

INSTRUKTION
2022-08-11
Version 11

Diarienummer
TN 2014-0594

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Upprättat av:
Harald Schaffhauser
Granskat av:
Daniel Wemmergård, Henrik Block
Fastställd av:
Harald Schaffhauser

Gäller fr o m Tom
2022-08-11 t.v.

SSÄ Banbok för Roslagsbanan

Versionshistorik

| Datum | Version | Ändrade sidor | Upprättad av |
|------------|---------|---|--------------------------------------|
| 2022-08-11 | 11 | Sakändringar mot tidigare versioner är markerade med nyhetsstreck | Harald Schaffhauser |
| 2022-03-28 | 10 | Sakändringar mot tidigare versioner är markerade med nyhetsstreck | Harald Schaffhauser |
| 2021-10-14 | 9 | Sakändringar mot tidigare versioner är markerade med nyhetsstreck | Harald Schaffhauser |
| 2020-12-15 | 8 | Sakändringar mot tidigare versioner är markerade med nyhetsstreck | Harald Schaffhauser |
| 2020-08-10 | 7 | Sakändringar mot tidigare versioner är markerade med nyhetsstreck | Harald Schaffhauser |
| 2019-02-11 | 6 | Sakändringar mot tidigare versioner är markerade med nyhetsstreck | Harald Schaffhauser |
| 2018-12-09 | 5 | | Harald Schaffhauser Johan Kleiman |
| 2017-08-14 | 4 | | Harald Schaffhauser |
| 2015-11-08 | 3 | | Harald Schaffhauser |
| 2014-09-08 | 2.0 | | Arne Grundberg |

Innehållsförteckning

| | |
|---|----|
| Förklaringar till linjebeskrivningen | 5 |
| Linjebeskrivning..... | 7 |
| Stockholms östra→Kårsta..... | 7 |
| Kårsta→Stockholms östra..... | 14 |
| Roslags Näsby→Österskär | 21 |
| Österskär→Roslags Näsby | 25 |
| Djursholms Ösby→Näsbypark | 29 |
| Näsbypark→Djursholms Ösby | 31 |
| Anvisningar för telefonering | 33 |
| Allmänt | 33 |
| Anordningar | 33 |
| Kontaktinformation..... | 33 |
| Sth för banan | 34 |
| Kompletterande föreskrifter och uppgifter rörande lokala förhållanden | 34 |
| Vägskydd nära hållplatser | 34 |
| Stockholm Ö ställverksområde | 34 |
| Stockholms östra | 35 |
| Depåområde Stockholm Ö | 37 |
| Mörbydepån | 38 |
| Roslags Näsby och Tibble..... | 40 |
| Ormsta | 40 |
| Vedalund..... | 40 |
| Vallentunadepån | 41 |
| Lindholmen | 42 |
| Kårsta..... | 42 |
| Bergtorps ställverksområde | 43 |
| Rydbo..... | 43 |
| Österskär | 43 |
| Näsbypark..... | 43 |

| | |
|---|----|
| Tillägg till och undantag från Tri Jvg | 44 |
| § 5:4 Avspärningar och inhägnader | 44 |
| § 16:7, tillägg | 44 |
| § 22:3-5 och § 23:1, tillägg | 44 |
| § 31:11 och 31:13, tillägg | 44 |
| § 33:7, tillägg..... | 52 |
| § 34:1, tillägg..... | 53 |
| § 37:7, tillägg..... | 53 |
| § 38:8, tillägg | 53 |
| § 41:11, tillägg..... | 53 |
| Bilaga 8, tillägg | 54 |
| Kompletterande föreskrifter för trafikledning på vissa trafikplatser och bansträckor | 55 |
| Spärning enligt § 16:2..... | 55 |
| Särskilda krav vid spårbeträdande | 55 |
| Handhavande av lokalmanövrerade växlar inom depåområdet Stockholm Ö | 56 |
| Handhavandeinstruktion för BS-driv..... | 57 |

Förklaringar till linjebeskrivningen

Kolumn 2 (sth)

I denna kolumn anges den högsta hastighet som kan förekomma på varje delsträcka. För stationer avser hastighetsuppgiften därför alltid huvudtågvägen. På dubbelspårig linje anges vänsterspåret hastighetsuppgifter. Om högerspåret hastighetsuppgift skulle avvika, anges detta med en anmärkning i kolumn 4.

Orsak till lägre hastighet än banans sth anges endast om den är annan än spårgeometrin.

Kolumn 3 och 4 (signaltyp)

Följande förkortningar används:

Blsi = Blocksignal

Dvsi = Dvärgsignal

Hsi = Huvudsignal

Infsi = Infartssignal

Utfsi = Utfartssignal

Vsi = V-signal

Smalt streck mellan kolumn 2 och 3 visar att detta är en linjesträcka, tjockt streck att detta är en station, dubbelt streck visar att stationen ingår i ett ställverksområde.

Tjockt horisontellt streck utmärker stationsgräns.

Vid uppgift om korsningar med vägar m m anges:

”Vsi” och vägens benämning, för plankorsning *med* V-signal

”Vsi, plattformsovergång” för plattformsovergång *med* V-signal

”Vägskydd” och vägens benämning, för plankorsning med vägskyddsanläggning *utan* V-signal

”Plattformsbommar” för plattformsovergång med bomanläggning *utan* V-signal

”Utryckningsväg” för korsning som kan komma att användas av utryckningsfordon, men som saknar normalt vägskydd

”ATC-utrustad” endast när plattformsovergång med V-signal är ATC-utrustad

”Ej ATC-utrustad” endast när plankorsning med V-signal *inte* är ATC-utrustad.

”<uph>” = vägskyddanläggning med funktion för att anpassa fällsträckan då uppehåll skall göras vid föregående hållplats, se sidan 34.

Linjebeskrivning

Stockholms östra→Kårsta

| Km | Sth | Signaltyp | Trafikplats m.m. |
|---|----------|-----------|--|
| | 40 | | |
| <u>Stockholms östra–Djursholms Ösby</u> | | | |
| Stockholm Ö ställverksområde | | | |
| 0.000 | | | Stockholms östra (Öst) |
| | | Hsi | Från spår 1 – 7 (602, 604, 634, 616, 636, 618, 630, 638, 620, 640, 622, 642, 624, 644) |
| 0.306 | | Hsi | Spår 5 (680) |
| 0.328 | | Hsi | Spår 18–19, 3 (672, 674, 676) |
| 0.335 | | Hsi | Från spår 16–17 (670) |
| 0.361 | | Hsi | Från spår 12–15 (668) |
| 0.363 | | Hsi | Spår 4 (684) |
| 0.500 | 65 | | Hastighetsmärke |
| 0.610 | | Hsi | (U502, N504) |
| 0.721 | | | Stationsgräns Universitetet |
| 0.930 | 70 a) | | Hastighetsmärke spår U a) Hastighetsmärke 75 spår N |
| 1.372 | 80 | | Hastighetsmärke |
| 1.496 | | Hsi | (U512, N514) |
| 2.169 | | Hsi | (U516, N518) |
| 2.310 | | | Universitetet (Unv) |
| 2.429 | | Hsi | (U522, N524) |
| 3.028 | | | Vsi, Freskati |
| 3.336 | | Hsi | (U532, N534) |
| 3.901 | | | Reglering av längdmätning: km 3.901 = km 4.000 |
| 4.102 | | Hsi | (U402, N404) Stationsgräns Stocksund |
| 4.803 | | | Stocksund (Ssu) |
| 4.861 | | Hsi | (N414) |
| 4.872 | | Hsi | (U412) |

| Km | Sth | Signaltyp | Trafikplats m.m. |
|--|-----|-----------|--|
| 5.000 | | | Utryckningsväg |
| 5.185 | | | Reducerat skyddsutr km 5.185–5.225 uppspår |
| 5.305 | | Hsi | (U702) Stationsgräns Mörby |
| 5.307 | | Hsi | (N704) Stationsgräns Mörby |
| 5.542 | | Hsi | (U706) |
| 5.560 | | Hsi | (N708) |
| 5.640 | | | Mörby (Möb) |
| 5.726 | | Hsi | (U710, N712) |
| 5.985 | | Hsi | (U714, N716) |
| 6.198 | 70 | | Hastighetsmärke spår U |
| 6.260 | a) | | a) Hastighetsmärke 70 spår N |
| 6.293 | | Hsi | (U722) Stationsgräns Djursholms Ösby |
| 6.361 | a) | | a) Hastighetsmärke 60 spår 3 |
| 6.456 | | Hsi | (N724) Stationsgräns Djursholms Ösby |
| 6.492 | | Hsi | (726) spår M |
| 6.537 | a) | | a) Hastighetsmärke 70 spår 3 |
| 6.582 | | Hsi | (728) spår 4 |
| 6.600 | | Hsi | (730) spår 3 |
| 6.698 | | | Djursholms Ösby (Djö) |
| 6.737 | 80 | | Hastighetsmärke spår 3 och 4 |
| 6.759 | | Utfsi | Från spår 4-3 (732, 734) |
| 7.057 | | Blsi | (U802) Stationsgräns |
| 7.061 | | Blsi | (N902) Stationsgräns |
| <u>(Djursholms Ösby)–Vallentuna</u> | | | |
| Dubbspår med linjeblockering | | | |
| 7.316 | | Blsi | (N904) |
| 7.418 | | | Bråvallavägen (Bvv), hpl |
| 7.433 | 70 | | Hastighetsmärke uppspår |
| 7.440 | a) | | a) Hastighetsmärke 70 nedspår |
| 7.507 | | Blsi | (U804) |
| 7.660 | 80 | | Hastighetsmärke |
| 7.968 | | | Vsi, Danderydsvägen (uph uppspår) |
| 8.183 | | Blsi | (U806) |
| 8.186 | | Blsi | (N906) |

| Km | Sth | Signaltyp | Trafikplats m.m. |
|--------|-----|----------------|---|
| 8.320 | | | Djursholms Ekeby (Dje) , hpl |
| 8.937 | | Blisi | (U808) |
| 8.941 | | Blisi | (N908) |
| 9.756 | | Blisi | (N910) |
| 9.861 | | | Enebyberg (Enb) , hpl |
| 9.942 | | Blisi | (U810) |
| 10.448 | | Yttre infsi | (100, 102) |
| 10.748 | | Inre infsi | (104, 108) |
| 10.881 | 70 | | Hastighetsmärke |
| 11.116 | | | Roslags Näsby (Rnb) |
| 11.251 | | Utfsi | Från spår 1–3 (110, 112, 114) |
| 11.280 | 80 | | Hastighetsmärke |
| 11.286 | a) | | a) Hastighetsmärke 40 spår 2 |
| 11.324 | b) | | b) Hastighetsmärke 80 spår 2 |
| 11.413 | | | Stationsgräns Tibble, yttre infsi saknas |
| 11.615 | | Inre infsi | (140, 142) |
| 11.897 | | | Tibble (Tbl) |
| 11.963 | 65 | | Hastighetsmärke spår 1, signalteknisk orsak, ej ATC-utrustad |
| 11.980 | | Utfsi | (914) spår 2, blisi saknas |
| 11.991 | | Utfsi | (814) spår 1, blisi saknas |
| 11.991 | | | Plattformsbommar spår 2, kontrolleras i utfsi |
| 12.003 | | | Plattformsbommar spår 1, kontrolleras i utfsi |
| 12.056 | a) | | a) Hastighetsmärke 100 spår 2 |
| 12.072 | | | Stationsgräns spår 1 |
| 12.098 | 100 | | Hastighetsmärke spår 1 |
| 12.100 | | | Stationsgräns spår 2 |
| 12.887 | | | Vsi, plattformsövergång uppspår |
| 12.904 | | | Vsi, plattformsövergång nedspår |
| 12.991 | | | Ensta (Esa) , hpl |
| 13.078 | | | Vsi, plf-övergång nedspår, ATC-utrustad (uph) |
| 13.085 | | | Vsi, plf-övergång uppspår, ATC-utrustad (uph) |
| 13.694 | | Infsi | (250, 252) |

| Km | Sth | Signaltyp | Trafikplats m.m. |
|--------|-----|----------------|---|
| 14.200 | | | <u>Visinge (Vis)</u> |
| 14.267 | | Utfsi | (816, 916), blsi saknas |
| 14.383 | | | Stationsgräns |
| 14.955 | | | Reglering av längdmätning uppspår: km 14.955 = km 15.000 |
| 14.959 | | | Reglering av längdmätning nedspår: km 14.959 = km 15.000 |
| 15.685 | | Blsi | (818, 918) |
| 16.705 | | | Vsi, Åkerivägen |
| 16.922 | | Yttre infsi | (204, 212) |
| 17.332 | | Inre infsi | (208) spår 2 |
| 17.342 | | Inre infsi | (206) spår 1 |
| 17.494 | | | Vsi, Prästgårdsvägen |
| 17.695 | 80 | | Hastighetsmärke, signalteknisk orsak |
| 17.742 | | | Vsi, plattformsovergång spår 2 |
| 17.751 | | | Vsi, plattformsovergång spår 1 |
| 17.825 | | | <u>Täby Kyrkby (Täb)</u> |
| 17.895 | | Utfsi | (820, 920), blsi saknas |
| 17.903 | | | Plattformsbommar spår 1, kontrolleras i utfsi |
| 17.909 | | | Plattformsbommar spår 2, kontrolleras i utfsi |
| 17.920 | 100 | | Hastighetsmärke |
| 18.024 | | | Stationsgräns |
| 19.213 | 85 | | Hastighetsmärke |
| 19.608 | | Infsi | (240, 242) |
| 19.928 | | | <u>Kragstalund (Kgl)</u> |
| 20.013 | 100 | | Hastighetsmärke |
| 20.085 | | Utfsi | (244, 246) |
| 20.427 | | Blsi | (822, 922) Stationsgräns |
| 21.078 | | Infsi | (202, 248) |
| 21.355 | | | <u>Bällsta (Bäl)</u> |
| 21.427 | | Utfsi | (924) spår 2, blsi saknas |
| 21.436 | | Utfsi | (824) spår 1, blsi saknas |

| Km | Sth | Signaltyp | Trafikplats m.m. |
|-------------------------------|-----|----------------|---|
| 21.438 | | | Plattformsbommar spår 2, kontrolleras i utfsi |
| 21.449 | | | Plattformsbommar spår 1, kontrolleras i utfsi |
| 21.504 | 90 | | Hastighetsmärke |
| 21.568 | | | Stationsgräns |
| <hr/> | | | |
| 22.416 | | Infsi | (214, 220) |
| 22.672 | | | Vsi, plattformsövergång spår 1 |
| 22.679 | | | Vsi, plattformsövergång spår 2 |
| 22.764 | | | Vallentuna (Vlt) |
| 22.841 | | Utfsi | (216, 218) |
| 22.850 | | | Vsi, plattformsövergång |
| 22.872 | a) | | a) Hastighetsmärke 70 spår 2 |
| 22.910 | 70 | | Hastighetsmärke |
| 23.006 | | | Vsi, Åby gata |
| 23.164 | | Blsi | (222) Stationsgräns |
| <hr/> | | | |
| <i>(Vallentuna)–Kårsta</i> | | | |
| Enkelspår med linjeblockering | | | |
| 23.170 | 85 | | Hastighetsmärke |
| 23.417 | | | Vsi, Teknikvägen, ej ATC-utrustad |
| 23.735 | | Yttre infsi | (260) |
| 23.936 | | Inre infsi | (262, 264) |
| 24.057 | | | Ormsta (Ota) |
| 24.139 | | Utfsi | (266, 268), spår 1 och 2 |
| 24.149 | | | Vsi, plattformsbommar spår 2 och Ormstavägen |
| 24.160 | | | Vsi, plattformsbommar spår 1 och Ormstavägen |
| 24.228 | a) | | a) Hastighetmärke 30 spår 3 |
| 24.269 | b) | | b) Hastighetmärke 50 spår 3, växelkurva |
| 24.371 | | Utfsi | (236), spår 3 |
| 24.459 | 110 | | Hastighetsmärke |
| 24.529 | | Blsi | (238) Stationsgräns |
| 25.375 | | | Vsi, Molnby |
| 25.445 | | | Molnby (Mnb) , hpl |
| 26.411 | | Infsi | (290) |

| Km | Sth | Signaltyp | Trafikplats m.m. |
|--------|-----|-------------|---|
| 26.703 | | Inre utfsi | (284) från Vallentunadepån |
| 26.840 | | | Vedalund (Vdl) |
| 27.015 | | Yttre utfsi | (294), spår 1 |
| 27.015 | | Utfsi | (296), spår 2 |
| 27.292 | | Blsi | (832) Stationsgräns |
| 27.511 | 100 | | Hastighetsmärke |
| 27.616 | | | Vsi, Hållstavägen |
| 28.300 | | Yttre infsi | (440) |
| 28.564 | | Inre infsi | (450) spår 0 |
| 28.592 | | Inre infsi | (452) spår 3 |
| 28.636 | 70 | | Hastighetsmärke |
| 28.668 | | | Vsi, Gårdsvägen |
| 28.765 | | | <u>Lindholmen (Ldm)</u> |
| 28.819 | | | S-märke utgör slutpunkt för infartstågväg |
| 28.852 | | | Plattformsbommar, kontrolleras i utfsi |
| 28.871 | | Utfsi | (454, 456) |
| 28.980 | 70 | | Hastighetsmärke |
| 29.053 | | | Vsi, Djurgården |
| 29.133 | | Blsi | (458) Stationsgräns |
| 29.199 | 85 | | Hastighetsmärke |
| 29.760 | | | Vsi, Mörbytorpsvägen |
| 29.897 | 110 | | Hastighetsmärke |
| 31.707 | | | Vsi, Solsta södra |
| 31.818 | 85 | | Hastighetsmärke |
| 31.987 | 95 | | Hastighetsmärke |
| 32.027 | | | Vsi, Solsta norra |
| 32.326 | 100 | | Hastighetsmärke |
| 33.315 | | | Vsi, Gräbbelundsvägen |
| 33.564 | | | Vsi, Lilla Vreda |
| 34.085 | | Infsi | (470) |
| 34.218 | | | Vsi, Bergsvägen |
| 34.568 | | | Vsi, plattformsbommar spår 1 |

| Km | Sth | Signaltyp | Trafikplats m.m. |
|--------|-----|-----------|---|
| 34.653 | | | Frösunda (Fsu) |
| 34.730 | | | S-märke utgör slutpunkt för infartstågväg |
| 34.776 | | Utfsi | (472, 474) |
| 34.970 | | Blsi | (476) Stationsgräns |
| 37.263 | 85 | | Hastighetsmärke |
| 37.551 | 95 | | Hastighetsmärke |
| 38.514 | | | Ekskogen (Ekg) , hpl |
| 38.621 | 70 | | Hastighetsmärke |
| 38.652 | | | Vsi, Ekskogen (uph) |
| 38.898 | 85 | | Hastighetsmärke |
| 39.474 | | | Vsi, Roslagsbroby (uph) |
| 39.625 | 95 | | Hastighetsmärke |
| 40.366 | | | Vsi, Kårsta by |
| 41.207 | 80 | | Hastighetsmärke |
| 41.238 | | Infsi | (480) |
| 41.506 | | | Vsi, Kårstavägen |
| 41.632 | 40 | | Hastighetsmärke, signalteknisk orsak |
| 41.709 | | | Kårsta (Kår) |
| 41.780 | | Hsi-märke | (1482) spår 1 |

Kårsta→Stockholms östra

| Km | Sth | Signaltyp | Trafikplats m.m. |
|-------------------------------|-----|-----------|---|
| | 80 | | |
| <u>Kårsta–Vallentuna</u> | | | |
| Enkelspår med linjeblockering | | | |
| 41.709 | | | Kårsta (Kår) |
| 41.642 | | Utfsi | (485) spår 2 |
| 41.634 | | Utfsi | (483) spår 1 |
| 41.608 | 80 | | Hastighetsmärke |
| 41.506 | | | Vsi, Kårstavägen |
| 41.252 | | Blsi | (481) Stationsgräns |
| 41.207 | 95 | | Hastighetsmärke |
| 40.366 | | | Vsi, Kårsta by |
| 39.625 | 85 | | Hastighetsmärke |
| 39.474 | | | Vsi, Roslagsbroby |
| 38.898 | 70 | | Hastighetsmärke |
| 38.652 | | | Vsi, Ekskogen |
| 38.621 | 95 | | Hastighetsmärke |
| 38.514 | | | Ekskogen (Ekg) , hpl |
| 37.551 | 85 | | Hastighetsmärke |
| 37.263 | 100 | | Hastighetsmärke |
| 34.984 | | Infsi | (477) |
| 34.653 | | | Frösunda (Fsu) |
| 34.581 | | Utfsi | (473) spår 1, S-märke utgör slutpunkt för infartstågväg spår 2 |
| 34.568 | | | Plattformsbommar spår 1, kontrolleras i utfsi |
| 34.541 | | Utfsi | (475) spår 2 |
| 34.430 | 95 | | Hastighetsmärke, signalteknisk orsak |
| 34.218 | | | Vsi, Bergsvägen |
| 34.158 | 100 | | Hastighetsmärke |
| 34.099 | | Blsi | (471) Stationsgräns |
| 33.564 | | | Vsi, Lilla Vreda |
| 33.315 | | | Vsi, Gräbbelundsvägen |
| 32.326 | 95 | | Hastighetsmärke |
| 32.027 | | | Vsi, Solsta norra |

| Km | Sth | Signaltyp | Trafikplats m.m. |
|--------|-----|----------------|---|
| 31.987 | 85 | | Hastighetsmärke |
| 31.818 | 110 | | Hastighetsmärke |
| 31.707 | | | Vsi, Solsta södra |
| 29.897 | 85 | | Hastighetsmärke |
| 29.760 | | | Vsi, Mörbytorpsvägen |
| 29.199 | 70 | | Hastighetsmärke |
| 29.149 | | Yttre infsi | (463) |
| 29.053 | | | Vsi, Djurgården |
| 28.879 | | Inre infsi | (461, 459) |
| 28.852 | | | Vsi, plattformsovergång |
| 28.765 | | | Lindholmen (Ldm) |
| 28.686 | | Inre utfsi | (457, 455) |
| 28.668 | | | Vsi, Gårdsvägen |
| 28.567 | 100 | | Hastighetsmärke |
| 28.454 | | Yttre utfsi | (453, 451) |
| 28.371 | 100 | | Hastighetsmärke |
| 28.316 | | Blsi | (835) Stationsgräns |
| 27.616 | | | Vsi, Hållstavägen |
| 27.391 | 110 | | Hastighetsmärke |
| 27.300 | | Infsi | (299) |
| 26.840 | | | Vedalund (Vdl) |
| 26.786 | | Inre utfsi | (291) spår 1 |
| 26.700 | | | S-märke utgör slutpunkt för infartstågväg |
| 26.666 | | Utfsi | (295) spår 2 |
| 26.656 | | Yttre utfsi | (293) spår 1 |
| 26.425 | | Blsi | (833) Stationsgräns |
| 25.445 | | | Molnby (Mnb), hpl |
| 25.375 | | | Vsi, Molnby (uph) |
| 24.543 | | Yttre infsi | (239) |
| 24.459 | 85 | | Hastighetsmärke |

| Km | Sth | Signaltyp | Trafikplats m.m. |
|-------------------------------------|-----|------------|--|
| 24.269 | a) | | a) Hastighetmärke 30 spår 3 |
| 24.241 | | | S-märke utgör slutpunkt för infartstågväg spår 3 |
| 24.228 | b) | | b) Hastighetmärke 50 spår 3, växelkurva |
| 24.222 | | Inre infsi | (267) spår 3 |
| 24.170 | | | Vsi, Ormstavägen och plattformsbommar |
| 24.057 | | | Ormsta (Ota) |
| 23.991 | | | S-märke utgör slutpunkt för infartstågväg |
| 23.944 | | Utfsi | (265, 263) |
| 23.855 | 85 | | Hastighetsmärke |
| 23.743 | | Blsi | (261) Stationsgräns |
| 23.417 | | | Vsi, Teknikvägen, ej ATC-utrustad |
| 23.180 | | Infsi | (223) |
| 23.170 | 70 | | Hastighetsmärke |
| 23.006 | | | Vsi, Åby gata |
| 22.910 | 90 | | Hastighetsmärke |
| 22.872 | a) | | a) Hastighetsmärke 90 spår 2 |
| 22.850 | | | Vsi, plattformsovergång |
| 22.764 | | | Vallentuna (Vlt) |
| 22.691 | | Utfsi | (219) spår 2 |
| 22.684 | | Utfsi | (217) spår 1 |
| 22.679 | | | Plattformsbommar spår 2, kontrolleras i utfsi |
| 22.672 | | | Plattformsbommar spår 1, kontrolleras i utfsi |
| 22.432 | | Blsi | (927, 827) Stationsgräns |
| <i>(Vallentuna)–Djursholms Ösby</i> | | | |
| Dubbspår med linjeblockering | | | |
| 21.568 | | Infsi | (279, 215) |
| 21.503 | 100 | | Hastighetsmärke |
| 21.449 | | | Vsi, plattformsovergång spår 1 |
| 21.438 | | | Vsi, plattformsovergång spår 2 |
| 21.355 | | | Bällsta (Bäl) |
| 21.220 | | Utfsi | (925, 825) Blsi saknas |
| 21.078 | | | Stationsgräns |

| Km | Sth | Signaltyp | Trafikplats m.m. |
|--------|-----|-----------|---|
| 20.442 | | Infsi | (249, 247) |
| 19.928 | | | Kragstalund (Kgl) |
| 19.810 | 90 | | Hastighetsmärke |
| 19.800 | | Utfsi | (923, 823), blsi saknas |
| 19.612 | | | Stationsgräns |
| 19.425 | 85 | | Hastighetsmärke |
| 19.253 | 100 | | Hastighetsmärke |
| 18.024 | | Infsi | (213, 211) |
| 17.970 | 80 | | Hastighetsmärke, signalteknisk orsak |
| 17.909 | | | Vsi, plattformsovergång spår 2 |
| 17.903 | | | Vsi, plattformsovergång spår 1 |
| 17.825 | | | Täby kyrkby (Täb) |
| 17.762 | | | S-märke utgör slutpunkt för infartstågväg på spår 1 |
| 17.755 | | Utfsi | (209) Spår 2 |
| 17.751 | | | Plattformsbommar spår 1, kontrolleras i utfsi |
| 17.747 | | Utfsi | (207) Spår 1 |
| 17.742 | | | Plattformsbommar spår 2, kontrolleras i utfsi |
| 17.694 | 85 | | Hastighetsmärke |
| 17.494 | | | Vsi Prästgårdsvägen |
| 17.250 | 100 | | Hastighetsmärke |
| 16.930 | | Blsi | (921, 821) Stationsgräns |
| 16.705 | | | Vsi, Åkerivägen |
| 15.712 | | Blsi | (919, 819) |
| 14.959 | | | Reglering av längdmätning nedspår: km 14.959 = km 15.000 |
| 14.955 | | | Reglering av längdmätning uppspår: km 14.955 = km 15.000 |
| 14.383 | | Infsi | (259, 257) |
| 14.200 | | | Visinge, (Vis) |
| 14.122 | | Utfsi | (255, 253) |
| 13.717 | | Blsi | (917, 817) Stationsgräns |
| 13.085 | | | Vsi, plattformsovergång uppspår |

| Km | Sth | Signaltyp | Trafikplats m.m. |
|--------|-----|-------------|--|
| 13.078 | | | Vsi, plattformsovergång nedspår |
| 12.991 | | | Ensta (Esa) , hpl |
| 12.904 | | | Vsi, plf-övergång nedspår, ATC-utrustad (uph) |
| 12.887 | | | Vsi, plf-övergång uppspår, ATC-utrustad (uph) |
| 12.100 | | Infsi | (149) nedspår |
| 12.098 | 65 | | Hastighetsmärke spår 1, signalteknisk orsak, ej ATC-utrustad |
| 12.072 | | Infsi | (147) uppspår |
| 12.054 | 80 | | Hastighetsmärke |
| 12.003 | | | Vsi, plattformsovergång spår 1 |
| 11.991 | | | Vsi, plattformsovergång spår 2 |
| 11.897 | | | Tibble (Tbl) |
| 11.766 | | Utfsi | (143, 141) |
| 11.413 | | Infsi | (123, 121) Stationsgräns Roslags Näsby |
| 11.324 | a) | | a) Hastighetsmärke 40 spår 2 |
| 11.286 | b) | | b) Hastighetsmärke 70 spår 2 |
| 11.265 | 70 | | Hastighetsmärke |
| 11.116 | | | Roslags Näsby (Rnb) |
| 11.043 | | Inre utfsi | Från spår 4-1 (117, 115, 113, 111) |
| 10.920 | 80 | | Hastighetsmärke spår N |
| 10.881 | a) | | a) Hastighetsmärke 80 spår U |
| 10.546 | | Yttre utfsi | (913, 813), blsi saknas |
| 10.448 | | | Stationsgräns |
| 9.952 | | Blsi | (U803) |
| 9.861 | | | Enebyberg (Enb) , hpl |
| 9.766 | | Blsi | (N903) |
| 8.964 | | Blsi | (N905) |
| 8.953 | | Blsi | (U805) |
| 8.325 | | | Djursholms Ekeby (Dje) , hpl |
| 8.197 | | | (N907, U807) |
| 7.992 | | | Vsi, Danderydsvägen (uph nedspår) |
| 7.660 | 70 | | Hastighetsmärke |
| 7.518 | | Blsi | (U809) |
| 7.446 | a) | | a) Hastighetsmärke 80 uppspår |

| Km | Sth | Signaltyp | Trafikplats m.m. |
|--|-----|-----------|--|
| 7.440 | 80 | | Hastighetsmärke nedspår |
| 7.418 | | | Bråvallavägen (Bvv) , hpl |
| 7.328 | | Blsi | (N909) |
| <u>Djursholms Ösby–Stockholms östra</u> | | | |
| Stockholm Ö ställverksområde | | | |
| 7.057 | | Hsi | (N701, U703) |
| 6.767 | | Hsi | Spår 3, 4 (N707, U709) |
| 6.737 | 70 | | Hastighetsmärke |
| 6.698 | | | <u>Djursholms Ösby (Djö)</u> |
| 6.612 | | Hsi | Från spår 1-2 (741, 743) |
| 6.608 | | Hsi | Från spår 3 (N711) |
| 6.590 | | Hsi | Från spår 4 (713) |
| 6.537 | 60 | | Hastighetsmärke spår N |
| 6.366 | | Hsi | Från spår 4 (U717) |
| 6.366 | | Hsi | Från spår M (715) |
| 6.361 | 80 | | Hastighetsmärke spår N |
| 6.301 | | Hsi | (U721) Stationsgräns Mörby |
| 6.260 | | Hsi | (N719) Stationsgräns Mörby |
| 6.198 | a) | | a) Hastighetsmärke 80 spår U |
| 5.642 | | Hsi | (N727, U729) |
| 5.945 | | | <u>Mörby (Möb)</u> |
| 5.568 | | Hsi | (N731) |
| 5.550 | | Hsi | (U733) |
| 5.424 | | Hsi | (N421), stationsgräns Stocksund |
| 5.420 | | Hsi | (U423), stationsgräns Stocksund |
| 5.161 | | Hsi | (425) Från Mörby verkstad |
| 5.000 | | | Utryckningsväg |
| 4.953 | | Hsi | (U433) |
| 4.941 | | | (N431) |
| 4.803 | | | <u>Stocksund (Ssu)</u> |
| 4.102 | | Hsi | (N501, U503) Stationsgräns Universitetet |
| 4.000 | | | Reglering av längdmätning: km 4.000 = km 3.901. |

| Km | Sth | Signaltyp | Trafikplats m.m. |
|-------------------|-----|-----------|---|
| 3.565 | | Hsi | (N521, U523) |
| 3.041 | | | Vsi, Freskati |
| 2.575 | | Hsi | (N531, U533) |
| 2.310 | | | Universitetet (Unv) |
| 2.223 | | Hsi | (N535, U537) |
| 1.590 | | Hsi | (N541, U543) |
| 1.372 | 75 | | Hastighetsmärke spår N |
| 1.372 | a) | | a) Hastighetsmärke 70 spår U |
| 0.930 | 65 | | Hastighetsmärke |
| 0.721 | | Hsi | (N601, U603) Stationsgräns Stockholm Ö |
| 0.554 | a) | | a) Hastighetsmärke 30, spår U, skymd sikt. Gäller endast tåg utan ATC. |
| 0.532 | | Hsi | (N611, U613) |
| 0.361 | | | S-märke, slutpunkt för tågväg mot spår 12–17 |
| 0.306 | | Hsi | Spår 5–3 (621, 623, 625) |
| 0.211 | | Hsi | Spår 3 (635) |
| 0.203 | | Hsi | Spår 19 (637) |
| 0.183 | | Hsi | Spår 18 (639) |
| 0.138 | b) | | b) Hastighetsmärke 25, spår 5, gäller till spår 6-7 |
| 0.100 | c) | | c) Hastighetsmärke 25, spår 26, gäller till spår 7 |
| 0.050– 0.041 | | Hsi | Spår 5–2 (665, 667, 669, 671) |
| 0.000 | | | Stockholms östra (Öst) |
| -0.016– -0.020 | | Hsi | Spår 7–6 (661, 663) |
| -0.088– -0.096 | | | Stopplykta (681, 683, 685, 687, 689, 691, 693) |

Roslags Näsby → Österskär

| Km | Sth | Signaltyp | Trafikplats m.m. |
|-------------------------------------|-----|-------------|--|
| | 70 | | |
| <i>Roslags Näsby–(Galoppfältet)</i> | | | |
| Dubbelspår med linjeblockering | | | |
| 11.116 | | | Roslags Näsby (Rnb) |
| 11.251 | | Inre utfsi | Från spår 2–4 (112, 114, 116) |
| 11.385 | 100 | | Hastighetsmärke |
| 11.627 | | Yttre utfsi | (134, 136) |
| 11.943 | | Blsi | (850, 950) Stationsgräns |
| 12.287 | 80 | | Hastighetsmärke |
| 12.338 | | Blsi | (U332, N334) |
| 12.481 | | | Täby centrum (Täc), hpl |
| 12.570 | | | Vsi, plf-övergång uppspår, ATC-utr. (uph) |
| <i>Galoppfältet–Viggbyholm</i> | | | |
| Bergtorps ställverksområde | | | |
| 12.973 | | Hsi | (U336, N338) |
| 13.046 | | | Vsi, plattformsovergång spår 1 |
| 13.115 | | | Galoppfältet (Gpf) |
| 13.180 | | | S-märke utgör slutpunkt för infartståg väg |
| 13.185 | | | Vsi, plattformsovergång |
| 13.204 | | Hsi | (340, 342) |
| 13.938 | | Hsi | (U302, N330) Stationsgräns Viggbyholm |
| 14.191 | | | Vsi, plattformsovergång spår 1 |
| 14.199 | | | Vsi, plattformsovergång spår 2-3 |
| 14.277 | | | Viggbyholm (Vbm) |
| 14.347 | | Utfsi | (304, 306, 308) |
| 14.356 | | | Plattformsbommar, kontrolleras i utfsi, utryckningsväg |
| 14.620 | | | Vsi, Viraudsparken, ej ATC-utrustad |
| 14.688 | | Blsi | (344) Stationsgräns |
| <i>(Viggbyholm)–Hägernäs</i> | | | |
| Enkelspår med linjeblockering | | | |

| Km | Sth | Signaltyp | Trafikplats m.m. |
|----------------------------------|----------|----------------|--|
| 14.729 | 70 | | Hastighetsmärke |
| 15.007 | 80 | | Hastighetsmärke |
| 15.190 | | | Vsi, Rönninge byväg, ej ATC-utrustad |
| 15.344 | | Infsi | (360) |
| 15.489 | a) | | a) Hastighetsmärke 70 spår 2 |
| 15.643 | | | Hägernäs (Hgä) |
| 15.707 | | | S-märke utgör slutpunkt för infartstågväg spår 2 |
| 15.716 | 70 | | Hastighetsmärke spår 1 |
| 15.726 | | Utfsi | Spår 1 (856), blsi saknas |
| 15.735 | | | Vsi, plattformsovergång spår 2 |
| 15.741 | | Utfsi | Spår 2 (956), blsi saknas |
| 15.821 | | | Stationsgräns |
| <u>(Hägernäs)–Arninge</u> | | | |
| Dubbspår med linjeblockering | | | |
| 16.155 | | | Vsi, Sjöflygvägen |
| 16.309 | 100 | | Hastighetsmärke |
| 16.726 | | Infsi | (370, 372) |
| 16.970 | 85 a) | | Hastighetsmärke a) 90 spår 2 |
| 17.130 | 100 | | Hastighetsmärke |
| 17.206 | | | Arninge (Are) |
| 17.280 | | Inre utfsi | (374, 376) |
| 17.911 | | Yttre utfsi | (366, 378) |
| 17.1070 | | | Reglering av längdmätning, linjeförlängning: km 17.1070 = km 18.000 |
| 18.072 | | Blsi | (384) Stationsgräns |
| <u>(Arninge)–Rydbo</u> | | | |
| Enkelspår med linjeblockering | | | |
| 18.535 | 95 | | Hastighetsmärke |
| 19.716 | | Infsi | (314) |
| 19.759 | 90 | | Hastighetsmärke |
| 19.843 | | | Vsi, Rydbovägen |

| Km | Sth | Signaltyp | Trafikplats m.m. |
|----------------------------------|-----|-----------|--|
| 19.988 | | | Vsi, plattformsovergång sp 1 |
| 20.025 | | | <u>Rydbo (Rdb)</u> |
| 20.141 | | | S-märke utgör slutpunkt för infartstågväg |
| 20.161 | | | Plattformsbommar, kontrolleras i utfsi |
| 20.165 | | Utfsi | (316, 318) |
| 20.411 | | Blsi | (864, 964) Stationsgräns |
| <u>(Rydbo)–Åkersberga</u> | | | |
| Dubbspår med linjeblockering | | | |
| 20.625 | 100 | | Hastighetsmärke |
| 22.779 | | Infsi | (380, 382) |
| 22.878 | | | Reglering av längdmätning spår 1: km 22.878 = km 23.000 |
| 22.884 | | | Reglering av längdmätning spår 2: km 22.884 = km 23.000 |
| 23.209 | | | Vsi, plattformsovergång Täljö |
| 23.301 | | | <u>Täljö (Täl)</u> |
| 23.376 | | | S-märke utgör slutpunkt för infartstågväg |
| 23.467 | | Utfsi | (866, 966) Blsi saknas Stationsgräns |
| 23.525 | 105 | | Hastighetsmärke |
| 24.554 | 90 | | Hastighetsmärke |
| 24.748 | | Infsi | (350, 356) |
| 25.117 | 85 | | Hastighetsmärke |
| 25.418 | 100 | | Hastighetsmärke |
| 25.443 | | | Vsi, plattformsovergång spår 2 |
| 25.456 | | | Vsi, plattformsovergång spår 1 |
| 25.556 | | | <u>Åkers Runö (Åru)</u> |
| 25.633 | | Utfsi | (352) spår 1, blsi saknas |
| 25.641 | | Utfsi | (354) spår 2, blsi saknas |
| 25.647 | | | Plattformsbommar spår 1, kontrolleras i utfsi |
| 25.656 | | | Plattformsbommar spår 2, kontrolleras i utfsi |
| 25.885 | | | Stationsgräns |
| <u>Åkers Runö (Åru)</u> | | | |
| 26.393 | | Infsi | (322, 358) |
| 26.857 | a) | | a) Hastighetsmärke 70 spår 2 |

| Km | Sth | Signaltyp | Trafikplats m.m. |
|-------------------------------|-----|----------------|--|
| 27.010 | 70 | | Hastighetsmärke spår 1 |
| 27.208 | | | Åkersberga (Åbg) |
| 27.241 | | Utfsi | (324, 326, 348) |
| 27.253 | | | Plattformsbommar sp 1-2, kontrolleras i utfsi |
| 27.259 | | | Plattformsbommar sp 3, kontrolleras i utfsi |
| 27.389 | 80 | | Hastighetsmärke spår 1-2 |
| 28.489 | 80 | | Hastighetsmärke |
| 27.533 | | | Vsi, Luffarbacken |
| 27.554 | | Blsi | (328) Stationsgräns |
| (Åkersberga)–Österskär | | | |
| Enkelspår med linjeblockering | | | |
| 28.473 | | | Vsi, Tunavägen |
| 28.582 | | | Tunagård (Tug) , hpl |
| 28.650 | 65 | | Hastighetsmärke |
| 28.984 | | | Vsi, gångväg Södra Åsvägen (uph) |
| 29.187 | | Yttre infsi | (390) |
| 29.337 | | | Vsi, Generalsvägen |
| 29.390 | a) | | a) Hastighetsmärke 40 spår 1, infartstågväg slutar vid stoppbock |
| 29.483 | | Inre infsi | (392, 394) |
| 29.511 | | | Österskär (Ösk) |
| 29.574 | | | Stopplykta (396, 398) |

Österskär→Roslags Näsby

| Km | Sth | Signaltyp | Trafikplats m.m. |
|--|-----|-----------|----------------------------------|
| | 65 | | |
| <u>Österskär-Åkersberga</u> Enkelspår med linjeblockering | | | |
| 29.511 | | | Österskär (Ösk) |
| 29.491 | | Dvsi | (397, 399) |
| 29.393 | | Utfsi | (393, 395) |
| 29.337 | | | Vsi, Generalsvägen |
| 29.197 | | Blsi | (391) Stationsgräns |
| 29.154 | 65 | | Hastighetsmärke |
| 28.984 | | | Vsi, Södra Äsvägen |
| 28.923 | 80 | | Hastighetsmärke |
| 28.582 | | | Tunagård (Tug), hpl |
| 28.473 | | | Vsi, Tunavägen (uph) |
| 27.568 | | Infsi | (329) |
| 27.533 | | | Vsi, Luffarbacken |
| 27.389 | 70 | | Hastighetsmärke |
| 27.259 | | | Vsi, plattformsövergång spår 3 |
| 27.253 | | | Vsi, plattformsövergång spår 1-2 |
| 27.208 | | | Åkersberga (Åbg) |
| 27.031 | | Utfsi | (351, 327, 325) |
| 27.010 | a) | | a) Hastighetsmärke 95, spår 1 |
| 26.898 | b) | | b) Hastighetsmärke 95, spår 1 |
| 26.857 | 95 | | Hastighetsmärke, spår 2 |
| 26.475 | 100 | | Hastighetsmärke |
| 26.414 | | Blsi | (971, 871) Stationsgräns |
| <u>(Åkersberga)-Rydbo</u> Dubbelspår med linjeblockering | | | |
| | | | |
| 25.885 | | Infsi | (357, 359) |
| 25.656 | | | Vsi, plattformsövergång spår 2 |
| 25.647 | | | Vsi, plattformsövergång spår 1 |
| 25.556 | | | Åkers Runö (Åru) |
| 25.462 | | Utfsi | (353, 355) |

| Km | Sth | Signaltyp | Trafikplats m.m. |
|-------------------------------|-----|-------------|--|
| 25.456 | | | Plattformsbommar spår 1, kontrolleras i utfsi |
| 25.443 | | | Plattformsbommar spår 2, kontrolleras i utfsi |
| 25.418 | 85 | | Hastighetsmärke spår 1 |
| 25.412 | 85 | | Hastighetsmärke spår 2 |
| 25.117 | 90 | | Hastighetsmärke |
| 24.763 | | Blsi | (969, 869) Stationsgräns |
| 24.554 | 100 | | Hastighetsmärke |
| 23.477 | | Infsi | (387, 385) |
| 23.301 | | | <u>Täljö (Täl)</u> |
| 23.230 | | Utfsi | (383, 381) |
| 23.219 | | | Plattformsbommar Täljö. Kontrolleras i utfsi |
| 22.884 | | | Reglering av längdmätning spår 1: Km 22.884 = 23.000 |
| 22.878 | | | Reglering av längdmätning spår 2: Km 22.878 = 23.000 |
| 22.779 | | Blsi | (965, 865) Stationsgräns |
| 20.625 | 90 | | Hastighetsmärke |
| 20.430 | | Infsi | (321, 323) |
| 20.161 | | | Vsi, plattformsövergång |
| 20.025 | | | <u>Rydbo (Rdb)</u> |
| 20.000 | | | Plattformsbommar spår 1, kontrolleras i utfsi |
| 19.988 | | Utfsi | (319) Spår 1 |
| 19.928 | | Utfsi | (317) Spår 2 |
| 19.843 | | | Vsi, Rydbovägen |
| 19.759 | 95 | | Hastighetsmärke |
| 19.730 | | Blsi | (315) Stationsgräns |
| <u>(Rydbo)–Arninge</u> | | | |
| Enkelspår med linjeblockering | | | |
| 18.535 | 100 | | Hastighetsmärke |
| 18.087 | | Yttre infsi | (379) |
| 17.1070 | | | Reglering av längdmätning nedspår, linjeförlängning: km 17.1070 = km 18.000 |

| Km | Sth | Signaltyp | Trafikplats m.m. |
|---------------------------------------|-------|---------------|---|
| 17.455 | | Inre infsi | (377, 375) |
| 17.206 | | | <u>Arninge (Are)</u> |
| 17.130 | 90 a) | | Hastighetsmärke a) 85 spår 1 |
| 17.071 | | Utfsi | (373, 371) |
| 16.970 | 100 | | Hastighetsmärke |
| 16.740 | | Blsi | (957, 857) Stationsgräns |
| <u>(Arninge)–Hägernäs</u> | | | |
| Dubbspår med linjeblockering | | | |
| 16.292 | 70 | | Hastighetsmärke |
| 16.155 | | | Vsi, Sjöflygvägen |
| 15.821 | | Infsi | (369, 367) |
| 15.735 | | | Vsi, plattformsovergång spår 2 |
| 15.726 | 80 | | Hastighetsmärke, spår 1 |
| 15.643 | | | <u>Hägernäs (Hgå)</u> |
| 15.489 | | Utfsi | (365, 363) |
| 15.356 | 80 | | Hastighetsmärke |
| 15.352 | | Blsi | (361) Stationsgräns |
| <u>(Hägernäs)–(Viggbyholm)</u> | | | |
| Enkelspår med linjeblockering | | | |
| 15.190 | | | Vsi, Rönninge byväg, ej ATC-utrustad |
| 15.007 | 70 | | Hastighetsmärke |
| 14.729 | 80 | | Hastighetsmärke |
| <u>Viggbyholm–Galoppfältet</u> | | | |
| Bergtorps ställverksområde | | | |
| 14.702 | | Hsi | (311) |
| 14.620 | | | Vsi, Virauddsparken, ej ATC-utrustad |
| 14.370 | | | Vsi, plattformsovergång, utryckningsväg |
| 14.277 | | | <u>Viggbyholm (Vbm)</u> |
| 14.208 | | Hsi | (309, 307, 305) |
| 14.199 | | | Plattformsbommar sp 2 & 3, kontrolleras i utfsi |
| 14.191 | | | Plattformsbommar sp 1, kontrolleras i utfsi |
| 13.945 | | Hsi | (N331, U303) Stationsgräns Galoppfältet |
| 13.284 | | Hsi | (N341, U343) |

| Km | Sth | Signaltyp | Trafikplats m.m. |
|--|-----|----------------|---|
| 13.207 | | | Vsi, plattformsovergång |
| 13.115 | | | Galoppfältet (Gpf) |
| 13.051 | | | S-märke utgör slutpunkt för infartstågväg |
| 13.046 | | | Vsi, plattformsovergång spår 1 |
| 12.978 | | Utfsi | (N339, U337) Blsi saknas Stationsgräns |
| <u>(Galoppfältet)–Roslags Näsby</u> | | | |
| Dubbspår med linjeblockering | | | |
| 12.914 | a) | | a) Hastighetsmärke 60 uppsp., kort fällsträcka. |
| 12.570 | | | Vsi, plattformsovergång, uppspår |
| 12.481 | | | Täby centrum (Täc) , hpl |
| 12.393 | 95 | | Hastighetsmärke |
| 12.348 | | Blsi | (N335, U333) |
| 11.943 | | Yttre infsi | (139, 137) |
| 11.405 | 70 | | Hastighetsmärke |
| 11.401 | | Inre infsi | (133, 131) |
| 11.116 | | | <u>Roslags Näsby (Rnb)</u> |
| 11.043 | | Inre utfsi | Från spår 4–2 (117, 115, 113) |

Djursholms Ösby → Näsbypark

| Km | Sth | Signaltyp | Trafikplats m.m. |
|----------------------------------|-----|-----------|--|
| | 60 | | |
| <u>Djursholms Ösby–Näsbypark</u> | | | |
| Enkelspår med linjeblockering | | | |
| 6.567 | 30 | | Hastighetsmärke, rälsförhöjning saknas spår 1 |
| 6.636 | 40 | | Hastighetsmärke |
| 6.686 | | | Djursholms Ösby (Djö) |
| 6.711 | | Utfsi | Från spår 2 och 1 (742, 744) |
| 6.711 | a) | | a) Hastighetsmärke 40 spår 2 |
| 6.714 | | | Vsi, Norevägen |
| 6.800 | 70 | | Hastighetsmärke spår 2 |
| 6.808 | 70 | | Hastighetsmärke spår 1 |
| 6.912 | | Blsi | (748) Stationsgräns |
| 7.181 | | | Vendevägen (Vev) , hpl |
| 7.260 | | | Vsi, Vendevägen <uph> |
| 7.698 | | | Vsi, Hildingavägen <uph> |
| 7.781 | | | Östberga (Öga) , hpl |
| 8.191 | | | Vsi, Valhallavägen <uph> |
| 8.335 | | Infsi | (752) |
| 8.408 | | | Vsi, Ymervägen <uph> |
| 8.450 | a) | | a) Hastighetsmärke 50 spår 2 |
| 8.527 | | | Altorp (Alp) |
| 8.552 | | | Stopplykta (754) Slutpunkt för kort infartstågväg spår 2 |
| 8.578 | | Utfsi | (762, 764) |
| 8.653 | 65 | | Hastighetsmärke |
| 8.771 | | Blsi | (772) Stationsgräns |
| 8.817 | 75 | | Hastighetsmärke |
| 9.363 | | | Vsi, Svalnäs kyrkväg |
| 9.489 | 80 | | Hastighetsmärke |
| 10.160 | 70 | | Hastighetsmärke, kort fällsträcka |
| 10.211 | | | Lahäll (Lhl) , hpl |
| 10.247 | | | Vsi, Lahällsvägen |
| 10.935 | | | Vsi, Näsbyallé <uph> |

| Km | Sth | Signaltyp | Trafikplats m.m. |
|--------|-----|----------------|-----------------------------|
| 11.001 | | | Näsbyallé (Nbe), hpl |
| 11.387 | | Yttre infsi | (782) |
| 11.549 | 40 | | Hastighetsmärke |
| 11.631 | | Inre infsi | (784) |
| 11.698 | | | Näsbypark (Nbp) |
| 11.706 | | | Stopplykta (786) |

Näsbypark→Djursholms Ösby

| Km | Sth | Signaltyp | Trafikplats m.m. |
|----------------------------------|-----|-----------|--|
| | 55 | | |
| <i>Näsbypark–Djursholms Ösby</i> | | | |
| Enkelspår med linjeblockering | | | |
| 11.698 | | | Näsbypark (Nbp) |
| 11.631 | | Dvsi | (789) |
| 11.553 | | Utfsi | (791) Blsi saknas |
| 11.515 | 55 | | Hastighetsmärke, kort fällsträcka |
| 11.387 | | | Stationsgräns |
| 11.350 | 70 | | Hastighetsmärke, kort fällsträcka |
| 11.001 | | | Näsbyallé (Nbe), hpl |
| 10.935 | | | Vsi, Näsbyallé (uph) |
| 10.247 | | | Vsi, Lahällsvägen (uph) |
| 10.211 | | | Lahäll (Lhl), hpl |
| 10.160 | 80 | | Hastighetsmärke |
| 9.489 | 75 | | Hastighetsmärke |
| 9.363 | | | Vsi, Svalnäs kyrkväg |
| 8.817 | 65 | | Hastighetsmärke |
| 8.786 | | Infsi | (751) |
| 8.533 | | | Altorp (Alp) |
| 8.509 | | | Stopplykta (753) Slutpunkt för kort infartstågväg spår 1 |
| 8.483 | | Utfsi | (763, 761) |
| 8.450 | a) | | a) Hastighetsmärke 70 spår 2 |
| 8.408 | | | Vsi, Ymervägen |
| 8.393 | 70 | | Hastighetsmärke |
| 8.350 | | Blsi | (771) Stationsgräns |
| 8,191 | | | Vsi, Valhallavägen, ej ATC-utrustad |
| 7.781 | | | Östberga (Öga), hpl |
| 7.698 | | | Vsi, Hildingavägen (uph) |
| 7.260 | | | Vsi, Vendevägen (uph) |
| 7.181 | | | Vendevägen (Vev), hpl |
| 7.150 | 50 | | Hastighetsmärke, kort siktsträcka till infsi |
| 6.920 | | Hsi | (739) |

| Km | Sth | Signaltyp | Trafikplats m.m. |
|-------|-----|-----------|------------------------------|
| 6.808 | 40 | | Hastighetsmärke spår 1 |
| 6.800 | 40 | | Hastighetsmärke spår 2 |
| 6.714 | | | Vsi, Norevägen (uph) |
| 6.681 | | | Djursholms Ösby (Djö) |
| 6.612 | | Hsi | Från spår 1-2 (741, 743) |
| 6.366 | | Hsi | Från spår M (715) |
| 6.567 | 60 | | Hastighetsmärke spår 1 |

Anvisningar för telefonering

Allmänt

Längs järnvägen finns möjlighet att ringa från fasta telefonapparater. Telefonapparaterna är utomhus inneslutna i gul- eller gråmålade boxar vilka är låsta med hänglås (TA/BA-nyckel) eller med vagnsnyckellås.

När personalen ringer upp TL uppges namn och befattning, tågnummer eller dylikt, station eller stationssträcka, och signalbeteckning. Efter avslutat samtal skall luren hängas upp, locket stängas och låsas. Detta är viktigt för att ingen ska störa telefonsystemet.

Anordningar

Signaltelefon finns på varje tågexpedition och kan även finnas vid huvudsignal. Från dessa nås TL. TL kan även ringa upp dessa utomhustelefoner.

Kontaktinformation

| | | |
|------------------|---------------|--|
| TLC Öst | 08-123 327 40 | allmänna ärenden |
| | 08-123 327 41 | för sträckor norr om Djö exkl Nbp-linjen. |
| | 08-123 327 42 | för Öst stlvomr samt Nbp-linjen. |
| Trafikinformatör | 08-123 327 43 | |
| OAS Bandrift | 08-123 333 00 | oas@sl.se |
| EDL Eldrift | 08-123 334 00 | edl@sl.se |
| TryggC | 08-123 317 00 | TryggC@sl.se |
| SL Säkerhet | | sl.sakutr@sl.se |

Sth för banan

120 km/tim, se Tri § 37.

Kompletterande föreskrifter och uppgifter rörande lokala förhållanden

Vägskydd nära hållplatser

Då en hållplats finns på fällsträckan för en vägskyddsanläggning kan fällsträckan anpassas efter huruvida tåget ska göra uppehåll vid hållplatsen eller ej.

Anpassningen görs i allmänhet automatiskt av manöver-systemet, utgående från tågnumret. De vägskyddsanläggningar som har sådan möjlighet till anpassning för uppehåll anges i linjebeskrivningen med beteckningen ”(uph)”.

Om tåg passerar hållplats före sådan vägskyddsanläggning utan att stanna, måste föraren vara beredd på att V-försignal kan visa att V-signal visar ”stopp” då orienteringsmärket för vägskyddsanläggningen passeras. Hastigheten måste då anpassas så att rörelsen kan stanna före vägkorsningen (plattformsövergången).

Stockholm Ö ställverksområde

Stockholm Ö ställverksområde omfattar, förutom Stockholms östra, följande stationer: Universitetet, Stocksund, Mörby samt Djursholms Ösby.

Inom Stockholm Ö ställverksområde benämnes tågspåren ”uppspår” respektive ”nedspår” på samma sätt som på linjesträcka enligt Tri definitioner.

Stockholms östra

Tågvägsinspektion

Om säkerhetsanläggningen är felaktig, eller då kontroll av växelläge eller hinderfrihet inte kan ske, får TL beordra tjänsteman med god bangårdskännedom att inspektera eller vid behov klargöra tågväg.

Tågs övergång till växling

Vid huvuddvärgsignalerna 661, 663, 665, 667, 669 och 671 på spåren 2–7 tillämpas tillägg till Tri Jvg § 38:8 för tågs övergång till växling, se sid 53.

Om resandetåg ska koppla vid ankomst till Öst ska tillkopplingen ske från det inre (södra) tågsättet. Inför tillkoppling skall ankommande tåg stannas kort framför det inre tågsättet och frilägga dörrarna.

Vid S-märke för infart mot spår 12–17, får tåg övergå till växling utan att stanna, om signalgivare visar ”framåt”.

Backning på station

Backning med tåg enligt Tri Jvg § 35 får inte äga rum på Stockholms östra.

Växling

Växling utan särskild växlingsledare får ske om dvärgsignal signalerar ”lodrätt” eller ”snett vänster”. Föraren skall vara placerad i fordonssättets ledarhytt med fri sikt framåt och åt sidorna. När växlingssättet når dvärgsignalmarke (spårledning och växelkontroll upphör), skall växlingssättet stanna, om inte signalgivare visar ”framåt” för rörelsen.

Om rangerpersonal framför växlingssättet krävs inte särskild växlingsledare.

Tillstånd att påbörja växling krävs inte inom depåområdet. Tillstånd krävs inte heller från depåområdet eller från spår 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16 och 17 vid rörelse mot vagnhall eller vice versa.

Avslutad växling behöver inte anmälas till TL om inte växlingsledaren begärt "lokalfrigivning".

Med anledning av avsaknad av skyddsutrymme mellan fordon på tågspår 3 och sidospår benämnt "passagen" vid växel 611 och i dess närhet är det förbjudet att åka på utsidan av fordon inom det uppmärkta området.

När fordon finns på "passagen" mot tågspår 3 är det även förbjudet att beträda det uppmärkta området.

Vid växling till och från spår 37, 38, 39 "banken" gäller följande:

- Vid växling mot spår 37, 38 eller 39 från spår 12–17 får växlingsrörelse ej framföras längre än till växel 612/613 när annan växlingsrörelse förekommer vid det uppmärkta området.
- Vid växling från spår 37, 38 eller 39 får växlingsrörelse ej framföras längre än till växel 609 när annan växlingsrörelse förekommer vid det uppmärkta området.

Uppställning av fordon

Fordon som uppställs på samma spår skall om möjligt kopplas samman. Fordon som ställs upp på spår 1–7 samt på spår 26 och 27 skall ställas invid stoppboken.

Om inte fordon kan lämnas hinderfritt skall hindermärke uppsättas på angränsande spår.

Restriktioner för spår 40–42

Sth är 5 km/tim så länge växlingsättet med någon del befinner sig på sidospår 40–42.

X15p får inte framföras p.g.a. för små kurvradier.

Depåområde Stockholm Ö

På Stockholm Ö finns två depåområden: i anslutning till vagnhallen resp. i anslutning till tvätthallen, se bilaga 1.

Växling mellan depåområden

Depåförare får framföra växling mellan signal 668 och 615 via spår benämnt ”passagen”, se skiss i bilaga.

Växelomläggning på depåområdet

Vid växling mellan depåområdena måste det särskilt beaktas att vissa växlar är ställverksreglerade. För omläggning av dessa växlar skall kontakt med TLC tas.

För lokalmanövrerade eldrivna växlar inom depåområdet gäller särskild instruktion för handhavandet, se sidan 56.

Växling i och vid vagnhallen

Sth i vagnhallen är 5 km/tim.

När växlingsätt förs genom vagnhallsportarna, måste signalgivaren alltid vara så placerad, att personer som befinner sig i portens närhet kan varnas för rörelsen. Befinner sig föraren främst i rörelseriktningen, skall denna iakttaga skärpt uppmärksamhet då portarna passeras.

När ett vagnsätt framförs genom tvätanläggningen i arbete, måste detta framföras från ledarhytten.

Spåren genom vagnhallen skyddas av dvärgsignaler. Dessa visar ”stopp” då kontaktledningen på respektive spår är spänningslös, d.v.s. frånslagen av personal i vagnhallen.

När kontaktledningen är spänningsförande signalerar dsvi ”rörelse tillåten”. Signalen indikerar inte om fordon finns i hallen. Medgivande att i förekommande fall passera dessa dsvi i ”stopp” lämnas av lokal arbetsledare.

Mörbydepån

Depåområden

I Mörby finns två depåområden: i söder i anslutning till banförrådet och i norr verkstadsbangården, se skiss i bilaga 2.

Växling mellan depåområden

Depåförare får framföra växlingsrörelse på spåret som går mellan depåområdena (verkstadsbangård respektive banförråd), se skiss i bilaga 2.

Spårgrinden

Spårgrinden till Mörbydepån är vid infart mot depån kontrollerad i öppet läge med körsignal i huvudsignalerna 412 eller 414. Spårgrinden kan manövreras såväl lokalt som centralt (av TL). Innan fordon förs genom grindöppningen, måste växlingsledaren förvissa sig om att grinden är i öppet läge. Spårgrinden är dock kontrollerad i öppet läge när ”rörelse tillåten” visas i dvti 419.

Tåg till Mörbydepån

Tåg söderifrån

Tåg får passera S-märke vid Mörbydepån och övergå i växlingsrörelse utan att först stanna. Bortom S-märke måste kontroll av växellägen och hinderfrihet göras av föraren.

Tåg norrifrån

Tåg norrifrån framförs till plattform på Stocksunds station. Efter riktningsbyte förs fordonssättet som växlingsrörelse in på depåområdet. Starttillstånd för växling kan då ges med körbesked i signal 412 resp 414.

Tåg från Mörbydepån

Tåg söderut

Föraren på tåg mot Stockholms östra får mata in tågdata redan medan tågsättet befinner sig på depåområdet, trots att rörelsen framförs som växling fram till signal 425.

Tåg norrut

Tågsätt till tåg norrut framförs som växlingsrörelse till plattform på Stocksunds station. Starttillstånd för växling fås ges med körsignal i signal 425. Efter riktningsbyte påbörjas tågrörelsen norrut.

In- och utfart i verkstaden

När växlingssätt förs genom portöppning till verkstaden, måste signalgivaren alltid vara så placerad, att personer som befinner sig i portens närhet kan varnas för rörelsen. Befinner sig föraren främst i rörelseriktningen, skall denne iakttaga skärpt uppmärksamhet då portöppning passeras.

Uppställning av fordon

På spår inom Mörby depåområde får uppställning av vagnar ske efter att erforderlig handbroms alternativt parkeringsbroms ansatts eller förstängning med bromsskor har skett.

Provkörning på provspåret

För provkörning gäller rutin beskriven i säkerhetsmeddelande.

Spår som får trafikeras av X15p

X15p får endast trafikera provspåret, och spår 1–3. Övriga spår har för små kurvradier.

Roslags Näsby och Tibble

Stationerna gränsar till varandra utan mellanliggande linje. Vid gränsen mellan stationerna i riktning mot Tibble saknas yttre infartssignal.

Ormsta

Tågs övergång till växling

Vid huvuddvärgsignalerna 262, 264 och 267 samt vid dvärgsignal 266 på spår 1 tillämpas tillägg till Tri Jvg § 38:8 för tågs övergång till växling, se sid 53.

Vedalund

Hållmärken på spår 1 gäller för vändande rörelser till/från depån.

Ankommande tåg till depån

Tåg får passera S-märke vid depågränsen och övergå i växlingsrörelse utan att först stanna. Bortom S-märket ska rörelsen stanna vid manövertablå för depåväxlarna och välja spår, se vidare under "Vallentunadepån".

Växling

Observera att växel 11 ingår i stationens signalsäkerhetsanläggning och inte får köras upp. Observera att signalbild "snett höger" i signal 281 och 284 (växling på spår 0) ställs automatiskt och kan återtas av TL utan föregående besked till växlingsledaren. Depåförare i Vallentunadepån får växla till och från spår 0 och spår 1.

Vallentunadepån

Depåområdet avgränsas enligt skiss, se bilaga 3.

Sth inom depåområdet är 20 km/tim. När växlingssättets framände passerar genom portöppning eller annan skymd punkt i depåbyggnad får hastigheten vara högst 5 km/tim. När någon del av växlingssättet befinner sig inne i verkstaden är sth 5 km/tim.

Växling inom depåområdet och till spår 0 i Vedalund får påbörjas utan särskilt samtal med TL. För växling till spår 1 i Vedalund ska överenskommelse ske med TL innan växlingen påbörjas.

Spåret närmast depågränsen är försett med spårledning. Om denna spårledning beläggs när tågväg är ställd in mot depån går signal 291 till stopp. Fritextmärke ”Stoppgräns signal 284” är uppsatt vid spårledningens början.

Depåväxlar

Alla växlar inom depåområdet är utrustade med BS-driv. Se vidare handhavandebeskrivning för växlar med BS-driv nedan.

Förutom med tryckknappar på manöverskåpet invid respektive växel, kan alla växlar till respektive spår läggas om med tryckknapp på en manövertablå vid depågränsen. Sådan manöver får bara göras om alla berörda växlar kan överblickas och är fria från fordon.

Innan växlingen får fortsätta från manövertablån skall föraren kontrollera att indikeringslampan tänds med fast sken för önskat spår. Fast sken indikerar att alla växeldriven fungerat som avsett. Kan sådan indikering inte erhållas skall växlarna kontrolleras var för sig.

Växeltungornas läge skall alltid kontrolleras enligt Tri Jvg, § 38 mom 4.

Hallportar

Vid inkörning öppnas porten till aktuellt spår när växlingssättet passerar en magnetslinga ca 10 m före porten.

Vid utkörning öppnar föraren porten med grönt snöre som hänger bredvid spåret. Om porten redan är öppen ska det gröna snöret ändå manövreras för att säkerställa att porten förblir öppen.

Portens rörelse kan nödstoppas med ett rött snöre.

När porten är helt öppen startar en ljudvarningsanläggning för att varna personal för spårfordon i rörelse.

Hinderkontrolllyktor

Vid depågränsen finns en mast med två lyktor med vita sken som visar om spår o är fritt från fordon eller ej. Övre lyktan lyser när bortre delen av spåret är fritt och nedre lyktan lyser när närmaste delen av spåret är fritt. Hinderkontrolllyktorna är endast informativa och saknar signalmässig betydelse.

Utkörning från depån

Innan växling från uppställningsspår påbörjas anmäler föraren till TL "Vagnarna till tåg xxx är redo att växlas ut från Vallentunadepån, spår yy".

Föraren på fordonssätt som ska gå som tåg redan från signal 284 får mata in tågdata redan medan fordonssättet befinner sig i uppställningshallen, trots att rörelsen fram till signalen framförs som växling.

Lindholmen

Tågs övergång till växling

Vid huvuddvärgsignalerna 450, 452, 459 och 461 samt vid dvärgsignalerna 455 och 457 tillämpas tillägg till Tri Jvg § 38:8 för tågs övergång till växling, se sid 53.

Kårsta

Växling

Växeln i norra änden är lokalt omlagd och frigges för omläggning vid lokalfrigivning av stationen. Efter avslutad växling skall den läggas åter i normalläge (mot spår 2).

Bergtorps ställverksområde

Bergtorps ställverksområde omfattar stationerna Galoppfältet och Viggbyholm.

Mellan plattformen i Galoppfältet och stationsgränsen till Viggbyholm benämns tågspåren ”uppspår” respektive ”nedspår” på samma sätt som på linjesträcka.

Rydbo

Växling

Växeln och spårspärren till sidospåret är lokalt omlagda och frigges för omläggning vid lokalfrigivning av stationen. Efter avslutad växling skall de läggas åter i normalläge.

OBS! Kontaktledning saknas på sidospåret.

Österskär

Tågs övergång till växling

Vid huvuddvärgsignalerna 392 och 394 på spåren 1 och 2 tillämpas tillägg till Tri Jvg § 38:8 för tågs övergång till växling, se sid 53.

Näsbypark

Tågs övergång till växling

Vid huvuddvärgsignal 784 tillämpas tillägg till Tri Jvg § 38:8 för tågs övergång till växling, se sid 50.

Tillägg till och undantag från Tri Jvg

§ 5:4 Avspärrningar och inhägnader

Avspärrningar skall i varje enskilt fall, såväl på spår- som trafikplatsområde, utföras på betryggande sätt i samråd med samordningsansvarig. Inskränkning i säkerhetszon, s.k. skyddat arbetsområde, med maximalt 0,5 m, kan göras under förutsättning att följande åtgärder vidtagits:

Flaggspel skall uppsättas för att markera gräns som ej får över-skridas. Person eller material får ej med någon del inkräkta i säkerhetszon utanför skyddat arbetsområde. Flaggspel skall vara tillförlitligt fastsatt och linor väl spända.

§ 16:7, tillägg

Om ett hjälpbehövande tåg finns på station inom ställverksområde, skall föraren uppge tågets position på samma sätt som vid begäran om hjälptåg på linjen. Skall vagnar från annat tåg kopplas till skall bestämmelserna i § 16:7 tillämpas.

§ 22:3-5 och § 23:1, tillägg

Signalbild enligt Tri Jvg § 22:3-4 figur 1g, 1i, 2c och 2e, betyder "Kör 30". För tåg med aktiv ATC gäller ATC-beskedet.

Försignalbesked enligt Tri Jvg § 22:5 figur 3b och § 23:1 figur 4b, betyder "Vänta kör 30" för tåg utan aktiv ATC.

§ 31:11 och 31:13, tillägg

Bromsprov på X10p-fordon utförs på följande sätt:

- Bromsen lossas varvid bromsindikeringslampan släcks på samtliga vagnar i tågsättet.
- Bromsen ansätts varvid bromsindikeringslampan skall tändas på samtliga vagnar i tågsättet.

Om bromsindikeringslampan inte tänds och släcks på normalt sätt skall bromsprovet i stället göras genom kontroll av bromsblockens rörelser mot respektive från hjulens löpytor på minst ett bromsblock per boggi.

Felindikeringar på X10p-fordon: Indikering för bromsfel
Indikering för bromsfel 1

Tåget får fortsätta i trafik tills vagnbyte kan ske under förutsättning att driftsbromsen fungerar på normalt sätt och annan bromsfelsindikering inte finns. Föraren skall vara beredd på förlängd bromssträcka eftersom lastavkänningssystem och/eller slir-/fastbromsningsskydd kan vara ur funktion.

Indikering för bromsfel 2

Tåget skall genast driftbromsas ned till 20 km/tim. Om driftsbromsen därvid visar sig fungera normalt får tåget forstätta i trafik längst till Stockholm Ö. Sth 40 km/tim gäller. Om matarledningstrycket sjunker under 650 kPa (6,5 bar) skall tåget stannas omedelbart.

Blinkande sken bromsfel 2 eller utvänding bromsindikeringslampa

Bromsen är avstängd på någon vagn. Om denna indikering uppstår utan att föraren har kännedom om att någon broms stängts av i tåget, skall tåget fullbromsas till 20 km/h och därefter stannas vid nästa trafikplats. Föraren skall där själv undersöka tåget, för att fastställa och om möjligt undanröja orsaken till indikeringen.

Indikering för nödbromsfel

Tåget skall genast driftbromsas ned till 20 km/tim. Om driftbromsen därvid visar sig fungera normalt får rörelsen fortsätta med sth 40 km/tim till nästa station. Innan tåget får fortsätta från stationen skall kontroll göras av att nödbromsen kan utlösas och hävas på normalt sätt från förarplatsen. Om det vid kontroll visar sig att nödbromsen inte fungerar normalt får rörelsen, under förutsättning att driftbromsen fungerar normalt fortsätta längst till Stockholm Ö med sth 40 km/tim.

Trafikanter får ej medfölja fordon varifrån nödbroms ej kan utlösas.

Bromsprov på X15p-fordon

Bromsprov på X15p-fordon utförs med fordonets inbyggda funktioner för bromstest. Före bromsprovet skall föraren kontrollera om någon eller några bromsar är avstängda. Detta får utföras med fordonets inbyggda funktioner.

Urkoppling av inverterad broms

Om inverterad broms måste kopplas ur, och därefter inte kan manövreras från fordonets insida, får aktuell vagn inte gå först eller sist i tåget utan den ska vara inkopplad mellan tågdelar med fungerande broms.

Mekanisk urkoppling av broms får endast göras av särskilt utbildad personal, och endast om det är absolut nödvändigt. Urkoppling får ske först när fordonet är inkopplat mellan bromsade tågdelar enligt föregående stycke.

OBS: Eftersom bromsen inte kan återställas måste fordonet hela tiden vara säkrat mot rullning även vid uppställning, antingen genom att annat bromsat fordon är tillkopplat eller med bromsskor. Fordonet måste förses med tydliga anslag om att parkeringsbromsen är mekaniskt urkopplad.

Om det på grund av spårsystemets utformning eller skadat koppel är absolut nödvändigt att förflytta sådant fordon en kortare sträcka med bromsad tågdel tillkopplad bara i ena änden, måste särskilda åtgärder vidtas av personal med kompetens för att bedöma och hantera de risker som uppkommer om fordonet skulle komma i rullning.

Sammankoppling av X10p och X15p-tågsätt

X10p-fordon och X15p-tågsätt har olika typ av bromssystem och eldelar och kan därför inte multipelkopplas med varandra. Däremot kan de kopplas mekaniskt vid bogsering.

Före sammankoppling ska eldelarna spärras på båda fordonen, enligt anvisningar i resp vagnbeskrivning.

Matarledningen ska normalt vara kopplad genom hela tågsättet så att det fungerande tågsättet matar luft även till det trasiga. Endast om så stor luftläcka uppstår att matarledningstrycket inte kan hållas, ska matarledningen brytas. I så fall måste matarledningskranarna stängas på båda vagnarna, se resp vagnbeskrivning.

Bromsberäkning för tåg

Om inte samtliga fordon kan bromsas av föraren, skall hastigheten och inmatad retardation i ATC anpassas efter den tillgängliga bromskraften, se tabeller nedan:

Tabell 1 används för tåg som enbart utgörs av X10p-tågsätt.

Tabell 2 används för tåg som enbart utgörs av X15p-tågsätt.

Tabell 3 omfattar de vanligaste fallen vid bogsering där alla inblandade fordon är av X10p och/eller X15p-typ.

För tågsammansättningar som inte uppräknas i någon av tabellerna 1-3 ska bromstalsberäkning utföras enligt reglerna i Tri. Viktuppgifter för de vanligaste fordonstyperna finns i **tabell 4** (bromsviktstabellen). Sth och retardationsvärde framgår av **tabell 5** (bromstalstabellen).

X10p-tågsätt

Då bromsen stängs av i X10p-tågsätt skall bromspoängsberäkning göras, varvid inkopplad broms i motorvagn X10p = 2 poäng, mellanvagn UBp = 1 poäng samt manövervagn UBxp = 1 poäng.

Om tågsammansättningen avviker från vad som anges som tillåtna vagnkombinationer i fordonshandboken (högst var tredje vagn är motorvagn) skall bromstalsberäkning göras.

Tabell 1. Bromstabell för X10p-tågsätt

| Bromspoäng | Antal vagnar | | | | | |
|--|--------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 8 | | | | | | 80 0,75 |
| 7 | | | | | 80 0,75 | 60 0,60 |
| 6 | | | | 80 0,75 | 60 0,60 | 50 0,55 |
| 5 | | | | 60 0,60 | 50 0,55 | 40 0,40 |
| 4 | | | 80 0,75 | 40 0,40 | 40 0,40 | 40 0,40 |
| 3 | | 80 0,75 | 50 0,55 | 40 0,40 | – | – |
| 2 | 80 0,75 | 40 0,40 | 40 0,40 | – | – | – |
| Övre värde = största tillåtna hastighet Undre värde = retardationsvärde som inmatas i ATC – = får ej framföras | | | | | | |

Exempel: Ett sexvagnarståg har bromsen avstängd på en motorvagn. Tåget får 2 + 1 + 1 + 1 + 1 = 6 poäng, vilket innebär sth 50 enligt kolumn för 6 vagnar. I ATC inmatas retardationsvärdet 0,55.

X15p-tågsätt

Då bromsar stängs av i X15p-tågsätt ska bromsförmågan fastställas utifrån antalet boggiar med avstängd broms.

Tabell 2. Bromstabell för X15p-tågsätt

| Antal boggier med avstängd broms | Tåglängd | | |
|--|-------------|-------------|-------------|
| | X15p-3v | X15p-6v | X15p-9v |
| 0 | 120 0,85 | 120 0,85 | 120 0,85 |
| 1 | 80 0,70 | 85 0,75 | 90 0,80 |
| 2* | 50 0,55 | 80 0,70 | 85 0,75 |
| 3* | 40 0,40 | 60 0,60 | 80 0,70 |
| 4* | – | 50 0,55 | 60 0,60 |
| 5* | – | 40 0,40 | 60 0,60 |
| 6* | – | 40 0,40 | 50 0,55 |
| 7* | | 20 0,30 | 40 0,40 |
| 8* | | – | 40 0,40 |
| 9* | | – | 40 0,40 |
| 10* | | – | 20 0,30 |
| 11* | | – | 20 0,30 |
| 12 | | – | – |

Övre värde = största tillåtna hastighet
Undre värde = retardationsvärde som inmatas i ATC
* = om båda boggierna på första eller sista vagn i tåget är avstängda, ska denna vagn bemannas med bromsvakt, se även tillägg till § 37:7 sid 53.
– = får ej framföras

Bogsering

Följande tabell syftar till att underlätta för föraren att fastställa tågets bromsförmåga vid de vanligaste fallen där bogsering sker med avstängda bromsar på en tågdel.

Observera att tabellen förutsätter att samtliga bromsar fungerar på den tågdel som föraren manövrerar.

Tabell 3. Bromstabell för bogsering med X10p och/eller X15p.

| Tågdel som <u>kan</u> bromsas av föraren | Tågdel som <u>inte</u> kan bromsas av föraren | | | |
|--|---|------------|------------|------------|
| | X10p-3v | X10p-6v | X15p-3v | X15p-6v |
| X10p-3v | 40 0,40 | – | 20 0,30 | – |
| X10p-6v | 40 0,40 | 40 0,40 | 40 0,40 | 20 0,30 |
| X15p-3v | 50 0,55 | 40 0,40 | 40 0,40 | 20 0,30 |
| X15p-6v | 50 0,55 | 50 0,55 | 50 0,55 | 40 0,40 |
| Övre värde = största tillåtna hastighet Undre värde = retardationsvärde som inmatas i ATC – = får ej framföras | | | | |

Bromstalsberäkning

Bromstalsberäkning utföres enligt Tri Bilaga 6. Endast fordon som bromsas direkt av förare får tas med då bromsvikten beräknas.

För fastställande av sth för tåg för vilka inte någon av tabellerna 1-3 kan tillämpas, skall bromstalsberäkningen göras och sth bestämmas enligt tabellerna 4 och 5.

Tabell 4. Bromsviktstabell

| Fordonstyp | Littera | Vikt i ton vid beräkning av tågvt | Bromsvikt i ton |
|-------------|---------|-----------------------------------|-----------------|
| Motorvagn | X2p | 32 | 24 |
| | X3p | 29 | 25 |
| | X4p | 32 | 28 |
| | X10p | 30 | 30 |
| | X15p | 108 | 121* |
| Passvagn | Bp | 20 | 17 |
| Mellanvagn | UBp | 17 | 17 |
| Manövervagn | UBxp | 17 | 17 |

*= Anmärkning: För X15p med enstaka avstängda bromsar reduceras bromsvikten med **20** ton per boggi med avstängd broms.

Ovanstående värden för tågvt och bromsvikt på X15p avser en fordonsenhet (3 vagnar).

Tabell 5. Bromstalstabell

| Bromstal | Sth | Retardation som inmatas i ATC |
|-----------|------------------|-------------------------------|
| 112 - | 120 | 0,85 |
| 104 - 111 | 90 | 0,80 |
| 97 - 103 | 85 | 0,75 |
| 90 - 96 | 80 | 0,70 |
| 82 - 89 | 60 | 0,60 |
| 67 - 81 | 50 | 0,55 |
| 45 - 66 | 40 | 0,40 |
| 31 - 44 | 20 | 0,30 |
| 18 - 30 | 15 | 0,30* |
| 0 - 17 | Får ej framföras | |

* = 0,30 är det lägsta värde som kan matas in i ATC men retardation är bara 0,20. ATC ska vara inkopplad om den finns men betraktas som avstängd under körningen, eftersom ATC inte med säkerhet kommer att ingripa i tid.

Sth för dragfordon

| Littera | Sth (km/tim) * |
|-------------|----------------|
| X2p, X3p | 60 |
| X4p | 75 |
| X10p | 80 |
| X15p | 120 |
| Z6p | 55 |
| Elrevfordon | 70 |

* Fordon utan ATC får dock endast framföras i högst 50 km/tim.

§ 33:7, tillägg

Har hjulplatta eller hjulringsbeläggning uppstått skall TL eller rangerledare underrättas. Bedöms hjulplattan vara stor (större än 40 mm) skall, om temperaturen understiger $-10\text{ }^{\circ}\text{C}$, sth vara högst 10 km/tim. Vid högre temperatur skall hastighetsområdet 15–45 km/tim undvikas.

Är hjulplattan mycket stor, större än 60 mm, får fordonet framföras med högst 10 km/tim till närmaste plats där det kan ställas upp. TL skall ombesörja att spåret avsynas.

Är hjulringsbeläggningen högst 1 mm gäller regler för 40–60 mm hjulplattor. Är beläggningen större än 1 mm tillämpas regler för hjulplattor större än 60 mm.

§ 34:1, tillägg

För tåg som framföres av lok litt Z4p och Z6p gäller att om tillkopplade vagnar har en axellast av minst 3 ton på bromsade axlar anses tågsättet bestå av endast tågfordon.

§ 37:7, tillägg

Om bromstabellerna anger en högre sth än 50 km/tim och föraren inte själv kan manövrera bromsen på första och sista vagnen i tåget är sth 50 km/tim.

§ 38:8, tillägg

Vid vissa, särskilt angivna huvudsignaler och huvuddvärgsignaler skall nedanstående förfarande för tågs övergång till växling tillämpas. Vilka signaler det gäller anges under de kompletterande föreskrifterna rörande lokala förhållanden för respektive station.

När tågväg slutar vid sådan huvudsignal eller huvuddvärgsignal som är särskilt angiven enligt ovan och denna visar ”stopp” för tåg men ”rörelse tillåten” (”lodrätt” eller ”snett vänster”) för växling i huvuddvärgsignal eller dvärgsignal, skall ankommande tåg, om inget annat meddelats, övergå till växlingsrörelse. Detta får ske utan att först stanna.

Hastigheten får härvid vara högst 20 km/tim. Inkommande tågsätt skall stannas omkring en meter från uppställt fordon.

Om tåg skall övergå till växling vid annan huvud(dvärg)signal än de särskilt angivna, skall överenskommelse om växlingen först träffas mellan TL och förare.

§ 41:11, tillägg

P-skydd får omfatta en plattform per anmälan. TL skall journalföra anmälare och kontaktuppgifter.

Bilaga 8, tillägg

Om en sådan situation uppkommer, att en ledarvagns ATC-utrustning kräver en (ny) uppstart, medan tåg befinner sig på linjen, skall sådan uppstart ej ske, förrän tåget förts fram till blocksignal, som gäller för tågets färdriktning, eller in på nästa station. Tåget framföres till sådan plats med ATC frånslagen.

Särskilt tillstånd erfordras ej.

En sådan situation kan uppkomma exempelvis om tåget måste avaktiveras pga spänningslös kontaktledning, eller vid ATC systemfel, bärgning av hjälpbehövande tåg e.d.

Sth är 50 km/tim när ATC är frånslagen. TLC skall meddelas om begränsningen i tågets hastighet.

När tåget stannat vid plats som angivits ovan, skall ATC startas. Om ett systemfel skulle föreligga i fordonsutrustningen, tillämpas gällande föreskrifter i Tri.

Kompletterande föreskrifter för trafikledning på vissa trafikplatser och bansträckor

Spärrning enligt § 16:2

Spärrning av linjesträcka utförs genom att TL spärrar linjeblocket vid sträckans gränsstationer.

Särskilda krav vid spårbedrädande

- På sträckan mellan Universitetet och Stocksund (mellan plankorsningen Freskati och växelpartiet vid Ålkistan) saknas det skyddsutrymme under en längre sträcka. Spåren går genom en bergsskärning med dålig sikt vilket gör det svårt att upptäcka tåg i tid. **Det krävs att TL spärrar linjesträckan för att förhindra tågs passage.**
- Vid station Universitetet, på nedspår, saknas skyddsutrymme utmed en stödmur mot gångväg på en sträcka av 24 meter. **Det krävs att TL spärrar linjesträckan för att förhindra tågs passage.**

Handhavande av lokalmanövrerade växlar inom depåområdet Stockholm Ö

Allmänt

Växlarna är försedda med flera indikeringsanordningar i form av riktningssignaler och indikeringslampor. Dessa skall alltid kontrolleras. Släckt indikering tyder på att någon växel inte är fullständigt omlagd. Innan berörd växel får passeras skall då nytt försök göras att få växeln i kontroll, t ex genom upprepade omläggningar.

Utöver kontrollen av de elektriska indikeringarna skall tungornas lägen alltid kontrolleras enligt Tri Jvg, § 38 mom 4. (Indikeringarna är inte felsäkra.)

Växlarna får inte köras upp.

Samtidig manövrering av flera växlar

Omläggning kan ske genom gemensam manöver med tryckknapp på ett flertal manövertabläer. Sådan manöver får bara göras om alla berörda växlar kan överblickas och är fria från fordon. Innan rörelsen får fortsätta skall det kontrolleras att indikeringslampan tänds med fast sken för önskad rörelseväg. Kan sådan indikering inte erhållas skall växlarna kontrolleras var för sig tills den felaktiga växeln identifierats.

Individuell manövrering av en växel

Växlarna kan även manövreras var för sig med tryckknappar på manöverskåpet invid respektive växel.

Växel 617

När växel 617 (norra tungorna i korsningsväxeln vid hsi 668/670) är lokalfrigiven kan även den läggas om med manövrer enligt ovan.

Handhavandeinstruktion för BS-driv

Mörbydepån och Vallentunadepån är utrustade med växlar med BS-depåväxeldriv. Dessa växlar får köras upp. *Dock får växel 3 vid provspåret i Mörbydepån ej köras upp!*

BS-depåväxeldriv är utrustade med riktningssignal som visar aktuellt växelläge. Pil visas endast då växeltungorna sluter i något läge.

Omläggning av växel

Behövs omläggning av motorväxel skall fordonen stannas före växeln. Den som lägger om växeln skall kontrollera att inga hinder (t ex snö, is, stenar) finns som kan orsaka att växeltungan inte kommer att sluta vid en omläggning. Växelomläggning sker sedan med tryckknapp.

När indikeringspilen tänds i beordrat växelläge, har växeldrivet fungerat som avsett. Växeltungornas läge skall dock alltid kontrolleras enligt Tri Jvg, § 38 mom 4.

Om pil ej tänds

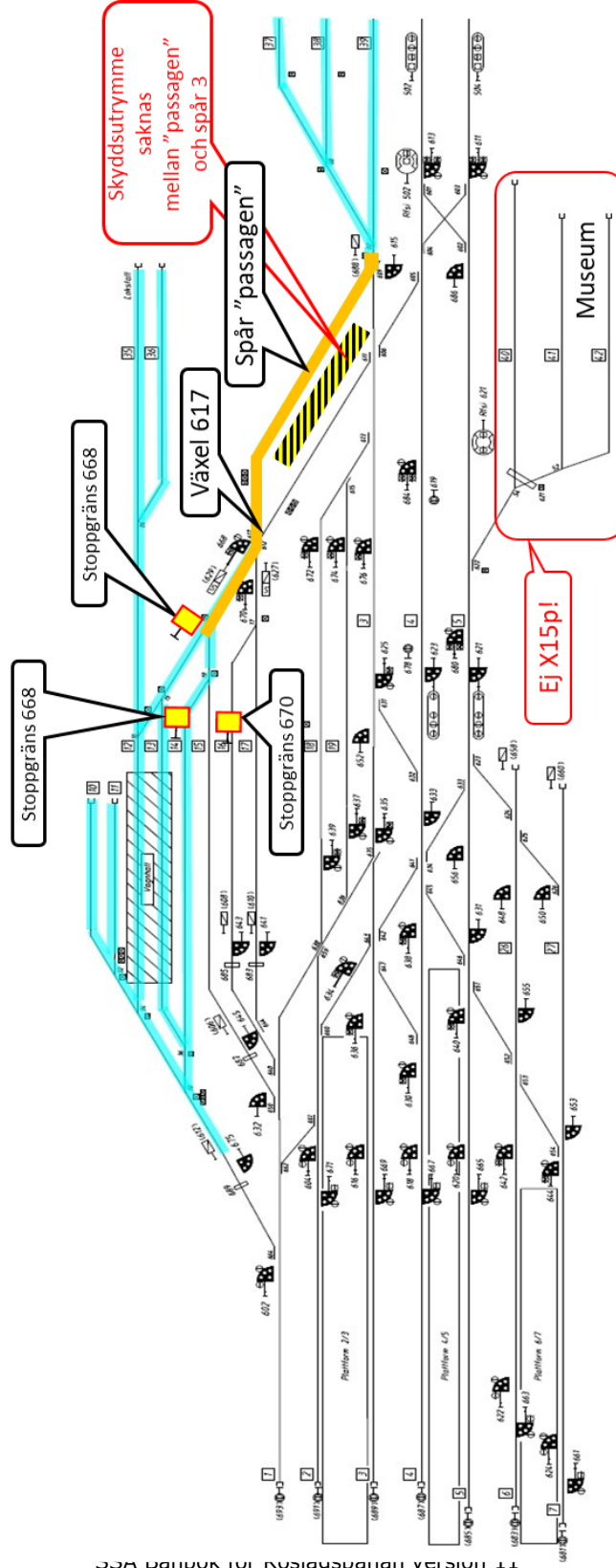
Prova att lägga om växeln fram och tillbaka en gång. Tänds ändå ej pilen i önskat läge, lägg tillbaka växeln till ursprungsläget. Gå därefter ned och undersök om det finns främmande föremål i tungöppningen. Om främmande föremål upptäcks avlägsna dessa med växelborste eller dylikt.

Om växeln inte fungerar normalt bör strömbrytaren slås ifrån för att förhindra oönskad omläggning. Klämrisk föreligger även då växeldrivet är spänningslöst beroende på fjäderpaketet som håller tungorna i läge.

Felanmälan

Vid fel på växlar ska anmälan ske till TLC alternativt Operativ anläggningservice (OAS). Var noga med att hålla tungöppningarna rena vid snöfall.

Stockholms östra med depåområden Bilaga 1



Förklaring

= depåområde

= annan del av stationen Stockholms östra där depåförare får framföra växling

Stocksund med Mörby verkstad

Förklaring

- = depåområde
- = annan del av Stocksunds station där depåförare får framföra växling

SSÄ Banbok för Roslagsbanan vers 11

