Anm. Skall två vut äga rum på *samma blocksträcka* gäller följande: innan tkl/fjtkl ger tillstånd till föraren (tsm när föraren ej finns på det främsta fordonet) att föra vut förbi blocksignal som visar "stopp" skall han förvissa sig om att samråd skett mellan tsm. Föraren orienteras vid behov av tsm.

15. Vid vut för järnvägens egna transporter får fordon framföras av motortralla. Föreskrifter om tillåten tågvikt, behövlig bromsvikt, sth m m finns i SJFT (till SJF 573.0) för resp typ av motortralla. Sth får dock aldrig vara högre än 40 km/h när uteslutande tryckluftbroms användes och 10 km/h i andra fall.

I övrigt gäller föreskrifterna i mom 1–14. Detta innebär bl a att föraren på motortrallan ansvarar för alla de åtgärder som åvilar förare vid vut.

16. Vid vut med *hjälpfordon* gäller följande undantags- och tilläggsföreskrifter.

- 1) I stället för S1 skall S 1 a användas. På sträcka utan fjb får dock S 1 a användas endast på den stationssträcka där det hjälpbehövande tåget befinner sig.
- 2) Efter medgivande av tkl/fjtkl i varje särskilt fall får resande medfölja hjälpfordon som sändes ut för att framföra ett hjälpbehövande tåg.
- 3) Om dragfordonet ej går främst, skall tsm se till att främsta fordonet är försett med signal- och bromsapparat eller att radioförbindelse finns med föraren.

4) För vut hastighet gäller

på sträcka utan linjeblockering: när vut föres in på den tpl där hjälpbehövande tåg finns resp när vut passerat den tpl som angivits som gränspunkt, får hastigheten—även om huvudsignalen visat "kör" — ej vara större än att vut kan stanna på mindre än hälften av den sträcka som kan överblickas från främsta fordonet, dock högst 30 km/h;

på sträcka med linjeblockering: föreskrifterna i § 70:3 skall tillämpas; på den blocksträcka där hjälpbehövande tåg finns får dock hastigheten vara högst 30 km/h.

5) Vid sådan vut med hjälpfordon, för vilken föraren är även tsm och som kräver av- och tillkoppling av fordon skall — när så är möjligt — arbetsbiträde medfölja på dragfordonet.

§37

§ 37. Växling

Gemensamma föreskrifter

1. Sth vid växling är 30 km/h (40 km/h för ensamt dragfordon på normal-spår).
2. Vid växling in på vägkorsning *med säkerhetsanordning* skall denna spärra vägtrafiken. Är säkerhetsanordningen i olag, skall vägtrafikanter varnas av vakt enl § 26.

Vid växling in på vägkorsning *utan säkerhetsanordning* skall vägtrafikanter varnas av vakt enl § 26, om inte andra, lokala föreskrifter gäller.

Vid växling på spår som är nedsänkt till markplanet på område, upplåtet för allmänheten (t ex hamnspår eller spår i gata), skall vakt gå kort före växlingssättet och varna vägtrafikanterna på båda sidor om spåret med utvecklad signalflagga (rött sken från handsignallykta). Finns andra, lokala föreskrifter gäller i stället dessa.

3. Sådan övergång mellan plattformar som allmänheten måste passera för att komma till eller från tåg skall vid behov spärras av eller bevakas. Kan detta ej lämpligen ordnas, skall en vakt gå kort före fordonen för att varna allmänheten; fordon får då ej skjutsas.
4. Den som enl SJF 010.3, art 17, håller uppsikt framåt ansvarar för att fordon ej föres in på vägkorsning (plattformsovergång) eller framföres på nedsänkt spår utan att åtgärder enl mom 2 och 3 är vidtagna.

Växlingsledare

5. Växling skall ledas av en växlingsledare om inte cto medgivit annat enl SJF 010.8.

Anm. På fjst får dessutom vid oregelmissigheter enklare växling ske utan växlingsledare, t ex avkoppling av tåglok när detta skall användas som hjälpfordon. Vid mer omfattande växling, t ex undanväxling av skadad vagn, bör växlingsledare utbeordras. Kan så ej ske, får fjtkl beordra annan lämplig personal, t ex förare på mötande tåg, att svara för signalgivning, koppling, uppsikt framåt o d. Vid växling av helt tåg-sätt gäller anm till mom 6.

Vid växling på *fjst och tpl på linjen* är tbfh (tsm vid vut) normalt växlingsledare. Om cto utsett annan växlingsledare, skall detta anges i säpl och linjeboken.

På *annan bevakad station än fjst* får växling ledas endast av växlingsledare som enl tjänstgöringslista utför växling på stationen eller som fått tkl medgivande härtill.

Växling på bevakad station

6. Växling får ej ske på tågspår utanför stationsgränsen utan att tkl/fjtkl lämnat växlingsledaren medgivande. Tkl/fjtkl skall därvid ange den tidpunkt då växlingen skall vara avslutad (minst 10 min innan tåg *tidigast* kan väntas ankomma på spåret). Växlingsledaren skall underrätta föraren härom.

Anm. I undantagsfall får helt tågsätt växlas från ett tågspår till ett annat på *fjst* utan växlingsledare. Härvid gäller följande. Fjtkl får ej frige växlarna för lokal omläggning utan skall i stället lägga utfartstågväg från berört tågspår och ställa utfartssignalen till "kör". Hela tågsättet skall föras förbi infartssignalen som för den återgående rörelsen till avsett tågspår skall visa "kör". När dragfordonet ej går främst, behöver uppsikt framåt enl SJF 010.3, art 17, ej hållas vid tillämpning av denna anm.

7. När tåg skall ankomma till eller avgå från *fjst*, får växling äga rum samtidigt endast på spår varifrån fordon genom skyddsväxel förhindras komma in i tågvägen.

På *annan bevakad station än fjst* gäller följande. Av säpl skall framgå

dels när sådan växling som kan utgöra fara för ankommande eller avgående tåg skall vara avslutad (tkl kan dock i varje särskilt fall medge undantag),

dels vilken växling som får pågå samtidigt som tågrörelse äger rum.

8. På *fjst* får växling förbi huvudsignal ej ske utan att fjtkl lämnat växlingsledaren medgivande. Växlingsledaren skall underrätta föraren, när medgivande erhållits. Medgivandet får lämnas för viss tid och får avse flera huvudsignaler. När kontaktledningen är fränkopplad på angränsande stationssträcka, får fjtkl dock medge att fordon med uppfälld strömvtagare växlas förbi aktuell huvudsignal, endast om vakt postar framför den fränkopplade sträckan.

Anm. Muntligt medgivande att passera behövs ej, om signalbild enl såo fig 6 b—d visas i huvuddvärgsignal eller i sådan dvärgsignal som är uppsatt intill huvudljussignal.

§37

När fjtkl medger växling på fjst, skall han samtidigt frige växlarna för lokal omläggning (se dock mom 6, anm och 8, anm). Frigivningen återtages först sedan växlingsledaren anmält att växlingen är avslutad.

9. Efter avslutad växling eller när fordon under pågående växling lämnas utan tillsyn på bevakad station, skall växlingsledaren se till

- 1) att fordon ej utan tkl medgivande lämnas på tågspår (gäller ej plan- enlig uppställning),
- 2) att tkl eller ställverksvakt underrättas, när fordon lämnats på spår med spårledning (gäller ej planenlig uppställning),
- 3) att fordon står hinderfritt från tågspår,
- 4) att varje fordonsgrupp är handbromsad eller förstängd med broms- skor.

När växlingen är avslutad för dagen, skall viss tjänstgöringstur (anges i säpl) kontrollera att åtgärder enl 4) vidtagits. Vid stark blåst skall tkl ombesörja extra kontroll.

Föreskrifterna i detta mom gäller i tillämpliga delar även på fjst. Dessutom gäller följande. När växlingen på fjst avslutats och växlingsledaren sett till att avställda fordon bromsats eller förstängts, skall han anmäla detta till fjtkl. Om fordon i undantagsfall måste lämnas på tågspår, som ej har skydds- växlar eller spårspärrar, skall de förstängas med vagnförstängare som skall låsas.

Växling på tpl på linjen

10. Efter avslutad växling skall växlingsledaren se till

- 1) att alla fordon som lämnats kvar är uppställda innanför skyddsväxel eller spårspärr och att varje fordonsgrupp är handbromsad eller för- stängd med bromsskor,
- 2) att växlar och spårspärrar ligger i normalläge,
- 3) att medförd K16-nyckel behandlas enl föreskrifterna i § 47.

§ 44. Tågs bemanning

1. Tåg skall manövreras av förare som har sin plats i främre förarhytten på det främsta fordonet.

I tåg skall på förarplatsen finnas säkerhetsgrepp.

Anm. Utgöres det främsta fordonet av lok litt Tb eller Tc skall — när motoränden går främst — en signalkunnig person ta plats i förarhytten för att vara föraren behjälplig med uppsikten.

2. Tåg bemannas enl regler som utfärdas av cta.

Tbfh skall alltid medfölja på lokdraget tåg med resande.

För motorvagnståg som är resandetåg anges i tdt, när tbfh inte medföljer. I tdt skall även anges, när i undantagsfall tbfh medföljer annat tåg än resandetåg. Beslutar tll ändring, skall han underrätta berörda stationer. Tkl på den station varifrån tågets bemanning ändras skall ombesörja order (S11) till föraren.

3. På lok och i den förarhytt varifrån motorvagnståg manövreras får ingen färdas utan medgivande. Hos föraren får ej flera personer finnas än denne bestämmer.

Anm. Tbfh eller annan konduktörspersonal får utan särskilt medgivande färdas i ovan angivna utrymmen, dock endast när tjänstekupé eller annat lämpligt utrymme saknas i tåget. Detsamma gäller växlingspersonal och arbetsbiträde som medföljer tåg av lokal karaktär.

§45

§ 45. Tågs iordningställande, vagnsyning och bromsprov

Andra tåg än motorvagnståg

1. På tågs utgångsstation skall tkl eller annan tjänsteman enl säpl se till att tåget har slutsignaler.

2. Vagnar i resande-, gods- och tjänstetåg skall synas i fråga om trafikduglighet och lasning enl SJF 313.

3. Bromsprov enl SJF 312 skall utföras

i tåg *med tbfh*: av tbfh, om annat ej bestämts i linjeboken och säpl,

i tåg *utan tbfh*: av växlingsledaren, om annat ej bestämts i säpl. Finns ej växlingsledare, t ex på fjst, svarar föraren själv för detta.

4. I tåg *med tbfh* skall denne kontrollera

- att tåget är riktigt sammansatt enl såo,
- att tåget har slutsignaler,
- att bromsprov gjorts,
- att vagnsyning gjorts.

Tbfh skall lämna föraren uppgift om tågvikt, bromsvikt, tillgängligt bromstal, tåglängd m m. Uppgiften lämnas på bl 67 017, om cto ej medgivit att den får lämnas muntligt.

5. I tåg *utan tbfh* skall kontroll enl mom 4 göras

på fjst och lastplats: av växlingsledare, när sådan finns; eljest föraren,

på annan bevakad station än fjst: av tkl eller annan tjänsteman enl säpl.

Anm. I tåg som består av endast ett eller flera dragfordon skall kontrollen alltid göras av föraren. Uppgift enl mom 4, sista stycket, lämnas inte.

2. Tågväg skall inspekteras av tkl. Cto kan dock medge att inspektionen — helt eller delvis — utföres av särskild tågvägsinspektör.

Tågvägsklargörare får vara tågvägsinspektör endast

— om det rätta läget för de växlar och spårspärrar som hör till tågvägen kan kontrolleras genom annat kontrollås än K12 eller genom anordning i ställverk eller

— om tåget tillfälligtvis måste tagas in enl § 52:2 eller

— om cto lämnat medgivande för station med ett fåtal växlar och spårspärrar.

§ 56. (Reservnummer)

§ 57. Tågs samtidiga rörelse på bevakad station

Under tågs infart på eller utfart från bevakad station får annat tåg vara i rörelse där, endast om tågvägarna är oberoende av varandra eller tryggade mot varandra genom förreglade växlar.

Anm. Cto kan medge undantag från denna paragraf. Beträffande förutsättningarna för sådant undantag se säok.

§ 58. Skydd för allmänheten på trafikplats

Hur skyddet vid plattformsovergångar skall vara ordnat vid tågrörelse anges i SJF 541.7.

§58

Personplattform skall i mörker vara belyst, när den är upplåten för allmänheten. På tpl där personal ej tjänstgör och tändning och släckning ej sker automatiskt, behöver personplattform dock ej vara belyst.



§ 83. Hjälpfordon behövs. Fordon från tåg måste lämnas kvar på linjen

Gemensamma föreskrifter

1. Har tåg stannat på linjen och behövs hjälpfordon eller måste fordon lämnas kvar på tågspår på linjen, skall föraren vidtaga följande åtgärder i nämnd ordningsföljd.

1) Finns annat tågspår bredvid och kan det antagas att fara uppstått på detta, skall föraren genast vidtaga följande åtgärder i fråga om detta spår:

a) om spåret har spårledning för linjeblockering: kortsluta spårledningen med kontaktdon,

b) om främsta fordonet kan visa blinkande frontljus: koppla om till detta,

c) sätta upp hindertavlor på båda sidor om det ofarbara stället, ca 400 m från detta och först framåt.

Anm 1. Finns tbfh, skall denne genast ombesörja att en signalgivare beger sig bakåt ca 400 m från det ofarbara stället för att — om fordon nalkas — visa stoppsignal. Signalgivare skall posta, tills de hindertavlor som nämnts i föregående stycke satts upp. Har tbfh anledning misstänka att föraren genom missödet blivit oförmögen att vidtaga föreskrivna skyddsåtgärder, skall han dock i första hand ombesörja att åtgärd a) genast blir utförd, och därefter åtgärd c).

2) Kan främsta fordonet ej visa blinkande frontljus, skall om möjligt rött sken visas framåt.

3) Föraren skall se till att hjälp lämnas personer som är skadade eller i fara och att olycka genom skadad eldriftledning förebygges.

4) Medför tåget gasvagn, tom eller lastad, eller vagn som är försedd med någon av varningsetiketterna nr 1—6, skall föraren om möjligt utröna, om sådan vagn skadats och, om så är fallet, se till att alla personer som uppehåller sig vid olycksplatsen varnas.

Anm 2. I tåg med tbfh skall denne i stället för föraren vidtaga åtgärderna enl punkterna 3 och 4 ovan.

§83

Hjälpfordon behövs

2. Föraren skall begära hjälpfordon enl SJF 013 hos lättast anträffbara tkl eller — på fjbsträcka — hos fjtkl.

Innan hjälpfordon anlänt, får tåget ej sättas i gång utan att föraren fått medgivande härtill av tkl på *båda* gränsstationerna resp fjtkl.

3. Tkl/fjtkl som fått begäran om hjälpfordon skall genast ombesörja hinderanmälan resp spärra stationssträckan.

Tkl som anmält hinder resp fjtkl skall vidtaga åtgärder enl SJF 016.

4. På den stationssträcka där hjälpbehövande tåg stannat skall hjälpfordon gå som vut.

5. Har tåg stannat på linjen och behövs hjälpfordon enbart av den anledningen att dragfordonets maskineri blivit otjänstbart, gäller på sträcka *med linjeblockering* utöver mom 1—4 följande.

På sträcka utan fjb skall föraren begära hjälpfordon hos tkl på nästa bevakade station. Finns bakomvarande tåg på samma stationssträcka, får tkl i samråd med tl och tkl på den andra gränsstationen ge order till föraren på det bakomvarande tåget att detta som vut skall framgå till det hjälpbehövande tåget och skjuta in detta till nästa bevakade station. Ordern får ges muntligt. Föraren skall vara tsm även om villkoren härför (§ 36:1) ej är uppfyllda. Hinderanmälan behövs inte. Föreskrifterna i § 36:9—12 och 16 gäller i tillämpliga delar.

På fjbsträcka skall föraren begära hjälpfordon direkt hos fjtkl som därefter beslutar om åtgärder enl detta mom.

Fordon från tåg måste lämnas kvar på linjen

6. Måste fordon lämnas kvar på tågspår på linjen, skall föraren sedan i mom 1 föreskrivna åtgärder vidtagits se till att fordonen fastbromsas enl föreskrifterna i SJF 312; kan så ej ske måste hjälpfordon begäras.

Föraren skall vidare se till att de kvarlämnade fordonen om möjligt bevakas.

SJ

SJF 010 (são)

3. Diesellok

Dragfordon litt	Åtgärder som vidtagits på fordonet	Sth km/h	Anm
Tc	<i>Riktningväxeln lagd i mittläge; inga andra åtgärder vidtagna</i>	Enl hastighets- skylten	Transportväg högst 500 km
V3		60*	Intill dragan- de lok
V4		90*	
Övriga diesellok		Enl has- tighets- skylten	
	<i>Åtgärder vidtagna på fordonets drivanordning</i>		
T21	Nedkopplat	50	
Tc, V5	Nedkopplat	Enl has- tighets- skylten	
Tp	Nedkopplat	40	
V3	Nedkopplat	40	
V4	Nedkopplat	90*	

4. Lokomotorer

Dragfordon litt	Åtgärder som vidtagits på fordonet	Sth km/h	Anm
<i>Riktningväxeln lagd i mittläge; inga andra åtgärder vidtagna</i>			
Z3 nr 39, 86, 188–190, 238, 243		Enl has- tighets- skylten	Endast sist i tåg. Transportväg högst 50 km
Z3 nr 277–286, Z43, Z49		40	Transportväg högst 50 km. Högst 300 ton efter lokomotorn
Z61, Z62, Z63, Z65		70* ¹⁾	
Z64		40	
Z66		90* ¹⁾	
Z67		70 ¹⁾	
Z4p		40	Transportväg högst 50 km
<i>Åtgärder vidtagna på fordonets drivordning</i>			
Z	Kedjorna nedtagna	40	Endast sist i tåg
Z3 nr 39, 86, 188–190, 238, 243	Kedjorna nedtagna	40	Endast sist i tåg
Z3 nr 277–286, Z49 nr 94, 100, 102–104, 145	Kedjorna nedtagna	40	Högst 300 ton efter lokomotorn
Z43, Z49 nr 109–118, 120–121, 123–127, 151–160, 170–181	Kedjorna nedtagna	70* ¹⁾	Högst 300 ton efter lokomotorn
Z64	Nedkopplat	40	
Z 66	Nedkopplat	90* ¹⁾	
Z67	Nedkopplat	70 ¹⁾	
Z4p	Kedjorna nedtagna	40	
Övriga loko- motorer	Nedkopplat	70* ¹⁾	

¹⁾ Sth dock 60 km/h om lokomotorn går sist i tåg.

Allmänt

De sträckor som har banutrustning för ATC (= utrustat område) framgår av linjeboken. Dessutom är gränserna utmärkta med tavlor "ATC börjar" resp "ATC slutar". När tavlan "ATC slutar" är placerad mellan försignal och huvudsignal skall det ca 1 000 m framför denna tavla dessutom finnas en orienteringstavla med tilläggstavla "ATC slutar".

De sträckor som har ATC-utrustning är fullständigt utrustade, d v s baliser finns vid alla försignaler och huvudsignaler, alla hastighetstavlor och tillhörande orienteringstavlor. Hastighetstavla för tillfällig nedsättning kan dock sakna baliser.

Vid vissa ATC-arbeten anordnas ATC-arbetsområde. Gränserna för sådant område är utmärkta med tavlor "ATC-arbete börjar" resp "ATC-arbete slutar". När tavlan "ATC-arbete börjar" är placerad mellan försignal och huvudsignal skall det ca 1 000 m framför denna tavla dessutom finnas en orienteringstavla med tilläggstavla "ATC-arbete börjar".

Anm 1. Där utrustat område börjar och slutar och där ATC-arbetsområde börjar och slutar finns utöver tavlor dessutom baliser.

Anm 2. När gränsen där ATC-arbete börjar sammanfaller med gränsen där ATC börjar, skall såväl tavla "ATC börjar" som tavla "ATC-arbete börjar" finnas; orienteringstavla skall dock ej sättas upp.

När gränsen där ATC-arbete slutar sammanfaller med gränsen där ATC slutar skall tavlan "ATC-arbete slutar" ej sättas upp.

Anm 3. När gränsen mellan å ena sidan utrustat område och å andra sidan outrustat område eller ATC- arbetsområde går mellan infartsförsignal och infartssignal gäller följande.

Baliserna vid försignalen skall vara kodade så, att hastighetsvärdet "80" visas i dragfordons försignalindikator när försignalen visar signalbilden "vänta kör". Under försignalen finns i detta fall en tavla med texten "ATC 80". (Hastighetstavla skall ej sättas upp.)

Övriga sträckor = outrustat område.

Förare, som erhållit minst *begränsad utbildning* i ATC, skall ha ATC verksam på ATC-utrustat dragfordon när detta framföres i outrustat område. När ATC-utrustat fordon framföres i utrustat område skall ATC vara verk-

sam om föraren har *kompletterande* eller *fullständig* ATC-utbildning. I andra fall skall ATC vara fränkopplad, d v s även vid förarbyte om avlösande förare saknar behövlig utbildning i ATC. Detta gäller också när dragfordonet är avställt.

Undantag från eller tillägg till são och säok

Undantag från § 3:1, 2, 22 och 30

ATC-utrustningen ger möjlighet att gradera tillåten hastighet på olika spåravsnitt på annat sätt än vad som är möjligt med signalsystemet. Det är därför tillåtet att utnyttja det högre hastighetsvärde, som visas i indikator när

- a) försignal visar "vänta 40"
- b) huvudsignal visar "kör 40"
- c) hela tåget passerat växelkurva
- d) huvudsignal visar kör med ett grönt sken till såväl huvud- som sidotågväg; i detta fall får den hastighet som hastighetstavlan visar (80 eller högre) överstridas när signalbilden gäller till huvudtågvägen.

I fallen a) och b) visar indikatorn högst "70" och i övriga fall högst "130".

Tillägg till § 3:22

Hastighetstavla kan ha tilläggstavla med texten "ATC börjar", "ATC slutar", "ATC-arbete börjar" eller "ATC-arbete slutar".

Tillägg till § 3:30

Orienteringstavla kan ha tilläggstavla med texten "ATC slutar" eller "ATC-arbete börjar".

Tillägg till § 28:2

Sioc skall lägga ut baliser:

- 1) Vid hastighetstavla (såväl begynnelse- som sluttavla och även extra hastighetstavla) på tågspår som innebär att sth skall vara lägre än banans sth eller sänkning av banans sth.

Anm 1. Vid tillfällig hastighetsnedsättning på högst ca 800 m långa sträckor behöver baliser ej läggas ut vid hastighetstavlor.

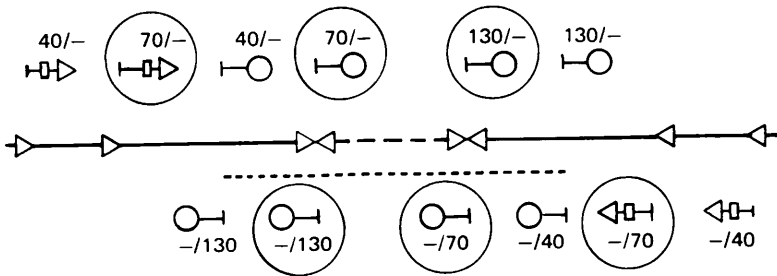
Detsamma gäller vid hastigt påkommen nedsättning som är längre än ca 800 m. I detta fall skall baliser dock läggas ut snarast möjligt.

2) Vid orienteringstavla (även extra orienteringstavla), såo fig 54 c, på tågspår.

3) För hastighetsnedsättning på sidotågväg, där hastigheten är nedsatt med högst 40 km/h och orienteringstavla således ej finns, skall dock orienteringstavelbaliser läggas ut på sidotågvägen så nära växeln som möjligt. Blir broms-avståndet till hastighetstavlan härvid för kort skall andra åtgärder avgöras av bdc. Är nedsättningen kortvarig kan enbart ordergivning få användas (se tilllägg till § 28:3).

Anm 2. Vid sådan nedsättning som avses i anm 1 ovan lägges boc (i samråd med sioc) ut orienteringstavelbaliser. Boc får under inga förhållanden ändra baliser. Berörs annan nedsättning (även sådan enligt anm 1) eller krävs ändring av baliser måste sioc göra detta enligt anvisningar av bdc.

Baliser skall i vissa fall *tagas bort eller ändras* för sådan (stående) nedsättning som ersätts av annan.



I ovanstående exempel finns en stående nedsättning till 70 km/h (streckad linje). På grund av arbete måste hastigheten sättas ned till 40 km/h enligt den prickade linjen. Inringade tavlor måste då täckas över. Är nedsättningen till 40 km/h

— högst 500 m (anm 1 ovan) behöver baliser ej läggas ut vid de nya hastighetstavlorna. Baliserna vid de inringade orienterings- och hastighetstavlorna (70-tavlorna) behöver ej ändras

— längre än ca 500 m skall baliser läggas ut vid de nya hastighetstavlorna. Baliserna vid de inringade orienterings- och hastighetstavlorna måste då antingen tagas bort eller ändras.

Om i exemplet hastigheten på den nya nedsättningssträckan är samma som på den ursprungliga (70 km/h) måste orienteringstavelbaliserna tagas bort

eller ändras oavsett om baliser skall läggas ut vid den nya hastighetstavlan eller ej. Däremot behöver de ursprungliga hastighetstavelbaliserna ej åtgärdas.

Ovan nämnda åtgärder måste alltid göras av sioc enligt anvisningar av bdc.

Tillägg till § 28:3

Om baliser ej lagts ut enl anm 1 till § 28:2 ovan skall på S10 till förare på tåg och vut anges: "Baliser finns ej vid hatavla. Nedsättningssträckans längd ärm".

Om baliser ej lagts ut enl sista meningen i punkt 3) till § 28:2 ovan skall på S 10 till förare på tåg och vut anges: "Nedsättningen ingår ej i ATC-systemet". I undantagsfall får detta tillämpas även vid nedsättning enl § 27:3 när orienterings- och hastighetstavlur men ej baliser hunnit sättas ut. Till dess taylor satts upp innebär ordergivning enl säok till § 27:3 att baliser ej är utlagda.

Vid sådan hastighetsnedsättning där förskjutning av begynnelsepunkten är medgiven skall tillses att även baliserna flyttas.

Tillägg till § 28:4

När hastighetsnedsättning skall upphöra skall även baliserna tagas bort. Andra baliser som tagits bort eller ändrats skall återställas.

Tillägg till § 31

ATC-arbete på *en* informationspunkt i spåret får utföras utan att A-arbete anordnas. Förutsättningen är dock att spärrat balisfel kan anordnas. Innan detta göres skall tkl på en av stationssträckans gränsstationer — på fjbsträcka fjtkl — underrättas. Tåg/vut med verksam ATC skall oavsett tågriktning ges order på S 10 "Annat besked" om balisfelet. Av ordern skall framgå km-tal och vilken signal/tavla balisfelet gäller.

Vid ATC-arbete på *två eller flera* intilliggande informationspunkter i spåret skall ATC-arbetsområde normalt anordnas. Sådant område behöver inte anordnas om ATC-arbetet utföres som A-arbete och om det kan påbörjas och avslutas inom tidsramen för *ett* sådant. ATC-arbetsområde skall alltid anordnas enligt anvisningar som lämnas av bdc.

Tåg/vut med verksam ATC skall ges order om ATC-arbetsområdets utsträckning på S 10 "Annat besked".

Bilaga 5

Kunskapsfordringar

1. Allmänt

Som ledning för vad var och en skall kunna, anges i denna bilaga för personalkategorier med säkerhetstjänst de allmänna fordringarna beträffande kunskaper i såo föreskrifter.

I föreskrifter med begränsad giltighet (t ex sådana som gäller endast på dubbelpår, fjbsträcka, sträcka med linjeblockering eller sträcka med ATC-utrustning) fordras godkända kunskaper endast om tjänstgöringen kräver detta. Även i övrigt får kunskapsfordringarna anpassas till lokala förhållanden och till ev begränsningar i tjänstgöringen.

Uppgifterna i denna bilaga avser inte bara angivna paragrafer i såo utan även de kompletterande föreskrifter som finns i säok och SJF 010.2 (Särskilda säkerhetsföreskrifter vid beredskaps- och krigstillstånd).

2. Lc

Kunskapsfordringar har ej specificerats. Lc skall äga de kunskaper som chefsansvaret (SJF 000) kräver. Vid verkstadsregioner gäller motsvarande enl regionchefens bedömning.

3. Tl, fjtkl, tkl, tklbiträde

Godkända kunskaper fordras i alla föreskrifter.

4. Driftvakt

Godkända kunskaper fordras i § 30.

5. Övriga personalkategorier

Godkända kunskaper fordras enl tabellen på följande sidor.

Av förare med tjänstgöring endast i växling och på vut krävs kunskaper motsvarande tillsyningsman vid vut.

Bangårds- personal	Förare	Ledare för arbetslag. Tillsynings- man vid A-arb	Små- fordons- förare	Ställverks- vakt
1—10	1—28	1—10	1—10	1—10
12—22	30	12—29	12—25	12—31
25	31:5,6,9	31	26:1,3,5	32:1,8,9
26:1,3	35:1,5	32	27:1,3	33:1,5
27:1	36—45	35	28	34:1,4
28:1	47:5	43:4	29	35:1,2
29:1-7	48:1-5	47:5	31:5,6,9	36:1-3,7,
31:1,2,4,5	49	48:1-3	32 ¹⁾	12,11,16
36:5	50	60	33 ²⁾	37:1-9
37	51:1,4,5	64	34 ³⁾	38:1,3-6
39:4	52—58	81:1,6,13	35	39
40—43	60—85	83—85	36 ⁴⁾	47
44:3	Bil 3	Bil 4	36:14 ¹⁾	48:1,5,6
45	Bil 4		43:4	50—58
47			47:5	60
48:5			48:1-3	64
50	60—85		55:1	65:3
51:1,2	Bil 3		60	69:6
52:1-3			64	72:1,3,4
54—58			70 ⁴⁾	73
60			71 ⁴⁾	74
64			83—85	77
65:3			Bil 3 ⁴⁾	78:1-3
68				81:1,2,6,13
72:3				83
78:3				85
85				Bil 3

1)A-fordonsf. 2)B-fordonsf. 3)C-fordonsf. 4)Förare av motortralla som framför vut



CHEFEN
FÖR
STATENS JÄRNVÄGAR

PRESENTATIONSBLAD
till ändringstryck/ny utgåva
Datum

Redaktion: Tas, 3971

1982—04—29

Ändringstryck 5 till Säkerhetsordning (SJF 010)

Gäller fr o m 1982—05—23

Omfattar 2 blad (detta blad inräknat)

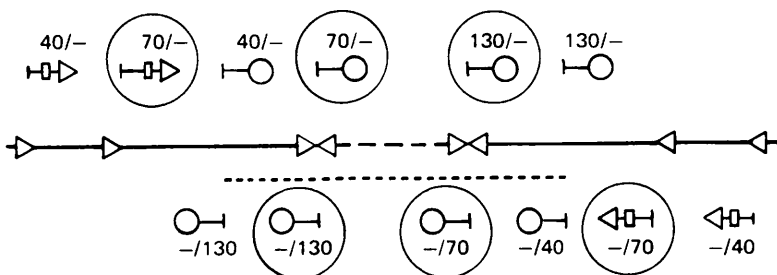
Kommentarer: Ändringen avser bilaga 4 (ATC-föreskrifter). Exemplet på sidan 5 har anpassats till förändring i ätr 4. (Vid tillfällig nedsättning behövs inte baliser vid hastighetstavlorna, om sträckans längd är högst ca 800 m).

2) Vid orienteringstavla (även extra orienteringstavla), såo fig 54 c, på tågspår.

3) För hastighetsnedsättning på sidotågväg, där hastigheten är nedsatt med högst 40 km/h och orienteringstavla således ej finns, skall dock orienteringstavelbaliser läggas ut på sidotågvägen så nära växeln som möjligt. Blir bromsavståndet till hastighetstavlan härvid för kort skall andra åtgärder avgöras av bdc. Är nedsättningen kortvarig kan enbart ordergivning få användas (se tilllägg till § 28:3).

Anm 2. Vid sådan nedsättning som avses i anm 1 ovan lägger boc (i samråd med sioc) ut orienteringstavelbaliser. Boc får under inga förhållanden ändra baliser. Berörs annan nedsättning (även sådan enligt anm 1) eller krävs ändring av baliser måste sioc göra detta enligt anvisningar av bdc.

Baliser skall i vissa fall *tagas bort eller ändras* för sådan (stående) nedsättning som ersätts av annan.



I ovanstående exempel finns en stående nedsättning till 70 km/h (streckad linje). På grund av arbete måste hastigheten sättas ned till 40 km/h enligt den prickade linjen. Inringade tavlor måste då täckas över. Är nedsättningen till 40 km/h

— högst 800 m (anm 1 ovan) behöver baliser ej läggas ut vid de nya hastighetstavlor. Baliserna vid de inringade orienterings- och hastighetstavlor (70-tavlor) behöver ej ändras

— längre än ca 800 m skall baliser läggas ut vid de nya hastighetstavlor. Baliserna vid de inringade orienterings- och hastighetstavlor måste då antingen tagas bort eller ändras.

Om i exemplet hastigheten på den nya nedsättningssträckan är samma som på den ursprungliga (70 km/h) måste orienteringstavelbaliserna tagas bort

eller ändras oavsett om baliser skall läggas ut vid den nya hastighetstavlan eller ej. Däremot behöver de ursprungliga hastighetstavelbaliserna ej åtgärdas.

Ovan nämnda åtgärder måste alltid göras av sioc enligt anvisningar av bdc.

Tillägg till § 28:3

Om baliser ej lagts ut enl anm 1 till § 28:2 ovan skall på S10 till förare på tåg och vut anges: "Baliser finns ej vid hatavla. Nedsättningssträckans längd ärm".

Om baliser ej lagts ut enl sista meningen i punkt 3) till § 28:2 ovan skall på S 10 till förare på tåg och vut anges: "Nedsättningen ingår ej i ATC-systemet". I undantagsfall får detta tillämpas även vid nedsättning enl § 27:3 när orienterings- och hastighetstavlor men ej baliser hunnit sättas ut. Till dess tavlor satts upp innebär ordergivning enl säok till § 27:3 att baliser ej är utlagda.

Vid sådan hastighetsnedsättning där förskjutning av begynnelsepunkten är medgiven skall tillses att även baliserna flyttas.

Tillägg till § 28:4

När hastighetsnedsättning skall upphöra skall även baliserna tagas bort. Andra baliser som tagits bort eller ändrats skall återställas.

Tillägg till § 31

ATC-arbete på *en* informationspunkt i spåret får utföras utan att A-arbete anordnas. Förutsättningen är dock att spärrat balisfel kan anordnas. Innan detta göres skall tkl på en av stationssträckans gränstationer — på fjbsträcka fjtkl — underrättas. Tåg/vut med verksam ATC skall oavsett tågriktning ges order på S 10 "Annat besked" om balisfelet. Av ordern skall framgå km-tal och vilken signal/tavla balisfelet gäller.

Vid ATC-arbete på *två eller flera* intilliggande informationspunkter i spåret skall ATC-arbetsområde normalt anordnas. Sådant område behöver inte anordnas om ATC-arbetet utföres som A-arbete och om det kan påbörjas och avslutas inom tidsramen för *ett* sådant. ATC-arbetsområde skall alltid anordnas enligt anvisningar som lämnas av bdc.

Tåg/vut med verksam ATC skall ges order om ATC-arbetsområdets utsträckning på S 10 "Annat besked".



Huvudkontoret
Trafiksäkerhetsenheten

PRESENTATIONSBLAD
till ändringstryck/ny utgåva
Datum

Redaktion: S, 3971

1983—02—01

Ändringstryck 6 till Säkerhetsordning (SJF 010)

Gäller fr o m 1983—05—29

Omfattar 14 blad (detta blad inräknat)

Kommentarer: Bland ändringarna kan följande nämnas.

Anvisningar m m

Förkortningarna har anpassats till den nya regionala organisationen.

§ 3:1

Beskrivningen av stationer med röda märktavlor har förtydligats.

§ 3:20

Gul elspärretavla har införts för s k uppställningsområden.

§ 48:4

Order om ändrad bevakning ges alltid på S11. Indirekt ordergivning (S8, S9, S7 eller S14) räcker alltså inte.

§ 52:5

Förfaringssättet med order (S10) om felaktig utfartssignal får inte tillämpas på station där tkl befriats från att ge "avgång". Där tillämpas i stället § 70.

§ 53

Förare som upptäcker släckt försignal skall stanna redan vid efterföljande huvudsignal och rapportera felet.

§ 63:3

Innan tåg får avgå från sådan bevakad station, där tkl inte ger "avgång", skall föraren kontrollera att utfartssignalen visar "kör".

§ 65

CMR kan befria tkl på viss station från att ge "avgång". Föreskrifterna har disponerats om och förenklats för att bättre ansluta till denna möjlighet.

§ 68

På grenstation och station som regelbundet har utgångståg skall vid stationsgränsen finnas en extra hastighetstavla.

§ 72

Föreskrifterna har kompletterats för de stationer där tkl befriats från att ge "avgång".

Bilaga 2

Föreskrifterna för liftmotorvagn litt Qhz-ö har tagits in i säo. SJM 59/82 upphör därför att gälla.



Huvudkontoret
Trafiksäkerhetsenheten

SJF 010

Utgåva 13

Gäller fr o m 1979-06-11

Säkerhetsordning
(são)

FÖRTECKNING ÖVER ÄNDRINGSTRYCK

Nr	Gäller fr o m	Inrättat		Nr	Gäller fr o m	Inrättat	
		datum	sign			datum	sign
1	80-01-15			6	83-05-29		
2	80-06-16			7			
3	81-03-01			8			
4	82-05-23			9			
5	82-05-23			10			

Tilldelningsnorm

Denna SJF tilldelas

EXPEDITIONSEXEMPLAR

centrala och regionala
förvaltningsorgan
produktionsområden
stationer (i såo bemärkelse)

PERSONLIGA EXEMPLAR

all personal i säkerhetstjänst



Anvisningar m m

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

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

3. Med uttrycket "sträcka med linjeblockering" avses sträcka med linjeblockering *i bruk*; med "sträcka utan linjeblockering" avses dels sträcka där linjeblockering *saknas*, dels sträcka där linjeblockeringen är *ur bruk*.

4. Uttrycken "främsta fordonet", "sista fordonet", "nästa signal", "nästa station" o d räknas i färdriktningen.

5. I §3 innebär  på signalmedel fast sken och  blinkande sken.

6. Med undantag för § 3 avses med "kör" från huvudsignal även "kör 40" och "kör 70".

7. Nedanstående förkortningar, som ej förekommer i vanligt språkbruk, användes dels för grund- och böjningsformer, dels i sammansatta ord. Förkortningarna för administrativa benämningar kommer successivt att anpassas till den organisation som gäller fr o m 83-02-01. Under en övergångsperiod används dock även äldre förkortningar. Dessa har här översatts till de chefer, enheter m m som är aktuella i nuvarande organisation.

bdc banregionchef

boc banområdeschef

CB } chefen för banavdelningen
cba }

CBO banområdeschef

CBR banregionchef

CELO elområdeschef

CM } chefen för maskinavdelningen
cma }

CMR marknadsregionchef

CS chefen för trafiksäkerhetsenheten

CSIO signalområdeschef

cta	chefen för trafiksäkerhetsenheten	
cto	produktionsområdeschef vid marknadsregion (vissa fall), marknadsregionchef (övriga fall)-- uppdelningen regleras t v genom särskilt meddelande	
E	på särskild order (extratåg)	
eloc	elområdeschef	☾
fjb	fjärrblockering	
fjst	fjärrmanövrerad station	
fjtkl	fjärrtågklarare	
IF	Interna Föreskrifter	☾
kvo	kvarhållningsorder	
lc	} produktionsområdeschef	
lstc		
proc		
R	dag med reducerad trafik	
RF	Regionföreskrifter	
sioc	signalområdeschef	
SJF	SJ Föreskrifter	
sth	största tillåten hastighet	
sao	säkerhetsordning	
säok	kompletterande föreskrifter och anvisningar till säkerhetsordningen	
säpl	säkerhetsplan	
tam	tåganmälan	
tas	huvudkontoret, trafiksäkerhetsenheten	
tbfh	tågbefälhavare	
tdc	marknadsregionchef	
tdt	tidtabell	☾
tkl	tågklarare	
tl	tågledare	
tpl	trafikplats	
tsm	tillsyningsman	
vko	veckoorder	☾
vut	vagnuttagning	

§ 2. Tillåtna signalmedel och signaler. Föreskrifternas tillämpning m m

1. Endast de signalmedel och signaler som anges i sao eller eljest fastställts av CS får användas. De får begagnas endast på det sätt och för det ändamål som är föreskrivet.
2. Säkerhetsåtgärd får ej åsidosättas, även om den skulle medföra tågförse-ning.
3. Är det tveksamt vilken av flera säkerhetsåtgärder som gäller i ett visst fall, skall den strängare föreskriften tillämpas.
4. Åtgärd som bedömes ofrånkomlig för att förebygga eller minska över-hängande fara får vidtagas, även om den avviker från sao.

§ 3. Signalmedel och signaler på linjen och på stationer

Signalinrättningar

Otydlig eller ofullständig signalbild på huvud-, dvärg-, spårspärr-, vägkorsnings- eller brosignal eller utebliven signal från dessa signalmedel anses som "stopp" för de rörelser som signalmedlet gäller för.

1. Huvudsignaler

Huvudsignal anger vilken hastighet som får hållas fram till nästa huvudsignal. På station där huvudsignal (utfarts- eller blocksignal) ej finns vid stationsgränsen gäller dock restriktiv hastighet endast fram till denna.

På varje station skall finnas huvudsignal som gäller för tågs infart (= *infartssignal*).

Huvudsignal, gällande för tågs utfart från station (= *utfartssignal*), skall finnas i minst följande utsträckning:

på fjst: utfartssignal — placerad framför utfartsväxlarna — skall finnas för varje utfartstågväg,

på annan station än fjst: för huvudstågväg, varifrån tåg skall gå in på sträcka med linjeblockering, skall utfartssignal finnas framför utfartsväxlarna.

Anm. 1. Även vid sträckor med linjeblockering finns vissa stationer som saknar utfartssignaler. Dessa stationer är i första hand avsedda för övergång mellan upp- och nedspår eller som förgreningspunkter. Infartssignalen på dessa stationer har även funktion som utfartssignal och kan i regel ej visa "kör" eller "kör 40 (70)", förrän blocksignalen vid stationsgränsen visar "kör".


Huvudsignal skall i regel placeras till vänster om tågspåret. Huvudsignal som gäller för högerspår skall dock i regel placeras till höger om detta.

Av huvudsignaler finns tre typer: huvudljussignal, huvuddvärgsignal och semafor.

Huvudsignal gäller för tåg och vut.

Anm. 2. Huvudsignal som ej tändes automatiskt skall vara tänd minst 15 min innan tåg tidigast kan väntas. Semafor behöver dock vara tänd endast när nattsignaler användes.

l) "Lossa"

 <p data-bbox="303 651 369 678">Fig 40</p> <p data-bbox="175 686 481 762">Armen hålles sträckt uppåt, under det att handen svänges fram och åter i sidled.</p> <p data-bbox="230 778 770 805">Betydelse: "lossa" vid provning av tryckluftbromsen.</p>	<p data-bbox="517 359 841 459">Vitt sken från handsignallykta som hastigt vrides åt sidorna, så att ett blinkande sken framträder.</p> <p data-bbox="517 478 841 547"><i>Anm.</i> På ficklampa tändes och släckes det vita skenet flera gånger i hastig takt.</p>
---	---

16. Signalflagga, röd (dagsignal)

Betydelse:

utvecklad och hållen stilla (= "stillahållen stoppsignal"): "stopp".

utvecklad och förd flera gånger fram och åter i sidled (= "rörlig stoppsignal"): "stopp".

17. Blinkande frontljus på dragfordon (manöverbagnar)

Blinkande sken på främsta fordonet användes av förare som stoppsignal vid hinder på bredvidliggande tågspår på linjen (§ 83:1 och § 85:2).

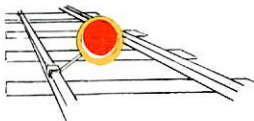
Betydelse: "stopp".

Tavlor

18. Hindertavla

Hindertavla skall placeras i det spår som den gäller för.

Anm. Hindertavlor som fastgöres vid rälen skall placeras inåt spåret.



Betydelse: "stopp".

Fig 41

19. Huvudsignaltavla



Betydelse: "stopp" för tåg och vut.

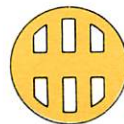
Fig 42

20. Elspärrtavla



Betydelse: "stopp" för fordon med uppfälld strömvtagare.

Fig 43 a



Betydelse: "stopp" för fordon med uppfälld strömvtagare, om inte föraren fått besked att kontaktledningen är tillkopplad.

Fig 43 b

21. Stoppförbudsmärkning

För att ange början och slutet av sträcka där fordon med uppfälld strömvtagare ej får stanna är kontaktledningsstolparna målade med gula fält.



Fig 44

b) utan särskild order av tl i följande fall:

1) om 01 i K skall möta, förbigå eller förbigås av annat tåg,

2) om extratåg anordnas och det av tdt för extratåget framgår att K då skall vara bevakad för 01,

3) om enkelspårsdrift anordnas och K enl S7 blir gränsstation för denna,

4) om linjeblockering tages ur bruk och K enl S14 blir gränsstation mellan sträcka med och sträcka utan linjeblockering.

4. Ändras bevakningsskyldigheten på en station (K), skall order till tåg ges sålunda:

a) om K blivit *obevakad*:

förare och tbfh delges S11;

b) om K blivit *bevakad*:

förare och tbfh delges S11. Har föraren ej fått order på tidigare station skall *antingen* föraren ges order utanför K

eller —när signaltelefon (radio) saknas—tåget tagas in på följande sätt:

sedan "beredd" givits, ställes infartssignalen till "kör",

tkl ger "sakta".

föraren svarar med "uppfattat";

Har tbfh ej fått order på tidigare station, skall tbfh på tåg som *stannat för trafikutbyte* i K genast ges order av tkl där.

§48

5. Innan tkl tjänstgöring får upphöra på en station (K) som skall lämnas obevakad för tåg, skall tkl

1) om K skulle ha varit bevakad för tåget ombesörja order (S11) till förare och tbfh och underrätta kontrollstationen,

2) inspektera tågväg som skall användas medan K är obevakad och se till att alla fordon är uppställda innanför skyddsväxel eller spårspärr,

3) ställa huvudsignalerna till "kör",

Anm 1. Kan huvudsignal ej visa riktig, tydlig och fullständig körsignal, skall tl avgöra, om stationen trots detta får lämnas obevakad.

4) ha fått "01 in i L" för närmast föregående tåg (om sådan anmälan förekommer på sträckan),

5) sedan åtgärderna enl 1)–4) vidtagits, skall tkl anmäla "*Fri genomfart i K (på båda tågspåren, uppspåret, nedspåret)*" till tkl på den nya stationssträckans gränstationer; om K fått anmälan "*Fri genomfart*" från annan station, skall den flyttas över. Samtidigt skall tkl i K flytta över de uppgifter som tkl på den nya stationssträckans gränstationer behöver känna till.

Anm 2. Proc kan medge att tkl i K redan vid ut-anmälan för 01 anmäler "*då 01 inkommit i L, fri genomfart i K (på båda tågspåren, uppspåret, nedspåret)*" och att tkl tjänstgöring därefter upphör utan att "01 in i L" avvaktas. Om annat tåg (02) mött 01 i K, får detta förfaringssätt dock ej tillämpas, förrän "02 in i J" erhållits.

Sedan "*Fri genomfart i K*" anmälts, får växel eller spårspärr ej rubbas eller annat förhållande ändras så länge K är obevakad. CMR kan dock medge undantag från föreskrifterna i detta stycke; villkoren härför är angivna i SJF 010.4.

§ 52. Huvudsignal på bevakad station är felaktig eller saknas

Infartssignal är felaktig

1. Är infartssignal på bevakad station felaktig, skall den visa "stopp" eller vara släckt. Kan signalen ej visa tydligt "stopp", skall tkl ombesörja att huvudsignaltavla sättes upp på sådan infartssignal som utgöres av semafor.

2. För ordergivning till förare på tåg och för tågs intagande gäller följande.

a) På annan bevakad station än fjst

Kan signalen ej visa tydligt "stopp", skall föraren om möjligt ges order (S10) på tidigare station.

Anm1. Visar infartssignalen "kör" i stället för "stopp" och finns hinder för tågs intagande, skall tkl — om föraren ej fått S10 — genast försöka stoppa tåget.

Tåg får tagas in förbi infartssignalen på något av följande sätt.

Signaltelefon (radio) finns: enl föreskrifterna i § 70.

Signaltelefon (radio) saknas:

sedan "beredd" givits, visar tkl rörlig stoppsignal (signalflagga eller rött sken),

föraren svarar med "uppfattat",

tkl visar "framåt", vilket innebär att tåget får passera infartssignalen,

föraren svarar med "uppfattat".

Tkl får beordra annan tjänsteman att repetera eller ge signalerna.

Anm2. När infartssignal ej kan visa "kör" och flera tåg berörs, t ex i samband med ban- eller signalarbete, får tkl — antingen signaltelefon (radio) finns eller ej — i vko (i undantagsfall på S10) ge order enl följande: " 'Beredd' skall ges. Signalen får ges innan tåget stannat. Infartssignalen kan ej visa 'kör.' "

b) På fjst

Föraren skall ej ges order. Föreskrifterna i § 70 skall tillämpas.

§52

Infartssignal saknas

3. Saknas infartssignal på bevakad station, skall signalgivare, när tåg väntas, vid eller utanför yttersta växeln visa rörlig stoppsignal (signalflagga eller rött sken),
föraren svarar med "beredd",
finns ej hinder för tågets intagande, visar signalgivaren "framåt",
föraren svarar med "uppfattat".

Finns hinder för tågets intagande, skall signalgivaren efter "beredd" visa stillahållen stoppsignal, tills tåget stannat.

Utfartssignal är felaktig

4. Är utfartssignal på bevakad station felaktig, skall den visa "stopp" eller vara släckt.

5. För ordergivning till förare på tåg och för tågs klarering gäller följande.

a) Fjst

Station där CMR befriat tkf från att ge "avgång"

Föraren skall ej ges order. Förskrifterna i § 70 skall tillämpas.

b) Annan bevakad station

Föraren skall ges order (S10).

Anm. Order skall dock inte ges, när utfartssignal ej kan visa "kör" på station varifrån tåget enl S14 skall gå in på sträcka med linjeblockering *ur* bruk. (Finns mer än en utfartssignal i tågvägen, gäller detta endast den yttersta.)

"Avgång" innebär att tåget får passera utfartssignalen. Förreglar denna i körställning växel eller rörlig bro på linjen, skall föraren kontrollera att växeln ligger rätt och att spåret är hinderfritt resp bron är farbar. När så kan ske, får detta göras under gången. Hastigheten får dock ej vara större än att föraren vid behov kan stanna framför växeln (bron).

§ 53. Försignal är felaktig

Är försignal till infarts- eller utfartssignal felaktig, skall förare på tåg (förare och tsm på vut) ges order (S10). Detsamma gäller fristående försignal till blocksignal och till huvudsignal vid lastplats eller rörlig bro.

Förare, som upptäcker släckt försignal utan att ha fått order om felet, skall stanna vid den efterföljande huvudsignalen och rapportera felet till lättast anträffbara tk1 (på fjbsträcka fjtk1).

§54–55

§ 54. Tågvägsklargöring

1. Före tågs infart på eller utfart från bevakad station skall tågvägen göras klar. Detta innebär bl a

- att de växlar som ingår i själva tågvägen lägges rätt,
- att de växlar och spårspärrar som skyddar tågvägen lägges i skyddande läge,
- att växlarna (spårspärrarna) låses, om de ej blir förreglade; medväxel i tågvägen behöver dock ej låsas.

Vid möte skall infartstågvägen göras klar för båda tågen, om detta är möjligt.

2. Tågväg skall göras klar av tkl, om ej särskild tågvägsklargörare angivits i säpl.

§ 55. Tågvägsinspektion

1. Kort före tågs infart på eller utfart från bevakad station och efter den tidpunkt, då växling skall vara avslutad, skall klargjord tågväg inspekteras. Detta innebär kontroll av bl a

- att de i § 54:1 nämnda åtgärderna är riktigt utförda; muntligt besked eller "klart" får godtagas som kontroll av att *medväxel* som ej blir förreglad ligger rätt,
- att växling i strid mot § 37:7 ej pågår eller kommer att börja, innan tåget framgått,
- att klargjord tågväg — för ankommande tåg med fast uppehåll även infartstågvägens förlängning till ca 100 m bortom slutpunkten — är hinderfri; småfordon ingår dock ej i denna kontroll.

Anm. Detta mom gäller ej på station vid sträcka med linjeblockering, när infarts- och utfartssignaler ställts in för påverkan av tågen.

6. Spärning får ej hävas, förrän fjtkl fått anmälan att sträckan (tågspåret) kan upplåtas för tåg eller —vid C-fordonsfärd — den medgivna tiden utgått.

Anm. Vid fränkoppling av kontaktledningen över tågspår får spärningen *tillfälligt* hävas, när fordon som ej har uppfälld strömavtagare skall framgå.

§ 61—62. (Reservnummer)

§63-64

§ 63. Åtgärder av förare och tågbefälhavare före tågs avgång

1. Vid byte av förare eller tbfh skall den tillträdande hos den avlöste eller hos tkl förvissa sig om tågnumret.

2. För tåg med tbfh gäller följande.

När utgångståg eller tåg som stannat för trafikutbyte är klart för avgång, skall tbfh

— om tkl skall ge "avgång": ge "klart för avgång" till tkl,

— i annat fall: själv ge "avgång".

3. Innan tåg får avgå från tpl, skall föraren bl a

— göra föreskriven möteskontroll,

— kontrollera att den tid då tåget tidigast får avgå är inne,

— ha fått "avgång", när denna signal skall ges. Finner föraren hinder för avgången, skall den som givit "avgång" underrättas.

På sådan bevakad station där tkl inte ger "avgång", skall förare på stillastående tåg dessutom

— kontrollera att aktuell huvudsignal för utfart visar "kör".

§ 64. Avgångs- och ankomsttid

Genomfartståg och — om trafikutbytet så medger — övriga tåg får i följande utsträckning avgå från och ankomma till tpl före den tidtabellsenliga tiden

a) 5 min före tdtiden

alla tåg

b) 30 min för tdtiden

alla tåg under tiden 18.00—06.00 dagar med trafikeringsalternativ M, Ti, O, To eller F och 00.00—24.00 dagar med trafikeringsalternativ L, S eller R.

Anm. Om genomfartståg skulle komma att avgå för tidigt från station där "avgång" skall ges till tåget, skall tkl uppehålla tåget genom att visa "sakta".

§ 65. Avgångssignal

”Avgång” av tkl/fjtkl

1. När tåg skall avgå från bevakad station skall tkl/fjtkl ge ”avgång” i den utsträckning som anges nedan.

a) Fjst

Station där CMR befriat tkl från att ge ”avgång”

Tkl/fjtkl ger aldrig ”avgång”.

b) Annan bevakad station

1) *Tåg skall gå in på sträcka utan linjeblockering:*

Tkl ger ”avgång” till alla tåg.

2) *Tåg skall gå in på sträcka med linjeblockering:*

Tkl ger ”avgång” till tåg med fast uppehåll eller behovsuppehåll.

Till genomfartståg ges normalt inte ”avgång”. I följande fall skall dock tkl ge ”avgång” även till genomfartståg:

— då tåget fått order (S10) om felaktig utfartssignal,

— då tåget har stannat efter stoppsignal med signalredskap från tkl,

— då tåget efter order utanför stationen enl § 74 har stannat på tågväg som saknar utfartssignal vid infartstågvägens slutpunkt.

2. Innan tkl ger ”avgång” skall han bl a ha sett till

— att de villkor som gäller för att ställa utfartssignal till kör (sök till § 51:3) är uppfyllda,

— att utfartssignal och blocksignal vid stationsgränsen visar ”kör”,

— att ”klart för avgång” erhållits från tbfh, när sådan signal skall ges,

— att den tid då tåget tidigast får avgå är inne.

Ätr 6. 83-05-29

§65

”Avgång” av tbfh

3. Om tkl ej skall ge ”avgång”, ges ”avgång” av tbfh till tåg som är utgångståg eller stannat för *trafikutbyte*.

Innan tbfh ger ”avgång” skall han bl a ha sett till att den tid då tåget tidigast får avgå är inne.

Gemensamma föreskrifter

4. a) Finns A-signal skall ”avgång” till stillastående tåg i regel ges med denna.

A-signal får användas till tåg i rörelse endast efter beslut av CMR.

När tkl skall ge ”avgång” och flera tåg står på stationen för avgång i samma riktning, får A-signal användas endast

— om särskild utfartssignal eller dvärgsignal gäller för varje tåg och ”kör” visas för ett tåg i taget eller

— då ”kör” visas för båda tågen samtidigt (tågvägarna oberoende av varandra), om dels särskild A-signal finns för varje berört spår, dels A-signalerna är uppsatta så nära tågets utfartssignal att förväxling inte kan ske.

b) När A-signal inte användes, skall ”avgång” ges

— av tkl: med signalstav eller handsignallykta,

— av tbfh: med arm eller handsignallykta (ficklampa).

c) Kan ”avgång” vid påskjutning inte ges samtidigt till pålok och tåglok, skall signalen först ges till påloket vars förare svarar med ”uppfattat”. Därefter ges ”avgång” genast till tågloket.

d) Har tåg som fått ”avgång” stannat på grund av stoppsignal från A-signal eller signalredskap, skall ny ”avgång” ges.

§ 66. Tåganmälan har ej kunnat utväxlas

1. Har tam för ett tåg (03) som skall avgå från en station (K) ej kunnat utväxlas i föreskriven ordning med närmaste bevakade station (L), gäller följande.

a) Om 03 i L skall möta annat tåg (02), skall tkl i K underrätta tl. T1 får besluta att 03 eller 02 skall gå till L och att föraren skall tillkalla tkl där, innan det andra tåget avgår mot L; föraren ges order (S10). T1 kan även ändra mötet från L till K eller till station på andra sidan L.

b) I övriga fall gäller:

1) kan tkl i K få full visshet om att tåget närmast före 03 i samma riktning (01) lämnat stationssträckan K-L, får 03 avgå från K i rätt tid,

2) kan tkl i K ej få full visshet enl b 1), men har han ej fått kännedom om att något inträffat som kan utgöra hinder för 03 gång till L, får 03 avgå från K tidigast 30 min efter det att 01 vid normal gångtid skulle ha kommit in till L.

Såväl i fall b 1) som b 2) skall tkl i K ge föraren på 03 order (S10) och underrätta tl.

2. Har föraren fått order enl mom 1, får hastigheten ej vara större än att tåget kan stanna på mindre än hälften av den sträcka som kan överblickas, dock högst 30 km/h om närmast föregående tåg ej med säkerhet lämnat stationssträckan, eljest dock högst 60 km/h.

§ 67. (Reservnummer)

§68

§ 68. Tågs hastighet

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

- a) den sträcka som tåget går på,
- b) fordon i tåget,
- c) tågets bromsutrustning,
- d) tågets sammansättning.

2. Banans sth fastställs av CBR.

De punkter där banans sth ändras skall utmärkas med hastighetstavlor. Framför hastighetstavla som innebär sänkning av banans sth — jämfört med banans sth på sträckan omedelbart före — skall finnas orienteringstavla enl fig 54 c.

På grenstation och station som regelbundet har utgångståg skall vid stationsgränsen finnas en extra hastighetstavla som anger tillåten sth. Framför sådan hastighetstavla skall orienteringstavla inte sättas upp.

På tågspår där en lägre hastighet än banans sth skall hållas av bantekniska skäl skall signalering enl § 28 vara ordnad, såvida inte medgiven hastighet direkt framgår av signalbild från huvudsignal.

Sth är:	Normalspår (km/h)	Smalspår (km/h)
a) i växel som ej är förreglad	40	30
b) på sidospår	40	30


3. Sth för olika bromsgrupper är:


a) bromsgrupp R banans sth —

	NormalspŠr (km/h)	SmalspŠr (km/h)
b) bromsgrupp P		
nŠr bromsvikten kommer antingen frŠn endast P-bromsar eller frŠn bŠde P- och R-bromsar	100	80
nŠr bromsvikten kommer frŠn bŠde P- och G-bromsar	90	80
c) bromsgrupp G	80	40
d) bromsgrupp M		
nŠr varje vagn Šr tom eller lastad med hŠgst 14,5 ton	60	—
nŠr nŠgon vagn Šr lastad med mer Šn 14,5 ton	50	—
4. I Švrigt Šr sth:		
a) fŠr tŠg med pŠlok	40	30
b) nŠr tŠg efter uppehŠll avgŠr frŠn bevakad station dŠr utfartssignal ej finns framfŠr utfartsvŠxlarna: fram till nŠsta huvudsignal, dock lŠngst till stationsgrŠnsen	40	30
c) efter "beredd": frŠn infarts- signalen eller — om sŠdan saknas — frŠn stationsgrŠnsen	30	30
d) nŠr tdt anger "hinder bortom infartstŠgvŠgens slutpunkt": frŠn infartssignalen (innersta infartssig- nalen)	30	30
e) vid order (S10) om sŠrskild fŠrsik- tighet pŠ bevakad station: frŠn infarts- signalen (innersta infartssignalen)	30	30

§ 69. Åtgärder under tågs gång

Allmänt

1. Förare skall under tågs gång ge akt såväl på tåget som på bana och signaler. Detta kräver att utkik då och då hålles även bakåt, i synnerhet när tåg efter uppehåll avgår från station där tkl tjänstgör för tåget. 


Vid möte eller förbigång bör förare om möjligt ge akt på det andra tåget, när detta är genomfartståg, och omedelbart anmäla iakttagna oregelms-sigheter till tkl/fjtkl. 


2. Tbfh på tåg som efter uppehåll avgår från tpl skall ge akt på om signal visas från platsen.

3. Föraren ansvarar för tågets säkra framförande och rätta hastighet.

Väggorsningar

4. a) När föraren fått order (S10) att vägvakt ej underrättats eller att bevakning ej är ordnad vid väggorsning vars säkerhetsanordning är i olag, skall tåget stanna framför väggorsningen.

b) När föraren fått order (S10) att bevakning är ordnad vid väggorsning vars säkerhetsanordning är i olag, skall han kontrollera att vakt finns. Ser föraren vakt, får tåget passera väggorsningen oavsett signalbilden på V-signalen. Kan föraren ej se någon vakt, skall tåget stanna framför korsningen. 

c) När föraren fått order (S10) att V-signal eller V-försignal är felaktig, får tåget passera väggorsningen oavsett signalbilden på V-signalen, om han ser att vägtrafiken är spärrad. Kan föraren ej se detta, skall tåget stanna framför korsningen. 

d) När föraren i andra fall än enl a-c ser att V-signalen visar "stopp", skall "tåg kommer" ges upprepade gånger och tåget skall om möjligt stanna framför väggorsningen. Kan tåget ej stanna framför korsningen, får det fortsätta, om intet inträffat som kräver att det stannar.

§ 72. Klarering av ankommande tåg

Gemensamma föreskrifter

1. När tåg kommit till plats där det skall göra uppehåll, skall det stanna utan stoppsignal

1) vid U-tavla, om sådan gäller för tåget,

2) eljest på lämpligt ställe — på station dock senast vid infartstågvägens slutpunkt.

Anm. Andra tåg än resandetåg skall — om U-tavla ej gäller för tåget — på station som regel stanna först vid infartstågvägens slutpunkt.

Om tkl vill att tåg skall stanna före ovan angiven stopplats, skall han visa "sakta" och därefter rörlig stoppsignal (signalflagga eller rött sken). "Sakta" skall besvaras med "uppfattat".

2. När tåg stannat på fjst och utfartssignalen visar "stopp", skall föraren ombesörja att tryckknapp för stoppanmälan tryckes in för att därigenom bekräfta att tåget stannat. Har tåg tagits in förbi infartssignal i stoppställning, skall föraren dessutom per telefon (radio) anmäla till fjtkl att tåget stannat.

Tåg med fast uppehåll

3. Skyldigheten att stanna på bevakad station enl mom 1 förfaller, om tkl under tågets infart ger "framåt". Tåget får då fortsätta, tills tkl visar rörlig stoppsignal (signalflagga eller rött sken). Tåget får dock ej föras förbi "stopp" från signalinrättning eller förbi stationsgränsen. "Framåt" skall besvaras med "uppfattat".

Anm. CMR kan medge att "kör 40" från inre utfartssignal ges samma innebörd som "framåt", om "stopp" visas i en efterföljande utfartssignal.

§72

4. På station där *tkl* skall ge "avgång" gäller följande. Finner *tkl* att fast uppehåll — med eller utan trafikutbyte — är obehövt får han ge "avgång" utan att tåget dessförinnan stannat.

På station där "avgång" inte skall ges, gäller följande. Tåg med fast uppehåll för annat ändamål än trafikutbyte får avgå utan att ha stannat, om utfartssignalen visar "kör".

Tåg med behovsuppehåll

5. Tåg med behovsuppehåll skall klareras sålunda:

a) *Tkl* skall ge "sakta", om uppehåll behövs, eljest "avgång". På station där *tkl* inte skall ge "avgång", sker dock ingen signalgivning från *tkl*.

b) *Tbfh* skall i förväg meddela föraren, om uppehåll behövs eller ej. Meddelandet lämnas muntligt eller genom "sakta" resp "klart för avgång".

Tbfh skall se efter, om påstigande finns på plats där tåget har behovsuppehåll för påstigning.

Om tåg ej stannar på plats där uppehåll behövs för trafikutbyte, skall *tbfh* stoppa tåget, vid behov med nödbroms.

c) *Förare* skall besvara signal från *tkl* eller *tbfh* med "uppfattat". Föraren skall se efter, om påstigande finns på plats där tåget har behovsuppehåll för påstigning.

I följande fall skall föraren stanna tåget:

- när *tkl* eller *tbfh* givit "sakta" eller *tbfh* i förväg meddelat att uppehåll behövs eller när signal (meddelande) uteblivit,
- när påstigningstavla är vänd mot tåget,
- när föraren ser att påstigande finns på platsen.

Tom*Sth:*

30 km/h; på station och lastplats dock endast 15 km/h.

Övrigt:

— högst sex som placeras sist i tåg (vut); därutöver får en tom överföringsvagn placeras mellan två lastade överföringsvagnar, om de upplastade fordonens längd så kräver,

— ej tryckluftbromsad,

— stor försiktighet vid backning.

**18. Normalspårig överföringsvagn litt Sl.
Transportvagn litt Qbo för ba arbetsmaskiner***Sth:*

enl märkning på fordonet.

Övrigt:

högst 250 ton får kopplas efter fordonet.

19. Diesellok litt Tb och Tc**Arbetande vid snöröjning***Transportsätt:*

endast i särskilt tåg eller som vut.

Sth:

70 km/h.

Ej arbetande vid snöröjning

Normala regler för dragfordon gäller.

20. Vissa arbetsmaskiner

Nedan nämnda arbetsmaskiner får — med undantag från begreppsförklaringen för "småfordon" — transporteras i tåg. Följande skall härvid gälla.

Spårriktmaskiner (SPR)

Sth:

SPR typ 101, 111, 112, 121, 131	100 km/h
SPR typ 102, 103, 104, 105	80 km/h

Övrigt:

- stöt- och draginrättning skall finnas i båda ändar,
- ej tryckluftbromsad.

21. Liftmotorvagn litt Qhz-ö

Transportsätt:

endast i särskilt tåg eller som vut.

Sth:

90 km/h

Koppling:

- högst fyra fordon litt Qhz-ö kan samköras.
- fordon litt Qhz-ö kan kopplas samman med fordon litt Qgz-yä, Qhö och Qha. Dessa fordon kan dock inte samköras med Qhz-ö.

Övrigt:

- vid vut med flera fordon litt Qhz-ö (Qgz-yä, Qhö, Qha) får alla sammankopplade fordon utföras och införas som *en* vut. Under tiden för arbete får fordonen kopplas isär och framföras individuellt. Hastigheten får härvid ej vara större än 10 km/h. De yttersta fordonen får dock framföras med sth 30 km/h när rörelse sker i riktning *från* övriga fordon. Varje förare skall svara för åtgärder enl såo § 36:10. Erforderlig bevakning vid vägkorsning med säkerhetsanordning skall ombesörjas av tsm som också skall föreskriva de åtgärder som bedömes erforderliga för att skydda fordonen inbördes.
- när fordon under tid för arbete körs individuellt med högst 10 km/h, får det manövreras från liften.



Huvudkontoret
Trafiksäkerhetsenheten

PRESENTATIONSBLAD
till ändringstryck/ny utgåva
Datum

Redaktion: S, 3971

1984—01—15

Ändringstryck 7 till Säkerhetsordning (SJF 010)

Gäller fr o m 1984—05—01

Omfattar 15 blad (detta blad inräknat)

Kommentarer:

Följande SJM har arbetats in i säo och slopas därför

SJM	rubrik	inarbetat i
80/83	Motorvagnar litt Y1, transport	bil 1
358/83	Spårdisposition vid större banarbeten	bil 7
515/83	Krav på tryckluftbromsning av sista fordonet i tåg	§ 41


Dessutom kan följande ändringar nämnas.

§ 43:10

Föreskrifterna om vagnar med övergångskoppel typ An har utgått. Sådana transporter förekommer inte längre i tåg.

§ 65:1

På de stationer vid linjeblockering, där tkl alltjämt ger "avgång" till vissa tåg, innebär inte tkl stoppsignal till genomfartståg att tåget automatiskt skall ha "avgång". På dessa stationer — liksom på de stationer där tkl ger "avgång" till alla tåg — måste tkl därför tänka på följande.



Om förare/tbfh inte i förväg vet om att tkl skall ge "avgång" (tdt, vko, S11), måste tkl ge order om detta vid infartssignalen eller så snart tåget stannat på stationen.

§ 69:7

Åtgärderna vid utebliven avgångssignal skall tillämpas också när förare inte kan få besked att mötande tåg kommit in.

Bil 1

Översamt dragfordon får inte gå obromsat sist i tåg.

Bil 2:5





Eftersom spårrensarna saknar broms, kan de inte längre transporteras över samma sist i tåg. Arbetande spårrensare får dock fortfarande gå sist i tåg, eftersom spårrensaren då är bemannad.

Bil 2:17

Föreskrifterna för smalspåriga överföringsvagnar har anpassats till en ny teknik, som innebär att överföringsvagnar kan kopplas ihop utan övergångskoppel.

Sida

- 131 § 58. Skydd för allmänheten på trafikplats
- 133 § 59. Tåganmälan
- 136 § 60. Hinderanmälan och spärrning
§ 61—62. (Reservnummer)
- 138 § 63. Åtgärder av förare och tågbefälhavare före tågs avgång
- 138 § 64. Avgångs- och ankomsttid
- 139 § 65. Avgångssignal
- 141 § 66. Tåganmälan har ej kunnat utväxlas
§ 67. (Reservnummer)
- 142 § 68. Tågs hastighet
- 144 § 69. Åtgärder under tågs gång
- 146 § 70. Huvudsignal visar ej "kör"
- 150 § 71. Linjeblockering ur bruk
- 153 § 72. Klarering av ankommande tåg
- 155 § 73. Hinder m m på bevakad station för tåg med fast uppehåll
- 156 § 74. Hinder m m på bevakad station för genomfartståg och tåg
med behovsuppehåll
§ 75. (Reservnummer)
- 158a § 76. Rapportering av tågförsening m m
- 159 § 77. Mötesändring
- 162 § 78. Tågföljdsändring och tågsättsbyte
- 163 § 79. Nytt möte
§ 80. (Reservnummer)
- 164 § 81. Enkelspårsdrift på dubbelspår
§ 82. (Reservnummer)
- 167 § 83. Hjälpfordon behövs. Fordon från tåg måste lämnas kvar på
linjen
- 170 § 84. Backning av tåg på linjen
- 171 § 85. Åtgärder vid fara

- Bilaga 1. Transportvillkor för overksamma dragfordon
 - Bilaga 2. Transportvillkor för vissa specialfordon
 - Bilaga 3. Kompletterande föreskrifter för sträckor med fjb 
 - Bilaga 4. ATC-föreskrifter
 - Bilaga 5. Kunskapsfordringar
 - Bilaga 6. Sakregister till são och säok
 - Bilaga 7. Spårdisposition vid större banarbeten 
- 
- 

§ 41. Bromsföreskrifter för tåg

1. Tågen hänföres till följande bromsgrupper:

bromsgrupp R: när bromsvikten kommer antingen från endast R-bromsar eller från både R- och P-bromsar; P-broms dock på högst 12 axlar,

bromsgrupp P: när minst 2/3 av bromsvikten kommer från P-bromsar och resten antingen från endast R-bromsar eller från endast G-bromsar,

bromsgrupp G: när bromsvikten kommer från endast G-bromsar,

bromsgrupp M: när minst 2/3 av bromsvikten kommer från M-bromsar.

De olika tågslagen skall normalt hänföras till följande bromsgrupper:

resandetåg	R
malmtåg	M
övriga tåg	P

Vid avvikelse från denna regel skall bromsgruppen anges i tågets tdt. Om bromsgruppen tillfälligt ändras, skall föraren och tbfh ges order (S11).

2. Främsta och sista fordonet i tåg skall vara tryckluftbromsat.

3. Föraren skall på bl 67 017 ges uppgift om tågvikt, bromsvikt och tillgängligt bromstal.

Anm. Detta mom gäller ej för motorvagnståg.

§42

§ 42. Tågs storlek

1. I andra tåg än motorvagnståg får tåglängden — verksamt lok dock ej inräknat — vara:

Bromsgrupp	Största tåglängd i axlar resp meter vid sth (km/h)				
	t o m 60	61—80	81—90	91—100	101—130
R	—	—	68 ax	68 ax	68 ax
P					
—resandetåg	80 ax	80 ax	68 ax	68 ax	—
—övriga tåg	700 m	700 m	700 m	600 m	—
G	850 m	850 m	—	—	—
M	440 m	—	—	—	—

Uppgift om tåglängd i axlar resp meter skall ges till föraren på bl 67 017.

2. I motorvagnståg med enbart fordon litt X1/X10 eller Y 3 får antalet axlar vara högst 40; i övriga motorvagnståg högst 32.

Personvagnar m fl

§43

8. Sth för person-, post- och resgodsvagnar anges genom märkning på vagnen. Saknas sådan, gäller för

- a) normalspårig vagn 90 km/h
 b) smalspårig vagn 60 km/h

Godsvagnar

9. Sth för normalspåriga trafik- och tjänstevagnar anges genom märkning på vagnen (s k ABC-märkning eller — för flertalet tjänstevagnar — enbart hastighetsmärkning).

Exempel på ABC-märkning

	A	B	C
	20,5 t	24,5 t	28.5 t
S	20,5 t	24.5 t	
SS	20,5 t		

Tontalen är s k lastgränser, d v s tal som anger den största vikt varmed en vagn får lastas vid transport på sträckor som medger 16, 18 och 20 tons axellast (kolumnerna A, B resp C). Lastgränsen är även beroende av den hastighet med vilken vagnen skall framföras.

Följande sth gäller

Märkning	Sth (km/h)
<i>Vagn med ABC-märkning</i>	
Rad med SS	120 ¹⁾
Rad med S	100
Rad med 00	enl märkningen
Rad utan SS , S eller 00	utländsk vagn: 80 svensk vagn på svensk sträcka: 90 ²⁾
<i>Vagn utan ABC-märkning</i>	
00	enl märkning
Utan 00	40

1) Oavsett märkningen dock högst 100 km/h i Sverige.

2) På ett fåtal RIV-märkta vagnar, som ej tillåter 90 km/h, anges medgiven sth inom ram, placerad vid sidan av ABC-märkningen.

§43**10. (Reservnummer)**

11. Sth för smalspåriga trafik- och tjänstevagnar anges genom märkning på vagnen. Saknas sådan gäller sth 40 km/h.

Specialfordon

12. Transportvillkor för vissa specialfordon är angivna i bilaga 2.

Vissa laster

13. I efterföljande mom avses med

Skyddsvagn

- vagn som ej medför personer,
- vagn som ej har någon av varningsetiketterna 1, 2 A-D, 3, 4, 4 A, 5, 6 D,
- cisternvagn som ej har orangefärgat band,
- vagn som ej är lastad med långt gods av stor tyngd.

14. För vagn med sådan *explosiv vara*, som innebär att vagnen enl SJF 621 skall förse med varningsetikett nr 1, gäller:

- ej tryckluftbromsad,
- ej i tåg med resande,
- närmast före och närmast efter varje vagngrupp skall finnas minst två skyddsvagnar,
- övervakningsman skall beordras.

§ 65. Avgångssignal

”Avgång” av tk1/fjtk1

1. När tåg skall avgå från bevakad station skall tk1/fjtk1 ge ”avgång” i den utsträckning som anges nedan.

a) Fjst (även tillfälligt bemannad med tk1), Station där CMR befriat tk1 från att ge ”avgång”

Tk1/fjtk1 ger aldrig ”avgång”.

b) Annan bevakad station

1) *Tåg skall gå in på sträcka utan linjeblockering:*

Tk1 ger ”avgång” till alla tåg.

2) *Tåg skall gå in på sträcka med linjeblockering:*

Tk1 ger ”avgång” till tåg med fast uppehåll eller behovsuppehåll.

Till genomfartståg ges normalt inte ”avgång”. I följande fall skall dock tk1 ge ”avgång” även till genomfartståg:

— då tåget fått order (S10) om felaktig utfartssignal,

— då tåget efter order utanför stationen enl § 74 har stannat på tågväg som saknar utfartssignal vid infartstågvägens slutpunkt.

2. Innan tk1 ger ”avgång” skall han bl a ha sett till

— att de villkor som gäller för att ställa utfartssignal till kör (sök till § 51:3) är uppfyllda,

— att utfartssignal och blocksignal vid stationsgränsen visar ”kör”,

— att ”klart för avgång” erhållits från tbfh, när sådan signal skall ges,

— att den tid då tåget tidigast får avgå är inne.

§65**”Avgång” av tbfh**

3. Om tkl ej skall ge ”avgång”, ges ”avgång” av tbfh till tåg som är utgångståg eller stannat för *trafikutbyte*.

Innan tbfh ger ”avgång” skall han bl a ha sett till att den tid då tåget tidigast får avgå är inne.

Gemensamma föreskrifter

4. a) Finns A-signal skall ”avgång” till stillastående tåg i regel ges med denna.

A-signal får användas till tåg i rörelse endast efter beslut av CMR.

När tkl skall ge ”avgång” och flera tåg står på stationen för avgång i samma riktning, får A-signal användas endast

— om särskild utfartssignal eller dvärgsignal gäller för varje tåg och ”kör” visas för ett tåg i tåget eller

— då ”kör” visas för båda tågen samtidigt (tågvägarna oberoende av varandra), om dels särskild A-signal finns för varje berört spår, dels A-signalerna är uppsatta så nära tågets utfartssignal att förväxling inte kan ske.

b) När A-signal inte användes, skall ”avgång” ges

— av tkl: med signalstav eller handsignallykta,

— av tbfh: med arm eller handsignallykta (ficklampa).

c) Kan ”avgång” vid påskjutning inte ges samtidigt till pålok och tåglok, skall signalen först ges till påloket vars förare svarar med ”uppfattat”. Där-
efter ges ”avgång” genast till tågloket.

d) Har tåg som fått ”avgång” stannat på grund av stoppsignal från A-signal eller signalredskap, skall ny ”avgång” ges.

§ 66. Tåganmälan har ej kunnat utväxlas

1. Har tam för ett tåg (03) som skall avgå från en station (K) ej kunnat utväxlas i föreskriven ordning med närmaste bevakade station (L), gäller följande.

a) Om 03 i L skall möta annat tåg (02), skall tkl i K underrätta tl. T1 får besluta att 03 eller 02 skall gå till L och att föraren skall tillkalla tkl där, innan det andra tåget avgår mot L; föraren ges order (S10). T1 kan även ändra mötet från L till K eller till station på andra sidan L.

b) I övriga fall gäller:

1) kan tkl i K få full visshet om att tåget närmast före 03 i samma riktning (01) lämnat stationssträckan K-L, får 03 avgå från K i rätt tid,

2) kan tkl i K ej få full visshet enl b 1), men har han ej fått kännedom om att något inträffat som kan utgöra hinder för 03 gång till L, får 03 avgå från K tidigast 30 min efter det att 01 vid normal gångtid skulle ha kommit in till L.

Såväl i fall b 1) som b 2) skall tkl i K ge föraren på 03 order (S10) och underrätta tl.

2. Har föraren fått order enl mom 1, får hastigheten ej vara större än att tåget kan stanna på mindre än hälften av den sträcka som kan överblickas, dock högst 30 km/h om närmast föregående tåg ej med säkerhet lämnat stationssträckan, eljest dock högst 60 km/h.

§ 67. (Reservnummer)

§68

§ 68. Tågs hastighet

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

- a) den sträcka som tåget går på,
- b) fordon i tåget,
- c) tågets bromsutrustning,
- d) tågets sammansättning.

2. Banans sth fastställs av CBR.

De punkter där banans sth ändras skall utmärkas med hastighetstavlor. Framför hastighetstavla som innebär sänkning av banans sth — jämfört med banans sth på sträckan omedelbart före — skall finnas orienteringstavla enl fig 54 c.

På grenstation och station som regelbundet har utgångståg skall senast vid stationsgränsen finnas en extra hastighetstavla som anger tillåten sth. Framför sådan hastighetstavla skall orienteringstavla inte sättas upp.

På tågspår där en lägre hastighet än banans sth skall hållas av bantekniska skäl skall signalering enl § 28 vara ordnad, såvida inte medgiven hastighet direkt framgår av signalbild från huvudsignal.

Sth är:

	Normalspår (km/h)	Smalspår (km/h)
a) i växel som ej är förreglad	40	30
b) på sidospår	40	30

3. Sth för olika bromsgrupper är:

a) bromsgrupp R banans sth —

5. När tåg stannat framför vägkorsning enl mom 4, får det fortsätta, sedan föraren förvärvat sig om att hinder härför ej finns. "Tåg kommer" skall ges upprepade gånger, tills vägkorsningen uppnått.

Tågs ankomst till station

6. Vid ankomsten till station skall tåg stanna senast vid stationsgränsen,

— när infartssignalen ej visar "kör",

— när infartssignal saknas och signalgivare vid yttersta växeln ej ger "framåt" enl § 52:3.

Sedan tåg stannat, skall föraren tillämpa föreskrifterna i § 52:2 resp § 70.

Anm. Har föraren fått order enl § 52:2, anm 2 får § 4:2 och § 52:2 tillämpas utan att tåget dessförinnan stannat.

7. Om avgångssignal som skall ges av tkl skulle utebli, eller om föraren inte kan få besked att mötande tåg kommit in, gäller följande.

Tåget skall stoppas/stå kvar, och föraren skall söka förbindelse med tkl. Kan tkl inte anträffas, skall föraren för fortsatt färd till nästa bevakade station begära tillstånd hos tkl på denna. *Utan tillstånd får tåget ej avgå från stationen.* Finns ej utfartssignal framför utfartsväxlarna, skall föraren under gången kontrollera att växlarna i utfartstågvägen ligger rätt och att spåret är hinderfritt; sth 10 km/h till stationsgränsen. Finns utfartssignal, men visar den ej "kör", gäller föreskrifterna i § 70:3 a).

8. Har föraren fått order (S10) att "Fri genomfart" saknas från station som skall vara obevakad för tåget men visar infarts- och utfartssignalerna "kör", får tåget passera stationen med högst 10 km/h. Föraren skall under gången kontrollera att spåret är hinderfritt.

§70

§ 70. Huvudsignal visar ej "kör"

Föreskrifterna i denna paragraf gäller ej

- 1) när infartssignal på bevakad station visar "stopp" och — sedan "beredd" givits — signaler ges från stationen enl § 52:2,
- 2) när utfartssignal på station där tkl skall ge "avgång" ej visar "kör" (§ 52) och order erhållits om att signalen är felaktig (S10) eller att linjeblockeringen på närmaste stationssträcka är ur bruk (S14),
- 3) när blocksignal ej visar "kör" och order erhållits om att linjeblockeringen är ur bruk (S14).

Infarts-, utfarts- eller blocksignal visar ej "kör"

1. Sedan tåg stannat framför infarts-, utfarts- eller blocksignal som ej visar "kör", skall föraren i signaltelefon (radio) anmäla detta enl följande:

a) Infarts- och utfartssignal

- 1) *på fjst:* till fjtkl.
- 2) *på annan bevakad station än fjst:* till tkl på denna.
- 3) *på obevakad station på sträcka försedd med linjeblockering (i eller ur bruk):* till tkl på nästa bevakade station.
- 4) *på obevakad station på sträcka som saknar linjeblockering:* ingen anmälan. Visar infartssignalen ej "kör", skall föraren dock söka förbindelse med tkl expedition för att om möjligt få uppgift om anledningen till stoppsignalen.

Anm. Om föraren vid anmälan om utfartssignal enl 1) eller 3) ovan ser att blocksignalen vid stationsgränsen ej visar "kör", skall han uppge även detta.

Bilaga 1

Transportvillkor för överksamma dragfordon

1. Gemensamma föreskrifter

Dragfordon anses vara överksamt, när drivmaskineriet inte används för framförandet.

Asterisk (*) vid en hastighetsuppgift innebär att den angivna hastigheten är högre än dragfordonets sth enl hastighetsskylten. Den högre hastigheten får tillämpas för överksamt dragfordon, dock endast om den aktuella hastighetsuppgiften finns i linjeboken. (I tabellen "Hastighetsuppgifter" kan alltså för viss litt dragfordon/sträcka finnas två hastighetsuppgifter, en för verksamt dragfordon och en för överksamt.)

Föreskriften om åtgärder som skall vidtagas på dragfordon före transport finns för resp fordon i SJF 333 (dock ej åtgärder betr drivanordningen).

Föreskrifter för revisionsmotorvagn litt Qgz-ä och Qgz-yä samt plogmotorvagn litt Qcd finns i bilaga 2.

När överksamt lok, överksam lokomotor eller överksam motorvagn med normal stöt- och draginrättning ej går intill dragande fordon, får hastigheten inte vara större än enl följande tabell. Överksamt lok bör dock endast i undantagsfall placeras inuti eller sist i tåg.

Dragfordon	Sth km/h när det överksamma dragfordonet går	
	bromsat inuti eller sist i tåg	obromsat inuti tåg
<i>Normalspår</i>		
Fordon med tjänstevikt högst 65 ton	130	90
Fordon med tjänstevikt över 65 men högst 90 ton (utom litt Rc)	90	60
Litt Rc	130	60
Fordon med tjänstevikt över 90 ton (utom litt X5)	60	50
Litt X5	130	50
<i>Smalspår</i>		
Fordon med tjänstevikt högst 45 ton	80	60
Fordon med tjänstevikt över 45 ton	80	60

2. Ellok

Dragfordon litt	Åtgärder som vidtagits på fordonet	Sth km/h	Anm		
	<i>Inga åtgärder vidtagna på fordonets drivanordning</i>				
Alla ellok		Enl hastighets- skylten			
	<i>Åtgärder vidtagna på fordonets drivanordning</i>	1)	2)	3)	
Da, Du 2,	Helt nedkopplat	50	40	30	
Dm, Dm 3	Helt nedkopplat	40 km/h på de sträckor där samma lok ej nedkopplat får gå med minst 60 km/h			
Ub, Uc	Endast vevstakarna nedtagna. Blindaxeln fastgjord på sådant sätt, att vevtapparna ej hindrar koppelstängernas rörelse	60*	50*	40	
	Helt nedkopplat	40	30	30	
Ud	Koppelstängerna nedtagna. Förbindelsestängerna fastgjorda på sådant sätt att koppelstångstapparna ej hindras i sina rörelser	40	30	30	
	Helt nedkopplat	40	30	30	
Ra, Rc, Rm	Traktionsmotor mekaniskt frånkopplad	90	90	90	

1) Sträckor, där ej nedkopplat Da-lok får framföras med minst 90 km/h.

2) Sträckor, där ej nedkopplat Da-lok får framföras med minst 70—85 km/h.

3) Sträckor, där ej nedkopplat Da-lok får framföras med minst 50—65 km/h.

5. Motorvagnar

Dragfordon litt	Åtgärder som vidtagits på fordonet	Sth km/h	Anm
	<i>Inga åtgärder vidtagna på fordonets drivanordning</i>		
Alla motor- vagnar		Enl has- tighets- skylten	Sist i tåg
	<i>Åtgärder vidtagna på fordonets drivanordning</i>		
X5	Gummielementen borttagna i något hjulpar och anslagen i boggiramen för motorupphäng- ningens hävarmar nedfällda	40	Sist i tåg
Y1, YF1	Nedkopplat	Enl has- tighets- skylten	Högst 50 ton efter motor- vagnen

Ej arbetande*Sth:*

enl märkning på fordonet.

Övrigt:

- enl märkning på fordonet,
- sist i tåg men ej intill vagn med resande.

5. Spårrensare (med eller utan isskrapa) litt Qce—Qcl**Arbetande med spårrensare***Sth:*

enl märkning på fordonet.

Övrigt:

- bemanning,
- sist i tåg,
- isskrapa låst i ej arbetande läge.

Arbetande med isskrapa*Transportsätt:*

endast i särskilt tåg eller som vut.

Sth:

20 km/h.

Ej arbetande*Sth:*

enl märkning på fordonet.

Övrigt:

- plogar och isskrapa låsta i ej arbetande läge eller bemanning som ansvarar för att de befinner sig i ej arbetande läge,
- luftbehållare för manöverluft skall vara tömd och avstängd från tryckluftledningen.

6. Revisionsmotorvagn litt Qgz-ä. Släpvagn litt Qgä-y

Transportsätt:

endast i särskilt tåg eller som vut.

Sth:

- a) alla fordon tryckluftbromsade 70 km/h
- b) verksam broms saknas på *en* släpvagn; tåget (vut) drages av *två* motorvagnar 60 km/h
- c) verksam broms saknas på *en* släpvagn; tåget (vut) drages av *en* motorvagn 40 km/h

Övrigt:

- ej tillsammans med fordon av annan litt,
- högst två motorvagnar, varvid genomgångsbromsen skall kunna manövreras från den främre,
- *en* motorvagn får medföra högst *en* släpvagn; *två* motorvagnar högst *två* släpvagnar, varav *en* får sakna verksam broms,
- signaler framåt och bakåt skall finnas i samma utsträckning som på ensamma lok.

7. Revisionsmotorvagn litt Qgz-yä. Trumvagn litt Qhö. Släpvagn litt Qha

Transportsätt:

endast i särskilt tåg eller som vut.

Sth:

- Qgz-yä, *en* eller flera eller medförande släpvagn litt Qha eller överksam trumvagn litt Qhö 70 km/h.
- Qhö, verksam 20 km/h.

Övrigt:

- uppgift på vikt och bromsvikt finns i SJF 312 (överksamma är vissa Qhö alltid obromsade och skall för att få framföras i tåg efterföljas av tryckluftbromsat fordon),

11. Vågjusteringsvagn litt Qal

2-axlig vagn

Sth:

60 km/h om vagnen ej är märkt med lägre sth.

4-axlig vagn

Sth:

90 km/h.

12. Kranvagn litt Qan

Sth:

80 km/h (Qan nr 013); 100 km/h (014, 016, 017). På vissa sträckor lägre sth enl SJF 657.

Övrigt:

- kranvagnen och godsvagnen för kranarmen kopplas sist i tåg.
- verksam broms på kranvagnen och godsvagnen för kranarmen.
- skiljevagnar enl SJF 657.

13. Kranvagn litt Qah

Sth:

90 km/h.

Övrigt:

Vid transport i tåg skall kranarmen vara låst.

14. Kranvagn litt Qai

Vagn vars hjulbas är mindre än 3,3 m

Sth:

40 km/h.

Vagn vars hjulbas är minst 3,3 m

Sth:

60 km/h.

15. Specialvagnar för eldriften litt Qea-Qei

Transportföreskrifter finns i SJF 624.

16. Djuplastningsvagn litt Uaai-ux, Uaai-x, Uaai-y, Uaai-z

Sth:

enl märkning på fordonet; på vissa sträckor lägre sth enl SJF 657.

Övrigt:

t1 skall av CBR begära uppgift om hastighetsnedsättning krävs och om övervakningsman från banavdelningen skall medfölja.

17. Smalspårig överföringsvagn litt Q37dp, Q37p och Q37t

Lastad (med gods eller fordon)

Sth:

30 km/h; på station och lastplats dock endast 15 km/h.

Övrigt:

- medföres flera lastade överföringsvagnar placeras de tillsammans,
- fordon närmast före skall ha en bruttovikt av minst 10 ton (helst dragfordon),
- fordon närmast efter skall antingen vara tom överföringsvagn eller fordon som har en bruttovikt av minst 10 ton och verksam broms,
- högst 200 ton efter sista lastade överföringsvagnen,
- ej i tåg med resande,
- lastad överföringsvagn som går sist i tåg får vara obromsad,
- stor försiktighet vid backning.

Hindertavla

antal på station m fl	
tjänsteställen	K 3
beskrivning m m	3:18
förvaring på linjen	K 3
uppsättning	
— på bredvidliggande	
tågspår	83:1
— vid hinderanmälan	K 60:3
— när spår är ofarbart	27:2

Hjulplatta 43:4, 85:1, 3, 5

Hjulringsbeläggning 43:4, 85:1, 3, 5

Hjulringsbrott..... 85:5

Hjälpfordon

avsyning från hjälpfordon vid	
fel på kontakt- eller	
hjälpkraftledning	85:6
behövs, åtgärder.....	83
radio, signal- och	
bromsapparat	36:16
resande.....	36:1
vut.....	36:16

Huvuddvärgsignal..... 3:1

Huvudsignal 3:1

se även "block-, huvuddvärg-,
infarts- och utfartssignal"

Huvudsignaltavla

antal på station	K 3
beskrivning m m	3:19

Huvudtillsyningsman bil 7

Huvudtågväg

begreppsförklaring.....	1:46 d
genomfartståg.....	50
obevakad station	50
växlers (spårspärrars) lägen	51:1 a
se även "tågväg"	

Hållplats

avgångssignal	65:3
begreppsförklaring	1:36
utrustning	
med signalredskap	K 3

Högerspår

begreppsförklaring	1:8 g
enkelspårdrift	81
tam	59:4 a, anm

Högtalare

användning vid signalgivning..	3:15
order till tåg och vut.....	K 49:1
svar på "har mötande tåg	
kommit in"	K 63:3
växling får ej ske	K 55:1

Identifieringstavlor,

farligt gods K 43

Imakare bil 2:3

In-anmälan

allmänt	59
har ej kunnat utväxlas.....	66
K 16-nyckel utlämnad.....	47:5 c
station skall lämnas	
obevakad för tåg	48:5
station skall återuppta	
bevakning för tåg	48:6
se även "tåganmälan"	

Infartssignal

beroende av säkerhetsanordning	
vid vägkorsning.....	51:1 b
betydelse av olika	
signalbilder m m	3:1
felaktig eller saknas på	
bevakad station.....	52:1-3
kontroll vid in-anmälan	59:1 c
kontroll vid ändring av möte	77:2 b
”kör” visas ej	70
manövrering m m	51
märkning.....	3:34
normalställning	51:1
ofarbart spår på	
obevakad station	27:1
ordergivning när infartssignal	
tas i eller ur bruk	11
station skall lämnas obevakad	
eller göras bevakad.....	48:5, 6
tkl saknas på bevakad	
station.....	70:2 a

Infartståg

begreppsförklaring.....	1:46 b
hinder	73:1, 74
slutpunkt.....	1:46 b
upplösning utan att	
tåg framgått	51:7
växling	K 37:7

Inställt tåg

ordergivning	38:6-8
underrättelser till	
banpersonal och vägvakt.....	35

”Klart”

A-fordons infart på gränsstation	
för stationssträckan	32:8 a
beskrivning m m	3:15 c
bevakning vid arbete.....	K 31:8
medväxel ligger rätt vid	
tågvägsinspektion.....	55:1

Klart-anmälan

allmänt	59
har ej kunnat utväxlas	66
tågmötesändring	77:4
se även ”tåganmälan”	

”Klart för avgång”

beskrivning m m.....	3:10,15 b
ordergivning om ”Klart för	
avgång”-signal	11
stillastående tåg på bevakad	
station	63:2
svar på ”har mötande tåg	
kommit in”	K 63:3
tidpunkt då signalen	
får ges.....	K 64
tkl kontroll att signalen	
getts	65:2
resandetåg stannat vid plattform	
utan att ha trafikutbyte..	K 65:3

Klocka

allmänt.....	22:1
station	K 22

Kontaktton

allmänt	12
antal på tpl m fl	
tjänsteställen	K 3

Spårdisposition bil 7

Spårledning

bromsning av fordon med

sand eller grus K 37:9

hinderfrihetskontroll..... K 55:1

kortslutning med

kontaktodon 12, 83:1

kortslutning

vid vägkorsning 26:5

rostbildning m m..... K 37:9

Spårrensare bil 2:5

Spårriktmaskiner bil 2:20

Spårspärr

förreglad 1:19 b

låst..... 1:19 a

normalläge 1:21

kontroll att fordon är

uppställda innanför... 37:10, 48:5

skydd för tågväg vid

växling K 37:7

Spårspärrsignaler 3:4

Spårändring..... K 50

Spärrning..... 60:5,6

Station, se "bevakad station" och
"obevakad station"

Stationsgräns

begreppsförklaring 1:30

tågs stopp vid 69:6, 83:7

växling utanför 37:6

Stationsmanövrering..... bil 3

Stationssträcka..... 1:31

Stillahållen stoppsignal

beskrivning m m..... 3:15 d, 16

hinder på bevakad

station 73:2 b, 74:3 b, 4

åtlydnad 10:1 b

Stoppanmälan. 13, 32:8, 36:11, 72:2

Stoppförbudsmärkning..... 3:21

Stopplykta 3:9

Stoppsignalering

ankommande tåg 72

hinderanmälan 60:3

hinder på bevakad

station 73:2, 74:3, 4

hinder på bredvidliggande

tågspår 83:1

ofarbart spår 27

till tåg vid fara..... 85:1

åtlydnad..... 10:1

Stoppskylt

hinderanmälan K 60:3

kontroll vid avlösning..... K 47:4

tågmötesändring..... 77:2 b, 4

Större banarbeten	36:1, bil 7
Största tillåten hastighet	
A-fordon	32:6
avsyning av banan behövs men ej gjord.....	85:5
backning av tåg på linjen.....	84:3
B-fordon.....	33:2
”fri genomfart” saknas	69:8
fordon.....	43, bil 1, 2
infarts-, utfarts- eller blocksignal, som ej visar ”kör”, har passerats	70:3
körning från bakre förarhytt	K 44:1
linjeblockering ur bruk	71:3
säkerhetsgrepp felaktigt	K 44:1
tam har ej utväxlats	66:2
tkl saknas på bevakad station	69:7
tåg, allmänt	68
vut	36:9
växling.....	37:1
se även ”hastighetsnedsättning”	
Säkerhetsgrepp	K 44:1
Telefonering	21
Tenderplog	bil 2:2
Tidinkörning	K 64
Tidtabell	
begreppsöklaring.....	1:34
innehav m m.....	22
Tillfällig tidtabell	38

Tillsyningsman	1:33
Trafikkalender	1:35
Trafikplats	
begreppsöklaring.....	1:36
skydd för allmänheten.....	58
Tryckluftsbroms	
allmänt	41
tågs storlek	K 42
Tåganmälan	
allmänt	59
begreppsöklaring.....	1:38
har ej kunnat utväxlas.....	66
repetering	21:4
se även ”in-, klart- och ut- anmälan”	
Tågfordon, se ”fordon”	
Tågföljdsändring	
allmänt	78
bevakning av station utan särskild order.....	48:3
enkelspårsdrift.....	81:3
underrättelser till banpersonal och vägvakt	35
Tågförsening	
bevakning av station genom tkl beslut	48:3
enkelspårsdrift.....	81:3
rapportering	76
tidinkörning.....	K 64
underrättelser till banpersonal och vägvakt	35

Bilaga 7

Spårdisposition vid större banarbeten

Begreppsförklaringar

Vid större banarbeten på sträcka med linjeblockering får alla arbeten, småfordonsfärder och vut bedrivas under *spårdisposition* (sdisp). Vid sdisp skall finnas en *huvudtillsyningsman* (htsm), som ansvarar för samordningen mellan de olika anordningarna och ensam sköter kontakten med tk1/fjtk1.

Sdisp geografiska omfattning

a) Enkelspårig fjbsträcka

Sdisp kan omfatta något av följande alternativ:

- en stationssträcka,
- en stationssträcka + en angränsande fjst,
- en stationssträcka + bägge angränsande fjst,
- två stationssträckor + mellanliggande fjst.

När fjst ingår i sdispsträckan, ingår stationen *i sin helhet*.

b) Dubbelspårig fjbsträcka och linjeblockeringssträcka som saknar fjb

Sdisp omfattar en stationssträcka.

Medgivande till sdisp på linjeblockeringssträcka som saknar fjb

Den som har behov av sdisp, begär i förväg sdisp hos tl. Härvid anges datum, stationssträcka, upp- resp nedspår och behövlig tid.

Tl fattar beslut om sdisp och sänder telegram till tkl på sdispsträckans gränsstationer samt till den som begärt sdisp. Telegrammet formuleras enl följande exempel:

”Sdisp skall ske 840615 på sträckan Storköping–Turnäs på uppspåret fr o m kl 0830 t o m kl 1600.”

Den som begärt sdisp skall delge htsm.

Meddelande att sdisp får börja lämnas till htsm av tkl på någon av de berörda gränsstationerna.

Htsm skall anteckna erhållna medgivanden i färd- och arbetsboken.

Medgivande till sdisp på fjbsträcka

Kort tid innan sdisp börjar, skall htsm begära medgivande av fjtkl. Härvid skall htsm uppge

- namn,
- sträcka, varvid särskilt skall anges om fjst skall ingå,
- upp- resp nedspår (på dubbelspår),
- behövlig tid.

Sdisp på enkelspår får inte begäras för längre tid än att den kan anmälas avslutad minst 5 min innan tåg tidigast kan väntas gå ut på den aktuella sträckan. Tl (fjtkl) får medge undantag härifrån.

Htsm skall anteckna medgivande i färd- och arbetsboken.

Skyddsåtgärder

Tkl/fjtkl skall anmäla hinder resp spärra sdispsträckan.

Om fjst ingår i sdispsträckan skall växlarna där lokalfriges och tågspåren spärras.

Under den tid sdisp pågår får tkl/fjtkl inte ge tillstånd till någon rörelse att gå in på sdispsträckan, såvida inte htsm i varje enskilt fall har lämnat sitt medgivande.

Htsm skall delge tsm, A-fordonsförare och förare på vut det medgivande som lämnats av tkl/fjtkl. Htsm skall härvid i sin färd- och arbetsbok anteckna varje enskild anordning som äger rum under sdisp. Htsm skall också lämna de anvisningar och order som behövs för att samordna de olika anordningarna.

Tsm och A-fordonsförare skall i sin färd- och arbetsbok anteckna medgivanden/order som erhålles från htsm. Förare på vut gör motsvarande noteringar i sin anteckningsbok för förare.

A-arbete

A-arbete får äga rum under sdisp i den omfattning htsm beslutar. Om A-arbete inte sker i direkt anslutning till A-fordonsfärd eller vut, skall det finnas särskild tsm för A-arbetet.

A-fordonsfärd

A-fordonsfärd får äga rum under sdisp i den omfattning htsm beslutar. Htsm ger A-fordon tillstånd att gå ut från eller in till sådan fjst som ingår i sdisp.

Föreskrifterna i são § 32:6 (hastighet), § 32:7 (vägkorsningar) och § 32:9 (uppställning) gäller även för A-fordon som framföres under sdisp.

Vagnuttagning

Vut får äga rum under sdisp i den omfattning htsm beslutar. Särskild tsm skall finnas. S1 utfärdas inte.

Blocksignaler gäller inte på sdispsträcka.

När fjst ingår i sdispsträckan, gäller heller inte ut- och infartssignaler mot resp från disponerad stationssträcka. Htsm ger vut tillstånd att gå ut från eller in till sådan fjst.

ATC skall vara frånkopplad.

Föreskrifterna i sao § 36:5—10 (vut sammansättning och framförande) gäller i tillämpliga delar.

Växling

När fjst ingår i sdispsträcka, får växling äga rum där i den omfattning htsm beslutar. Härvid får utfartssignal passeras utan särskilt medgivande. (För passage av blocksignal mot angränsande sträcka som *inte* ingår i sdisp, krävs däremot medgivande av fjtkl i vanlig ordning.)

Avslutad sdisp

A-fordonsförare och tsm anmäler till htsm när deras resp anordning är avslutad. Htsm anmäler till tk1/fjtkl så snart sdisp i sin helhet är avslutad. Härvid skall fjtkl häva spärrningen och återtaga frigivningen för lokal omläggning av växlar. Tkl skall återkalla hinderanmälan.