



Gäller fr o m t o m
2011-11-01 TV

Identitet
SL-2010-19645

Dokumenttyp
Banbok

Handläggare
Arne Grundberg

Version
3.0

Informationssäkerhetsklass
Öppen

Ansvarig
Gun Eriksson

Teknikområde

Banbok för Spårväg City



Versionshistorik

Datum	Version	Orsak till revidering	Handläggare
2011-11-01	3.0	Korrigerings av avstånd. Korrigerings av kapitelnumrering.	Arne Grundberg
2010-12-16	2.0	Korrigerings av förkortning av Spårväg City.	Arne Grundberg
2010-06-20	1.0	Ny banbok orsakad av spårvägens utbyggnad, ersätter tidigare banbok för Djurgårdslinjen.	Arne Grundberg

Innehållsförteckning

1 Allmänt	4
1.1 Syfte och bakgrund.....	4
1.2 Tillämpning	4
1.3 Ansvars- och kompetenskrav	4
1.4 Kravhänvisning	4
1.5 Tilldelningsnorm.....	4
1.6 Ändringar i ny utgåva.....	4
1.7 Förklaringar	5
1.7.1 Beteckning på banan	5
1.7.2 Spårbegrepp (Tri § 01).....	5
1.7.3 Beteckningar på platser längs banan.....	5
2 Linjebeskrivning	6
2.1 Körriktning söderut.....	6
2.1.1 Sergels torg – Djurgården	6
2.2 Körriktning norrut	8
2.2.1 Djurgården – Sergels torg	8
2.3 Nybroplan – Norrmalmstorg – Nybroplan	11



3 Lokala föreskrifter	12
3.1 Sträckan Ryssviksvägen-Bellmansro	12
3.1.1 Formljussignaler (Tri § 23 mom 2)	12
3.1.2 Beskrivning av anläggningen	12
<i>Sträckan Ryssviksvägen – Waldemarsudde</i>	13
<i>Sträckan Waldemarsudde – Bellmansro</i>	13
3.2 Depåområdet Alkärrshallen (Akh).....	13
3.2.1 Uppställning, allmänt (Tri § 32:25)	14
3.2.2 Utryckning via Falkenbergsgatan	14
3.2.3 Inryckning.....	14
3.2.4 Förarens placering	14
3.2.5 Rangersignaler.....	14
4 Växlar (Tri § 16)	15
4.1 Allmänt.....	15
4.2 Fordonsstyrda växlar	15
4.3 Växelkontrollsignal.....	16
4.4 Övriga växlar	16
5 Tillägg till och undantag från Tri Spv	17
5.1 Trafikledningens organisation (Tri § 11:1)	17
5.2 Sektionsisolatorer (Tri § 24:29).....	17
5.3 Fordons plats i tåg m m (Tri § 31:6+8)	17
5.4 Bromsutrustning (Tri § 31:7).....	17
5.5 Hastighetsbestämmelser (Tri § 37).....	18
5.6 Personalföreskrifter (Tri Bilaga 1).....	18
Bilaga 1 Spårplan	1

1 Allmänt

1.1 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).

1.2 Tillämpning

Banboken skall tillämpas av personal i säkerhetstjänst på Spårväg City.

1.3 Ansvars- och kompetenskrav

SL 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.

1.4 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.

1.5 Tilldelningsnorm

- Personal i säkerhetstjänst
- I övrigt enligt verksamhetsutövares beslut

1.6 Ändringar i ny utgåva

Generellt: Avstånd och hållplatslängder korrigerade.

3.1.1: Hur medgivande att passera flsi skall gesw.

1.7 Förklaringar

1.7.1 Beteckning på banan

Ändring av beteckning i Tri SPV:

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

1.7.2 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.

Avstånd mäts i medspårsriktningen från en viss punkt (i allmänhet hållplatsstolpen) vid varje hållplats. Kilometermärken uppsätts ej.

1.7.3 Beteckningar på platser längs banan

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

2 Linjebeskrivning

2.1 Körriktning söderut

Uppgivna avstånd gäller söderspår.

2.1.1 Sergels torg – Djurgården

Sergels torg (Set)

Hållplatslängd: 62.5 m (0+002.5 – 0+065)

Sergels torg – Kungsträdgården

Sträckan är: 227 m

Motväxel 71 finns 8 m efter hpl Sergels torg

Trafiksignal finns 33 m efter hpl Sergels torg (Regeringsgatan)

Medväxel 63 finns 155 m efter hpl Sergels torg

Trafiksignal finns 163 m efter hpl Sergels torg (Fristående övergångsställe)

Kungsträdgården (Ktg)

Hållplatslängd: 54 m (0+238 – 0+292) (upphöjd plattform 30 m)

Kungsträdgården – Nybroplan

Sträckan är: 340 m

Trafiksignal finns 12 m efter hpl Kungsträdgården (Kungsträdgårdsgatan-Norrlandsgatan)

Sektionsavskiljare finns 44 m efter hpl Kungsträdgården

Trafiksignal finns 136 m efter hpl Kungsträdgården (Fristående övergångsställe, Norrmalmstorg)

Trafiksignal finns 267 m efter hpl Kungsträdgården (Nybroplan)

Sektionsavskiljare finns 267 m efter hpl Kungsträdgården

Medväxel 11 finns 297 m efter hpl Kungsträdgården

Nybroplan (Nyp)

Hållplatslängd: 55 m (0+577 – 0+632)

Nybroplan – Styrmansgatan

Sträckan är: 522 m

Trafiksignal finns 7 m efter hpl Nybroplan (Sibyllegatan)

Trafiksignal finns 152 m efter hpl Nybroplan (Artillerigatan)

Trafiksignal finns 273 m efter hpl Nybroplan (Skeppargatan)

Trafiksignal finns 453 m efter hpl Nybroplan (Styrmansgatan)



Styrmansgatan (Smg)

Hållplatslängd: 42 m (1+112 – 1+154)

Styrmansgatan – Djurgårdsbron

Sträckan är: 414 m

Djurgårdsbron (Dgb)

Hållplatslängd: 37 m (1+531 – 1+568)

Sektionsavskiljare finns vid hpl, 366 m efter hpl Styrmansgatan

Djurgårdsbron – Nordiska museet

Sträckan är: 360 m

Hastighetsmärke sth 30 km/h finns 21 m efter hpl Djurgårdsbron

Trafiksignal finns 29 m efter hpl Djurgårdsbron

Nordiska museet (Nom)

Hållplatslängd: 58 m (1+870 – 1+928)

Nordiska museet – Konsthallen

Sträckan är: 488 m

Kollektivtrafiksignal finns 230 m efter hpl Nordiska museet (ingår i rangersignalanläggning, Alkärret)

Motväxel 22 finns 320 m efter hpl Nordiska museet

Konsthallen (Koh)

Hållplatslängd: 47 m (2+371 – 2+418)

Hållplatsen annonseras som "Liljevalchs/Gröna Lund".

Konsthallen – Skansen

Sträckan är: 301 m

Medväxel 33 finns 72 m efter hpl Konsthallen

Depågränsen (Akh) – Skansen

Sträckan är: 386 m

Sektionsavskiljare finns 51 m efter Depågränsen. Skall passeras strömlöst.

Motväxel 32 finns 87 m efter Depågränsen

Medväxel 33 finns 146 m efter Depågränsen

Skansen (Skn)

Hållplatslängd: 41.5 m (2+675.5 – 2+717)

Motväxel 42 finns vid hpl, 303 m efter hpl Konsthallen

Hastighetsmärke sth 10 km/h finns vid hpl, 312 m efter hpl Konsthallen.
Begränsningen gäller endast vid färd till vändslingan

Skansen – Skansenslingan

Sträckan är: 130 m (plf s-spår - slut fsk vx 41)

Medväxel 43 finns 42 m efter hpl Skansen

Vändning: se nedan

Skansen – Djurgårdsskolan

Sträckan är: 170 m

Sektionsavskiljare finns 71 m efter hpl Skansen. Skall passeras strömlöst.

Djurgårdsskolan (Dgs)

Hållplatslängd: 35 m (2+852 – 2+887)

Djurgårdsskolan – Waldemarsudde

Sträckan är: 432 m

Formljussignal A finns 378 m efter hpl Skansen

Waldemarsudde (Wau)

Hållplatslängd: 30 m (3+289 – 3+319)

2.2 Körriktning norrut

Uppgivna avstånd gäller norrspår

2.2.1 Djurgården – Sergels torg

Waldemarsudde – Bellmansro

Sträckan är 296 m

Formljussignal B finns 2 m efter hpl Waldemarsudde

Bellmansro (Ber)

Hållplatslängd: 30 m (3+273 – 3+303)

Bellmansro – Djurgårdsskolan

Sträckan är 349,5 m

Djurgårdsskolan (Dgs)

Hållplatslängd: 35 m (2+918.5 – 2+953.5)

Djurgårdsskolan – Skansen

Sträckan är: 235,5 m

Sektionsavskiljare finns 129 m efter hpl Djurgårdsskolan

Motväxel 44 finns 164 m efter hpl Djurgårdsskolan



Medväxel 41 finns 271 m efter hpl Djurgårdsskolan

Djurgårdsskolan – Skansenslingan

Sträckan är: 125 m (plf slut – fsk vx 43)

Hastighetsmärke sth 10 km/h finns 20 m efter hpl Djurgårdsskolan.

Begränsningen gäller endast vid färd till vändslingan

Sektionsavskiljare finns 129 m efter hpl Djurgårdsskolan

Motväxel 44 finns 164 m efter hpl Djurgårdsskolan

Medväxel 43 finns 205 m efter hpl Djurgårdsskolan

Skansenslingan (Sks)

Hållplatslängd: 30 m (2+688 – 2+718)

Höjande hastighetsmärke finns vid hpl Skansenslingan, 104 m efter hpl Skansen

Skansenslingan – Skansen

Sträckan är: 100,5 m

Medväxel 41 finns 39 m efter hpl Skansenslingan

Skansen (Skn)

Hållplatslängd: 40 m (2+576.5 – 2+616.5)

Depågränsen (Akh)– Konsthallen

Sträckan är 194 m

Sektionsavskiljare finns 51 m efter Depågränsen. Skall passeras strömlöst.

Motväxel 32 finns 87 m efter Depågränsen

Medväxel 31 finns 166 m efter Depågränsen

Skansen – Konsthallen

Sträckan är 186,5 m

Medväxel 31 finns 182 m efter hpl Skansen

Konsthallen (Koh)

Hållplatslängd: 59 m (2+371 – 2+430)

Hållplatsen annonseras som "Liljevalchs/Gröna Lund".

Konsthallen – Nordiska museet

Sträckan är: 489 m

Motväxel 24 finns 54 m efter hpl Konsthallen

Medväxel 21 finns 104 m efter hpl Konsthallen

Nordiska museet (Nom)

Hållplatslängd: 59 m (1+882 – 1+941)

Nordiska museet – Djurgårdsbron

Sträckan är 376 m

Hastighetsmärke sth 50 km/h finns 276 m efter hpl Nordiska museet

Djurgårdsbron (Dgb)

Hållplatslängd: 43 m (1+522 – 1+565)

Sektionsavskiljare finns vid hpl, 233 m efter hpl Nordiska museet

Djurgårdsbron – Styrmansgatan

Sträckan är: 475 m

Trafiksignal finns 207 m efter hpl Djurgårdsbron (Torstenssonsgatan)

Trafiksignal finns 405 m efter hpl Djurgårdsbron (Styrmansgatan)

Styrmansgatan (Smg)

Hållplatslängd: 41 m (1+049 – 1+090)

Styrmansgatan – Nybroplan

Sträckan är 453 m

Trafiksignal finns 135 m efter hpl Styrmansgatan (Skeppargatan)

Trafiksignal finns 246 m efter hpl Styrmansgatan (Artillerigatan)

Trafiksignal finns 390 m efter hpl Styrmansgatan (Sibyllegatan)

Nybroplan (Nyp)

Hållplatslängd: 46 m (0+590 – 0+636)

Nybroplan – Kungsträdgården

Sträckan är: 341 m

Trafiksignal finns vid hpl, 4 m efter hpl Nybroplan

Motväxel 12 finns 5 m efter hpl Nybroplan

Sektionsavskiljare finns 33 m efter hpl Nybroplan

Trafiksignal finns 157 m efter hpl Nybroplan (Fristående övergångsställe, Norrmalmstorg)

Sektionsavskiljare finns 250 m efter hpl Nybroplan

Trafiksignal finns 256 m efter hpl Nybroplan (Norrländsgatan-Kungsträdgårdsgatan)

Kungsträdgården (Ktg)

Hållplatslängd: 58 m (0+238 – 0+296) (upphöjd plattform 30 m)

Kungsträdgården – Sergels torg

Sträckan är: 231 m

Trafiksignal finns vid hpl, 6 m efter hpl Kungsträdgården (Fristående övergångsställe)

Medväxel 61 finns 40 m efter hpl Kungsträdgården

Trafiksignal finns 105 m efter hpl Kungsträdgården (Regeringsgatan)

Återfjädrande medväxel 71 finns 167 m efter hpl Kungsträdgården. Växeln skall normalt ligga i högerläge.

Sergels torg (Set)

Hållplatslängd: 62,5 m (0+002.5 – 0+065)

Stoppbock finns 235 m efter hpl Kungsträdgården

2.3 Nybroplan – Norrmalmstorg – Nybroplan

Nybroplan – Norrmalmstorg

Sträckan är: 422 m

Trafiksignal finns vid hpl, 4 m efter hpl Nybroplan

Motväxel 12 finns 5 m efter hpl Nybroplan

Sektionsavskiljare finns 33 m efter hpl Nybroplan

Norrmalmstorg (Nmt)

Hållplatslängd: S1-spår 36 m (0+323 – 0+359)

Norrmalmstorg – Nybroplan

Sträckan är: 277 m

Medväxel 3 finns 39 m efter hpl Norrmalmstorg

Trafiksignal finns 91 m efter hpl Norrmalmstorg (Birger Jarlsgatan)

Trafiksignal finns 186 m efter hpl Norrmalmstorg (Nybroplan)

Sektionsavskiljare finns 187 m efter hpl Norrmalmstorg

Medväxel 13 finns 225 m efter hpl Norrmalmstorg

3 Lokala föreskrifter

3.1 Sträckan Ryssviksvägen-Bellmansro

3.1.1 Formljussignaler (Tri § 23 mom 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 moment 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).

3.1.2 Beskrivning av anläggningen

3.1.2.1 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

3.1.2.2 Lokala föreskrifter

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.

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.

3.1.2.3 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). 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.

3.2 Depåområdet Alkärshallen (Akh)

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

3.2.1 Uppställning, allmänt (Tri § 32:25)

Uppställningsplats skall aktivt väljas så att rangering underlättas. Vid osäkerhet skall rangeringspersonalen 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!

3.2.2 Utryckning via Falkenbergsgatan

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

3.2.3 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.

3.2.4 Förarens placering

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

3.2.5 Rangersignaler

Vid växlarna 22, 23 och 24 finns rangersignaler som reglerar trafiken i Alkärret och växelpartiet. Signalerna har ingen säkerhetsmässig funktion, utan är endast ett hjälpmedel för att undvika trafikstörningar.

Rangersignalerna är normalt släckta. När en rörelse mot depåområdet närmar sig växel 22 eller 24 visar tillhörande rangersignal vitt blinkande sken, om ingen hindrande rörelse detekteras. Vid växel 23 visas "S". Rörelser som närmar sig växel 23 skall då om möjligt stanna hinderfritt före växel 50.

När en rörelse mot växel 23 närmar sig växel 50 tänds den tillhörande rangersignalen, beroende på växelläget hos växel 25, med vitt blinkande (höger) eller fast (vänster) sken, om ingen hindrande rörelse detekteras. Vid körning mot söderspår stoppas motriktad trafik av en kollektivtrafiksignal.

Släckt rangersignal får passeras utan vidare på handsignal eller muntligt besked från rangeringspersonal. Om sådant besked inte kan erhållas, får rörelsen ändå fortsätta med försiktighet om inget hinder därigenom uppstår.

Om rangersignalen vid växel 23 visar "S" trots att ingen rörelse är på väg in, skall samma förfarande användas. Medgivande av TL krävs inte, dock skall felet anmälas.

Observera att växel 23 är återfjädrande! Om det finns risk att tåg måste vända över växeln får den inte köras upp, utan måste läggas rätt före passage.

4 Växlar (Tri § 16)

4.1 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 ur.

4.2 Fordonsstyrda växlar

Växlarna 12, 22, 24, 25, 32, 42 och 50 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 växlarna.

Fordonsstyrd omläggning kan ske dels genom att växelomläggaren läggs åt vänster eller åt höger, dels automatiskt genom s k förval. (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 moment 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.

4.3 Växelkontrollsignal

Växelkontrollsignal finns normalt vid fordonsstyrd 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.*

4.4 Övriga växlar

Innan motväxel eller växel som inte får köras upp får passeras skall växel-läget alltid kontrolleras enligt Tri § 16 moment 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 23 och 71 är återfjädrande. Omläggning kan ske med växelspett.

5 Tillägg till och undantag från Tri Spv

5.1 Trafikledningens organisation (Tri § 11:1)

Djurgårdslinjen har i stället för TLC en trafikledarexpedition (TLX). Vad som i Tri sägs om bemanning av TLC, och tillåtna verksamheter då TLC är obemannad, gäller även för TLX. Utöver detta får rörelse äga rum runt kvarteret Konsthallen, såvida inte annat meddelats.

Kommentar: Enbart det förhållandet, att TL lämnar TLX för att utföra något kortvarigt ärende inom depåområdet, innebär inte att TLX anses obemannad. TL skall medföra radio och TL-telefon.

5.2 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.

5.3 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.

5.4 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.

5.5 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 är hastigheten enligt lokal trafikföreskrift begränsad till 30 km/h. 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/h (undantag från Tri § 37:7r).

5.6 Personalföreskrifter (Tri Bilaga 1)

Minimiålder för trafikbiträde är 18 år.

Kravet på regelbunden tjänstgöring för trafikledare får vara lägre än det som anges i Tri, Bilaga 1. Beslut angående tjänstgöringskrav tas gemensamt av spårinnehavaren och TÖV.

Gäller fr o m 2011-11-01 t o m TV

Identitet SL-2010-19645

Dokumenttyp
Banbok

Handläggare
Arne Grundberg

Version
3.0

Informationssäkerhetsklass
Öppen

Ansvarig
Gun Eriksson

Teknikområde

Bilaga 1 Spårplan



