



# SÄKERHETSMEDDELANDE (SM)

**Delgivningsätt:** Anslås:  Personlig kvittens:   
**Informationsförvaltare:** Hans Höwitz 08-686 1886  
**Granskad av:** Lennart Sjölund, Jesper Näsström  
**Fastställd av:** Harald Schaffhauser  
**Gäller fr.o.m:** 2017-10-01  
**Gäller t.o.m:** Tills vidare  
**Ärendenr:** TN 2014-0594  
**Tillämpningsområde:** Tvärbanan  
**Till:** Berörda avdelnings-, sektions- och gruppchefer inom TF.  
 Berörda entreprenörer.  
 Personal med behörighet enligt Tri Spv, kat: 20, 21, 22, 24, 25.

**Detta säkerhetsmeddelande ersätter i sin helhet SM 28-2017, och gäller för förare, arbetstågsförare, trafikledare, huvudtillsyningsman, tillsyningsman, arbetsledare.**

## **Restriktioner och instruktioner för trafik på Tvärbanan (Solna station – Sickla) fr.o.m. 2017-10-01 med anledning av inte helt färdigställd signalsäkerhetsanläggning**

### **Bakgrund:**

Med anledning av att signalsäkerhetssystemet på sträckan Solna station – Sickla inte är helt färdigställt har Trafikförvaltningen beslutat att tillämpa tillfälliga restriktioner och instruktioner enligt detta säkerhetsmeddelande.

### **Läsanvisning:**

Personal med behörighet som förare av spårvagn (kat 21) och arbtf (kat 22) samt tsm (kat 25) behöver endast läsa och kunna text med **grå bakgrund**.

Förkortningarna i detta SM betyder: ATP=Automatic Train Protection, CTC-system = manöversystem för ställverk, DIS=Driver information system.

**En ny version 9 av Tvärbanans banbok gäller från och med 2017-10-01.**

### **Allmänt:**

1. Vid all körning utan ATP, även med inkopplat DIS (se punkt 9), gäller största tillåtna hastighet **50 km/tim** på hela sträckan Solna station – Sickla, om Tri Spv inte föreskriver lägre hastighet. Hastigheten skall i övrigt också anpassas enligt Tri Spv § 32 moment 2.
2. Alla återställningsnycklar för axelräknarsystemet skall förvaras betryggande inlåsta på TLC. Utlämning av sådan nyckel får endast ske till signalteknisk personal, som också får utföra återställning av axelräknarsträcka efter medgivande av TL. Utlämning och återlämning av återställningsnyckel skall journalföras av TL med mottagarens namn och tidpunkt för ut- respektive återlämning.



# SÄKERHETSMEDELANDE (SM)

3. Innan återställning av axelräknarsträcka med återställningsnyckel och kommando får ske skall TL säkerställa att berörd axelräknarsträcka är fri från hinder. När så skett får TL ge medgivande för återställning av belagd sträcka.
4. Funktionen tillfälliga hastighetsnedsättningar i Alstom-systemet får inte användas.
5. Arbete i eller nära spår som kräver A- eller B-skydd på signalreglerad bansträcka får endast utföras under S-disp. S-disp skall omfatta båda spåren på hela den berörda signalreglerade bansträckan fram till dess gränser mot närmaste gatuspår, depåområde eller stoppbock. S-dispens gränspunkter skall skyddas enligt Tri § 43. Vid behov skall även varningsstängsel med hindermärke sättas upp vid gränspunkt som extra skydd.

Arbete som i sin helhet bedrivs på gatuspår eller annan icke signalreglerad bansträcka får ske enligt normala regler i Tri Spv.

*Kommentar: När s k beläggningsdon införs kommer ett särskilt meddelande att ges ut med instruktion för dessa samt regler för dess användande.*

## Alvik och Brommadepån

6. Tillfällig hastighetsnedsättning 15 km/tim gäller för infarten till Brommadepån från huvudsignal 0096 till växel 0007, i båda köriktningarna.
7. Tillfällig hastighetsnedsättning 15 km/tim gäller på söderspåret mellan huvudsignal 0003/0138 och huvudsignal 0023, i båda köriktningarna.
8. Spårspärr 0096 vid Brommadepåns gräns mot Tvärbanan är försedd med automatisk återgång. Därför görs följande tillägg till Tri § 13:

*Passage av spårspärr 0096 efter omläggning med vev.*

När spårspärr 0096 har vevats till avlagt (nedfällt) läge, skall handveven sitta kvar helt inskjuten i uttaget på spårspärrs drivmotor tills spårfordonen passerat och spårspärren vevats tillbaka till pålagt läge. (Oönskad omläggning förhindras därigenom av en brytare som känner av att veven sitter i.)

## ATP och DIS:

9. På spårvagnståg som är försett med DIS (anges genom att ATP-skärmen är märkt "DIS") så får detta stödsystem vara aktivt i trafik. Föraren skall vara utbildad på ATP och skall ha tagit del av särskild instruktion för DIS. Förare som nyutbildas/fortbildas som spårvagnsförare behöver tillsvidare bara utbildning i DIS-systemet.

**OBS! All körning med DIS inkopplat skall ske enligt reglerna för körning utan ATP, vilket innebär att föraren kör enbart på de optiska signalerna utan skydd av ATP.**

10. TL kan medge inkoppling av ATP-system utan märkning "DIS" för provkörning och utbildning utan trafikanter.

# SÄKERHETSMEDDELANDE (SM)

**Övrigt:**

11. Samtal med TL skall ske på svenska språket.
12. Efter att TL utfört spärrning av signalobjekt (signal, axelräknarsträcka, växel eller spårspärr) skall TL (via indikering i manöversystemet) kontrollera att objektet övergår till spärrad status.
13. När CTC-systemet kräver kvittering av kommando skall TL granska att rätt kommando för rätt objekt kvitteras.
14. All kommandogivning till CTC-systemet skall utföras av TL.
15. När ställverk startar om, spontant eller beordrat, skall TL tillse att alla fordonsrörelser upphört innan tågväg läggs efter omstarten.



Harald Schaffhauser  
Stf Säkerhetsdirektör  
Trafikförvaltningen