

Trafikföreskrifter

för bispårstrafiken mellan stationerna i Stockholm

§ 1.

Följande spårförbindelser skall enl järnvägsstyrelsens beslut trafikeras under benämningen bispår, nämligen

spårförbindelsen väster om tågspåren mellan Stockholm C och Tomtebodan resp Stockholm C och Solna, som benämnes *Västra bispåret*,

spårförbindelsen öster om tågspåren mellan Stockholm C och Tomtebodan resp Stockholm N, som benämnes *Östra bispåret*,

spårförbindelsen mellan Tomtebodan och Värtan resp Stockholm Ö, som benämnes *Värtabanan*,

spårförbindelsen mellan Tomtebodan och Huvudsta, som benämnes *Förbindelsespåret* mellan Tomtebodan och Huvudsta.

På uppgående tågspåret mellan Huvudsta och Sundbyberg framgår därjämte bispårståg med utgångs- resp slutstation i Tomtebodan N; på bansträckan Sundbyberg—Huvudsta får tåg från Sundbyberg till Tomtebodan N framföras på uppspåret samtidigt som tåg från Sundbyberg till Tomtebodan Ö framföras på nedspåret, oaktet rörelserna ske samtidigt i samma riktning på vardera spåret.

§ 2.

För bispårstågen skall tillämpas de för tåg i allmänhet gällande föreskrifterna med i efterföljande paragrafer nämnda undantag.

§ 3.

Tågledningen på västra bispåret, östra bispåret och värtabanan skall handhas av tkl vid Tomtebodan N och på förbindelsespåret mellan Tomtebodan N och Huvudsta (Sundbyberg) av tkl vid Sundbyberg.

§ 4.

De tåg, som på förhand kan bestämmas, skall uppföras i tidsföljd på en förteckning — en för varje i § 1 upptagen spårförbindelse —, vilken uppgörs för varje tidtabellsperiod och fastställs av trafikinspektören vid 6 driftdistriktet.

Utdelning och kvittering av nämnda förteckning skall ske på sätt är stadgat om tidtabellsboken.

§ 5.

Uppgift om tågmöte skall icke anges i förteckningarna. Bl S 3 skall icke upprättas.

§ 6.

Tillfällig tjänstetidtabell för bispårståg skall innehålla endast uppgift om dag och bansträcka för tågets gång samt avgångs- och ankomsttiden vid resp stationer.

För tåg till och från Stockholm S och bortom anges uppgifterna för tågets gång på bispåret Stockholm C—Tomtebodan N resp Stockholm N eller omvänt efter överenskommelse med tågledaren.

För tåg till och från Spånga och bortom anges uppgifterna för tågets gång Tomtebodan N—Sundbyberg eller omvänt i tågets tidtabell.

§ 7.

Särskilt erkännande på mottagandet av tillfällig tjänstetidtabell eller order om extra bispårstågs gång eller tågs inställande erfordras endast, då ordern delgetts stationerna skriftligen eller mottagits per telefon av annan tjänsteman än den, som enligt bestämmelserna i § 12 här nedan skall kontrollera rörelserna på bispåret.

§ 8.

All ordergivning till bispårståg och vid bdisp för vagnuttagning eller A-fordonsfärd skall ske muntligen. I fråga om tillfällig tjänstetidtabell, som avser tågs gång uteslutande på i § 1 nämnda bispår, meddelas tbfh och lokps endast till vilken station tåget skall gå, avgångstiden från utgångsstationen samt, i förekommande fall, om uppehåll skall göras vid mellanstation.

Vko upprättas ej för bispåren.

§ 9.

Vid Tomteboda N får påskjutningslok tillsättas i gång varande tåg, då så är nödvändigt.

§ 10.

Tågvikt och bromsvikt skall — med undantag för i § 18, fjärde stycket i denna instruktion nämnt undantag — beräknas enligt vanliga grunder.

Tåg med en vagnvikt av högst 90 ton får framföras utan annan bromsvikt än lokets.

§ 11.

Loket får ha sin plats sist i tåget och således skjuta detsamma under förutsättning, att loket är bemannat med såväl förare som biträde. En signalgivare skall åka på något av de främsta fordonen med obehindrad sikt framåt eller gå före, i båda fallen för att signalera till lokps. Stångkopplade vagnar får ej finnas i tåget.

§ 12.

Rörelserna på bispåren skall kontrolleras av vederbörande tågklarerare utom vid Stockholm C, där *befälhavaren i ställverket* skall utöva denna kontroll med tågklarerares befogenhet och ansvar i enlighet med föreskrifterna i säkerhetsordningen och denna instruktion.

Då Albano är obebakad skall signalerna därstädes visa körsignal antingen för tåg i riktning Stockholm N—Värtan—Stockholm N eller i riktning Stockholm N—Stockholm Ö—Stockholm N. Under den tid stationen är obebakad får ändring av signalernas ställning endast vidtagas på order av tågklareraren vid Stockholm N, varvid skall iakttagas, att dylik order icke får ges, förrän närmast föregående tåg inkommit till slutstationen på sträckan Stockholm N—Värtan eller Stockholm N—Stockholm Ö. Då Albano är obebakat får bemannat dragfordon (växellok) ej befinna sig där, när tåg skall framgå förbi Albano. Under tiden för tågrörelse mellan Stockholm N och Värtan resp Stockholm Ö skall växelloket gå in till Stockholm N.

§ 13.

Inspektion enl säo § 47: 8 får vid Tomteboda, Stockholm N, Albano och Värtan utföras sålunda:

Vid *Tomteboda* får inspektion uppdragas åt trafikmästaren på bangården eller tågklareraren enl stationsföreståndarens vid Stockholm N närmare direktiv.

Vid *Stockholm N* får inspektion uppdragas åt trafikmästaren på bangården eller tågklareraren enl stationsföreståndarens närmare direktiv.

Vid *Albano* får inspektion uppdragas åt på platsen stationerad personal enl stationsföreståndarens vid Stockholm N närmare direktiv.

Vid *Värtan* får inspektion uppdragas åt trafikmästaren, trafikförman eller tågklareraren enl stationsföreståndarens vid Stockholm N närmare direktiv.

§ 14.

Beträffande tågvägsinspektionen föreskrives för Tomteboda, Stockholm N, Albano och Värtan följande:

Tomteboda. Inom södra inspektionsområdet, omfattande sträckan från stationens södra gräns till en rät linje, dragen tvärs över bangården från spetsarna av växel 117 över stoppbocken på stoppspår 1 till bangårdens östra sida, utföres tågvägsinspektion av tågklareraren. När så anses erforderligt till förebyggande av tågförsening, får nämnde tjänsteman jämväl biträda med tågvägsklargöringen inom området.

Inom norra inspektionsområdet, omfattande sträckan från södra inspektionsområdets norra gräns till stationens norra gräns, får tågvägsinspektören även utföra tågvägsklargöringen på tider, vilka bestämmas av stationsföreståndaren.

Stockholm N. Tågklareraren får såväl klargöra som inspektera tågvägen i stationens östra ände inom ett område, som västerut begränsas av en linje dragen tvärs över bangården genom växel nr 89 och österut av stationsgränsen, på tider, vilka bestämmas av stationsföreståndaren.

Albano. Tågklareraren får ensam svara för såväl tågvägsklargöring som tågvägsinspektion.

Värtan. Tågklareraren får ensam svara för såväl tågvägsklargöring som tågvägsinspektion.

Vid tågs ankomst skall tågklareraren uppehålla sig på sådan plats vid infartstågvägen, där han bäst kan överblicka hinderfriheten.

§ 15.

Växlingsrörelse utanför stationsgränsen på västra och östra bispåren får icke äga rum utan medgivande från centralställverket vid Stockholm C.

Växlingsrörelse utanför stationsgränsen på Värtabanan får icke äga rum utan medgivande av vederbörande tågklarerare.

Växlingsrörelse utanför stationsgränsen vid Sundbyberg på uppspåret och vid Tomteboda N på bispåret Tomteboda N—Huvudsta får icke äga rum utan medgivande av tågklareraren i Sundbyberg.

§ 16.

Tåganmälan skall icke utväxlas för tågen på västra och östra bispåren.

För tågen på Värtabanan skall utförlig tåganmälan utväxlas.

Då Albano är obehållad, får tågklareraren vid Stockholm N icke begära »klart 0 till Stockholm Ö resp Värtan» av Stockholm Ö eller Värtan och ej heller anmäla »klart 0 till Stockholm N» till någon av nämnda stationer med mindre »0 in i Stockholm N resp Stockholm Ö resp Värtan» anmälts för närmast föregående tåg, som framgått till eller från Stockholm Ö eller Värtan. Då Albano är obehållad, skall tågklareraren vid Stockholm N således ansvara för att tåg icke samtidigt framföras på sträckorna Stockholm N—Värtan och Stockholm N—Stockholm Ö.

Då linjeblockeringen mellan Tomteboda N och Sundbyberg är i bruk, skall endast »0 ut» anmälas; dock skall för tåg, som påskjutes, *utförlig tåganmälan* utväxlas. Anmälan »klart 0 till Sundbyberg» får i sistnämnda fall lämnas av tågklareraren i Sundbyberg endast då hinder på grund av övriga tåg eller andra omständigheter icke möter att omedelbart intaga tåget förbi signalen 17 va¹.

§ 17.

Om linjeblockeringen av någon anledning måste tagas ur bruk (såo § 71), skall tåganmälan utväxlas i enlighet med bestämmelserna i såo § 59: 4, varjämte de övriga åtgärder skola vidtagas, som med hänsyn till förhållandena i varje särskilt fall kunna anses erforderliga.

§ 18.

Bispårståg må framföras av lok, bemannat med enbart förare, och utan särskild tågbefälhavare.

I tåg, som framförs på bansträckorna Tomteboda—Värtan resp Stockholm Ö, skall huvudledningen kopplas på samtliga fordon och bromsprovet får utföras som förenklat utgångsprov.

I tåg, som framförs enbart på bansträckan Tomteboda—Stockholm N, behöver huvudledningen kopplas endast på det antal fordon närmast lok, som krävs för att bromsvikt skall erhållas enligt föreskrivet bromstal. Som bromsprov får genomslagsprov göras.

Vid uträknandet av tågvikten i tåg, som framföres enbart på stationssträckan Stockholm N—Tomteboda får, oavsett lastens vikt, axel under styckegodsvagn beräknas till 7 ton, axel under annan lastad vagn till 10 ton och axel under tom vagn till 5 ton.

På sträckan Stockholm C—Solna får tåg, som består av endast lok, medföra fler än tolv lokaxlar. I sådant tåg får endast det främsta loket vara verksamt.

§ 19.

För tåg, som framförs enbart på nedan nämnda bansträckor, får meddelande om tågvikt och bromsvikt till föraren helt bortfalla. Ansvar för beträffande tågens utrustning med tillräcklig bromsvikt påvilas i dessa fall tågbefälhavaren eller, om särskild tågbefälhavare inte medföljer, vederbörande tågklarerare.

Tomteboda—Värtan
Tomteboda—Stockholm Ö
Tomteboda—Stockholm C
Tomteboda—Sundbyberg
Stockholm N—Stockholm C.

§ 20.

Avgångssignal till bispårståg — när sådan signal enl såo § 65: 2 skall förekomma — ges av tågklareraren utom vid Stockholm C, Solna och Stockholm Ö.

Från *Stockholm C* får bispårståg avgå, när gällande dvärgsignal vid utfartstågvägens början visar signal enl såo fig 5 f. Befinner sig loket norr om sådan dvärgsignal, skall dock avgångssignal ges i vanlig ordning av befälhavaren i ställverket eller på dennes order av växlingspersonal. Avgångssignal, som ges av växlingspersonal, visas i dagsljus med signalgivarens ena arm förd i cirkel.

Från *Solna* får bispårståg avgå, när för tågvägen gällande utfartssignal visar körsignal eller när dvärgsignal vid utfartstågvägens början visar signal enl såo fig 5 b.

Vid *Stockholm Ö* ges avgångssignal resp stoppsignal till bispårståg av tågvägsinspektören vid lokalställverket.

Tomvagnståg och lok få vid gång Stockholm C—Solna på västra bispåret avgå högst 10 min före tidtabellstiden, när tågföljden så medgiver.

§ 21.

Enär tågmöten icke anges i den för bispåret uppgjorda förteckningen eller i extra bispårstågs tidtabell, bortfaller ordergivningen till möteståg och därmed även tågpersonals kontroll av förekommande tågmöten.

§ 22.

Största tillåtna hastigheten får på samtliga bispår (jfr § 1) ej överstiga: för tåg 30 km/tim och för ensamt lok 40 km/tim.

§ 23.

Slutsignaler erfordras ej och tågattiralj skall icke medföras på tåg, som framgår enbart på bispåren.

Från denna regel undantages dock tåg till och från Stockholm Ö och Värtan, vilka alltid skall vara utrustade med en slutsignal (skärm). Denna placeras på vänster sida på sista fordonet vid gång mot Stockholm Ö resp Värtan och på höger sida vid gång i motsatt riktning. På tåg, som icke medför slutsignal, är tågbefälhavaren, när särskild sådan medföljer, eljest tågklararen ansvarig för att fordon ej lämnas på bispåret. Om linjeblockering är ur bruk, skall i sistnämnda fall särskilda åtgärder vidtagas för utövande av nämnda kontroll genom överenskommelse mellan resp tågklarare.

§ 24.

Vagnslista för bispårstågen till Tomtebodavagnsstation upprättas ej.

§ 25.

Rapport från tbfh/förare (bl 672.1) skall endast upprättas vid tågmissöde.

§ 26.

Ändring av den ordningsföljd, i vilken bispårståg enligt upprättad förteckning skall trafikera en och samma sträcka, ävensom bispårstågs expedierande i ett tidigare läge än vad förteckningen anger, får av den tjänsteman, som skall kontrollera rörelsen på vederb stationssträcka (här benämnd tågklarare), vidtagas efter överenskommelse med närmaste station. Härvid skall förfaras sålunda:

Tågklararen på den station, varifrån tåget skall utgå, avlåter följande fråga till tågklararen på den andra stationen.

a) Vid ändrad ordningsföljd: »Kan 0 framgå före 00?».

b) Vid tidigareläggning: »Kan 0 avgå redan kl. . . .?».

Finns intet hinder härför, svarar tågklararen vid den sistnämnda stationen sålunda:

i fallet a) »Klart 0 till N före 00»;

i fallet b) »Klart 0 till N kl. . . .».

Den ändrade ordningsföljden mellan tågen resp tidigareläggningen är härmed fastställd, varom vederb stationspersonal underrättas.

Underrättelse till tågpersonalen angående ändrad ordningsföljd eller tidigareläggning erfordras icke.

Möter hinder för den ifrågasatta tågföljdsändringen resp tidigareläggningen svarar tågklararen vid sistnämnda station:

»0 kan icke mottagas före 00» resp.

»0 kan icke mottagas, om det avgår redan kl. . . .».

Tågets avsändande i ändrad ordningsföljd resp vid den ifrågasatta tidpunkten har därmed förfallit.

Vid ändring av ordningsföljden eller tidigareläggning av tågen mellan Stockholm N och Värtan resp. Stockholm Ö skall iakttagas, att frågan »Kan 0 framgå (avgå)» eller anmälan »Klart 0 till N» icke får lämnas med mindre närmast föregående tåg inkommit till Stockholm N, Värtan resp. Stockholm Ö.

§ 27.

Underrättelse till tågpersonalen skall icke lämnas, då extra anordningar vidtagas, utan som allmän regel gäller, att lokföraren på extratåg och på tåg, som avgår tidigare än förteckningen angiver, samt vid vagnuttagningar, skall framföra tåget resp vagnuttagningen med skärpt uppmärksamhet samt signalera, när sikten är skynd.

§ 28.

Vagnuttagning Stockholm N—Albano—Stockholm N skall, då Albano är obevakad, ske under banddisposition med iakttagande av följande föreskrifter:

Regelbunda banddispositioner härför skall i tidsföljd upptagas i förteckningen och på resp stationers tågordning.

Medgivande till tillfällig banddisposition inhämtas hos tågledaren, Tomtebodan.

Vagnuttagning får icke företags, då tåg eller A-fordon befinner sig på sträckan Stockholm N—Värtan resp Stockholm Ö.

Innan banddispositionen börjar, skall hinderanmälan enl såo § 60, utväxlas mellan Stockholm N på ena sidan samt Värtan och Stockholm Ö på den andra, varefter tillsyningsmannen av tågklararen vid Stockholm N erhåller muntligt medgivande att företaga vagnuttagningen.

Stoppsignalering på gränsstationerna enl såo § 60: 2 behöver ej utföras.

Då fordonen inkommit till Albano, skall samtliga huvudsignaler ställas till stopp.

Efter avslutad växling vid Albano skall tillsyningsmannen tillse, att avställda vagnar står hinderfritt i förhållande till tågspåren, varefter huvudsignalerna återställs till kör.

Efter fordonens återkomst till Stockholm N skall tillsyningsmannen muntligen till tågklararen anmäla, att bansträckan är klar, varefter hinderanmälan återkallas.

Under den tid, banddispositionen äger rum, får växling icke företagas från Stockholm N utanför stationens spårområde mot Albano.

§ 29.

Vägbommarna vid Albano skall hållas fällda (vägen avstängd), då stationen är obemannad.

Därest vägfordon under nyss nämnd tid måste framföras över vägkorsningen, skall förfaras på följande sätt.

1. Markarrendator vid Albano som önskar passera ifrågavarande vägkorsning med fordon på tid, då stationen är obemannad, skall på förhand ha erhållit stf Nst särskilda tillstånd härtill. Sådant tillstånd får endast i undantagsfall lämnas till arrendatorn. Innan tillståndet lämnas, skall arrendatorn avlämna ansvarsförbindelse, att han förutom gällande ansvar enligt lag och förordning, jämväl åtager sig ansvar för varje skada, som till följd av det lämnade tillståndet uppkommer för så vitt skadan vållats genom oförsiktighet eller försummelse av arrendatorns personal.

2. Stf Stockholm N skall hålla tkl Nst underrättad om de arrendatorer vid Abn, som enligt punkt 1 härovan erhållit här ifrågavarande tillstånd. Uppgiften skall förvaras i tkl orderpärm.

3. Då en markarrendator behöver begagna sig av i punkt 1 härovan nämnt tillstånd, skall han hos tkl Nst (tfn 22 60 00—2315) eller i lokaltelefon till tkl Nst (uppsatt på stationshusets vägg bredvid dörren till tågexpeditionen) inhämta medgivande för sitt ombud (bilförare) att öppna vägbommarna på viss angiven tid.

4. Medgivande lämnas av tkl Nst, som dessförinnan skall

a) på telefonapp för tam till Vn uppsätta en skylt med påskrift »Bommarna vid Albano öppna»,

b) anteckna förhållandet i tklboken,

underrätta tkl Vn om förhållandet samt

d) ombesörja order (S 10) till ev förkommande tåg under tiden för bommarnas öppethållande, varvid föraren underrättas om anledningen.

Anm. Därest tkl Värtan ej kan anträffas per telefon, får tillstånd till bommarnas uppvevande ändå lämnas, om i övrigt intet hinder härför föreligger. Tkl Värtan underrättas då snarast möjligt.

5. Arrendatorns ombud (bilföraren) anmäler från Albano omedelbart innan han kör därifrån med sista lasset.

6. Tkl utverkar därefter hos tkl Tm bandisp Nst-Vn/Öst och beordrar en lämplig tjm i växlingslaget att med nattloket åka till Abn och åter för kontroll, att bommarna är nedfällda. Intill dess kontrollen utförts, skall vägkorsningen anses öppen för vägfordon.

Trafikföreskrifter

för bandelen Spånga—Hässelby Villastad

på Stockholms stads järnväg Spånga—Lövsta

§ 1.

Bandelen trafikeras endast som industrispår.

§ 2.

Körsignal med två gröna sken från huvudljussignalerna 19 h och 21 h gällande för spår 3 resp spår 4 och från dvärgsignalerna vid utfartstågvägarnas början, signalbild enl såo fig 5 f, från övriga spår samt huvudljussignal 27 h/t gälla vid Spånga för växlingsrörelse mot Hässelby Villastad.

För växlingsrörelse mot Spånga gäller huvudljussignal 27 v, som kan visa ett rött fast sken eller två gröna fasta sken.

Vid Hässelby Villastad finns signaltelefon vid vägkorsningarna Smedshagsvägen och Berghamnsvägen.

Vid Spånga finns signaltelefon vid huvudljussignal 27 v.

§ 3.

Växlingsrörelser skall normalt äga rum efter en av trafikinspektören godkänd plan för växlingssättens gång.

Växlingsrörelse, såväl på förhand planlagd som extra, får äga rum endast efter tillstånd av tkl vid Spånga. Växlingsledaren i Hässelby Villastad skall sålunda inhämta medgivande från tkl i Spånga, innan växlingssätt får avsändas från Hässelby Villastad mot Spånga.

§ 4.

Växlingssätt får framföras utan att växlingspersonal medföljer. Loket skall alltid draga vagnarna.

§ 5.

Hastigheten får ej överstiga 30 km/tim.

§ 6.

Vid växlingsrörelserna skall vagnarna vara anslutna till tryckluftledningen och bromsprov utföras före avgången från resp platser.

Bromsvikt: bromstal 17.

§ 7.

Växlingsledaren är ansvarig för att tillräcklig bromsvikt finns och skall meddela föraren uppgift på tågvikt och bromsvikt, som finns i växlingssättet.

§ 8.

Lokbiträdet skall vara växlingsledaren behjälplig med koppling och bromsprov av soptågen vid Hässelby Villastad.

§ 9.

För växlingssättens gång Spånga—Hässelby Villastad gäller följande.

Vid km 0.400: Vägkorsning Tensta hage. Fällbommar. Utfartssignalerna 19 h och 21 h från spår 3 resp spår 4 och dvärgsignalerna vid utfartstågvägarnas början från övriga spår vid Spånga är beroende av bommarna.

Vid km 4.369: Vägkorsning Smedshagsvägen. Automatiskt verkande fällbommar.

Vid km 5.200: Vägkorsning Hässelby Villastad (Berghamnsvägen). Automatiskt verkande fällbommar.

Vid km 5.744: Vägkorsning Hässelby Villastad västra (Granskogsvägen). Automatiskt verkande fällbommar.

§ 10.

För växlingssättens gång Hässelby Villastad—Spånga gäller följande.

Vid km 5.744: Vägkorsning Hässelby Villastad västra (Granskogsvägen). Automatiskt verkande fällbommar.

Vid km 5.200: Vägkorsning Hässelby Villastad (Berghamnsvägen). Automatiskt verkande fällbommar.

Vid km 4.369: Vägkorsning Smedshagsvägen. Automatiskt verkande fällbommar.

Vid km 0.400: Vägkorsning Tensta hage. Fällbommar. Infartssignalen 27 v vid Spånga är beroende av bommarna.

§ 11.

När säkerhetsanordningarna vid vägkorsningarna Smedshagsvägen. Berghamnsvägen eller Granskogsvägen är i olag skall lokps snarast anmäla iakttaget fel till tkl i Spånga. Denne skall ombesörja, att berörd lokps underrättas (muntligt) om felets beskaffenhet och att bevakning ordnas vid oskyddad korsning.

Om signalerna 27 v och 27 h/t vid Spånga visar »stopp» eller oriktig, otydlig eller ofullständig signalbild, skall växlingssätt stanna och lokps inhämta besked av tkl i signaltelefon.

Trafikföreskrifter

för bandelen Hässelby Villastad—Lövsta

på Stockholms stads järnväg Spånga—Lövsta

§ 1.

Spåranordningarna till sopförbränningsanläggningen vid Lövsta jämte vagn-tipparna få trafikeras med för järnvägen Spånga—Lövsta godkänd rullande materiel i och för godstransport.

§ 2.

Hastigheten på bansträckan Hässelby villastad—såväl övre som nedre bangårdarna vid Lövsta får icke överstiga 15 km/tim.

§ 3.

Till vänster om spåret Hässelby villastad—Lövsta, 120 m framför växel 1, finnes en huvudljussignal A^{1:2} uppsatt, vilken gäller för växlingsrörelse till Lövsta. Körsignal visas med ett fast grönt sken för tåg till övre bangården och med två fasta gröna sken för tåg till nedre bangården.

§ 4.

På ömse sidor om de båda vagn-tipparna på spåret till övre bangården finns signallyktor uppsatta, vilka kunna visa fast rött eller grönt sken. Grönt sken, visas, då båda vagn-tipparna är förreglade i läget för spåret.

§ 5.

Spåren på övre bangården vid Lövsta korsas av en väg, Kyrkhamnsvägen, och vid Lövsta Nedre av en väg till sopstationen. Vid växlingsrörelser, som berör dessa korsningar, skall växlingsledaren eller särskild vakt bevaka korsningarna, innan dessa passeras, och därifrån varna vägtrafikanterna på båda sidor om spåret genom rörlig signal med utvecklad signalflagga resp rött sken. Flagga (lyktan) får ej sättas upp på bomstativ eller dyl, och ej heller får vakten utföra bevakningen genom att ge signal under det han färdas på något av de fordon, som är på väg mot korsningen. Signalen »tåg kommer» skall dessutom alltid ges från loket»

§ 6.

Lok får ej framföras förbi gamla latrinbyggnaden vid Lövsta. Vagnar framföras med handkraft mellan stopptavlorna för lok och latrinbyggnaden.

§ 7.

Vid växlingsrörelserna skall vagnarna vara anslutna till tryckluftledningen och bromsprov utföras före avgången från resp platser.

Bromsvikt: bromstal 8.

§ 8.

Växlingsledaren är ansvarig för att tillräcklig bromsvikt finns och skall meddela föraren uppgift på tågvikt och bromsvikt, som finns i växlingssättet.

§ 9.

Lokbiträdet skall vara växlingsledaren behjälplig med koppling och bromsprov av soptågen vid Lövsta.

§ 10.

Då vagnar skjutas av lok, får vagnantalet utgöra högst 5 st. Växlingsledaren skall härvid hava sin plats på den främst gående vagnen. Han skall därifrån hålla utkik framåt och giva erforderliga signaler till lokps. I dagsljus skall stoppsignalering ske med signalflagga.

Trafikföreskrifter

för Stockholms stads järnväg

Sundbyberg—Ulvundasjön

§ 1.

Vid varje växlingsrörelse skall jämte växlingsledaren minst en man medfölja. För växlingsrörelserna mellan Sundbyberg och Sundbybergs norra gäller även vissa för denna sträcka fastställda föreskrifter.

§ 2.

Vid växlingsrörelse skall vagnarna vara anslutna till tryckluftledningen och bromsprov utföras såväl före avgången från resp platser som vid event ändring av sammansättningen under vägen. Bromsvikt: bromstal 6.

§ 3.

Ånglok får icke ingå på Max Sieverts spår vid Ulvsunda.

§ 4.

Lok får icke framföras närmare hallportarna vid Flygtekniska Försöksanstalten än ca 15 meter.

§ 5.

Vid växlingsrörelsens framförande över vägkorsningarna skall följande iakttagas:

Sundbyberg—Ulvunda

a) Korsningen med Karlsbodavägen och Norrbyvägen.

Vid växlingsrörelse, som berör vägkorsningen skall växlingsledaren ombesörja att två man ur växlingslaget, en på vardera sidan, bevakar korsningen, innan den passeras, och därifrån varna vägtrafikanterna på båda sidor om spåret genom rörlig signal med utvecklad signallflagga resp rött sken. Flaggan (lyktan) får ej sättas upp på bomstativ eller dyl, och ej heller får de, som utsetts att bevaka korsningen, utföra bevakningen genom att ge signal under det de färdas på något av de fordon, som är på väg mot korsningen. Signalen »tåg kommer» skall dessutom alltid ges från loket.

b) Korsningarna med Johannesfredsvägen.

Vid växling skall växlingssättet stoppas framför vägkorsningen, en man av växlingspersonalen skall fälla bommarna och då mörker råder kontrollera att bomsignallyktorna visa sken (kan iakttagas från manöverstället genom små hål i lyktorna). Först därefter får växlingssättet passera vägkorsningen, sedan signal till växlingsrörelse givits av den som fällt bommarna. Då fällbomsanläggningen är i olag skall vägkorsningen bevakas av växlingspersonalen enligt bestämmelserna under a) härövan. Bomsanläggningen anses vara i olag bl a om då mörker råder någon av bomsignallyktorna icke visar sken, då bommarna fälls.

Sidospåret till Västra bangården

Korsningarna med Karlsbodavägen, Ranhammarsvägen och Lintavägen. Förfares enligt a) härövan.

Sidospåret till Svenska Traktor AB och Konsums Grönsakslager

Korsningen med Gårdsfogdevägen. Förfares enligt a) härövan.

Sidospåret till Tolls Byggnads AB

Korsningen med Karlsbodavägen. Förfares enligt a) härövan.

Toll's Byggnads AB skall lämna en man till hjälp för bevakning vid vägkorsningen.

Sidospårén till AB Karl Ekesiöö och Svenska Sockerfabriks AB

Korsningarna med Karlsbodavägen och korsningarna med vägen mellan Smältvägen och hamnområdet vid Bällstaviken. Förfares enligt a) härövan.

Sidospåret till Verkstads AB Calor

Korsningen med Masugnsvägen. Förfares enligt a) härövan.

Sidospåret till AB Gunnar Westholm

Korsningen med Lintavägen. Förfares enligt a) härövan.

Sidospåret till AB Alfort och Cronholm

Korsningen med Johannesfredsvägen. Förfares enligt a) härövan.

Sidospåret till Europafilm m fl

Korsningen med Annedalsvägen. Förfares enligt a) härövan.

Trafikföreskrifter

för sidospåret Ulriksdal—Lilla Ursvik samt för sidospåret till Bagartorp

§ 1.

Anslutningsväxeln 10 jämte skyddsväxeln 11 vid Ulriksdal är såväl centralt som lokalt omläggbara samt försedda med elektriska växelspärarrar och kontrollföreglade i särskild förreglingsledning.

Anslutningsväxeln till sidospåret till Bagartorp är endast lokalt omläggbar.

Anm.: Normalläget för sistnämnda växel är läge för växlingsrörelse Ulriksdal—Lilla Ursvik.

§ 2.

För växlingsrörelse från sidospåret in på Ulriksdals station gäller, förutom vederb. dvärgsignaler i tågväg på bangården, dvärgsignal I framför skyddsväxeln 11.

§ 3.

På sidospåren får tillsvidare endast framföras lok med högst 17 tons axeltryck.

§ 4.

Sidospåren få icke trafikeras med större hastighet än 20 km i timmen.

§ 5.

Vid varje växlingsrörelse på sidospåren skall jämte växlingsledaren minst en man medfölja, utom när växlingsrörelse med högst 2 vagnar äger rum enbart till Stenkrossen, då endast växlingsledaren behöver medfölja. Växlingsledaren skall vid behov medföra nycklarna till spårspärrlåset vid Lilla Ursvik, växlarna vid Stenkrossen och grindarna vid Bagartorp.

Växlingsrörelse från Ulriksdal in på sidospåret får företagas först sedan tågklararen lämnat tillstånd därtill.

Vid gång mot Lilla Ursvik skall, därest grindarna vid infarten till bangårdsområdet är stängda över banan, växlingsrörelsen stoppas, då loket befinner sig invid det 90 meter framför grindarna uppsatta uppehållsmärket.

Vid Lilla Ursvik får lok och vagnar icke framföras längre än till de utanför infarten till tunneln uppsatta rektangulära tavlorna, utmärkande »Stoppgräns för lok» resp »Stoppgräns för vagnar».

På stenkrossspåret får vagnar icke uppställas.

Vagnar, som uppställas vid Lilla Ursvik, skall avställas innanför där befintliga spårspärarrar, som låsas, varjämte vagnar skall förstängas medelst bromssläde.

Vid gång mot Bagartorp skall, därest grindarna vid infarten till bangårdsområdet är stängda över banan, växlingsrörelsen stoppas, då loket befinner sig invid det 150 meter framför grindarna uppsatta uppehållsmärket.

Sedan växlingsrörelse utförts på sidospåret till Bagartorp skall växeln till sidospåret till Bagartorp återläggas i normalläge.

§ 6.

Vid växlingsrörelse på sidospåren skall vagnarna vara anslutna till tryckluftledningen och bromsprov utföras före avgången från resp. platser.

Bromsvikt: bromstal 26.

Då vid Stenkrossen sista vagnen i tåget har lastats, skall tåget bromsas fast med lokets direktbroms, under det tåget laddas upp. Tåget får icke sättas i rörelse

förrän fullständig uppladdning skett, vilket kontrolleras genom att förarventilen tillfälligt lägges i mittläget. Trycket får därvid icke sjunka mer än vad som är föreskrivet i str 112, d v s högst 0,5 kg/cm² per minut.

§ 7.

Då loket skjuter vagnarna, skall en man av växlingspersonalen ha sin plats på någon av de främsta vagnarna i farriktningen för att hålla utkik och giva nödiga signaler till medföljande personal.

§ 8.

Vid växlingsrörelse, som berör vägkorsningarna skall växlingsledaren ombesörja, att någon i växlingslaget eller särskild vakt bevakar korsningen, innan denna passeras, och därifrån varna vägtrafikanterna på båda sidor om spåret genom rörlig signal med utvecklad signalflagga resp rött sken. Flaggan (lyktan) får ej sättas upp på bomstativ eller dyl, och ej heller får den, som utsetts att bevaka korsningen, utföra bevakningen genom att giva signal under det han färdas på något av de fordon, som är på väg mot korsningen.

§ 9.

Efter slutförd växling skall nycklarna till spårspärrlåset vid Lilla Ursvik, växlarna vid Stenkrossen och grindarna vid Bagartorp medtagas till Ulriksdal, där nycklarna skall förvaras av tågklareren.

Särskilda trafikeringsföreskrifter inom Stockholm C (söder hsi Norrström 319, 320, 321 och 322) och Älvsjö stationsområden

Gränserna för Stockholm C och Älvsjö stationsområden har genom *Omfattning* det nya ställverkets tillkomst vid Stockholm C utflyttats enligt följande.

Stockholm C stationsområde har söderut förlängts från hsi 319, 320, 321 och 322 till 210/212 (gräns mot Älvsjö) och till dvärgsignal 214 (gräns mot Älvsjö).

Älvsjö stationsområde har norrut förlängts från hsi 33h/35h till 1 ha/3 h.

Vid stationsgränserna är tavlor med texten »Stockholm C stationsgräns» resp »Älvsjö stationsgräns» uppsatta. Gränserna mellan stationerna framgår av särskild situationsplan.

Inom *Stockholm C stationsområde* ligger bangårdarna:

Bangårdar

Stockholm C personbangård, Stockholm S (godsbangården), Skansbangården samt Enskede (Enskede Slakthus, Mjölcentralen).

Stockholm S (godsbangården), Skansbangården och Enskede ligger utanför det av Stockholm C ställverk kontrollerade området.

Gränspunkterna mot Enskede, Stockholm S (godsbangården) och Skansbangården är utmärkta med S-märken.

Inom *Älvsjö stationsområde* ligger bangårdarna:

Älvsjö personbangård, Älvsjö godsbangård, Stockholm Årsta, Nyboda och Liljeholmen.

Älvsjö godsbangård (delvis), Stockholm Årsta och Liljeholmen ligger utanför det av Älvsjö ställverk kontrollerade området.

Gränspunkten mot Liljeholmen är utmärkt med S-märke.

Stockholm C personbangård (Cst Pbg) omfattar bangårdsområdet vid Centralstationen med gräns norrut oförändrad och gräns söderut hsi 320/322 (Norrström). Området utgör en växlingszon (bangård) inom Stockholm C stationsområde. *Definitioner*

Stockholm S (Sst) är den gemensamma benämningen på

1. Hållplatsen Stockholm S

2. Spårområdet mellan hsi 230/232 (Tanto) och 299/301 (Björngårdsgat), samt dvärgsignalerna 289 (mot godsbangården), 250, 252 (Skansbangården).

3. Godsbangården Stockholm S (spårområdet utanför det av Cst ställverk kontrollerade området).

Älvsjö personbangård (Ås Pbg) omfattar bangårdsområdet vid Älvsjö stationshus med gräns norrut hsi 33h/35h och söderut med oförändrad gräns. Området utgör en växlingszon (bangård) inom Älvsjö stationsområde.

Växlingszon är ett område beläget inom resp ställverks kontrollområde, där växling får äga rum enbart inom vissa dvärgsignalreglerade zoner, vilkas gränser skall utmärkas med tavlor med texten »Gräns för växling», S-märken och spårspärrsignaler.

»U» = det spår mellan Älvsjö Pbg och Stockholm C Pbg som normalt är upplåtet för tåg med jämna nummer.

»N» = det spår mellan Stockholm C Pbg och Älvsjö Pbg som normalt är upplåtet för tåg med udda nummer.

Inom Stockholm C stationsområde ligger hållplatsen Stockholm S.

Hållplatser

Ca 600 m framför plattformen är uppsatta orienteringsmärken enligt fig 47 a samt tavlor med hållplatsens signatur (Sst).

- Märktavlor** Samtliga huvudsignaler och dvärgsignaler med grönt sken är försedda med fyrkantig märktavla enl såo fig 53 a.
Ingen av signalerna är således att betrakta som blocksignal.
- S-märken** S-märken gäller för växling. Spårområde bortom märket kontrolleras ej av ställverket, varför betydelsen av signalbild i föregående dvärgsignal upphör att gälla.
Märket får passeras först efter växlingssignal från signalgivare.
- Signaltelefon** Signaltelefonerna vid huvudsignaler och dvärgsignaler med grönt sken inom Stockholm C stationsområde leder till tåg Cst.
Signaltelefonerna vid huvudsignaler och dvärgsignaler med grönt sken inom Älvsjö stationsområde leder till tåg Älvsjö.
- Trafikering** Signalbilder och tågspår inom Stockholm C och Älvsjö stationsområden är att betrakta som inramade.
Detta innebär att samtliga tåg framföres med fritt spårval utan föregående ordergivning. (Begreppet enkelspårsdrift inom området har utgått).
Som huvudregel skall dock gälla att tåg söderut framföres på spår »N» och tåg norrut på spår »U».
Växlingståg från växel 217 (Årstaväxeln) till Sst framföres som regel på spår »N» i båda riktningarna.
Sidotågvägar för genomfartståg skall användas med urskiljning för undvikande av hastighetsnedsättningar i växelkurvor.
- Tågledning** Tågledningen mellan Stockholm C Pbg och Älvsjö Pbg handhas av tågledaren på 1 och 24 te om ej annat säges här nedan.
- Tågföljden** Tkl Stockholm C och Älvsjö får i samråd ändra ordningsföljden för alla tåg som enbart framföres inom eller mellan Stockholm C och Älvsjö stationsområden. Intet hinder dock att tkl Cst ändrar ordningsföljden mellan t ex å ena sidan ett nedgående tåg mot SNJ och å andra sidan ett eller flera tåg mot Huddinge.
- S-order** För ordergivning som skall gälla enbart inom eller mellan Stockholm C och Älvsjö stationsområden förekommer endast följande S-order: S2, S4, S5, S10, S11 och S12.
S-order till tågpersonal på tåg som utgår från någon av bangårdarna inom de båda områdena får ges på följande sätt.
Tkl Cst resp Äs delger ordern per telefon till tjänstehavare som enligt säpl skall ge tågpersonal order. Denne undertecknar ordern på S-blanketten med tkl namn och sitt eget.
Order till V-tåg får ges muntligt (se p 14 i bestämmelserna för V-tåg).
- Vko** Veckoorder gäller inom Stockholm C och Älvsjö stationsområden på sådana sträckor, där tåg får framföras.
Vko gäller även för V-tåg.
- Avgång** A. Ställverken i Cst och Äs är i bruk.
1 a) Tåg utan särskild tbjh
- | | | |
|--|---|--|
| Stockholm C Pbg
Stockholm S
Skansbangården
Älvsjö Gbg | } | Genomfartståg och tåg med fast uph eller behovsuppehåll, avgångssignal ges ej. |
|--|---|--|

För tåget gällande hsi eller dvärgsignal, som visar sken enl såo fig 5 e eller 5 f, innebär avgång. Detsamma gäller för V-tåg, som kan avgå från samtliga mellan Cst Pbg och Äs Pbg stationer befintliga hsi och dvärgsignaler, som kan visa kör med grönt sken.

b) Älvsjö Pbg

För genomfartståg, avgångssignal ges ej.

För tåg med fast uph eller behovsuph, avgångssignal ges av tkl.

Obs, för tåg, som utgår från eller gjort uph i Äs Gbg, t ex 4035 ger tkl avgång.

2) Tåg med särskild tbfh.

Stockholm C Pbg.

Stockholm S

Älvsjö Pbg (norrut)

Tkl ger avgång för alla tåg.

{ Tbfh ger avgång för tåg med fast uph. och behovsuph. Avgång ges ej för genomfartståg.

{ Tkl ger avgång för alla tåg mot Nynäsbanan. Tbfh ger avgång till tåg med fast uph då dubbelspårsdrift äger rum, den automatiska linjeblockeringen är i bruk och då tåg ej fått order om möte med återgående pålok eller med B-fordon.

{ Avgångssignal ges ej för genomfartståg.

B. Ställverken i Cst och Äs är ur bruk

Då på grund av fel i säkerhetsanläggningarna körsignal ej kan visas gäller följande:

1. till alla tåg som utgår från Cst Pbg och Äs Pbg skall tkl visa avgångssignal.

2. till tåg som utgår från någon av bangårdarna Enskede (dvärg 216), Stockholm S, Skansbangården och Älvsjö Gbg skall tjänsteman på order av tkl ge »avgång» med signalredskap. Om tjänsteman ej är tillstädes skall lokf inhämta besked av berörd tkl.

C. Har tåg efter avgången stannat med främsta fordonet innanför stationsgränsen av annan anledning än

a) uppehåll för trafikutbyte vid hållplats,

b) att huvudsignal (dvärgsignal) visat stopp,

skall tbfh ge ny avgång.

Tåg utan särskild tbfh får avgå utan vidare, när villkoren härför är fyllda.

1. Gemensamma föreskrifter

Uppställning av tågfordon på spårsträcka utanför växlingszon, framförande av småfordon och arbete enl såo § 31:2 skall ske som spårdisposition. Detta innebär att spårsträckan mellan två huvudsignaler (dvärgsignaler enl såo fig 5 e eller 5 f) avstänges från tågrörelse genom att tkl i ställverket spärar huvudsignalerna (dvärgsignalerna), så att körsignal ej kan visas till spåret i fråga. (Vid Älvsjö uppsattes stoppskyltar på signalställarna i ställverket).

Tillsyningsman enl såo skall alltid finnas vid spårdisposition. Beträffande tillsyningsman på V-tåg se de särskilda föreskrifterna för V-tåg p 6.

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

a) titel och namn

b) beteckning på fordon eller arbetets art

Spårdisposition för tågfordon, småfordon och arbete

c) nr på huvudsignaler (dvärgsignaler), som begränsar den spårsträcka som skall disponeras.

Tillsyningsmannen skall anteckna erhållet medgivande i färd- och arbetsboken och tkl i tklboken. S1 behöver ej användas. För spårdisposition som innebär att ett av spåren »U» eller »N» helt eller delvis avstänges för tågrörelse erfordras tågledarens medgivande. Plan för tågens framförande uppgöres i samråd med tl.

2. Uttagning av tågfordon

Tillsyningsmannen skall muntligen delge lokps erhållet medgivande enligt 1.

Tågfordon framföres till spårdispositionssträcka utanför växlingszon som V-tåg (Se bestämmelserna för V-tåg punkterna 6 och 12).

Innan spårdisposition börjar, skall på båda sidor om uppställningsplatsen spårledningen på den disponerade sträckan kortslutas med »kontaktdon» och bansignaltavlor sättas upp ca 100 m från platsen, dock ej utanför huvudsignal (dvärgsignal) som begränsar sträckan för spårdispositionen.

3. Framförande av småfordon

Småfordonsfärder inom Stockholm C och Älvsjö stationsområden skall begränsas till oundgängligen nödvändiga och får inte hindra tågrörelsen.

Spårdisposition för småfordon skall omfatta hela den sträcka, på vilken fordonet skall framföras. Om tkl Cst eller Äs kommit överens med tsm får dock dispositionssträckan avkortas efter hand som småfordonet framföres. När huvudsignal (dvärgsignal) passerats, skall i sådant fall tsm anmäla detta till berörd tkl som då avkortar dispositionssträckan.

Om småfordonet uppställs på viss spårsträcka under dispositions-tiden skall tsm kortsluta spårledningen och sätta upp bansignaltavlor (se 2).

4. Arbete

Innan arbete påbörjas skall tsm kortsluta spårledningen med kontaktdon på båda sidor om arbetsplatsen och sätta upp bansignaltavlor på ett avstånd av ca 100 m, dock ej utanför huvudsignal (dvärgsignal), som begränsar sträckan för spårdispositionen.

Frånkoppling av kontaktledning utan samband med spårdisp

Frånkoppling av kontaktledning utan samband med spårdisposition beviljas av tkl Cst resp Äs.

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

Säkerhetsanläggningen helt eller delvis ur bruk

Då säkerhetsanläggningen vid Cst och Äs är helt eller delvis ur bruk skall följande gälla.

a) Signallefon fungerar

Muntligt medgivande till lokps att passera huvudsignal (dvärgsignal enl såo fig 5 e eller 5 f), som ej kan visa körsignal, får av tkl Cst och Äs lämnas endast för en huvudsignal (dvärgsignal) i taget. Förreglar signalen i körställning växlar m m och kan kontroll av dessas lägen ej erhållas i ställverket, kan lokal kontroll åläggas lokps av berörd tkl. Detsamma gäller om kontroll av hinderfriheten ej kan erhållas i ställverket. Kan två eller flera huvudsignaler (dvärgsignaler) i följd ej visa körsignal, får föreskrifterna under b) nedan tillämpas.

b) *Signaltelefon ur bruk*

Fungerar ej signaltelefon vid huvudsignal (dvärgsignal) som ej kan visa körsignal skall berörd tkl utbeordra signalvakter enl av stc Cst och Sst utfärdade lokala planer.

Signalvakterna, som står under tkl Cst och Äs direkta ledning, skall lotsa fram tågen enl berörd tkl bedömande.

Signalvakt står via rikstelefon, fälttelefon eller radio i ständig kontakt med tkl.

Signalvakt skall medföra tambok och situationsplan över området samt i övrigt enligt lokala bestämmelser.

I övrigt gäller följande.

1. *Enstaka huvudsignal (dvärgsignal) visar ej körsignal*

När tåg på tkl order får passera signalen, skall vakten lämna lokps muntligt medgivande därtill, om växel- eller hinderfrihetskontroll samtidigt skall åläggas lokps; i annat fall ges signalen »framåt».

2. *Två eller flera huvudsignaler (dvärgsignaler) i följd visar ej körsignal*

Tkl skall för den sträcka, där säkerhetsanläggningen är ur bruk, bestämma tågens ordningsföljd. Denna skall delges signalvakterna. Signalvakterna skall anteckna ordningsföljden i tambok. Signalvakt får därefter ej släppa första tåget förbi huvudsignal (dvärgsignal), förrän »klart 01» erhållits från nästa signalvakt i tågets farriktning, vilket skall innebära att sträckan dit är fri från tåg. Nästa tåg (03) får släppas förbi signalen så snart »01 in», erhållits o s v. »01 in» innebär att tåget i sin helhet har passerat signalen. Omedelbart innan tåg släpps förbi signal, skall dessutom »tåg ut» anmälas till nästa signalvakt.

Signalvakterna vid den första och den sista av de huvudsignaler (dvärgsignaler), som ej kan visa körsignal, skall till tkl lämna resp av tkl erhålla motsvarande anmälan.

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

Utväxlade meddelanden skall antecknas i tamboken.

c) *Lokps åtgärder*

När huvudsignal (dvärgsignal) vid eller innanför stationsgränsen ej visar körsignal gäller följande.

1. *Signalvakt postar vid signalen*

Ger signalvakten signalen »framåt», får tåget framföras till nästa huvudsignal (dvärgsignal); i annat fall skall tåget stanna och får fortsätta först efter muntligt besked eller signalen »framåt» från signalvakten.

2. *Signalvakt postar ej vid signalen*

Tåget skall stanna och föraren skall genast ringa tkl för att få uppgift om anledningen till den uteblivna körsignalen. Erhålls ej svar skall tåget stå kvar framför signalen, tills muntligt besked eller signalen »framåt» erhålles från signalvakt, som enl b) skall posta vid signalen. Föraren skall vid upprepade tillfällen, minst var femte minut, försöka få kontakt med tkl via signaltelefonen.

Har lokps ålagts kontroll av växelläge, hinderfrihet m m, får sth fram till nästa huvudsignal (dvärgsignal) vara högst 10 km/tim. Tåget skall dock vid behov kunna stanna framför växel, fordon etc. I övriga fall får sth vara högst 30 km/tim fram till nästa huvudsignal (dvärgsignal).

Undantag
från sdo

Säkerhetsföreskrifter

§ 47: 8 Spåren »U» och »N» skall inspekteras genom ba försorg.

§ 57 Under förutsättning att säkerhetsanläggningen är i bruk på berörda tågvägar får följande undantag tillämpas.

Under tågs in- eller utfart får annat tåg vara i rörelse i den utsträckning säkerhetsanläggningen medger, oaktat tågvägarna ej är oberoende av varandra eller tryggade mot varandra genom förreglade växlar.

§ 65 Har tåg med resande stannat, på grund av att hsi eller dvti visat stopp, nära eller vid plattform får det sättas igång, först sedan tbfh gett »klart för avgång» till föraren.

Bestämmelser för framförande av växlingståg (V-tåg) inom Älvsjö och Stockholm C stationsområden

Allmänna föreskrifter

1. Dragfordon med eller utan vagnar mellan å ena sidan växlingszon (bangård) på Stockholm C och å andra sidan Älvsjö skall framföras som *växlingståg* (V-tåg). Detsamma gäller vid rörelser med dragfordon med eller utan vagnar mellan olika växlingszoner (bangårdar) inom Stockholm C resp Älvsjö stationsområden.

Definition av växlingståg (V-tåg)

2. Växlingståg får framföras under form av tågrörelse, dock endast inom spårområden som kan kontrolleras av Stockholm C och Älvsjö ställverk och då rörelsen regleras av huvudsignaler eller dvärgsignaler, som kan visa signalbild enl såo fig 5 e eller 5 f.

Sträckor där V-tåg får framföras

V-tåg framföres på följande spår:

1. Stockholm C (Pbg)-Stockholm S—Älvsjö
2. Stockholm S—Skansbangården

Utanför ovan angivna sträckor inom Älvsjö och Stockholm C stationsområden sker rörelsen under form av växlingsrörelse enl trafikeringsbestämmelser för varje särskilt spår (se tdt-boken del A).

Detta gäller

a) V-tåg från Älvsjö Pbg till Nyboda/Liljeholmen och i motsatt riktning. Framförandet övergår från tågrörelse till växlingsrörelse vid växel nr 2 (Västberga växel)/dvärgsignal 1 hb.

b) V-tåg från Stockholm C/Stockholm S till Enskede/Älvsjö Gbg genom växel 217 (Årstaväxeln) och i motsatt riktning. Framförandet övergår från tågrörelse till växlingsrörelse vid vxl 213/dvärgsignal 216 resp vxl 215/dvärgsignal 214.

3. V-tågen finns angivna i särskild förteckning i tdt-boken del B. I förteckningen över V-tåg behöver förutom nödvändiga uppgifter i tdt-huvud endast anges tågnr, avgångstid, avgångsbangård (växlingszon), ankomsttid och ankomstbangård (växlingszon). Samtliga V-tåg, som är upptagna i förteckningen kan även anordnas pso. Detta får ske efter resp tkl bedömande, varvid hänsyn skall tagas, huruvida tågen kan anordnas utan att övrig trafik hindras.

Tdt för V-tåg

4. Inom Älvsjö och Stockholm C stationsområden sker signalering med huvud- och dvärgsignaler (som kan visa sken enl såo fig 5 e och f) enl signalbeskrivning i tdt-boken del A.

Signalering från fasta signalinrättningar

5. Till V-tåg, som avgår från växlingszoner (bangårdar) inom Stockholm C eller Älvsjö stationsområden ges ej »avgång». Tåget får avgå, när körsignal visas i för tåget gällande huvudsignal eller dvärgsignal enl såo fig 5 e eller f. Vid Äs Pbg skall dock avgång ges av tkl. Befinner sig loket utanför sådan utfartssignal skall avgångssignal dock ges av växlingspersonal etc, som handlar på tkl order.

Avgångssignal

Avgångssignal som ges av växlingspersonal, visas vid dagsljus med signalgivarens ena arm förd i cirkel.

6. V-tågen är ej åtföljda av växlingspersonal. När sådan personal medföljer skall föraren underrättas härom. I tåg mellan Stockholm S och vxl 213 till Enskede medföljer dock i regel växlingspersonal redan från Stockholm S. För sådana V-tåg, som framföras till och från spår-

V-tågs åtföljande av växlingsps. Tsm

dispositionssträcka utanför växlingszon, (se p 12), skall tsm medfölja. Dragfordon får gå sist i ena riktningen, varvid tsm skall hålla uppsikt från främsta fordonet, som skall vara försett med signal- och bromsapparat.

*Tb/fh, största
hastighet
Bromsgrp*

7. I samtliga V-tåg är föraren även tb/fh.

V-tågen i bromsgrupp G får framföras med sth 40 km/tim. På spåret Stockholm S—Skansbangården dock med endast 20 km/tim.

V-tåg i bromsgrupp S/P och ens lok får framföras med sth 60 km/tim.

*Antalet axlar
i tågen*

8. Största antalet axlar som får framföras i V-tågen framgår av tdt-boken del B. Till Stockholm S får dock endast 80 axlar medföras och till Skansbangården 70 axlar. Efter medgivande i varje särskilt fall får antalet axlar ökas utöver vad som ovan angivits.

Bromsprov

9. Bromsprov skall utföras enl gällande föreskrifter av särskild därtill utsedd tjänsteman enl säpl. Denne tillser också att bromsvikten är tillräcklig samt att tåget är rätt sammansatt.

*Uppgift till
föraren betr
bromsvikt
m m*

10. Uppgift enl bl 670.17 behöver ej lämnas föraren på V-tåg. Den tjänsteman enl säpl som utför bromsprovet samt ansvarar för bromsvikten skall dock om bromsvikten ej är tillräcklig muntligt lämna uppgift därom till föraren så att erforderlig hastighetsnedsättning sker.

Slutsignal

11. På V-tåg, behöver slutsignal ej finnas. Om slutsignaler saknas skall dock sista kopplet hängas upp i dragkroken.

*Tågs anord-
nande och in-
ställande*

12. V-tåg får anordnas och inställas av tkl på utgångsstationen efter samråd med tkl på berörda stationer. När V-tåg anordnas skall tågets karaktär av V-tåg angivas i ordern.

Då tåg anordnas på tillfällig tidtabell, enstaka gång/er/ eller under en tidsperiod av högst 7 dygn, skall föraren *munligt erhålla uppgift* på tågets nummer, avgångstid och ankomstbangård (växlingszon) samt vid behov bromsgrp och uppehåll på mellanliggande bangård. Anordnas tåg under längre tidsperiod än 7 dygn skall skriftlig tidtabell (S5, S4) utfärdas med de uppgifter som finns intagna i förteckning över V-tåg i tdt-boken del B. Avskrift av utfärdad order tillställs Tl.

I övrigt kan följande exempel tjäna som vägledning.

a) Tåg 65 är anordnat Ky-Cst på order med längre giltighet. En dag skall tåget framföras till Älvsjö Pbg.

Tåg 65 orderges då att tåget skall gå Cst-Äs Pbg enligt de lokala föreskrifterna för V-tågs framförande i del A.

b) Tåg 668 T går enl förteckningen i del B till Hagalund. En dag skall tåget i stället framföras till Älvsjö Pbg. Intet hinder att detta sker under samma tågnr. Föraren skall underrättas.

c) Tåg 9819 går enl förteckningen till Älvsjö Pbg. En dag skall tåget i stället intagas till Älvsjö Gbg. Intet hinder att så sker under samma tågnr. Föraren skall underrättas.

d) Om viss sträcka utanför växlingszon disponeras för arbete skall tågfordon till och från platsen för arbetet framföras som V-tåg. Sådant V-tåg får ges samma nummer i båda riktningarna.

e) Det samma gäller V-tåg som skall framföras från tex dvärgsignal 216 (Enskede) till Älvsjö Pbg genom växel 217, varvid V-tåget ges samma tågnummer (udda nr) från nämnda dvärg till Älvsjö Pbg.

f) Hjälpfordon framföres under form av V-tåg till den hsi (dvärgsignal), som är närmast det hjälpbehövande fordonet. Från denna signal sker rörelsen mot fordonet som växling.

13. V-tåg skall betraktas som lokalgodståg och får således avgå 15 min före avgångstiden enl tidtabellen. *Tågets avgångstid*

14. All ordergivning till V-tåg skall ske muntligt och *repeteras* alltid av föraren. *Ordergivning*

Föraren uppger alltid namn, tågnummer och vid telefonering i förekommande fall numret på den huvudsignal eller dvärgsignal framför vilket tåget befinner sig, samt tågspår.

15. Vad som enligt § 36: 1, 2, 4 och 7 om utfärdande, delgivning och kvittering gäller för Tl skall i stället åvila Tkl Stockholm C och Älvsjö. *Kvittering*

16. Växlingstågen upptages på särskild grafisk tidtabell som kopieras i ett begränsat antal exemplar. V-tågen finns således ej med i den grafiska tidtabellen för 6 dd. *Grafisk tidtabell för V-tåg*

17. Tidsangivelser i tam-boken föres för samtliga vid Stockholm C Pbg och Älvsjö Pbg ankommande och avgående V-tåg. *Tam-bokens förande för V-tåg*

För V-tåg som inte berör Stockholm C Pbg och Älvsjö Pbg skall endast ankomsttiden till växlingszonen (bangården) föras. Tidsangivelsen föres av den station, inom vilkens stationsområde växlingszonen (bangården) är belägen.

Exempel: För V-tåg från Sst till Äs Gbg föres tidsangivelsen vid tågets ankomst av tkl Äs.

18. Utöver ovan särskilt angivna föreskrifter gäller i tillämpliga delar *Övrigt* föreskrifterna för tågs framförande i övrigt.

Trafikföreskrifter

för tågrörelse Stockholm S—Skansbangården och för växlingsrörelse vid Skansbangården med anslutande spårområden.

Spårets be-
nämningar
och sträck-
ning

Stockholms stads spår mellan Stockholm S och Skansbangården be-
nämnes »Hammarbyspåret». Det är upplåtet endast för godstransporter
(vagnslasttrafik). Hammarbyspåret är försett med spårledningar.

Spårets sträckning med dess anslutning vid Stockholm S, samt place-
ring av växlar och de signaler, som reglerar rörelse till och från spåret,
framgår av situationsplanen.

Signaler och
signalbilder

Signalerna, som utgöras av dvärgsignaler, manövrerade från ställ-
verket vid Stockholm C, har följande beteckningar:

Riktning Skansbangården

Nr 275, 277, 265 och 261 vid Stockholm S samt nr 259 vid Skansban-
gården.

Riktning Stockholm S

Nr 250, 252, 254 och 256 vid Skansbangården samt nr 262 (försedd
med repetersignal ca 100 m framför) och 274 vid Stockholm S.

Signalbild enl såo 5 a, 5 b, 5 c och 5 f kan visas i
signalerna nr 252 (även 5 d), 261, 262, 265, 274 275 och 277.

När dvärgsignal nr 262 visar »kör» visar repetersignalen grönt fast
sken.

Signalbild enl såo fig 5 a, 5 b, 5 c och 5 d kan visas i
signalerna nr 250, 254, 256 och 259.

Trafikens
karaktär

Trafiken på Hammarbyspåret äger rum som tågrörelse enligt för-
teckningen över V-tåg i tdtboken del B.

För tågrörelsen gäller de särskilda föreskrifterna för V-tåg, vilka fram-
föres enbart inom Älvsjö och Stockholm C stationsområden.

Särskilda
åtgärder i
samband med
tågrörelsen

Vid ankomst till Skansbangården skall tåget stanna framför det ca
100 m utanför tunnelmynningen befintliga S-märket om ej signal till
växlingsrörelse framåt erhålles.

Vid ankomst till Stockholm S för fortsatt gång mot Stockholm C får
tåg med mer än 26 axlar icke föras förbi dvärgsignal nr 274 förrän denna
visar signalbild (enl såo fig 5 f) med grönt *fast* sken. Då dvärgsignal 274
visar signalbild (enl fig 5 f) med grönt *blinkande* sken, visar dvärgsig-
nal nr 288 stopp, varvid spårspärr nr 292 a kan vara pålagd.

Sth och
bromstal

För tåg- och växlingsrörelser gäller sth 20 km/tim. Bromsvikt: Broms-
tal 16. Vid färd i riktning mot Stockholm S skall sista vagnen vara för-
sedd med verksam broms (obs! 2 km lutning 10: 1 000).

Särskilda
föreskrifter
för växling

För växling på Skansbangården med anslutande industrispår gäller
följande.

Växlarna vid Elektricitetsverket är låsta med kontrollås och nyck-
larna förvaras i Elektricitetsverket. Tavla är uppsatt inom Elektricitets-
verkets område för markering av den gräns, till vilken SJ ombesörjer
trafiken.

Spåret till Bröderna Edstrands tomt (60-meters kurva) får trafikeras
endast med lok till V 3, K 4, N och T 2 (T 2 dock med försiktighet).

Spåret till Fredells Trävaru AB får trafikeras endast med lok litt V 3, K 4, N och T 2 (T 2 dock med försiktighet). Vagnar får inväxlas till och avhämtas vid kontors- och lagerbyggnaden. När längre vagnar, exempelvis litt Ob eller Sb, framföres, skall »förlängt koppel» användas mellan den långa vagnen och närmaste fordonet.

I infartskurvan i övergången mellan 150 m och 90 m kurvan skall en bromssläde vara utlagd, då växling icke pågår.

Till tryggande av växlingsrörelser över svängbron över Hammarbyleden finns på ömse sidor om bron centralt omläggbara skyddsväxlar med invid desamma placerade dvärgsignaler, vilka normalt visar »stopp». Då svängbron placerats i läge för överfart och växlarna lagts i broläge visar nämnda dvärgsignaler signalbild enl såo fig 5 c »kör varsamt», då växlingsrörelse får verkställas.

Vid växling över väg- (gatu-)korsningar skall föreskrifterna i del A iakttagas.

Trafkföreskrifter

för växlingsrörelser mellan vxl 213 (dvärgsignal 216)—Enskede och sidospåret till Mjölkcatedralen.

*Spårs och
växlar be-
nämning*

Stockholms stads spår från Enskede slakthus till vxl 213 (dvärgsignal 216) benämnes här nedan »Enskedespåret».

Sidospåret från Enskedespåret till Mjölkcatedralens filialmejeri i Enskede benämnes »MC-spåret». De båda spåren är upplåtna endast för godstransporter (vagnslasttrafik).

*Situations-
plan*

Av situationsplanen framgår växlar och signalers placering, beteckning samt gränsen mellan Stockholm C och Älvsjö stationsområden.

*Växlar och
signaler*

Växel nr 217 (Årstaväxeln) förbinder i omlagt läge spår N med Enskedespåret via växel 215 b i normalläge.

För utfart från Enskedespåret gäller dvärgsignal nr 216, som kan visa signalbild enl såo fig 5 a och 5 f.

Växeln till MC-spåret är uppkörbar (försedd med fjädrande dragstång). Den kan även omläggas för hand med växelställ, som normalt skall vara låst i växelläge till Enskede. Låsning sker med K16-nyckel, som skall medföras av medföljande växlingsledare. Den vid växeln placerade dvärgsignalen visar vid rörelse mot växeln signalbild enl såo fig 5 c. Under denna signalbild visas ett vitt sken till vänster, då växeln är lagd för gång mot Enskede och till höger då växeln ligger till MC-spåret. Om växeltungorna inte sluter visas signalbild enl såo fig 5 a.

Vid uppkörning av växeln får hastigheten vara högst 20 km/tim.

K16-nyckeln skall förvaras på särskild plats på kajvaktsexpeditionen vid Stockholms S. Där skall också förvaras en reservnyckel (K16) under plombering.

*Vägskydds-
anordningar*

Korsningen med Nya Sockenvägen är försedd med automatisk vägskyddsanordning (ljussignaler) kombinerad med gatusignaler. Korsningarna med Sandfjärdsgatan, Huddingevägen, Herrgårdsvägen, Bägerstavägen och Palmfeltsvägen är utrustade med automatiskt verkande fällbommar. Vid växlingsrörelses avgång från slakthusområdet skall dock bommarna vid Bägerstavägen och Palmfeltsvägen fällas genom intryckning av en i närheten av portarna till området befintlig kontakt. Fungerar ej de nämnda vägskyddsanordningarna skall växlingsledaren förfara enl såo § 26.

Anm: MC-spårets korsning med Huddingevägen är skyddad av fällbommar, som manövreras av vägvakt från MC.

Trafiken till resp från vxl 213 (dvärgsignal 216) genom vxl 217 i spår N sker som tågrörelse enligt de särskilda föreskrifterna för V-tåg, vilka framföras enbart inom Älvsjö och Stockholm C stationsområden.

*Trafikens
karaktär*

Trafikeringen av Enskede- och MC-spåren äger rum som växlingsrörelse.

*Sth och
bromsvikt*

På Enskede- och MC-spåren är sth 30 km/tim. Före avgången från Enskede/mjölkcatedralen skall bromsprov utföras. Bromsvikt: Bromstal 20.

*Särskilda
föreskrifter*

Växlingsledare skall alltid medfölja växlingssätten. Denne skall medföra, utom lastspårsnyckel, erforderliga nycklar till växelkontrollås, hänglås för växelskyddslock och vägskyddsanordning samt handvev för växeldrivanordning. Samtliga dessa nycklar och handvev förvaras i här-

för särskild väska. Växlingsledaren är ansvarig för att växeln till MC-spåret i förekommande fall återlägges och låses i normalläge.

Efter återkomsten till Stockholm S skall väskan med ovannämnda nycklar och handvev återlämnas till kajvaktsexpeditionen.

För tryggande av växlingsrörelserna åligger det växlingsledaren att så snart växlingssättet ankommit till Slakthusområdet eller Mjölkc centralen anmäla detta till tåg x i Cst, och att före växlingssättets avgång från dessa platser inhämta tillstånd härtill från tåg x i Cst.

Lokföraren skall före avgången, genom förfrågan hos växlingsledaren, kontrollera att ovannämnt tillstånd erhållits.

Anm: tåg x Cst telefonnummer är anslaget i telefonapparaten. Vid samtal skall växlingsledaren uppge namn och växlingssättets (tågets) nummer.

Hinder möter ej att när ett växlingssätt befinner sig vid Slakthuset ett annat framföres till Mjölkc centralen och tvärtom.

Trafikföreskrifter

för växlingsrörelser mellan vxl nr 2 (Västbergaväxeln)—Nyboda—Liljeholmen och för växlingsrörelser mellan Älvsjö Gbg—Nyboda med angränsande spårområden.

*Tåg- och
växlings-
rörelse*

Trafiken mellan Älvsjö Pbg och Nyboda/Liljeholmen ombesörjes i båda riktningarna på spår U genom vxl nr 2 (Västbergaväxeln). För tåg med jämna nr övergår tågrörelsen till växlingsrörelse så snart dvärgsignal 1 hb (vxl 2 a) passerats. För växlingsrörelser mot Älvsjö Pbg övergår växlingsrörelsen vid dvärgsignal 1 hb till tågrörelse (betr signaler på spår U se signalbeskrivningen del A)

För tågrörelsen gäller de särskilda föreskrifterna för V-tåg, vilka framförs enbart inom Älvsjö och Stockholm C stationsområden.

*Spårs och
spårområdets
benämning*

Följande benämningar användes för berörda spår och spårområden:
Liljeholmsspåret — Spåret mellan växel nr 2 b (Västbergaväxeln) i spår U genom Nybodatunneln till dvärgsignal M i södra änden av Liljeholmens bangård.

SLAB-spåret — Sidospåret till SLAB magasin.

Nyboda-spåret — Förbindelsespåret mellan Älvsjö Gbg och Liljeholms-spåret (från växel 34 till växel 40).

Bomanspåret — Sidospåret till AB Emil Bomans magasin.

Nyboda — Spårområdet mellan växel nr 155 b (till SLAB-spåret) och växel nr 150 a, belägen närmast Nybodatunnelns södra mynning samt växel nr 153 b i Nybodaspåret.

Västberga nedre — Industrispåren i omedelbar anslutning till Nyboda med spåret till ASG-terminalen.

Västberga övre — Spårområdet mellan Västbergavägen och Lerkrogs-vägen.

De olika växlarnas nummer liksom befintliga signalers placering och beteckning framgår av situationsplanen över ifrågavarande områden.

*Säkerhetsan-
läggningen*

Säkerhetsanläggningen utgöres av:

växlarna 34, 2 a och 2 b samt 40, vilka är centralt omläggbara. Växel 40 är även lokalt omläggbar,

växlarna och spårspärrarna 150 a/b, 151 a/b, 153 a/b, 155 a/b (försedda med magnetlås) och växlarna 152 a/b och 154 a/b (försedda med växeltunglås) kunna frigges från stlv för *lokal omläggning*. Frigivningen av växeltunglåsen markeras genom vitt sken i 3 st lampor uppsatta på fristående stolpar en vid växel 152 a, en mellan växlarna 152 b och 154 a och en vid växel 154 b.

huvudsignal 1 v visar 2 gröna sken (såo fig 1 c) för tåg mot Liljeholms-spåret (se signalbeskrivningen).

dvärgsignalerna 1 hb, 43 va, 43 h, M, 43 vb, 27 hb och 27 v,

dvärgsignal M, 43 h, 43 va och 43 vb kan visa signalbild enl Söo fig 5 a ∞, 5 b 8, 5 c ° och 5 d °. Signalbild 5 d visas då växlarna och spårspärrarna 150 a/b resp vxl 40 eller 151, 152, 154 är frigivna,

dvärgsignal 27 v och 27 hb kan visa signalbild enl såo fig 5 a ∞, 5 b 8 och 5 c °.

dvärgsignal 1 hb fig 5 a_{oo}, 5 f_o och 5 d_{oo}. Signalbild 5 d innebär medgivande till växlingsrörelse på säkerhetsspåret,

dvärgsignal 27 v visar signalbild enl fig 5 b eller 5 c vid rörelse till Nynodaspåret eller för fortsatt färd på passagespåret. Vid vxl 34 befintlig växelskärm anger växelnns läge till passagespåret eller Nyboda,

dvärgsignal 43 h visar signalbild fig 5 b eller 5 c antingen till Nybodaspåret eller för fortsatt färd på Liljeholmsspåret. Endast vxl 40 läge anger riktningen.

Spårspärrskärmar: 150 b, 153 a och 155 a

Rangersignaler: Rs och Rn

Följande spår och delar av spår är försedda med spårledningar, som indikeras på spårplanen i Älvsjö ställverk.

Liljeholmsspåret i hela sin längd med det vid växel 2 a anslutande säkerhetsspåret samt spåren mellan vxl 152 a och 152 b, 154 a och 154 b samt 150 a — spårspärr 150 b.

SLAB-spåret till spårspärr 155 a.

Nybodaspåret

Normalt åtföljas icke växlingsrörelserna av växlingsledare. Förutsättning härför är dock att loket (lokomotorn) drar vagnarna och att körsignal visas i dvärgsignalerna enl fig 5 b eller 5 c. Växlingsrörelserna sker normalt efter en av stationschefen vid Stockholm S uppgjord plan.

*Trafikens
karaktär*

Växlingsrörelser på Liljeholms- och Nybodaspåren samt angränsande spårområden förutsätter medgivande av tkl Älvsjö. Sådant medgivande begäres av växlingsledaren och lämnas genom frigivning av växel- resp magnetlås för berörda växlar och/eller signal i vederbörande dvärgsignaler.

*Medgivande
till växlings-
rörelse.
Särskilda
åtgärder*

Efter avslutad växling skall de med lås försedda växlarerna omedelbart läggas i normalläge, i förekommande fall låsas och vederbörlig K-nyckel insättas i magnetlåset.

Om genom fel på säkerhetsanläggningen kontroll över spår och växlar icke kan erhållas i ställverket, lämnar tkl Älvsjö de närmare föreskrifter för växlingen på de olika bangårdsområdena, som för trygghet av växlingsrörelserna är erforderliga. Om växlingsledare ej medföljer växlingsrörelse skall lokföraren före framförandet meddelas till vilket bangårdsområde — Liljeholmen, Nyboda, Älvsjö Pbg eller Älvsjö Gbg — rörelsen skall framföras, om detta icke framgår av på förhand fastställd plan.

Vid framkomsten till Liljeholmen skall föraren, därest signal till fortsatt växlingsrörelse icke erhålles, stanna med främsta fordonet vid ett S-märke, placerat i linje med dvärgsignal M i bangårdens södra ände. Vid Nyboda skall föraren stanna framför resp dvärgsignal 43 h, 43 va eller 43 vb.

Växlingsrörelse från Liljeholmen eller Nyboda, som skall fortsätta som tåg mot Stockholm C kan enligt förteckning i tdtboken del B eller tillfälligt på order av tkl i Älvsjö vända vid Västberga hsi. När så tillfälligt sker, skall lokföraren anmodas att från dvärgsignal 1 hb ringa tkl för erhållande av tågnummer, avgångstid och bestämmelsestation.

Då loket (lokomotorn) skjuter vagnarna, skall en man av växlingspersonalen ha sin plats på någon av de främsta vagnarna i farriktningen för att hålla utkik och ge nödiga signaler till medföljande personal.

Vid växlingsrörelse, som berör vägkorsningarna Västberga allé, Kuggvägen, Västbergavägen (2 korsningar) och Elektravägen skall växlingsledaren ombesörja, att någon i växlingslaget eller särskild vakt bevakar korsningen, innan denna passeras, och därifrån varna vägtrafikanterna på båda sidor om banan genom rörlig signal med utvecklad signalflagga resp rött sken. Flaggan (lyktan) får ej sättas på bomstativ eller dyl och ej heller får den, som utsetts att bevaka korsningen, utföra bevakningen genom att ge signal under det han färdas på något av de fordon, som är på väg mot korsningen.

*Bromsvikt
och broms-
prov*

Vid växlingsrörelse mellan de skilda bangårdsområdena behöver huvudledningen kopplas endast på det antal fordon närmast dragfordonet som krävs för att tillräcklig bromsvikt skall erhållas enligt föreskrivet bromstal.

Vid bromsberäkning får vikt och bromsvikt beräknas enl följande.

Vikt		Bromsvikt	
i ton per axel för vagn, som är			
lastad	tom	lastad	tom
10	5	5	2,5

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

Bromsvikt: bromstal 17.

*Begränsning
av axeltryck*

På industriområdena Västberga nedre och Västberga övre får icke framföras lok (lokomotor) med högre axeltryck än 18 ton.

Trafikföreskrifter

för tåg och växlingsrörelser till och från samt över Älvsjö godsbangård

Älvsjö godsbangård (Äs Gbg) utgöres av ett passagespår (nr 1) och 5 uppställnings- och växlingsspår numrerade från 2 till 6. Den begränsas i norr av en växel (nr 215 a) (dvärgsignal 214), ca 160 meter innanför vxl 217 (Årstaväxeln). Söderut är Älvsjö Gbg sammanknuten med Älvsjö Pbg genom ett förbindelsespår, som utgår från en skyddsväxel (nr 28 a) till spår »N» omedelbart norr om Götalandsbron. Från en växel (nr 34) i passagespåret utgår ett förbindelsespår (Nybodaspåret) till Nyboda och Liljeholmsspåret.

Omfattning

Från förbindelsespåret Älvsjö Pbg—Älvsjö Gbg utgår ett spår med förbindelser till driftcentralen, elektriska laboratoriet (Elab) och spårsystemet vid partihandelscentrum Stockholm — Årsta (Årst).

De olika växlarnas nummer liksom befintliga signalers placering och beteckning framgår av situationsplanen över ifrågavarande områden.

Inom godsbangården utgöres säkerhetsanläggningen av en centralt omläggbar växel, ett antal växlar förbundna med magnet- eller kontrollås dvärgsignaler och stopplyktor vilka samtliga manövreras från ställverket i Älvsjö. Förbindelsespåret från Älvsjö Pbg och passagespåret är försedda med spårledningar.

Säkerhetsanläggning

De norra infartsväxlarna 215 a och b och utfartsdvärgsignal 214 manövreras från ställverket i Stockholm C (se situationsplanen). De södra infartsväxlarna 28 a och b och infartsdvärgväxel 5 ha manövreras från ställverket i Älvsjö.

För rörelse till resp från Älvsjö Gbg och till Nybodaspåret gäller följande signalbilder och föreskrifter. Växlingsrörelserna får utföras utan att särskild växlingspersonal medföljer.

Signalbilder och föreskrifter

Alla rörelser med tågfordon från Älvsjö Gbg till Stockholm C och i motsatt riktning från Stockholm C till Älvsjö Gbg sker under form av tågrörelse. På förbindelsespåret mellan Älvsjö Pbg och Älvsjö Gbg kan rörelsen dels ske såsom tågrörelse, dels såsom växlingsrörelse. Växlingsrörelserna får utföras utan att särskild växlingspersonal medföljer.

Infart till Älvsjö Gbg från Älvsjö Pbg

Vid *växlingsrörelse* ges medgivande för gång till Älvsjö Gbg genom signal enl såo fig. 5 b eller fig. 5 c i dvärgsignalerna 5 v eller 7 v på Älvsjö Pbg jämte signal till växlingsrörelse från signalgivare. Om signalgivare inte finns tillgänglig, får tkl genom utrop i högtalare kalla förare till telefon för att i denna lämna muntlig order. Detta medgivande gäller för gång till dvärgsignal 29 v, placerad framför första växeln (nr 111). Signalbild enl såo fig 5 b eller fig 5 c i dvärgsignal 29 v medger gång till nästa dvärgsignal 27 v, placerad framför växeln (nr 34) till Nybodaspåret. Visas fig 5 d erfordras signal till fortsatt rörelse av signalgivare.

Vid *tågrörelser* för gång till Älvsjö Gbg visas körsignal med 2 gröna fasta sken (fig 1 c) i hsi 33/35 va eller 33/35 vb samt med signalbild enl såo fig 5 f (det gröna skenet blinkande) i dvärgsignal 9 va, 9 vb, 7 vb I/9 vc, 17 vb eller 19 v. Tågrörelsen avslutas alltid vid dvärg 29 v. Signalbild enl fig 5 b eller 5 c i dvärgsignal 29 v medger gång till nästa dvärgsignal 27 v. Visas fig 5 d erfordras signal till fortsatt rörelse av signalgivare.

Dvärgsignalens 27 v signalbilder har följande betydelse:
Såo fig 5 b eller 5 c medgivande för gång till nästa dvärgsignal 214 i passagespåret eller för gång till Nyboda.

Vid växel 34 befintlig växelskärm anger växelns läge till passage-spåret eller Nyboda.

För gång till Årst, Elab eller Dre liksom till något av spåren 2—6 på Älvsjö Gbg fordras omläggning av växel 111 resp 110. Dessa båda växlar är låsta med kontrollås. Tillhörande nycklar K⁷ resp K⁶ är *placerade i magnetlås* som frigges från Älvsjö ställverk, varvid dvärgsignalerna 29 h och 29 v visar signalbild enl såo fig 5 d. Med lås utrustad växel skall efter omläggning snarast återföras i normalläge, låsas och nyckeln insättas i magnetlåset.

Utfart från Älvsjö Gbg mot Stockholm C

Medgivande till utfart från Älvsjö Gbg mot Stockholm C och tåg-rörelsens framförande till hsi nr 224 eller 226 erhålles genom signalbild enl såo fig 5 f i dvärgsignal 214, placerad framför växel 215 a.

Vid gång från något av spåren 2—5 erfordras lokal omläggning av växlarna 109 a och b, vilka är låsta med kontrollås K⁴ resp K⁵. Medgi-vande till omläggning av dessa växlar erhålles genom frigivning från Älvsjö Pbg ställverk av magnetlås K⁴. Sedan fordon framförts från spåren 2—5 genom växlarna 109 a och b skall dessa omedelbart åter-föras i normalläge, låsas och K⁴-nyckeln insättas i magnetlåset.

Signaltelefon finns framför dvärgsignal 214.

Signal till växlingsrörelse från signalgivare erfordras endast vid ut-fart från spåren 2—5.

Infart till Älvsjö Gbg från Stockholm C.

Se signalbeskrivningen del A.

Två fasta gröna sken i hsi nr 225 eller 223 gäller för infart och gång på passagespåret (spår 1) till dvärgsignal 29 h, placerad ca 40 meter fram-för växel 110. Härvid visar dvärgsignal 27 ha, placerad ca 40 meter framför växel 34, signalbild enl såo fig 5 b.

Utfart från Älvsjö Gbg till Älvsjö Pbg.

Medgivande till växlingsrörelse från Älvsjö Gbg till Älvsjö Pbg er-hålles genom signalbild enl såo fig 5 b eller fig 5 c i dvärgsignal 29 h, placerad på passagespåret, ca 40 meter framför växel 110 (skiljeväxeln till rangerspåren) och i dvärgsignal 5 ha, placerad framför växel 28 a (infartsväxeln till Äs personbangård). I dvärgsignal 5 ha kan även visas signalbild enl såo fig 5 f om rörelsen därifrån skall fortsätta som tåg-rörelse. För växlingsrörelsens vidare framförande på Älvsjö Pbg gäller signalen »kör» eller »kör varsamt» från vederbörliga dvärgsignaler.

Hastighet

Sth 30 km/tim gäller för alla rörelser på Älvsjö Gbg och ovan nämnda förbindelsespår.

Väggörnsning

Omedelbart framför växel 110 (skiljeväxeln mellan passagespåret och spårgruppen 2—5) i södra änden av Älvsjö Gbg korsas bangården av en enskild väg till Elab. Vid passerande av denna väg, som endast är ut-rustad med kryssmärken på båda sidor om spåret, skall skärpt upp-märksamhet iakttagas.

Åtgärd då lok (lmot) skjuter vagnarna

Då loket (lokomotorn) skjuter vagnarna, skall en man av växlings-personalen ha sin plats på någon av de främsta vagnarna i farriktningen för att hålla utkik och ge nödiga signaler till medföljande personal.

Vid växlingsrörelse på förbindelsespåret från och till Älvsjö Gbg samt på Nybodaspåret behöver huvudledningen kopplas endast på det antal fordon närmast lok (lokomotor) som krävs för att bromsvikt skall erhållas enligt föreskrivet bromstal. Bromsprov skall utföras såväl före avgången från resp platser som vid event ändring av sammansättningen under vägen.

*Bromsvikt
och
bromsprov*

Vid bromsberäkning får vikt och bromsvikt beräknas enl följande.

Vikt		Bromsvikt	
i ton per axel för vagn, som är			
lastad	tom	lastad	tom
10	5	5	2,5

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

Bromsvikt: bromstal 17.

På industriområdena Västberga nedre och Västberga övre får icke framföras lok (lokomotor) med högre axeltryck än 18 ton.

*Begränsning
av axeltryck*

Rangersignaler

A. Tomteboda för växlingsvallen och »puckeln»

I norra delen av Tomteboda bangård finns
 en dvärgsignal i rörstolpe (580 m norr om viadukten),
 en rangersignal i kontaktledningsbrygga 8 (320 m norr om viadukten),
 en dvärgsignal i kontaktledningsbrygga 10 (200 m norr om viadukten),
 en dvärgsignal i kontaktledningsbrygga 12 (85 m norr om viadukten).
 en dvärgsignal i rörstolpe (25 m söder om viadukten) och
 en dvärgsignal i kontaktledningsbrygga 17 (150 m söder om viadukten).

Signalerna manövreras från ställare placerade dels i manöverkuren på växlingsvallen, dels vid »Norra bocken» och dels i stolpe 43, varjämte tre strömbrytare finnes på vallen, en i växelläggarkuren vid vallen och tvenne strömbrytare vid spårförgreningen nedanför vallen, medelst vilka signalerna kan ställas till stopp.

Signalerna ersätter signalering med signalredskap: *stopp*, *back*, *sakta* och *framåt*.

Med signalerna visas följande signalbilder med nedan angiven betydelse:

Rangersignalerna

...
:
..

Dvärgsignalerna

 *stopp*, vid blinkande sken *framåt*
 *back*
 *sakta back (normal tryckningshastighet)*

Då signalerna ställs på stopp från någon av ovannämnda 6 strömbrytare, skall växlingsledaren vid manöverställarna omedelbart underrättas om anledningen härtill, och får signal till rörelse därefter ej ges, förrän växlingsledaren förvärvat sig om, att intet hinder föreligger härför.

Då rangering över vallen eller »puckeln» ej äger rum, skall signalerna vara släckta.

B. Tomteboda rangerbangård, södra änden

I södra änden av Tomteboda rangerbangård finns en rangersignal, som är upphängd i kontaktledningsbrygga 43 och skall normalt vara släckt men visa tre vita fasta sken i en vågrät linje med betydelsen »stopp», när växling *ej* är tillåten vid tågs in- eller utfart.

C. Älvsjö godsbangård med förbindelsespåret till partihandelscentrum, Stockholm—Årsta (Årst)

Utmed förbindelsespåret Älvsjö Pbg—Älvsjö godsbangård finns tre ranger-signaler,

en (R1) placerad under Lisebergsbron,

en (R2) placerad ca 120 meter norr om R1 samt

en (R3) placerad ca 60 meter framför skiljeväxeln mellan passagespåret och rangerspårerna.

Vid förbindelsespåret till Årst finns en rangersignal (R4) placerad vid skiljeväxeln för spårerna till Älvsjö driftcentral.

Signalerna ersätter signalering med signalredskap: *stopp*, *framåt*, *back* och *sakta back*.

Med signalerna visas följande signalbilder med nedan angiven betydelse:

... fast sken = *stopp*
 ... blinkande sken = *framåt*
 : fast sken = *back*
 .. fast sken = *sakta back*

D. Nyboda för växling vid sopstationen vid Nyboda och på Nybodaspåret

Utmed Nybodaspåret finns en rangersignal (Rs) strax öster om viadukten under spåren U och N och en (Rn) vid spåret intill sopstation. Signalerna manövreras med en ställare placerad intill den sistnämnda signalen.

Signalerna ersätter signalering med signalredskap: *stopp*, *framåt* och *sakta back*.

Med signalerna visas följande signalbilder med nedan angiven betydelse:

... fast sken = *stopp*

... blinkande sken = *framåt*

... fast sken = *sakta back*

E. Stockholm S, (godsbangården)

På godsbangården vid Stockholm S finns fem backsignaler. Två av dessa är placerade »rygg i rygg» i kontaktledningsstolpe 68 i höjd med Björngårdsgatan.

De övriga tre är placerade vid utdragsspåret.

Signalerna visar följande signalbilder med nedan angiven betydelse:

»B» med blinkande gult sken = back

Ett rött fast sken = stopp

Signalerna manövreras av växlingspersonalen vid Stockholm S när backning av tåg från godsbangården till utdragsspåret eller tvärtom skall äga rum. Rörelse äger rum som växlingsrörelse.

På godsbangården i Stockholm S är skåp uppsatta, som innehåller följande manöverdon och kontrollampor för B-signaler.

Tryckknapp, med vilken backning begärs för tåg. När backning begärts, tänds en vit lampa med fast sken. Lampan släcks, när väg för backning är klargjord eller när lampan har varit tänd under en tid av ca 3 min.

Kontaktanordning, med vilken signalen back ges. När back visas, tänds en gul lampa med blinkande sken. Lampan släcks automatiskt, när B-signalen släcks, vilket sker, när tåg lämnar sitt spår.

Strömbrytare, med vilken signalen stopp ges. När stopp visas, tänds en röd lampa med fast sken. Lampan släcks, när stoppskenet släcks.

Gul indikatorlampan, som tänds med fast sken, när väg för backning är klargjord. Lampan släcks, när tåg backar från sitt spår.

Bromsprovssignaler

Vid följande stationer finnes bromsprovssignaler, som dock tills vidare ej helt överensstämmer med föreskrifterna i såo § 8: 14.

Plats	Uppsatt i	Gäller för avgående tåg
<i>Värtan</i>	kontaktledningsstolpe 30 A och ledningsbrygga 24	från spåren 1—5 på Östra bangården
<i>Tomtebodas</i> S 9—11	ledningsbrygga 43 östra delen; repetersignal i brygga 40	söderut från spåren 9—11
S 16—21	ledningsbrygga 42; repetersignal i brygga 40	söderut från spåren 16—21
S 28—30	ledningsbrygga 43	söderut från spåren 28—30
N 4—6	ledningsbrygga 19	norrut från spåren 4—6
N 28—30	ledningsbrygga 27	norrut från spåren 28—30
N 32—40	ledningsbrygga 32, västra delen; repetersignal i brygga 28 och 36	norrut och västerut från spåren 32—40
<i>Stockholm S</i>	ledningsbrygga vid Södra stationsgatan	från spåren 2—3
<i>Hagalund</i> Endast sirén	<i>Sirénsignaler:</i> »Bromsa» — ● — »Lossa» — ●	från spåren 1—36 på hallbangården
<i>Stockholm C</i> <i>Pbg</i> Endast ringklockor	<i>Ringsignaler:</i> »Bromsa» — ● — »Lossa» — ●	norrut från spåren 1—2 » » » 4—5 » » » 7—8 » » » 10—18 söderut » » 10—18

Anläggningarna vid Värtan, Tomtebodas och Stockholm S bestå av: ljusanordning, som visar T (betydelse: »bromsa») eller L (betydelse: »lossa») i gult mot svart bakgrund, tryckknappar i järndosor, fotkontakter med pedaler och ringklockor, vilka ljuda så länge en tryckknapp hålles intryckt eller en fotkontakt hålles nedtryckt.

Normalt skall ljusanordningen hållas släckt.

Vid första intryckningen av en knapp eller nedtryckningen av en fotkontakt visar lyktan T, vilket betyder att föraren skall »bromsa».

Vid andra intryckningen eller nedtryckningen visar lyktan L, angivande att föraren skall lossa bromsen.

Vid tredje intryckningen eller nedtryckningen slocknar ljuset.

Bilderna framträda således alltid i samma ordning: T, L, mörkt, T, L, mörkt osv.

Knappen eller fotkontakten skall intryckas resp nedtryckas väl och hållas intryckt resp nedtryckt 2 å 3 sekunder.

Ringklockorna, vilka ljuda så länge vederbörande knapp eller fotkontakt hålles intryckt resp nedtryckt, tjäna till att fästa förarens uppmärksamhet på ljustanordningen.

Då bromsprovet är avslutat, skall detta enligt gällande bestämmelser muntligen anmälas till föraren och tågklareraren. Anmälan till föraren får förmedlas av tågklareraren.

Manövreringen av ljustanordningen skall i regel utföras av den, som kontrollerar bromsarna i tågets bakre del.

Bromstal för bispårståg och växlingssätt

Vid gång	Brtal	Vid gång	Brtal
Udl— $\left\{ \begin{array}{l} \text{Lilla Ursvik} \\ \text{Bagartorp} \end{array} \right. \dots\dots$	26	Bagatorp }—Udl.....	26
So—Tm.....	6	Lilla Ursvik }—Tm—So.....	6
Sub—Tm.....	6	Tm—Sub.....	7
Sub—Ulv.....	6	Ulv—Sub.....	6
Spå—Häv.....	17	Lövsta—Häv.....	8
Häv—Lövsta.....	8	Häv—Spå.....	17
Vn—Nst.....	6	Nst—Vn.....	6
Öst—Nst.....	12	Nst—Öst.....	10
Nst—Tm.....	7	Tm—Nst.....	6
Nst—Cst.....	10	Cst—Nst.....	6
Sst—Skansbangården....	16	Skansbangården—Sst....	16
Sst— $\left\{ \begin{array}{l} \text{Enskede} \\ \text{Mjölcentralen} \end{array} \right. \dots\dots$	20	Enskede }—Sst....	20
Äs Pbg—Lm (via sp U) .	16	Mjölcentralen }—Lm—Äs Pbg (via sp U) .	17
Västberga nedre—		Västberga övre—	
Västberga övre.....	21	Västberga nedre.....	21
Äs Pbg—LME.....	14	LME—Äs Pbg.....	14
Äs Pbg—Äs gbg.....	19	Äs gbg—Äs Pbg.....	19
Nybodaspåret.....	19	Nybodaspåret.....	19

Särskilda bestämmelser att tillämpas vid luftskyddstillstånd

Högst 300 tons tågvikt och högst 20 vagnar få framföras i varje växlingssätt. Tunnelarna användas även som skyddsrum (bombskydd), varför vid varje tunnelmykning anordnats splitterskydd — timmerjalusi — upphängd i svängbar arm. Jalousierna äro försedda med kontrollås samt signal, som visar stopp mot växlingssättet, då jalousien spärrar spåret.

Flyglarm signaleras i tunnlarna genom blinkning med tunnelbelysningen, vilket utgör signal till föraren att snarast möjligt bringa växlingsrörelsen till stopp.

Enär loket ej får kvarstanna i tunneln, då denna användes som skyddsrum, skola lok och vagnar med största försiktighet utväxlas ur tunneln.

Härvid skall iakttagas, att om växlingsrörelsen stoppats i den närmast Stockholms södra belägna tunneln, lok och vagnar växlas ut på spåret mellan de båda tunnlarna. Med hänsyn till att spåret ligger i lutning 10:1000 skall vid stopp mellan båda tunnlarna lokets handbroms åtskruvas och bromssläde utläggas. (En bromssläde är upphängd invid spåret ungefär mitt emellan de båda tunnlarna.) Har växlingsrörelsen stoppats i tunneln, som är belägen invid Skansbangården, växlas lok och vagnar till nämnda bangård.

Två man växlingspersonal skola medfölja för att vid behov verkställa ovan nämnda växlingsrörelser.¹

Lokpersonalen skall sköta eldningen så att minsta möjliga rökutveckling uppstår vid gång genom tunnlarna.

¹ Tillsvidare, tills särskild order utfärdas, behöver ej dessa två man medsändas.