

Del III.

Trafiktjänsten

A. Allmänt

Tjänsten vid tunnelbanorna karakteriseras till väsentlig del därav, att avgiftsupptagningen äger rum vid stationerna och icke, såsom på ytnätet, på vagnarna. Personalen gör till övervägande del antingen endast tjänst på vagnarna, "tågtjänst", eller endast på stationerna, "stationstjänst".

1. Organisationen.

- a) Under trafikchefen svarar en trafikinspektör för trafikledningen av tunnelbanan. Under trafikinspektören tjänstgör en överkontrollör för tågtjänsten med en tunnelcentral samt ställverk. Överkontrollören biträdes av trafikbefäl.
en föreståndare för stationstjänsten med en tunnelexpedition
- b) Trafikpersonalen indelas i
tågpersonal: tunnelvagnsförare, tågvakter och ställverksvakter
stationspersonal: biljettförsäljare, spärrvakter och plattformsvakter

2. Tunneltrafikbefäl m. m.

- a) Överkontrollör vid tunnelbana utövar den direkta ledningen av tågtjänsten, omfattande trafikövervakning, undersökning av trafikfrekvensen, vagn tillsättning, körning, ordningsförhållanden m. m. Han biträdes vid trafikövervakningen m. m. av kontrollörer.

- b) Kontrollörer vid tunnelbana skall biträda vid trafikövervakningen och inrapportera gjorda erfarenheter betr. tåg-tjänsten till överkontrollören. Dessutom skall kontrollörerna efter överenskommelse mellan föreståndaren för stationstjänsten och överkontrollören vid lämpliga tillfällen inspektera stationerna, särskilt spår-tjänsten, samt inrapportera gjorda erfarenheter betr. stationstjänsten till föreståndaren.

Vid inträffade trafikhändelser och vagnfel vidtar kontrollör omedelbart erforderliga åtgärder för att så vitt möjligt hindra trafikstörningar eller minska följderna därav samt inrapporterar till tunnelcentralen allt som kan påkalla dennas medverkan, såsom allvarligare trafikrubbingar, olycksfall, o. dyl., störande uppträden, opåräknad trafikanttillströmning m. m.

- c) Tunnelcentral är bemannad med en kontrollör dygnet om. Centralens uppgift är att snabbt beordra eller vidta åtgärder med anledning av uppkomna trafikhändelser eller vagnfel, såsom

rekvisition av ambulans, brandbil, bärgningsbil, polis e. dyl.,

omdirigering av trafiken, ev. rekvisition av bus-sar för tunneltrafikens ersättande vid längre driftstörningar o. dyl., samt

allmänhetens underrättande på stationerna vid trafikrubbingar, i regel genom högtalare.

Trafikrubbingar på sannolikt mer än 10 min. samt svårare olyckshändelser skall tunnelcentralen snarast efter det omedelbara åtgärder vidtagits meddela vakthavande trafikinspektör.

- d) Ställverken är bemannade dygnet om. Från de-samma dirigeras trafiken inom tunnelbanorna. För ställverk gäller särskild instruktion.

3. Föreståndare och tunnelexpedition

a) Föreståndare åligger

att genom dagliga inspektioner, själv samt med biträde av trafikbefälet efter överenskommelse med överkontrollören, övervaka verksamheten och ordningen vid stationerna, samt att leda verksamheten vid tunnelexpeditionen.

Måndagar—fredagar kl. 13.00—15.00 och lördagar kl. 10.00—12.00 skall föreståndaren i regel tjänstgöra vid tunnelexpeditionen, övriga tider övervakar han verksamheten vid stationerna.

b) Tunnelexpedition hålles öppen alla dagar kl. 06.00—20.00. Vid densamma fullgöres trafik- och biljettexpeditioners åligganden i vad avser stationspersonal enligt för sådana expeditioner vid ytnätet gällande bestämmelser samt enligt TaxTu och särskilda anvisningar.

4. Särskilda uniformsbestämmelser

Enligt § 18 i OstTu gäller att trafikpersonal skall vara iklädd tjänstedräkt. Betr. denna bestämmelse har medgivits, att kavajen under heta sommar dagar får tas av liksom att mössa och kappa får tas av under tjänst inomhus. I första hand bör dock i sådana fall sommaruniformen användas.

Uniformskavajen får tas av under tjänstgöring, under förutsättning att skjortan — betr. kvinnlig personal blusen — är vit, grå (ev. kakifärgad) eller ljusblå samt försedd med krage. Kort ärm får användas. Till skjorta skall i regel bäras slips eller rosett i diskret färg. Om kragens modell ej lämpar sig för detta, skall skjortan ändå vara knäppt i halsen. Om kavajen tas av, skall tunnelmärke bäras på vänster sida i höjd med bröstfickan.

Vintertid skall, om kappan tas av, bäras antingen uniformskavaj eller skinnröja. Till skinnröjan skall i så fall bäras **tunnelmärke**.

Tunnelmärken för ovan nämnda ändamål rekvideras från tunnelexpeditionen. Märket är grönt med vit kantrand och försett med bokstaven "T" i mitten.

B. Tågtjänsten

1. Ut- och intagning av vagnar

a) Vagnuttagning

Innan personalen tar emot sitt tåg i vagnhallen, avhämtas i portvaktskiosken följande:

Av föraren:

1. Fartriktarhandtag
2. Bromshandtag
3. Tågtelefon
4. Vagnnyckel
5. Tidtabell

Av tågvakten:

1. Tågvaktsnyckel
2. Handsignallykta
3. Vagnnyckel
4. Tidtabell

Denna utrustning medföljer tåget under körningen och inlämnas efter ankomst till vagnhallen av den sist på tåget tjänstgörande personalen.

Kontroll av tåget före avgång från vagnhallen utföres dels av hallpersonalen, dels av trafikpersonalen. För trafikpersonalen gäller därvid att följande åtgärder skall vidtas:

1/ Bør anføres at den plan vara glömbes-
rad i Till-läge.

Åtgärder	Hela tå- get (samt- liga änd- hytter)	Främ- sta änd- hytt	Ba- kersta änd- hytt	Tåg- vaks- hytt
<p>Av tågvakten</p> <p>14. Kontrollera att tågets vagnar är kopplade.</p> <p>15. Sätta i tågvaktsnyckeln.</p> <p>16. Prova tågbelysningen.</p> <p>17. Prova passageraredörrarna på tågets båda sidor.</p> <p>18. Efter kontroll enligt ovan avge klarsignal.</p> <p>Upptäckes på tåget vid ovanstående kontroll någon felaktighet, som kan inverka på trafiksäkerheten, skall anmälan därom omedelbart göras av föraren till närmaste trafik- eller hallbefäl. Tågvakten skall anmäla av honom iakttagen felaktighet till föraren. Tåget får icke tas i trafik, förrän felet blivit avhjälp.</p>	X			X X X X

b) Vagnintagning

Innan tåget lämnas i hall eller på hallgård skall följande åtgärder vidtas:

Av föraren:

1. Bromshandtaget och fartriktarhandtaget tas bort.
2. Samtliga strömbrytare på instrumentbrädan i främsta körhytten slås ifrån. Strömbrytarna för värme i bemannade ändhytter slås ifrån.
3. Vid uppställning inne i vagnhall slås strömbrytaren för kompressorn ifrån.
4. Parkeringsbromsen på v 1 dras till.

Av tågvakten:

5. Tågbelysningen släckes.

Vid portvaktskiosken skall föraren och tågvakten därefter lämna in vid vagnuttagningen hämtad materiel (jfr sid 31).

2. Särskilda körföreskrifter m. m.

a) Allmänt

För tunneltåg gäller att samtliga stationer är hållstationer, vilket innebär, att trafiktag alltid skall stannas vid desamma. Ang. verktag, se sid 54—55.

Under körning skall dörren mellan bemannad ändhytt och kupé vara låst. Ingen obehörig får uppehålla sig i förar- eller tågvaktsbemannad ändhytt. Utom förare och tågvakt äger sålunda endast kör- och tågvaktsinstruktörer samt de tjänstemän hos övervakningsmyndigheterna och bolaget tillträde, som av tjänsteskal så behöver. Dessutom äger den personal tillträde, som för fullgörande av sin tjänst så behöver, t. ex. signalmontör för kontroll av hyttsignalsystemet osv. Civilklädd person skall i sådant fall alltid legitimeras sig.

Förare och tågvakt får vid ändstation eller annorstädes ej båda samtidigt lämna tåget utan tillsyn.

Det är förbjudet för personalen att under färd stå på fotsteg eller klätterskydd på vagnens utsida. Personalen får ej heller hoppa på eller av tåg i rörelse.

Rökning får icke ske under tjänstgöring på vagn.

På varje tåg får endast medföras en förarutrustning och en tågvaktsutrustning. Medförande av dubbla utrustningar får sålunda icke förekomma, då detta innebär synnerligen allvarliga risker ur trafiksäkerhetsynpunkt. Genom prov har konstaterats, att samtidig manövrering av två bromshandtag medför tryckminskning i såväl drifts-, broms- som nödbromsledningen, varigenom bromsförmågan hos tåget i hög grad försvagas. Samtidig användning av två fartriktar-

Q/ NO-order, litt A 80/1953 gällande fr.o.m.
den 4/3-53: Förare av tåg måste ovillkorligen
efforfölja av signalvakt givna order om försiktig
körning då arbeten pågår i tbanan. Signalvakt
skall vid dylika tillfällen alltid vara placerad
vid stationen före den sträcka på vilken
arbetet pågår.

handtag kan medföra att tåget backas, fastän fartkontakter för körning framåt inkopplats. Om två tågvaktsnycklar inkopplas samtidigt, medför detta, att säkringarna brister antingen i ena vagnsändan eller i båda och eventuellt även att fel i dörrmanövreringen kan uppkomma.

Om någon person skall utföra arbete mellan eller under vagnarna, skall föraren dessförinnan underrättas därom, så att tåget icke igångsättes, förrän han förvisat sig om, att ingen befinner sig under vagnarna. Vid pågående vagnarbeten i hall eller på hallgård finns skyltar uppsatta vid vagnsändarna med texten "Arbete pågår".

a) Om personer befinner sig på eller invid framförvarande spårsträcka, skall föraren övertyga sig om, att dessa uppmärksammar tåget. Vid behov skall signal ges med luftvisslan och tågets fart minskas.

Inom hallområdet vid Nya Enskedehallen får samtidigt endast ett tunneltåg framföras över bangården framför hallen, vare sig det gäller infart till eller utfart från hallen. Skulle vid något tillfälle två eller flera tåg samtidigt vara i rörelse på bangården, skall samtliga stanna och får sedan icke fortsätta utan order av vederbörande befäl eller efter överenskomelse mellan tågens förare. Företräde skall härvid lämnas åt utgående tåg. Vid passerande av stillastående tåg på intilliggande spår skall på grund av det begränsade utrymmet på bangården stor försiktighet iakttas.

b) Bestämmelser för förare

Föraren är överordnad övrig tågpersonal.

Vid igångsättning skall inkoppling av de olika körlägena ske stegvis i rask takt. Normalt skall hela uppkopplingen ske på 1—1,5 sek.

Vid normal körning får föraren endast släppa upp körveven, när bromshandtaget står i fullbromsläge, då tåget i annat fall nödbromsas.

Fartriktarhandtaget får icke manövreras, då tåget är i rörelse.

Sedan nödbromsning skett, skall föraren låta bromshandtaget kvarstå i nödbromsläge minst 10 sek., innan övergång sker till fullbromsläge, för att förhindra onödigt utsläppande av tryckluft.

Då föraren lämnar sin plats vid ändstation, skall övergång sker till fullbromsläge, för att förhindra onöten låsas.

När tåg befinner sig vid en station, får efterföljande tåg normalt icke köra in till stationen, förrän det första tåget lämnat densamma. Endast i de fall framförvarande tåg icke inom rimlig tid lämnar stationen, må efterföljande tåg med största försiktighet införas till plattformen, förutsatt att plats finns vid plattformen för samtliga vagnar i tåget. Det får dock icke föras närmare framförvarande tåg än 10 meter.

För att vid ändstation möjliggöra tågs avgång omedelbart efter det att dörrarna stängts och klarsignal avgivits, skall följande rutin tillämpas:

1. Föraren meddelar i högtalaren sedan erforderliga åtgärder för start vidtagits och avgångstiden är inne: "Tag plats. Vi stänger dörrarna".

2. Sedan tågvakten stängt dörrarna och föraren fått klarsignal, sättes tåget i gång omedelbart. Genom detta förfarande undvikes, att tåget blir stående en stund vid plattformen med dörrarna stängda, vilket som regel vållar irritation hos allmänheten.

Vid stationerna finns hållmärken, som anger var på plattformen tågen skall stannas. Hållmärkena är gulmålade och placerade på skyddsbrädan till strömskenan. Vid stationer med två uppgångar, där den ena uppgången endast är öppen under viss tid av dygnet, finns dessutom vita hållmärken med röd kantrand. Tåg skall stanna vid dessa hållmärken under den tid båda uppgångarna är öppna.

Om ett tunneltåg kört så långt fram vid en station, att främsta dörrparet på v 1 passerat plattformen, får dörrarna i tåget icke öppnas, förrän nämnda dörrpar spärrats i stängt läge. För att möjliggöra för föraren att bedöma, om endast det främsta dörrparet passerat plattformen, har särskilda gränsmärken uppsatts på skyddsbrädan till strömskenan strax bortom plattformens änden. Om detta märke icke passerats, har föraren garanti för att det **andra dörrparet** på v 1 och efterföljande dörrar i tåget fortfarande befinner sig utefter plattformen och att dessa dörrar sålunda kan öppnas, sedan det främsta dörrparet på v 1 spärrats i stängt läge. Gränsmärket utgöres av en rund, gulmålad tavla med svart kantrand och en svart prick i mitten.

Om tåg stannat i lutning och föraren av någon anledning måste lämna tåget, skall så många parkeringsbromsar dras till, att tåget med säkerhet hålles stilla. Innan tåget ånyo igångsättes, skall föraren, sedan tryckluftsbromsen ansatts, förvissa sig om att alla parkeringsbromsar är lossade.

Föraren får icke avgå med tåg, förrän avgångssignal erhållits från tågvakten.

För att förebygga att ett tåg blir stående under vändning vid ändstation genom att föraren t. ex. tappar ett bromshandtag i snön vid övergången till den nya köränden, har reservutrustning utplacerats i spärr 1 vid varje ändstation. Utrustningen, som är plomberad, utgöres av 1 st bromshandtag, 1 st fartriktarhandtag och 1 st vagnnyckel.

För att upprätthålla god samtrafik mellan matarlinje och tunnelbana skall förarna vid anslutningsstation, så långt tidtabellen det medger, invänta trafikanterna från matarlinjer, särskilt under lågtrafik och natttrafik. För att underlätta samtrafiken har i vissa fall särskilda signalanläggningar inrättats.

c) Bestämmelser för tågvakt

Tågvakten skall vara placerad på **bakre plattformen** på vagn i tågets mitt för att därigenom ha bästa möj-

liga uppsikt över hela tågsidan. För att bl. a. förenkla arbetet för personalen vid uppehållet vid ändstationerna medges tågvakterna rätt att kvarstanna i samma ändhytt under hela tjänstgöringspasset, förutsatt att resp. tågvaktsdärvid är placerad i någon av ändhytterna i tågets mitt vid jämnt antal vagnar eller i tågets mittersta vagn vid udda antal vagnar.

Tågvakten skall som regel icke lämna sin plats under tågets gång.

Tågvakten skall medföra tågvaktsnyckeln, om han vid ändstation lämnar sin vagn utan uppsikt.

Hållplatsutropningen på tåget utföres av tågvakten. Utöver vad som framgår av Tjf § 95 gäller, att hållplatsutropning skall ske i god tid före nästkommande station. Strömbrytaren för inkoppling av högtalaren skall normalt alltid stå i mellanläge för att möjliggöra korrespondens mellan tågpersonalen.

Genom högtalaranläggningen kan även andra tjänstemeddelanden lämnas trafikanterna, såsom meddelande ang. tågförseningar och tågbyten.

Privatsamtal mellan förare och tågvaktsdärvid får icke förekomma utan endast tjänstesamtal, som måste förmedlas omedelbart. Det må erinras om, att högtalarna i förar- och tågvaktsdärvid hör in i vagnarna.

För att undvika stockning i utgångsspärrarna under sön- och helgdagar, då många ovana resenärer färdas i tunnelbanan, skall tågvakterna en gång under varje tur i högtalarna uppmana trafikanterna att visa upp sina biljetter i spärrarna genom att t. ex. ropa ut: "Vi erinrar om, att biljetterna skall visas upp i utgångsspärrarna". Meddelandet bör i riktning mot staden ske i samband med att första station på tunnelsträcka utropas och i riktning mot förorten då första station efter tunnelsträcka utropas.

Vid häftiga regnskurar eller snöfall skall tågvakten vid ändstation om möjligt se till, att fönstren i vagnarna är stängda.

För att det vid kylig väderlek skall undvikas att vagnarna blir för starkt utkylda, skall passagerardörrarna under uppehållen vid ändstationerna ställas om för lokalanövrering, dvs. tågvakten skall trycka in "Pass öppna"-knappen på tågvaktstavlan. Därefter skall tågvakten se till, att som regel endast ett dörrpar per vagn hålles öppet.

Då tiden medger, skall tågvakten gå igenom vagnarna i tåget minst två gånger under tjänstgöringspasset för att kontrollera snyggheten i vagnarna samt tillvarata kvarglömda effekter.

Tågvakt skall under tjänstgöring bära tunnelmärke väl synligt på rockuppslaget. Märket skall utkvitteras på tunnelexpeditionen.

d) Byte av körande

Förarens åtgärder:

Då föraren byter körande, skall följande åtgärder vidtas i den hytt som lämnas:

1. Destinationsskylten ändras.
2. Strömbrytaren för den separata baklyktan slås till och övriga strömbrytare på instrumentbrädan slås ifrån.
3. Strömbrytarna för värme i ändhytten slås ifrån.
4. Bromshandtaget tas bort, varvid hyttsignalsystemet frånkopplas.
5. Fartriktarhandtaget tas bort.
6. Tågtelefonen och tidtabeller medföres.
7. Dörrarna i ändhytten låses.

I den körhytt, som tas i besittning, skall föraren:

1. Ställa fartriktarhandtaget i 0-läge och bromshandtaget i fullbromsläge.
2. Släcka den separata baklyktan.
3. Slå till strömbrytaren för manöverström samt vid behov övriga strömbrytare på instrumentbrädan.
4. Ändra destinationsskylten.

Tågvaktens åtgärder:

Då tågvakten byter manöverhytt, skall följande åtgärder vidtas i den hytt som lämnas:

1. Strömbrytare för värme i ändhytten slås ifrån.
2. Tågvaktsnyckeln tas bort och medföres.
3. Handsignallyktan medföres.
4. Dörrarna i ändhytten låses.

I den hytt, som tas i besittning, skall tågvakten:

1. Trycka in "Öppna"-knappen på tågvaktstavlan.
2. Sätta in tågvaktsnyckeln i tågvaktstavlan.

e) Dörrar samt av- och påstigning m. m.

Tåg får icke avgå från station, förrän alla dörrar för allmänheten är stängda. Dörrarna får ej heller öppnas, förrän tåg stannat. På station, där plattformsvakt biträder vid av- och påstigningen, skall dennes klarsignal inväntas, innan avgångssignal ges till föraren. Plattformsvaktens klarsignal ges med armtecken.

Med anledning av att sidodörrarna i ändhytterna är sammankopplade med dörrmanövreringssystemet, kan det under speciella omständigheter inträffa, att passagerardörr öppnas, innan tåget stannat vid en station, där vänsteravstigning äger rum. Orsaken härtill förklaras på följande sätt: Då sidodörrarna i ändhytterna på tunnelvagnarna öppnas helt, påverkas dörrmanövreringssystemet, under förutsättning att "Stängt"-knappen icke är intryckt. Om avstigning sker på vänster sida, kan det förekomma, att "Stängt"-knappen på den härvid använda tågvaktstavlan icke är intryckt. Detta beror på att denna tavla normalt endast användes vid avstigning, varvid endast "Öppna"-knappen manövreras och stängning av dörrarna sker från annan tågvaktstavla. Skulle en passagerare vid ett sådant tillfälle trycka in en "Pass-Öppna"-knapp, öppnas det dörrpar, som regleras av denna knapp, under förutsättning att "Stängt"-knappen icke är intryckt och tågvak-

ten samtidigt öppnar sin sidodörr helt. Med anledning av de risker, som framgår av ovanstående, får tågvakterna icke öppna sidodörren i ändhytten mer än till högst 3/4 av dörröppningens storlek, under det att tåget är i rörelse. Härigenom erhålles garanti för att dörrmanövreringssystemet icke påverkas.

Tågvakten skall under tågs uppehåll vid station hålla noggrann uppsikt över av- och påstigningen. Före tågs avgång skall han stänga samtliga sidodörrar. När tågvakt öppnat dörrarna vid station, får de icke åter stängas förrän efter tidigast 10 sek. För att förhindra olyckor genom att passagerare, särskilt barn, fastnar i dörrarna vid på- eller avstigningen, skall tågvakterna såväl före som under igångsättningen hålla noggrann uppsikt både framåt och bakåt utefter tågsidan.

Sedan tåget kommit igång, får tågvakten icke luta sig ut, enär han då riskerar att skada sig mot någon biljetthallsvägg el. dyl.

Vid station, där plattformen ligger i utåtgående kurva, t. ex. Hammarby vid körning norrut, skall tågvakt stiga ut på plattformen, så att han får uppsikt över hela tågsidan jämte plattformsområdet.

Tågvakten skall i de fall, då uppehållstiden vid stationerna synes bli fördröjd, söka påskynda påstigningen. Han skall vid behov med hög och tydlig röst ropa ut: "Tag plats. Jag stänger dörrarna".

För att effektivt utnyttja antalet platser i vagnarna och samtidigt bidra till att påstigning sker snabbt, skall tågvakterna i de fall mycket folk finns i vagnarna före ankomst till stationerna meddela i högtalarna: "Var god lämna plats vid dörrarna för påstigande".

Sedan dörrarna stängts och klarsignal givits till föraren, får dörrarna icke öppnas ånyo. Om dörrarna i nödfall måste öppnas på nytt, skall tågvakten dessförinnan genom högtalaren meddela föraren härom.

Om tåg kört så långt fram vid en station, att främsta dörrparet passerat stationsplattformen, skall föraren

omedelbart spärra detta dörrpar genom att fälla ned handtaget ovanför manöverbordet. Om även övriga dörrpar på v 1 passerat plattformen, får tåget — under övervakning av tågvakten — backa sammanlagt högst 10 m med iakttagande av största försiktighet med hänsyn till efterföljande tåg. I detta fall är det av största vikt, att föraren genom högtalaren omedelbart meddelar tågvakten, att tåget kört fram för långt och att dörrarna icke får öppnas, förrän åtgärder enligt ovan vidtagits. Vid fel på högtalaren användes luftvisslan för signalering mellan föraren och tågvakten. (Ang. signalering med luftvissla, se sid 49). I sådant fall att mer än första vagnen i tåget passerat plattformen, får **backning icke äga rum**, utan tåget skall framföras till nästa station. Därvid skall tågvakten genom högtalaren underrätta passagerarna om vad som hänt och att tåget måste föras vidare till nästa station.

f) Vagnkoppling

Tåg får icke köra närmare framförvarande fordon än 10 m. Vid tillkoppling kan denna bestämmelse givetvis ej tillämpas, men därvid gäller att tåget skall stannas på 10 m avstånd och först därefter föras vidare under vederbörlig försiktighet fram till den eller de vagnar, som skall kopplas till.

Ang. signalering vid till- och frånkoppling, se SiI, sid. 44.

Vid tillkoppling av vagnar skall föraren på det tåg, till vilket annan vagn skall kopplas, ansätta tryckluftbromsen, tills kopplingen är klar.

Vid till- och frånkoppling av vagnar skall föraren prova tryckluftbromsen och kontrollera trycket på manometern.

Efter till- och frånkoppling skall kontrolleras, att kopplingen är rätt utförd och att den röda baklyktan i tågets bakre ände är tänd. Vid tillkoppling skall dessutom baklyktan släckas på den vagn, som tidigare var

Ang. fränkoppeling av vagnar vid station
se D-order Litt A 2/1954 den
7 jan. 1954.

den bakre. Kontrollen utföres av kopplaren, som lämnar meddelande härom till föraren.

g) Hastighetsbestämmelser

Tunnelståg

Högsta tillåtna hastighet = 70 km/tim

Max. hastighet vid körning inom hallområde och i hallar = 15 km/tim

Max. hastighet vid körning med annan vagn före körvagn = 15 km/tim

såvida tåget framföres på rak sträcka må hastigheten dock uppgå till högst = 30 km/tim

Max hastighet vid körning med urkopp- lade hyttssignaler under trafikbefäls ledning och under aktgivande på fasta signaler och ev. hinder i banan .. = 30 km/tim

Verktåg

Verktåg får på tunnelbanesträcka under iakttagande av vederbörlig försiktighet framföras med en högsta hastighet av = 30 km/tim

Därutöver gäller de ytterligare inskränkningar i körhastigheter, som av olika skäl föreskrives för trafiktågen på vissa bansträckor, växelpartier osv. samt framgår av "Bestämmelser för verktåg" (TP 6/51).

h) Signaler

Hyttsignalsystemet

Nödbrytaren för hyttsignalsystemet är plomberad och får endast brytas efter medgivande av tunnelcentralen och sedan trafikbefäl kommit tillstädes.

Inkoppling av hyttsignalsystemet sker automatiskt, då bromshandtaget ställes i manöverläge. Urkoppling sker, då bromshandtaget ställes i "Från"-läge eller tas bort.

Vid återinkoppling av hyttsignalsystemet efter byte av körande vid ändstation kan det i vissa fall dröja c:a $\frac{1}{2}$ min., innan hyttsignalutrustningens förstärkarrör hunnit uppvärmas och vederbörlig signalbild erhållits. Förarna skall alltid före avgång med tåg invänta föreskriven hyttsignalbild.

För att nedbringa antalet urkopplingar av hyttsignalsystemet till minsta möjliga, skall om L-signal erhållits och föraren håller för troligt att hyttsignalfel föreligger, tåget alltid framföras till nästkommande station. Om det förmodade hyttsignalfelet fortfarande förefinnes efter ankomst till nästkommande station, kan tillstånd till urkoppling av hyttsignalerna begäras hos tunnelcentralen. Genom att tåg sålunda alltid framföres till nästa station undviks urkoppling av hyttsignalerna i de fall inträffat hyttsignalfel berott på lokalt fel i banan t. ex. att någon reläsumsformare stannat eller att ett spårledningsfel uppstått.

Körning med urkopplade hytt signaler

1. Tunnelcentralens medverkan

Vid fel på hyttsignalsystemet, vid motspårskörningar och vissa konstaterade signalfel i banan äger tunnelcentralen rätt att ge tillstånd till att hyttsignalerna urkopplas, därest så är absolut nödvändigt. I de fall telefoner, anslutna till ställverkstelefonsystemet, användes, ansvarar ställverkssvakten för att meddelandet vidarebefordras till tunnelcentralen.

2. Körningen

Körning av trafikång med urkopplat hyttsignalsystem får endast ske under trafikbefäls ledning* och med en högsta hastighet av 30 km/tim under aktgivande på fasta signaler och ev. hinder i banan.

Finns ej trafikbefäl tillgängligt, då fel uppstått eller om felet icke kan avhjälpas på platsen, får tåget enligt tunnelreglementet § 24 mom 2 framföras med en hög-

²/₂ Se Teorder LTH A 184/1953 ang. trafik-
befällets placering under körningen!

sta hastighet av 15 km/tim. Hyttsignalsystemet får härvid ej vara urkopplat.

3. Utrymning av tåg

Trafiktåg med urkopplat hyttsignalsystem får under iakttagande av dels ovan angivna bestämmelser för sådan körning och dels gällande säkerhetsbestämmelser framföras till närmaste ändstation, utan att tåget dessförinnan behöver utrymmas.

Vid ankomst till ändstation får tåget, om så visar sig lämpligt, sedan byte av körande ägt rum och hyttsignalerna för körning i den nya körriktningen visat sig fungera tillfredsställande, framföras till nästa ändstation, där tåget utrymmes och tas ur trafik.

4. Plombering av hyttssignaler

Betr. hyttsignal, som är i bruk, gäller att tillhörande urkopplingsanordning ovillkorligen skall vara plomberad. ✓

Bruten plombering skall återställas av behörig montör. Dock får plomberingen utföras av trafikbefäl, under förutsättning att brytningen ägt rum på grund av signalfel i banan, under förutsättning att signalfelet konstaterats av signalpersonal eller på grund av motspårskörning, om urkopplingen av hyttsignalsystemet varit nödvändig för tågets framförande på motspår och sålunda icke förorsakats av hyttssignalfel. Plombering skall ske varje gång tåget lämnar den sträcka på vilken signalfel i banan förekommer resp. varje gång tåget lämnar motspårssträckan.

Vid motspårskörning får tåg framföras utan att trafikbefäl medföljer, under förutsättning att trafiken ordnas med tågstav och övriga föreskrifter för motspårskörning följes. Vid s. k. konvojkörning skall tågstaven medföras på det sista tåget i konvojen.

Vid tillfällen då plombering av hyttsignalerna skall utföras av trafikbefäl, skall särskild plomberingstång utkwitteras på tunnelcentralen.

Inrapportering av hyttsignalfel

Alla inrapporterade hyttsignalfel antecknas i dagrapporten på tunnelcentralen. Därutöver skall föraren skriva vagnfelsrapport vid varje inträffat hyttsignalfel.

Fasta signaler i banan

(Jfr även bil. 1.)

Signaler för normal trafikriktning (höga signaler).

För körning i normal trafikriktning finns färgljussignaler med tre, fyra eller fem sken. De kan visa följande signalbilder:

rött sken = **stopp**

rött o. gult sken = **stopp**, fortsatt därefter med försiktighet, beredd att stanna för hinder i banan (kryp-signal)

ett, två eller tre

gröna sken = **klart** för viss tågväg (kör enligt hyttsignalbild)

Signaler för icke normal trafikriktning (låga signaler)

1. *Tvåskens-färgljussignaler*

Dessa kan visa följande signalbilder:

rött sken = **stopp**

rött och gult sken = **stopp**, fortsatt därefter med försiktighet, beredd att stanna för hinder i banan (kryp-signal)

A n m. Dessa två-skens färgljussignaler kan även användas för normal trafikriktning på icke trafikspår, såsom inom vagnhallsområde m. m.

2. *Enskens-färgljussignaler*

Dessa signaler användes för att ange stoppgräns vid körning i icke normal trafikriktning. Signalerna visar alltid stoppsignal med fast rött sken.

i) Snö- och isberedskap

För snö- och isberedskapen vid tunnelbanan gäller följande:

1. Beredskapsåtgärder mot isbildning på strömskenan

För att förebygga isbildning på strömskenan har tunnelbanornas förortssträckor försetts med ett stort antal frostskyddsbad, monterade på strömskenan vid sådana platser, där särskild risk för isbildning föreligger. Frostskyddsbaden inkopplas av strömskenevakten. Vid behov sker detta på anmodan av tunnelcentralen.

Vid tillfällen, då risk för isbildning föreligger eller starkt snöfall förekommer eller kan väntas, skall följande åtgärder vidtas:

a) Tjänstgörande kontrollören på tunnelcentralen skall ålägga förarna att göra iakttagelser beträffande ev. ljusbågar och inrapportera detta till tunnelcentralen. Om strömskenan är isbelagd, blinkar tågbelysningen och tåget får en ryckig gång.

b) Förarna skall vid ändstation läsa av temperaturen på termometern på plattformen.

c) Nattkontrollören skall följa med sista nattåget till yttre ändstationen och åter mot staden, varefter han skall inrapportera sina iakttagelser till tunnelcentralen.

Om svår isbildning eller snöhinder befaras, skall tunnelcentralen anmoda strömskenevakten att koppla in erforderligt antal frostskyddsbad. Vid tveksamhet från tunnelcentralens sida, om vidtagandet av beredskapsåtgärder mot isbildning är nödvändiga, skall vakthavande trafikinspektör kontaktas.

2. Snöberedskap

För snöröjningen i tunnelbanan finns snöplogar stationerade vid resp. vagnhallar. Plogarna är försedda med tunnelvagnskoppel i båda ändarna. Plogar-

na är vidare utrustade med strålkastare och baklykta samt ett mindre vindskydd med tak.

För snöröjningen finns på plogarna en snöskovel i framänden och två flänsskrapor, vilka är placerade mellan hjulaxlarna på vardera sidan av plogen. Skovelns underkant och skrapornas nedre ytterkant har försetts med balataremmar, varigenom passage av rälsförhöjningar och impedensförbindningar möjliggöres.

Flänsskraporna får användas vid snöplogning **utom i växlar och korsningar, där desamma skall fällas upp.**

För snöröjningen finns dessutom s. k. snöblåsningsvagnar. Dessa är utrustade med tunnelvagnskoppel samt försedda med ett tryckluftsaggregat, varigenom luft med starkt tryck utblåses på strömskenan.

Vid körning med snöplog eller snöblåsningsvagn på tunnelsträcka urkopplas vid behov hyttsignalsystemet. Körningen skall ske under ledning av trafikbefäl.

När behov av snöröjning anses föreligga, rekvideras efter samråd med vakthavande trafikinspektör genom tunnelcentralens försorg beredskapspersonal för snöplogning. Förteckning över beredskapspersonal från trafikavdelningen finns på tunnelcentralen. Plogpersonal tillsättes från banavdelningen och rekvideras genom hänvändelse till vakthavande banbefäl. Då snöröjning beordras, skall alltid strömskenevakten informeras.

3. Trafikrubbingar m. m.

Alla trafikhinder o. dyl. skall inrapporteras till tunnelcentralen. Det är av största vikt, att sådana trafikhändelser, som påfordrar skyndsamma åtgärder, snarast möjligt meddelas dit.

a) Åtgärder vid olika fel

Om tåg på grund av fel stannat mellan två stationer och icke vidare kan framföras från v 1, skall föraren söka lokalisera felet genom kontroll av säkringar, lufttrycket på manometern osv. Om felet icke snabbt

kan avhjälpas, må tåget, under förutsättning att tryckluftbromsen är i funktion, framföras till nästa station, där det utrymmes. Tåget skall framföras enligt följande:

1. Föraren beger sig till främre körhytten på v2 och manövrerar tåget därifrån. Vid behov kan manövrering ske från annan körhytt. Vid manövrering av tåget från annan körhytt än tågets främsta eller bakersta, skall strömbrytaren för körreläet ställas i läge "Förbikoppling". Under körningen skall särskild uppmärksamhet hållas på manometern och om trycket i nödbromsledningen försvinner, skall körveven omedelbart ställas i nolläge och bromshandtaget i nödbromsläge. I annat fall kan såväl dragning som bromsning av tåget komma att ske.

2. Tågvakten skall placera sig i tågets främsta körhytt för uppsikt och dirigering av körningen. Sambandet mellan tågpersonalen upprätthålles genom högtalaren. I det fall högtalaren icke är i funktion, skall signaleringen ske med luftvisslan, sedan överenskommelse därom träffats mellan personalen. Härvid skall följande signaler ges:

Två signaler med luftvisslan	= klart för körning
Tre signaler med luftvisslan	= stopp
Flera på varandra följande signaler med luftvisslan	= nödbromsa

b) Speciella åtgärder vid dörrfel

Vid återkommande svårigheter att stänga ett dörrpar skall ifrågavarande dörrpar urkopplas enligt följande:

Dörrarna stänges helt, varefter vridventilen invid dörrmaskineriet till det felaktiga dörrparet omvrides ett kvarts varv. (Ventilens utseende framgår av Vagnbeskrivningen, sid 21.) Dörrparet kommer härvid att förbli stängt och kan icke ånyo öppnas vid central eller lokal manövrering.

Vid nedanstående dörrfel, varvid tågets signalsystem påverkas, skall förbikoppling av dörrkontakterna verkställas, för att klarsignalen skall gå fram genom tåget. Dessa fel är:

d e l s då dörrkontakterna är felaktiga, så att signalerna ej fungerar, även om dörrarna i övrigt fungerar normalt,

d e l s då dörrarna icke fungerar utan bli stående i öppet läge.

I förstnämnda fall gäller, att dörrkontakterna under inga förhållanden får förbikopplas, dvs. strömbrytaren ställs i läge "Till" eller lämnas kvar i detta läge, utan att samtidigt motsvarande dörrar stängs och sedan hindras från att öppnas, genom att lufttillförseln avstängs. Detta sker genom att vridventilen invid dörrmaskinen vrides om. **Innan man åter gör det möjligt att öppna dörrarna, måste strömbrytaren återställas i "Från"-läge.**

I det fall något dörrpar icke går att stänga utan förblir öppet, skall ifrågavarande vagn utrymmas. Sedan förbikoppling av dörrkontakterna skett, får tåget med den utrymda vagnen fortsätta i trafik, tills vagnbyte hinner verkställas, under förutsättning att betryggande bevakning ordnas vid det felaktiga dörrparet. Då bevakningen efter ankomsten till vagnhallen dras in, skall strömbrytaren för förbikoppling av dörrkontakterna omedelbart återställas i "Från"-läge, för att dörrfelet med säkerhet skall uppmärksammas, även om vagnfelsrapporten skulle bli fördröjd.

Förbikoppling av dörrkontakterna får endast ske vid fel av ovannämnda slag, varvid tågets signalsystem påverkas.

För att tillkännage för trafikanterna att ett dörrpar på grund av någon felaktighet tillfälligt är avstängt, medföres på varje vagn i skyltskåpet i A-änden en pappskylt med texten "Dörren är tillfälligt avstängt".

Skylten fästes på glaset till någon av de felaktiga dörarna, synlig såväl inifrån som utifrån.

c) Åtgärder efter nödbromsning

Om tåg stannat på grund av nödbromsning med nödbromshandtag, får tåget icke ånyo igångsättas, förrän anledningen till nödbromsningen klargjorts av tågpersonalen.

d) Åtgärder vid strömavbrott

Om tåg stannat på banan på grund av strömlöshet, skall föraren och tågvakten dra till parkeringsbromsarna på erforderligt antal vagnar för att hålla tåget. Parkeringsbromsarna får icke ånyo lossas, förrän tryckluftbromsen är i funktion och tåget är klart för avgång.

Vid totalströmavbrott

Vid totalströmavbrott inom tunnelbanan, varvid såväl strömskaneanläggningen som signaler och växlar sättes ur funktion, skall följande föreskrifter gälla:

Återkoppling av likspänningen till strömskaneanläggningen sker från elverket. I de fall tunnelcentralen begärt urkoppling eller nödutlösning skett, skall återinkoppling beordras från tunnelcentralen.

Växlarna kan ej manövreras på vanligt sätt, förrän den 50-periodiga växelspanningen återkommit och omformarna för signalsystemet, vilka är placerade i relärummen utefter banan, startats. Däremot kan växlar läggas om genom nödutlösning, sedan växelspanningen återkommit, men omformarna ännu icke startats. För att erhålla hjälp vid nödutlösningen skall ställverkspersonalen i första hand anlita tillgängligt trafikbefäl eller trafikpersonal eller, om dessa icke kan anträffas, meddela tunnelcentralen.

Återinkopplingen av omformarna för hyttsignalsystemet sker f. n. manuellt från resp. relärum. Framdeles kommer detta att ske automatiskt.

I de fall manuell återinkoppling av omformarna är behövlig, äger signalpersonalen rätt att följa med trafiktågen, som därvid skall stanna invid de relärum, där inkoppling skall göras. Intill dess inkoppling utförts, kan tågen framföras på banan med "krypfart".

Vid strömavbrott i lokala likströmsförsörjningen inom relärum (avser ej strömskena)

Efter avbrott i den lokala likströmsförsörjningen inom relärum är det nödvändigt att växelomläggning i kryssväxlar utföres en gång genom nödutlösning. Övriga växlar kan läggas om på vanligt sätt omedelbart efter det att likspänningen återkommit.

Ang. anskaffande av hjälp vid nödutlösning, se ovan under åtgärder vid totalströmavbrott.

Igångsättning efter strömavbrott

För att undvika överbelastning på nätet skall följande iakttas:

1. Om flera tåg samlats efter varandra, skall tågen startas med minst 30 sek. tidsavstånd.
2. Tågvakten skall omedelbart slå ifrån strömbrytaren för ventilationen. Strömbrytaren skall vara frånslagen under de första minuterna efter starten.
3. Skulle strömavbrottet upprepas, skall kör läge 3 icke användas, förrän nästa station passerats.

e) Övriga åtgärder vid störningar av olika slag

Märker tågvakt under körningen några störningar i tågets gång, skall detta omedelbart meddelas föraren.

Om föraren genom sjukdomsfall eller dylikt blir ur stånd att manövrera tåget under körning, får tågvakten framföra tåget till nästa station och därifrån genom

tunnelcentralen snarast rekvirera ny förare. Därvid medföres tågvaktsnyckeln till förarhytten och manövrering av dörrarna sker från denna hytt. Efter tillstånd från tunnelcentralen må tågvakten framföra tåget till annan station, dit förare anländer.

Vid fel på tågvakts högtalare skall tågvakten uppsöka annan ändhytt och därifrån sköta sina åligganden, därest denna vagns högtalaranläggning är i funktion. Om tågets högtalaranläggning är helt ur funktion, skall tågvakten placera sig i körhytten och därifrån utföra sina åligganden. Tåget får framföras på detta sätt, tills tågbyte kan ske. Vid fel på högtalaranläggningen vid vagnuttagningen får tåget avgå, under förutsättning att tågvakten uppehåller sig i förarhytten enligt ovan.

f) Utrymning av tåg

Om tåg stannat mellan två stationer och icke kan föras vidare på grund av att strömmen till strömskenan brutits, får utrymning ske först sedan tillstånd härtill erhållits från tunnelcentralen. Personalen får icke lämna tåget annat än för telefonering. Om strömmen återkommer, utan att dessförinnan meddelande om strömavbrottet erhållits, får körningen fortsätta.

Om tillstånd till utrymning lämnats från tunnelcentralen till ett tåg, som befinner sig på strömlös sektion, får strömmen icke ånyo inkopplas, förrän hela den berörda sträckan inspekterats av särskild personal och garanti därigenom erhållits, att inga personer befinner sig på banan. Ev. kan spärrpersonal i viss utsträckning användas för detta ändamål.

Utrymning bör som regel ske genom tågs gaveldörrar. Dessa dörrar, som normalt är låsta, kan vid katastroftillfällen öppnas av passagerarna själva med en nyckel, som är fästad vid nödbromshandtaget invid mittdörrarna. För att underlätta utrymningen medföres på varje vagn en stege, placerad i A-änden.

Skulle vid eldsvåda el. dyl. panik uppstå i tåget och omedelbar utrymning bli behövlig, måste på förortssträcka trafikanterna varnas för den spänningsförande strömskenan och på samtliga bansträckor för efterföljande tåg och tåg på motsatt spår. Vid dylika tillfällen skall tågvakten snarast skickas tillbaka för att varna efterföljande tåg enligt TuR § 24 mom. 1 och § 17 mom. 3. På tunnelsträckan skall strömmen till strömskenan urkopplas, genom att blanktrådarna sammanföres, innan utrymning äger rum.

g) Ersättningstrafik med bussar vid trafikrubbningar

För ersättningstrafik med bussar, som insättes vid trafikrubbningar, finns tabeller uppgjorda över körvägar och hållplatser i anslutning till tunnelstationerna. Tabeller finns i spärr 1 på varje station. Dessutom förvaras ett större lager av tabeller hos resp. reservkontrollörer och i tunnelcentralen.

För att markera läget av de tillfälliga hållplatserna vid resp. stationer skall särskilda hållplatstavlor utplaceras, utom i de fall hållplatsstolpe för angränsande busslinje kan användas. De tillfälliga hållplatstavlorna, vilka är av mindre typ och lätt kan transporteras, förvaras normalt i något av personalrummen vid resp. stationer. Utplacering av hållplatstavla sker på order från tunnelcentralen som regel genom spärrkonduktörens försorg. I de fall avståndet mellan station och tillfällig busshållplats är stort, som t. ex. vid stationerna Hammarby och Kyrkogården, förvaras de tillfälliga hållplatstavlorna centralt vid resp. vagnhall, varifrån de uttransporteras på order av tunnelcentralen.

4. Verktåg

All körning med verktåg på tunnelbanan regleras av tunnelcentralen, varifrån körtillstånd lämnas och ställverkspersonalens åtgärder beordras. I de fall telefo-

ner, anslutna till ställverkstelefonssystemet, användes, ansvarar ställverksvakten för att meddelandet vidarebefordras till tunnelcentralen.

Verktåg får införas på hyttsignalreglerad sträcka, först sedan tillstånd därtill erhållits från tunnelcentralen. Tågen framföres efter speciell övervakning av ställverkspersonalen (jfr nedan). För denna körning gäller vidare, att verktågspersonalen per telefon skall meddela tunnelcentralen, när verktåget i sin helhet passerat viss växel eller växelgrupp, för att visshet skall erhållas om, när tåget passerat ifrågavarande plats.

För körning på signalreglerad sträcka, där växlar och signaler icke kan manövreras från ställverk, gäller för verktågen särskilda bestämmelser, vilka framgår av speciella trafikorder för berörda bansträckor.

När körningen på hyttsignalreglerad bansträcka är avslutad, svarar föraren för att tunnelcentralen meddelas härom.

För ställverkspersonalen gäller följande, sedan tillstånd lämnats från tunnelcentralen till verktågspersonalen för körning på hyttsignalreglerad sträcka, där signaler och växlar manövreras från ställverket. Verktåg får släppas in, först efter det att föregående trafik-tåg passerat nästa fasta signal. I och med att verktåg kommer in på viss bansträcka, skall den fasta signalen såväl före som efter verktåget ställas på stopp. Härigenom erhålles kontroll på att såväl framförvarande som bakomvarande tåg befinner sig på betryggande avstånd från verktåget. Ifrågavarande signaler skall härvid vara inställda för manuell manövrering.

På grund av osäkerheten med verktågens kortslutning av spårledningarna får ställverksvakten icke lägga om växel eller växelgrupp, som passerats av verktåg, förrän visshet erhållits om, att tåget passerat växeln eller växelgruppen.

5. Övrigt ang. tågtjänsten

Från sin plats i tåget har tågvakten på tunneltåg icke möjlighet att övervaka gällande bestämmelser för kollin och hundar. Tågvakten åligger dock att i den mån så är möjligt tillse, att dessa bestämmelser icke överträdes. Likaså skall tågvakten på förfrågan meddela gällande föreskrifter och lämna erforderliga upplysningar.

Vid olika tillfällen förekommer att åverkan sker på väggarna i tunnelvagnarnas ändhytter, genom att passagerarna ristar in initialer m. m. Vidare förekommer att skolungdom bedriver ofog i tunnelvagnarnas ändhytter och förorsakar oväsen, skrån och onödigt spring i vagnarna. Iakttar någon av personalen under färd på tunnelbanan i tjänsten eller till eller från tjänsten, att något anmärkningsvärt förekommer såsom skadegörelse o. dyl., bör han ingripa och om möjligt anteckna den skyldiges namn och adress. Om någon på detta sätt utom tjänsten anser sig böra ingripa, och det ej kan ske utan att leda till försening av något slag, kommer tiden härför att räknas som tjänst.

På varje tunnelvagn medföres en röd signalflagga, placerad i skyltskåpet till höger i ändhytten i A-änden.

C. Stationstjänsten

1. Stations organisation m. m.

En station tilldelas det antal biljettförsäljare, spärrvakter och plattformsvakter, som erfordras med hänsyn till trafikens omfattning under olika tider på dygnet. På många stationer finns under större delen av dygnet endast en biljettförsäljare, som samtidigt tjänstgör som spärrvakt.

Plattformsvakt finns vid vissa större stationer.

All stationspersonal utom den dagkommenderade är placerad på viss tunnelstation eller cirkulerar mellan stationerna inom visst begränsat område.

För intern postgång i tunnelbanan utgår i regel särskilt postbud varje förmiddag från tunnelexpeditionen till tunnelstationerna, tunnelcentralen och ställverket. På övriga tider sändes post från tunnelexpeditionen och tunnelcentralen i mån av behov med tågvakterna. Därvid åligger tågvakterna att utnyttja de på stationsplattformarna uppsatta brevlådorna. Det åligger dessutom biljettförsäljare i nattjänst efter nattrafikens slut och i god tid före dagtrafikens början tömma nämnda brevlådor. För postgången gäller i övrigt särskild instruktion.

Även under icke-trafiktid finns personal på stationerna, som efter nattrafikens slut kvarstannar för bevakning, städning m. m.

På resp. stationer är biljettförsäljaren i spärr 1 överordnad övrig spärrpersonal.

2. Spärrpersonalens åligganden

Biljettförsäljare och spärrvakt åligger att i ingångs- resp. utgångsspärrarna ombesörja försäljning och visering m. m. av biljetter samt visering och markering av kort enl. TaxTu och Kortbestämmelserna. De svarar för ordning och snygghet i spärrkioskerna samt i den mån förhållandena det medger i dessas närmaste omgivning. Utöver vad i de ovan angivna bestämmelserna föreskrivits erinras om följande:

a) Önskvärt är att biljettförsäljningen m. m. i kombinerad in- och utgångsspärr fullgöres så, att ingen blir förhindrad hinna med tågen på grund av köbildning. Om tåg skall avgå i ena riktningen inom några minuter, men i den andra först långt senare, är det önskvärt att trafikanter till det förra tillåtes inpassera i förtur.

b) Tjänstgör biljettförsäljare även som spärrvakt och två tåg ankommer och avgår så att **ut- och inpassering förbi spärren erfordras ungefär samtidigt**, bör i första hand **inpassering** ordnas för dem, som annars skulle komma för sent till tåget. **Eljest** bör utpassering medges före inpassering, särskilt vid station där övergång till spårvägs- eller busslinje sker.

c) När tiden så medger, skall spärrpersonalen lämna svar på frågor angående tågtider, färdvägar o. dyl. samt angående rätt att medföra barn, kollin och hundar (TaxTu avd. H). Detta får dock ej leda till att andra trafikanter förhindras att hinna med sitt tåg eller berörda anslutningslinjer. När så är nödvändigt, skall därför sådan trafikant anmodas att stiga åt sidan och vänta med frågorna, tills rusningen minskat. Är någon missnöjd över att övergångsbiljett ej kunnat godkännas, kan tidsödande resonemang därom undvikas genom att till honom överlämna kuvert med reklamationblankett enligt särskilt formulär.

d) Om trafikant ej har avgiften i beredskap, skall trafikanten antingen anmodas stiga åt sidan medan annan, brådskande expediering fullgöres, eller hänvisas till annan ingångs- eller utgångsspärr, om någon bemannad sådan utan köbildning finns.

e) Skulle större trafikrubbning inträffa, så att busar måste insättas för trafikanterna i ena eller båda riktningarna, kommer bussarna att framföras så nära tunnelbanan som möjligt. De trafikanter, som sålunda efter att ha erlagt avgift eller fått kort eller övergångsbiljett markerade e. dyl., önskar lämna stationen för

att gå till bussarna, skall tillåtas utpassera genom samtliga tillgängliga spärrar utan visering eller markering av färdbevisen. De bör därvid upplysas om, var ersättningsbussarnas närmaste hållplats är belägen (uppgift därom finns i spärren).

f) Vid trafikrubbningar, då vändning måste företas vid mellanstation, t. ex vid Johanneshov och busstrafik inrättas till eller från denna plats, skall genom spärrpersonalens försorg alla åtgärder vidtas, för att så snabbt och effektivt som möjligt dirigera trafikantströmmarna till eller från plattformarna. Vid behov skall extra personal rekvireras för denna dirigering.

g) Skulle olycksfall e. dyl. inträffa och spärrpersonalen därvid anser sig omedelbart böra ingripa, får i första hand spärrvakt och i andra hand biljettförsäljare tillfälligt lämna sin post. Om trafikant vid sådant tillfälle inpasserat till tågen utan att ha löst färdbevis o. dyl., skall spärrpersonalen snarast därefter meddela tunnelcentralen, som sedan per konferenstelefon meddelar övriga stationer, så att hänsyn härtill kan tas vid utgångsviseringen.

h) Rökning får icke ske under tjänstgöring i biljett- eller viserkiosk eller på plattform i tunnelbanan.

i) Obehöriga får icke uppehålla sig i biljettkiosken. Utom biljettförsäljaren äger sålunda, utöver avlösare, endast befäl i tjänsteutövning tillträde till kiosken.

j) I den trängsel, som ofta förekommer på stationerna, är det svårt för spärrpersonalen att alltid förhindra att småbarn "smiter in" genom spärrarna i sällskap med vuxna personer. Med hänsyn till de stora risker dessa barn utsättes för genom att de uppehåller sig på plattformarna, uppmanas spärrpersonalen att för undvikande av olyckshändelser om möjligt skärpa uppmärksamheten, när ensamma småbarn uppehåller sig i närheten av spärrarna.

k) Växling från dagtrafik till nattrafik sker omedelbart efter det biljettförsäljningen till sista dagtåg upp-

hört. Biljettförsäljaren skall därvid hänga upp nattrafikskylten på härför avsedd plats. Vid varje ingångsspärr finns uppgift om tiden härför.

l) Personalen skall se till, att utstående föremål, såsom skyltar, krokar o. dyl., placeras så, att de ej vålar trafikanterna skada vid spärrpassage. Om risk härför skulle föreligga, skall detta snarast anmälas till tunnelexpeditionen.

m) Personalen får icke in- och utpassera genom spärr i motsatt riktning mot den som gäller för trafikanterna, enär detta lätt ställer till oreda i trafikantströmmarna.

n) Brister eller anmärkningar, som bör komma till trafikledningens kännedom för ev. åtgärd, men är av mindre brådskande natur, antecknas i en i spärr 1 befintlig dagbok.

o) För att samordna trafiken med matarlinje finns vid vissa anslutningsstationer ett signalsystem, vilket manövreras av spärrvakten i spärr 1.

p) Vid stationer, där endera stationsuppgången hålls stängd viss del av dygnet, skall spärrpersonalen öppna och stänga grindarna vid densamma. Nycklar härtill förvaras i spärr 1. Vid stängandet av dessa stationsingångar skall de trafikanter, som passerat grindarna vid tidpunkten för stängningen, tillåtas passera genom spärrarna. Efter det dessa trafikanter expedierats, skall biljettförsäljaren låsa grindarna.

3. Biljettförsäljaren i spärr 1

Vid sidan av sin tjänstgöring enligt ovan åligger det biljettförsäljaren i spärr 1

att 10 minuter före dagtrafikens början öppna grindarna vid ingångarna till stationen och 2 minuter före nattrafikens slut stänga och låsa denna, varvid tiden beräknas i förhållande till första resp. sista tågs avgångstid från stationen.

a t t vid station med rulltrappa slå till strömmen till denna, då ingångsgrindarna öppnas, och slå ifrån den, då de åter stänges. Finns flera rulltrappor, skall även riktningen inställas enl. för stationen gällande schema.

a t t svara för att belysningen på stationen, när så erfordras, under trafiktid hålles tänd. I vänthall bör belysningen vara sådan, att den medger att läsa. I biljetthallar och på plattformar, där lysrörsbelysning användes, skall denna vara tänd dygnet om.

a t t ha ansvaret för i spärr 1 placerad utrustning för kassaredovisning m. m., såsom kassetter, utsända biljettpaket o. dyl. Undantag härifrån göres för spärr 1 vid station, där tunnelcentral är belägen. Utrustningen förvaras i nämnda fall på tunnelcentralen och ansvaret därstädes åvilar tjänstgörande kontrollör.

a t t icke utan legitimation utlämna nycklarna till de lokaler, som är avsedda för personalen, vare sig åt SS-personal eller åt någon, som uppger sig vara behörig därtill t. ex. för att utföra reparation e. dyl. Har nyckel utlämnats, skall han vaka över att den efter användning återlämnas samt efterhöra om den lokal, till vilken nyckeln lånats, blivit låst.

a t t efter sista nattågs avgång förvissa sig om att ingen av allmänheten stannar kvar på stationen, samt omhändertar ev. kvarglömda effekter.

a t t per telefon inrapportera allt som inträffar eller kommer till hans kännedom och är av den vikt att det genast bör meddelas trafikledningen, nämligen

till **tunnelcentralen** allt som är av betydelse för trafiktjänsten, t. ex. rubbningar i trafiken, fel på signaler och plattformsbelysning, oväntad stor rusning, strömavbrott och trafikhändelse, som berör tunnelbanan och

till tunnelexpeditionen vad som rör tjänsten på stationerna och som ej är av betydelse för trafiken på banan

att under tjänst på station mellan sista nattåg och första dagtåg utföra visst städningsarbete enligt i spärren befintlig uppgift (all övrig städning utföres av särskild personal).

att, om han märker eller får höra att opåräknad rusning är att vänta, omedelbart rapportera till tunnelexpeditionen för att om möjligt erhålla förstärkning av spärrpersonal, om sådan är nödvändig.

att i högtalaren underrätta trafikanterna på plattformarna om sådana förseningar eller andra trafikändringar, som han från tunnelcentralen fått meddelande om, varvid i kiosken befintlig mall för sådana meddelanden användes.

att en gång per dygn kontrollera klockorna på plattformen och i biljetthallen. Kontrollen utföres av biljettförsäljaren i spärr 1 under nattjänsten. Tunnelcentralen ringer kl. 01.15 till samtliga stationer och efterhör klockställningen. Därefter meddelas ställverket, som anmäler ev. felaktiga klockor för justering.

att även i övrigt fullgöra särskilda uppdrag enligt meddelande från tunnelexpeditionen eller tunnelcentralen, t. ex. orderdistribution genom brevlådan på plattformen, meddelande till trafikanterna om trafikändringar genom anteckning på härför avsedd tavla o. dyl.

I spärr 1 skall biljettförsäljaren dessutom ha tillgängligt

d e l s dagbok,

d e l s kassetter, ev. rekvirerade biljettpaket m. m. enligt bestämmelserna i TaxTu, avd. I ang. redovisning, och

d e l s den utrustning i övrigt, som kan vara eller bli särskilt anbefalld.

4. Plattformsvakt

Plattformsvakt skall på allt sätt medverka till att av- och påstigning vid tågen sker så snabbt, att turlistan ej måste frångås på grund av för långa stationsuppehåll. Detta sker bl. a. genom

a t t under väntan på tåg anmoda trafikanterna att fördela sig jämnt på plattformen, så att påstigningen går lika fort på de olika vagnarna, eller att ta plats, där han av erfarenhet vet, att de vagnar stannar som är minst fullsatta;

a t t vid behov hjälpa sådana trafikanter, som på grund av lyte eller av annan anledning eljest skulle fördröja av- och påstigning samt

a t t särskilt på station, som ej är ändstation, se till att de, som skall stiga på tågen, lämnar plats för de avstigande, när tåg anländer, så att av- och påstigning sker friktionsfritt.

Sedan påstigning skett, ger han med armen klartecknen åt tågvakten.

När förhållandena det medger, bör plattformsvakt även lämna trafikanterna begärda upplysningar om tider, färdvägar o. dyl. samt dirigera utpasserande trafikanter till rätta spärrar. Han skall därför vara försedd med tidtabellsblad och linjeuppgifter för både yt- och tunnelnätet.

Plattformsvakt skall under tjänstgöring bära tunnelmärke väl synligt på rockuppslaget. Märket skall utkvitteras på tunnelexpeditionen.

5. Bestämmelser ang. rulltrappor

Rulltrappa är avsedd för 2 filer av trafikanter och för gång uppåt eller nedåt. Den är normalt inställd för start genom fotocell.

Stationspersonalen torde i regel av sin tjänst vara förhindrad att i större utsträckning övervaka användningen av rulltrappa. Där sådan finns, skall dock per-

sonalen om möjligt upplysa trafikanten om gällande bestämmelser m. m. för rulltrappors användning, nämligen

a t t högst 2 personer får samtidigt färdas på samma trappsteg,

a t t barn under 6 år icke får färdas utan tillsyn av medföljande lämplig person,

a t t föremål — även käppar och paraplyer — som medföres skall bäras,

a t t endast hopfällbar barnvagn får medföras, varvid den skall bäras hopfälld,

a t t endast mindre hund får medföras. Hunden skall därvid bäras,

a t t det är förbjudet att utan fotbeklädnad beträda igång varande rulltrappa eller att sittande färdas i densamma, samt

a t t cigarettstumpar, tändstickor, papper eller andra föremål under inga omständigheter får kastas i rulltrappan.

Uppstår på rulltrappan fel av sådan art att trafik-säkerheten därigenom kan äventyras, såsom återkommande driftfel, olyckstillbud o. dyl. skall trafiken omedelbart inställas och rapport snarast lämnas till tunnelcentralen. Rulltrappan får därefter ej ånyo tas i bruk, förrän felet blivit vederbörligen avhjälat.

6 Övriga bestämmelser för stationspersonalen

a) Stationspersonal i reservtjänst skall vid tjänstens början anmäla sig på tunnelexpeditionen. När denna är stängd, sker anmälan i stället per telefon från avräkningsrummet därstädes till tunnelcentralen (tel. S Tuc 21 10, V Tuc 36 10). Samma gäller personal vid återkomst efter permission samt efter slutad tjänst e. dyl., om passet av någon anledning avkortats, så att det understiger full tjänstgöringstid (jfr Tjf § 2).

b) I Tjf i övrigt förskrivna anmälan e. dyl. till trafikexpedition, biljettexpedition, reserv- eller stationskontrollörer o. dyl. skall betr. tunnelbanans stationspersonal i stället ske till tunnelexpeditionen.

c) Den i Tjf § 5:A föreskrivna anmälan om förhinder att inställa sig till tjänstgöring skall stationspersonal ingiva senast **1 timme** före tjänstens början, dock behöver anmälan för dem som har tjänst vid station, där tunnelexpeditionen är belägen, ej ske förr än **½ timme** före.

d) Inom stationsområde tillvaratagna effekter lämnas av stationspersonalen, när så kan ske, till tågvakten, vilken sedan avlämnar dem till tunnelcentralen.