



# SÄKERHETSMEDDELANDE (SM)

**Delgivningssätt:** Anslås:  Personlig kvittens:   
**Informationsförvaltare:** Harald Schaffhauser, 070-786 1883  
**Granskad av:** Daniel Sundström  
**Fastställd av:** Daniel Wemmergård  
**Gäller fr.o.m:** 2024-04-26  
**Gäller t.o.m:** Tills vidare  
**Ärendenr:** TN 2024-0008  
**Tillämpningsområde:** Fristående järnvägar  
**Till:** Berörda avdelnings-, sektions- och gruppchefer inom TF.  
Berörda entreprenörer.  
All personal med behörighet enligt Tri Jvg

## Nya banböcker för RB och SB från och med 2024-07-01

Samtidigt som version 2 av Tri Jvg träder i kraft 2024-07-01 införs följande nya banböcker:

- SSÄ Banbok för Roslagsbanan, version 13
- SSÄ Banbok för Saltsjöbanan, version 8

För att underlätta utbildningen utges de nya versionerna redan nu.

Flera av ändringarna sammanhänger med ändringar i Tri. Vidare är vissa regler från banböckerna införda i Tri och är därför borttagna ur banböckerna. Dessa ändringar markeras inte särskilt.

Följande säkerhetsmeddelanden (SM) har inarbetats i den nya versionen av Tri Jvg och de upphör därmed att gälla:

SM 11-2016  
SM 08-2010

### Sammanfattning av ändringar för Roslagsbanan

#### *Tågs hastighet*

Den generella betydelsen ”kör 30” respektive ”vänta kör 30” av vissa signalbilder tas bort. Dessa signalbilder har den betydelse som anges i Tri, d v s ”kör 40” respektive ”vänta kör 40”.

I stället införs en regel om att hastigheten för tåg utan ATC får vara högst 30 km/tim i båda riktningarna på större delen av stationen Stockholms östra.

#### *Hastighet och försiktighet vid växling*

Reglerna om sth 5 km/tim i byggnad och uppsikt m m vid passage av portöppning är införda i Tri. Begränsningen till 5 km/tim gäller inte i Vallentunadepåns uppställningshall. Även där gäller dock sth 5 km/tim när främre änden passerar portöppning eller annan skydd punkt.

För Stockholms östra, Mörby verkstad samt Vallentunadepån har det tagits in anvisningar om särskild försiktighet vid ihopkoppling av fordon på vissa platser.

*Ändringar av signalmedel m m*  
Se linjebeskrivningen.



# SÄKERHETSMEDELANDE (SM)

*Ändringar som rör bromssystem och tågs bromsförmåga*

Tabell 2, bromstabell för X15p-tågsätt samt i tabell 4, bromsviktstabell har uppdaterats med avseende på nya viktuppgifter för X15p.

## **Sammanfattning av ändringar för Saltsjöbanan**

*Spärrning då huvudsignal ej kan ställas i "kör"*

För bandelarna väster om Saltsjö-Duvnäs, där linjeblockeringen ännu inte är ombyggd, införs en särskild regel om att spärrning alltid ska ske i båda ändarna av linjesträckan.

*Ändringar av signalmedel m m*

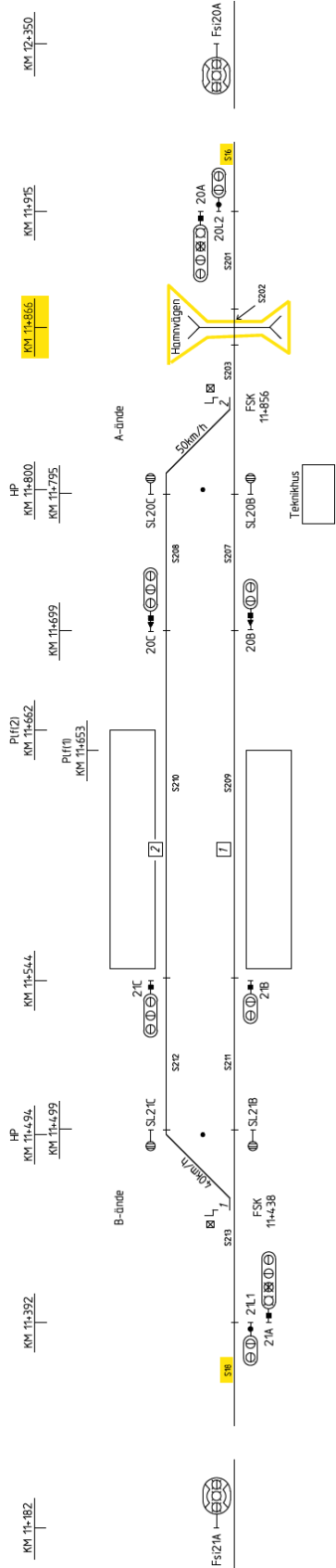
Fisksätra och Tattby blir stationer; signalinrättningar placeras enligt linjebeskrivningen samt skisser på nästa sida. Vidare omnumreras alla blocksignaler på linjesträckan mellan Fisksätra och Saltsjö-Duvnäs i båda riktningarna.

En mer detaljerad beskrivning av förändringarna finns i Trafikförvaltningens PM "Förändringar i samband med trafikstart till Fisksätra" som är bilaga till detta SM.

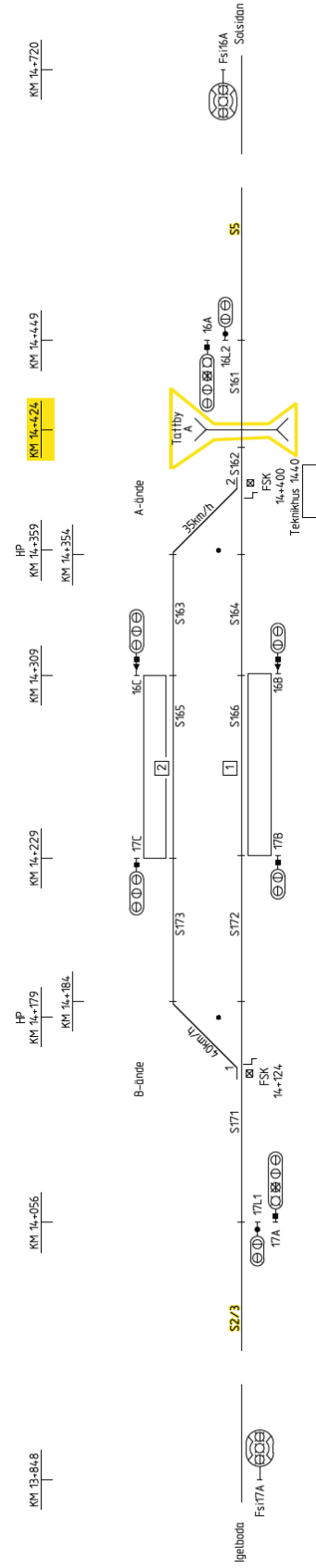
Daniel Wemmergård  
Stf Säkerhetsdirektör  
Trafikförvaltningen

# SÄKERHETSMEDDELANDE (SM)

## Skiss, Fisksätra



## Skiss, Tattby



Trafikförvaltningen  
Investeringsprojekt, Lokalbana Järnväg  
Grupp Saltsjöbanan

PM  
2023-11-09  
Version 1.0

Ärende/Dok. id.  
TN 2023-0803

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

Handläggare  
Patrik Adebrant  
0736-902677  
patrik.adebrant@regionstockholm.se

## Förändringar i samband med trafikstart till Fisksätra



*Fisksätra visionsbild*

### Innehållsförteckning

1	Allmänt .....	3
2	Översikt-Uppdaterade Cactusbilder .....	3
3	Fisksätra.....	5
4	Tattby.....	6
5	Enhetlig Linjeblockering, fas 1.....	7
5.1	Allmänt .....	7
5.2	Indikeringar .....	7
5.3	Funktionsändringar på sträckor med ombyggd linjeblockering .....	8
5.4	Funktionsändringar på sträckor med äldre typ av linjeblockering .....	10
5.5	Indikeringar på blocksignaler vid stationsgräns .....	10
5.6	Utpekningspunkter 2L2 och 12L2 .....	10
5.7	Omnumrering av blocksignaler mellan Saltsjö-Duvnäs och Fisksätra .....	10
6	Övriga ändringar i Cactus som genomförs samtidigt .....	11

**Region Stockholm**  
Trafikförvaltningen  
105 73 Stockholm

Leveransadress:  
Lindhagensgatan 100  
Godsmottagningen  
112 51 Stockholm

Telefon: 08-123 316 00  
Fax: 08-123 316 06  
registrator.tf@regionstockholm.se

Säte: Stockholm  
Org.nr: 232100-0016  
www.regionstockholm.se

Trafikförvaltningen  
Investeringsprojekt, Lokalbana Järnväg  
*Grupp Saltsjöbanan*

PM  
2023-11-09  
Version 1.0

Ärende/Dok. id.  
TN 2023-0803  
Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

6.1	Ändrad indikering för Nödlyft .....	11
6.2	Nya indikeringar för larm på vägskydd .....	11
6.3	Larm för växel ur kontroll.....	11

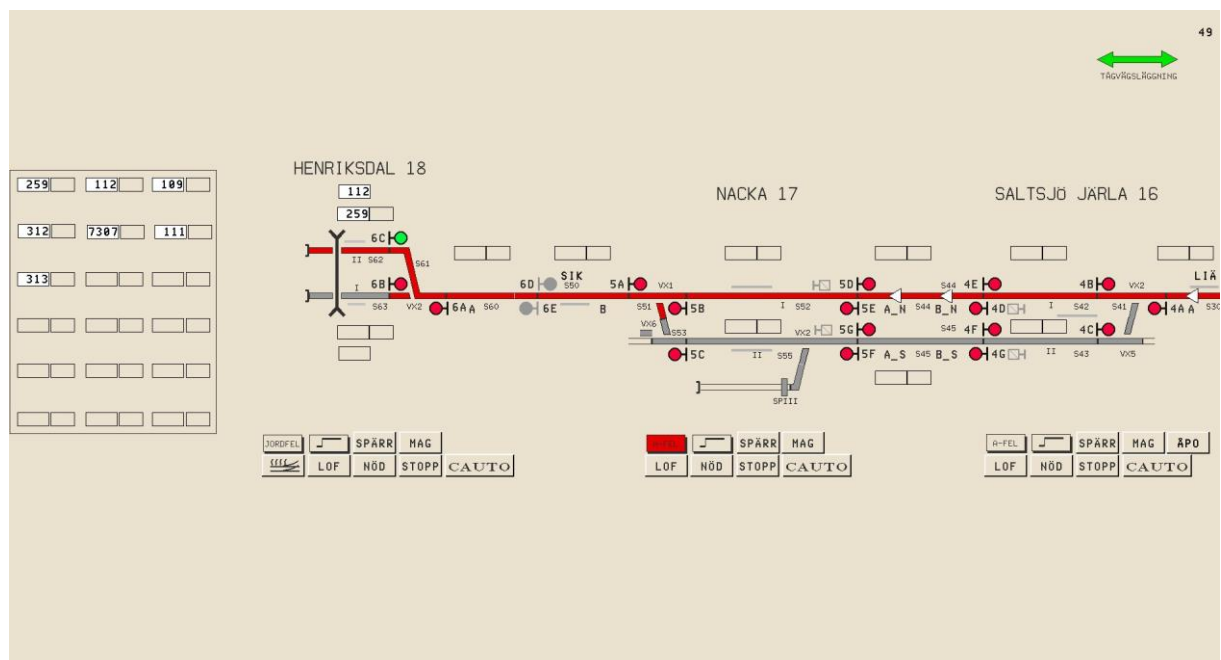
## 1 Allmänt

Vid trafikstart till Fisksätra införs ett antal nyheter på Saltsjöbanan:

- Fisksätra byggs som mötesstation med nya signaler.  
Temporärt trafikeras dock Fisksätra som slutstation med omstigning till ersättningsbuss.
- Blocksinalerna mellan Saltsjö-Duvnäs och Fisksätra numreras om för att följa ordningslogiken
- Tattby blir mötesstation med nya signaler
- Enhetlig linjeblockering enligt Trafikverkets system införs på bandelen öster om Saltsjö-Duvnäs
- Några nya indikeringar införs på signaler som tidigare saknade indikering i Cactus
- Nytt märke ”Stationsgräns” uppsätts i spårmiljön där blocksignal vid stationsgräns saknas. Märket motsvaras i Cactus av en utpekningpunkt.
- Samtidigt genomförs några andra förändringar i Cactus med bl a nya larm för felaktiga vägskyddsanläggningar och växlar.

## 2 Översikt-Uppdaterade Cactusbilder

Nedan visas de uppdaterade sträckningsbilderna, som är hämtade från Cactus utvecklingsmiljö och ska ses som en fingervisning om kommande utseende.

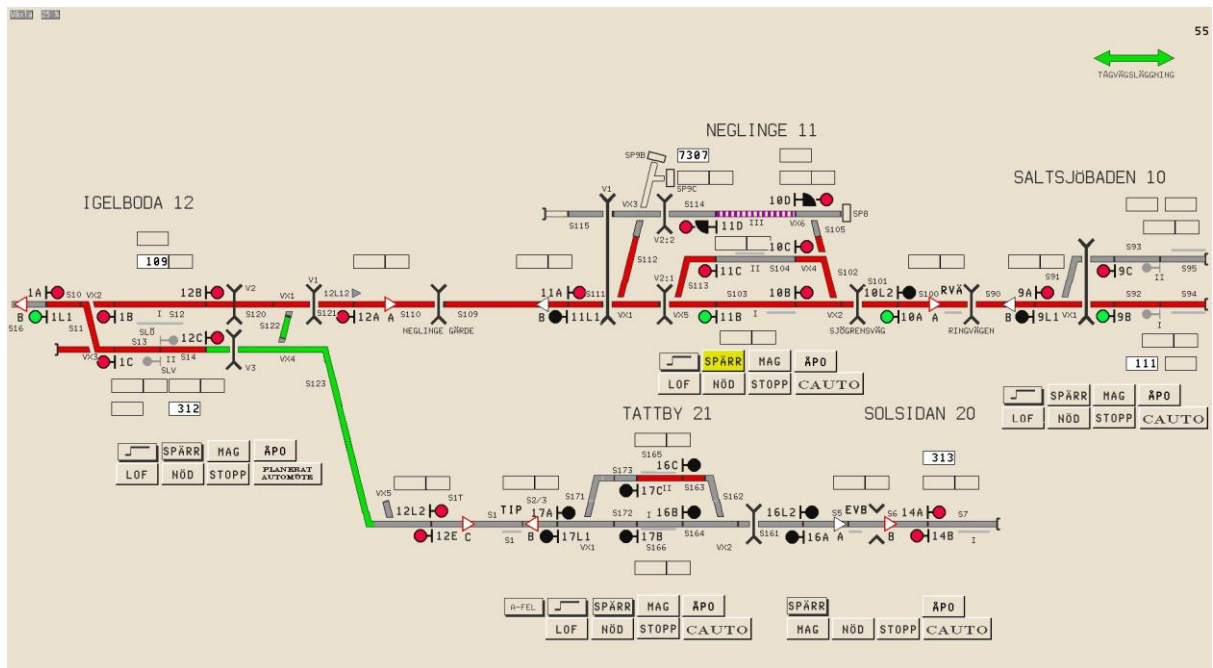
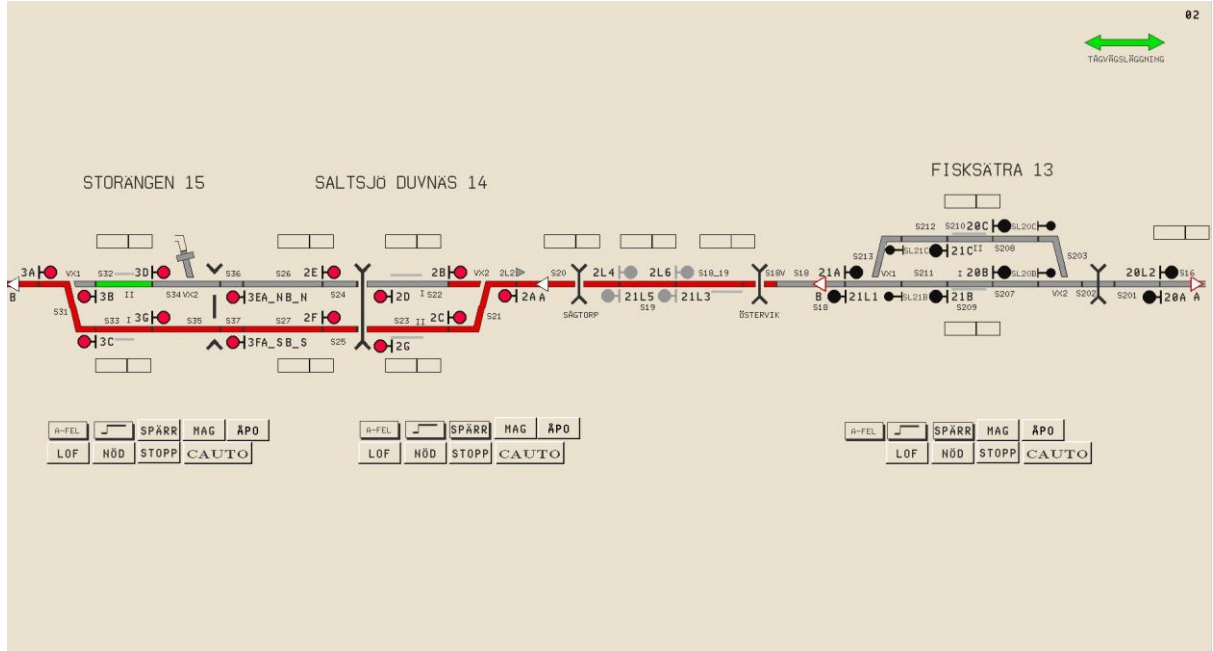


Trafikförvaltningen  
 Investeringsprojekt, Lokalbana Järnväg  
 Grupp Saltsjöbanan

PM  
 2023-11-09  
 Version 1.0

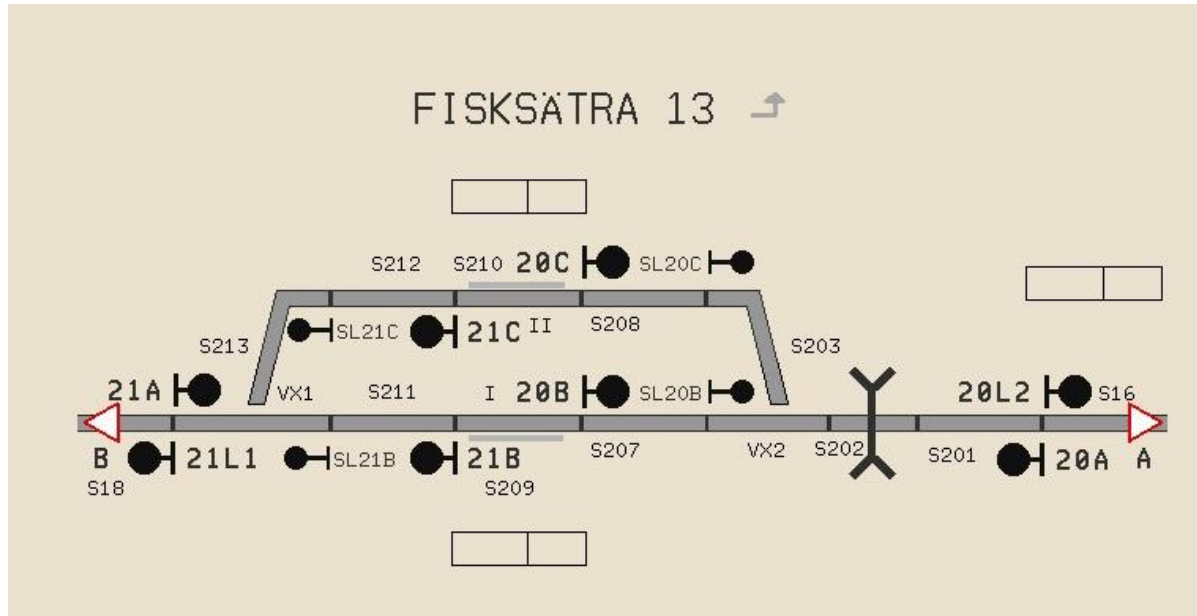
Ärende/Dok. id.  
 TN 2023-0803

Infosäk. klass  
 K1 (Öppen)



Sträckningsbilder Cactus Saltsjöbanan

### 3 Fisksätra



*Fisksätra station*

Plattformen på spår 1 är 105 m lång och spår 2 är 114 m.

Fisksätra konstrueras och ibruktas som mötesstation, men av praktiska skäl kommer Fisksätra första tiden att vara slutstation med omstigning till ersättningsbuss.

Stationen utformas för samtidig infart vilket möjliggörs av att en skyddssträcka om cirka 50 m finns bortom respektive utfartssignal. En nyhet för Saltsjöbanan är att fyra stopplykter införs, SL20B/20C samt SL21B/21C. Syftet är att effektivisera tågmöte då väntande tåg kan avgå redan då ankommande tåg har (helt) lämnat växelspårledningen, stopplyktan bakom tåget utgör i detta fall sidoskydd för utfartstågvägen. Stopplykterna är normalt tända men släcks när tågväg ställs förbi stopplyktan.

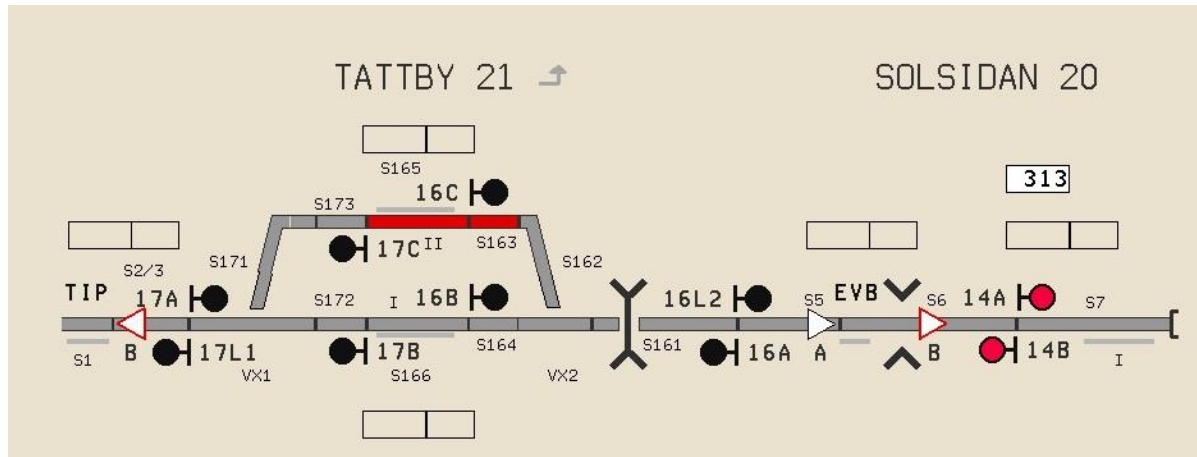
Utfartssignalerna 20B/20C är beroende av Vsi Hamnvägen. Bommarna fälls i normalfallet när tåget belägger plattformsspårledningen, förutsatt att utfartstågväg är lagd. Anläggningen är utformad för s k möteskvarhållning, d v s om utfartstågväg är magasinerad på grund av tågmöte hålls bommarna kvar i nedfällt läge när det mötande tåget passerat.

Infartssignalen 20A har inte samma beroende utan infartssignalen tillåter passage även om bommarna inte är fällda, så länge vägskyddet fungerar normalt. I denna riktning finns i stället (som hittills) V-försignal med ATC-övervakning.

Tågmöten sker normalt till vänster i färdriktningen.



## 4 Tattby



*Tattby station samt linjen mot Solsidan*

Plattformarna vid Tattby är 80 m långa och har förskjutits ca 110 m västerut jämfört med gamla plattformen.

Stationen utformas för samtidig infart vilket möjliggörs av att en skyddssträcka om cirka 50 m finns bortom respektive utfartssignal.

Utfartssignalerna 16B/16C är beroende av Vsi Tattby. Bommarna fälls i normalfallet när tåget belägger plattformsspårledningen, förutsatt att utfartstågväg är lagd.

Infartssignalen 16A har inte samma beroende utan infartssignalen tillåter passage även om bommarna inte är fällda. I denna riktning finns i stället (som hittills) V-försignal med ATC-övervakning.

Tågmöten sker till vänster i färdriktningen.

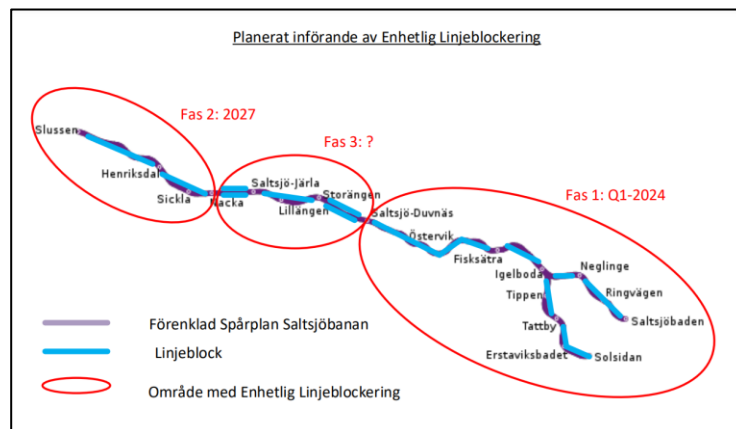
Är det inget tågmöte så ska tågen normalt framföras på spåret närmast Samskolan, dvs spår 1, oavsett färdriktning.

## 5 Enhetlig Linjeblockering, fas 1

### 5.1 Allmänt

Linjeblockeringen hanteras tekniskt idag på olika sätt på olika linjeblock på Saltsjöbanan. Det har historiska orsaker, varje tidsepok har infört sin egen metod. Följden blir att det lätt blir missförstånd vid arbeten på banan.

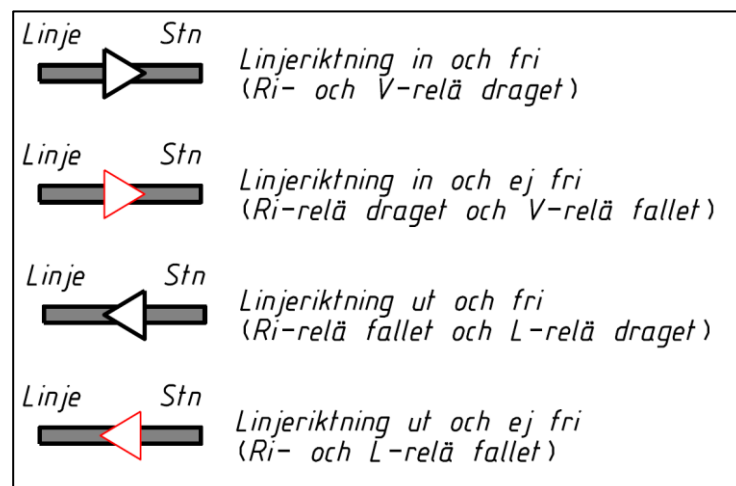
TF har därför beslutat att Saltsjöbanan på sikt ska införa en gemensam metod för alla linjeblock, s.k. Enhetlig Linjeblockering. Den bygger på samma principer som Trafikverket använder. Införandet planeras ske i olika faser enligt nedanstående figur.



Enhetlig linjeblockering införs i faser

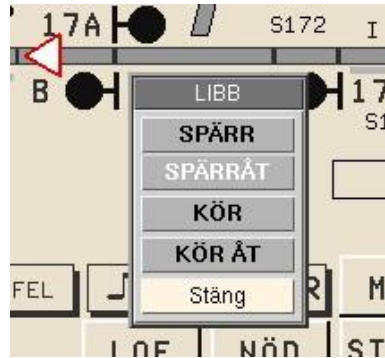
### 5.2 Indikeringar

Indikeringar av linjeblocken införs enligt modell från Lidingöbanan.



Indikeringar i Cactus för östra bandelens (fas 1) linjeblock

Spärrning av linjeblock och manuell vändning av blockriktning (Kör-manöver) manövreras från en manövermeny som öppnas genom att klicka på blockpilen.



*Manövermeny för linjeblocken (bara på ombyggda sträckor)*

*Anmärkning:* Vid Saltsjöbaden (blocksignal 9L1) saknas manövern "SPÄRRÅT". Spärrning återtogs där liksom tidigare med en gemensam manöver för samtliga spärrar på stationen, varefter ny spärrning måste utföras av ev spår som fortfarande ska vara spärrade.

### 5.3 Funktionsändringar på sträckor med ombyggd linjeblockering

På de ombyggda sträckorna fungerar linjeblockeringen på ett annat sätt än på sträckor med äldre linjeblockering. De viktigaste skillnaderna framgår av följande tabell.

Funktion	Funktion i SB äldre linjeblockering	Funktion i SB ombyggd "Enhetlig linjeblockering"
<b>Neutralläge</b>	Linjen fri = ingen blockriktning låst, alla blocksignaler visar stopp.	Neutralläge saknas. Vid fri linje ligger senast inställda blockriktning kvar. Blocksignaler på linjen visar "kör" i inställd blockriktning.
<b>Funktion hos blocksignal på linjen</b>	Visar stopp i normalläge. Ställs till kör när tåg belägger blocksträckan före signalen, om villkor är uppfyllda.	Visar "kör" i inställd blockriktning när blocksträckan är fri.
<b>Existens och funktion hos blocksignal vid stationsgräns</b>	Kan saknas. I förekommande fall: -Visar stopp i normalläge. -Kan endast ställas till kör när tågväg är låst fram till signalen, om blockriktningen är rätt och första blocksträckan är fri.	Finns alltid (undantag, se avsnitt 7). -Visar stopp i normalläge. -Ställs till kör när tågväg är låst fram till signalen, om blockriktningen är rätt och första blocksträckan är fri. -Kan även separat ställas till kör genom särskild manöver som vänder blockriktningen. (Manöver "KÖR", jfr bild under 5.2)

Funktion	Funktion i SB äldre linjeblockering	Funktion i SB ombyggd ”Enhetlig linjeblockering”
<b>Vändning av blockriktning</b>	<p>När linjen är fri och utfartstågväg läggs, låses blockriktning ut från den stationen.</p> <p>Om ingen utfartstågväg är lagd och tåg körs ut från stationen (t ex vid växelfel) låses blockriktning automatiskt när första blocksträckan beläggs, om linjen är fri fram till nästa station. Blockriktningen kan i vissa fall vändas åt båda hållen från mitten av linjesträckan och ut, bl a om tåg byter körriktning och passerar motriktad blocksignal eller om en kortslutning ”dyker upp” mitt på linjen när linjen är fri.</p>	<p>När linjen är fri och utfartstågväg läggs, vänds blockriktningen ut från den stationen.</p> <p>Kan även vändas genom särskild manöver som vänder blockriktningen. (Manöver ”KÖR”, jfr bild under 5.2)</p> <p>Kan inte vändas genom beläggning av spårledning.</p>
<b>Spärrning</b>	<p>Funktion i signalställverket som hindrar låsning av utfartstågväg vid en viss stationsände mot ett visst spår på linjen samt ställer utfartssignalen och eventuell blocksignal vid stationsgränsen till ”stopp”. Blocksignaler på linjen påverkas aldrig. Utfartstågväg från motsatt håll påverkas inte heller.</p>	<p>Funktion i linjeblockeringen som hindrar vändning av blockriktning samt ställer blocksignal vid stationsgränsen och kopplad utfartssignal i stopp i aktuell stationsände.</p> <p>Om linjen är fri kan alltså ingen utfartstågväg läggas från något håll. Om tåg är på väg från A mot B gäller däremot följande:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Spärrning vid A hindrar ny utfartstågväg från A (samt indirekt även senare utfartstågväg från B).</li> <li>• Spärrning vid B hindrar utfartstågväg från B och tvingar dessutom blocksignalerna till stopp framför tåget.</li> <li>• Om mellanblocksignaler finns kan ny utfartstågväg fortfarande läggas från A <u>om</u> det finns ett tåg med riktning A→B framför som på rätt sätt passerat en mellanblocksignal.</li> </ul>

#### 5.4 Funktionsändringar på sträckor med äldre typ av linjeblockering

Det bör observeras att medan spärrningen på nya linjesträckor har en mer ”dubbelriktad” funktion så återstår den hittillsvarande ”enkelriktade” funktionen på sträckorna med äldre typ av linjeblockering, vilket innebär en viss risk för misstag. Därför kompletteras Cactus-funktionerna på dessa sträckor på så sätt att en spärrningsmanöver för en linjesträcka alltid sänds ut till båda gränsstationerna.

#### 5.5 Indikeringar på blocksignaler vid stationsgräns

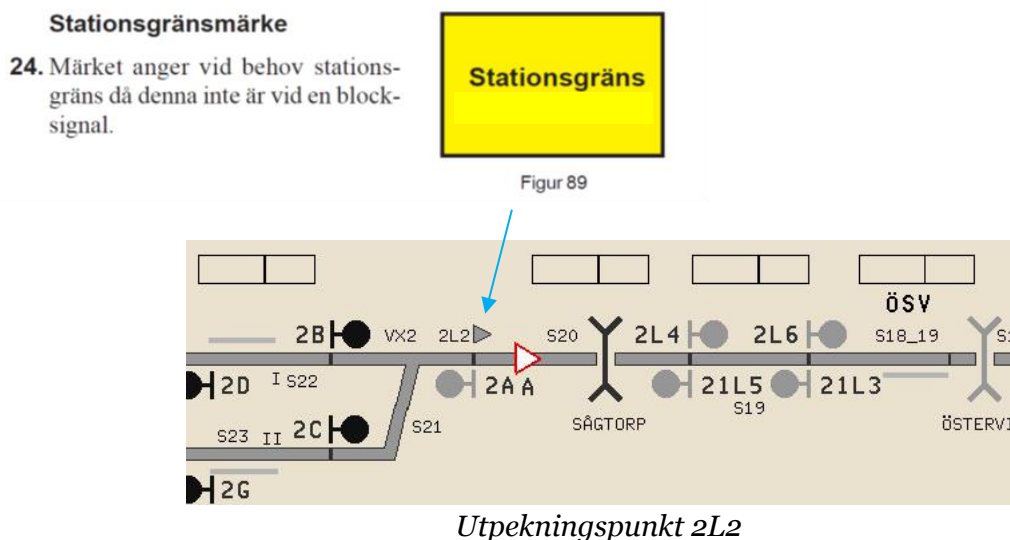
Indikeringar införs i Cactus på blocksignalerna vid stationsgräns

- 9L1 i Saltsjöbaden,
- 10L2 och 11L1 i Neglinge

Tidigare har dessa blocksignaler saknat indikering i Cactus.

#### 5.6 Utpekningspunkter 2L2 och 12L2

Nya utpekningspunkter, 2L2 och 12L2, indikeras i Cactus med en grå pil och motsvaras i spår miljön av ett stationsgränsmärke. Utpekningspunkterna är inte signalinrättningar och ska inte nämnas i kommunikation mellan TL och förare. De är dock tekniskt sett objekt i signalsystemet och behöver därför ha egna beteckningar.



#### 5.7 Omnumrering av blocksignaler mellan Saltsjö-Duvnäs och Fisksätra

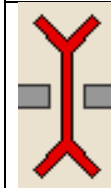

På grund av ombyggnaden av linjeblockeringen samt inrättandet av stationen Fisksätra numreras blocksignalerna om:

Plats	Tidigare signalbeteckning	Ny signalbeteckning
Sågtorp	2L2	2L4
Östervik	2L4	2L6
Östervik	1L5	21L3
Sågtorp	1L7	21L5

## 6 Övriga ändringar i Cactus som genomförs samtidigt

### 6.1 Ändrad indikering för Nödlyft

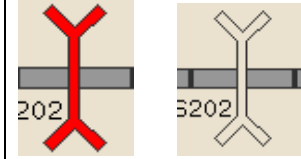

Indikeringen för nödlyfta bommar ändras för att möjliggöra en enhetlig indikering av vägskyddslarm enligt modell från Roslagsbanan.

Hittillsvarande indikering för nödlyft:	Ny indikering för nödlyft:
	

### 6.2 Nya indikeringar för larm på vägskydd

Larm:

- S-FEL
- D-FEL
- Ur-kontroll (ej i något läge under 90 sekunder, finns bara för vägskydd med både "UPPE" och "NERE"-indikering).
- Lång blockeringstid (ej i läge "UPPE" under 300 sekunder)

Okvitterat larm, blinkade röd symbol:	Kvitterat larm, fast röd symbol:
	

Om ett okvitterat larm bortfaller så kommer symbolen att blinka tills larmet är kvitterat. Om läget (uppe/nere) förändras så följer symbolen med men kommer att fortsätta att blinka tills det att larmet är kvitterat.

### 6.3 Larm för växel ur kontroll

Om en växel eller en grupp av kopplade växlar inte indikerar vare sig "vänster" eller "höger" under en tid av 10-15 sekunder (längre för vissa stationer med mer komplicerade växelgrupper) ges larm om växel ur kontroll.