



CHEFEN
FÖR
STATENS JÄRNVÄGAR

SJF 010.1

Utgåva 3

Gäller fr o m 1979-06-11

Redaktion: Trafikavdelningen, säkerhetssektionen

Kompletterande föreskrifter och anvisningar till säkerhetsordningen (sök)

FÖRTECKNING ÖVER ÄNDRINGSTRYCK

| Nr | Gäller fr o m | Inrättat | | Nr | Gäller fr o m | Inrättat | |
|----|---------------|----------|------|----|---------------|----------|------|
| | | datum | sign | | | datum | sign |
| 1 | 80-01-15 | } | * | 6 | | | |
| 2 | 80-06-16 | | | 7 | | | |
| 3 | | | | 8 | | | |
| 4 | | | | 9 | | | |
| 5 | | | | 10 | | | |

*) Inrättade vid tilltryckning i september 1980.

Innehållsförteckning

Sida

- 7 Till § 1. Begreppsförklaringar
- 17 Till § 2. Tillåtna signalmedel och signaler. Föreskrifternas tillämpning m m
- 17 Till § 3. Signalmedel och signaler på linjen och på stationer
- 36 Till § 4. Ljudsignaler
- 36 Till § 5. Signaler på tåg
- 37 Till § 6. Signaler på dragfordon vid växling
- 37 Till § 8. Tillsyn av signalmedel m m
- 37 Till § 9. Tydlig signalgivning
- 38 Till § 11. Ordergivning om signalmedel
- 38 Till § 12. Manuell kortslutning av spårledning
- 39 Till § 13. Tryckknappar för stoppanmälan på fjärrmanövrerad station
- 39 Till § 21. Samtal
- 40 Till § 22. Klocka, linjebok och tidtabellsbok m m
- 42 Till § 24. Sidospår och växlar på linjen. Rörlig bro
- 42 Till § 25. Upplag av lösa föremål
- 44 Till § 26. Skydd vid vägkorsning. Vägvakt. Säkerhetsanordning eller signal mot banan fungerar ej
- 46 Till § 27. Spår ofarbart eller i försvagat skick
- 47 Till § 28. Hastighetsnedsättning
- 52 Till § 29. A-arbete
- 53 Till § 30. Frånkoppling av kontaktledningen
- 55 Till § 31. Skydd för personal vid underhållsarbeten m m i spår eller i farlig närhet därav
- 62 Till § 32. A-fordonsfärd

Sida

| | | | |
|-----|------------|--|---|
| 63 | Till § 33. | B-fordonsfärd | |
| 64 | Till § 34. | C-fordonsfärd | |
| 65 | Till § 35. | Underrättelser till banpersonal och vägvakter | ☾ |
| 69 | Till § 36. | Vagnuttagning | |
| 75 | Till § 37. | Växling | |
| 79 | Till § 38. | Tillfällig tidtabell. Order om extratågs gång och tågs inställande | ☾ |
| 84 | Till § 39. | Order om påskjutning | |
| 84 | Till § 40. | Villkor för fordons framförande på SJ | |
| 85 | Till § 41. | Bromsföreskrifter för tåg | |
| 86 | Till § 42. | Tågs storlek | |
| 86 | Till § 43. | Transportvillkor för fordon och laster av olika slag | |
| 97 | Till § 44. | Tågs bemanning | |
| 98 | Till § 45. | Tågs iordningställande, vagnsyning och bromsprov | |
| 99 | Till § 47. | Säkerhetstjänstens organisation på station. Kontrollåsnnycklar | |
| 102 | Till § 48. | Bevakade och obevakade stationer | |
| 107 | Till § 49. | Order till tåg och vagnuttagning | |
| 111 | Till § 50. | Spår för tåg på station | |
| 112 | Till § 51. | Manövrering av huvudsignal m m | |
| 114 | Till § 52. | Huvudsignal på bevakad station är felaktig eller saknas | ☾ |
| 115 | Till § 53. | Försignal är felaktig | |
| 116 | Till § 54. | Tågvägsklargöring | |
| 116 | Till § 55. | Tågvägsinspektion | ☾ |
| 120 | Till § 57. | Tågs samtidiga rörelse på bevakad station | |
| 122 | Till § 58. | Skydd för allmänheten på trafikplats | |
| 122 | Till § 59. | Tåganmälan | |
| 124 | Till § 60. | Hinderanmälan och spärrning | |
| 127 | Till § 63. | Åtgärder av förare och tågbefälhavare före tågs avgång | |

Sida

- 127 Till § 64. Avgångs- och ankomsttid
- 129 Till § 65. Avgångssignal
- 130 Till § 66. Tåganmälan har ej kunnat utväxlas
- 131 Till § 68. Tågs hastighet
- 134 Till § 69. Åtgärder under tågs gång
- 135 Till § 70. Huvudsignal visar ej "kör"
- 139 Till § 71. Linjeblockering ur bruk
- 145 Till § 72. Klarering av ankommande tåg
- 147 Till § 73. Hinder m m på bevakad station för tåg med fast uppehåll
- 148 Till § 74. Hinder m m på bevakad station för genomfartståg och tåg med behovsuppehåll
- 148 Till § 76. Rapportering av tågförsening m m
- 149 Till § 77. Mötesändring
- 155 Till § 78. Tågföljdsändring och tågsättsbyte
- 157 Till § 79. Nytt möte
- 160 Till § 81. Enkelspårsdrift på dubbelspår
- 169 Till § 83. Hjälpfordon behövs. Fordon från tåg måste lämnas kvar på linjen
- 172 Till § 84. Backning av tåg på linjen
- 173 Till § 85. Åtgärder vid fara
- Till Bilaga 2. Transportvillkor för vissa specialfordon
- Till Bilaga 3. Kompletterande föreskrifter för sträckor med fjb
- Mönstersamling (blanketter i säkerhetstjänst och anvisningar till dessa)



Till § 1. Begreppsförklaringar

Till mom 4. Bromstal

Det bromstal som behövs är beroende av hastigheten och banans lutningsförhållande. Ju större hastighet ett tåg har och ju större lutningsförhållande som finns i tågets väg, desto högre måste bromstalet vara. Det *behövliga* bromstalet vid olika hastigheter och lutningsförhållanden framgår av bromstalstabellen i SJF 312.

Det *tillgängliga* bromstalet får man genom att ta reda på hur många procent den tillgängliga bromsvikten är av tågvikten.

Till mom 6. Dragfordon

Med dragfordon avses endast fordon med eget maskineri. Fordon som har manöverorgan men ej eget maskineri benämnes manövervagn.

Vissa lok och motorvagnar kan multipelkopplas, d v s flera dragfordon kan manövreras från *en* plats. Ett dragfordon kan alltså vara verksamt utan att vara bemannat med förare.

Med kortkopplat fordon avses fordon som består av flera delar, sammankopplade med fast länk och ej avsedda att kopplas isär under drift. (X9 kan visserligen kopplas isär under drift men anses dock som kortkopplat fordon.)

Två eller flera loksektioner som är kortkopplade anses som *ett* fordon, t ex Dm. Detsamma gäller kortkopplade motor-, manöver- och mellanvagnar, t ex X1 (två vagnar) och X5 (tre vagnar).

Med *ensamt* dragfordon avses *ett* fordon, alltså ej t ex två multipelkopplade fordon.

Till § 1**Till mom 8. Dubbelspårsbegrepp**

Vid enkelspårsdrift på sträcka utan fjb får enl § 81 det andra spåret inte samtidigt vara upplåtet för tågrörelse. På fjbsträcka och — på vissa villkor — på sträcka med enbart linjeblockering får dock enkelspårsdrift anordnas samtidigt som det andra spåret är upplåtet för tågrörelse ("paralleldrift").

Till mom 13. Genomfartståg vid viss tpl

Om ett tågsätt framföres till en station (N) som tåg 01 och går därifrån som tåg 03, får 01/03 betraktas som genomfartståg i N under förutsättning att det av 01 tdt samt tågordningen framgår att tåg 01/03 är genomfartståg i N. Om tåg 03 är extratåg, måste föraren dessutom ha delgivits S5 — och i förekommande fall S4 — på station före N.

Till mom 19. Låsning och förregling

Växel som står i förbindelse med dvärgsignal är låst, när dvärgsignalen visar "rörelse tillåten" enl fig 6 b eller 6 c.

För *tågväg* användes endast ett begrepp, tågväglåsning. Först när tågvägen låsts, kan huvudsignalen ställas till "kör". Härvid förreglas växlarna. När huvudsignalen ställts eller automatiskt återgått till "stopp", är omläggning av växlarna fortfarande förhindrad genom tågväglåsningen. Först när denna upphäves, blir det möjligt att lägga om växlarna. Tågväglåsningen upphäves genom upplåsning av tågväglås eller utlösning av tågvägsspärr eller automatiskt, d v s av tåget självt, när det passerat de växlar som hör till tågvägen.

Till mom 21. Normalläge för växel eller spårspärr

När en växel ligger i normalläge, är klotets gula del vänd uppåt. För en spårspärr är klotets gula del vänd uppåt, när spärren ligger vid sidan av rälen.

Av ett klots målning kan man alltså avgöra en växels normalläge men ej en spårspärrs. I regel är normalläget för en spårspärr i sidospår på rälen och för en spårspärr i tågspår vid sidan av rälen;

för station framgår detta av planritningen över säkerhetsanläggningen.

Normalläge kallas även plusläge och det andra minussläge.

Till mom 22. Ordergivningsstation

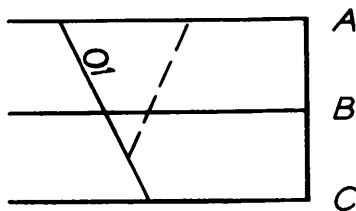
Till ordergivningsstation utses stationer där tågen i regel har så långt uppehåll, att de kan ges order utan att bli försenade.

Till ordergivningsstation kan utses även stationer varifrån flera ordinarie tåg eller extratåg utgår (eventuellt efter att ha anlänt från en anslutande sträcka). Dessa stationer ger order endast till utgångstågen där.

Till mom 23. Pålok

Lok som skjuter på tåg endast inom en bevakad stations gränser är ej pålok. Denna rörelse är växling. Om ett ensamt lok går från en bevakad station ut på linjen för att där skjuta på ett tåg, är det ej heller pålok utan hjälpfordon (både vid gången ut till det hjälpbehövande tåget, vid påskjutningen och vid återgången).

Till anm. Se nedanstående exempel.



Antag att ett lok skjuter på tåg 01 från A förbi B till en plats på stationssträckan B—C och att det sedan skall återgå till A enl den streckade linjen. Under återgången på stationssträckan C—B är loket "återgående pålok", eftersom det går på endast del av stationssträcka. För återgången på stationssträckan B—A gäller däremot ej föreskrifterna för återgående pålok.

Till § 1**Till mom 24. Resande**

Med "personal som tjänstgör på tåget" och som alltså ej räknas till resande avses även t ex inspekterande och passåkande personal.

Till mom 26. Sidospår

Sidospår finns både på linjen och på bevakad station.

Till mom 29. Småfordon

Småfordon får ej framföras som tåg eller vut. Undantag:

- motortralla som framför fordon vid vut för järnvägens egna transporter (§ 36:15),
- småfordon (trallboggier, snösopare m fl) som framföres av lok (lokomotor) vid vut,
- vissa arbetsmaskiner (se säo, bilaga 2), försedda med stöt- och draginrättningar i båda ändar, vid transport i tåg.

Följande småfordon får ha axlarna *oisolerade*:

- arbetsmaskiner med en *egenvikt* av minst 4 ton,
- trallboggier med en *lastförmåga* av minst 4 ton,
- motordressiner, rälsbilar och motortrallor — oavsett egenvikt eller lastförmåga.

Övriga småfordon skall ha axlarna *isolerade*.

A- och B-fordon får medföra en eller flera släptrallor. Med totalvikt avses vikten av småfordon (med eventuella släptrallor) och last.

När flera än två personer sitter på bänk e d som är vinkelrät mot spåret kan visserligen de två som sitter ytterst vid fara genast hoppa av men ej de övriga, och därför får småfordonet då ej gå som B-fordon. När flera personer sitter på bänk e d i spårets längdriktning, måste frågan bedömas från fall till fall, eftersom möjligheten att se framåt och genast hoppa av är beroende av fönster, antal dörrar och dessas placering m m.

Till § 1

Vid arbete på bevakad station med sådan arbetsmaskin som är att hänföra till A-fordon skall föreskrifterna för A-arbete tillämpas.

S k rälskontrollapparat får framföras som C-fordon, när den ej är tyngre än att medföljande personal genast kan avlägsna den från spår. Kan så ej ske gäller föreskrifterna för A-fordonsfärd. Vid rälskontroll på bevakad station skall föreskrifterna för A-arbete tillämpas.

Observera att B-fordonsfärd aldrig kan förekomma på sträcka med fjb.

Till anm. På samma småfordon får ej samtidigt transporteras både explosiv vara och brandfarlig vara. Här bortses dock från brandfarliga varor som förvaras i småfordonets fasta bränsletank eller i reservbehållare med godkänd säkerhetsanordning.

Att småfordon på sträcka utan fjb under icke ordinarie arbetstid eller på viss "R-dag" skall framföras som A-fordon — även om villkoren för B- eller C-fordonsfärd är uppfyllda — sammanhänger med föreskrifterna om tågs framförande "före tiden" (§ 64) och paralleldrifv (§ 81).

Till mom 30. Stationsgräns

Stationsgränsen mot högerspår sammanfaller ej alltid med stationsgränsen mot vänsterspåret. Detta är t ex fallet när yttre infartssignal finns endast på det ena av dessa spår.

Till mom 35. Trafikkalender

Internt inom SJ användes för bl a gångdagsangivelser i tdt ett system med veckodagsbeteckningar — M, Ti, O, To, F, L och S — samt beteckningen R (=reducerad trafik). I regel överensstämmer gångdagsbeteckningarna med veckodagarnas namn. Vissa dagar vid helger frångås dock den normala veckodagstrafiken. I trafikkalendern anges då vilket trafikeringsalternativ som i stället skall gälla.

Till § 1

Till mom 36. Trafikplats

En station kan vara bevakad eller obevakad, oavsett om tågrörelse förekommer på stationen eller ej. En station är med andra ord bevakad eller obevakad ej blott för vissa tåg utan även under viss tid.

Till mom 37. Tåg

I tågs tdt användes följande tågslagsbenämningar och förkortningar: resandetåg (rst), godsexpresståg (gxt), normalgodståg (ngt), lokalgodståg (lgt), malmtåg (mgt) och tjänstetåg (tjt).

Till mom 39. Tågbefälhavare

Tbfh har mössmärke med blå kant.

Till mom 41. Tågklarerare

På större stationer får flera tkl vara i tjänst samtidigt. Tkl har mössmärke med röd kant.

Till mom 43. Tågmöte

I det följande visas några exempel på tågmöte enl definitionen:

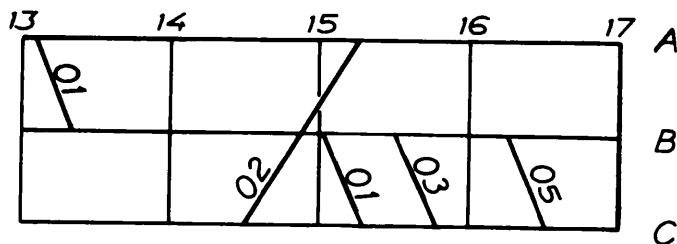


Fig 1
Enkelspår

Såväl tåg 01 som 02 går på båda sidor om B på samma enkelspår, varför regel a) gäller, d v s tåg 01 möter 02 och tåg 02 möter 01 i B.

Av tågen 03 och 02 går endast det ena tåget (02) på båda sidor om B, varför regel a) ej gäller. Tåg 02 möter ej 03, eftersom 03 utgår från B. Tåg 03 möter däremot 02 i B enl regel b). Tåg 05 möter ej 02, eftersom tidsmellanrummet överstiger en timme.

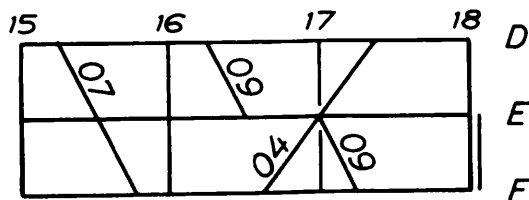


Fig 2
Enkelspår D—E. Dubbelspår E—F

Fig 2 omfattar både enkelspår och dubbelspår. Regel a) gäller ej, ty tågen går ej på samma enkelspår på båda sidor om E. Regel b) gäller. Eftersom det är mer än en timme mellan 07 och 04 i E, har 04 ej möte med 07. Däremot har 04 möte med 09 i E (tidsmellanrummet överstiger ej en timme).

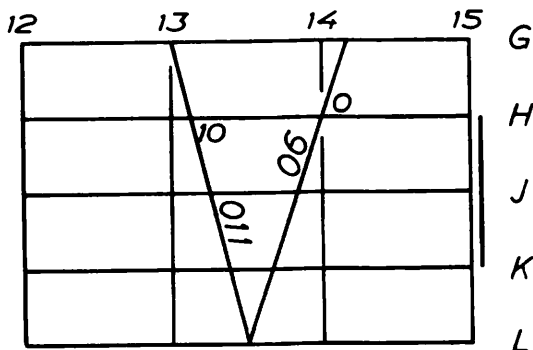


Fig 3
Enkelspår G—H, K—L. Dubbelspår H—K

En förutsättning för att möte skall äga rum enl regel b), är givetvis att mötet ej redan skett på en tidigare station. I fig 3 borde enl regel b) 06 möta 011 i H, eftersom tidsmellanrummet mellan 011 och 06 ej överstiger en timme. I detta fall har emellertid 06 redan mött 011 i L.

I vilken omfattning möten skall anges i tdt och tågordning hänger samman med kravet på möteskontroll av föraren. För denna kontroll liksom för mötesangivelse i tdt och tågordning gäller:

Till § 1

Sträcka som saknar linjeblockering

Följande möten skall anges och kontrolleras:

- alla möten enl regel b),
 - av möten enl regel a) endast sådana där tidsmellanrummet mellan ankommande och avgående tåg är högst en timme.
- Exempel: i fig 1 föreligger enl definitionens regel a) möte mellan tågen 01 och 02 i B, eftersom båda tågen går på ömse sidor om denna station och på samma enkelspår. Enl ovanstående skall föraren på 02 ej kontrollera mötet med 01, eftersom tidsmellanrummet överstiger en timme. I tdt och tågordning anges endast att 01 möter 02 i B.

Sträcka som är försedd med linjeblockering

a) På station varifrån tåg skall gå in på sträcka försedd med linjeblockering krävs ingen möteskontroll när denna är i bruk. I tdt och tågordning anges därför aldrig möten på sådan station. Exempel, se fig 4!

b) På den gränsstation där tåg lämnar sträcka försedd med linjeblockering skall i tdt och tågordning anges möte med tåg som kommit dit inom en timme före det egna tågets avgång, såvida ej mötet *skett och kontrollerats* på en tidigare station. Dessa möten — "kontrollmöten" — skall kontrolleras när linjeblockeringen är i bruk. Exempel, se fig 4!

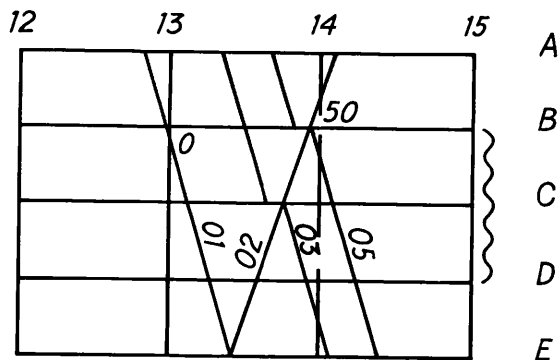


Fig 4
Enkelspår, linjeblockering B—D

I tdt för 02 och på tågordning skall följande möten anges:

med 01 i E (verkligt möte som skall kontrolleras eftersom 02 skall gå in på sträcka som saknar linjeblockering och tidsmellanrummet ej överstiger en timme),

med 03 i B ("kontrollmöte"); det verkliga mötet har skett men ej kontrollerats på tidigare station (C),

med 05 i B (verkligt möte som skall kontrolleras, eftersom 02 skall gå in på sträcka som saknar linjeblockering och tidsmellanrummet ej överstiger en timme).

Möte med 03 anges ej i C, eftersom 02 därifrån skall gå in på sträcka försedd med linjeblockering. Ej heller anges möte med 01 i B (tidsmellanrummet mellan 01 och 02 överstiger visserligen ej en timme men mötet har redan skett och *kontrollerats* i E).

Till anm. Hur möteskontrollen skall ske vid enkelspårdrift på dubbelspår och när linjeblockeringen är ur bruk på enkelspår framgår av § 81 resp § 71.

Till mom 44. Tågspår

Tågspår finns både på linjen och på bevakad station.

Till mom 45. Tågvikt

Hur tågvikten beräknas framgår av SJF 312.

Till mom 46. Tågvägar

Hinderpåle finns ej alltid vid slutväxel, t ex när dvärgsignal eller spårspärrsignal finns där.

Till § 1***Till mom 48. Veckoorder***

Vko skall finnas för alla sträckor, upplåtna för tågrörelse.

Om vid tidtabellsskifte första dagen på den nya tdt är en söndag gäller följande föreskrifter om vko giltighetstid under berörda två veckor:

Sista veckan på gamla tdt. Vko gäller måndag 00.00 — lördag 24.00.

Första veckan på nya tdt. Vko gäller söndag 00.00 — söndag 24.00.

Överst på första sidan i vko för nämnda veckor anges "OBSERVERA! Ändrad giltighetstid för denna vko".

Till mom 50. Vägvak

Följande personer räknas *ej* som vägvakt:

- tkl och annan stationspersonal på bevakad station som manövrerar säkerhetsanordning vid vägkorsning (på stationen eller på linjen).
- vakt som bevakar vägkorsning vars säkerhetsanordning är i olag.

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

Säkerhetsåtgärder skall vidtagas i så god tid, att tåg inte försenas. Men har man kommit i den situationen att man måste välja mellan säkerheten och tidsvinsten, gäller alltid: säkerheten först!

När det föreskrives att viss tjänsteman skall utföra en åtgärd måste han göra det själv och han får alltså ej beordra någon annan att göra detta. Om det däremot står att han skall "*ombesörja*" en åtgärd, är det ej nödvändigt att han utför den själv. Han kan i stället beordra annan tjänsteman till detta. Huvudsaken är att han ser till att åtgärden blir vidtagen.

I fråga om befogenheterna i samarbetet mellan tkl och tklbiträde gäller dock särskilda föreskrifter i § 47:1. Vad som sagts i föregående stycke gäller ej heller befattningshavare som är huvudchef (cto, lstc, lc vid banavdelningen m fl). Denne kan enl SJF 000 delegera eller ge medarbetare i uppdrag att utföra eller besluta viss åtgärd.

Tilläggs- och undantagsföreskrifter skall bekäntgöras för tåg- och banpersonal i linjeboken eller — när så angivits — i RF resp IF och för stationär personal vid trafik- och maskinavdelningen av lc i säpl.

RF som gäller säkerhetstjänsten skall tilldelas tas.

Till § 3. Signalmedel och signaler på linjen och på stationer

Signalmedlen i denna paragraf indelas i:

signalinrättningar = fasta signalmedel som kan visa signal ("stopp", "kör", "vänta stopp" o d),

Till § 3

signalredskap = flyttbara signalmedel som man kan ge signal med,

tavlor = fasta eller flyttbara signalmedel som i regel ej kan visa signal utan endast upplyser om visst förhållande.

Om annat ej anges, användes visst signalmedel både som dag- och nattsignal.

Vid uppsättning eller flyttning av huvudsignal eller försignal skall placeringen bestämmas av bdc i samråd med cto. Detta gäller även övriga signalinrättningar, om den lämpligaste placeringen är tveksam.

Huvudsignaler***Till mom 1***

Om det på sträckan fram till nästa huvudsignal (stationsgränsen) finns hastighetstavla som lämnar annat hastighetsbesked, gäller alltid den *lägsta* hastigheten.

På vissa stationer finns för tågs infart såväl yttre som inre infartssignal och för tågs utfart såväl inre som yttre utfartssignal.

Vid stationsgränsen till station på sträcka med linjeblockering finns en huvudsignal (=blocksignal) som reglerar tågs och vut infart på linjen. Är sträckan mellan två stationer indelad i flera delsträckor (=blocksträckor), finns en blocksignal vid början av varje blocksträcka.

Huvudsignal kan finnas vid lastplats och rörlig bro. Dessa huvudsignaler har ingen särskild benämning.

Till anm 1. Infartssignalen har i detta fall *röd* märktavla i stället för gul (se mom 34). Enl § 70, mom 2 får infartssignal med röd märktavla aldrig passeras utan tillstånd.

Huvudljussignal

Huvudljussignal finns dels av hög, dels av låg typ. Den låga får användas endast som utfartssignal på tågväg med sth 40 km/h och endast efter cta beslut.

Som framgår av mom 2 kan på huvudljussignal även finnas försignal till nästa huvudsignal. Detta är t ex fallet på flertalet infartssignaler, som då i regel anger utfartssignalens signalbild. Vid infart på oavkortad tågväg där huvuddvärgsignal (slutpunkt för "avkortad tågväg") skall *passeras* gäller infartssignalens försignalbild ej huvuddvärgsignalen utan den utfartssignal som markerar den oavkortade tågvägens slutpunkt.

Infarts- eller utfartssignal som förutom "kör" även skall visa försignalbild har särskild märktavla. Detta för att föraren ej skall missa försignalen, om denna av någon anledning — lampa kan t ex ha slocknat — skulle utebli.

Till fig 1 b. Signalbilden användes vid infart till avkortad tågväg och annan tågväg som är väsentligt kortare än övriga infartstågvägar på stationen.

Till fig 1 c. Signalbilden användes bl a för gång i växelkurva och för infart på station med oförreglade växlar.

Måste förreglingen av vissa växlar på en station upphävas under längre tid för signalarbeten, skall infartssignalen visa "kör 40" till alla tågvägar. Upphäves förreglingen endast kortare tid (högst 14 dagar), får i stället § 52 tillämpas.

Till fig 1 d. När huvudsignalen står till vänster om spåret, är siffran 7 placerad till vänster om de gröna skenen (som på fig 1 d). När signalen står till höger om spåret, är siffran 7 däremot placerad till höger om de gröna skenen. Oavsett signalens placering i förhållande till spåret kan det även förekomma att siffran 7 av utrymmesskäl är placerad rakt ovanför de gröna skenen. När huvudljussignal är kompletterad med huvuddvärgsignal gäller siffran 7 båda signalerna.

Till § 3

Huvuddvärgsignal

Huvuddvärgsignal — d v s en dvärgsignal kompletterad med röda och gröna sken — användes av utrymmesskäl som *utfartssignal* i stället för huvudljussignal.

När huvuddvärgsignal visar "stopp" eller "kör 40", kan föregående huvudsignal ej visa högre hastighet än "kör 40". Detta innebär att tidigare hastighetsbesked ej kan sänkas vid en huvuddvärgsignal annat än från "kör 40" till "stopp". Däremot kan föregående hastighetsbesked höjas. I detta syfte användes huvuddvärgsignal i vissa fall bortom utfartsväxlarna, när det är långt till stationsgränsen.

Huvuddvärgsignal användes också för att möjliggöra "försignalering" vid flera, sammanhängande signalsträckor, t ex på lokpassagespår eller för rörelser mellan olika bangårdsområden.

Det bör observeras att en huvuddvärgsignal i alla avseenden skall behandlas enligt föreskrifterna för huvudsignal, d v s på samma sätt som en huvudljussignal intill vilken en vanlig dvärgsignal är placerad.

De olika signalbildernas betydelse i fig 2 a—c gäller endast för tåg och vut. För växling, A- och B-fordon gäller endast "dvärgsignaldelen", d v s de vita skenen.

I undantagsfall kan huvuddvärgsignal sakna ljusöppning för grönt sken, nämligen när den användes för att utmärka tågvägs slutpunkt i det fall fortsatt tågväg ej är möjlig.

Semafor

Till fig 3 b. Vad som sagts i anslutning till fig 1 c (två gröna sken i huvudljussignal) gäller även för denna signalbild.

På vissa bandelar med obetydlig trafik kan det förekomma att en infartssignal visar *en* vinge trots att oförreglade växlar finns

på stationen. I sådant fall skall enl § 68 hastigheten över stationen (från infartssignalen till stationsgränsen) sättas ned till 40 km/h med hastighetstavlor. Vad som sagts i detta stycke gäller i tillämpliga delar även lastplats.

Försignaler

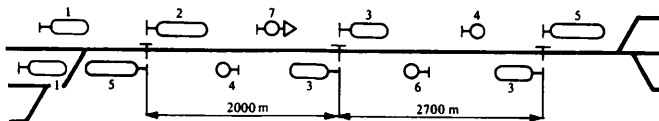
Till mom 2

Försignal sättes upp på ett avstånd framför huvudsignal — ”försignalavstånd” — som varierar mellan i regel 600 och 1000 m beroende på banans sth och lutningar. Detaljföreskrifter finns i SJF 544.0.

Försignal till infartssignal är i regel fristående. Om blocksträckan närmast en station är mycket kort — motsvarande ca försignalaavstånd — är dock i regel infartssignalen försignalerad i närmast föregående blocksignal. På sträcka med dubbelspår finns på fristående försignal till infartssignal en tavla med stationens signatur.

Blocksignal försignaleras i närmast föregående blocksignal, om blocksträckan är högst ca 2 500 m. Är blocksträckan längre, finns alltid en fristående försignal. Blocksignal uppsatt vid stationsgränsen försignaleras i regel ej. Är avståndet mellan huvudtågvägens utfartssignal och blocksignalen tillräckligt långt — minst försignalaavstånd — och de båda signalerna oberoende av varandra, försignaleras dock blocksignalen i utfartssignalen.

Hur signaleringen är ordnad på sträcka med linjeblockering framgår av nedanstående fig.



1 = Utfartssignal

2 = Blocksignal med försignalsken

3 = Blocksignal utan försignalsken

4 = Fristående infartsförsignal

5 = Infartssignal

6 = Fristående blockförsignal

7 = Orienteringstavla såo fig 54 b

Till § 3

På försignal kombinerad med huvudsignal visas försignalsbild i regel endast tillsammans med "kör" i huvudsignalen. Andra kombinationer än fig 5 a—c kan förekomma.

Observera att det inte finns någon särskild försignalsbild till huvudsignalsbilden enligt fig 1 d. Den försignaleras på samma sätt som när huvudsignalen visar enbart två gröna sken. Föraren måste därför vidtaga åtgärder för att minska hastigheten till 40 km/h. Först när huvudsignalsbilden har iakttagits, får hastigheten anpassas härefter.

Framför vissa huvudsignaler där sikten är mindre god kan finnas en repeterförsignal. Sådan försignal, som alltid är fristående är försedd med en tavla med texten "Rep F" samt avståndet i meter fram till huvudsignalen.

Till anm. Kan infartssignalen ej ses på försignalavstånd, kan i stället hastigheten sättas ned med hastighetstavlor i sådan grad, att tillräcklig bromsväg erhålles från den punkt, där föraren kan se signalen, fram till denna. Begynnelsestavlan skall placeras i höjd med orienteringstavlan enl fig 54 b och den tavla som markerar nedsättningssträckans slut vid den punkt där föraren vid klar sikt kan se infartssignalen.

Dvärgsignal***Till mom 3***

Dvärgsignaler användes bl a för låsning av växlar och spårspärrar. Eftersom de står i förbindelse med spårledning, kan man genom signalerna även få kontroll av att fordon ej finns på signalsträckan. Signalsträckan, vars längd är mycket varierande, har sitt slut vid nästa dvärgsignal. Slutpunkten för signalsträcka bortom sista dvärgsignalen markeras i regel med en dvärgsignal-tavla enl fig 51.

För alla signaltavlor — alltså även sken i lodrät linje (fig 6 b) — gäller att nästa dvärgsignal kan visa "stopp".

Till § 3

Signalbild enl fig 6 d visas, när beroendet mellan signalen och spårledningen är bortkopplat och växlar frigivits för lokal manövrering.

V-signal***Till mom 5***

Tills utbyte behövs får tilläggstavlan vara rund.

V-försignal***Till mom 6***

V-försignal sättes i regel upp minst 300 m från vägkorsningen och vid sådan punkt på banan, att skenet vid klar sikt kan ses från förarens plats på försignalavstånd framför korsningen.

Stopplykta***Till mom 9***

I vissa fall finns stopplykta på stoppbock för att utmärka tågvägs slutpunkt. Sådan stopplykta skall alltid vara tänd.

Bromsprovssignal***Till mom 11***

Observera att bromsprovssignal användes för signalering endast till förare.

Till fig 13 c. Endast vissa bromsprovssignaler kan visa denna signalbild.

Till § 3**M-signal****Till mom 12**

Möteskontroll med hjälp av M-signal får ske endast efter medgivande av cta. En förutsättning för sådant medgivande är att möteskontroll ej lämpligen kan ske på annat sätt.

Signalstav**Till mom 14**

”Avgång” med signalstav ges endast av tkl eller på dennes order.

Signalgivarens armar och handsignallykta**Till mom 15**

Observera att endast ”bromsa” och ”lossa” får ges i högtalare. Förare kan dock genom utrop i högtalare göras uppmärksam på annan signal eller kallas till telefon där muntligt besked lämnas.

Signalerna enl mom 15 c—1 får ges även i radio. För *tågorder-radio* och *trafikradio* gäller härvid särskild av CSJ fastställd instruktion som togs in i linjeboken. För *radio i växlingstjänst* gäller lokal instruktion som fastställs av lc (för ban- och maskinavdelningen av rc).

Nattsignal får av konduktörspersonal ges även med ficklampa.

Till avd a. Observera att ”avgång” ej får ges muntligt.

När ”avgång” ges med handsignallykta, bör lyktan hållas i handtaget så, att den hänger fritt ned.

Till avd d. I regel ges nattsignalen ”stopp” med rött sken till tåg och med vitt sken till växling, vut och småfordon.

Till avd f och g. Dessa föreskrifter ansluter sig till § 6 som anger hur dragfordons framände och bakände utmärkes vid växling. Bortsett från motorvagnssätt med fasta slutsignallyktor är beteckningen för framänden och bakänden av betydelse i två fall vid signalgivning: när dragfordon är ensamt och när fordon är kopplade till dragfordonets båda ändar.

I vissa fall är det risk för att "framåt" eller "back" kan missförstås, t ex när det finns anledning att förmoda att föraren inte vet, om fordon är kopplade till dragfordonet eller ej eller när endast två dragfordon är hopkopplade. Då skall signalen ges muntligt.

Till avd h. "Kopplet" innebär en mindre rörelse för att trycka, ihop buffertarna; signalen får ej ersätta "sakta back" ("sakta framåt").

Hindertavla

Till mom 18

Hindertavla skall ha reflexbeläggning.

Till § 3**Huvudsignaltavla****Till mom 19**

Huvudsignaltavla skall ha reflexbeläggning.

Stoppförbudsmärkning**Till mom 21**

Om fordon med strömvtagare måste stanna på sträckan mellan två kontaktledningsstolpar med stoppförbudsmärkning, skall strömvtagaren fällas ned. Eljest är det risk för att kontaktledningen bränns av.

Hastighetstavla**Till mom 22**

Hastighetstavla skall ha reflexbeläggning. Till och från vissa sidotågvägar på dubbelspår får hastigheten — på grund av kortavstånd mellan motriktade växelspetsar — ej vara högre än 30 km/h genom växlarna. Sådan nedsättning markeras t v med hastighetstavla och tilläggstavla enl vidstående figur. Tavlan har ej reflexbeläggning.

**U-tavla****Till mom 25**

U-tavla kan vara fast (eventuellt vridbar) eller flyttbar. Tills utbyte behövs får tavlan vara rund.

Tavla med bokstaven "U" behöver ej sättas upp, om tavlans plats skulle sammanfalla med infartstågvägens slutpunkt.

Till sista stycket. I antalet axlar skall motorvagnars axlar inräknas.

Till anm. U-tavla enl fig 49 b, gällande för godståg, kan vara försedd med tilläggstavla med meteruppgift, t ex "500 m". Detta innebär att tåg som är upp till 500 m skall stanna vid U-tavlan; längre tåg skall gå till infartstågvägens slutpunkt.

Påstigningstavla

Till mom 28

Påstigningstavla skall ha reflexbeläggning.

Ogiltighetstavla

Till mom 29

Om signalinrättning tagits ur bruk, t ex slopats, och ogiltighetstavla ej sättes upp, måste annan åtgärd vidtagas, så att det är tydligt att signalmedlet tagits ur bruk. Semaforvingar kan tagas bort eller fällas ned längs masten. Det måste förhindras att lykta kan tändas. Ljussignal kan vridas vinkelrätt mot spåret. Signal kan också täckas över.

Föreskriften om ogiltighetstavla gäller ej när infarts- eller utfarts-signal är felaktig utan då tillämpas § 52.

Till § 3

Orienteringstavla**Till mom 30**

Orienteringstavla skall ha reflexbeläggning.

Cto kan medge att tavla enl fig 54 a ej behöver sättas upp framför hållplats.

Tavla enl fig 54 a får vid behov förses med en tilläggstavla som anger tpl signatur.

Tavla enl fig 54 b kan i vissa fall förekomma dels framför yttre utfartssignal, dels framför blocksignal vid stationsgränsen, nämligen om dessa signaler försignaleras i föregående huvudljussignal. Om — på dubbelspår — tavla enl fig 54 b är placerad framför station, som ej har fristående försignal till infartssignalen, finns dessutom tilläggstavla som anger stationens signatur.

Tavla enl fig 54 c får vid behov förses med tilläggstavla som anger att orienteringstavlan gäller endast visst tågslag, tågspår e d eller att avståndet till hastighetstavlan understiger 1000 m (se sök till § 28), t ex "450 m".

Tavla enl fig 54 d (tilläggstavlan får, tills utbyte behövs, vara rund) kan vara gemensam för flera vägkorsningar som ligger nära varandra. Tavlan sättes upp även framför vissa vägkorsningar med automatisk säkerhetsanordning, t ex när sken från V-signalen kan ses av föraren *före* den punkt där tåg skall befinna sig, för att V-signalen skall slå om från rött till vitt sken. Tavlan sättes då upp strax innanför denna punkt, och avsikten härmed är att föraren ej skall behöva köra mot rött sken utan att veta, om det är något fel eller om signalen skall slå om först senare.

Ljudsignaltavla

Till mom 31

Ljudsignaltavlor enl fig 55 a—b användes framför broar, tunnlar, snögallerier, kurvor i djup skärning m m.

Ljudsignaltavla enl fig 55 c användes i vissa fall framför arbetsplatser.

Ljudsignaltavla enl fig 55 d användes vid vägkorsningar med enskilda vägar som ej är allmänt befarna, om sikten ej uppfyller vissa fordringar och vägtrafiken ej är obetydlig. Vid dessa vägkorsningar finns inga säkerhetsanordningar men vid vissa av dem finns s k kryssmärken. Ljudsignaltavlan placeras i regel på det avstånd från korsningen som erhålles i meter, när banans sth multipliceras med 6, d v s vid sth 120 km/h $6 \times 120 = 720$ m och vid sth 90 km/h $6 \times 90 = 540$ m framför korsningen.

Nedkopplingstavla

Till mom 32

Nedkopplingstavla användes dels vid skyddssektion, d v s kontaktledning som kan kopplas ur, dels vid enkel sektionspunkt.

Skyddssektion som normalt är inkopplad (spänningsförande) behöver ej förses med nedkopplingstavla när den är inkopplad. Nedkopplingstavla sättes upp, när skyddssektion tillfälligtvis kopplas ur. I fråga om ordergivningen till förare om sådan tavla, se § 11.

Till § 3**Metertavla*****Till mom 33***

Behovet av metertavla bör bedömas restriktivt. För att tavla skall sättas upp bör dels hastigheten över nedsättningssträckan vara låg (som regel lägre än 30 km/h), dels också minst ett av följande förhållanden föreligga:

- 1) dålig sikt,
- 2) lång stigning omedelbart efter nedsättningssträckan,
- 3) tät trafik (tavlan skall vara av betydelse för tågföringen).

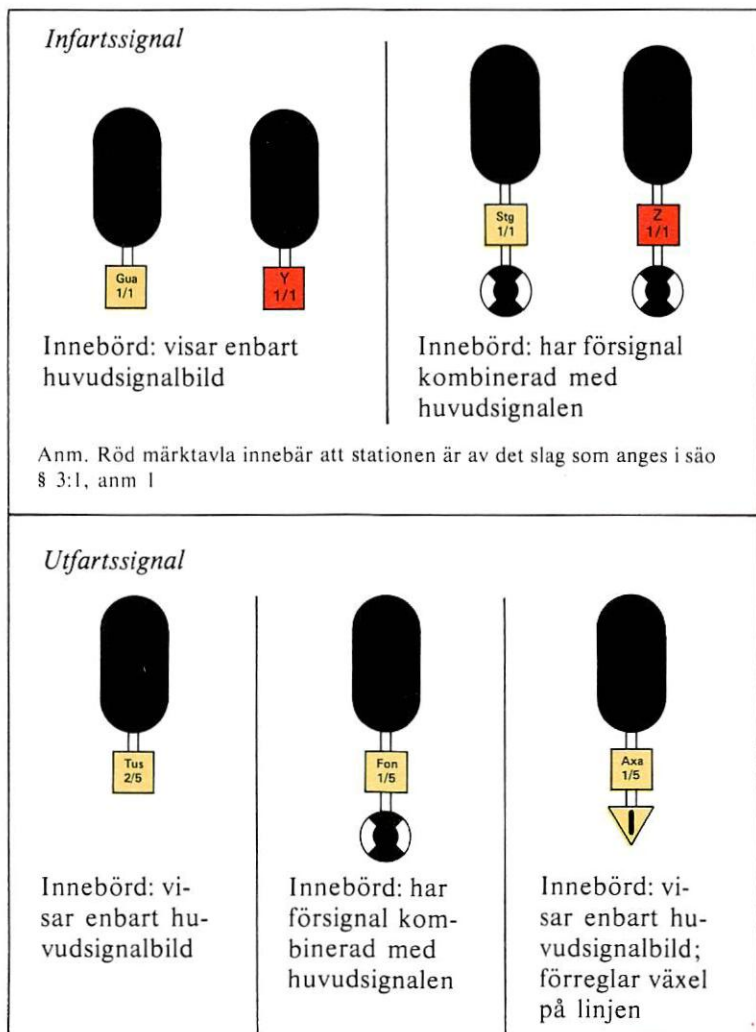
Huruvida tavla med talet 600 eller 700 skall användas bedömes med hänsyn till bl a siktförhållanden och aktuella tåglängder.

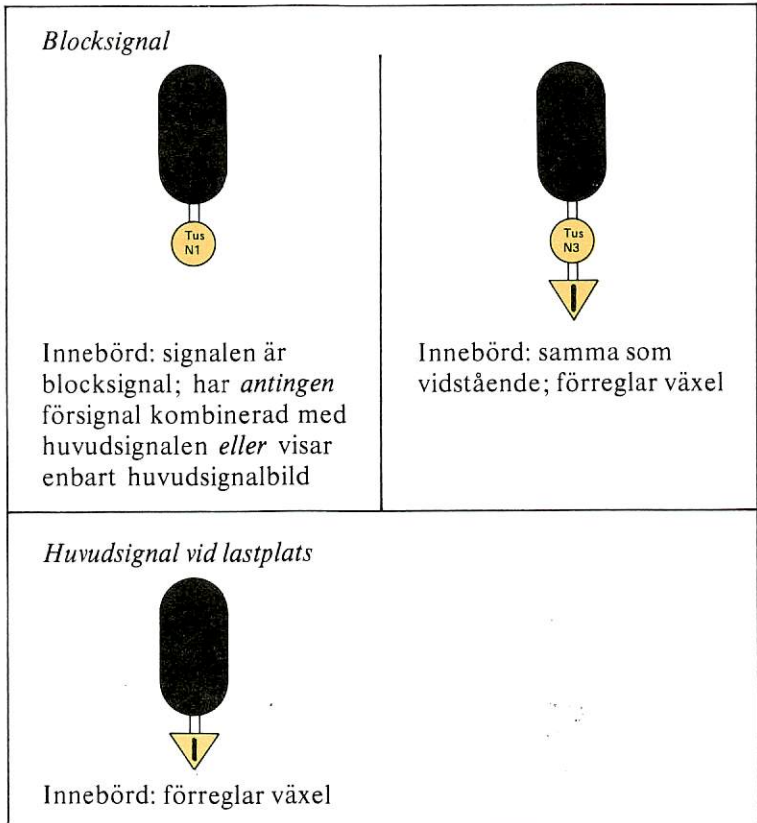
Till § 3

Märktavla

Till mom 34

Föreskrifterna under fig 58 a-e innebär att huvudsignal är utmärkt på något av följande sätt.






När huvudsignal förreglar rörlig bro på linjen användes tilläggs-tavla enl fig 58 e och – om skyddsväxel finns framför bron – även tavla enl fig 58 d.


Om den normala placeringen av märktavla skulle inkräkta på normalsektionen för fria rummet, placeras tavlan i stället på signalens övre del.

Till § 3

Signalredskap m m skall finnas i *minst* följande omfattning.

På bevakad och obevakad station:

1 signalstav med signalflagga (jämt påminnelsekärm) – på större stationer där flera tkl tjänstgör samtidigt: en för varje tkl — och dessutom en i reserv, 

1 handsignallykta (jämt påminnelsekärm) — på större station där flera tkl tjänstgör samtidigt: en för varje tkl — och dessutom en i reserv, 

1 huvudsignaltavla för varje infartssignal som utgöres av semafor,

2 hindertavlor,


2 kontaktdon (gäller endast på sträcka med linjeblockering),

2 vagnförstängare (gäller endast fjst utan sidospår).


På bemannad lastplats och bemannad hållplats och hos vägvakt och vakt vid rörlig bro:

1 handsignallykta,

1 signalflagga,

2 kontaktdon (gäller endast på sträcka med linjeblockering). 

På tåg:

På *dragfordonet* skall enl SJF 333 finnas: 

2 handsignallyktor,

2 signalflaggor,

2 hindertavlor,

1 kontaktdon i varje förarhytt (gäller även manövervagnar), i enhyttslok dock 2.

Anm. På smalspåriga dragfordon skall finnas endast handsignallykter och signalflaggor.

***Hos småfordonsförare vid A- och B-fordonsfärd,
banbesiktningsman vid besiktning,
tsm vid A-arbete,
ledare för arbetslag på linjen:***

1 handsignallykta, när nattsignal användes,

1 signalflagga, när dagsignal användes,

2 kontaktdon (gäller endast vid färd eller arbete på sträcka med linjeblockering),

2 hindertavlor (gäller endast tsm vid A-arbete).

Hos tsm vid vut:

1 handsignallykta, när nattsignal användes,

1 signalflagga, när dagsignal användes.

Utöver ovanstående gäller att bdc föreskriver var hindertavlor skall förvaras på linjen.

Till § 4—5**Till § 4. Ljudsignaler****Till mom 1**

Efter tavla enl fig 55 c kan signaleringen upphöra när föraren bedömer att bevakaren (ytterbevakaren) uppfattat signaleringen. Är föraren tveksam, bör "tåg kommer" ges tills arbetsplatsen uppnåtts.

Till mom 5

Det kan vara lämpligt att ge "uppfattat" även i vissa fall som ej angivits i säo, t ex när tkl ger stoppsignal och föraren kan anta att signalen givits på grund av fara. I annat fall kan tkl bli tvungen att nödförkoppla kontaktledningen, vilket i onödan kan medföra förseningar av andra tåg.

Till § 5. Signaler på tåg

Vid påskjutning på del av stationssträcka får skenen på påloket redan under påskjutningen vara ordnade för återgången.

Slutsignaler (fasta eller flyttbara) skall alltid finnas på tåg som består av endast en eller flera motorvagnar.

Endast undantagsvis, d v s om lyktor saknas, får slutsignalskärm användas som nattsignal på *en* sida.

Har fordon sidoplacerade lykthållare i båda ändarna, skall slutsignalerna sättas upp i de bakre. Finns gavelplacerade hållare, får dessa användas. Gavelplacering bör dock undvikas vintertid, eftersom slutsignalerna då kan täckas av yrsnö.

Till § 6. Signaler på dragfordon vid växling

Dessa signaler behövs av två skäl: dels för att signalgivare skall veta, om han i vissa situationer skall ge "framåt" eller "back", dels för att i mörker varna personalen för växlingsrörelser.

Till § 8. Tillsyn av signalmedel m m

Till mom 2

Anser förare att signalinrättning eller tavla är mindre lämpligt placerad eller att sådant signalmedel saknas, där det bör finnas, bör även detta anges i förarrapporten.

Till § 9. Tydlig signalgivning

Till mom 1

Tydlig signalgivning till förare fordrar bl a att signal ges, tills föraren börjat lyda signalen eller besvarat denna.

Till mom 2

Signalgivarens placering är särskilt viktig, när flera förarbemannade fordon finns nära varandra.

Till mom 4

Nattsignal skall användas ej blott i mörker, skymning och dagning utan även i dimma, snöyra och kraftigt regn.

Till § 11—12**Till § 11. Ordergivning om signalmedel**

När ny säkerhetsanläggning tages i bruk och denna omfattar flera av de signalmedel, som nämnts i tabellen, behöver föraren ges endast *en* order, nämligen att anläggningen tages i bruk. En förutsättning härför är dock att föraren i förväg fått del av beskrivning av anläggningen.

De order som skall anslås skall numreras i löpande följd och genast sättas upp på ordertavlan. De skall finnas kvar där i fyra veckor och sedan sättas in i orderpärm som skall finnas tillgänglig i orderrummet.

När order tagits in i linjebeskrivningen, skall ordern tagas bort från ordertavlan (orderpärm). Övriga order som gäller skall förvaras i pärmerna ca 6 månader.

Till § 12. Manuell kortslutning av spårledning

Kortslutning av spårledningen på en blocksträcka medför att de blocksignaler som gäller för infart på blocksträckan visar »stopp». Kortslutes spårledningen för ett tågspår på en station, kan körsignal ej visas till detta spår.

Tågfordon kortsluter normalt spårledningarna och håller därigenom automatiskt de huvudsignaler till »stopp» som gäller för infart på blocksträckan eller tågspåret i fråga. Även om småfordon är oisolerade påverkar de ej med säkerhet spårledningarna, varför såo i vissa fall kräver manuell kortslutning med kontakt-don.

Om automatisk vägskyddsanordning påverkas vid den manuella kortslutningen, skall vid behov åtgärder enl såo § 26:5 vidtagas.

Kontakt-don skall finnas tillgängliga i den utsträckning som framgår av sök till § 3.

Till § 13. Tryckknappar för stoppanmälan på fjärrmanövrerad station

På fjst finns i närheten av utfartsväxlarna i regel lykta som visar vitt fast sken när infartssignal ställts till "kör". Lyktan släcks när tåg (vut) kommit in hinderfritt.

Till § 21. Samtal

Till mom 1

Det är nödvändigt att order och meddelanden göres kortfattade, fullt klara och entydiga.

Använd i säkerhetstjänst ej namn på tåg, t ex "Skåningen" och "Nordpilen", ty dessa tåg har samma namn i båda riktningarna och detta kan vålla missförstånd.

Till mom 2

Namn eller signatur skall uppges även vid telefonering inom en tpl.

Anvisningar för telefonering från linjen och för radiosamtal finns i linjeboken.

Till mom 4

När order som rör säkerhetstjänsten sändes med *fjärrskrift*, skall namn på tpl vara utskrivet i ordertexten, om det ej framgår av S-blanketten att signatur får användas. Av S-blanketter får endast S4, S5, S6, S7 och S14 sändas med fjärrskrift. Meddelandet skall då förses med ett rött streck eller en röd ruta kring "S4", "S5" etc.

Till § 22

Till § 22. Klocka, linjebok och tidtabellsbok m m

Till mom 1

Cto föreskriver hur man på stationerna dagligen skall kontrollera att klockorna visar rätt tid.

Linjebok, tdtbok, tågordning och grafisk tdt skall i behövligt antal finnas på de tjänsteställen och hos den personal i *säkerhetstjänst* som framgår av följande sammanställning.

| Linjebok | Tdtbok | Tågordning | | Grafisk tdt med förklaringar |
|---|---|--|---------------------------------------|---|
| | | för station | för vägvakt | |
| tl, fjtkl | tl, fjtkl | | | tl, fjtkl |
| cto, lstc | cto, lstc | | | cto, lstc |
| stationer, lst | ordergivningsstationer | stationer | | stationer |
| förar- och konduktörspersonal | förar- och konduktörspersonal ¹⁾ | den personal på större stationer som cto föreskriver | vägvakter dock ej på obebakad station | |
| lc vid banavdelningen | | | | lc vid banavdelningen |
| personal vid banavdelningen enl lc bedömning (ej vägvakter) ²⁾ | | | | personal vid banavdelningen enl lc bedömning (ej vägvakter) |

¹⁾ Tdtbok tilldelas ej sådan personal som användes som förare endast i växling och på vut. Utdrag ur tdtboken, omfattande vut inom eget trafikområde, skall av cto i form av IF tilldelas dels nu nämnd personal, dels berörda stationer och personal som användes som tsm vid vut. Berörs personal vid banavdelningen, skall sådan IF tilldelas även boc.

²⁾ Personlig tilldelning endast när expeditionsexemplar ej lämpligen kan användas.

Till mom 2

Tdc och cta skall sju dagar före första giltighetsdagen för ny linjebok resp tdtbok (jämte ändringstryck till dessa) kontrollera att kvitto kommit in från alla berörda lc.

Lc skall se till att underlydande tjänsteställen och personal som skall tilldelas personliga exemplar av linjeboken, tdtboken, grafisk tdt och ändringstryck till dessa fått dem före första giltighetsdagen. Denna kontroll kan ske antingen genom att mottagaren avkräves kvitto eller — vad beträffar lokstation och station där förar- eller konduktörspersonal är placerad — genom följande tillvägagångssätt. Lc skall minst sex dagar före första giltighetsdagen på ordertavlan för förar- resp konduktörspersonalen sätta upp ett meddelande om linjeboken, tdtboken eller ändringstrycket och dess första giltighetsdag. Personalen är skyldig att varje dag, när tjänstgöringen börjar på hemstationen, ta del av ordertavla och orderpärm. Särskilt kvitto eller annan kontroll behövs ej. På ordertavlan skall under hela tdtperioden finnas uppgift på senaste ändringstryck — jämte första giltighetsdag — till linjeboken och tdtboken för de sträckor som personalen i fråga tjänstgör på.

Lc skall kontrollera att reservexemplar av linjeboken och tdtboken är kompletterade.

Tågordning för station och ändringstryck till denna upprättas och utsändes av cta. Cto skall genast kvittera försändelsen.

Tågordning för vägvakt upprättas av cto.

Till § 24—25

Till § 24. Sidospår och växlar på linjen. Rörlig bro*Till mom 1*

Till andra stycket. Cto får lämna medgivande endast om växel-tavla med lykta eller reflexbeläggning finns vid växeln.

Medgivande av detta slag utesluter dock möjligheten att i fråga om vut, A-fordonsfärd och A-arbete tillämpa alternativet "Jag har K16" enl § 47:5.

Till mom 2

För rörlig bro skall finnas dels av bdc utfärdade anvisningar för brons manövrering, dels av cto utfärdad instruktion för brons öppnande. Cto instruktion skall ingå som bilaga till säpl, om bron är belägen på station.

Till § 25. Upplag av lösa föremål

Föreskrifterna i denna paragraf gäller både linjen och bevakad station.

Till mom 1

Det fria rummet omkring trafikerat spår skall vara fritt ej blott från fasta föremål utan även från upplag för att personer, fordon och gods ej skall skadas. Makadam o d får alltså inte läggas upp högre än till fria rummets underkant. Med hänsyn bl a till kravet på utvidgning av fria rummet i kurvor skall samråd alltid äga rum med boc, när upplag skall anordnas närmare spårmiten än 3,0 m (vid smalspår 2,6 m).

Med hänsyn till riskerna för skada av elektrisk ström gäller strängare föreskrifter för elektrifierat spår. Dessa finns i SJF 050.

För upplag vid vägkorsning gäller dessutom särskilda fordringar i fråga om sikten.

Till mom 2

Vid växling behöver signalgivare ha tillräckligt utrymme vid sidan av spåret och större utrymme vid kurvspår än vid rakspår. Detta kan vara ett skäl för ic att ej medge upplag.

Till § 26

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

Till mom 1

Säkerhetsanläggning vid vägkorsning utgöres av hel- eller halv bommar jämte ljus- och ljudsignaler, enbart ljus- och ljudsignaler, enbart ljussignaler eller enbart ljudsignaler.

Anm. I såo användes begreppet "säkerhetsanordning" för samtliga ovannämnda anläggningar; i SFS 1978: 1001 däremot endast för hel- och halv bommanläggningar.

Vid vägkorsning med hamnspår, industrispår och därmed jämförliga spår, där bevakning enl SFS 1978:1001 § 60 tillämpas, kan vid särskilt stark vägtrafik manuellt manövrerbara ljussignaler och ibland även ljudsignaler anordnas.

Vägvakts och annan vakts vid vägkorsning skall bära SJ tjänsteteken.

Manövrering av bommar genom förarens försorg får medges av cto, om följande villkor är uppfyllda.

- 1) Tågen skall ha fast uppehåll vid det ställe varifrån bommarna manövreras.
- 2) Föraren skall ges order om uppdraget i tågets tdt eller på S11.
- 3) Finns ej beroende mellan huvudsignal och bommar, skall cto överväga, om hastighetsnedsättning behövs framför huvudsignalen. Nedsättningen skall då gälla alla tåg.

Till andra stycket. Bdc avgör om avspärrning av viss vägkorsning får baseras på tågankomstsignaler.

Till mom 2

Vid tågförsening får tkl på den station, varifrån tåget skall gå ut på den stationssträcka där vägkorsningen är belägen, medge ändring i vägvakts tjänstgöringstid.

Till mom 3

Om endast mindre fel uppstått i säkerhetsanordningen, t ex enstaka lykta har slocknat, erfordras ej bevakning, om vägtrafikanterna bedömes bli varskodda på ett trots felet nöjaktigt sätt.

Om lykta eller lyktor mot vägen vid hel- eller halvbomsanläggning är släckta, skall bommarna — oavsett om bevakning anordnats eller ej — om möjligt fällas, ty även om vägfordon kör på bommarna kan dessa dock förhindra en kollision med tåg.

Frikopplas och fälles bommar för hand och visas då rött sken mot vägen, anses säkerhetsanordningen fungera, ty skyddet för vägtrafikanterna blir det normala.

För vägkorsning på station skall i säpl anges det antal vakter som bdc bestämt.

När vakt börjar bevakningen, skall han anmäla detta till tkl på en av stationssträckans gränsstationer. Denne meddelar tkl på den andra gränsstationen. De båda tkl skall komma överens om sättet att underrätta vakten om extratåg o d enl § 35. Vakten skall ges besked härom. På fjbsträcka skall vakt göra anmälan till fjtkl som skall svara för underrättelserna till vakten.

Anvisningar för bortkoppling av ljudsignaler, igångsättning av varningssignalering och frikoppling av bommar finns i en till säkerhetsanordningen hörande apparatlåda.

Till mom 5

Den punkt där vägskyddsanordnings yttre spårledning börjar markeras med en skylt som även anger vägkorsningens namn. Skylten är gul om fränkopplingsanordning finns, i annat fall vit. Vid placering på t ex kontaktledningsstolpe kan skylten finnas upp till 60 m före spårledningens början.

Till § 27**Till § 27. Spår ofarbart eller i försvagat skick****Till mom 1**

Skulle tåg nalkas, innan åtgärderna i detta mom hunnit vidtagas, skall stoppsignal visas mot tåget.

Kortslutning är ej alltid en fullt tillförlitlig åtgärd. Linjeblockeringen kan t ex ha tagits ur bruk eller tåg kan ha medgivits passera en blocksignal som visar stopp.

Till mom 2

Är tkl som underrättats ej tkl på gränsstation till stationssträckan med det felaktiga stället, skall han vidarebefordra underrättelsen till den ena gränsstationen och uppmana tkl på denna att anmäla hinder.

Till mom 3

Medgivandet i sista stycket får tillämpas endast under förutsättning att boc (eloc) besiktigt det försvagade stället och anmält till tkl/fjtkl

- felets exakta läge, angivet i km-tal,
- sth för tåg,
- tidpunkt, när signalering enl § 28:2 beräknas vara utförd.

Eftersom nedsättningssträckan inte är utmärkt med tavlor, föreligger risk att föraren felbedömer platsen för nedsättningen. För att eliminera denna risk skall följande iakttagas vid ordergivningen (S10) till föraren.

På S10 anges som gränspunkter för nedsättningen *tpl med huvudsignal*. Km-tal får inte sättas ut. Som anm införes: "Signalering enl säo § 28:2 ej utförd". I ordern lämnas även uppgift om orsaken till nedsättningen.

När hastighetstavlor och orienteringstavlor satts upp, skall detta genast meddelas tkl/fjtkl. Därefter sker ordergivningen på vanligt sätt med angivande av de km-tal som begränsar den verkliga nedsättningssträckan.

Till § 28. Hastighetsnedsättning

Till mom 1

Eloc ansvarar för underrättelser och signalering, när nedsättning behövs enbart på grund av fel på kontaktledningen. I alla andra fall har boc detta ansvar, alltså oavsett för vems räkning nedsättningen behövs. Därför skall t ex sioc i god tid underrätta boc om behövlig nedsättning. Boc bör vid behov samordna flera nedsättningar. Är avståndet mellan två nedsättningssträckor så litet, att den högre hastigheten mellan dessa ej kan utnyttjas helt, bör den lägre hastigheten gälla även på mellanliggande sträcka. Vidare skall nedsättningarna planeras så, att det mellan en orienteringstavla och tillhörande hastighetstavla kommer att finnas högst en orienteringstavla för annan nedsättningssträcka.

Boc (eloc) skall vid underrättelse till tkl om hastighetsnedsättning på linjen uppge sträcka, medgiven hastighet och om möjligt ungefärlig tid för nedsättningen (se även kommentaren till mom 3).

Till mom 2

Hur signaleringen skall vara ordnad för en nedsättning på sträcka där banans sth är 130 km/h visas i följande exempel.
Förklaring till figurerna:

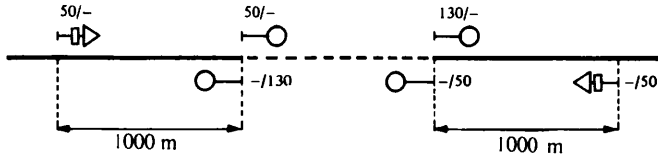
50/— = åt vänster talet 50, åt höger hastighetstavlas eller orienteringstavlas baksida,

50/130 = åt vänster talet 50, åt höger talet 130 (i exemplen = banans sth).

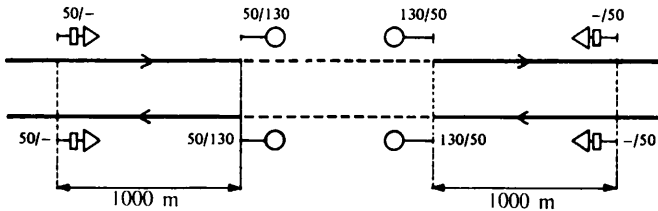
Till § 28

I. Nedsättning på linjen (50 km/h)

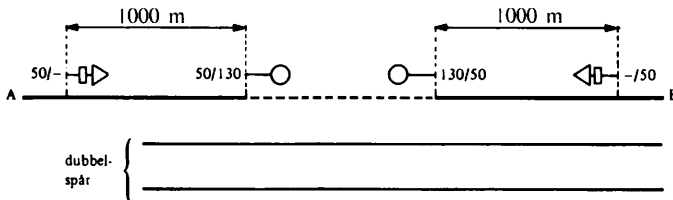
a) nedsättning i båda riktningarna på enkelspår



b) nedsättning i båda riktningarna på båda spåren vid dubbelspår och vid parallella enkelspår.

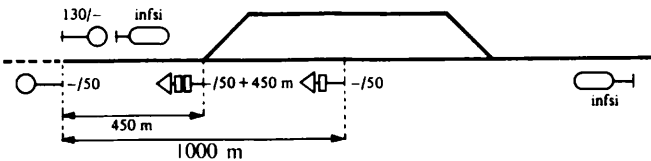


c) nedsättning i båda riktningarna på enkelspår som är parallellt med dubbelspår.



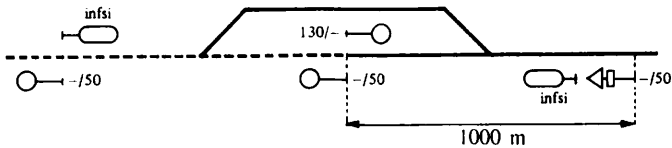
För tåg från B på enkelspåret är tavlorna placerade på höger sida om spåret. Placering enl huvudregeln, d v s till vänster om spåret, skulle nämligen innebära att de kom att gälla även för tåg på det spår som ligger närmast enkelspåret.

d) nedsättning på linjen med orienteringstavlan på station



Här har en orienteringstavla placerats 1000 m framför hastighetstavlan vid *huvudtågvägen*. Dessutom skall — med hänsyn till tåg, som avgår från sidotågväg — en extra tavla placeras omedelbart utanför yttersta växeln mot nedsättningssträckan. Avståndet från sistnämnda tavla till hastighetstavlan skall anges på tilläggstavla.

II. Nedsättning både på linjen och på station (50 km/h)



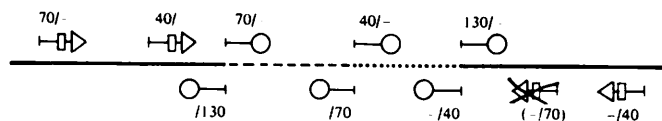
I ovanstående exempel, där sth vid utfart från sidotågvägen är 40 km/h, skall en extra hastighetstavla placeras vid stationsgränsen. Om den tillåtna hastigheten är lägre än den som gäller vid utfart från sidotågvägen, skall den extra hastighetstavlan i stället sättas upp omedelbart utanför växeln.

Till § 28

III. Flera nedsättningar som berör varandra

Streckad linje = nedsättning till 70 km/h

Prickad linje = nedsättning till 40 km/h



I ovanstående exempel utelämnas orienteringstavlan framför den nedsättning som innebär direkt övergång från lägre till högre sth. (I exemplet ovan har denna tavla korsats över.)

Till mom 3

På dubbelspår skall order ges till tåg i båda riktningarna även om nedsättningen berör endast det ena tågspåret. Detta med hänsyn till att enkelspårsdrift med kort varsel kan behöva anordnas.

I order om hastighetsnedsättning anges km-talen i rätt ordning med hänsyn till färdriktningen.

När arbetsplats kommer att flyttas, behöver — vid ordergivning i vko — de exakta punkterna för nedsättningssträckan ej anges. Begynnelsepunkten för arbetet (i exemplen nedan km 10,000 resp 15,000) får dock ej förskjutas mer än *tre* km under den tid som angivits i vko. Uppgiften till tkl och ordern i vko formuleras sålunda.

Exempel 1: "Sth 30 km/h på en sträcka av 300 m mellan km 10,000 och 11,800. Termitsvetsning. Arbetet börjar vid km 10,000 och förskjutes mot km 11,800."

Exempel 2: "Sth 40 km/h på en sträcka av 1 000 m mellan km 15,000 och 19,000. Rälsbyte. Arbetet börjar vid km 15,000 och förskjutes mot km 19,000." (I detta exempel förutsättes att nedsättningssträckan hela tiden är 1 000 m, men att begynnelsepunkten för arbetet förskjutes endast ca 600 m åt gången.)

Såväl orienteringstavlur som hastighetstavlur måste ovillkorligen flyttas, allteftersom arbetsplatsen och tillhörande hastighetsnedsättning flyttas.

Till mom 4

Om nedsättning som är intagen i linjebeskrivningen eller i vko skall *upphöra*, ges order härom på S11. Om i stället den tillåtna hastigheten skall *ändras* — oavsett om den skall höjas eller sänkas — ges order på S10.

Till § 29

Till § 29. A- arbete**Till mom 1**

Till avd b. Förbud mot "A-arbete efter tåg" kan t ex behövas på sträckor med stigning där tåg enl erfarenhet kan behöva backa. Beslut härom fattas av cto i samråd med bdc.

Till mom 3

Tsm begäran skall inledas med orden: "*Begäran om A-arbete*".

Arbetsplatsens läge bör anges så noggrant som möjligt (t ex på station: spår; på linjen: km-tal eller beteckning på de blocksignaler som begränsar sträckan för A-arbetet).

Till mom 7

Anmälan skall inledas med orden: "*Anmälan om avslutat A-arbete*".

Har K16-nyckel använts, får A-arbetet ej anmälas avslutat, förrän tsm tillämpat § 47.

Till mom 8

Till anm. Föreskrifterna är tillämpliga dels vid A-arbete i samband med enstaka A-fordonsfärd, dels då flera A-fordon (arbetsmaskiner) framföres i anslutning till arbetet. Den som enl § 32:3, anm, begär medgivande för A-fordonsfärderna skall vara tsm för arbetet.

Föreskrifterna i denna paragraf är tillämpliga även när spår måste vara avstängt p g a *arbete på fordon*. Härvid gäller dock följande kompletterande anvisningar.

a) Föreskrifterna för A-arbete behöver ej tillämpas

1) vid arbete på tryckluftsladdat tåg som fastbromsats enl SJF 312,

2) vid arbete där personalen befinner sig helt utanför räleerna och ej intill kaj, vägg e d. Vid behov (t ex dålig sikt) bör dock den som utför arbetet själv lägga ut bromsskor eller bromssläde på båda sidor om fordonet.

Till § 29—30

b) För sidospår på reparationsplatser, på verkstadsområden, i skötselhallar och liknande skall finnas lokala föreskrifter som anger hur personalen skall skyddas. Skyddet kan utgöras av t ex låst skyddsväxel eller låst spårspärr.

c) För visst eller vissa *sidospår* på större stationer, rangerbangårdar, industriområden och liknande får tco i säpl medge

1) att annan tjänsteman än tkl får medge A-arbetet och ombesörja att spåret stänges av med hindertavlor och att berörd personal underrättas,

2) att hindertavlor inte behöver sättas upp och underrättelser till berörd personal inte erfordras, om arbetsplatsen i stället skyddas av bevakare.

Till § 30. Frånkoppling av kontaktledningen

Föreskrifterna i denna paragraf skall tillämpas även om frånkopplingen sker i samband med exempelvis vut, A-arbete eller A-fordonsfärd. Föreskrifterna gäller däremot ej vid till- och frånkopplingar vid driftomläggningar och felsökning på kontaktledningen eller på lastområden med lastspårsfrånskiljare.

Behövs skydd för personalen med hänsyn till tågfordon och småfordon gäller dessutom § 31.

Till mom 3

Underrättelsen till förare kan lämnas antingen genom att kopia av S2 överlämnas eller muntligt av tkl personligen. Besked om utpostering av vakter lämnas till tkl av driftvakten som också svarar för behövliga underrättelser till dessa.

Fordon utan uppfälld strömvtagare får sändas ut på sträcka med frånkopplad kontaktledning, sedan samråd skett mellan tkl/fjtkl och driftvakten. Fjtkl får härvid tillfälligtvis häva spärrningen.

Till § 30***Till mom 4***

Anmälan skall inledas med orden: "*Anmälan om tillkoppling av kontaktledningen*". Anmälan får lämnas muntligt. Den skall dock skrivas ned på S2 av driftvakten och tkl.



Till § 31. Skydd för personal vid underhållsarbeten m m i spår eller i farlig närhet därav

Vad som i denna paragraf säges om ledare för arbetslag gäller i tillämpliga delar även den som ensam utför arbete utan att tillhöra arbetslag.

Föreskrifterna gäller för alla arbeten i spår och inom ett avstånd av 2,20 m från närmaste räl.

Till mom 1

Vid arbeten med bullrande redskap, som saknar anordning för central avstängning av krafttillförseln (t ex typ Cobra, Pionjär) får avstängning av spår (A-arbete) under inga förhållanden ersättas av bevakning.

Till mom 2

Vad här sagts om arbeten under besvärliga förhållanden hindrar ej att även andra arbeten kan hänföras till A-arbete. Till arbeten som på grund av risken för personalen i de flesta fall bör ske som A-arbete hör vissa reparationsarbeten på fordon.

Vid bedömning huruvida bevakning kan ordnas till skydd för personalen i stället för avstängning av spår, måste särskild hänsyn tagas till siktförhållandena och möjligheterna att efter varning från bevakare snabbt kunna utrymma arbetsplatsen.

För visst arbete på linjen kan A-arbete och bevakning kombineras. Arbetet kan t ex ordnas som A-arbete efter visst tåg men börja redan före detta, varvid bevakning ordnas, innan tåget passerar arbetsplatsen och därefter drages in, när A-arbetet börjat.

Till § 31

Särskilda förhållanden kan motivera att viss bevakning ordnas även när arbete skall ske på spår som är avstängt för rörelse med fordon. Detta är t ex fallet, om fordon kan komma på bredvidliggande spår och det är risk för att personalen ej observerar detta i tid. Vid arbeten av detta slag kan det vara lämpligt att med avstängningsbockar eller rep med reflexbrickor markera det område inom vilket personalen utan risk kan röra sig. I vilken utsträckning sådana anordningar kan ersätta bevakning för rörelser på det ej avstängda spåret måste dock avgöras från fall till fall.

Som framgår av anvisningarna till bl 31 021, "Detaljplanering inför arbeten i eller i farlig närhet av spår", kan vid arbete i avstängt spår på dubbelspår hastighetsnedsättning på bredvidliggande trafikerat spår i vissa speciella fall behöva tillgripas.

Till mom 3

Anmälan skall inledas med orden: "*Anmälan om arbete*".

Ny anmälan om arbete som pågår större delen av dagen kan lämnas t ex vid middagsrasten. När tätare anmälningar anses behövliga, bör telefon- eller radioförbindelse ordnas med arbetsplatsen.

Genom att första anmälan lämnas *kort* tid innan arbetet börjar, kan tk1/fjtk1 underrätta om anordningar som eljest kanske ej skulle komma med.

Den bevakning som enl mom 5 skall ordnas till skydd för personalen utgör det reella skyddet. De underrättelser om extra anordningar och rubbningar som lämnas vid anmälan om arbete medför däremot ej under alla förhållanden ett fullt effektivt skydd, eftersom det i praktiken ej är möjligt att underrätta om *alla* de anordningar och rubbningar som kan innebära fara. Förhållandena kan ändras snabbt och extra anordningar kan med kort varsel behöva vidtagas, sedan underrättelsen lämnats. *Är bevakning ej ordnad måste personalen vara synnerligen uppmärksam på rörelser på spåret.*

Till mom 4

Behövs underrättelser om extra anordningar och rubbningar skall tkl anteckna detta i tklboken.

Till anm 1. Eftersom tkl i detta fall svarar för den säkerhetsmässiga delen av arbetet, föreligger ej för någon i arbetslaget krav på godkända prov enl bilaga 5. Såväl arbetet som tkl egenskap av ledare för arbetslaget skall antecknas i tklboken.

Till mom 5

När det vid arbete på bevakad station är tveksamt vem som skall bedöma, om bevakning är obehövlig, skall samråd äga rum mellan berörd lc vid banavdelningen och cto. Samråd kan bli nödvändigt även när det gäller att bestämma hur skyddet skall vara ordnat.

Det bör observeras att sådant arbete som avses i mom 2 (arbete under besvärliga förhållanden men som ej bedömes kräva avstängning av spår) *alltid* fordrar bevakning. Bedömningen i detta fall gäller således endast frågan om *hur* bevakningen skall ordnas för att ge ett fullt tillfredsställande skydd.

När det gäller att bedöma *om bevakning för visst arbete behövs eller ej*, bör hänsyn tagas till bl a följande faktorer, som alla kan inverka på personalens möjligheter att observera ett tågs ankomst:

1) siktförhållanden, 2) arbetsställning, 3) den koncentration som arbetet kräver.

Vid arbeten med stora lag bör principen vara att den som ej har anledning att arbeta inom farozonen ansvarar för sig själv och att den som måste arbeta inom densamma får en effektiv bevakning.

Vid bedömningen om lämpligt skydd för personalen vid arbete på bevakad station bör hänsyn tagas till att personalen skyddas mot ej blott tågrörelser utan även växling. Sådant växling som innebär särskild fara, t ex skjutsning i farlig närhet av plats där arbete pågår, kräver bevakning.

Till § 31

Till mom 6

Bevakningen skall i princip anordnas så,

att personal kan utrymma spåret och maskiner samt redskap snabbt kan föras undan, dock utan panikartad brådska,

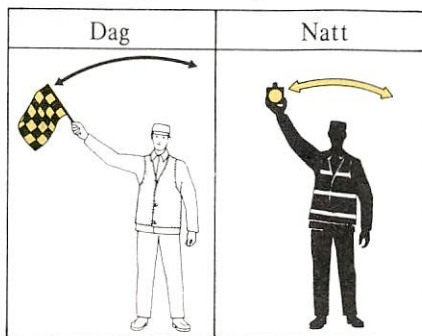
att tidsmellanrummet mellan fullbordad utrymning och tågs ankomst till arbetsplatsen är minst 10 sekunder.

Metoder och medel för varning kan vara

- visuella: flagga (enl fig nedan), lykta som kan visa gult sken,
- akustiska: siren, signalhorn, tillrop (t ex med hjälp av megafon),
- central avstängning av krafttillförsel till maskin eller redskap,
- beröring.

Följande varningssignaler ("Fordon nalkas") ges av bevakare:

- med flagga eller lykta:



- med siren eller signalhorn: upprepade korta signaler.

"Fordon nalkas" skall ges när bevakaren ser fordon komma antingen på spår i vilket arbete sker eller på bredvidliggande spår.

Vilket varningsmedel som skall användas beror på möjligheten att uppfatta detsamma. Som exempel kan nämnas följande.

Visuell varning bör användas endast mellan ytter- och innerbevakare och endast när akustisk varning ej kan uppfattas tillfredsställande.

Akustisk varning är i regel ej lämplig, när maskin eller redskap med hög bullernivå användes.

I fråga om central avstängning av krafttillförseln till maskin eller redskap gäller följande. Endast sådan anordning som direkt bryter själva drivströmmen (krafttillförseln) — exempelvis vid Vibromaskiner — får användas. System som bygger på principen att en kontrollströmkrets brytes eller slutes anses på grund av risken för bl a kabelbrott ej ge samma säkerhet och får därför ej användas.

Varning genom beröring kan vara nödvändig, när maskin eller redskap med hög bullernivå användes och central avstängning av krafttillförseln ej är möjlig.

När avstånd, arbetets art, maskin- eller redskapstyp så medger, är siren e d eller central avstängning av krafttillförseln att föredraga av följande orsaker:

- 1) kortare tid för att varna, 2) bevakarens arbete underlättas, 3) genom att bevakaren ej behöver uppehålla sig vid själva arbetsplatsen, har han i regel bättre möjlighet att höra ett tåg.

Bevakningen kan bestå av

- en eller flera bevakare vid arbetsplatsen för varning av personalen (innerbevakare) eller
- dels en eller flera bevakare vid arbetsplatsen, dels en eller flera bevakare, placerade längre bort från arbetsplatsen (ytterbevakare) med uppgift att varna innerbevakare.

Vid bedömningen av hur många bevakare som erfordras skall hänsyn tagas till bl a

- siktförhållanden (även väderleken skall beaktas),
- banans sth,

Till § 31

- arbetsstyrkans spridning,
- buller från maskin eller redskap eller från fordon på bredvidliggande spår e d,
- behövlig tid för att föra undan maskiner och redskap,
- varningsmedel som användes.

Som exempel kan nämnas följande.

När maskin eller redskap med hög bullernivå användes och personalen måste varnas genom beröring, kan flera innerbevakare behövas för ett tämligen litet arbetslag.

När sådana maskiner eller redskap med hög bullernivå användes som medger att krafttillförseln till de olika enheterna kan stängas av centralt kan det vara tillräckligt med *en* innerbevakare för ett större arbetslag. Härvid måste klargöras för personalen att utebliven krafttillförsel utgör varning.

Följande tabell visar hur långt tåg med olika hastigheter hinner under olika tidsperioder.

| Hastighet (km/h) | Meter per | | | | | | |
|---------------------|-----------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| | 1 sek | 10 sek | 20 sek | 30 sek | 40 sek | 50 sek | 60 sek |
| 130 | 36,0 | 360 | 720 | 1 080 | 1 440 | 1 800 | 2 160 |
| 120 | 33,3 | 333 | 667 | 1 000 | 1 333 | 1 667 | 2 000 |
| 110 | 30,6 | 306 | 611 | 917 | 1 222 | 1 528 | 1 833 |
| 100 | 27,8 | 278 | 556 | 833 | 1 111 | 1 389 | 1 667 |
| 90 | 25,0 | 250 | 500 | 750 | 1000 | 1 250 | 1 500 |
| 80 | 22,2 | 222 | 444 | 667 | 889 | 1 111 | 1 333 |
| 70 | 19,4 | 194 | 389 | 583 | 778 | 972 | 1 167 |
| 60 | 16,7 | 167 | 333 | 500 | 667 | 833 | 1 000 |
| 50 | 13,9 | 139 | 278 | 417 | 556 | 694 | 833 |
| 40 | 11,1 | 111 | 222 | 333 | 444 | 556 | 667 |

Till mom 7

Den som utses till bevakare skall ha god syn och hörsel. Han behöver ej vara examinerad i säo.

Uppdraget fordrar oavlätlig uppmärksamhet. Om så är möjligt bör därför bevakare efter viss tid få avlösning.

Bevakares skyldigheter enl detta mom finns angivna i en minneslista, bl 67 114.

Till mom 8

I den instruktion som ledare för arbetslag skall ge bevakare skall ingå:

- att bevakaren ej får ägna sig åt något som kan avleda uppmärksamheten,
- tid för bevakningens början och slut,
- var bevakare skall vara placerad,
- hur arbetslaget skall varnas,
- hur sambandet mellan olika bevakare skall ordnas (t ex att innerbevakare som uppfattat signal från ytterbevakare skall bekräfta detta genom signalen "klart").

Ledarens för arbetslaget skyldigheter enl detta mom finns angivna i en minneslista, bl 67 114.

Till mom 9

Det bör observeras att de signaler som ges från tåg och vut med anledning av denna ljudsignaltavla ej får ersätta den bevakning som är föreskriven. Signaleringen är endast ett komplement till denna.

Ljudsignaltavlan skall som regel placeras på det avstånd framför bevakarens — i förekommande fall ytterbevakarens — uppehållsplats, som erhålles i meter, när banans sth — uttryckt i km/h — multipliceras med 6, d v s vid sth 90 km/h $6 \times 90 = 540$ m framför bevakaren (ytterbevakaren). Kortare avstånd — dock minst motsvarande $4 \times$ sth — får användas, om ledaren för

Till § 31—32

arbetslaget anser detta lämpligt med hänsyn till att de lokala förhållandena (kurvor i bergskärning, kuperad terräng e d) kan göra signalen "tåg kommer" mindre hörbar. Om arbetsplatsen under ett arbetspass flyttas kortare sträcka, behöver ljudsignal-tavlan ej flyttas, om avståndet från arbetsplatsen till tavlan ej vid något tillfälle är kortare än 4 x sth.

Med undantag för kortare uppehåll i arbetet, t ex i samband med måltidsrast, får ljudsignaltavla sitta uppe endast under tid då arbete pågår. Ledaren för arbetslaget svarar för att tavlan sättes upp och tages ned.

Till § 32. A- fordonsfärd***Till mom 1***

Till avd b. Förbud mot "A-fordonsfärd efter tåg" kan behövas på sträckor med stigning där tåg enl erfarenhet kan behöva backa. Beslut härom fattas av cto i samråd med bdc.

Till mom 2

Särskild tsm utses endast i de fall förare av A-fordon, t ex ballaststoppmaskin, ej är examinerad i de säkerhetsföreskrifter som gäller för A-fordonsfärd. Den särskilde tsm måste medfölja fordonet under *hela* färden, alltså även under färden till och från själva arbetsplatsen.

Till mom 3

A-fordonsförarens begäran skall inledas med orden: "*Begäran om A-fordonsfärd*".

Till mom 6

Vid A-fordonsfärd efter tåg måste A-fordonsföraren beakta att tåget kan backa ca 200 m.

Till mom 8

Tkl/fjtkl får ej lämna medgivande i förväg utan först vid A-fordons ankomst.

Till mom 9

Till anm. Station där ställverksvakt får lämna medgivande skall anges i linjeboken.

Till mom 10

Anmälan skall inledas med orden: "*Anmälan om avslutad A-fordonsfärd*".

Har K 16-nyckel använts, får A-fordonsfärden ej anmälas avslutad, förrän A-fordonsföraren tillämpat § 47.

Till § 33. B- fordonsfärd

Observera att B-fordonsfärd enl begreppsförklaringarna ej kan äga rum på fjbsträcka.

När personaltransport ordnas som B-fordonsfärd, får småfordonsföraren inte under några förhållanden medföra flera personer än att alla har direkt utsikt framåt och möjlighet att *genast* hoppa av. Av denna anledning måste personaltransporter ibland ordnas som A-fordonsfärder även om övriga villkor för B-fordonsfärd är uppfyllda.

B-fordonsfärd skall ordnas så, att säkerheten inte äventyras för småfordonet eller genom detta och så, att tåg eller vut inte hindras.

Vid planering av B-fordonsfärd måste småfordonsföraren bli räknad med att en uppgiven tågförsening kan komma att minska.

Till § 33—34**Till mom 1**

Anmälan skall inledas med orden: "*Anmälan om B-fordonsfärd*".
Vad anmälan skall omfatta framgår av färd- och arbetsboken.

Genom att anmälan lämnas *omedelbart* innan färden börjar, kan tk1 underrätta om anordningar som eljest kanske ej skulle komma med. Färd skall anmälas för *en* stationssträcka i taget. Vid färd över flera stationssträckor får småfordonsföraren ej anmäla färd på en bortomliggande stationssträcka, förrän färden på en framförvarande avslutats.

Till mom 5

Till anm. Cto medgivande resp föreskrift av detta slag skall anges i linjeboken.

Till § 34. C- fordonsfärd**Till mom 1**

Anmälan (begäran) om C-fordonsfärd skall inledas med orden: "*Anmälan om C-fordonsfärd*" resp "*Begäran om C-fordonsfärd*".

Till mom 2

Till punkt 2. Någon anmälan om att C-fordonsfärd avslutats behövs inte. Om en C-fordonsförare ej behöver hela den tid som medgivits för färden och anmäler detta till fjtk1, får denne givetvis häva spärrningen, innan medgiven tid utgått.

Till mom 4

Till anm. Station där ställverksvakt får lämna medgivande skall anges i linjeboken.

Till § 35. Underrättelser till banpersonal och vägvakter

Till mom 1

Underrättelserna till ledare för arbetslag är i stort sett desamma på fjbsträcka som på sträcka utan fjb. Vid C-fordonsfärd däremot gäller på fjbsträcka helt andra föreskrifter än på sträcka utan fjb. Detta sammanhänger med de olika sätt på vilka C-fordonsfärden tryggas. Observera att B-fordonsfärd ej kan förekomma på sträcka med fjb.

Berörd personal måste beakta att det i praktiken ej är möjligt att underrätta om *alla* de förhållanden som kan innebära fara. Risker av olika slag föreligger alltid, t ex vid tidinkörning på en stationssträcka. Är man tvungen att lämna anmälan till annan station än gränsstation för stationssträckan, måste man räkna med att tkl där ej känner till alla anordningar och rubbningar.

Sedan tkl på sträcka utan fjb tagit emot anmälan, repeterat den och fört in B- och C-fordonsfärd i tklboken — arbete skall ej föras in — skall han lämna underrättelser. Här föreligger en väsentlig skillnad mellan å ena sidan arbete och å andra sidan B- och C-fordonsfärder. Alla skall underrättas om extra anordningar och rubbningar, men småfordonsförarna skall dessutom påminnas om *ordinarie tåg*. En småfordonsförare skall dock först ha gjort klart för sig vilka ordinarie tåg som är aktuella under färdtiden. Tkl underrättelser om ordinarie tåg är avsedda som en kontroll.

De underrättelser som lämnas till B- och C-fordonsförare skall antecknas i tklboken.

Sedan underrättelser lämnats, *kan* extratåg eller annan anordning tillkomma under den tid som uppgivits för arbetet eller småfordonsfärden. Personal som arbetar i eller i farlig närhet av spåret måste vara beredd på detta, medan särskilda skyddsåtgärder vidtages för B- och C-fordon.

Till 8 35

Om tkl underrättat B- eller C-fordonsförare om tågförsening, t ex att tåget beräknas avgå från stationen kl 14.10, får han avsända det tidigast kl 14.00. Sedan kan tåget köra in ytterligare tid på den stationssträcka där småfordonet finns, vilket småfordonsföraren måste beakta. (I detta exempel får tkl däremot ej sända tåget tidigare än kl 14.00 utan att småfordonsföraren först underrättas.)

All personal som uppehåller sig på linjen måste vara beredd på att tåg kan komma 5 min — vissa tåg upp till 30 min — före den ordinarie tiden enl tdt och att det första tåget ej kommer från det håll man väntat utan från andra hållet.

Till mom 2

Föreskrifterna för underrättelser till vägvakt kan gälla även annan vakt på linjen, om cto så bestämt, t ex vakt som manövrerar rörlig bro.

På varje station som är gränsstation till stationssträcka med vägvakt skall som bilaga till säpl finnas en förteckning över de vägvakter som skall underrättas, deras tjänstgöringstider, telefonnummer m m. Detta gäller även station som är gränsstation till sådan sträcka endast för vissa tåg på grund av att den vanliga gränsstationen är obebakad.

När omständigheterna kräver detta — t ex vid otillfredsställande sikt eller dåliga ljudförhållanden — skall tågankomstsignaleri normalt vara anordnad vid vägkorsning. Om ankomstsignaleri ej finns, kan det vara särskilt befogat att cto föreskriver underrättelse även vid mindre förseningar än 10 min. Sådan föreskrift skall anges i säpl och i vägvakternas tågordning.

Till anm. Här avses framför allt vägvakt vid obebakad station där tågankomstsignaleri finns och där huvudsignalerna ej kan visa "kör", förrän bommarna är fällda.

Till mom 3

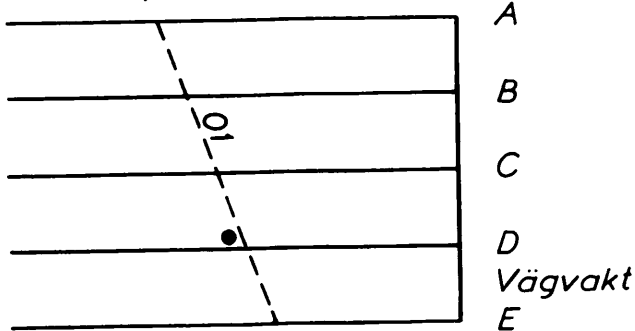
Till första stycket. Den station som skall underrätta enl detta mom bör vara gränsstation vid något tillfälle. Tidpunkten för påringningen fastställs av cto och anges i säpl och på vägvakts tågordning.

Även om anordning gäller längre tid — t ex om extratåg skall gå flera dagar — skall underrättelse härom lämnas varje dag.

Vägvakt skall anteckna underrättelserna i vägvaktsboken samtidigt som han tar emot dem och sedan repetera dem.

När vägvakt underrättats, skall detta antecknas i tkloboken.

Till andra stycket. Se nedanstående exempel



D är obevakad.

Antag att tkl i D har underrättat vägvakten mellan D och E om extratåg 01 som skall gå från A till E nästa dag. Eftersom D är obevakad för 01, är det C (= den nya gränsstationen) som ansvarar för att vägvakten är underrättad om tåget. Därför måste tkl i D meddela tkl i C att vägvakten är underrättad om 01. För tkl i C ej sådant meddelande, skall han enl mom 4 själv underrätta vägvakten.

I fråga om vägvakt på station, som är obevakad för tåg, får följande förfaringssätt tillämpas.

Till § 35

Tkl antecknar i vägvaktsboken de extra anordningar (rubbningar) som han känner till och som gäller under vägvaktens tjänstgöring, när stationen är obevakad. Vägvaktsboken överlämnas sedan till vägvakten eller hålles tillgänglig för honom på sätt som cto föreskriver.

Sedan tkl fört in extra anordning eller rubbning i vägvaktsboken meddelar han detta till tkl på gränsstation som enl mom 2 ansvarar för underrättelsen. På gränsstationen antecknas detta i tklboken.

Underrättelse om andra anordningar och rubbningar meddelas av gränsstationerna i vanlig ordning (mom 4) direkt till vägvakten, som då skall komplettera vägvaktsboken.

Till mom 4

Har vägvakt ej underrättats om exempelvis mötesändring, innan tåget avgått från gränsstationen, t ex därför att vägvakten ej anträffats, skall tkl underrätta honom *snarast möjligt*.

Till § 36. Vagnuttagning

Till mom 1

Till vut efter tåg räknas ej återgående pålok.

Förbud mot vut efter tåg kan t ex behövas på sträckor med stigning där tåg enl erfarenhet kan behöva backa. Beslut härom fattas av cto i samråd med bdc.

Cto får på följande villkor medge vut efter tåg med resande (01):

— vutsträckan får omfatta endast del av stationssträckan,

— vut får börja först sedan föraren på tåget anmält "01 in i X", där X förutsättes vara gräns för vutsträckan. Sådan anmälan skall vara föreskriven i tdt för 01 eller åläggas föraren genom order på S11. Skall vut börja på linjen och gå i riktning från 01, får denna anmälan i stället göras av tsm sedan han förväntat sig om att 01 passerat den plats varifrån vut skall föras ut och att 01 har slutsignal.

Utgöres hjälpbehövande tåg av motorvagnståg och skall det framföras av hjälpfordon med koppel av annan typ, får resande medfölja endast om övergångskoppel enl SJF 010.3 användes.

Till anm. Alla vut skall vara knutna till arbetet eller därmed sammanhängande kontaktledningsarbete. Högst två vut får utföras från en och samma gränsstation. Gränspunkten mellan motriktade vut utgöres av den för varje tillfälle aktuella arbetsplatsen förbi vilken vut ej får föras. Order härom ges på S1 ("Vut får ej föras förbi arbetsplatsen vid km. . ."). Tsm på vut som befinner sig på samma sida om gränspunkten skall samråda.

Till mom 2

Vut bör begäras i god tid, bl a för att stationerna skall hinna underrätta ledare för arbetslag, B- och C-fordonsförare.

Om vut börjar inom den disponerade tiden, men det ej kan undvikas att denna överskrides, behöver ny vut ej begäras. Om däremot vut ej hinner börja inom den disponerade tiden, får den ej utföras.

Till §36

När vut är angiven i tdtboken och på den grafiska tdt, skall i tdtboken anges alla de förutsättningar som gäller för vut. Tkl på alla berörda stationer liksom förare och tsm som ej erhåller tdtboken skall inhämta behövlig information ur den IF som enl sök till § 22 skall utfärdas av cto. Tdtenlig vut har nummer. Även om vut går till plats på linjen utan "inlåsning" och återgår därifrån, skall ett nummer finnas för vardera rörelseriktningen. Trots den dubbla numreringen betraktas vut av detta slag som *en* vut vid tillämpning av såo föreskrifter.

När vut skall äga rum på dag som bestämts i tdt, skall S1 ej utfärdas. Vut som anordnas på särskild order enl tdt skall begäras i vanlig ordning (varje vut som enl tdt ej går dagligen kan anordnas på särskild order). På S1 behöver sådan vut anges endast med nummer.

Ändras någon av förutsättningarna enl tdt — t ex att vut viss dag skall börja innan tåg lämnat stationssträckan (vut efter tåg) — skall i stället helt ny vut anordnas. För detta svarar fjtkl resp tkl på den gränstation där tsm skall meddelas att vut får börja.

Till mom 4

När vut skall börja på fjst eller tpl på linjen, får fjtkl/tkl delge S1 till tsm per telefon eller radio. Tsm skall mot kvitto delge S1 till föraren.

Finns *utfartssignal* på den station varifrån vut skall föras ut, får tkl/fjtkl muntliga tillstånd att vut får börja lämnas villkorligt enl följande formulering: "*När utfartssignalen visar 'kör', får vut börja.*"

Till mom 5

Redan innan fordonen föres ut, måste tsm förvissa sig om att bromsvikten blir tillräcklig, när fordonen — t ex efter lastning — skall föras in. Om bromsvikten är otillräcklig, kan tsm antingen koppla till bromsvagnar eller muntligt ge order om hastighetsnedsättning.

Till mom 7

Vut börjar så snart tkl/fjtkl lämnat sitt muntliga medgivande härtill och anses räcka tills vut stannar på slutplatsen. Vad som ligger därutanför — hopväxling av fordonen innan vut börjar och isärväxling efter vut slut — hänföres till växling och regleras bl a av SJF 010.3 (vxi) och föreskrifterna i § 37. Till växling räknas även de rörelser som kan bli nödvändiga, när under tiden för vut vagnomsättning skall ske på fjst eller tpl på linjen. Om ej annat föreskrivits, skall tsm härvid vara växlingsledare.

Finns utfartssignal eller dvärgsignal som visar "kör" resp "rörelse tillåten" enl fig 6 b, behöver tsm ej kontrollera växelläget eller hinderfriheten bortom signalen (fram till nästa signal eller stationsgränsen).

Till mom 8

Uppsikten skall hållas från främsta fordonets *främre ände*. Går ej detta skall tsm ombesörja att antingen annat fordon kopplas till främst eller en man beordras vara honom behjälplig med uppsikten. De skall åka på främsta fordonet, en på vardera sidan och så placerade att inbördes kontakt kan hållas. Saknas signal- och bromsapparat, skall tsm kunna ha ständig kontakt med föraren, vid behov genom att medhjälpare repeterar signalerna till föraren. Förlorar föraren kontakten med tsm annat än tillfälligtvis, skall vut stanna.

Om vut bromsas med tryckluft, kan tsm ge "tåg kommer" och bromsa med signal- och bromsapparat vars luftslang anslutes till tryckluftledningen på det främsta fordonets främre ände. Användes ej signal- och bromsapparat eller radio, måste tsm komma överens med föraren hur denne skall anmodas ge "tåg kommer".

Om i undantagsfall förhållandena gör det omöjligt för tsm att åka på främsta fordonet, får han åka på dragfordonet under förutsättning att föraren och tsm i samråd bedömer möjligheterna att hålla uppsikt framåt åt båda sidor fullt tillfredsställande. Minst följande krav skall härvid vara uppfyllda:

Till § 36

- högst två vagnar — eller, om alla vagnar är öppna och olastade, högst fem vagnar — får skjutas,
- hastigheten får vara högst 20 km/h.

Till mom 9

För att vut skall få framföras med mer än 40 km/h fordras

- att vut hänföres till viss bromsgrupp; bromsgruppen jämte uppgift om bromstal och sth skall anges på S1 (motsvarande),
- att dragfordonet går främst,
- att dragfordonet är tryckluftbromsat och har säkerhetsgrepp,
- att obromsad vikt sist i vut ej överstiger 90 ton,
- att sista fordonet är anslutet till tryckluftledningen.

Tsm och förare skall i samråd kontrollera att dessa fordringar är uppfyllda.

Under gången skall föraren iakttaga de hastighetsbegränsningar som anges i § 68.

Till punkt 2. Vid vut efter tåg skall beaktas att tåget kan backa ca 200 m.

Till mom 10

Vägvakt behöver ej tjänstgöra vid vut, bl a därför att det många gånger är svårt att beräkna, när vut skall komma till korsningen. Därför underrättas ej heller vägvakt om vut. Av samma anledning anordnas normalt ej heller bevakning enl § 26 genom vakt, när säkerhetsanordning ej fungerar för vut. Ansvaret för säkerheten vilar i båda fallen på föraren (tsm när föraren ej finns på främsta fordonet).

Till § 36

När vut skall passera vägkorsning med säkerhetsanordning är förfarings sättet normalt följande. Om säkerhetsanordningen ej spärrar vägtrafiken, skall vut stanna. Är korsningen försedd med manuella bommar, skall tsm fälla dessa. Manövreras bommarna på längre avstånd från korsningen än ca 50 m, får dock tsm i stället ombesörja bevakning enl § 26. Detta skall han göra även när bommarna är felaktiga eller när automatisk säkerhetsanordning ej fungerar. Medföljer ej på vut särskild tsm eller någon annan som kan fälla bommarna eller bevaka korsningen, får vut passera denna, sedan föraren förvissat sig om att hinder härför ej finns. "Tåg kommer" skall ges upprepade gånger, tills vägkorsningen uppnåtts.

När vut fått order (S10) att bevakning är ordnad vid vägkorsning vars säkerhetsanordning är i olag, skall föraren (tsm när föraren ej finns på främsta fordonet) kontrollera att vakt finns. Ser föraren (tsm) vakt, får vut passera korsningen, oavsett signalbilden på V-signalen.

Intet hindrar att tsm i förväg kommer överens med vägvakt eller tkl att denne håller vägtrafiken spärrad vid vut ankomst. Förare och tsm får dock i sådant fall inte utan vidare lita på att säkerhetsanordningen spärrar vägtrafiken eller att bevakning enl § 26 ordnats, när vut kommer dit. Detta gäller även när föraren är tsm och order (S11) erhållits att vägvakt, tkl eller ställverksvakt fått i uppdrag att spärra vägtrafiken vid korsning med manuell säkerhetsanordning.

Till mom 11

Vid tillämpning av föreskrifterna i § 70 skall beaktas att på sträcka utan fjb annan station än gränsstation till stationssträckan alltid är obevakad (med eller utan tågrörelse).

Till mom 13

Anmälan lämnas muntligt och skall inledas med orden: "Anmälan om avslutad vut". Anmälan skall antecknas av tsm och tkl på eget exemplar av S1. När S1 enl mom 2 ej behövs, skall tsm anteckna anmälan i anteckningsbok och tkl i tamboken.

Till § 36

Har K16-nyckel använts, får vut ej anmälas avslutad, förrän tsm tillämpat § 47.

Inställes en beviljad vut, skall detta meddelas dem som under rättats om vut i fråga.

Till mom 16

Till punkt 1. S1a, avd 2 ifylles med ledning av de uppgifter som lämnats enl S13, avd 2. Tkl/fjtkl som utfärdar S1a bör kontrollera att den sträcka/tp1 som på S13 uppgivits som plats för hjälpbehövande tåg fyller de krav som är angivna i sök till § 83:2.

Till punkt 4. Det bör observeras att huvudsignal som ej visar "kör" får passeras först sedan föreskrifterna i § 70: 1—2 resp 4 tillämpats. Detta gäller såväl på sträcka med som på sträcka utan linjeblockering.

Till § 37. Växling

Ytterligare föreskrifter för växling finns i SJF 010.3 (vxi).

Till mom 2

Att vissa vägkorsningar saknar säkerhetsanordning mot tåg, innebär ej att växling in på dessa alltid är riskfri. Vid flera av dem ges sålunda signal vid tågrörelse men ej vid växling. Vidare kan växlingsrörelser för en vägtrafikanter vara mer svårberäknliga än tågrörelser, eftersom ett växlingssätt kan röra sig fram och åter över en korsning.

De lokala föreskrifterna fastställs av bdc i de fall de inte fastställts centralt (SJ, trafiksäkerhetsverket och vägverket i samråd) och skall tagas in i linjeboken och för korsning (nedsänkt spår) på station även i säpl.

Om särskild gata eller väg korsar sådant nedsänkt spår som avses i detta mom, skall förutom föreskrifterna i tredje stycket även föreskrifterna för vägkorsning tillämpas, om korsningen är försedd med kryssmärken.

Till mom 3

Enbart gångfällor anses i detta avseende ej som fullgod avspärrningsanordning. Växlingsledaren måste därför vid plattformsovergång med sådant skydd även ombesörja bevakning.

Momentet gäller ej sådana övergångar som enl uppsatta skyltar ej får beträdas av allmänheten eller som får beträdas endast på den gåendes egen risk.

Till mom 5

Till andra stycket. En växlingsledare måste känna till förhållandena på en station, t ex när växling skall vara avslutad vid tågs ankomst eller avgång, på vilka spår fordon ej får skjutas och

Till § 37

vissa andra lokala föreskrifter i säpl. Därför måste växlingsledare som ej är skyldig att ta del av säpl (t ex tbfh eller arbetsbiträde på tåg) ha tkl medgivande. När tkl lämnar medgivande, skall han meddela växlingsledaren vad denne har att särskilt iakttaga.

Till mom 6

Riskerna vid växling utanför stationsgränsen utgöres ej blott av ankommande tåg utan även av t ex vut (som man på flertalet stationer ej skyddar genom hindertavla).

När tkl skall ange den tidpunkt då växlingen skall vara avslutad, måste han tänka på att tåg kan komma 5 min och i vissa fall upp till 30 min före ankomsttiden enl tdt. I fråga om försenade tåg måste tkl räkna med tidinkörning.

Till mom 7

Av nedanstående anvisningar, som närmast avser annan bevakad station än fjst, framgår dels i vilka fall växling ej är tillåten samtidigt som tågrörelse äger rum, d v s att växling måste vara avslutad vid viss tidpunkt före tågs ankomst eller avgång, dels de förutsättningar som gäller för att växling skall kunna tillåtas samtidigt som tåg ankommer till eller avgår från station.

a) I tågvägen: växling är ej tillåten.

b) I infartstågvägens förlängning till ca 100 m bortom infartstågvägens slutpunkt (gäller endast ankommande tåg med fast uppehåll): växling är tillåten om uppgift om hindret ("hinder bortom infartstågvägens slutpunkt") angivits i tågets tdt.

Anm. Visar infartssignalen "kör 40" och finns utfartssignal eller dvärgsignal vid infartstågvägens slutpunkt, är växling tillåten även om hindret ej angivits i tågets tdt.

Till § 37

c) På spår som ansluter till eller korsar tågväg: växling är tillåten endast om antingen

1) skyddsväxel eller spårspärr finns och denna är förreglad eller låst i avvisande läge eller

2) enbart dvärgsignal finns och denna visar "stopp" (lokala förhållanden, t ex lutning på bangården, kan kräva att växling — helt eller delvis, t ex skjutsning — förbjudes av cto även i detta fall) eller

3) — oaktat skydd enl 1) eller 2) saknas — växlingen endast avser rörelse i riktning *från* den aktuella tågvägen eller dess förlängning.

Vid angivande i säpl av tidpunkt då växling skall vara avslutad, skall denna anges i förhållande till resp tågs ankomst- eller avgångstid *enl tdt*. I regel skall i säpl hänsyn ej tagas till att vissa tåg *kan* ankomma eller avsändas upp till 30 min före tdttiden, enär ett sådant hänsynstagande i de flesta fall skulle medföra alltför långt uppehåll i växlingsarbetet. Tkl har ju också möjlighet att i varje enskilt fall t ex föreskriva annan tidpunkt med hänsyn dels till den verkliga tiden för tågets ankomst eller avgång, dels till de nackdelar som ett avbrytande av växlingen kan medföra.

Tkl måste underrätta växlingsledaren om extratåg, och framgår ej tidpunkten för växlingens avslutande av säpl, skall även denna tidpunkt fastställas. För att onödigt avbrott i växlingen ej skall uppstå, bör tkl underrätta växlingsledaren även om försenat tåg. Vidare måste tkl underrätta om sådana spårändringar som kan beröra växlingsarbetet.

Sådan växling bortom infartstågvägens slutpunkt som kräver uppgift om hinder i tågets tdt bör i största möjliga utsträckning undvikas. Medgivande i säpl (och uppgift om hinder i tågets tdt) skall omprövas före varje tdtskifte och får förekomma endast när sådan växling måste ske regelbundet.

Till § 37**Till mom 8**

Finns radio får föraren på växlingsledarens uppmaning begära medgivande direkt av fjtkl via radion.

Till mom 9

Till punkt 2. Grus, snö, is eller stark rostbildning på räl eller hjul kan medföra att kontakten blir så dålig, att spårledningen ej kortslutes. Av denna anledning får fordon ej heller bromsas med grus eller sand på spår med spårledning.

Till punkt 4. Fordon på samma spår bör efter avslutad växling kopplas samman i större grupper. Risken för att de skall komma i rörelse blir då mindre än om de står åtskilda.

På station med *lutning* inne på bangården eller strax utanför denna skall, om risk föreligger att fordon kan rulla ut på linjen, en eller flera varningsskyltar finnas på bangården. I säpl (för fjst även i linjeboken) skall anges de försiktighetsåtgärder som skall vidtagas ej blott efter avslutad växling eller när fordon annars lämnas utan tillsyn utan även under själva växlingen (t ex att vissa växlar skall ligga i avvisande läge från linjen, att bromssläde skall användas, att fordon ej får skjutas).

Till mom 10

Vad som i föregående mom sagts om *lutning* på bevakad station eller strax utanför denna gäller även i fråga om lastplats. De försiktighetsåtgärder som föreskrivits skall dock i dessa fall anges i linjeboken.

Till § 38. Tillfällig tidtabell. Order om extratågs gång och tågs inställande

Till mom 1

S4 — i första hand för tåg som skall gå på särskild order — skall om möjligt delges även sådan station som är obebakad för tåget i fråga, men där tkl regelbundet finns i tjänstgöring under annan tid. Vad beträffar fjst, ombesörjer fjtkl behövlig delgivning först när fjb tages ur bruk.

När E - S4 tages emot per telefon, skall *hela tdt* fyllas i av alla stationer.

När annan S4 än E - S4 tages emot per telefon, skall tdt fyllas i av stationerna i minst följande utsträckning:

alla stationer: uppgifterna i tdthuvudet (utom adresserna),

utgångsstationen och den station som skall ge tåget S4: hela S4,

ordergivningsstation: uppgifter som behövs för ordergivningen,

övriga stationer: de uppgifter som gäller egen station och angränsande stationssträckor (inkl gränsstationerna).

Uppgifterna under den egentliga tdt antecknas av tågets utgångsstation och av den station som skall ge tåget S4 och i övrigt endast av de stationer som beröres.

S4 (liksom tdt i tdtboken) skall innehålla de uppgifter som är föreskrivna i SJF 011.2. Även föreskrifterna i SJF 613 skall i tillämpliga delar följas. Sålunda får exempelvis på E - S4 ett tåg ej läggas in så att det får möte med ett och samma tåg på *en* station vissa dagar och på *en annan* station andra dagar i det fall att mötet skall anges i tdt.

När tkl fått S4, skall han snarast föra in tåget i tklboken, om tåget skall gå viss eller vissa dagar. Detta är särskilt viktigt, när tåget

Till § 38

skall gå samma dag, ty tkl kan få begäran om vut e d under samma tid, och han kan behöva underrätta ledare för arbetslag, B- eller C-fordonsförare eller vägvakt. Först sedan tkl fört in tåget i tklboken, får han kvittera S4.

När möte, tågföljd eller ordergivning ej skall anges i kvittot och detta skall telefoneras in, får kvittot skrivas på baksidan av S4. Eljest skall kvittot skrivas ned på S6 som sändes till tl eller telefoneras in. Tkl exemplar av S6 fästes vid S4. Fjtkl skall kvittera tåg som berör fjbsträcka, varvid kvitteringen inskränkes till tågnummer, dag och sträcka.

Observera att den bekräftelse på mottagande av en uttelefonerad S4, som får lämnas även av andra än tkl, ej är detsamma som kvittering av S4.

E – S4 skall förvaras under gällande tdtperiod. *Andra S4 skall där-
emot utan anmodan makuleras efter användningen.*

Till mom 2

Ordergivningen till följd av att tåg anordnas skall planeras i förväg av ordergivningsstationerna genom att en S3 lägges upp för vart och ett av följande tåg:

de extratåg vilkas tdt finns i tdtboken eller i vilkas S4 anges "E" ("och E"),

de ordinarie tåg som går endast vissa dagar. Dessa tåg kan nämligen övriga dagar anordnas på särskild order utan att "E" anges i tdt.

Undantag:

– för tåg på *fjbsträcka* behöver S3 ej läggas upp; omfattar tdt såväl sträcka med som sträcka utan fjb, lägges S3 upp endast om ordergivning avseende sträckan utan fjb kan förekomma

— för tåg på *sträcka försedd med enbart linjeblockering* lägges S3 upp endast för extratåg enl S4 och i vilkas tdt angivits "E" ("och E"); omfattar tdt såväl sträcka med som sträcka utan linjeblockering lägges S3 upp enl huvudregeln.

På en ordergivningsstation skall på S3 alltid anges de tåg som skall ges order på stationen. I vissa fall skall även anges tåg som utgår från en icke-ordergivningsstation (se sök till § 49:5).

En tkl skall lägga upp S3 och *en annan* kontrollera anteckningarna.

Till § 38

Hur S3 lägges upp för ett extratåg som anordnats enl E - S4 visas i nedanstående exempel ur en grafisk tdt, där ett extratåg (01) enligt E - S4 lagts in. I tdt för 06 är angivet "M-F".

A, D och G är ordergivningsstationer. I det följande anges endast åtgärderna i D.

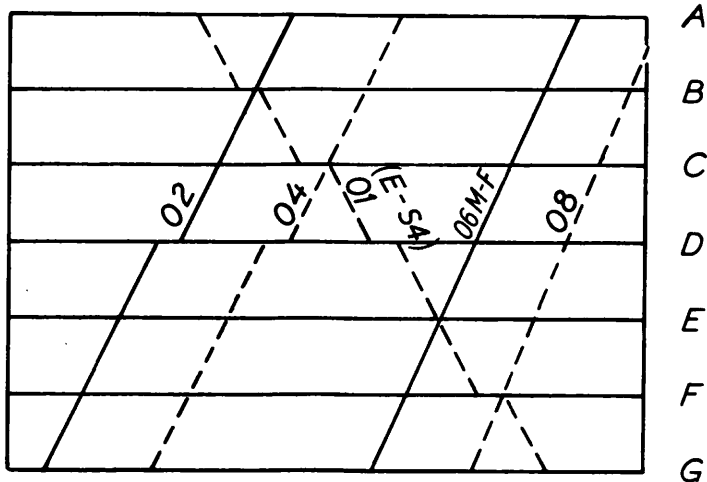


Fig 1

Tåg 04 och 08 är extratåg, intagna i tdtboken.

När D erhåller E - S4 för 01, skall tkl lägga upp S3 för tåget och i denna ange att 02 ges order om möte med 01 i B och att 04 ges order om möte med 01 i C.

D måste emellertid även komplettera S3 för tågen 06 och 08 med uppgift om att order ges till 01 om 06 och 08 gång.

När en ordergivningsstation erhållit E - S4 för ett tåg (01) är det lämpligt att de olika åtgärderna vidtages i följande ordning:

Till § 38

- 1) 01 föres snarast in i tklboken, om 01 skall gå viss eller vissa dagar,
- 2) S3 för 01 lägges upp,
- 3) S3 för andra tåg kompletteras med ordergivning till 01,
- 4) anteckningarna på S3 enl punkterna 2) och 3) ovan kollas av annan tjänsteman än den som gjort anteckningarna,
- 5) S6 för 01 skrives ut.

För att tl med hjälp av kvittot enl S6 skall kunna kontrollera att ordergivningen om möten blir riktig, måste de uppgifter som ordergivningsstationen lämnar på S6 överensstamma med de anteckningar om möten som ordergivningsstationen gjort på de olika S3. Med andra ord: avd 3 och 4 på S6 skall utgöra "avskrifter" av motsvarande partier på de olika S3-blanketterna. För att säkerställa detta har ovan angivits att S6 ej bör skrivas ut, förrän de olika S3 är klara. Om S6 måste skrivas ut och sändas (telefoneras in), innan S3 hunnit kollas, och fel upptäckes vid kollningen av S3, skall givetvis nytt kvitto lämnas eller det gamla (såväl tl som stationens exemplar) ändras.

Till mom 3

Till första stycket. För underrättelserna till banpersonal och vägvakter är det viktigt att order om extratåg delges berörda stationer snarast möjligt, sedan behovet av extratåg blivit känt.

Ett tåg, som går som ordinarie tåg på en sträcka och på särskild order på en annan, får ej anordnas på sistnämnda sträcka, om ett annat tåg kan få möte med tåget två gånger (dels det ordinarie, dels extratåget). Risk härför föreligger, när t ex extratåget kan avgå från utgångsstationen oberoende av det ordinarie tågets ankomst, därför att det ej är fråga om samma tågsätt. Avses i nedanstående exempel (fig 2) inte samma tågsätt, får tåg

Till § 38

01E sålunda ej anordnas från C. Skulle tåget anordnas och avgå i rätt tid samtidigt som ordinarie tåg 01 är försenat, får nämligen 02 möte med 01 på två stationer (dels i D, dels i B).

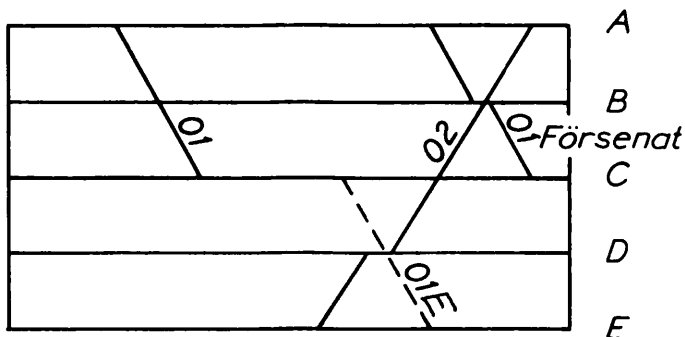


Fig 2

Till andra stycket. I kvittot behöver endast anges att tåget går. När S5 är tryckt och numrerad, får tkl lämna ett gemensamt kvitto för alla tågen på denna S5. Kvittot, som då endast anger att "S5 nr. . . ." mottagits, lämnas på en talong till S5. Om tkl på S5 angivit ändrade möten, skall S5 för tåget i fråga dock alltid kvitteras på samma sätt som S4.

Till mom 4

Som framgår av blanketterna, får S4 och S5 ges antingen i original eller i bestyrkt avskrift. S5 får ges även i bestyrkt utdrag.

Till mom 5 och 8

I vilken utsträckning föraren har skyldighet att kontrollera möte framgår av sök till § 1:43.

Till § 39—40**Till § 39. Order om påskjutning***Till mom 2*

För att föraren på »återgående pålok» skall få vara även tsm, skall villkoren i § 36:1, sista stycket, punkt 2 vara uppfyllda.

Till mom 4

Om påskjutning skall börja på fjst, skall — om stationär personal ej finns — föraren på tåget förvissa sig om att dess sammansättning tillåter påskjutning.

Till § 40. Villkor för fordons framförande på SJ

Villkoren i denna paragraf för fordons framförande hänför sig till de krav som gäller för fordons konstruktion men inte krav som kan ställas med hänsyn till lastning, underhåll o d.

Besiktningsmannens medgivande skall innehålla erforderliga uppgifter för fordonets framförande, t ex uppgift om sth, vikt, bromsvikt, axeltryck, krav på viss placering i tåg. Medgivandet skall delges berörda tl, och avskrift av medgivandet skall bifogas transporthandlingarna.

Till § 41. Bromsföreskrifter för tåg

Föreskrifter om tryckluftbromsar finns i SJF 312.

Till mom 1

I det antal axlar med P-broms, som är medgivet i bromsgrupp R, skall P-bromsade axlar på dragfordon inräknas.

Dragfordon som endast har P-broms (bl a flertalet lokomotorer) får framföra tåg av bromsgrupp G, trots att en del av tågets bromsvikt därigenom kommer från P-bromsar.

När G-broms användes i bromsgrupp P, skall storleken av bromsvikten från G-bromsar anges på bl 67 017.

Till mom 2

Vid tillämpning av föreskrifterna i avd a, b och c, punkt 3, skall minst två axlar vara tryckluftbromsade. Fordon med enbart inkopplad magnetskenbroms anses ej som tryckluftbromsat.

Skulle sådant fel på vagn med resande uppstå på linjen, att villkoren i avd b eller c, punkt 3 ej kan uppfyllas, får tåget dock framföras till närmaste bevakade station i tågets väg. Vagnens handbroms skall härvid vara bemannad och tågets hastighet får ej överstiga 40 km/h.

Till avd c, punkt 3. Föreskriften innebär att fordon med resande skall befinna sig i en tågdela som automatiskt bromsas, om fordonet (ensamt eller jämte andra fordon) skulle gå loss från det övriga tågsättet.

Till mom 3

Anvisningar för och exempel på bromsberäkning finns i SJF 312. Bromsberäkning skall göras även för tåg som består av endast ett eller flera dragfordon men behöver ej göras för motorvagnståg i vilket alla boggier har verksam tryckluftbroms.

Till § 41—43

Uppgiften på bl 67 017 om tillgängligt bromstal skall kontrolleras av föraren med ledning av blankettens uppgifter om tågvikt och bromsvikt. Tågets sth på olika avsnitt med hänsyn till det tillgängliga bromstalet framgår av tabell i linjeboken.

Till § 42. Tågs storlek

Tågens storlek måste begränsas ej blott på grund av lokens och motorvagnarnas dragförmåga och spårens längd på stationerna utan även med hänsyn till tryckluftbromsen. I mycket långa tåg är det nämligen risk för att normalt tryck ej kan hållas i bromsledningen. Även strömförsörjningen sätter i vissa tåg — särskilt vintertid — en övre gräns för tåglängden, eftersom såväl tågvärmeledning med tillhörande kopplingsanordningar som lokens transformatorer är dimensionerade för ett begränsat antal fordon.

Till § 43. Transportvillkor för fordon och laster av olika slag***Till mom 2***

När tåg ställes i ordning och när dess sammansättning kontrolleras, skall bl a ses till att vagnarnas axellast ej överskrider den största tillåtna enl SJF 657. Av nämnda författning framgår hur medgivande begäres och lämnas för vagn med för stor axellast.

Till mom 3

Hur medgivande begäres och lämnas för fordon som överskrider lastprofilen framgår av SJF 620.1.

Till § 43

Till mom 4

Till avd a och b. Risken för skador på rälerna till följd av hjulplatta, hjulringsbeläggning e d är störst vid en hastighet av 15—45 km/h och minskar vid högre hastighet. Låg temperatur ökar riskerna.

Med undantag för de fall då skadan är så allvarlig eller temperaturen så låg, att en hastighet av högst 10 km/h föreskrivits, gäller ingen maximering av sth. Föreskriften om att hastighetsområdet 15—45 km/h skall undvikas, innebär att dessa hastigheter får hållas endast när detta är nödvändigt för att nå hastigheter över eller under nämnda hastighetsområde. Vid hastighetsnedsättning till exempelvis 40 km/h (enl § 28 eller till följd av föreskrifterna i § 68) måste således tågets hastighet i stället nedbringas till 10 km/h.

Tkl/fjtkl måste underrättas, ty han skall enl § 85:3 dels stoppa tåget utanför stationen och ta in det med en hastighet av högst 10 km/h, dels i vissa fall ombesörja avsyning av banan.

Till avd c. I fråga om varmgången vagn och vagn som spårat ur gäller föreskrifterna i SJF 402.

Till mom 5

Till andra stycket. Här avses t ex punktnedsättningar vid transport av last överskjutande lastprofilen eller av fordon vars axellast är större än den för sträckan största tillåtna.

Till mom 6

Antalet lok intill varandra måste på vissa sträckor begränsas med hänsyn till broars bärförmåga. Begränsningen gäller även multipelkopplade lok. Det antal axlar som fastställts av cba framgår av linjeboken. Antalet verksamma ellok — och därmed antalet uppfällda strömavtagare — intill varandra är begränsat även med hänsyn till kontaktledningen.

Till § 43**Till mom 8**

När vagn litt B6 — upplåten för resande — går intill dragande lok skall dörren mellan främre vestibulen och resandetrymmet hållas låst.

Anledningen härtill är att ändpartierna på B6 ej har samma hållfasthet som på andra ramsäkra vagnar. (Den främre vestibulen är alltså avsedd att fungera som "skyddsutrymme".)

Till mom 9

Det bör observeras att lastgränserna är fasta värden som inte får överskridas.

Till höger om ABC-märkningen kan på svensk vagn finnas föreskrift om vagnens placering i tåg m m. Sådan föreskrift kan finnas även på annan plats på fordonet och då finns en vit, fylld cirkel på vardera sidan om adressramen och två vita, fyllda cirklar på buffertbalken.

På vissa vagnar är ABC-märkningen kompletterad enl följande exempel:

- 1) På *svenska vagnar* med tillåten lastgräns motsvarande mer än 20 ton men högst 22 ton per axel:

| | |
|-------------|--------|
| SJ | 22 |
| 100 km/h | 32,0 t |

= lastgräns 32,0 ton vid sth 100 km/h och största tillåten axellast (stax) 22 ton.

Det bör observeras att denna märkning ej innebär obegränsad användning på alla linjer. Innan vagn lämnas ut för lastning enl lastgränsen för stax 22 ton, måste det i SJF 657 (Axellaster) därför undersökas, om de sträckor som vagnen skall framföras på är upplåtna för stax = 22 ton.

Till § 43

2) *Vissa utländska 4-axliga cisternvagnar med nedanstående märkning får framföras på svensk sträcka enl tabell A i SJF 657 och med sth 90 km/h vid stax C.*

| SJ | DB | C |
|------------|-------------|--------|
| 90 km/h | 100 km/h | 00,0 t |

eller

| SJ | C |
|------------|--------|
| 90 km/h | 00.0 t |

3) *DB tvåaxliga vagnar med rullager med nedanstående märkning får framföras med sth 90 km/h vid stax 20 ton på svensk sträcka (SJF 657, tabell A).*

| DB | C |
|-------------|--------|
| 100 km/h | 27,0 t |

Tontalet under C kan variera beroende på vagntyp. Vagnskorten för dessa vagnar skall märkas "90/C".

I samtliga ovannämnda fall är den särskilda märkningen placerad i närheten av ABC-märkningen men skild från denna.

Till § 43

Till mom 13

Varningsetiketter m m



1

Explosiv vara
t ex sprängämnen, ammunition



2 A

Brandfarlig vätska
t ex bensin, lacker, aceton, etanol
Brandfarlig gas
t ex metan, butan, propan, vinylklorid



2 B

Brandfarlig fast vara
t ex celluloidavfall, röd (amorf) fosfor



2 C

Vara som kan självantända
t ex vit eller gul fosfor, zink- och alumi-
numpulver



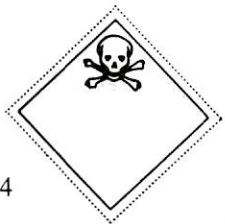
2 D

Vara som utvecklar brandfarlig gas vid kontakt med vatten
t ex karbid, natrium



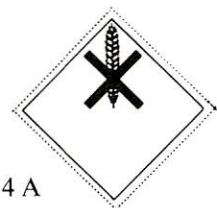
3

Oxiderande vara som kan förorsaka brand eller explosion
t ex väteperoxid, klorater, kloriter, nitrater, permanganater, kromtrioxid (kromsyra), organiska peroxider



4

Giftig vara
t ex fenol, cyanväte, arsenikföreningar, vissa bekämpningsmedel mot skadedjur m m



4 A

Vådlig vara
t ex kloraceton, bariumföreningar, blyföreningar, vissa bekämpningsmedel mot skadedjur m m

Till § 43



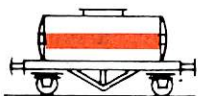
5

Frätande vara

t ex svavelsyra, salpetersyra, saltsyra,
fluorvätesyra, natronlut, kalilut



6 D

Radioaktiv vara*Orangefärgat band*

på cisternvagn anger att denna är s k gas-
vagn för lättkondenserad gas, t ex butan,
propan, ammoniak, klor, svaveldioxid, vi-
nylklorid samt för djupkyld gas, t ex fly-
tande ädelgaser, flytande koldioxid

Identifieringstavlor

Användes på cisternvagn och ger upplysning om (identifierar) farligt gods i denna.

Övre numret = s k faroidentifieringsnummer — karakteriserar faran.

Nedre numret = s k varuidentifieringsnummer — anger själva varan.

Faroidentifieringsnumret består av två eller tre siffror och kan i vissa fall föregås av bokstaven X. Första siffran betecknar huvudfara, andra och tredje siffran sekundärfara(or) enl följande:

*Huvudfara**Sekundärfara(or)*

- | | |
|--|---|
| 2 Gas | 0 Har ingen betydelse (utfyllnadssiffra) |
| 3 Brandfarlig vätska | 1 Explosionsrisk |
| 4 Brandfarlig fast vara | 2 Fara för gasläckage |
| 5 Oxiderande vara eller organisk peroxid | 3 Brandfarlighet |
| 6 Giftig vara | 5 Oxiderande egenskaper |
| 8 Frätande vara | 6 Giftighet |
| | 8 Frätande förmåga |
| | 9 Fara för häftig reaktion som uppkommer genom sönderdelning eller polymerisering |

Till § 43

Är två av siffrorna desamma visar detta på en intensifiering av faran.

Sålunda betyder t ex

33 en mycket brandfarlig vätska (flampunkt under 21°C)

66 en mycket giftig vara

88 en mycket frätande vara.

Specialbetydelse:

– är de två första siffrorna 22 betyder detta en djupkyld gas

– sifferkombinationen 42 betecknar fast vara som vid kontakt med vatten kan utveckla gaser.

Bokstaven X innebär förbud mot att låta varan komma i kontakt med vatten.

Varuidentifieringsnumret är detsamma som det s k FN-numret. Betydelsen av de oftast förekommande numren framgår av "Nummerregister över FN-nummer" i SJF 016.1 (Transportkort för farligt gods).

Till § 43

Till mom 14

Vid transport av explosiv vara i tåg skall övervakningsman beordras av tkl. Till övervakningsman utses i första hand tbfh. Förare får utses till övervakningsman, dock endast om han från dragfordonet kan övervaka explosivvaruvagnarna i tåget. Sådan möjlighet anses föreligga om

— mellan dragfordonet och vagn med explosiv vara finns högst 15 vagnar,

— uppehåll på mellanstation endast göres för möte o d. (Vid uppehåll för trafikutbyte eller om dragfordonet måste kopplas från tågsättet, skall tkl beordra stationär personal att övervaka vagnarna.)

Övervakningsman på tåg beordras på S11 eller, när det är fråga om enbart styckegodssändningar, genom att frakthandlingarna, inlagda i "Kuvertpåse för handlingar tillhörande explosiva varor" (bl 62 801), överlämnas till honom. Vad själva övervakningen omfattar framgår av texten på denna kuvertpåse. Texten finns återgiven i sök mönstersamling av blanketter m m.

Övervakningsmannen skall informeras om explosivvaruvagnarnas placering i tåget.

I vut skall tsm vara övervakningsman. Om föraren är tsm och alltså stationär personal svarar för vut sammansättning, skall föraren informeras om explosivvaruvagnarna och deras placering.

Till mom 16

De varuslag som transporteras i gasvagnar är i regel antingen mycket brandfarliga gaser, t ex gasol, eller mycket giftiga gaser t ex klor, svaveldioxid. Vinylklorid är en brandfarlig gas som vid brand utvecklar en mycket giftig brandrök. Klor räknas till de farligare giftiga gaserna.

Till § 43

Till sista stycket. Föreskriften om underrättelse till föraren på bl 67 017 gäller även *tomma* (ej rengjorda) vagnar avsedda för klor, svaveldioxid eller vinylklorid.

Till mom 17

Med "långt gods av stor tyngd" avses gods som kan förskjutas i vagnens längdriktning med sådan kraft, att avsevärd skada kan uppstå på vagnen intill. Sådan risk anses inte föreligga, om lasten ligger helt innanför och nedanför uppställda gavellämmar. Som exempel på gods av nu nämnt slag kan nämnas räler och balkar, samt telefonstolpar o d som är nyimpregnerade med kreosotolja. Med hänsyn till sin volymvikt och ytfriktion behöver trävaror i allmänhet dock inte hänföras till "långt gods av stor tyngd", även om lasten är högre än gavellämmarna.

Till mom 18

Till avd b. Rälerna kan vara 200—360 m långa. Lastningsföreskrifter m m finns i SJF 620.1.

Till avd c. Föreskrifterna gäller ej armeringsjärn som enl SJF 620.1 får vila på två eller flera vagnar utan särskilt transportmedgivande.

Till § 44. Tågs bemanning

Till mom 1

Denna föreskrift innebär ej att dragfordon alltid finns främst i tåg. Föraren kan nämligen ha sin plats i en manöverbvagn främst i tåget varifrån dragfordonet manövreras.

Inträffar under vägen sådan maskinskada att dragfordonet ej kan manövreras från främre förarhytten, får körning ske från bakre förarhytten, om följande iakttages:

1) signalkunnig person skall medfölja och antingen uppehålla sig i samma förarhytt som föraren eller — om telefon- eller radioförbindelse finns — i främre förarhytten,

2) sth 40 km/h.

Föraren skall underrätta tl/fjtkl.

Blir säkerhetsgreppet felaktigt, sedan tåget avgått från utgångsstationen, skall tl/fjtkl underrättas. Hastigheten får vara högst 40 km/h, om ej en person som kan stoppa drivmaskineriet och bromsa tåget tar plats hos föraren.

Till mom 3

Detta mom gäller även sådana befattningshavare som i tjänsten måste färdas på dragfordonet (t ex för inspektion av spår eller kontaktledning) eller som vid tjänsteresa måste åka med visst tåg där annat lämpligt utrymme saknas.

Även om en person har medgivande att färdas på dragfordon, kan föraren av utrymmesskäl neka färd i den hytt varifrån tåget manövreras.

Medgivande lämnas på bl 65 118 eller på stående fribiljett — förutom av cta — av tdc. I brådskande fall kan medgivande lämnas muntligt, t ex till tkl som då skall vidarebefordra medgivandet till föraren.

Till § 44—45

Den som vistas i samma förarhytt som föraren får under körning inte samtala med föraren om ovidkommande saker eller på annat sätt störa denne.

När en järnvägsman måste vistas i den förarhytt varifrån motorvagnståg manövreras, skall han ha uniformsmössa eller SJ tjänstecken.

Till anm. Även tsm eller växlingspersonal vid vut får utan särskilt medgivande vid behov färdas på lok.

Till § 45. Tågs iordningställande, vagnsyning och bromsprov***Till mom 1***

Som framgår av SJF 010.3 skall växlingsledaren se till att tåg sättes samman enl föreskrifterna i såo § 40—43, transport- och sammansättningsplaner etc samt att draginrättningarna är riktigt kopplade.

Till mom 4

Till sista stycket. Cto kan lämpligen medge att muntlig uppgift får lämnas till sådana tåg i lokaltrafik vilkas sammansättning ej ändras.

Till § 47. Säkerhetstjänstens organisation på station. Kontrollåsnycklar

I fråga om säkerhetstjänsten på fjst, se även bilaga 3.

Till mom 1

Vissa åtgärder får enl såo vidtagas endast av tkl *personligen* och alltså ej av tklbiträde. Detta gäller bl a

- att bevilja A-arbete, A-fordonsfärd eller vut,
- att bevilja fränkoppling av kontaktledningen,
- att underteckna S-order,
- att ge muntliga order till förare och tbfh (intet hindrar dock att sådan order *förmedlas* av tklbiträde eller annan tjänsteman),
- att manövrera anordning för att frige huvudsignal eller för att upphäva tågvägslösning,
- att inneha nyckel för tågvägslösning,
- att ge order att ställa huvudsignal till "kör",
- att lämna klart-, då-klart- eller in-anmälan, om tkl ej givit order härom i varje särskilt fall eller med signatur i tamboken bekräftat att så kan ske.

Till mom 2

S-pärmen skall användas endast för handlingar som rör säkerhetstjänsten.

Den innehåller följande avdelningar:

- 1) "Aktuella säkerhetsorder" (om så anses lämpligt får dessa order fördelas på en "långtidsavdelning" och en "dygnavdelning")
- 2) "Vko"
- 3) "Säpl"

Till § 47

- 4) "Anvisningar för kontaktledningsnätet"
- 5) "Hjälpberedskap" (vilka handlingar som skall förvaras här framgår av SJF 016)
- 6) "Order från tdc" (dock endast sådana order vilkas innehåll ej framgår av annan handling i S-pärmen)
- 7) "Order från cto" (dock endast sådana order vilkas innehåll ej framgår av annan handling i S-pärmen)
- 8) "S3" (på station med omfattande ordergivning får S3 förvaras på annat sätt)
- 9) "E-S4" (ett exemplar av S 4 för varje extratåg som skall gå på särskild order och som berör stationen)
- 10) "Transporttillstånd för specialtransporter" (här avses skrivelser, innehållande bl a villkoren för transportens utförande utan att transportdatum angivits. Telegram e d med uppgift om tågnummer/transportdatum skall däremot förvaras i avd 1).

Cto kan för större stationer medge att innehållet enl ovan delas upp på flera S-pärmar.

I fråga om fjst och station som endast undantagsvis är bevakad får — om cto så anser lämpligt — följande för tkltjänsten erforderlig materiel förvaras på annan station och medföras av tkl vid inträde i tjänst:

SJF 010 (sao), SJF 010.1 (sök), SJF 010.3 (Vxi), SJF 016 (Hjälpberedskap), SJF 312 (Bromsföreskrifter), SJF 050 (Allmänna elskyddsföreskrifter för SJ fasta högspänningsanläggningar), SJF 051 (Elskyddsföreskrifter för trafikplatser), linjebok, S-pärm, tågordning och grafisk tdt.

Till mom 3

Vilken personal som har säkerhetstjänst framgår av bilaga 5 (Kunskapsfordringar).

I säpl anges bl a hur personalen skall delges order om säkerhetstjänsten. På mindre stationer kan personalen lämpligen ta del av

Till § 47

tklboken och sätta sin signatur i denna. På större stationer kan order till växlingsledare, ställverksvakter m fl ges genom dagorder. I säpl skall anges att denna personal är skyldig att ta del av dagordern vid inträde i tjänst. Kvitto behövs då ej. Tillägg till dagordern skall däremot kvitteras, om ordern ej är så brådskande att den lämnas per telefon eller radio.

Till mom 4

Antalet avlösningar mellan tkl per dygn bör begränsas och ej läggas till tidpunkter med stark tågrörelse eller med möte på stationen. Detsamma gäller avlösning mellan tklbiträden.

Tillträdande tkl måste kontrollera att antecknade åtgärder är utförda, t ex

att stoppskylt finns på ställare e d till utfartssignal eller att påminnelsekärm finns på signalstaven (handsignallyktan), när detta är föreskrivet,

att de nycklar till lastområden som enl tklboken ej skall vara utlämnade finns på sina platser.

Till mom 5

Till avd b. I säpl anges vilka tjänstgöringsturer som får inneha K12- eller hänglåsnyckel. Antalet sådana turer bör begränsas. Tbfh, tsm, småfordonsförare m fl får ej inneha sådan nyckel.

Till avd c. Uppgift om ut- och återlämnad K 16-nyckel antecknas i tamboken.

Till punkt 3. Med ”annan behörig tjänsteman” avses exempelvis boc eller signalreparatör vid sådant arbete som ej är A-arbete och som ej sker i samband med A-fordonsfärd.

Eftersom den utlämnade K16-nyckeln i detta fall inte kommer att noteras i tamboken förrän nyckeln skall *användas*, dvs först när tkl anmäler hinder, skall tkl redan vid utlämningen göra följande anteckning i *tklboken*: ”K 16 utlämnad kl. . . . till. . . . för arbete vid”. Anordningen noteras som slutbehandlad, när K 16 återlämnats till tkl på en av gränsstationerna.

Till § 48

Till § 48. Bevakade och obevakade stationer

Om en station är bevakad eller obevakad är av betydelse för bl a ledare för arbetslag, B- och C-fordonsförare. Cto skall därför lämna berörda lc vid banavdelningen uppgift om stationernas bevakningstider enl tjänstgöringslistan och ändringar i dessa. Uppgifterna skall tillställas driftvakten och den som kan komma att anmäla arbete eller småfordonsfärd eller vara tsm.

Tkl måste vid varje tillfälle känna till de flesta anordningar på angränsande stationssträckor. Därför måste vissa uppgifter flyttas över, när en station skall lämnas obevakad och när den åter skall ta upp bevakningen.

Uppgift om *B- eller C-fordonsfärd* skall alltid flyttas över, ty tkl på stationssträckans gränsstationer ansvarar för att vissa anordningar och rubbningar som kan vara särskilt farliga för B- och C-fordon ej genomföres utan vidare.

Även *hinderanmälan* skall alltid flyttas över, ty gränsstation för sträcka med hinder skall ordna stoppsignalering enl § 60. Vidare måste tkl känna till A-arbete, A-fordonsfärd och vut för att kunna lämna erforderliga underrättelser till ledare för arbetslag, B- och C-fordonsförare.

Ändras bevakningen under tid med tågrörelse, skall station som är kontrollstation för viss order flytta över *uppgift om ordergivningen* till den nya kontrollstationen.

Till mom 1

Till anm. Medgivanden av detta slag behöver ej delges förare och tbfh.

Till mom 2

Anmälningarna enl detta mom skall antecknas i tklboken.

Till anm. Här avses t ex när alla stationer på en viss sträcka på kvällen lämnas obevakade och på morgonen åter tar upp bevakningen.

Till mom 3

Med "gränsstation till fjbsträcka" avses även sådan gränsstation som har fjbsträcka på ömse sidor.

Anledningen till att gränsstation till sträcka med linjeblockering ej får lämnas obevakad för tåg är att tågen i sådant fall skulle komma att gå på en stationssträcka som endast delvis har linjeblockering. Tågrörelsen skulle då skyddas av utförlig tam mellan en station på sträckan utan linjeblockering och en station på linjeblockeringssträckan. På den sistnämnda utväxlas normalt ej tam, och därifrån kan tåg normalt avsändas, så snart blocksträckan är fri. Det är därför risk för att tkl på en sådan station glömmer tam, när gränsstation är obevakad.

I fall b 1 kan tl ha anordnat ett extratåg som på stationen medför möte (eller förbigång) med 01 eller också kan möte eller förbigång uppkomma på en förut obevakad station, därför att mötet (förbigången) ändrats. Om tl ej föreskriver annat, skall stationen vara bevakad för 01, även om mötet eller förbigången ändras eller bortfaller (t ex därför att det andra tåget inställes).

Till mom 4

"Beredd" kan ges från tåg framför obevakad station av andra skäl än att stationen blivit bevakad, t ex när bommar vid en vägkorsning fällts för sent och infartssignalen av denna anledning visat "stopp" vid tågets ankomst. Därför måste tkl genom särskild signalering för föraren på 01 tala om att stationen blivit bevakad.

Om tbfh på tåg som stannat i K ej ges order att K är bevakad, kan han t ex ge avgång som vanligt och föraren kan godtaga denna signal och föra tåget vidare.

Till § 48

Till mom 5

Till punkt 3. Även om tåg på enkelspår skall gå i endast den ena riktningen under den tid K är obevakad, skall infarts- och utfartssignalerna även för den andra riktningen ställas till "kör", bl a av det skälet att extratåg kan anordnas i denna riktning. Tkl skall se till att signal som ställts till "kör" visar riktig, tydlig och fullständig körsignal. Skulle så ej vara fallet, skall tkl anmäla förhållandet till sioc och tl.

I följande fall kan tkl *ställa* huvudsignalerna till "kör" utan att de därför med säkerhet *visar* "kör":

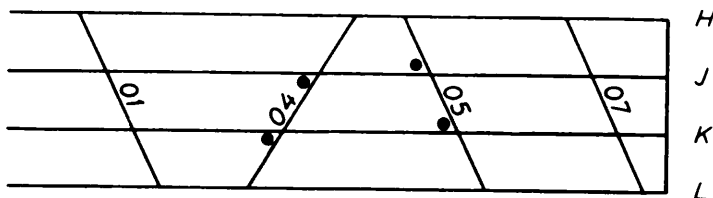
när sådant beroende finns, att säkerhetsanordning vid vägkorsning måste spärra vägtrafiken, innan "kör" kan visas,

när huvudsignal vid sträcka med linjeblockering ställts in för påverkan av tågen.

Kontroll av signalbilden behöver alltså ej göras i nu nämnda fall.

Till anm 1. När huvudsignal på obevakad station ej visar "kör", gäller föreskrifterna i § 70 och viss försening av tågen blir härvid oundviklig. Det är i första hand detta förhållande som bör ligga till grund för tl bedömning. Tågen skall ej ges order att huvudsignal vid obevakad station är felaktig.

Till punkt 5. Se nedanstående exempel.



J och K är obevakade för 04 och 05.

Till § 48

Sedan tkl i K utfört åtgärderna enl punkterna 1) — 4), skall han anmäla "Fri genomfart i K" sålunda.

1) Om J blir obevakad tidigare än K: till H och L. Vid anmälan uppger tkl i K till såväl H som L att J anmält fri genomfart (trots att H fått denna anmälan även från J).

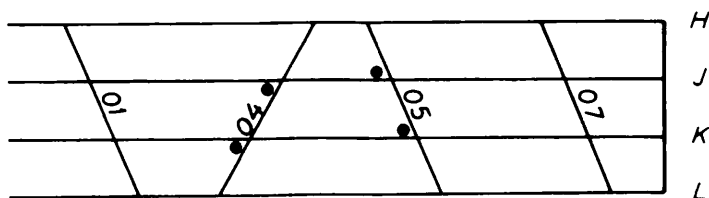
2) Om J blir obevakad senare än K: till J och L.

Anmälan "Fri genomfart" skall antecknas i tamboken.

Till mom 6

Observera att åtgärderna enl detta mom skall utföras i angiven ordningsföljd. Innan tkl ställt huvudsignalerna till "stopp", får han alltså ej återkalla "Fri genomfart" (t ex samtidigt med att han tar reda på tågläget eller kontrollerar att "05 in i L" anmälts). Skulle tkl göra det, är det risk för att han glömmer ställa signalerna till "stopp", innan tåget kommer till stationen. Ej heller får tkl som första åtgärd ställa huvudsignalerna till "stopp". Gör han det, kan det hända att infartssignalen ställs till "stopp" omedelbart framför ett försenat tåg som då måste nödbromsas.

Se nedanstående exempel.



J och K är obevakade för 04 och 05.

När tkl i K skall ta upp bevakningen för 07, skall han allra först ta reda på tågläget. Tkl i K ringer därför lämpligen till tkl i H eller L. Intet hindrar dock att han i stället talar med tkl i J, om

Till § 48

denne tidigare fått reda på tågläget. Om K ligger vid sträcka utan linjeblockering (d v s utförlig tam skall utväxlas), skaffar sig tkl i K vid samtalet med H, L eller J även bekräftelse på att 05 inkommit i L och antecknar detta i tamboken. Innan tkl fått denna bekräftelse, får han ej ställa huvudsignalerna till "stopp", återkalla "Fri genomfart", utväxla tam eller skriva ut S8. (Härifrån finns dock ett undantag som behandlas i nästa stycke.) När tkl gjort kontroll enl punkt 1 och utfört åtgärder enl punkt 2, skall han till tkl i J — om denne tidigare tagit upp bevakningen, eljest H — och L anmäla "Fri genomfart i K återkallas".

Antag att 05 gått så sent från H att tåget ännu ej kan ha passerat K, när tkl där skall ta upp bevakningen. Vid normal bevakning av stationerna (K är då obebakad för 05) kommer även 07 att bli försenat. För att undvika detta får tkl i K besluta att ta upp bevakningen för 05. Tkl skall i tur och ordning:

- 1) ställa huvudsignalerna till "stopp",
- 2) återkalla "Fri genomfart",
- 3) ta emot "klart 05 till L" (trots att detta redan anmälts av L till H),
- 4) ta in 05 enl § 48:4 och därefter klarera tåget i vanlig ordning.

Till punkt 1. Vid dubbelspårsdrift gäller denna föreskrift för tåg på vart och ett av tågspåren.

Till punkt 2. Föreskriften innebär bl a att beroendet mellan huvudsignalerna skall återställas. K14-nyckeln skall låsas in på föreskrivet ställe.

Till § 49. Order till tåg och vagnuttagning

Till mom 1

Muntlig order från tkl kan ges i telefon eller radio. Order får däremot ej ges i högtalare.

Order som gäller fjbsträcka får av förare skrivas ned på bl 67 016 (Anteckningsbok för förare) även om S-blankett är föreskriven.

Till mom 2

På order till tåg skall tpl namn anges i geografisk ordning, varför tkl vid utskriften av ordern får ändra den ordning som angivits på t ex S7 och S14.

Den tkl som tjänstgör för ett visst tåg eller en viss vut skall underteckna de order som skall ges till tåget (vut) i fråga. Om på grund av förseningen en annan tkl skulle komma att expediera tåget (vut), behöver dock redan underskrivna order ej skrivas om av tillträdande tkl. I fråga om S4 får alla avskrifter av denna undertecknas av den tkl som ansvarar för avskriftenas riktighet. Ytterligare underskrift av för tåget tjänstgörande tkl behövs inte.

Med order på S-blankett jämställes tryckt eller på annat sätt mångfaldigad order med samma formulering som på S-blanketten (överflödig text behöver dock ej tagas med).

För att minska risken att order förbigås eller makuleras innan den tillämpats får på varje S9, S10 och S11 flera order tagas med endast om de gäller samma station eller stationssträcka. Sålunda får på S10 ej anges t ex både att infartssignalen vid B är felaktig och att hastighetsnedsättning gäller på sträckan B-C, utan order skall ges på två S10. Däremot är det intet som hindrar att man anger t ex på en S10 att hastighetsnedsättning gäller hela sträckan A—C (d v s en order behöver ej ges för varje stationssträcka).

Till § 49***Till mom 3***

Order ges ej till förare på koppellok.

Mottagare av order på S-blankett skall först ta del av ordern, d v s se efter

- 1) att ordern gäller hans tåg (rätt tågnummer och rätt datum),
- 2) att den är tillräckligt tydligt skriven,
- 3) att han förstår ordern.

Först sedan ordermottagaren kontrollerat detta, kvitterar han ordern.

När en order gäller längre tid, får den kvitteras i särskild bok där ordern eller ett sammandrag av denna skrivits eller klistrats in. I kvittot skall då tågnummer och dag anges. Skall ordern undertecknas, skall den tkl som tjänstgör för tåget (vut) göra detta.

Till mom 4

Överlämnade order får kvitteras i anteckningsbok, där en förteckning över ordena gjorts, t ex "Tre S9, två S10 mottagna".

Till mom 5

Till första stycket. Normalt skall tkl på kontrollstation anmoda tkl på ordergivningsstation att ge tåget order. Har tl tillställt ordergivningsstation order som föranleder ordergivning till tåg, skall dock tkl där ge ordern utan anmodan. Även i sådant fall skall tkl på kontrollstation utöva sin kontrollskyldighet.

Till andra stycket. Det är viktigt att föreskriften i detta stycke iakttages, eftersom en order som ges först på kontrollstationen — även om den skulle gälla på linjen eller på fjst — ej blir kontrollerad.

Till § 49

Till tredje stycket. Om ett tåg skall gå från U till Ö och U ej är ordergivningsstation för tåget i fråga, skall tkl i U hos tkl på nedan angiven ordergivningsstation ta reda på vilka order som skall ges till tåget:

a) om U är utgångsstation enl tågets tdt: närmast föregående ordergivningsstation, dock ej sådan ordergivningsstation som enl RF ger order endast till utgångståg,

b) om U *ej* är utgångsstation enl tågets tdt: den ordergivningsstation som skulle ha svarat för ordergivningen, om tåget varit anordnat på hela den sträcka som angivits i tdt.

Ovanstående gäller oavsett om utgångståget är ordinarie tåg eller extratåg.

När tåg nyutrustas och överlämning av order från personalen på det ursprungliga till personalen på det nyutrustade tåget ej kan ske, skall den station varifrån tåg nyutrustas i ordergivningshänseende likställas med utgångsstation.

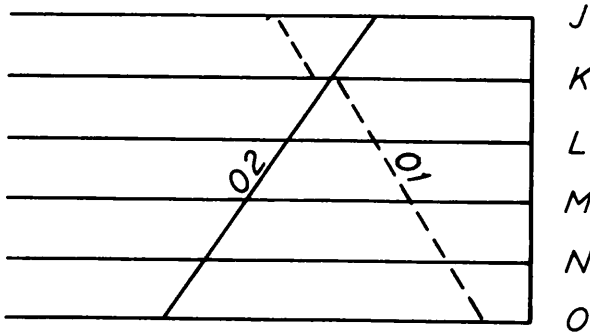
Till mom 6

Till första stycket. Det väsentliga innehållet i den överlämnade ordern måste meddelas för kontroll av att denna ej missuppfattats.

Om tkl på kontrollstationen (K) ej meddelats att tåg fått viss order, skall tkl först fråga den ordergivande stationen (O), om ordergivning skett, ty O kan ha glömt att underrätta K eller ej fått kontakt med K. Har tåget ej fått ordern, skall tkl i K anmoda tkl på station före K att överlämna ordern. Finns tåget redan på stationssträckan intill K, måste ordern ges i K.

Till § 49

Till andra stycket. Se nedanstående figur.



Om 02 avgått från ordergivningsstationen O och tkl i O sedan får tl order att extratåg 01 skall gå, skall tkl i O dels anmoda någon av tkl i N—L (även om 02 är genomfartståg där) att ge S9 till föraren på 02, dels meddela tkl i K (kontrollstationen) detta.

Till mom 8

Uppgiften till tl lämnas lämpligen på bl 67 020. I säpl anges vilken tkltur som skall lämna uppgifter och vid vilken tidpunkt detta skall ske.

Gäller order under giltighetstiden för två eller flera vko, skall detta anges redan i första uppgiften. Trots detta skall uppgift om ordern lämnas varje vecka.

Vko ges ut i format A5. Den tryckes varannan vecka på vitt papper och varannan vecka på rosa.

Vko utformas på det sätt som framgår av anvisningar och exempel i mönstersamlingen.

Tdc skall vid varje tdtskifte upprätta en *utdelningsplan* för vko (även för tjänsteställen utanför eget distrikt). Alla stationer skall tilldelas vko; fjst dock först i samband med att fjb tages ur bruk och genom fjtkl försorg.

Till § 49—50

Tdc skall även utarbeta en *transportplan* för vko. Härvid skall iakttagas att vko bör kunna delas ut senast söndag kl 08.00.

Vko skall sändas i särskilt kuvert (bl 67 007).

Eftersom förare och tbfh är skyldiga medföra vko, behöver kvitto ej lämnas.

Till mom 9

Till andra stycket. Den tkltur som skall göra kontrollen anges i säpl. Tkl skall i ett exemplar av vko strecka för de anordningar som berör stationen. Detta exemplar skall förvaras i S-pärmen. Utförd kontroll bekräftas på vko genom "koll" jämte datum och signatur.

Till mom 10

Om order i vko skall *upphöra* meddelas detta på S11. Annan ändring av vko meddelas på den blankett — S10 eller S11 — som skulle ha använts för ordern, om vko ej funnits.

Till mom 12

Den tjänstgöringstur som skall makulera stationens exemplar av vko anges i säpl.

Till § 50. Spår för tåg på station

I tågs tdt anges varken tågspår eller signalbilder. Detta innebär att "fritt spårval" råder på varje station och att föraren måste vara beredd på att tåget kan tagas in på vilket tågspår som helst.

På station där huvudtågvägen ligger närmast stationshuset och mellanplattform saknas eller är smalare än 2,5 m får tåg som har uppehåll för resandes av- eller påstigning tagas in på huvudtågväg, trots att mötande eller förbigående genomfartståg därigenom måste gå på sidotågväg.

Till § 51

Till § 51. Manövrering av huvudsignal m m*Till mom 1*

I detta mom nämnd huvudsignal som ställts till "kör" skall när som helst kunna ställas till "stopp".

Till mom 2

Till första stycket. Huvudsignal kan frigets t ex genom att tkl låser tågväglås med K15-nyckel eller låser upp tågvägsspärr med nyckel K10T eller lämnar medgivande på blockapparat eller annan frigivningsapparat.

Tågväglåsning upphäves i vissa fall automatiskt genom tågens inverkan; i övriga fall användes de i föregående stycke nämnda anordningarna.

Till tredje stycket. Order att ställa huvudsignal till "kör" ger tkl antingen genom att frige huvudsignalen eller genom att lämna muntligt besked.

Till mom 3

Innan allt är klart för tågs infart eller utfart, skall enl såo flera fordringar vara uppfyllda. Sålunda skall *bland annat* följande iakttagas.

- 1) Tågvägsinspektion skall ha gjorts.
- 2) Föreskrifterna om tågs samtidiga rörelse (§ 57) skall ha iakttagits.
- 3) Tkl skall ha ombesörjt skydd för allmänheten enl § 58 eller vara säker på att han hinner göra detta i tid.
- 4) I fråga om infartssignal: "beredd" skall ha givits från tåget, när detta föreskrivits, t ex när stationen skulle ha varit obebakad för tåget eller när hinder finns. Tkl får dock dessförinnan ge order att visa "kör", men han skall då framhålla att detta inte får göras, förrän "beredd" givits.

Till § 51

5) I fråga om utfartssignal: "klart 01 till L" skall ha erhållits, när utförlig tam utväxlas.

Om säkerhetsanläggningen så medger, möter det ej något hinder att visa "kör" med huvudsignal, innan bommar vid vägkorsning är fällda.

Till § 52**Till § 52. Huvudsignal på bevakad station är felaktig eller saknas**

Föreskrifterna i denna paragraf gäller, när infarts- eller utfartssignal är felaktig, d v s när signalen ej kan visa tydlig stoppsignal — t ex när lyktorna slocknat — eller när den ej kan visa riktig, tydlig eller fullständig körsignalbild.

Till mom 1

Anledningen till att "kör" ej kan visas kan t ex vara att växel-tunga ej sluter ordentligt eller att fordon ej står hinderfritt. Därför måste man genom lokal inspektion söka utröna, om tågvägen är riktigt klargjord. Kan något därvid rättas till, får denna paragraf ej tillämpas, förrän nytt försök gjorts att visa "kör".

Till mom 2

Till avd a. Tåg skall stoppas för ordergivningen på tidigare station, även om tåget är genomfartståg där.

Till mom 3

Infartssignalen på bevakad station kan vara tillfälligt nedtagen, t ex för reparation. Härvid ges föraren order enl § 11.

Till mom 5

Tåg behöver ej stoppas för ordergivning på tidigare station där tåget är genomfartståg.

Kontrollen av att rörlig bro på linjen är farbar skall göras på det sätt som angivits i söök till § 70.

Enl § 65 innebär order om felaktig utfartssignal att tkl skall ge "avgång" till genomfartståg som annars får avgå utan "avgång".

Till § 52—53

Till anm. Om blocksignalen vid stationsgränsen visar "stopp", kan på de flesta stationer utfartssignalen (den yttersta utfartssignalen) ej visa "kör". Eftersom detta ofta förekommer när linjeblockeringen tagits ur bruk och förhållandena i detta avseende kan växla från tåg till tåg, har den särskilda ordergivningen om "felaktig utfartssignal" ersatts av en generell order på S14.

Har order ej erhållits vare sig om felaktig utfartssignal eller att linjeblockeringen på nästa stationssträcka är *ur* bruk skall fören tillämpa föreskrifterna i § 70.

Till § 53. Försignal är felaktig

Tåget skall stoppas för denna ordergivning senast på kontrollstationen, även om tåget är genomfartståg där.

Till § 54—55

Till § 54. Tågvägsklargöring

Till mom 1

I säpl anges läget för de växlar och spårspärrar som *skyddar* de olika infarts- och utfartstågvägarna. Där anges även läget för andra anordningar som kan inkräkta på tågvägs hinderfrihet, t ex lyftkranar.

I växellagningen ingår även kontroll av att växelns anliggande tunga sluter intill stödrälen. Sådan kontroll erhålles genom säkerhetsanläggningen, när växel låses genom elektrisk låsanordning, låsvev, låshävstång eller kontrollås. När växel ej låses på något av nämnda sätt och ej heller förreglas i signalledning, måste man lokalt kontrollera att växeltungan sluter och att den andra tungan ligger på tillräckligt avstånd från sin stödräl.

Till mom 2

När tågväg gjorts klar, skall tågvägsklargöraren underrätta tågvägsinspektören, så att denne kan inspektera tågvägen.

Till § 55. Tågvägsinspektion

Till mom 1

Genom att tågväg inspekteras kort före ett tågs ankomst eller avgång minskas risken för att något ändras, innan tåget framgår.

Det skall kontrolleras dels att växlar och spårspärrar ligger rätt, dels att de (utom medväxlar) är låsta, om de ej blir förreglade. Ibland är det tillräckligt med kontroll på ställverket, i andra fall behövs lokal kontroll, beroende på säkerhetsanläggningens utformning. Cto skall ombesörja att tågvägsinspektörerna blir instruerade om hur inspektionen av olika växlar (spårspärrar) skall göras för alla infarts- och utfartstågvägar.

Till § 55

Som underlag för sådan instruktion lämnas följande anvisningar för kontroll av växels läge och låsning (detsamma gäller spårspärr).

A. Växel som ej kan förreglas

1) Medväxel som ej låses: lokal kontroll.

2) Växel som låses med K12-lås eller hänglås: lokal kontroll.

3) Växel med kontrollås (ej K12) vars nyckel kan tagas ur endast om växeln ligger rätt: kontroll av att nyckeln ej kommer att användas (genom fastlåsnings i centrallås eller genom tågväghävstång).

B. Växel som kan förreglas men ej för den tågväg som skall användas

(t ex växel i utfartstågväg som ej har utfartssignal *framför* växeln)

1) *Centralt eller lokalt* omläggbar växel som kan låsas med låsställare, låsvev, låshävstång eller kontrollås (ej K12): kontroll av att låsställaren etc intar rätt läge (om anläggningen är felaktig, se D).

2) *Centralt* omläggbar växel som *ej* kan låsas enl B 1: kontroll med hjälp av indikeringslampa eller växelställare, växelvev eller växelhävstång att växeln ligger rätt; ställverket skall bemannas för att växeln skall anses vara låst (om anläggningen är felaktig, se D).

3) *Endast lokalt* omläggbar växel som *ej* kan låsas enl B1: lokal kontroll eller kontroll med hjälp av indikeringslampa att växeln ligger rätt; växeln skall bevakas för att den skall anses vara låst (om den *ej* kan låsas lokalt).

C. Växel som kan förreglas för den tågväg som skall användas. Anläggningen ej felaktig

1) *Centralt eller lokalt* omläggbar växel som kan låsas med låsställare, låsvev, låshävstång eller kontrollås (ej K12): kontroll av att låsställaren etc intar rätt läge.

Till § 55

2) *Centralt* omläggbar växel som *ej* kan låsas enl C1: kontroll med hjälp av indikeringslampa eller växelställare, växellev eller växelhävstång att växeln ligger rätt.

3) *Endast lokalt* omläggbar växel som *ej* kan låsas enl C1: kontroll med hjälp av indikeringslampa att växeln ligger rätt; saknas indikeringslampa, får kontroll av att växeln ligger rätt anses gjord, om den signal som förreglar växeln kan visa "kör".

D. Växel som normalt kan förreglas för den tågväg som skall användas. Anläggningen felaktig

Lokal kontroll. Undantag: sedan felet lokaliserats, kan cto ge order att viss eller vissa växlar trots felet får kontrolleras enl C.

På station, där dvärgsignal skyddar tågväg eller dess förlängning mot växling på anslutande eller korsande spår, måste tågvägsinspektören kontrollera att dvärgsignalen visar "stopp".

Om växling, som enl säpl skall vara avslutad före tågs ankomst eller avgång, pågår eller kan komma att börja, innan tåget framgått, måste tågvägsinspektören meddela växlingsledaren att växling *ej* får ske. Meddelandet kan lämnas i högtalare men skall då bekräftas av växlingsledaren. *Tågvägsinspektören har denna skyldighet, även om det angivits i säpl, när växlingen skall vara avslutad.*

Kontroll av hinderfriheten avser endast tågfordon. Tkl bör dock ägna uppmärksamhet även åt andra hinder, t ex småfordon och plattformsvagnar som kan iakttagas från tkl plats.

Om hinder finns i tågvägen eller dess förlängning, gäller för tågets intagande föreskrifterna i § 73 och § 74.

Till § 55

Erfarenheten har visat att det vid möte eller förbigång ej är tillräckligt att kontrollera hinderfriheten i ett tågs bakre del med hjälp av något ögonmärke i terrängen eller bebyggelsen omkring bangården. Man får ej heller tro att ett tåg stannat hinderfritt, så snart man kan lägga om en centralt omläggbar växel bakom tåget. Vid möte eller förbigång måste man också kontrollera att det tåg som kommit in först stannat hinderfritt med sin främre del. Enbart föräres skyldighet att ge "fara", om tåget ej kunnat stanna med främsta delen senast vid infartstågvägens slutpunkt, befriar ej tågvägsinspektören från inspektionsskyldigheten.

Kontroll av att fordon ej finns i de delar av tågväg som har *spårledning* kan göras genom att man iakttar kontrollampor på spårplan eller motsvarande anordningar. Detta gäller dock ej spår där ett tåg står före avgången, ty då markeras spåret upptaget av tåget, oavsett om fordon finns framför tåget eller ej. Hinderfriheten måste då inspekteras lokalt.

Till mom 2

Cto kan t ex medge att ställverksvakt kontrollerar växlar och spårspärrar för hel tågväg men hinderfriheten för endast en del av tågvägen, medan annan tjänsteman kontrollerar hinderfriheten för tågvägen i övrigt.

Olika inspektionsområdets gränser anges i säpl.

När annan tjänstgöringstur än tkl skall vara tågvägsinspektör anges detta i säpl. Cto skall se till att endast tjänsteman som känner väl till stationen och har rutin i växlingstjänst tilldelas sådan tur.

Tågvägsinspektör skall meddela tkl, när tågväg inspekterats. Cto kan dock medge att ställverksvakt som är ensam tågvägsinspektör för viss tågväg ej behöver meddela tkl. Utförd inspektion är då ett villkor för att ställverksvakten skall få visa "kör".

Till § 57

Till § 57. Tågs samtidiga rörelse på bevakad station

Många anläggningar är konstruerade så, att det är tekniskt möjligt att två tåg är i rörelse samtidigt i strid mot föreskriften. Anledningen härtill är att ställverksapparaturen eljest skulle bli alltför komplicerad och att växlingsarbetet skulle försvåras. Även i dessa fall måste dock tkl iakttaga denna paragraf.

Till anm. Cto får medge undantag i följande fall.

1) När station har såväl yttre som inre infartssignal, får tåg vara i rörelse mellan dessa båda signaler (den inre krävs dock i "stopp") samtidigt som tåg tages in från motsatt håll eller anslutande linje. Avståndet mellan inre infartssignalen och den farliga punkten skall vara minst 200 m (fig 1).

2) För samtidig tågrörelse i andra fall än under 1), om följande villkor är uppfyllda:

a) växlar i berörda tågvägar och skyddsväxlar (spårspärrar) skall vara förreglade,

b) vid infartstågvägs slutpunkt skall "stopp" visas från utfartssignal eller — på tågspår där högst 40 km/h tillåtes — dvärgsignal,

c) mellan den punkt där tågen skulle kunna sammanstöta och infartstågvägens slutpunkt (vid endera av de två tågvägarna) skall finnas ett skyddsavstånd på minst 200 m, om endast *ett* tåg behöver gå för långt för att en sammanstötning skall inträffa (fig 2) och minst 100 m, om *båda* tågen måste gå för långt (fig 3).

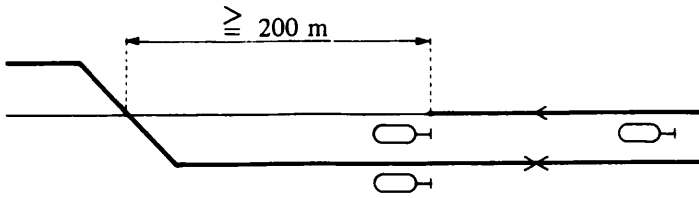


Fig 1

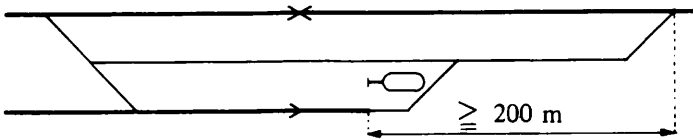


Fig 2

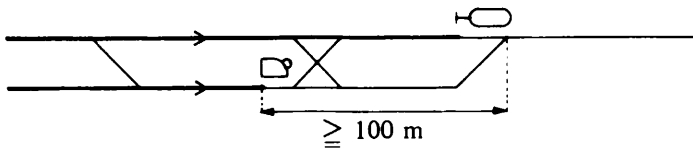


Fig 3

Till § 58—59**Till § 58. Skydd för allmänheten på trafikplats**

Föreskrifterna i denna paragraf gäller ej vägkorsning.

Till första stycket. Även om tåg skall stanna på kortare avstånd än ca 10 m framför det ställe där allmänheten måste passera för att komma till eller från tåg skall tkl iakttaga denna paragraf.

Spärrning kan ordnas genom t ex skjutgrindar eller bommar. På station med enbart s k gånggrindar eller gångfällor skall, då tkl tjänstgör, även bevakning ordnas.

Till andra stycket. Finns personal i tjänst på tpl där tkl ej tjänstgör, kan cto ålägga viss tjänstgöringstur samma skyldighet som enl första stycket åvilar tkl.

Till § 59. Tåganmälan***Till mom 1***

Till avd a. Klart-anmälan, liksom då-klart-anmälan, skall lämnas av tkl själv i största möjliga utsträckning. Tklbiträde eller annan tjänsteman får inte lämna klart (då-klart), utan att tkl givit order härom i varje särskilt fall. Ordern ges genom att tkl sätter sin signatur i tamboken. Kan han ej göra det — t ex om han är ute på bangården — får han ge ordern muntligt men skall då snarast möjligt bekräfta denna med sin signatur.

Tam får utväxlas endast från plats där tamboken förvaras.

Vid byte får en tkl anmäla klart och en annan klarera tåget.

När då-klart utväxlas, skall "då 01 ink" ovillkorligen antecknas i tamboken. Eljest kommer denna att ange klart utan villkor, vilket innebär stora risker. Då-klart får användas endast vid spetsmöte, d v s när det ena tåget skall avgå senast 5 min sedan

Till § 59

det andra kommit in, eller när tco eljest medgivit detta. Har tkl anledning tro att tågföljden kan ändras, bör han ej lämna eller ta emot då-klart.

Till avd b. Tkl på den station som tåg går mot behöver så tidigt som möjligt besked om tågets avgång, så att han ges tillfälle att i god tid vidtaga åtgärder för att klarera tåget. Fel kan också ha gjorts så att två tåg är i rörelse mellan de båda stationerna på samma spår. Därför skall "01 ut" anmälas snarast sedan 01 avgått.

Till avd c. Kan tkl ej själv göra kontroll enl punkt 1, d v s att tåget kommit helt innanför stationsgränsen, får han godtaga uppgift från annan tjänsteman.

Kontroll enl punkt 2 skall göras även om infartssignalen automatiskt återgår till "stopp". Kan tkl från stationshusets närhet eller från ställverket ej kontrollera infartssignalens ställning, måste han iakttaga de kontrollanordningar som finns eller skaffa sig visshet på annat sätt. Skall annan tjänsteman än tkl regelbundet göra denna kontroll anges detta i säpl. Tkl får ej nöja sig med att se på kontrollfönstret till signalställare(-vev, -hävstång), ty detta anger endast att *ställaren* etc intar normalläge men ej säkert att infartssignalen visar "stopp". Tkl skall i stället iakttaga signalen eller den kontrollampa eller annan kontrollanordning som visar *signalens* ställning.

För rätten att lämna in-anmälan gäller vad som ovan sagts om klart-anmälan.

Till § 60**Till § 60. Hinderanmälan och spärrning****Till mom 2**

"Villkorlig hinderanmälan", t ex "Då 02 inkommit, hinder för tåg K—L", får under inga förhållanden förekomma.

Till mom 3

Även vid "hinder efter tåg" skall stoppsignalering ordnas på båda gränsstationerna. Om stoppsignaleringen vid den gränsstation som tåget går mot måste ske med hindertavla, får dock denna sättas upp först sedan tåget kommit in.

Har tsm eller annan tjänsteman efter överenskommelse med tkl satt ut hindertavla, får tkl kontroll av att detta gjorts begränsas till att han tar emot anmälan om att signaleringen är utförd.

Gränsstation till sträcka med hinder skall flytta över hinderanmälan, när annan station blir gränsstation på grund av ändring i bevakningsskyldigheten. På den nya gränsstationen skall stoppsignalering då ordnas enl detta mom, och på den förutvarande gränsstationen skall stoppsignaleringen tagas bort.

Huvudprincipen för stoppsignalering är att utfartssignal skall utnyttjas. För cto beslut om hur stoppsignalering skall utföras lämnas följande anvisningar.

a) På station med utfartssignal bortom utfartsväxlarna eller med särskild utfartssignal för varje tågväg sätter tkl röd stoppskylt på eller vid varje signalställare (tågvägslås etc). När utfartssignal är gemensam för flera linjer, skall den linje som avses vara angiven på stoppskylten.

b) På station där endast viss eller vissa tågvägar har utfartssignal använder tkl stoppskylt enl a), och dessutom läser han växlarna så, att tåg måste gå på tågväg med utfartssignal. Växlarna får sedan ej rubbas, så länge hinderanmälan gäller.

Till § 60

Anm. Stoppskylt skall sättas upp omedelbart sedan hinderanmälan utväxlats. På den station varifrån vut föres ut skall dock stoppskylten vid ställaren e d till den utfartssignal som gäller för vut sättas upp först när utfartssignalen — sedan vut passerat — ställts till "stopp". Detsamma gäller även om utfartssignalen automatiskt återgår till "stopp", om ställaren e d manuellt måste ställas om till normalläge.

På knappsatsställverk, där tkl genom särskild manöverorder kan förhindra att utfartssignal ställs till "kör", skall denna möjlighet användas. I sådant fall skall stoppskylt ej sättas upp.

c) I övriga fall anordnar tkl stoppsignalering med hindertavla

1) *aningen* i huvudtågvägen varvid växlarna låses för genomfart på denna; växlarna får sedan ej rubbas så länge hinderanmälan gäller,

2) *eller* vid yttersta växeln eller, om så behövs för t ex växling, längre ut mot stationsgränsen.

Till mom 5

Det bör observeras att spärrning genom fjtkl försorg i vissa fall, t ex vid C-fordonsfärd, är föreskriven, ehuru motsvarande anordning ej skulle skyddas av hinderanmälan, om den ägde rum på sträcka utan fjb.

När fjtkl spärrar blocksignal i stoppställning händer följande.

1) Spärras blocksignalen vid den station *från* vilken korriktningen är inställd går endast denna signal till "stopp".

2) Spärras blocksignalen vid den station (A) *mot* vilken korriktningen är inställd går alla blocksignalerna till "stopp"; finns tåg på stationssträckan, går dock endast blocksignalerna mellan tåget och A till "stopp".

Till § 60

Vid spärrning av linjen skall som regel båda de blocksignaler som gäller för infart på stationssträckan vara spärrade i stoppställning.

Vid sådan anordning som kräver spärrning men som skall börja innan tåg lämnat stationssträckan skall dock endast blocksignalen vid den station varifrån tåget gått ut på sträckan vara spärrad.

Detta gäller alltså vid A- eller C-fordonsfärd efter tåg och vid A-arbete efter tåg.

Till § 63. Åtgärder av förare och tågbefälhavare före tågs avgång

Till mom 1

Föreskriften har tillkommit för att förebygga misstag i fråga om tågnumret, t ex vid tågsättsbyte eller tågföljdsändring.

Till mom 3

I vilken omfattning förare skall göra möteskontroll framgår av sök till § 1:43 (i anslutning till begreppet "tågmöte"). Dessutom finns i § 71 och § 81 särskilda regler för möteskontrollen, när linjeblockeringen är ur bruk resp vid enkelspårsdrift på dubbel-spår.

Kontroll av att mötande tåg kommit in kan göras genom att föraren iakttagert tåget eller frågar tkl, varvid tågnummer skall användas, eller genom signalen "har mötande tåg kommit in". Som svar på signalen kan föraren av tkl få antingen "klart för avgång" eller tänd M-signal eller — undantagsvis — besked i högtalare.

Till § 64. Avgångs- och ankomsttid

Tidsbestämningarna i denna paragraf gäller dels alla tpl, dels övriga platser där tid angivits i tdt.

Före den tid då tåg tidigast får avgå, får "avgång" ej ges. Däremot får "klart för avgång" ges kort före denna tid.

Det kan i vissa fall — t ex i fråga om extratåg — vara svårt för personal på linjen att avgöra, om trafikutbytet för ett visst tåg medger att tåget avgår före avgångstiden enl tdt. Det kan också hända att ett uppehåll för ett visst tåg — även ordinarie — bortfaller eller ändras på annat sätt, utan att personal på linjen

Till § 64

underrättas härom. Av dessa anledningar måste småfordonsförare och annan banpersonal, vägvakter m fl vara beredda på att varje tåg — även om det enl tdt har uppehåll för trafikutbyte — kan avgå upp till 5 resp 30 min före avgångstiden enl tdt.

Den tid då ett tåg tidigast får ankomma till en tpl gäller utan hänsyn till tågets avgångstid från närmast föregående tpl. För ett försenat tåg innebär detta att tåget kan köra in all förlorad tid och dessutom ankomma 5 resp 30 min före tiden till nästa tpl.

Till avd b. Det bör observeras att tågs avsändande upp till 30 min före tdtiden i första hand tillkommit för att möjliggöra en smidigare tågföring. Vid fastställande av tider för A-arbeten, A-fordonsfärder och vut behöver normalt inte hänsyn tagas till denna möjlighet att framföra tåg före tiden. Ej heller i säpl, tjänstgöringslistor och andra lokala planer skall i regel hänsyn tagas härtill.

Till anm. Föreskriften innebär att såväl förare som tkl svarar för att tåget ej avgår för tidigt.

Eftersom tkl normalt ej ger "avgång" till genomfartståg som skall gå in på sträcka med linjeblockering, ansvarar föraren på sådant tåg ensam för att tåget ej avgår för tidigt från bevakad station.

Till § 65. Avgångssignal

Till mom 1

Till avd a, punkt 2. Om linjeblockeringen tages ur bruk, ges alla tåg order (S14). Då skall tkl ge "avgång" även till genomfartståg.

Till anm 1. Föreskrift av detta slag bör komma till användning endast med hänsyn till önskemålet om likartat förfaringsätt för alla genomfartståg vid viss station, oavsett om tåg skall gå in på sträcka med linjeblockering eller ej.

Till avd b. Tbfh behöver — i motsats till tkl (se mom 2) — ej kontrollera att utfartssignal visar "kör", innan "avgång" ges.

Är uppehållet ej avsett för trafikutbyte eller medföljer ej tbfh, får tåget avgå utan "avgång", när villkoren härför är uppfyllda. Beräknas sådant uppehåll för tåg med tbfh bli av längre varaktighet, bör föraren tillkalla tbfh med signalen "samtal önskas" (— —) och dels informera honom om orsaken till uppehållet, dels — i fråga om resandetåg — anmoda honom att ge "klart för avgång" som tecken på att skyddet för de resande är tillgodosett.

Till mom 2

Kravet på att utfarts- och närmaste blocksignal skall visa "kör" gäller inte när

— signalen är felaktig eller när den i samband med att linjeblockeringen tagits ur bruk måste passeras i stoppställning,

— utfarts- eller blocksignalen är försignalerad (i fristående försignal eller i annan huvudsignal i utfartstågvägen) eller huvudvärgsignal finns som visar grön blink, när utfarts- eller blocksignalen visar "stopp".

Till mom 3

Till avd b. Även om A-signal finns, får "avgång" ges med signalstav (handsignallykta), om detta vid något tillfälle är lämpligare.

Till § 65—66

A-signal får ej användas till tåg som passerar stationen.

Till avd c. "Avgång" till genomfartståg skall normalt ges så tidigt, att onödig avsaktning undviks.

Till mom 4

Har tåg stannat av annan anledning än stoppsignal från A-signal eller signalredskap, får det fortsätta utan avgångssignal, när orsaken till stoppet bortfallit, t ex huvudsignal åter visar "kör", V-signal visar "rörelse tillåten" eller kontaktledningen åter blivit spänningsförande.

Tbfh på tåg som efter avgången stannat på stationen skall ej visa "klart för avgång".

Vad som sagts i anslutning till mom 1, avd b om skydd för resande är i princip tillämpligt även när tåg stannat enl mom 4 och uppehållet blir av längre varaktighet.

Till § 66. Tåganmälan har ej kunnat utväxlas***Till mom 1***

Till avd b, punkt 1. Har in-anmälan för O1 ej erhållits från L, måste tkl i K höra med en station bortom L, om O1 kommit in dit. Kan sådant besked ej inhämtas, gäller punkt 2.

Till § 68. Tågs hastighet

I denna paragraf finns ej alla hastighetsuppgifter för tåg. Sådana finns även i andra paragrafer och i andra SJF.

Till mom 1

Tågs sth anges ej i tdt. Föraren avgör själv med vilken hastighet tåget får framföras med hänsyn till bl a verksamt dragfordon, bromsgrupp och de uppgifter som lämnas på bl 67 017.

Till punkt b. Sth för *verksamt dragfordon* på olika sträckor framgår av tabell i linjeboken. I fråga om *övriga fordon* i tåget gäller föreskrifterna i § 43. Enl dessa skall uppgift alltid lämnas föraren på bl 67 017 om

— overksamt dragfordon med angivande av placering och sth, i förekommande fall med hänsyn tagen till de åtgärder som vidtagits på dragfordonet (lägre sth kan dock gälla på vissa sträckor enl ovannämnda tabell i linjeboken),

— sth för det fordon som med hänsyn även till lasten e d har den lägsta medgivna hastigheten.

Till punkt c. Tillåten hastighet med hänsyn till bromsutrustningen framgår dels av tågets tdt (bromsgrupp), dels av uppgifterna på bl 67 017 (om G-broms användes i brgr P, tillgängligt bromstal, obromsad vikt sist i tåget). Sth på olika sträckor med hänsyn till det tillgängliga bromstalet framgår av tabell i linjeboken.

Till punkt d. Av § 42 framgår sth vid olika tåglängder. Även vagnvikten i tåget kan i vissa fall vara bestämmande för den hastighet som får hållas. Detta framgår av den vagnviktstabell som finns i linjeboken.

Till mom 2

Cba meddelar de hastigheter som skall gälla för olika fordon med hänsyn till banans bärförmåga (d v s banöverbyggnadens, banunderbyggnadens och broarnas bärförmåga). Bdc kan fastställa

Till § 68

lägre värden med hänsyn till lokala förhållanden (spårläge, kurvförhållanden, underhållsstandard, signal- och säkerhetsanläggningar, kontaktledning m m). Den högsta av de hastigheter som fastställts för olika fordon är banans sth och denna anges i en tabell i linjeboken. Banans sth får ändras endast genom ändringstryck till denna.

Till tredje stycket. Tillåten hastighet i kurva och lutning framgår av SJF 540.31. Sth i växelkurva, på sidotågväg och över rörlig bro bestäms av bdc och skall ligga till grund för signaleringen enl detta stycke. Hastighetsnivåerna bör i möjligaste mån anpassas till de signalbilder som kan visas i huvudsignaler.

För tåg som efter uppehåll avgår från bevakad station där utfartssignal ej finns framför utfartsväxlarna regleras hastigheten av föreskriften i mom 4 b.

Till mom 3

Till avd b. Att sth i bromsgrupp P på normalspår är lägre, när bromsvikten kommer från både P- och G-bromsar, än när bromsvikten kommer antingen från endast P-bromsar eller från både P- och R-bromsar beror på den stora skillnaden mellan å ena sidan R- och P-bromsar och å andra sidan G-bromsar i fråga om tillsättnings- och lossningstiderna. När G-broms kopplats in i tåg av bromsgrupp P, får föraren uppgift härom på bl 67 017. Denna uppgift innebär alltså att tågets hastighet på normalspår är 90 km/h i stället för 100 km/h.

Till mom 4

Till avd c. Efter "beredd" gäller sth 30 km/h tills tåget stannat eller "avgång" givits. Observera dock att sth 40 km/h (30 km/h på smalspår) kan gälla därefter till följd av annan föreskrift i denna paragraf. Exempel: ett genomfartståg tages in enl § 52:2 eller 3. Utfartssignal finns ej framför utfartsväxlarna. Eftersom såväl infarts- som utfartsväxlarna då är oförreglade, får hastigheten genom dessa efter "avgång" ej överstiga 40 km/h (30 km/h på smalspår).

Till § 68

För sådant genomfartståg till vilket "avgång" ej skall ges gäller sth 30 km/h fram till utfartssignalen eller — om sådan ej finns — stationsgränsen.

Till § 69

Till § 69. Åtgärder under tågs gång

Till mom 1

Förare skall ge akt på tåget, bl a för att kunna upptäcka brand, farlig lastförskjutning, varmgång, öppen utåtgående sidodörr på fordon för resande, urspårning m m. Detta kräver utkik bakåt. Även föreskriften att han skall ge akt på signaler kräver sådan utkik. Detta är fallet t ex när tåg passerar personal på linjen, ty personalen kan upptäcka något fel i tåget och av denna anledning ge stoppsignal.

Till mom 3

Vid elevåkning eller övningstjänstgöring ansvarar den som kör för säkerheten, om han är godkänd som förare. I annat fall skall den instruerande föraren ansvara för säkerheten.

Om den som ansvarar för säkerheten ej har linjekännedom, skall annan förarutbildad tjänsteman med linjekännedom medfölja.

Intet hindrar att dragfordon för provkörning o d framföres av reparatörspersonal under förutsättning att annan tjänsteman som ansvarar för säkerheten medföljer. Denne skall dels vara godkänd som förare i tågtjänst — dock ej med nödvändighet på det aktuella fordonsslaget — dels äga linjekännedom.

Till mom 4

Till avd d. Observera även föreskrifterna i § 4:1 b. Enl dessa skall "tåg kommer" ges upprepade gånger med början omedelbart framför orienteringstavlan för vägkorsning (fig 54 d), om föraren — t ex på grund av nedsatt sikt — *ej kan se* signal från V-försignal eller V-signal. Förarens skyldighet att vidtaga åtgärder för att om möjligt kunna stanna framför korsningen enl § 69: 4 d inträder dock först när han *kan se* signal från V-försignalen eller V-signalen och denna anger att vägtrafiken ej är spärrad.

Till mom 6

Visar infartssignalen ej "kör", skall föraren tillämpa § 70, om signaltelefon (radio) finns. Saknas sådan ges "beredd" enl § 4:2 varefter § 52:2 tillämpas. Observera att tåget före "beredd" skall ha stannat, om föraren ej fått order enl § 52:2, anm 2.

Till § 70

Till § 70. Huvudsignal visar ej "kör"

Observera att otydlig eller ofullständig signalbild eller utebliven signalbild skall anses som "stopp".

Innan föraren i radio begär tillstånd att passera huvudsignal som ej visar "kör" skall tåget ha stannat framför signalen.

Till mom 1

Till avd a. Finns såväl yttre som inre infartssignal gäller föreskrifterna för varje signal, om tkl (fjtkl) ej lämnat tillstånd för båda signalerna samtidigt.

Till avd a, punkt 3. Förarens telefonsignal går i detta fall in till stationen, om denna blivit bevakad, eljest till nästa bevakade station. När stationen är obevakad, påverkas infarts- och utfartssignalerna automatiskt av tågen. Därför måste föraren ha medgivande från tkl på nästa station att passera sådan signal liksom när det är fråga om blocksignal.

Till anm 1. Anledningen till att infartssignal visar "stopp" kan t ex vara att bevakningen upptagits.

Till anm 2. På annan bevakad station än fjst gäller följande.

Tillstånd att gå förbi utfartssignalen lämnas av tkl. Visar ej heller blocksignalen "kör", skall föraren stanna framför denna och inhämta tillstånd att passera blocksignalen av tkl på nästa bevakade station (fjtkl).

Till näst sista stycket. När tkl (fjtkl) fått meddelande från förare att huvudsignal visar "stopp", skall han först kontrollera att detta ej beror på felaktigt växelläge e d eller någon felaktig manöver eller därför att fordon, småfordon eller A-arbete finns på berörd sträcka. Fjtkl skall utnyttja möjligheten att lokalisera eventuellt felaktiga funktioner genom att koppla in "totalindikering". Om viss blocksignal (här betecknad Xy U4) ej visar "kör", skall tkl

Till § 70

— och i princip även fjtkl (som i detta fall ej får lita på indikeringarna på spårplanen) — normalt vidtagna följande åtgärder:

1) I tamboken införes tågets nummer (här kallat 04) liksom numren på eventuella tåg som befinner sig framför 04 på samma stationssträcka.

2) I tambokens anmkolumn noteras för 04 "Stopp vid Xy U4".

3a) *Om föregående tåg (02) redan kommit in till stationen och tkl ej känner till annat hinder, får han lämna 04 medgivande att passera Xy U4. I tambokens anmkolumn noteras härvid för 04 "Medg passera kl. . . ." samt förarens namn.*

b) *Om föregående tåg (02) ännu inte kommit in till stationen, måste tkl förvissa sig om att 02 lämnat blocksträckan efter Xy U4, innan han ger 04 medgivande att passera Xy U4. På sträcka utan radio innebär detta att tkl måste vänta tills 02 kommit in till stationen. (Undantag: om föraren på 02 av någon anledning ringer upp tkl, eller om mellanliggande obebakad station kan ta upp bevakningen.) När tkl ger 04 tillstånd att passera Xy U4, noteras i tambokens anmkolumn "Medg passera kl. . . ." samt förarens namn.*

4) När det finns flera blocksträckor mellan Xy U4 och nästa bevakade station, möter det inte något hinder att tillämpa följande förfaringssätt, om det innebär fördelar för tågöringen.

När tkl ger 04 medgivande att passera Xy U4, kommer han samtidigt överens med föraren att denne skall meddela tkl, när hela tåget passerat blocksträckan efter Xy U4. (Detta innebär således att 04 skall stanna vid huvudsignal som ligger två blocksträckor bortom den signal som ej visar "kör"; enl ovanstående benämningar vid Xy U8.) När tkl fått besked om att 04 befinner sig vid Xy U8, noteras i tambokens anmkolumn "Vid Xy U8 kl. . ." samt förarens namn. Här- efter får tkl medge nästa tåg att passera Xy U4.

Till § 70

Det är synnerligen viktigt att alla medgivanden av detta slag repeteras av föraren; repetitionen skall bekräftas av tkl med "rätt".

Det bör observeras att i punkterna 1)–4) beskrivet tillvägagångssätt ej innebär något avsteg från huvudregeln, nämligen att tillstånd att passera blocksignal får lämnas för endast *en signal i taget och först sedan tåget stannat framför signalen i fråga*. Skulle t ex även Xy U6 visa "stopp", måste alltså tåget stanna även framför denna signal och föraren begära tillstånd att få passera.

Till sista stycket. Denna föreskrift är tillämplig t ex vid återgående pålok eller när annan vut måste framföras mot inställd körriktning.

Till mom 2

Till avd a, punkt 2. Tillstånd måste inhämtas även när utfartssignalen visar "kör" eller när sådan signal saknas.

Till mom 3

Det bör observeras att samma föreskrifter gäller antingen föraren fått tillstånd att passera signalen eller ej. Enda undantaget härifrån är när föraren skall passera infarts- eller utfartssignal på bevakad station och han av tkl fått dels tillstånd att passera signalen, dels besked att tågvägsinspektion utförts. Eftersom tillvägagångssättet med växel- och hinderfrihetskontroll genom föraren innebär ytterligare reducerad hastighet, bör detta alternativ tillämpas endast när det möter stora svårigheter för tkl att ombesörja tågvägsinspektion, t ex på sträckan mellan yttre och inre infartssignal.

Att utfarts- eller blocksignal förreglar växel eller rörlig bro på linjen framgår dels av särskild märktavla på signalen, dels av linjebeskrivningen.

Till mom 3 och 4

Kontrollen av att rörlig bro är farbar kräver en noggrann besiktning, bl a av de i bron ingående låsanordningarna. Vid vissa

Till § 70

broar finns därför brosignal som visar vitt sken när det rörliga spannet är låst i farbart läge. Saknas brosignal eller visar den rött sken, får bron ej passeras och föraren skall ringa till lättast anträffbara tkl; på fjbsträcka till fjtkl. Tkl/fjtkl skall ombesörja att bron besiktigas genom boc försorg. Bron får passeras först sedan denne lämnat föraren medgivande.

Till § 71. Linjeblockering ur bruk

När linjeblockering tages ur bruk, föranleder detta flera ändringar i det normala förfarings sättet, t ex i fråga om tam, förarens kontroll av möten och order till tåg vid enkelspårdrift. När enkelspårdrift är anordnad, måste tålsälunda beakta att S7 skall delges även sådan ordergivningsstation som tidigare ej fått ordern, därför att linjeblockeringen då var i bruk.

Till mom 1

När *enstaka* blocksignal ej kan visa "kör", bör linjeblockeringen som regel ej tagas ur bruk.

När linjeblockering skall tagas ur bruk skall enl § 59 in-anmälan lämnas för det tåg som senast gått, medan linjeblockeringen var i bruk.

Till mom 2

Förare måste noggrant skilja mellan utfartssignaler och blocksignaler. Enbart ordern på S14 innebär ej medgivande att passera utfartssignal som visar "stopp".

Till mom 3

Anledningen till att sth begränsats till 90 km/h är att den säkerhet som linjeblockeringen innebär måste ersättas av personella, från den normala rutinen avvikande åtgärder. Dessutom uteblir viss funktionskontroll av säkerhetsanordningen vid vägkorsningar.

Kontrollen av att rörlig bro är farbar skall göras på det sätt som angivits i sök till § 70.

Till mom 4

Tl order lyder: "*Fr o m tåg. . . tages linjeblockeringen åter i bruk på sträckan . . .— . . .*"

Vid tillämpning av föreskrifterna i detta mom är det av synnerlig vikt att kontrollstationerna förvissar sig om vilka order som givits till tåg som berörs av den ändrade ordern.

Till § 71

Det bör emellertid i möjligaste mån undvikas att linjeblockeringen tages i bruk före den tidpunkt som angivits i ordern enl mom 1. Detta med hänsyn till risken att tåg, som redan fått order att linjeblockeringen är ur bruk, av förbiseende ej ges den för säkerheten så betydelsefulla "kontraordern".

Till mom 5

Det bör observeras att om linjeblockeringen är ur bruk vid *enkelspårdrift på dubbelspår* gäller i fråga om möten och möteskontroll föreskrifterna i § 81.

Enl § 48 skall de stationer som enl S14 är gränsstationer alltid vara bevakade. Mellanliggande stationer kan antingen vara bevakade (*en S14 omfattar flera stationssträckor*) eller obevakade.

Eftersom gränsstationerna enl S14 alltid måste vara bevakade kan den på S14 angivna sträckan aldrig vara kortare än den vid tillfället aktuella stationssträckan.

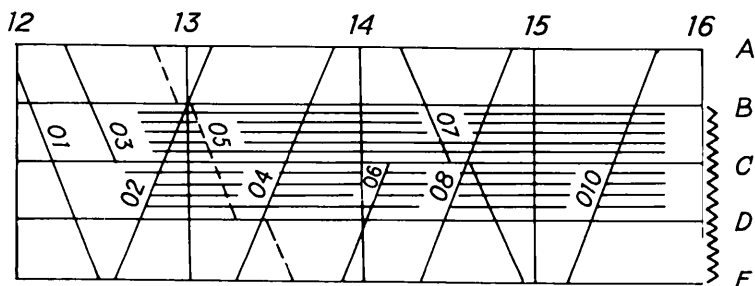


Fig 1

Enkelspår A-E, därav linjeblockering B-E.

Linjeblockeringen ur bruk B-D efter tåg 01/03 t o m 010. Tåg 05 är extratåg.

Till § 71

Vid uppräknigen gäller följande. När S14 omfattar flera stationssträckor, möts tågen på gränsstationerna till den sträcka där linjeblockeringen (enl S14) är ur bruk. (I fig 1 möts 07 och 08 i B om ordningsföljden är "08, 07" men i D om den är "07, 08".) I S14 får möte på mellanliggande station anges endast när tåg går på enbart en del av sträckan. (I fig 1 möter sålunda 07 i C 06, om tl på S14 angivit följande ordning: "06 till C, 07, 08".) Om tåg eljest skall mötas på en mellanliggande station, måste detta bestämmas genom ändring av ordningsföljden enl § 77. (Om uppräknigen i fig 1 anger "07, 08" och tl vill ändra mötet till C, skall han sända kvo enl § 77. Följande sätt vid uppräkning får alltså ej tillämpas: "07 B-C, 08 D-B, 07 C-D".)

Tåg som går på sträckan *innan* linjeblockeringen tages ur bruk måste tagas med i uppräknigen för att föraren på tåg, sedan linjeblockeringen tagits ur bruk, skall kunna kontrollera möte enl mom 7.

På S14 enl fig 1 skall följande tåg, som går *innan* linjeblockeringen tages ur bruk, anges i uppräknigen: "01, 03 till C".

Först sedan tkl fört in S14 i tklboken får han kvittera S14, varvid tkl antingen läser upp S14 eller sänder en av honom undertecknad avskrift av denna till tl.

Till mom 6

Se fig 1 varvid det förutsätts att 05 är extratåg!

Den särskilda ordern lyder: "Tåg 05 skall, när linjeblockeringen är ur bruk B-D (natten mot) gå mellan tågen 02 och 04. Tågen 04 och 06 skall möta 05 i D". S9 skall ges till 04 och 06. Att tåg 05 skall möta 02 i B framgår av S14, kompletterad enl tl särskilda order, varför S9 till 05 ej behövs. (I exemplet förutsätts att ordningsföljden mellan 07 och 08 är "07, 08". Om den i stället varit "08, 07" skulle även 08 givits order att möta 05 i D.)

Till § 71**Till mom 7**

De speciella mötesregler som gäller när linjeblockeringen tagits ur bruk framgår av följande exempel.

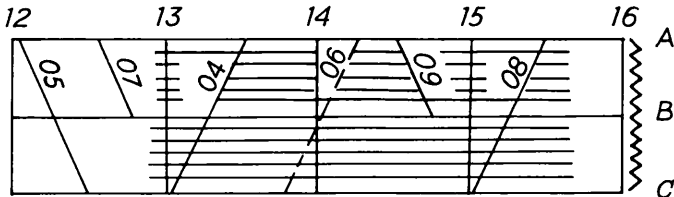


Fig 2

Enkelspår, linjeblockering A–C.

Linjeblockeringen ur bruk efter 05/07 t o m 08. Tåg 06 är extratåg.

Möte på gränsstation: 04 möter 05 i C, 06 möter 05 i C, 08 möter 05 i C, 09 möter 06 i A (om 06 ej går, möter 09 i stället 04).

Samma princip gäller för möte på mellanliggande station (B): 04 möter 07 i B, 06 möter 07 i B, 08 möter 09 i B.

Observera att de vanliga mötesreglerna ej gäller för tåg som går på sträcka där linjeblockeringen tagits ur bruk!

I tdt angivna s k kontrollmöten på station, där tåg lämnar sträcka försedd med linjeblockering, behöver ej kontrolleras av föraren i de fall möteskontrollen redan skett enl föreskrifterna i detta mom. (I fig 1 har 02 enl tdt kontrollmöte med 01 och 03 i B, men kontrollen har redan gjorts i D resp C.)

Till mom 8

På S14 till visst tåg (t ex 04 i fig 3) behöver endast följande tåg tagas med i uppräknigen

1) tåget självt (04)

2) det tåg som närmast före går i motsatt riktning på hela S14-sträckan — även om det skulle gå innan linjeblockeringen tagits ur bruk (01)

Till § 71

3) tåg mellan de i 1) och 2) nämnda tågen — oavsett färdriktning och oavsett om de går på hela sträckan eller ej (03 till B, 02).

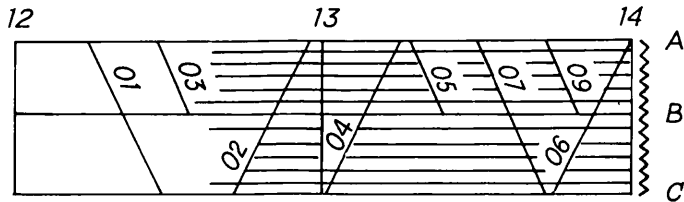


Fig 3

Enkelspår, linjeblockering A-C.

Linjeblockeringen ur bruk efter 01/03 t o m 06.

Utdrag till 02: 01, 03 till B, 02
 04: 01, 03 till B, 02, 04
 05: 04, 05 till B
 07: 04, 05 till B, 07
 09: 04, 05 till B, 07, 09 till B
 06: 07, 09 till B, 06

Observera även föreskriften i säo mom 6 att S14 i förekommande fall skall vara kompletterad med tl särskilda order!

Till § 71

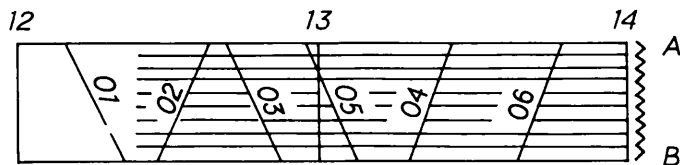
Ytterligare exempel

Fig 4

Enkelspår, linjeblockering A-B. Linjeblockeringen ur bruk efter 01 t o m 06.

Föraren på 04 och 06 skall kontrollera mötet med 05 i B.

a) Sedan S14 utfärdats, inställer tl 05.

Tl skall i detta fall i S5 om tågs 05 inställande ange att 04 och 06 skall möta 03 i B. Tåg 03 behöver nämligen ej tagas med i uppräknningen på den S14 som ges till 04 och 06. Föraren på 04 och 06 ges dels order (S9, avd 3) att 05 är inställt och att mötet i B bortfaller, dels order (S9, avd 2) att möta 03 i B.

b) Tåg 05 blir försenat och mötet med 04 lägges till A. Föraren på 05 får kvo och föraren på 04 får S8.

Tl skall ombesörja att föraren på 04 ges order (S9) om mötet med 03 i B, eftersom 03 ej är med i uppräknningen.

Till § 72. Klarering av ankommande tåg

Till mom 1

Detta mom gäller ej genomfartståg. Om genomfartståg skall stoppas på bevakad station gäller § 74.

Till anm. Det är önskvärt att godståg går ända till infartstågvägens slutpunkt, för att tågets bakre del skall stå hinderfritt.

Enl § 4 skall föraren ge "fara", om tåget ej kunnat stanna vid infartstågvägens slutpunkt. Ges ej denna signal, får dock tkl eller särskild tågvägsinspektör ej härav draga den slutsatsen, att tåget står hinderfritt. Om tågets främsta fordon ej stannat hinderfritt, får föraren ej backa tåget, ty sista fordonet kan då komma ut i tågväg som frigivits för annat tåg.

När U-tavla gäller för annat tåg än resandetåg, skall uppgift härom finnas i tågets tdt.

Till mom 2

Föraren skall ombesörja att tryckknapp för stoppanmälan tryckes in även när tåg stannat på plats varifrån föraren ej kan se utfartssignalen.

Till mom 3

Här avses ej "framåt" som ges när infartssignal är felaktig.

Skall tåget framföras förbi stoppsignal från signalinrättning, måste tkl ge muntligt medgivande enl § 10. Måste tåget gå förbi dvärgsignal enl fig 6 d, skall växelläget ha kontrollerats av tkl.

Till anm. Medgivandet anges i linjebeskrivningen.

Till mom 4

Till första stycket. Om fast uppehåll för ett tåg är obehövligt, skall tkl i första hand ombesörja order (S11) till tåget.

Har tåg fast uppehåll för trafikutbyte, måste tkl ha fått besked av tbfh att uppehållet — vad på honom ankommer — är obehövligt.

Till § 72

Till sista stycket. Med hänsyn till hur uppehåll anges i tdt för resandetåg är föreskriften tillämplig för sådant tåg endast när uppehållet är angivet som "tidtabellstekniskt."

Till mom 5

Huvudprincipen vid klarering av tåg med behovsuppehåll är att signal ges till föraren såväl från tpl som från tbfh. Om ena signalen är "sakta", skall föraren stanna tåget, oavsett vilken den andra signalen är. Om däremot inte någon av signalerna är "sakta", får tåget i regel passera tpl. Med "sakta" jämställs påstigningstavla som är vänd mot tåget.

Till § 73. Hinder m m på bevakad station för tåg med fast uppehåll

Till mom 1

När tåg med fast uppehåll skall tagas in på en station, skall hinder normalt ej finnas i infartstågvägen eller på kortare avstånd än ca 100 m bortom dennas slutpunkt. Detta gäller även om tåget brukar stanna före slutpunkten, t ex vid U-tavla.

Hinder kan utgöras av uppställt fordon eller pågående växling. Däremot anses stoppbock eller slutväxel som ligger i läge för mötande tåg ej vara hinder enl denna paragraf. Som hinder räknas ej heller bommar som inte är fällda vid en vägkorsning. Om bommarna vid en vägkorsning *bortom* den plats där ett tåg brukar stanna skall fällas eller ej, avgöres av cto med hänsyn till de lokala förhållandena och anges i säpl. Är avståndet kort — mindre än 20 m — skall regeln vara att bommarna fälls.

För att underrätta förare om hinder finns följande sätt:

- order på S10 (eller muntlig order utanför stationen),
- uppgift om hindret i tdt,
- "beredd".

I samtliga fall är sth 30 km/h.

Till mom 2

Till avd b. Är infartssignal felaktig eller saknas infartssignal, får signalering enl § 52 ersätta "kör" från infartssignal.

Till § 74—76

Till § 74. Hinder m m på bevakad station för genomfartståg och tåg med behovsuppehåll

Är infartssignal felaktig eller saknas infartssignal, skall tåget — vid tillämpning av mom 3 eller 4 — tagas in enl § 52 och föreskrifterna i § 74 därefter tillämpas.

Till mom 1

Till avd a. Till hinder enl denna paragraf räknas dels fordon eller växling i eller i farlig närhet av infarts- eller utfartstågvägen, dels sådant fel i spåret som kräver att tåget måste *stoppas* på stationen. Är felet däremot av sådan art, att tåget kan passera stationen men med nedsatt hastighet, gäller föreskrifterna i § 28.

Till avd b. Anledningen till att tåget måste stoppas kan t ex vara
— att nästa stationssträcka (blocksträcka) ej är fri,
— att tåget skall kvarhållas för förbigång,
— att tåget skall ges order.

Till mom 3

Till hinder *bortom* infartstågvägens slutpunkt räknas bl a mötande tåg som ej stannat hinderfritt med sin bakre del.

Till mom 4

Till anm 1. Skall tåget stoppas på *bestämd* plats före infartstågvägens slutpunkt — t ex om genomfartståg skall stoppas vid plattform för trafikutbyte — skall föraren ges order utanför stationen.

Till § 76. Rapportering av tågförsening m m**Till mom 1**

Tdc kan föreskriva att tågförsening skall rapporteras även till tkl på vissa stationer. Här avses i första hand de sträckor där tdc medgivit att tkl i stället för tl får ändra tågs ordningsföljd. Efter framställning av bdc kan tdc även föreskriva att tkl i viss utsträckning skall underrätta driftvakt om tågförsening.

Till mom 3

För avsyningen skall tkl/fjtcl i första hand vända sig till boc. Kan avsyning ej ske genom dennes försorg, skall tkl/fjtcl — efter samråd med boc — hos polismyndighet begära avsyning genom polisens försorg.

Till § 77. Mötesändring

Vid mötesändring som berör dubbelspår gäller även följande:

- a) ändras möte från dubbelspår till station vid enkelspår, betraktas gränsstationen mellan dubbelspåret och enkelspåret som F,
- b) ändras möte från station vid enkelspår till dubbelspår, betraktas gränsstationen mellan enkelspåret och dubbelspåret som N,
- c) ändras möte från dubbelspår till annat dubbelspår förbi mellanliggande enkelspår, betraktas gränsstationen mellan förstnämnda dubbelspår och enkelspåret som F och gränsstationen mellan enkelspåret och det dubbelspår där mötet skall ske som N,
- d) ändras möte från station vid enkelspår till annan station vid enkelspår *förbi mellanliggande dubbelspår*, gäller föreskrifterna för enkelspår, d v s den förstnämnda stationen är som vanligt F och den sistnämnda blir N.

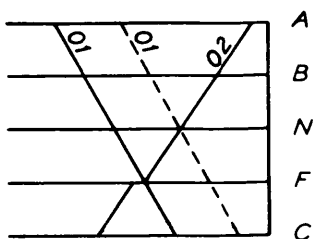


Fig 1

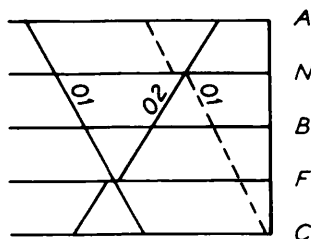


Fig 2

Till § 77***Till mom 1***

Ändring av möte kan innebära risker. Det tåg som är försenat eller mest försenat (01) skall kvarhållas på en tidigare station (N) än den som anges i tdt (F) för att möta det andra tåget (02). Detta är en situation som avviker från den normala rutinen. Därför är det nödvändigt att säkerställa att 01 verkligen stannar i N, tills 02 kommit in dit.

Det behövs kontroll av att tkl i N ej avsänder 01, innan 02 kommit till N. Sådan kontroll är ordnad genom dels föraren på 01, dels tkl på en annan station.

Föraren på 01 skall vara insatt i situationen, innan tåget kommer till N, så att han är beredd att invänta 02 där och på så sätt kan kontrollera tkl. Detta åstadkommes genom att föraren ges kvo på en tidigare station.

Har föraren på 01 ej fått kvo, när 02 skall gå ut på sista stationssträckan mot N, skall tkl i N ha utfört en åtgärd som hindrar honom från att avsända 01. Att han verkligen gjort detta kontrolleras av den tkl som skall ha "klart 02 till N" (tkl F i fig 1 och tkl B i fig 2).

Om 01 ej har fast uppehåll på den ordergivande stationen, skall tåget stoppas för denna ordergivning.

I kvo kan anges att N skall sända S8 även till station före F. Denna station skall då ge S8 till föraren på 02. Kvo skall ej adresseras till denna station.

Är N gränsstation mellan olika tågledningsområden kan tdc (berörda tdc i samråd) föreskriva att tkl i N i stället för tl skall ombesörja att en station före N ger föraren kvo.

Till anm. När tkl i N får ändra möte, skall han underteckna kvo i stället för tl.

Till mom 2

Lägges mötet åter till F och har kvo eller S8 om mötet i N ej hunnit ges till föraren, skall ingen order överlämnas till denne.

Ibland bortfaller möte vid mötesändring, t ex för 02, om det tåg som skall kvarhållas (01) utgår från den nya mötesstationen. Detsamma gäller, om 02 skall framgå till sin slutstation eller till gränsstation för dubbelpår. Formuleringen av S8 ändras dock ej av denna anledning.

Till avd b. Observera att S8 ej ens får skrivas ut — för att sedan undertecknas av tkl — förrän övriga åtgärder vidtagits.

Till avd b, punkt 2. Finns utfartssignal, skall stoppskylt användas, eljest påminnelsekärm. Måste signal ges med utfartssignal eller med signalstav (handsignallykta), sedan stoppskylten resp påminnelsekärmen satts på, skall skylten (skärmen) tagas av när signalen ges och genast därefter åter sätts på.

Vid dagning och skymning skall påminnelsekärm sättas på både signalstav och handsignallykta.

Till anm. Här avses fall, när det är nödvändigt att sända S8 först, exempelvis på station med flera bangårdar eller på station varifrån tåg utgår.

Till mom 4

När kvo skall ges 01 på station före N men så ej skett vid den tidpunkt då tkl i N skall lämna klart för 02, måste tkl sätta på stoppskylt (påminnelsekärm), innan han lämnar klart för 02.

Till § 77

Till mom 5

Till andra stycket. I fig 3 nedan visas tillvägagångssättet när möte skall ändras från station på sträcka utan linjeblockering till station på sträcka med linjeblockering (den inramade delen N-K).

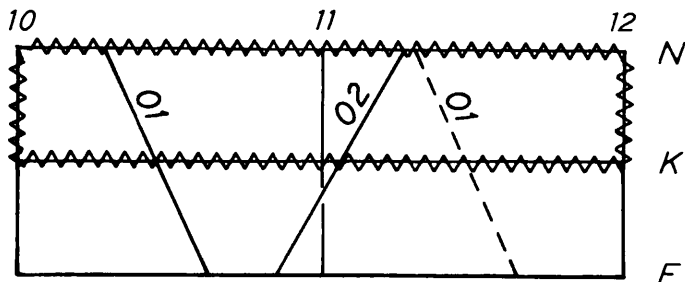


Fig 3

Eftersom mötet i en och samma kvo ej får ändras förbi gränsstation för sträcka med linjeblockering, måste tl ändra mötet i etapper sålunda:

- 1) från F till K,
- 2) från K till N.

Ordergivningen till tågen blir följande:

02: S8 att framgå till K där mötet dock ej behöver kontrolleras. För gången K-N ges enl mom 7 ingen S8 till föraren, eftersom K enl tl kvo nr 2 är "förutvarande" mötesstation och linjeblockering finns på sträckan fram till den nya mötesstationen (N).

01: kvo att möta 02 i K (enl tl kvo nr 1). Kvo att möta 02 i N (enl tl kvo nr 2) skall ej ges till föraren, eftersom linjeblockering finns på sträckan fram till K som enl tl kvo nr 2 är "förutvarande" mötesstation.

Till mom 8

Se följande exempel!

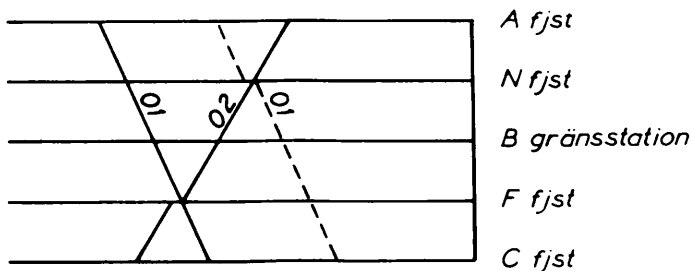


Fig 4

A, N, F och C = fjst

B = gränsstation till fjbsträcka

I fig 4 finns fjb mellan F och N (att B ej är fjst saknar betydelse i detta sammanhang), varför kvo och S8 ej skall utfärdas. Fjtkl skall dock underrätta tkl i B om mötesändringen enl föreskrifterna i bilaga 3.

Till § 77

Till mom 9

Se följande exempel!

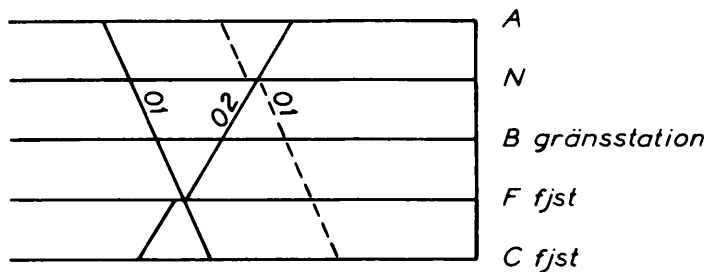


Fig 5

B = gränsstation till fjbstrecka

F och C = fjst

Mötet får ej genom kvo ändras förbi B, eftersom B är gränsstation mellan sträcka med och sträcka utan fjb. I stället ändras mötet först till B enl mom 8 (kvo och S8 utfärdas ej) och därefter genom kvo från B till N. Föraren på 01 får alltså kvo om möte i N och föraren på 02 får S8 att framgå från B till N.

Till § 78. Tågföljsändring och tågsättsbyte

Eftersom förare ej har skyldighet att kontrollera ordningsföljden mellan tåg i samma riktning, ges tågen aldrig tågföljsorder (S12).

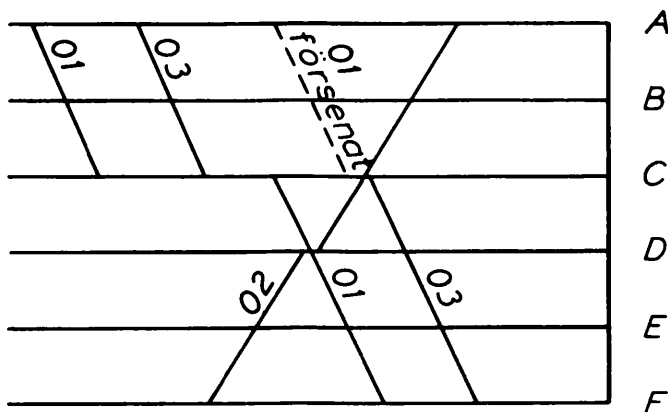
Till mom 1

När så anses behövt kan tl klargöra tågföljden genom att ange denna i S12.

Till mom 3

Tågsättsbyte i stället för ändring av ordningsföljden genom tågföljsorder bör tillgripas endast om tågen är likartade och påtagliga fördelar i tågledningshänseende kan vinnas.

Hinder mot tågsättsbyte kan ibland föreligga, vilket framgår av nedanstående exempel.



Tåg 01 är försenat och går efter 03 till C. Tåg 03 är i rätt tid och kan gå från C som 01. T1 får emellertid ej ge order om att 01 och 03 skall byta tågsätt på sträckan C-F. Om han gjorde det, skulle nämligen 02 få möte med tåg med nr 01 två gånger (i D med nyutrustade 01 och i C med ursprungliga 01), vilket skulle kunna leda till allvarliga missförstånd. För att undvika detta

Till § 78

måste tl vidtaga andra åtgärder, t ex inställa 01 på sträckan C-F och anordna extratåg för 03 tågsätt i 01 läge. Däremot är det intet som hindrar att 01 ursprungliga tågsätt framföres från C i 03 tdt. Vad som nu sagts gäller även när tåg nyutrustas utan samband med tågsättsbyte.

Till punkt 2. Tkl i B skall se till att alla order överlämnats mellan förarna (tbfh) på de båda tågen, om dessa finns på stationen. Eljest måste han ta kontakt med tkl på ordergivningsstationen och komma överens med denne hur ordergivningen skall ordnas, t ex att tkl i B skall ge vissa order till det ena eller båda tågen.

Till § 79. Nytt möte

Denna paragraf är tillämplig i flera situationer. De vanligaste fallen framgår av följande exempel.

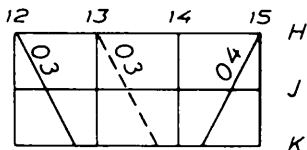


Fig 1

Fig 1. I tdt för 04 är möte med 03 ej angivet, eftersom tidsmellanrummet mellan tågen i K överstiger en timme. På grund av 03 försening (streckad linje) får 04 emellertid möta 03 i K. Föraren på 04 skall ges S9 att möta 03 i K. (Föraren på 03 ges däremot ej någon order).

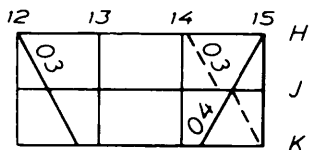


Fig 2

Fig 2 visar samma situation men med den skillnaden att 03 försening är så stor, att tågen skall mötas i J. Föraren på 04 får enl § 79 order på S9 att möta 03 i K. Därefter ändras mötet till J enl § 77, varigenom föraren på 04 får S8 att framgå till J för att möta 03. Principen är alltså att föraren först skall ha order att möta ett visst tåg, innan han får order att framgå till annan station för att möta detta tåg. Däremot har man ej samma fordran, när föraren får kvo. Därför får föraren på 03 endast kvo om mötet i J, och detta gäller antingen 04 är ett ordinarie tåg eller ett extratåg. I sistnämnda fall får alltså 03 ej någon order om att extratåget 04 går.

Till § 79

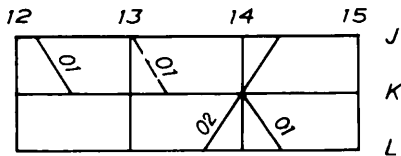


Fig 3

Fig 3. I tdt för 01 är möte med 02 angivet i K. Däremot finns i tdt för 02 ej möte med 01, eftersom föraren på 02 ej är skyldig kontrollera detta möte (tidsmellanrummet mellan 01 och 02 överstiger en timme). På grund av 01 försening (streckad linje) inträder emellertid skyldighet för föraren på 02 att kontrollera mötet med 01. Föraren på 02 skall ges S9 att möta 01 i K.

(Skulle 01 försening vara så stor att tågen skall mötas i J gäller samma tillvägagångssätt som enl fig 2.)

Följande två exempel avser sträcka med *linjeblockering* (den inramade delen K-M).

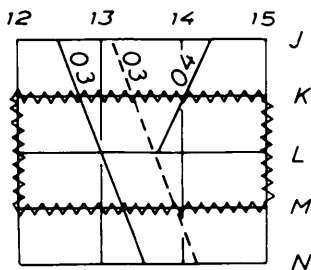


Fig 4

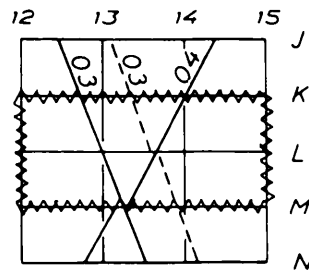


Fig 5

Fig 4. I tdt för 04 finns ej något möte med 03 angivet (möte med 03 anges ej i L, eftersom 04 därifrån skall gå in på sträcka försedd med linjeblockering; ej heller anges "kontrollmöte" i K, eftersom tidsmellanrummet överstiger en timme). Om 03 blir försenat enl exemplet, skall § 79 tillämpas och 04 ges order om möte med

Till § 79

03 i K. (Tidsmellanrummet överstiger ej en timme och tåg 04 skall gå ut på sträcka *utan* linjeblockering, d v s möteskontroll föreligger.)

Fig 5. I tdt för 04 finns ej något möte med 03 angivet (möte med 03 anges ej i M, eftersom 04 därifrån skall gå in på sträcka försedd med linjeblockering; ej heller anges "kontrollmöte" i K, eftersom tidsmellanrummet överstiger en timme). Om 03 blir försenat och går enl den streckade linjen, lägges mötet från M till L, men 03 och 04 får ingen order härom (linjeblockering på sträckan mellan förutvarande och nya mötesstationen). Eftersom tidsmellanrummet mellan tågen i K ej överstiger en timme, skall § 79 tillämpas för 04.

Även om det varit *dubbelspår* mellan K och M i fig 4 och 5, skulle § 79 ha tillämpats för 04 i fråga om mötet med 03 i K.

Till § 81

Till § 81. Enkelspårdrift på dubbelspår

I det följande hänvisas till bl a nedanstående tre figurer.

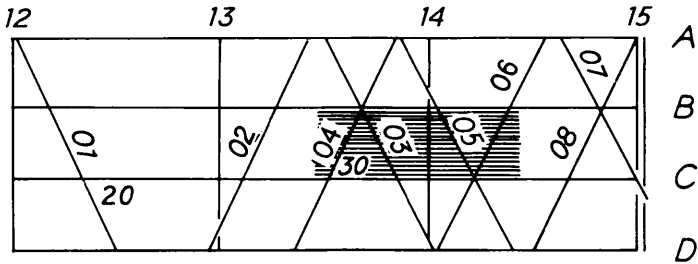


Fig 1

Enkelspårdrift B-C på nedspåret under tid som anges med täta streck.

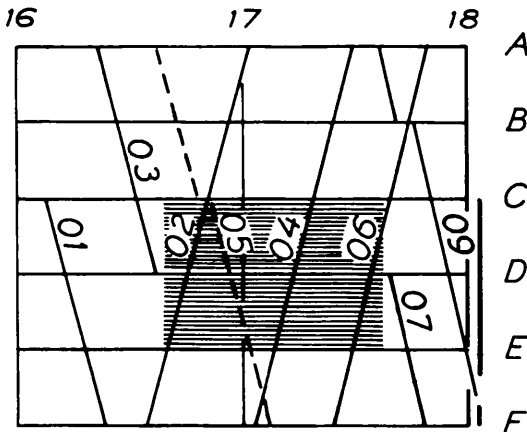


Fig 2

Enkelspårdrift C-E på nedspåret under tid som anges med täta streck. Tåg 05 är extratåg.

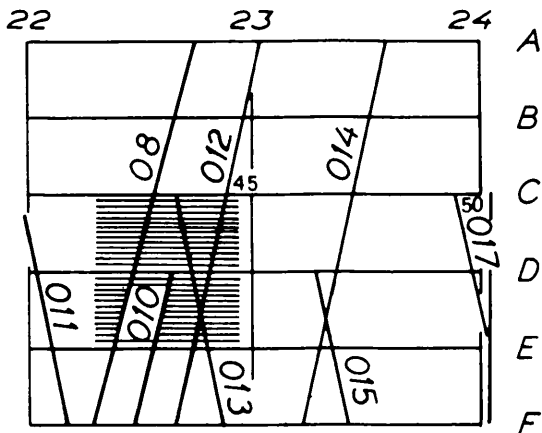


Fig 3

Enkelspårsdrift C-E på nedspåret under tid som anges med täta streck.

Till mom 2

I fig 1 skall enkelspårsdriften *börja* med 04, i fig 2 med 02 och i fig 3 med 08.

I fig 1 skall enkelspårsdriften *sluta* med 06, i fig 2 med 06 och i fig 3 med 012.

Enl § 48 skall de stationer som enl S7 är gränsstationer alltid vara bevakade. Mellanliggande stationer kan vara antingen bevakade (en S7 omfattar flera stationssträckor) eller obevakade.

Eftersom gränsstationerna enl S7 alltid måste vara bevakade, kan den på S7 angivna sträckan aldrig vara kortare än den vid tillfället aktuella stationssträckan.

Vid uppräknigen gäller följande. När S7 omfattar flera stationssträckor, möts tågen på gränsstationerna till den sträcka som enkelspårsdriften (enl S7) omfattar. (I fig 3 möts 013 och 012 i C, om ordningsföljden är "012, 013" men i E, om den är "013, 012".) I S7 får möte på mellanliggande station anges endast när

Till § 81

tåg går på enbart en del av sträckan. (I fig 3 möter sålunda 013 i D 010, om tl på S7 angivit följande ordning: "010 till D, 013".) Om tåg eljest skall mötas på en mellanliggande station, måste detta bestämmas genom ändring av ordningsföljden enl § 77. (Om uppräknigen i fig 3 anger "013, 012" och tl vill ändra mötet till D, skall han sända kvo enl § 77. Följande förfaringsätt får alltså ej tillämpas: "013 C - D, 012 E - C, 013 D - E".)

Till sista stycket. Hinder kan vara att B- eller C-fordonsförare ej underrättats om enkelspårsdriften.

Först sedan tkl fört in S7 i tklboken får han kvittera S7, varvid tkl antingen läser upp S7 eller sänder en av honom undertecknad avskrift av denna till tl. När S7 är tryckt och numrerad behöver tkl i kvittot endast ange att S7 nr. . .mottagits.

Till mom 3

Till punkt 1. Se fig 2, varvid det förutsättes att 05 är ett extratåg.

Den särskilda ordern lyder: "Tåg 05 skall under enkelspårsdriften C-E på nedspåret. . . (natten mot. . .) gå mellan tågen 02 och 04".

Till punkt 3. Vid tillämpning av § 77 skall dubbelspår med enkelspårsdrift jämföras med enkelspår.

Till mom 4

Tl order lyder: "Dubbelspårsdriften skall återupptagas fr o m tåg. . ." (tåg 08 i fig 1, tåg 014 i fig 3).

Hinder för dubbelspårsdriftens återupptagande kan vara att B- eller C-fordonsförare ej underrättats.

Till mom 6

För *planmässig paralleldrif* gäller:

— S7 utfärdas ej; på grafisk tdt och tågordning anges på vilket spår (nedspår eller uppspår) tåget framföres,

— om tåget tillfälligtvis skall gå på vänsterspår, skall tl ge särskild order härom som på mottagande station skrives ned på telegramblankett; föraren orderges ej,

— vid underrättelser till banpersonal skall överflyttning av tåget från höger- till vänsterspår likställas med återupptagen dubbelspårsdrift,

— för berört tåg lämnas ut-anmälan, kompletterad med uppgift om det spår som tåget går på.

När *tl beslutar om paralleldrif* gäller:

— S7 utfärdas ej; tl ger i stället order till berörda tkl enl följande exempel: "*Tåg 02 skall idag framföras på nedspåret C-A (paralleldrif)*",

— tkl skriver ned ordern på telegramblankett,

— föraren orderges ej,

— underrättelse till banpersonal skall ske på samma sätt som vid enkelspårsdrift,

— för berört tåg lämnas ut-anmälan, kompletterad med uppgift om det spår som tåget går på.

Till § 81

Till mom 8

De speciella mötesregler som gäller under enkelspårsdrift framgår av följande exempel.

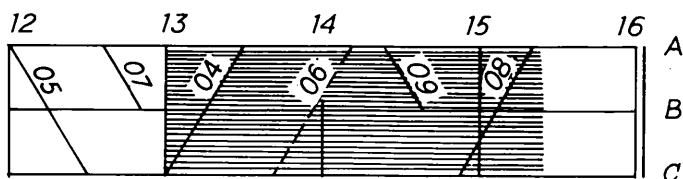


Fig 4

Enkelspårsdrift A-C på nedspåret fr o m 04 t o m 08. Tåg 06 är extratåg.

Möte på gränsstation: 04 möter 05 i C, 06 möter 05 i C, 08 möter 05 i C, 09 möter 06 i A (om 06 ej går, möter 09 i stället 04).

Samma princip gäller för möte på mellanliggande station (B): 04 möter 07 i B, 06 möter 07 i B, 08 möter 09 i B.

Observera att de vanliga mötesreglerna ej gäller för tåg som går under enkelspårsdriften!

Till mom 9

Till första stycket. Se fig 1 och 2!

Tågen *före* enkelspårsdriften måste tagas med för att föraren på tåg under enkelspårsdriften skall kunna kontrollera möte enl mom 8.

På S7 enl fig 1 skall följande tåg *före* enkelspårsdriften tagas med i uppräknigen: "01" och på S7 enl fig 2: "01, 03 till D".

Till andra stycket. T1 skall ange möte ej blott på gränsstationerna utan även sådant möte som uppkommer på en mellanliggande station.

Till § 81

På S7 enl fig 1 anges: "Tåg 07 skall möta 06 i B". På S7 enl fig 2 anges: "Tåg 07 skall möta 06 i D". Däremot anges ej möte för 09 med 06 i C, eftersom mötet skett och kontrollerats redan i B.

På S7 enl fig 3 anges: "Tåg 015 skall möta 012 i D". Däremot anges ej möte för 017 med 012 i C, eftersom tidsmellanrummet överstiger en timme.

Till mom 10

Se fig 2! (Det förutsattes att 05 är extratåg.)

T1 särskilda order enl mom 3 skall kompletteras med möten sålunda: "Tågen 04 och 06 skall möta 05 i E". S9 skall ges till 04 och 06.

Att tåg 05 skall möta 02 i C framgår av S7, kompletterad enl tl särskilda order, varför S9 till 05 ej behövs.

Till mom 11

När dubbelspårsdriften återupptagits tidigare än beräknat, skall tåg som fått S9 om möte efter enkelspårsdriften enl tidigare utfärdad S7 ges order (S9, avd 4) att mötet bortfallit.

Till mom 12

S7 kan ges föraren i avskrift eller i utdrag. Avskrift och utdrag skall bestyrkas av tkl.

På S7 till visst tåg (t ex 04 i fig 5 nedan) behöver endast följande tåg tagas med i uppräknningen:

- 1) tåget självt (04),
- 2) det tåg som närmast före går i motsatt riktning på hela S7-sträckan — även om det skulle gå före enkelspårsdriften (01),
- 3) tåg mellan de i 1) och 2) nämnda tågen — oavsett färdriktning och oavsett om de går på hela sträckan eller ej (03 till B, 02).

Till § 81

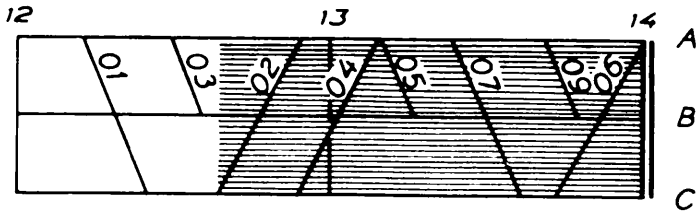


Fig 5

Enkelspårsdrift A-C på nedspåret fr o m tåg 02 t o m tåg 06.

Utdrag till 02: 01, 03 till B, 02
 04: 01, 03 till B, 02, 04
 05: 04, 05 till B
 07: 04, 05 till B, 07
 09: 04, 05 till B, 07, 09 till B
 06: 07, 09 till B, 06

Ytterligare exempel till § 81

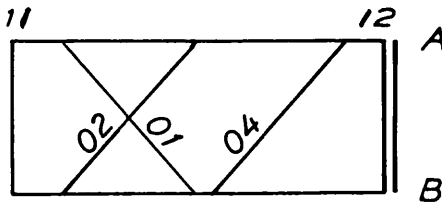


Fig 6

Enkelspårsdrift B-A på uppspåret för tåg 01 varvid 01 skall gå mellan 02 och 04. Linjeblockering.

Fig 6. Föreskriften i säo mom 9 (tillägg till mom 2) att t1 på S7 vid uppräknigen skall ta med sista tåget före enkelspårsdriften sammanhänger med förarens möteskontrollskyldighet och gäller därför normalt ej på sträcka med linjeblockering. I det fall som visas i denna fig är emellertid ordningsföljden mellan 02 och 01 ej reglerad, och tkl vet alltså ej var de båda tågen skall mötas. T1 bör därför ta med 02 i uppräknigen. S7 formuleras alltså: "Enkelspårsdrift B-A på uppspåret för tåg 01. . . Tågen skall gå i följande ordning: 02, 01".

Till § 81

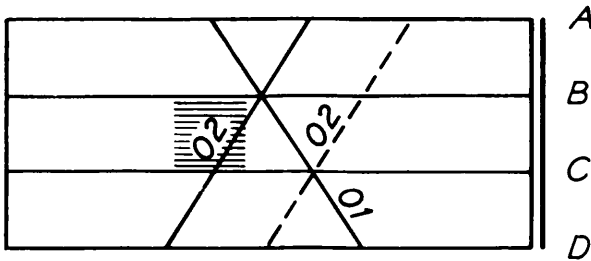


Fig 7

Enkelspårsdrift B-C på nedspåret för 02. Ej linjeblockering.

Fig 7. Föraren på 01 (= första tåget efter enkelspårsdriften) ges order (S9) om möte med 02 i B. Om 02 blir försenat och mötet lägges till C, får föraren på 02 kvo och föraren på 01 får S8. Om 01 ej hunnit få S9 om mötet i B, skall ingen order ges till 01.

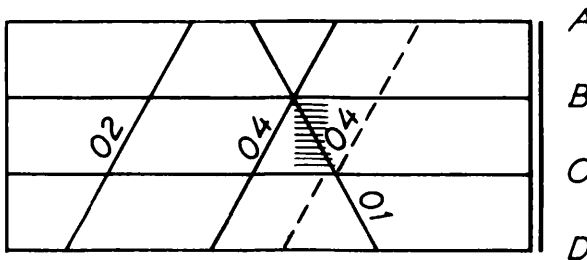


Fig 8

Enkelspårsdrift C-B på uppspåret för 01. Ej linjeblockering.

Fig 8. Föraren på 01 skall kontrollera mötet med 04 i B. Om 04 blir försenat och mötet lägges till C, får föraren på 04 kvo och föraren på 01 får S8. Denna mötesändring innebär också att föraren på 01 skall kontrollera mötet med 02 i B.

Eftersom 02 ej är med i uppräknningen skall tl ombesörja att föraren på 01 ges order (S9) om mötet med 02 i B.

Till § 81

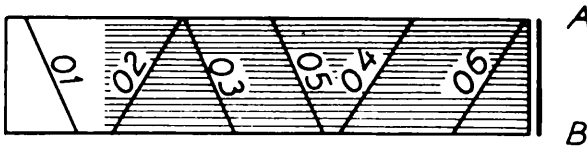


Fig 9

Enkelspårsdrift A-B på nedspåret fr o m 02 t o m 06. Ej linjeblockering.

Fig 9. Föraren på 04 och 06 skall kontrollera mötet med 05 i B. Sedan S7 utfärdats, inställer tl 05.

Tl skall i S5 om tags 05 inställande ange att 04 och 06 skall möta 03 i B. Tåg 03 behöver nämligen ej tagas med i uppräknningen på den S7 som ges till 04 och 06. Föraren på 04 och 06 ges dels order (S9, avd 3) att 05 är inställt och att mötet i B bortfaller, dels order (S9, avd 2) att möta 03 i B (jfr fig 8 ovan).

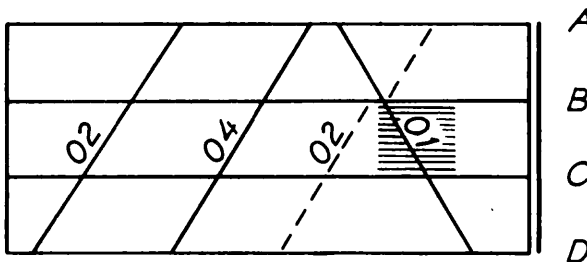


Fig 10

Enkelspårsdrift C-B på uppspåret för 01. Ej linjeblockering.

Fig 10. Om 02 blir försenat och lägges efter 04, skall tl ombesörja att föraren på 01 ges order (S9) om möte med 02 i B. Order till 01 att mötet med 04 bortfaller skall ej ges.

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

Till mom 1

Det kan här vara fråga om urspårning, kollision, lokfel, behov av påskjutning från plats på linjen e d. Hjälpfordon kan utgöras av t ex ensamt dragfordon eller dragfordon med hjälpvagn, kranvagn eller vagn för resandeutväxling.

När det inträffat ett missöde som inte föranleder åtgärder enl § 83, skall föraren snarast underrätta lättast anträffbara tkl.

Till punkt 1. Om ett tåg spårat ur och fordon eller nedfallen last kommit in på ett bredvidliggande tågspår, är faran störst där, eftersom tåg när som helst kan komma på detta spår. Två tågspår bredvid varandra på linjen är ej alltid dubbelspår utan kan vara två parallella enkelspår. När tåg stannat på grund av opåräknad trycksänkning i huvudledningen, skall föraren utgå från att fara uppstått på bredvidliggande spår och omedelbart vidtaga åtgärder enl denna punkt.

Vid kortslutning av spårledning enl § 83 räcker det med att rälerna förbindes med varandra på *ett* ställe.

Blinkande frontljus på främsta fordonet är avsett dels som ett komplement till kontaktdonet (ett tåg på bredvidliggande spår kan redan ha passerat den sista blocksignalen före hindret), dels som stoppsignal, när bredvidliggande spår saknar spårledning för linjeblockering eller när denna är ur bruk.

Till § 83

Till punkt 4. Av bl a SJF 016.1 (Transportkort för farligt gods) framgår vilka åtgärder som skall vidtagas, när vagn med farligt gods skadats. Som allmän regel gäller dock att förekomsten av farligt gods inte får hindra åtgärder för att rädda människor.

Till mom 2

Föreskriven signalering på bredvidliggande spår får under inga förhållanden försenas genom begäran om hjälpfordon.

Vid olycka med allvarliga personskador är det angeläget att samhällets räddningstjänst (ambulanser och sjukvårdspersonal m fl) snabbt larmas. Föraren bör av denna anledning snarast möjligt — sedan signalering på bredvidliggande spår skett — göra en förhandsanmälan till tkf/fjtkf om vad som inträffat och först därefter fylla i S13 och begära hjälpfordon.

Föraren skall ha fyllt i avd 1—12 på S13, innan han ringer och begär hjälpfordon. Därvid uppges bl a om skadat eller urspåret fordon är lastat med farligt gods, d v s är försett med någon av varningsetiketterna nr 1—6 eller är gasvagn. Om så kan ske skall även godsslaget — t ex klor — uppges. På cisternvagn, försedd med orangefärgad identifieringstavla, framgår godsslaget direkt av varuidentifieringsnumret ("FN-numret"). Upplysningar om fordon som medför farligt gods är nämligen av vikt, när det gäller frågan om vilka hjälporgan som skall tillkallas. Har oljeläckage konstaterats, skall även detta uppges.

Vid ifyllandet av avd 2 på S13 gäller följande. Den sträcka där hjälpbehövande tåg uppges befinna sig måste begränsas av tpl med huvudsignal eller av blocksignal (linjebeskrivningens beteckning användes). Befinner sig tåget helt inom en tpl gränser och finns huvudsignal vid dessa får denna tpl anges som plats för tåget.

Vid olycka som kan kräva insats av samhällets räddningstjänst, t ex vid personskador, brand eller när vagn med farligt gods spårat ur eller skadats, bör dock om möjligt olycksplatsens läge närmare preciseras, t ex med km-tal e d. Denna uppgift anges på S13, avd 12 men får ej av tkf/fjtkf medtagas på S1a till vut med hjälpfordon.

Till mom 3

Är den station där hjälpfordon begärts ej gränsstation för stationssträckan, skall tkl vidarebefordra förarens begäran till den ena gränsstationen och uppmana tkl på denna att anmäla hinder.

Till mom 4

Det är viktigt att det hjälpbehövande tågets plats (S1a, avd 2) anges enl anvisningen på blanketten, så att kollision mellan hjälpfordon och tåget undviks. För att öka sikten bör på vut varom det här är fråga det vita skenet enl § 7 visas från lykta (lyktor) av strålkastartyp.

Observera att även bortförandet av det hjälpbehövande tågsättet skall ske i form av vut.

Till mom 7

Anledningen till att tåget ej får föras in på stationen, förrän tkl underrättats om att fordon lämnats kvar på linjen, är att tkl eljest av misstag skulle kunna tro att tåget i sin helhet inkommit.

Om det sista fordonet i motorvagnståg har fasta slutsignallyktor, måste föraren se till att dessa är släckta.

När den främre delen av ett tåg införts till stationen och tågloket användes för att hämta de kvarlämnade fordonen, skall det betraktas som hjälpfordon och föreskrifterna för vut med hjälpfordon tillämpas.

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

Med backning avses när tåg tillfälligt går i onormal riktning.

Till mom 1

När tåg passerat en blocksignal, friges den bakomliggande blocksträckan för ett efterföljande tåg. Därför är det stor risk för sammanstötning, om det första tåget utan medgivande skulle backa förbi signalen med någon del av tåget.

Till mom 3

Till sista stycket. Föraren kan anmoda t ex tbfh att vara signalgivare. Finns ej någon som kan vara signalgivare, måste föraren tillämpa § 83.

Förare (signalgivare, när föraren ej finns främst i backningsriktningen) ansvarar för att tåget ej föres in på vägkorsning med säkerhetsanordning, förrän denna spärrar vägtrafiken eller korsningen bevakats.

Om stoppsignal ej uppfattas, kan signalgivaren stoppa tåget genom att öppna en kopplingskran.

Till § 85. Åtgärder vid fara

Till mom 1

Nödstopp innebär att strömtillförseln till eldrivna fordon brytes. Hur nödstopp utföres framgår av SJF 051.

När tåg ej kan stoppas genom nödstopp, måste tkl — antingen han själv upptäckt faran eller underrättats därom — anmoda annat tjänsteställe e d att stoppa tåget. För att tkl — t ex en vikarie eller en tkl som är ny på stationen — snabbt skall kunna se vart han kan ringa, skall i säpl finnas en av cto upprättad plan häröver.

Till mom 2

Föreskrifterna i detta mom är tillämpliga även vid brand i tåg, när exempelvis resande måste utrymma detta. I en sådan situation är det nämligen stor risk att de resande kan komma ut i bredvidliggande tågspår.

Till mom 5

Denna föreskrift innebär att tkl/fjkl hos boc skall begära avsyning av linjen och att tkl skall ombesörja avsyning på egen station och vid behov på andra bevakade stationer.

Alla tåg skall ges order, tills banan avsynats. Ett nedfallet föremål (t ex buffert som fastnat i en sliper) kan ligga så, att det är hinderfritt för ett tåg men ej för ett annat. Föremålet kan också ändra läge när ett tåg passerar. Fordon med hjulplatta e d kan ha orsakat rälsbrott som kan förvärras av efterföljande tåg.

Till mom 6

Avsyningen skall i detta fall utföras av den personal vid eltjänsten som utsetts av eloc. Intet hindrar att avsyningen göres från vut, avsedd i första hand för gång med hjälpfordon.

