



SÄKERHETSMEDDELANDE (SM)

Delgivningsätt: Anslås: Anslås och personlig kvittens:
Informationsförvaltare: Håkan Erikson (073 558 91 57)
Granskad av: Lars Dahlin
Fastställd av: Harald Schaffhauser
Gäller fr.o.m: 2021-12-08
Gäller t.o.m: 2022-01-14
Ärendenr: TN 2014-0594
Tillämpningsområde: Roslagsbanan
Till: Berörda avdelnings-, sektion- och gruppchefer inom TF.
Berörda entreprenörer.
All personal med behörighet enligt Tri Jvg samt med behörighet för spårbedrädande.

Tri Jvg tas åter i bruk på Roslagsbanans Kärstagren, Lindholmen-Kärsta
ÄSM 2021-54 upphör att gälla samtidigt med att detta SM träder i kraft.

Tri Jvg tas åter i bruk

Tri Jvg tas åter i bruk på Roslagsbanans Kärstagren enligt nedan:

Onsdag 2021-12-08 kl 04.00	
Från	Ldm yttre infsi 463
Till	Kär Stoppbock

Översiktlig information om anläggningsändringar finns i bilaga *Underrättelse enligt Tri Jvg § 12:13 – signalförändringar Lindholmen-Kärsta*.

Harald Schaffhauser
Stf Säkerhetsdirektör
Trafikförvaltningen

Investeringsprojekt
Sektion Lokalbana
Program Roslagsbanans Utbyggnad

UNDERRÄTTELSE
2021-12-01

Diarienummer

Handläggare
Sven Block
+46 (0)8-563 006 31
sven.block@atkinsglobal.com

Stab säkerhet
Harald Schaffhauser

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Kopia:

Underrättelse enligt Tri Jvg § 12:13 – signalförändringar Lindholmen–Kårsta

Den 12 december återupptas trafiken till Kårsta efter upprustning.

Den största förändringen är att linjeblockering och fjärrstyrning har införts samt att en mötesstation har byggts i Frösunda.

Sträckan är i övrigt fortfarande enkelspårig och sträckning och profil är oförändrade. Genom upprustningen har även sth höjts och skyddsnivåerna vid plankorsningarna har ökats.

I och med denna etapp är hela Roslagsbanan signalreglerad och ingen tam tillämpas längre.

Här följer en beskrivning av de förändringar som skett, samt allmän information om sådant som kan vara av intresse för trafikpersonalen. För att ge en överblick bifogas en schematisk översikt över sträckan.

Investeringsprojekt
Sektion Lokalbana
Program Roslagsbanans Utbyggnad

UNDERRÄTTELSE
2021-12-01

Diarienummer

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Lindholmen

Eftersom linjen norrut från Lindholmen nu har linjeblockering utväxlas inte tam. TL behöver inte slå order för att bekräfta tam innan order för utfart.

- Vid stationsgränsen norrut har en blocksignal (458) tagits i bruk.
Körsignal i utfartssignalerna norrut (454, 456) är beroende av att även blocksignalen visar körbesked.

I övrigt är stationen oförändrad.

Linjen (Lindholmen)–(Frösunda)

- Hela sträckan har förberetts för X15p och har sth över 80 km/tim.
- De vägskyddsanläggningar som tidigare hade halvbommar har nu helbommar.
Väggkorsningen Vredalundsvägen har bytt namn till *Gräbbelundsvägen*.
Anledningen är ensning med andra samhällsfunktioner samt förväxlingsrisken med Vedalund.
Vid väggkorsningen *Lilla Vreda* har en ny helbomsanläggning tagits i bruk, varvid 50-begränsningarna kring den har slopats.
Samtliga vägskyddsanläggningar är ATC-utrustade. Alla fällsträckor har anpassats till höjd sth.

Frösunda

Frösunda hållplats är ändrad till station. Den styrs av TLC på samma sätt som andra stationer. Detta möjliggör tågmöten och vändning av tåg i Frösunda.

Stationen har två tågspår med mellanliggande plattform. Utformningen framgår av bifogad skiss.

Spår och växlar

- Spår 1 är huvudtågspåret och spår 2 ligger öster om detta.
Spåren rymmer nio vagnar mellan utfartssignalerna, men plattformen rymmer bara sex vagnar. Korta tåg gör uppehåll vid södra delen av plattformen.
- Södra stationsgränsen går ungefär 130 m söder om väggkorsningen Bergsvägen. Bergsvägen ligger alltså ligger inom stationen.
- Norra stationsgränsen går ungefär 140 m norr om norra växeln, en bit in i "Frösundakurvan".

Investeringsprojekt
Sektion Lokalbana
Program Roslagsbanans Utbyggnad

UNDERRÄTTELSE
2021-12-01

Diarienummer

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Tågvägar och signalering

- *Infartssignalerna* (470, 477) visar
 - en grön + fsi-blink till spår 1;
 - två gröna till spår 2.

Infartssignalerna har fristående försignaler.

Båda tågvägarna till spår 2 och tågväg söderifrån till spår 1 har S-märken som slutpunkter. De är placerade vid plattformssluten. Detta möjliggör samtidiga infartstågvägar.

- *Utfartssignalerna* (472, 473, 474, 475) visar alla *en grön*, eftersom tågvägarna medger minst 70 km/tim.

Körsignal i utfartssignalerna är beroende av att även efterföljande blocksignal (471, 476) vid stationsgränsen visar körbesked.

Söderut från spår 1 kontrollerar utfartssignalen (473) även plattformsbommarna.

Hastigheter

- Sth genom stationen är 100 km/tim. Undantag är södra änden av stationen i riktning söderut, där sth av signaltekniska skäl är 95 km/tim.
- För tåg med verksam ATC är tillåten hastighet 70 km/tim i samtliga växelkurvor, och därmed även på spår 2.

Väggorsningar

- Väggorsningen Bergsvägen ligger inom stationen. Söderifrån har väggorsningen separat orienteringsmärke, balis och V-försignal.
- I södra änden av plattformen finns en plattformsövergång över spår 1, utrustad med plattformsbommar.

Övrigt

- Lokalfrigivning kan bara ske i ett område, omfattande hela stationen.

Investeringsprojekt
Sektion Lokalbana
Program Roslagsbanans Utbyggnad

UNDERRÄTTELSE
2021-12-01

Diarienummer

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Linjen (Frösunda)–(Kårsta)

- Hela sträckan har förberetts för X15p och har sth över 80 km/tim. Undantaget är första kurvan norr om Ekskogen, där sth är 70 km/tim.
- De vägskyddsanläggningar som tidigare hade halvbommar har nu helbommar. Vid vägkorsningen *Kårsta by* har en ny helbomsanläggning tagits i bruk. Samtliga vägskyddsanläggningar är ATC-utrustade. Alla fällsträckor har anpassats till höjd sth.
- Vägkorsningarna vid Ekskogen och Roslagsbroby får automatiskt senarelagd bomfällning för uppgående tåg som ska göra uppehåll vid Ekskogen hållplats. Sådana tåg kommer alltså att få blinkande sken i V-försignalen och ATC-varning på väg mot hållplatsen.

Kårsta

Kårsta är nu fjärrstyrd station, styrd från TLC på samma sätt som andra stationer. Tåganmälan utväxlas ej.

Som tidigare är bara spår 1 tågspår, medan spår 2 är sidospår.

För att underlätta växling till och från spår 2 finns en dvärgsignal under infartssignalen och en huvuddvärgsignal söderut från spår 2. Det går även att ställa utfartstågväg ut från spår 2.

Vägkorsningen Kårstavägen har kompletterats med en avskild gång- och cykelväg med egna bommar.

Utformningen framgår av bifogad skiss.

Spår och växlar

- Spår 1 rymmer, som tidigare, sex vagnar. På spår 2 och norra utdraget kan fordon ställas upp hela vägen från spårspärren upp till stoppboken i norr.
- Stationsgränsen är oförändrad, men en blocksignal (481) har tillkommit. Infartssignalen har också kompletterats med ovan nämnda dvärgsignal.
- Södra växeln (1) är motordriven och läggs om centralt, men den kan också frigges för lokal omläggning.
- I södra änden av spår 2 finns en spårspärr (Sp 2) för att hindra uppställda fordon från att komma ut i tågspåret. Spårspärren är motordriven och läggs om centralt, men den kan också frigges för lokal omläggning.
- Norra växeln (4) är normalt låst i läge mot spår 2 för att hindra uppställda fordon från att komma ut i tågspåret. Den är en lokal växel som kan läggas om med sitt växelklot sedan den frigivits för omläggning. Observera att efter avslutad växling måste den läggas tillbaka i läge mot spår 2, annars kan tåg inte tas in på stationen.

Investeringsprojekt
Sektion Lokalbana
Program Roslagsbanans Utbyggnad

UNDERRÄTTELSE
2021-12-01

Diarienummer

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Tågvägar och signalering

- *Infartssignalen* (480) visar
 - en grön blink till spår 1.

Infartssignalen har fristående försignal.

Tågvägen har sin slutpunkt vid ett huvudsignalmärke (1482) före växel 4. Observera att för växling förbi huvudsignalmärket krävs medgivande precis som för andra huvudsignaler.

- *Utfartssignaler* finns från spår 1 (483) och från spår 2 (485, huvuddvärgsignal). Körsignal i utfartssignalerna är beroende av att även efterföljande blocksignal (481) vid stationsgränsen visar körbesked.

Hastigheter

- Vid plattformen på spår 1 blir sth 40 km/tim för ankommande tåg, på grund av att skyddssträcka saknas efter slutpunkten. I övrigt är sth 80 km/tim.
- För tåg med verksam ATC är tillåten hastighet 40 km/tim genom växelkurvan i utfartstågvägen från spår 2.

Växling

- Dvärg- eller huvuddvärgsignaler finns så att växlingsvägar kan ställas
 - från infartssignalen (480) in till spår 1;
 - från infartssignalen (480) fram till dvärgsignalmärket i början av spår 2;
 - från huvuddvärgsignalen (485) i södra änden av spår 2 till stationsgränsen.

Observera att ingen signalreglering alls finns på spår 2 eller på utdraget i norr. Efter dvärgsignalmärket åligger alltid all kontroll av växlar och hinderfrihet växlingsledaren/signalgivaren.

- Observera att det aldrig finns något beroende mellan dvärgsignalbesked och vägskyddsanläggningar. Vid växling måste alltid V-signalen kontrolleras för sig.
- Lokalfrigivning kan bara ske i ett område, omfattande hela stationen.

Vid lokalfrigivning visas ”snett höger” i (huvud)dvärgsignalerna, innebärande att växlar, spårspärr och hinderfrihet skall kontrolleras helt av växlingsledaren/signalgivaren.

Investeringsprojekt
Sektion Lokalbana
Program Roslagsbanans Utbyggnad

UNDERRÄTTELSE
2021-12-01

Diarienummer

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Vätkorsningar

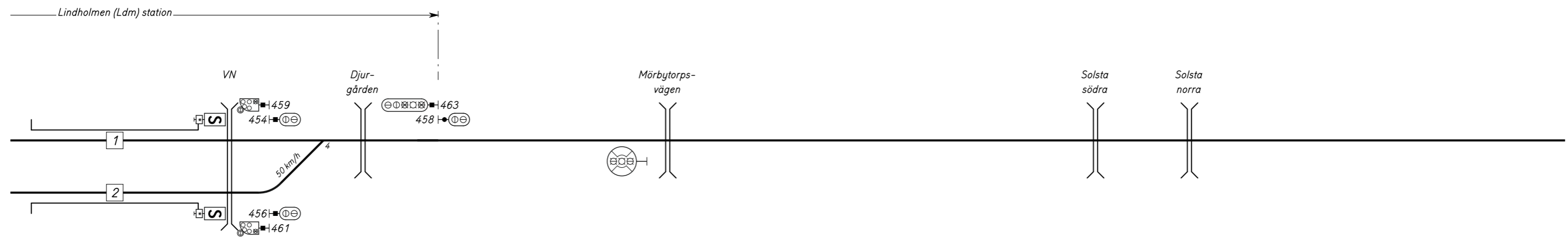
- Vätkorsningen Kårstavägen ligger inom stationen. Söderifrån har vätkorsningen separat orienteringsmärke, balis och V-försignal.
- Observera att vätskyddsanläggningar aldrig kontrolleras i dvärgsignalbesked. Vid växling måste alltid V-signalen kontrolleras för sig.

Övrigt på sträckan

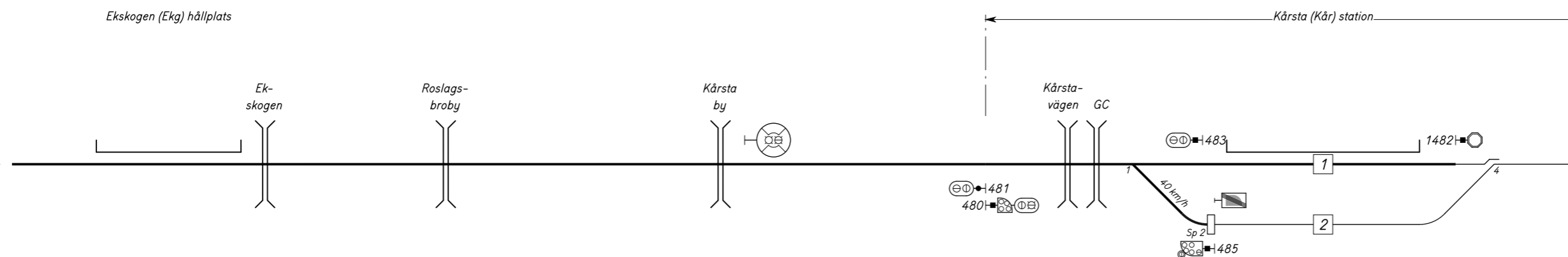
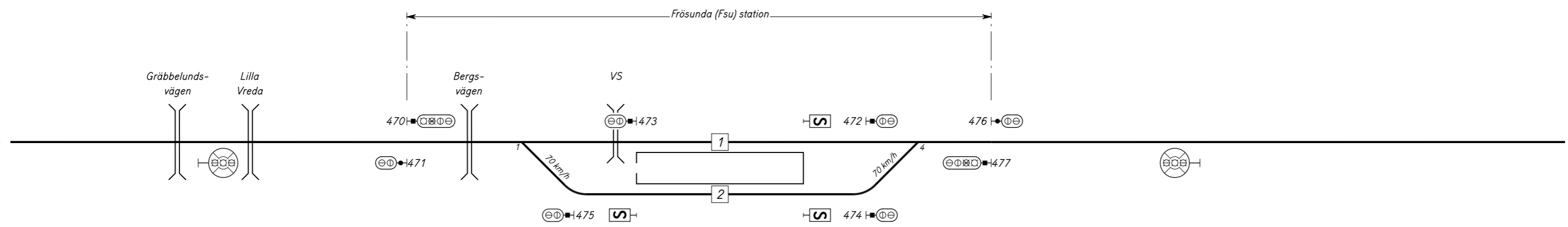
- Vid sju mindre ägovätkorsningar utefter linjen har så kallade ägovätkssignaler satts upp. De visar för de korsande om den närmaste sträckan är fri från tåg eller inte. Ingen signalering mot tågen sker och ingen indikering till TLC finns. (Jämför den ägovätkssignal som sedan tidigare finns mellan Viggbyholm och Hägernäs.)
- Samtliga huvudsignaler och försignaler på sträckan är LED-signaler. Dvärg- och huvuddvärgsignalerna är glödlampssignaler.

Enligt uppdrag

Sven Block



* = "Gäller även växling"



- = tågspår
- - = sidospår
- ⊕ = grönt fast sken
- ⊖ = rött fast sken
- = vitt fast sken
- ⊕⊖ = grönt blinkande sken
- ⊖⊕ = vitt blinkande sken
- ⊕⊖⊕ = grönt fast eller blinkande sken
- ⊖⊕⊖ = in- eller utfartssignal
- ⊖⊕⊖⊖ = blocksignal