
WADSTENA FOGELSTA JÄRNVÄGS FÖRESKRIFTER**SÄRSKILDA FÖRESKRIFTER
DÅ
LOK SKJUTER TÅG.**

Utgåva 1

Gäller fr o m 2019-05-12

Denna föreskrift får bara tillämpas om lok vid avgång från trafikplats ej lämpligen kan sättas främst i tåg.

WFJF Ta25

Förteckning över ändringstryck.

Ändringstrycket skall antecknas här nedan sedan särtrycket kompletterats.

Nr	Gäller fr o m den	Infört den	Infört av
1	2019-05-12		
2			
3			
4			
5			
6			
7			
8			
9			

Ny föreskrift

	Befattn.	Signatur	Datum
Handläggare:	<i>Tsa</i>	<i>CJF</i>	2019-05-07
Granskad WFJ säkerhetsansvarig	<i>Tsa</i>	<i>CJF</i>	2019-05-12
Fastslagen av WFJ styrelse			2019-05-12

Tilldelas

Expeditionsexemplar

Tågexp

Chefer

Tsa

Personliga exemplar

Lokps

Tbfh

TI

Tkl

Utskriftsformat är A5.

Innehållsförteckning

Om utgåva 2	4
1. Allmänt.	5
2. Signalgivare, ”sigiv”	5
2.1. Signalgivarens kunskaper	5
2.2. Signalgivaren längst fram i färdriktningen	5
3. Lokpersonal	6
4. Ansvarsfördelning mellan sigiv och lokförare	6
5. Tågs längd och sammansättning.	6
6. Nödvändig utrustning. Slutsignal	7
7. Signalering mellan sigiv och lokets förare	7
7.1. Signalering allmänt	7
7.2. Signaler som ges av signalgivaren till lokets förare	8
7.3. Signalering från lokets förare till sigiv	8
8. Igångsättning av tåg	9
8.1. På bevakad station	9
8.2. På obevakad station eller hållplats	9
8.3. Då tåg stoppats på linjen	9
9. Förfarande vid ankomst till huvudsignal	9
9.1. När huvudsignal visar <i>kör</i>	9
9.2. När huvudsignal visar <i>kör varsamt</i>	9
9.3. När huvudsignal visar <i>stopp</i>	9
10. Vägkorsningar m m	10
10.1. V-signal visar <i>stopp</i> när tåg närmar sig	10
11. Förfaranden vid tryckluftbromsat tåg (Genomgångsbromsat)	11
11.1. Bromsning	11
11.2. Skymd sikt. Signalering av sigiv kan ej ses av lokpersonalen	12
11.1.3. Ankomst till trafikplats där uppehåll skall göras	12
11.1.4. Ljudsignalering	12
12. Förfaranden vid Handbromsat tåg	12
12.1. Bromsning	12
12.2. Skymd sikt. Signalering av sigiv kan ej ses av lokpersonalen	13
12.3. Ankomst till trafikplats där uppehåll skall göras	14
12.4. Ljudsignalering	14
13. Biljettgranskning	14

Om föreskriften.

Föreskriften är en trafiksäkerhetsinstruktion (tri).

Bestämmelserna har tidigare ingått i tdtboken del A men ges härnäst ut som egen föreskrift då endast tl/tml, tbfh, signalgivare (sigiv) och lokpersonal behöver ha föreskriften i tjänsten.

Föreskriften har tillkommit på grund av att den trafikgodkända bansträckans ena ändstation saknar rundgångsmöjlighet och att loket därför inte kan flyttas till tågsättets andra ände inför återfärden. Anledningen till detta är att resterande del av banan till Fågelsta är under upprustning och arbetet ännu inte nått fram till plats med rundgångsmöjlighet. Föreskriften beskriver tillvägagångssättet när loket går sist i tåg och skjuter vagnarna framför sig.

Föreskriften gäller tills vidare.

Tillägg har gjorts rörande,

- signalgivarens utbildning och behörighet (avs. 2.1),
- signalgivarens placering på främre plattformen (avs. 2.2).

Vissa justeringar har gjorts i denna utgåva jämfört med när den fanns i tdtboken. Justeringarna utgörs huvudsakligen av ändrad formulering av texten.

Ändringar jämfört med den tidigare utgåvan i tdtboken.

- Begreppet ”tbfh” har ersatts med ”**signalgivare**” förkortat ”**sigiv**”.
- Förutom tbfh får även person med behörighet som lokförare vara signalgivare.
- Främre änden på tåget när loket går sist skall markeras med varsel/-framändessignal.
- Handsignal från främre plattform skall ges med hjälp av särskild signalspade.

1. Allmänt.

Föreskriften gör undantag från säo § 44:2 *Förare och dennes plats*.

Lokpersonal, signalgivare och tbfh skall medha föreskriften när den tillämpas. Tkl och tl skall ha tillgång till föreskriften.

Måste tåget ändra färdriktning enligt villkoren i säo § 84:1 skall säo § 84 ”*Backning av tåg på linjen*” tillämpas även om loket då kommer att gå främst i tåget, dock behöver inte signalgivare finnas på loket när detta går främst (undantag till § 84:4).

Föreskriften får inte tillämpas vid mörker eller då nattsignalering krävs. Kan det ändå inte undvikas skall det utföras som backning enligt säo § 84.

Vagnar får inte kopplas till båda ändarna på loket.

Order, som enligt säo endast ges till lokpersonal skall även ges till tbfh.

Säkerheten bygger på att, en för uppgiften tränad och kunnig person,

- är placerad på främsta vagnens främre plattform i färdriktningen med god uppsikt i framåt,
- kan snabbt ge tydliga handsignaler till lokpersonalen,
- kan vid behov utan dröjsmål stoppa rörelsen genom att tillsätta broms (nödbromsa),
- kan varna personer i eller i närheten av spåret genom att ljudsignalera ”*tåg kommer*”.

Säkerheten bygger också på att lokets förare ansvarar för att högsta tillåtna hastighet inte överskrids och att hastigheten justeras enligt given handsignal.

2. Signalgivare, ”sigiv”.

2.1. Signalgivares kunskaper.

Den som utför uppgiften enligt ovan kallas ”**signalgivaren**”, förkortas ”**sigiv**”.

Sigiv skall vara utbildad, tränad och examinerad i förfarandet som beskrivs i denna föreskrift samt ha god linjekännedom. Sigiv skall även inneha behörighet som tbfh på lokdraget tåg eller som förare på lok.

Är tågets tbfh signalgivare skall tbfh även ha tränats i bromsars (tryckluft- och handbroms) verkan i lokdraget tåg som framförs enligt föreskriften.

2.2. Signalgivaren längst fram i färdriktningen.

Då tåg består av lok som skjuter vagnar skall sigiv vara placerad längst fram på främsta vagnen i färdriktningen från det att tåget är klart för avgång tills det tåget stoppats och lok ej längre skall skjuta vagnar.

Resenärer får av säkerhetsskäl inte uppehålla sig på främre plattformen under gång utan särskilt tillstånd och signalgivarens medgivande.

3. Lokpersonal.

Lokpersonal skall hela tiden vara uppmärksam på eventuell signalering från sigiv samt signaler med mera utmed banan.

Då sigiv ger ljudsignal skall lokpersonalen genast kontrollera om även handsignal ges.

Lokets förare skall ha god linjekänedom för att kunna förutse var signalering kommer att göras och var eventuell fara kan uppstå som kan kräva snabb tillsättning av broms (t ex vägkorsningar).

Lokets förare skall lyda sigiv signalering (såo § 4).

Lokets förare ansvarar för att största tillåtna hastighet inte överskrids.

Lokets förare utför driftbromsning enligt sigiv signalering.

4. Ansvarsfördelning mellan signalgivare och lokförare.

Sigiv skall under hela färden ägna sig åt tågets säkra framförande och betraktas som tågets ansvarige förare. Lokets förare betraktas som förare på koppel- eller pålok men ansvarar enligt ovan för tågets hastighet och att bromsning görs enligt signalering.

Lokpersonalen skall alltid vara uppmärksam på signalinrättningar utmed banan även när tåg går enligt denna föreskrift och agera enligt den signal som visas och de order som givits. Detta är av stor vikt om föraren anser att handsignalering av sigiv är motstridig, tvetydig eller uteblir. Visar sigiv ”*stopp*” gäller alltid att rörelsen skall stoppas oavsett andra signaler om inte sigiv därefter ger ”*fortsätt rörelsen*”.

5. Tågs längd och sammansättning.

Tågs längd då lok skjutet vagnar begränsas först och främst av förarens möjlighet att se handsignal given av sigiv vid skymd sikt. Tbfh tillsammans med sigiv och förare avgör därför om antalet axlar framför lok skall minskas.

Maximala antalet axlar framför lok anges i nedanstående tabell.

Bansträcka	Sträckans längd	Antal axlar framför lok	Anm.
Vadstena – Skänningevägen	1,6 km	6	För Storugns 3 gäller max 4 axlar
Skänningevägen - Vadstena	1,6 km	6	(Framför lok)

6. Nödvändig utrustning. Signalspade. Slutsignal.

Signalgivaren skall bära varselväst och uniformsmössa.

Vid signalgivarens plats skall finnas,

- **handbroms** (skruvbroms),
- nödbromsventil vid tryckluftbromsat tåg,
- **ljudsignalanordning** för att snabbt kunna varna med kraftig ljudsignal,
- en för handsignalering särskilt framtagen **signalspade**,
- **varningsljus** riktad framåt i färdriktningen,
- **röd signalflagga**.

För att göra handsignal som ges av signalgivaren tydligare för lokpersonalen, skall en särskild **signalspade** användas. Denna skall betraktas som en förlängning av armen vid signalering. Signalspaden består av en vit rund skiva med blå kantrand fäst på ett vitt skaft.

Slutsignal skall vara nertagen om sådan varit uppsatt när vagnen gått sist i tåget (kan skymma sikten vid signalering).

Varselsignal (framändessignal) skall vara uppsatt väl synlig på vagnsgavelns vägg eller plattformsgaveln. Detta för att tydligt markera framänden på tåget och för att uppmärksamma och varna personer i eller nära spåret att tåget rör sig i en ”onormal” riktning. Varselsignalens utformning, se figur.

7. Signalering mellan signalgivare och lokets förare.

7.1. Signalering allmänt.

Signaleringen av sigiv till förare (lokps) sker normalt utmed tågets vänstra sida i färdriktningen men får ske utmed höger sida om signalering som kommer att göras på färdsträckan blir lättare synlig för lokpersonalen i t ex kurvor eller om förarplatsen på loket är placerad på höger sida i färdriktningen eller då vagnens skruvbroms är placerad på höger sida på plattformen vilket är dess vanligaste placering.

Sigiv och förare skall före avgång ha bestämt utmed vilken sida i färdriktningen som signaler skall ges.

När helst lokets förare ljudsignalerar ”*frågesignal*” (två korta) skall sigiv alltid genast svara med att ge aktuell handsignal (se avsnitt 7.2).

7.2. Signaler som ges av signalgivaren till lokets förare.

Signalerna ges genom handsignalering. Sigiv skall försäkra sig om att den utförs så att den tydligt kan uppfattas av lokpersonalen.

Hands signaler givna av sigiv:

”Fortsätt rörelsen”/”öka hastigheten”

Armen förs flera gånger fram och åter i sidled (jämför ”back” vid växling).

Ges när rörelsen är fri att fortsätta och hastigheten får ökas till den tillåtna.

”Klart”

Armen hålls stilla rakt ut. Ges vid bevakad och obevakad plankorsning när inget hinder finns för passage. ”Klart” börjar ges vid stoppavstånd från korsningen och fortsätter att ges så länge spåret är fritt och tills det att första fordonet uppnår korsningen. Förare skall dock vara beredd på att signalen snabbt kan ändras till ”sakta” eller ”stopp”.

”Sakta”

Armen hålls stilla rakt upp så länge minskning av hastigheten skall fortgå. Ges signalen kort under acceleration, skall den hastighet som uppnåtts då signalen gavs bibehållas, skulle ”sakta” fortsätta att ges eller upprepas skall hastigheten sänkas tills signalen upphör.

”Stopp”

Armen hålls rakt upp och förs flera gånger fram och åter i sidled (jämför med säo § 9:2d nedre bild). Tåget skall bringas till stopp. Observera att, även om sigiv slutat signalera ”stopp” innan rörelsen stannat, skall tåget bringas till stopp om inte signalen ”fortsätt rörelsen” ges innan tåget stannat. Signalen ”stopp” skall ges tills lokets förare svarar med ljudsignalen ”uppfattat”.

”Stopp” kan även ges av tbfh.

Signalen ”avgång” får bara ges av tkl på bevakad station annars av tbfh.

7.3. Signalering från lokets förare till signalgivaren.

Signalering från loket till sigiv sker genom ljudsignalering. Kan föraren inte klart tyda handsignalen eller är osäker på om signal har givits skall föraren ljudsignalera ”*frågesignal*” (två korta) och stänga av kraftpådraget, sigiv skall genast repetera senast givna signal. Har ingen handsignal givits på ett tag och inget hindrar rörelsen ges handsignalen ”fortsätt rörelsen” hastigheten får då ökas till den föreskrivna. Förare skall ljudsignalera ”uppfattat” (en kort), när han uppfattat signalen. Signaleras ”stopp” skall föraren genast svara med ”uppfattat” och påbörja bromsning för att bringa tåget till stopp.

8. Igångsättning av tåg.

8.1. På bevakad station:

När det är dags för avgång och sigiv har intagit sin plats på främsta plattformen och är klar, ger tbfh handsignalen ”**klart för avgång**” till tkl. När tkl givit ”avgång”, som skall vara synligt för både sigiv, tbfh och lokps, ger föraren ljudsignalen ”**uppfattat**” varpå tåget får sättas igång.

Lokps skall efter avgång även ge akt på om stoppsignal visas från platsen.

8.2. På obevakad station eller hållplats:

”Avgång” ges av tbfh vid främre plattformen detta för att tbfh med säkerhet skall veta att sigiv finnas på sin plats och är redo. Förare skall besvara signalen med ljudsignalen ”**uppfattat**” och får därefter sätta igång tåget.

8.3. Då tåg stoppats på linjen:

Detta gäller t ex om tåg stoppats framför vägkorsning. Innan tåget får sättas igång förfares på samma sätt som på obevakad station. Det vill säga ”avgång” ges av tbfh från främre plattformen.

Vid ”stopp” i huvudsignal, se 9.3 nedan.

9. Förfarande vid ankomst till huvudsignal.

Då sigiv ansvarar för rörelsen och har bättre uppsikt i färdriktningen, ges nedanstående handsignaler av sigiv till lokps i samband med huvudsignal. Föraren skall ha tillräcklig linjekännedom för att anta att handsignal given av sigiv vid ankomst till huvudsignal gäller denna. Kan föraren inte se att någon handsignal ges av sigiv skall föraren ljudsignalera ”**frågesignal**” (två korta), stoppa tåget och invänta signal från sigiv.

9.1 När huvudsignal visar ”kör”.

När tåget närmar sig huvudsignal som visar ”kör” och inom stoppavstånd från denna, ger sigiv handsignalen ”**fortsätt rörelsen**”.

9.2. När huvudsignal visar ”kör varsamt”,

När tåget närmar sig huvudsignal som visar ”kör varsamt” ger sigiv först handsignalen ”**fortsätt rörelsen**” enligt 9.1 och omedelbart därefter handsignalen ”**sakta**”. Föraren svarar med ”**uppfattat**” och anpassar hastigheten enl. säo §69:3.

9.3 När huvudsignal visar ”stopp”.

När tåget närmar sig huvudsignal som visar ”stopp”, och inom stoppavstånd från denna skall sigiv handsignalera ”**stopp**”. Förare skall då stoppa tåget före huvudsignalen. Skulle sigiv äter signalera ”**stopp**” skall tåget nödbromsas.

När rörelse åter är tillåten (huvudsignalen slår om till "kör"), ger sigiv "fortsätt rörelsen" ("avgång" ges ej vid stopp framför huvudsignal).

Slår huvudsignal om från "stopp" till "kör varsamt", ger sigiv först "fortsätt rörelsen" och omedelbart därefter "sakta".

Består infartssignalen av en **huvudsignaltavla** (stationen är bevakad) ger sigiv handsignalen "stopp". Tåget tas in enligt säo § 52:2. och 3. Lokps åtgärder avseende ljudsignalering överförs till sigiv. När tåget får föras in ges handsignalen "fortsätt rörelsen" till lokps.

Infartssignalen Va A $\frac{1}{2}$ visar "stopp" även när Vadstena är obevakad. Är alla stationer obevakade tas tåg in enligt säo § 91:9. Är Vadstena bevakad och tåget stannat framför infartssignalen som visar "stopp" och **bommarna vid Södra vägen** inte håller på att fällas, förfares enligt säo § 70:5 men kontakten sköts av tbfh.

Närmar sig tåget en **stationsgränstavla** (stationen är obevakad) ger sigiv "fortsätt rörelsen" eventuellt omedelbart följt av annan signal om så krävs.

10. Väggorsningar m.m.

Framför såväl obevakade som bevakade väggorsningar eller andra platser utmed linjen där det är känt att incidenter kan förekomma skall sigiv ge signalen "klart" från och med det att väggorsningen/platsen anses gå att passera utan risk och därefter fortsätta ge signalen fram till det att korsningen/platsen passerar. Från och med det att sigiv ser att V-signal visar "rörelse tillåten" skall sigiv ge signalen "klart" fram till det att tåget uppnår korsningen.

Går det ej att med säkerhet bedöma att korsningen kan passeras utan risk skall sigiv börja med att signalera "sakta" tills hastigheten bedöms var tillräckligt låg för att kunna stanna före korsningen om något hinder skulle dyka upp. Signalen "klart" ges därefter så länge inget hinder syns till och vägen kan passeras. När främre vagnen passerar vägen ges signalen "fortsätt rörelsen" varefter hastigheten åter får höjas till den föreskrivna.

Lokps skall vara beredd på att signalen "klart" omgående kan ersättas av signalerna "sakta" eller "stopp". Signaleras "stopp" skall tåget om möjligt stanna före korsningen.

Som riktlinje för när sigiv bör påbörja signalering ("sakta" eller "klart"), är den sträcka som en normal driftbromsning behöver för att bringa tåget till stopp före korsningen.

10.1. V-signal visar "stopp" när tåg närmar sig.

Visar v-signal "stopp" och bevakning med vägvakt inte är ordnad i förväg, förfares enligt säo § 70:3 ("tåg kommer" - bevakning av väg - "avgång" (tbfh)).

Om vakt måste sättas ut för att tåget skall kunna passera väggorsningen skall tbfh ombesörja detta (säo § 70:3).

Finns ingen annan än sigiv (sigiv och tbfh är samma person) som kan fungera som vakt och därför måste lämna sin plats på främre plattformen skall tåget först ha stannat före vägkorsningen, broms vara tillsatt samt lokps underrättats om att sigiv går av tåget för att bevaka vägen. Först därefter får sigiv stänga nödbromsventil (lossa bromsen) och lämna sin plats för att stoppa vägtrafiken. När sigiv (tbfh) ger ”avgång” får tåget fortsätta men får inte ha högre hastighet än att sigiv utan risk kan ta sig upp till sin plats på främre vagnen när den passerar korsningen. Efter det att sigiv klivit på tåget och åter är på sin plats, signalerar sigiv ”*fortsätt rörelsen*”, föraren får då öka hastigheten till den föreskrivna.

Finns biträde på loket som kan åta sig att vara vägvakt skall, när vägtrafiken är stoppad, tbfh ge ”avgång” varefter tåget får passera korsningen. När biträdet åter kommit ombord på loket, ljudsignalerar föraren ”*frågesignal*”, sigiv svarar med handsignalen ”*fortsätt rörelsen*” varefter hastigheten får ökas till den föreskrivna.

11. Förfaranden vid tryckluftbromsat tåg.

(Genomgångsbromsat).

11.1. Bromsning.

Vid signalgivarens (sigiv) plats på främsta vagnens främre plattform i färdriktningen skall det gå att utföra nödbromsning samt ge ljudsignal. För ändamålet behövs en nödbromsventil kopplad till bromsledningen på buffertbalken och en tyfon som även den kan vara kopplad till bromsledningen.

Innan tåget får avgå skall nödbromsventilens funktion provas.

Driftbromsning görs av lokets förare enligt signalering från sigiv.

Föraren skall driftbromsa när sigiv ger handsignalen:

”**Sakta**” om driftbromsning skall ske för att minska tågets hastighet.

Hastigheten skall minskas så länge signalen ges,

”**Stopp**” om bromsning skall ske för att bringa tåget till stopp.

Eventuell bromsning skall upphöra när sigiv ger handsignalen:

”**Klart**”, när föraren kan lossa eventuellt tillsatt broms men inte öka hastigheten,

”**Fortsätt rörelsen**” om hastigheten kan ökas till den föreskrivna.

Nödbromsning. Ljudsignalerar sigiv ”*fara*” eller märks en kraftig inbromsning i tåget som inte utförs av föraren skall föraren genast lägga tågbrömsreglaget i nödbromsläge.

Om sigiv är tvungen att kortvarigt lämna sin plats skall rörelsen vara stoppad och broms tillsatt med nödbromsventilen (alternativt genom att öppna ej kopplad bromsslans kik) eller åtdragen skrubroms.

11.2. Skymd sikt. Signalering av sigiv kan ej ses av lokps.

Se avsnitt 7.3.

11.3. Ankomst till trafikplats där uppehåll skall göras.

Vid ankomst till trafikplats där uppehåll skall göras, utför föraren driftbromsningen och stannar tåget på angiven plats enligt såo § 72:2.

11.4. Ljudsignalering.

Ordinarie ljudsignalering, t ex *”Tåg kommer”*, *”Beredd”*, *”Fara”* ges av sigiv med trycklufttyfonen. *”Fara”* får även ges av föraren.

Vid ljudsignalering med tyfon kopplad till tryckluftledningen, skall sigiv och lokets förare vara medvetna om att signaleringen kan påverka bromsledningstrycket med bromsning som följd. Det åligger föraren att justera ledningstrycket med hänsyn till detta men samtidigt också ge akt på om handsignal från sigiv ges i samband med ljudsignaleringen.

12. Förfarande vid handbromsat tåg

12.1. Bromsning.

När driftbromsning enbart görs av sigiv med **skruvbroms** placerad på främsta plattformen i färdriktningen skall **tågets (loket inräknat) lägsta tillåtna bromstal** vara uppnått med den broms sigiv manövrerar.

Kan lägsta tillåtna bromstal uppnås med enbart lokets broms får, efter överenskommelse mellan sigiv, tbfh, och lokförare, lokets broms användas för driftbromsning. Vid bromsning då enbart lokets broms används, skall sigiv och tbfh vara uppmärksam på att tågsättet inte gått loss från loket. Märker lokps att vagnarna gått loss från loket skall föraren ljudsignalera **”fara”**. Sigiv skall då driftbromsa vagnsättet till stopp. Nödbromsning kan medföra att loket inte hinner stanna i tid när det kommer ifatt vagnarna.

Innan tåget får avgå skall skruvbromsens funktion ha kontrollerats.

Är tbfh tvungen att lämna sin plats skall rörelsen vara stoppad och skruvbroms åtdragen.

Vid **bromsning** skall tbfh ge handsignalen,

1. ”**sakta**” varvid kraftpådraget skall stängas av. Sköter lokföraren driftbromsningen skall lokets broms tillsättas och hastigheten minskas så länge signalen ges. Bedömer lokföraren att även broms i tåget behöver ansättas skall han ljudsignalera ”bromsa” (*lång - kort - lång*).
2. ”**stopp**” om broms skall ansättas för att bringa tåget till stopp.

Skall **broms lossas** ger sigiv handsignalen:

1. ”**klart**”, när lokföraren skall lossa eventuellt tillsatt broms men **ej** ge kraftpådrag,
2. ”**fortsätt rörelsen**” om hastigheten dessutom kan ökas.

Nödbromsning.

Märker lokets förare en kraftig inbromsning, även utan signalering från sigiv skall han alltid snabbt stänga av kraftpådraget och kraftigt ansätta lokets broms, samma gäller då sigiv ljudsignalerar ”**fara**”. Ljudsignaleras ”fara” från loket skall sigiv så snabbt som möjligt med all kraft dra åt skruvbromsen.

Handsignalen ”*stopp*” kan även ges av tbfh.

12.2. Skymd sikt. Signalering kan inte ses av lokpersonalen.

Kan lokpersonalen ej se eventuell signalering från sigiv därför att första vagnens främre ände är skymd på grund av kurva eller av annan anledning, förfares på följande sätt:

1. Lokföraren skall stänga kraftpådraget och låta tåget rulla samt ljudsignalera ”**frågesignal**” (*två korta*),
2. Tbfh skall då ge handsignal (och driftbromsa vid behov), tills föraren signalerat ”**uppfattat**” (*en kort*).
3. När sikten ej längre är skymd och föraren ljudsignalerat ”uppfattat” får han öka hastigheten först efter det att tbfh givit signalen ”**fortsätt rörelsen**”.

Lokföraren skall vid skymd sikt även vara beredd på nödbromsning utförd av sigiv (eller tbfh).

12.2.3. Ankomst till trafikplats där uppehåll skall göras.

Vid ankomst till trafikplats där uppehåll skall göras, skall lokets förare vara behjälplig med att stoppa tåget på avsedd plats.

12.2.4. Ljudsignalering.

Ordinarie ljudsignalering, t ex ”Tåg kommer”, ”Beredd”, ”Fara” ges av tbfh med ljudsignalanordning. Tbfh skall försäkra sig om att ljudsignalanordning finns och fungerar före avfärd.

13. Biljettgranskning.

Om tbfh och sigiv är samma person bör särskild biljettgranskare medfölja tåget, i annat fall skall biljettgranskning göras före avgång från trafikplats.

-o0o-