

Ledningsstaben
Säkerhet

BANBOK
2018-09-01
Version 4

Diarienummer
TN 2014-0594
Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Upprättad av:
Hans-Petter Larsson
Granskad av:
Johan Kleiman
Fastställd av:
Harald Schaffhauser

SSÄ Banbok för Spårväg City (SpvC)

Ledningsstaben
Säkerhet

BANBOK
2018-09-01
Version 4

Diarienummer
TN 2014-0594
Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Versionshistorik

Datum	Utgåva	Ändrade sidor	Upprättad av
2010-06-20	1.0	Ny banbok orsakad av spårvägens utbyggnad, ersätter tidigare banbok för Djurgårdslinjen.	Arne Grundberg
2010-12-16	2.0	Korrigerig av förkortning av Spårväg City.	Arne Grundberg
2011-11-01	3.0	Korrigerig av avstånd. Korrigerig av kapitelnumrering.	Arne Grundberg
2018-09-01	4	Förlängning till T-centralen, inarbetat ändringar genom SM, nytt format av linjebeskrivning samt mindre korrigeringar.	Hans-Petter Larsson

Ledningsstaben
Säkerhet

BANBOK
2018-09-01
Version 4

Diarienummer
TN 2014-0594
Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Innehållsförteckning

Allmänt	4
Markering av sakändringar	4
Förklaringar.....	5
Linjebeskrivning.....	6
T-Centralen – Waldemarsudde	6
Waldemarsudde - T-Centralen..	9
Nybroplan - Norrmalmstorg - Nybroplan.....	12
Kompletterande föreskrifter samt uppgifter rörande lokala förhållanden...	13
Sträckan Ryssviksvägen-Bellmansro	13
Formljussignaler (Tri § 23 mom 2).....	13
Beskrivning av signalanläggningen	13
Särskilda föreskrifter på grund av lutning.....	14
Depåområdet Alkärshallen (Akh).....	14
T-Centralen.....	15
Växlar (Tillägg till Tri Spv § 16)	16
Allmänt	16
Fordonsstyrda växlar	16
Växelkontrollsignal	17
Övriga växlar	17
Tillägg till och undantag från Tri Spv	18
Trafikledningens organisation (Tri § 11:1)	18
Sektionsisolatorer (Tri § 24:29)	18
Fordons plats i tåg m m (Tri § 31:6+8)	18
Bromsutrustning (Tri § 31:7)	18
Hastighetsbestämmelser (Tri § 37).....	19
Personalföreskrifter (Tri Bilaga 1)	19
Kontaktinformation	20
Bilaga 1 Spårplan.....	21

Ledningsstaben
Säkerhet

BANBOK
2018-09-01
Version 4

Diarienummer
TN 2014-0594
Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Allmänt

Syfte och bakgrund

Banboken omfattar två delar. Del 1 är en linjebeskrivning som beskriver banans utformning med uppgifter om namn och placering av hållplatser, stationer, signaler, växlar, vägkorsningar, banans största tillåtna hastighet (sth), trafik-, och uppställningsspår. Del 2 innehåller lokala föreskrifter samt undantag och förtydliganden till Trafiksäkerhetsinstruktionen (Tri).

Tillämpning

Banboken skall tillämpas av personal i säkerhetstjänst på Spårväg City.

Ansvars- och kompetenskrav

TF Säkerhet har övergripande ansvar för säkerheten och därmed för banboken.

Personal i säkerhetstjänst på Spårväg City skall ha enligt berörd Tri-kategori erforderlig kunskap om banan och de kompletterande reglerna i Banboken.

Kravhänvisning

Krav finns i Lag om säkerhet vid tunnelbana och spårväg, Förordning om säkerhet vid tunnelbana och spårväg, av Transportstyrelsen utgivna föreskrifter samt i Tri Spv.

Tilldelningsnorm

- Personal i säkerhetstjänst
- I övrigt enligt verksamhetsutövares beslut

Markering av sakändringar

Sakändringar i banboken sedan föregående version (utgåva) är markerade med ett lodrätt streck i vänstra marginalen. Även avsnitt där text tagits bort markeras på samma sätt.

Ledningsstaben
Säkerhet

BANBOK
2018-09-01
Version 4

Diarienummer
TN 2014-0594
Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Förklaringar

Beteckning på banan

Ändring av beteckning i Tri Spv:

Banan betecknas Spårväg City (SpvC). Denna beteckning ersätter Djurgårdslinjen (DjL) i Tri Spv.

Spårbegrepp (Tri § 01)

Med norrspår avses det högra spåret vid körning från Nordiska museet till Djurgårdsbron.

Med söderspår avses det högra spåret vid körning från Djurgårdsbron till Nordiska museet.

Begreppen "motväxel" och "medväxel" i linjebeskrivningen avser medspårskörning.

Kilometermärken uppsätts ej.

Beteckningar på platser längs banan

Akh – Alkärrshallen
Ber – Bellmansro
Dgb – Djurgårdsbron
Dgs – Djurgårdsskolan
Koh – Konsthallen
Ktg – Kungsträdgården
Nom – Nordiska museet
Nmt – Norrmalmstorg
Nyp – Nybroplan
Smg – Styrmansgatan
Skn – Skansen
Sks – Skansenslingan
Tce – T-Centralen
Wau – Waldemarsudde

Kolumn 2 (sth)

I denna kolumn anges den högsta hastighet som föreskrivs enligt lokal trafikföreskrift eller bandelens största tillåtna hastighet.

Kolumn 3 (signaltyp)

Följande förkortningar används:

Tsi = Trafiksignal

Ksi = Kollektivtrafiksignal

Flsi = Formljussignal

Ledningsstaben
 Säkerhet

 BANBOK
 2018-09-01
 Version 4

 Diarienummer
 TN 2014-0594
 Infosäk. klass
 K1 (Öppen)

Linjebeskrivning

T-centralen – Waldemarsudde

Uppgivna avstånd och km-tal gäller söderspår

Km	Sth	Signaltyp	Trafikplats m.m.
0+421	30		Hjulstopp
0+418 0+369			Omstigningsplattform
0+357			Motväxel 73 och 74. Fjäderbelastade för utfart till söderspår från bägge vändspåren.
0+331		Ksi	Fristående övergångsställe
0+308			Medväxel 71, 72. Vx 72 (mot norrspår) är inte uppkörningsbar!
0+304 0+219			<u>T-Centralen (Tce)</u>
0+210		Tsi	Övergångsställe Drottninggatan
0+111		Tsi	Infart cirkulationsplats
0+017		Tsi	Utfart cirkulationsplats
0+000			Nollpunkt för km-räkning
0+093		Ksi	Regeringsgatan
0+215			Medväxel 63
0+216		Ksi	Fristående övergångsställe
0+232 0+291			<u>Kungsträdgården (Ktg)</u>
0+304		Ksi	Kungsträdgårdsgatan- Norrlandsgatan
0+336			Sektionsavskiljare
0+428		Tsi	Fristående Övergångsställe, Norrmalmstorg
0+559			Sektionsavskiljare

Ledningsstaben
 Säkerhet

 BANBOK
 2018-09-01
 Version 4

 Diarienummer
 TN 2014-0594
 Infosäk. klass
 K1 (Öppen)

Km	Sth	Signaltyp	Trafikplats m.m.
0+559		Ksi	Nybroplan
0+589			Medväxel 11
0+577 0+632	50		<u>Nybroplan (Nyp)</u>
0+639		Ksi	Sibyllegatan
0+784		Tsi	Artillerigatan
0+905		Tsi	Skeppargatan
1+037 1+082			<u>Styrmansgatan (Smg)</u> Plattform till vänster
1+085		Ksi	Styrmansgatan
1+112 1+154			<u>Styrmansgatan (Smg)</u> Plattform till höger
1+520			Sektionsavskiljare
1+531 1+568			<u>Djurgårdsbron (Dgb)</u>
1+589	20	Ksi	Hastighetsmärke Strandvägen / Djurgårdsbron
1+772	30		Hastighetsmärke
1+870 1+928			<u>Nordiska museet (Nom)</u>
2+248			Motväxel 22
2+260			Medväxel 25
2+272			Medväxel 23
2+272			<u>Depågräns Alkärshallen (Akh)</u>
			<u>Konsthallen (Koh)</u> Hållplatsen annonseras som "Liljevalchs/Gröna Lund"
2+486			Medväxel 33
2+345			<u>Depågräns Alkärshallen (Akh)</u>
2+350			Sektionsavskiljare, skall passeras utan motorpådrag.
2+431			Motväxel 32

Ledningsstaben
 Säkerhet

 BANBOK
 2018-09-01
 Version 4

 Diarienummer
 TN 2014-0594
 Infosäk. klass
 K1 (Öppen)

2+486			Medväxel 33
2+675 2+717			<u>Skansen (Skn)</u>
2+721			Motväxel 42 Sth 10 gäller vid färd genom vändslingan.
Km	Sth	Signaltyp	Trafikplats m.m.
2+788			Sektionsavskiljare, skall passeras utan motorpådrag.
2+852 2+887			<u>Djurgårdsskolan (Dgs)</u>
3+095		Flsi	A
3+289 3+319			<u>Waldemarsudde (Wau)</u>

Ledningsstaben
 Säkerhet

 BANBOK
 2018-09-01
 Version 4

 Diarienummer
 TN 2014-0594
 Infosäk. klass
 K1 (Öppen)

Waldemarsudde - T-Centralen

Uppgivna avstånd och km-tal gäller norrspår

Km	Sth	Signaltyp	Trafikplats m.m.
3+289 3+319	30		<u>Waldemarsudde (Wau)</u>
3+321		Flsi	B
			Km konnektion 3+537.413 blir 3+350
3+303 3+273			<u>Bellmansro (Ber)</u>
2+953 2+918			<u>Djurgårdsskolan (Dgs)</u>
2+898	10		Hastighetsmärke Begränsningen gäller endast vid färd till vändslingan.
2+789			Sektionsavskiljare
2+767			Motväxel 44
2+749			Medväxel 43
2+718 2+688	30		<u>Skansenslingan (Sks)</u>
2+683			Medväxel 41
2+576.5 2+616.5			<u>Skansen (Skn)</u>
			<u>Konsthallen (Koh)</u> Hållplatsen annonseras som "Liljevalchs/Gröna Lund"
2+376			Motväxel 24
2+353			Medväxel 23
2+353			<u>Depågräns Alkärrshallen (Akh)</u>
2+326			Medväxel 21
1+941 1+882			<u>Nordiska museet (Nom)</u>

Ledningsstaben
 Säkerhet

 BANBOK
 2018-09-01
 Version 4

 Diarienummer
 TN 2014-0594
 Infosäk. klass
 K1 (Öppen)

Km	Sth	Signaltyp	Trafikplats m.m.
1+786	20		Hastighetsmärke
1+613	10		Hastighetsmärke
1+649			Sektionsavskiljare
1+606	50		Hastighetsmärke
1+565 1+522			<u>Djurgårdsbron (Dgb)</u>
1+315		Tsi	Torstenssonsgatan
1+117		Ksi	Styrmansgatan
1+085 1+040			<u>Styrmansgatan (Smg)</u>
0+914		Tsi	Skeppargatan
0+803		Ksi	Artillerigatan
0+659		Ksi	Sibyllegatan
0+636 0+590			<u>Nybropplan (Nyp)</u>
0+586		Ksi	Birger Jarlsgatan
0+585			Motväxel 12
0+557			Sektionsavskiljare
0+433		Tsi	Fristående övergångsställe, Norrmalmstorg
0+340			Sektionsavskiljare
0+334		Tsi	Norrandsgatan- Kungsträdgårdsgatan
0+286 0+224			<u>Kungsträdgården (Ktg)</u>
0+215		Ksi	Fristående övergångsställe
0+202			Medväxel 61
0+133		Ksi	Regeringsgatan
0+000			Nollpunkt för km-räkning
0+009		Tsi	Infart cirkulationsplats
0+104		Tsi	Utfart cirkulationsplats
0+192		Tsi	Övergångsställe Drottninggatan
0+222 0+323			<u>T-Centralen (Tce)</u>
0+311			Motväxel 72 Inte uppkörningsbar!
0+327		Ksi	Fristående övergångsställe

Ledningsstaben
Säkerhet

BANBOK
2018-09-01
Version 4

Diarienummer
TN 2014-0594
Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Km	Sth	Signaltyp	Trafikplats m.m.
0+360			Medväxel 73, 74. Återfjädrande mot söderspår.
0+372 0+421			Omstigningsplattform
0+424			Hjulstopp OBS! Hjulstopp får ej passeras!

Ledningsstaben
 Säkerhet

 BANBOK
 2018-09-01
 Version 4

 Diarienummer
 TN 2014-0594
 Infosäk. klass
 K1 (Öppen)

Nybroplan – Norrmalmstorg – Nybroplan

Km	Sth	Signaltyp	Trafikplats m.m.
0+636 0+590	30		<u>Nybroplan (Nyp)</u>
0+586 0+585		Ksi	Birger Jarlsgatan Motväxel 12
			Km konnektion 0+585 blir 0+170
0+200 0+323 0+359			Sektionsavskiljare <u>Norrmalmstorg (Nmt)</u>
0+450 0+545		Tsi Tsi	Birger Jarlsgatan Nybroplan
0+546 0+589			Sektionsavskiljare Medväxel 11
0+577 0+632	50		<u>Nybroplan (Nyp)</u> Hållplatslängd 46 m

Ledningsstaben
Säkerhet

BANBOK
2018-09-01
Version 4

Diarienummer
TN 2014-0594
Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Kompletterande föreskrifter samt uppgifter rörande lokala förhållanden

Sträckan Ryssviksvägen-Bellmansro

Formljussignaler (Tri § 23 moment 2)

Åtgärder då formljussignal (flsi) ej visar "rörelse tillåten"

Om någon signal ej visar rörelse tillåten skall föraren meddela detta till TL. Innan tåg får passera signalen skall TL kontrollera övriga tågs positioner.

Kommentar: Om föregående tåg passerat signalen i "stopp" behöver TL endast kontrollera detta tågs position.

Om tåg behöver föras in på en signalsträcka där annat tåg befinner sig, skall TL orderge båda förarna om detta innan medgivande får ges.

Medgivande till förare att passera signalen lämnas därefter enligt exempel i Tri § 13: 3.

Medgivandet skall repeteras av föraren och bekräftas av TL med "Rätt uppfattat".

Föraren skall, om det inte är uppenbart onödigt, meddela TL då tåget i sin helhet lämnat signalsträckan.

Tågföljden får tillfälligt ordnas med order till förarna enligt ovan. TL uppgifter enligt ovan får härvid delegeras till annan person i säkerhetstjänst (lägst trafikbiträde).

Beskrivning av signalanläggningen

Gemensamma föreskrifter

Signalanläggningen styrs av korta spårledningar i början och slutet av varje signalsträcka. För att en signal skall kunna visa "rörelse tillåten" krävs att en föregående rörelse passerat signalsträckans botre ände.

Observera att signalbilden "rörelse tillåten" inte är någon garanti för att spåret är hinderfritt. Halv siktfart gäller därför även på sträcka med formljussignaler.

Kommentar: Vid motspårskörning fungerar inte passagekontrollen på normalt sätt. Motriktad signal får inte passeras utan särskilt medgivande av TL.

Sträckan Ryssviksvägen – Waldemarsudde

Formljussignal A visar normalt "stopp". När en rörelse närmar sig ändras signalbilden till "rörelse tillåten", under förutsättning att en föregående rörelse passerat formljussignal B.

Ledningsstaben
Säkerhet

BANBOK
2018-09-01
Version 4

Diarienummer
TN 2014-0594
Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Sträckan Waldemarsudde – Bellmansro

Denna signalanläggning syftar till att förhindra olägenheter till följd av eventuella svårigheter att komma upp för stigningen mot Bellmansro.

Formljussignal B (vid Wau) visar normalt ”stopp”. När en rörelse närmar sig ändras signalbilden till ”rörelse tillåten”, under förutsättning att en föregående rörelse passerat hållplats Bellmansro i riktning mot Skansen.

Särskilda föreskrifter på grund av lutning

På grund av spårets lutning får uppställning inte ske på sträckan Waldemarsudde-Bellmansro och inte heller på hållplatsen Bellmansro. TL får dock medge uppställning på plant spår omedelbart bortom hållplatsen Waldemarsudde.

Om tåg blivit stående på sträckan mellan hållplatserna Waldemarsudde och Bellmansro, bör föraren inte lämna förarplatsen eller avlägsna fartriktarhandtaget.

Kan tåget inte föras vidare framåt (t ex vid halka, spänningslöshet), skall TL meddelas. Tåget skall utan onödigt dröjsmål föras tillbaka till Waldemarsudde genom backning med signalgivare (lägst trafikbiträde) eller genom körning från fullt utrustad förarplats längst fram i rörelseriktningen. Rangerkontroller får endast användas om ingen signalgivare finns tillgänglig.

Beakta risken för tryckfall i bromssystemet vid upprepad tryckluftbromsning!

Vid olycka eller liknande där tåget inte kan eller får flyttas, skall YTL eller montör omedelbart bege sig till platsen för att bistå föraren med att säkra tåget mot rullning. Föraren skall om möjligt stanna kvar på förarplatsen.

Depåområdet Alkärrshallen (Akh)

Depåområdet sträcker sig från växel 25 till början av kurvan Falkenbergsgatan – Allmänna Gränd.

Uppställning, allmänt (Tri § 32:25)

Uppställningsplats skall aktivt väljas så att rangering underlättas. Vid osäkerhet skall TL kontaktas.

Vid uppställning på Falkenbergsgatan skall tåget alltid föras så långt fram att hinderfri utfart från spår 1 är möjlig. Uppställning får inte ske över växlarna utanför vagnhallen!

Utryckning via Falkenbergsgatan

Vid utryckning skall tåget utan onödigt dröjsmål föras fram till Falkenbergsgatan så långt att hinderfri utfart från spår 1 möjliggörs.

Ledningsstaben
Säkerhet

BANBOK
2018-09-01
Version 4

Diarienummer
TN 2014-0594
Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Inryckning

Uppställning inom depåområdet skall ske enligt inryckningstavla eller anvisning av rangeringspersonal. Om sådan saknas får TL förmedla anvisning från vagnhallspersonalen. Om inget annat anges skall tåget föras så långt in som möjligt på angivet spår.

Förarens placering

Tåg skall alltid manövreras med fri sikt framåt om så är möjligt. Undantag medges för rörelse om högst två meter.

Rörelser runt kvarteret Konsthallen

Förutsatt att övrig trafik på banan inte påverkas får rörelser äga rum runt kvarteret Konsthallen utan särskilt starttillstånd från TL. Förare skall innan rörelse påbörjas säkerställa att tillräcklig bromsförmåga finns och att koppling mellan fordonen är korrekt utförd.

T-Centralen

Vid vändspårens slut finns i stället för stoppbock en mekanisk stoppanordning, s k hjulstopp. Om hjulstoppet blivit påkört måste såväl spårfordon som spåranläggning besiktigas innan något flyttas.

Bakom hjulstopp finns till ytterligare skydd en stoppmur mot Klarabergsviadukten.

Ledningsstaben
Säkerhet

BANBOK
2018-09-01
Version 4

Diarienummer
TN 2014-0594
Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Växlar (Tillägg till Tri Spv § 16)

Allmänt

Samtliga växlar är uppkörbara om ej annat anges. Växel får dock inte köras upp om föraren kan se att hinder finns, eller vintertid om växeln kan befaras ha frusit fast.

Om tåg skall byta körriktning över växel som körts upp måste växeln först passeras med minst två axlar. Risk finns annars att efterföljande tåg spårar

Fordonsstyrda växlar

Växlarna 12, 22, 24, 25, 32, 42, 50 och 72 kan manövreras elektromagnetiskt från tågs förarplats. Dessa växlar utmärks med elväxelmärke enligt Tri § 24:27. Märket kan också ha utformning enligt nedanstående figur.



Märket är blått.

Elväxelmärket får ej passeras förrän eventuellt framförvarande tåg helt lämnat växlar.

Fordonsstyrd omläggning kan ske dels genom att växelomläggaren läggs åt vänster eller åt höger (se TÖV anvisningar).

Hastigheten får inte vara större än att tåget kan stannas framför växeln om omläggning skulle utebli eller ske oönskat. Om fordonsstyrd omläggning ej kan ske, se "Övriga växlar".

Om inte en växelkontrollsignal visar att växeln är låst i önskat läge enligt figur d, e eller f skall föraren (signalgivare) kontrollera växelläget enligt Tri § 16:2.

Sedan växeln passerats skall växelomläggaren, om den använts, snarast återställas till 0-läge.

Vid smörjning, rensning och liknande arbeten fränkopplas elmanövreringen med en nyckelströmställare placerad i växels närhet.

Ledningsstaben
Säkerhet







BANBOK
2018-09-01
Version 4

Diarienummer
TN 2014-0594
Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Växelkontrollsignal

Växelkontrollsignal finns normalt vid fordonstyrd växel. Signalen kan även kontrollera annan växel.

Nedanstående signaler lyser med blått sken.

- a)  Växeln är inte låst. Omläggning kan ske. Kan visas tillsammans med annan bild (se exempel i figur b).
- b)  Växeln är inte låst. Omläggning kan ske.
- c)  Växeln är inte låst. Kontrollera växeln.
- d)  Växeln är låst för körning åt vänster.
- e)  Växeln är låst för körning rakt fram.
- f)  Växeln är låst för körning åt höger.

Övriga växlar

Innan motväxel eller växel som inte får köras upp får passeras skall växelläget alltid kontrolleras enligt Tri § 16:2. Kontrollen skall alltid utföras av föraren om denne har fri sikt framåt, annars av den som håller uppsikt i rörelseriktningen. Detta gäller oavsett vem som lagt om växeln.

Kommentar: Förare får t ex anmoda konduktör att lägga om en växel, men föraren skall själv kontrollera växelläget. Signalen "Klart" kan ges av knr som besked om att åtgärden är utförd men anger inte att växeln sluter.

Växlarna 73 och 74 är i normalläge återfjädrande. Omläggning kan ske med växelspett.

Ledningsstaben
Säkerhet

BANBOK
2018-09-01
Version 4

Diarienummer
TN 2014-0594
Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Tillägg till och undantag från Tri Spv

Trafikledningens organisation (Tri § 11:1)

Spårväg City trafikleds från TLC AGA.

Sektionsisolatorer (Tri § 24:29)

Strömbegränsningsmärke enligt Tri § 24:29 behöver inte finnas vid sektionsisolator med spänningssatt mellandel.
Sektionsisolator, som ej är utmärkt, bör likväl ej passeras under kraftigt pådrag då spänningsskillnader mellan nätets olika delar kan medföra ryck om så sker.

Fordons plats i tåg m m (Tri § 31:6+8)

Då fordon enligt § 31:6+8 skall ingå i arbetståg, får det i stället ingå på motsvarande plats i spårvagnståg.

Bromsutrustning (Tri § 31:7)

På motorvagn för personbefordran skall driftbromsen utgöras av från förarens plats manövrerbar elektrisk broms eller tryckluftbroms, verkande på samtliga axlar. I tåg i trafik skall driftbromsen verka på tågets samtliga axlar. På personförande motorvagn, försedd med elektromagnetisk skenbroms, får antalet axlar med driftbroms nedgå till hälften.

På motorvagn och personförande släpvagn skall dessutom finnas parkeringsbroms.

Saknas driftbroms på någon vagn i tåget är sth 20 km/tim.

Om mer än 2/3 av tågvikten saknar driftbroms är sth 10 km/tim.

Ledningsstaben
Säkerhet

BANBOK
2018-09-01
Version 4

Diarienummer
TN 2014-0594
Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Hastighetsbestämmelser (Tri § 37)

Sth på Spårväg City är, om ej annat anges, 50 km/tim med halv siktfart.

På den del av banan som framgår på Södra Djurgården samt längs Hamngatan och på Klarabergsgatan är hastigheten enligt lokal trafikföreskrift begränsad till 30 km/tim. Höjande märken på sträckan skall märkas "30".

På grund av banans karaktär kan hastighetsmärken ibland behöva sättas upp långt från den plats där den lägre hastigheten behöver iakttagas. Därvid gäller följande:

- Om begränsningen gäller endast för en viss körväg genom en motväxel behöver sth enligt märket iakttagas först vid växeln.
- I övriga fall skall sth iakttagas från märket.

Då höjande hastighetsmärke passeras, får hastigheten ej höjas över förutvarande sth förrän hela tåget passerat märket.

En motväxel med växelkontrollsignal, som visar att växeln är låst, får passeras på rakt spår med sth 30 km/tim (undantag från Tri § 37:7r).

Personalföreskrifter (Tri Bilaga 1)

Minimiålder för trafikbiträde är 18 år.

Ledningsstaben
Säkerhet

BANBOK
2018-09-01
Version 4

Diarienummer
TN 2014-0594
Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Kontaktinformation

TLC AGA	686 2500
OAS (Operativ Anläggningservice)	686 3400 oas@sl.se
EDL (Eldriftledning)	686 3400 edl@sl.se
TryggC	686 1700 tryggC@sl.se
Trafikförvaltningen Säkerhet	sl.sakutr@sl.se

Bilaga 1 Spårplan

