

# **WADSTENA FOGELSTA JÄRNVÄG**

---

---

## **TIDTABELLSBOKEN**

### **DEL A**

### **ALLMÄNNA BESTÄMMELSER.**

---

**Utgåva 22**

**Gäller fr.o.m. den 10 maj 2022**

**på bandelen**  
**Vadstena – Folkets Park**

**WFJF Ta12**

---

---

***Utgåvan gäller tills vidare. Ändringar under och inför ny trafiksäsong ges ut som ändringstryck.***

### **Förteckning över ändringstryck.**

Ändringstrycket skall antecknas här nedan sedan särtrycket kompletterats.

Nr	Gäller fr o m den	Infört den	Infört av	Sidor.
1				
2				
3				
4				
5				
6				
7				
8				
9				
10				
11				
12				

	Befattn.	Signatur	Datum
Handläggare:	<i>Tsa</i>	<i>CJF</i>	2022-05-08
Granskad av	<i>Tc</i>	<i>CB</i>	2022-05-09
Fastslagen WFJ styrelse			2022-05-09

### **Tilldelas**

*Expeditionsexemplar*

Tågexp  
Chefer  
Tsa

*Personliga exemplar*

All personal med behörighet  
för säkerhetstjänst

*Upptäckta felaktigheter eller brister i dokumentet skall snarast anmälas till chefen för trafikavdelningen (cta) och trafiksäkerhetsansvarig (tsa).*

## Innehållsförteckning

	Sida.
<b>1. Linjebeskrivning</b> .....	6
1.1. Förklaringar till linjebeskrivningen .....	6
1.2. Bansträckan Folkets Park – Vadstena .....	8
1.3. Bansträckan Vadstena – Folkets Park .....	10
1.4. Gränsen mellan trafikerad sträcka och byggspåret .....	12
1.5. Trafikplatser .....	12
<b>2. Trafikering och tågsammansättningar</b> .....	13
2.1. Trafiksäsong. Trafikdagar. ....	13
2.2. Trafikövervakning .....	13
2.3. Trafikeringsvarianter m m .....	13
2.4. Plan för numrering av tågen .....	14
<b>3. Hastighetsuppgifter.</b>	
Dragfordons sth på olika bansträckor. Banans sth .....	14
<b>4. Största tillåtna axellast.</b> .....	14
<b>5. Tågs storlek.</b> .....	14
<b>6. Upplag av lösa föremål intill tågspår</b> .....	15
<b>7. Ordertavla.</b> .....	15
<b>8. Veckoorder (Vko).</b> .....	15
<b>9. Kontroll av stationsklocka</b> .....	15
<b>10. Telefonering. Mobiltelefon.</b> .....	15
<b>11. Närvaroregistrering. Närvarolista. Alkotest.</b> .....	16
<b>12. Trafikledning</b> .....	16
12.1. Allmänt .....	16
12.2. <b>Tågledare</b> .....	16
12.2.1. Tl uppdrag .....	16
12.2.2. Uppgift om tjänstgörande tågledare .....	17
12.3. <b>Tågklarerare</b> .....	17
12.3.1. Tkl tjänstgöring .....	17
12.3.2. Anmälan om att station är bevakad eller lämnas obevakad .....	17
12.4. <b>Anordningar vid bandisposition. Bdispjornal</b> .....	17
<b>13. Tillämpning av säo §§ 90 och 91</b> .....	18
13.1. <b>Säo § 91 Alla stationer obevakade – Tågledare tjänstgör</b> .....	18
13.2. <b>Säo § 92 Bandisposition</b> .....	18
13.3. <b>Tillägg till säo §§ 90, 91</b> .....	18
13.3.1. Avgångstillstånd, tbfh åtgärder .....	18
13.3.2. Växling på obevakad utgångs- eller slutstation. K-nyckel. ....	19
13.3.3. Infartssignal på obevakad station eller lastplats vid växling .....	19
13.4. <b>Tågs gång när alla stationer är obevakade. Säo § 91:B</b> .....	19
13.4.1. Allmänt .....	19
13.4.2. Åtgärder före dagens första tågrörelse. Kontaktperson. ....	19
13.4.3. Åtgärder efter dagens sista tågrörelse .....	20
13.4.4. Bevakning tas upp då tåg går. ....	20
13.4.5. Bevakning avslutas då tåg går. ....	20

13.5.	<b>Annmälan om anordning när alla stationer är obevakade. Säo § 91:3</b> .....	20
14.	<i>(Reserv)</i>	
<b>15.</b>	<b>Bestämmelser rörande broms</b> .....	21
15.1.	<b>Bromsberäkning. Bromstal</b> .....	21
15.2.	<b>Uppgift om bromstal och lutningar</b> .....	21
15.2.1.	Bromstal för tåg, riktning Vadstena (udda tågnummer).....	21
15.2.2.	Bromstal för tåg, riktning Folkets Park (jämma tågnummer) .....	21
15.2.3.	Vagnars placering i en fordonsrörelse med hänsyn till banans lutning. ....	22
15.3.	<b>Last- och bromsaxlar på olika fordon</b> .....	22
15.3.1.	Last- och bromsaxlar på vagnar. ....	22
15.3.2.	Last- och bromsaxlar på dragfordon. Tabell .....	23
15.4.	<b>Bromsberäkning</b> .....	24
15.4.1.	Bromsberäkningstabellens användning.....	24
15.4.2.	Bromsberäkningstabell .....	24
15.5.	<i>(Reserv)</i>	
15.6.	<b>Lastväxel. Bromsviktsskylt. Hörnmärkning av godsvagnar</b> .....	25
15.7.	<b>Inkoppling och fördelning av vagnar med broms i tåg (vut)</b> .....	25
15.8.	<b>Avstängning av broms på vagn i tåg</b> .....	25
15.8.1.	Förutsättningar och åtgärder när broms skall stängas av. ....	25
15.8.2.	Avstängningskranars placering och olika lägen.....	26
15.8.3.	Vagnars bromssystem .....	26
15.9.	<b>Bromsprovning</b> .....	27
15.9.1.	Bromsprov på handbromsat tåg (vut).....	27
15.9.2.	Utgångsprov. Utgångsstationsprov. ....	27
15.9.3.	Genomslagsprov. Mellanstationsprov.....	27
15.9.4.	Trafikplats där bromsprovning skall göras .....	27
15.10.	<b>Tillsyn av slangkopplingar</b> .....	28
15.11.	<b>Säkerhetskoppel i tryckluftbromsat tåg</b> .....	28
<b>16.</b>	<b>Fordonskontroll</b> .....	29
16.1.	Allmänt om tågfordon .....	29
16.2.	Vagnsyning. Fordonsbok.....	29
16.3.	Varmgångsinspektion .....	29
<b>17.</b>	<b>Händelserapport</b> .....	29
<b>18.</b>	<b>Särskilda föreskrifter för trafikplats</b> .....	30
18.1.	Hantering av K-nycklar .....	30
18.2.	Vadstena, Va .....	30
18.3.	Pilgrimsvägen, Pgv (hpl).....	30
18.4.	Quisbergs Allé, Qbal (hpl).....	31
18.5.	Folketspark, Fpk.....	31
18.6.	Gränsen mellan trafikerad bansträcka och byggspåret .....	31
<b>19.</b>	<b>Signalföreskrifter</b> .....	32
19.1.	Stopsignalering vid hinderanmälan. Hinder på linjen. ....	32
19.2.	Tillgång till signalredskap.....	32
19.2.1.	På bevakad station .....	32
19.2.2.	Hos förare vid A-färd samt tsm vid A- och B-arbete.....	32
19.2.3.	I vut (Se 20. Tågattiralj).....	32
<b>20.</b>	<b>Tågattiralj</b> .....	33

<b>21.</b>	<b>Flaggning m.m.</b> .....	33
<b>22.</b>	<b>Tillägg till Säo.</b> .....	34
22.1.	<b>Rapportering av tågförsening.</b> Säo § 76:1.....	34
22.2.	<b>Hastighetstavla.</b> Säo § 10:7.....	34
22.3.	<b>Vägskyddsanläggning som inte är i drift. Vägvak.</b> .....	34
22.4.	<b>A-arbete</b> .....	35
22.4.1.	Tillsyningsman (tsm).....	35
22.4.2.	Åtgärder efter avslutat A-arbete.....	35
22.5.	<b>Växling</b> .....	35
22.6.	<b>Kopplingsanordningar</b> .....	36
22.7.	<b>Överföringsvagn</b> .....	36
22.8.	<b>Snöplog</b> .....	36
22.9.	<b>Pålok</b> .....	36
22.10.	<b>Särskilda föreskrifter för rälsbussar</b> .....	37
22.10.1.	Ljudsignal med enklångsklocka.....	37
22.10.2.	Förares kontroll vid avgång.....	37
22.10.3.	Stängda dörrar på rälsbuss under färd. Vägvak medföljer rälsbuss.....	37

### **Bilagor till Tidtabellsboken del A.**

Bilagor som skall infogas i Tdtboken.

- **Trafikfordonsförteckning.**
- **WFJF Ta13.01 Instruktion vid Olycka, Tillbud m.m.**
- **Checklista vid olycka.**
- **Spårplan Vadstena bangård.**
- **WFJF Ta24 Bandisposition.**
- **Regler kring cykeldressinuthyrning och färd på trafiksträckan.**

## 1. LINJEBESKRIVNING.

### 1.1. Förklaringar till linjebeskrivningen.

Nedan ges förklaringar till innehållet i kolumnerna i linjebeskrivningen.

#### **Kolumn. 1** (Km).

I denna kolumn anges banans kilometertal.

Kilometertalet följer den ursprungliga avståndsmätningen utmed det rivna smalspåret mellan Linköping och Fågelsta och vidare till Vadstena. Avståndet mäts från mittpunkten på stationshuset på Linköping central (km **00.000**).

Anm.: Angivna kilometertal kan behöva justeras.

#### **Kolumn. 2** (Trafikplats).

I denna kolumn anges trafikplatsens namn invid kilometertalet.

Kilometertalet anger:

För station = Stationshus mittpunkt eller då stationshus saknas, mittpunkten på stationsnamnsskylten.

Namn på station anges med **fet stil**.

För lastplats = Växelspets på växel i tågspår.

För hållplats = Påstigningssignals placering.

Saknas påstigningssignal, mittpunkten på trafikplatsens namnskylt.

#### **Kolumn. 3** (Sth).

I denna kolumn anges den största tillåtna hastighet (sth) som kan förekomma på varje delsträcka. För stationer avser hastighetsuppgiften huvudtågvägen.

För att underlätta läsningen av linjebeskrivningen inleds varje station och varje stationssträcka med en ny hastighetsuppgift, även om sth inte ändras vid stationsgränsen. Detsamma gäller ny sida.

#### **Kolumn. 4** (Signaler, hastighetsnedsättningar m.m.).

Följande förkortningar och signalbilder används för signalmedel:

infsi = Infartssignal.

utfsi = Utfartssignal.

vsi = Väggkorsningssignal, V-signal.

htv = Huvudtågväg.





stv = Sidotågväg.

vk = Väggkorsning.

Fet lodrät linje till vänster om kolumn 4 anger bansträcka inom en **stations** gränser.

**Signalbild för infart:**

(Vingarna i semaforsymbolen avser både semafor och ljussignal)

-  = Huvudsignalen visar ”**kör**” (ett grönt fast sken eller en vinge).  
Växlarna är förreklade.
-  = Huvudsignalen visar ”**kör varsamt**” (två gröna fasta sken eller två vingar) oavsett om växlarna är förreklade eller ej.
-  = Huvudsignalen visar ”**kör**” (ett grönt fast sken eller en vinge).  
Växlarna är inte förreklade.
-  = Stationsgränstavlan anger stationsgränsen när huvudsignal saknas. Är stationen bevakad är stationsgränstavlan kompletterad med en huvudsignaltavla (såo § 9:6).

När **begynnelsetavla för hastighetsnedsättning** (såo § 10:7) innebär nedsättning av särskild orsak, anges även denna. (t.ex. kurva, dålig sikt vid plankorsning m.m.).

Med ”**fällbommar**” avses vägskyddsanläggning med bommar som automatiskt fälls då järnvägsfordon närmar sig plankorsningen.

Manövreras bommarna manuellt anges detta med ”**manuella fällbommar**”.  
Obekad plankorsning anges som ”**frisiktskorsning**”

**Förreklad växel** innebär att en växel är låst och inte kan läggas om då ”**kör**” visas i huvudsignalen.

**Fasta signalers placering.**

Fasta signaler är normalt placerade på vänster sida om banan med avseende på fordonsrörelsens färdriktning (vänstertrafik). Undantag kan vara vid t ex skydd sikt i kurva.

## 1.2. Bansträckan Folkets Park - Vadstena.

Tåg med udda nummer (Mot Vadstena).

Km 1	Trafikplats 2	Sth 3	Signaler, hastighetsnedsättningar m.m. 4
46.626		25	Början av trafikgodkänd bansträcka. Gräns mot byggspåret till Fågelsta. Markeras av en hindertavla och ett låst hinder tvärs spåret. Gränsen markeras också av vsi vägkorsning länsväg 919. Se även pkt 1.4.
46.648	<b>Folkets Park (Fpk)</b>		Kurens mitt. Plattformen börjar vid kuren. Plattformens längd 21 meter.
47.115	Quisbergs allé (Qbal)	25	Hpl. (Namnskylt anger ”Quisberg”) Saknar påstigningssignal. Plattformens längd 21 meter.
47.133		10	Vk Quisbergs allé. Sth 10 gäller vägkorsningen. Vsi är släckt och vägskydd är ur funktion.
47.145		10	Vk Södra Vätterngatan. Sth 10 gäller vägkorsningen. Vsi och vägskydd är gemensamt med vk Quisbergs allé.
47.431			Frisiktskorsning gång-/cykelväg
47.458		10	Vk Länsväg 206. (Skänningevägen). Sth 10 gäller vägkorsningen. Vsi släckt och vägskydd är ur funktion.
47.497			Frisiktskorsning gång-/cykelväg.
47.767		10	Vk Pilgrimsvägen. Sth 10 gäller vägkorsningen. Vsi släckt och vägskydd är ur funktion.
<i>Forts.</i>	<i>nästa sida</i>		







Km 1	Trafikplats 2	Sth 3	Signaler, hastighetsnedsättningar m.m. 4
<p><i>Forts.</i></p> <p><b>47.458</b></p> <p><b>47.431</b></p> <p><b>47.145</b></p> <p><b>47.133</b></p> <p><b>47.115</b></p>	<p><i>från föreg. sida</i></p> <p>Quisbergs allé (Qbal)</p>	<p>25</p> <p>10</p> <p>10</p>	<p>Vk Länsväg 206 (Skänningevägen). Vsi är släckt och vägskydd är ur funktion.</p> <p>Frisiktskorsning gång-/cykelväg</p> <p>Vk Södra Vätterngatan. Sth 10 gäller vägkorsningen. Vsi och vägskydd är gemensamt med vk Quisbergs allé.</p> <p>Vk Quisbergs allé. Sth 10 gäller korsningen. Vsi är släckt och vägskydd är ur funktion.</p> <p>Hållplats. Saknar påstigningstavla. Plattform, längd 21 m. Spåret lutar mot Fpk och kringfarten.</p>
<p><b>46.748</b></p> <p><b>46.648</b></p> <p><b>46.626</b></p> <p><b>46.626</b></p>	<p><b>Folkets Park</b> (Fpk)</p>	<p>20</p>	<p>✖ Saknar infsi. Endast htv. Stationen är normalt obebakad. Är stationen bebakad är huvudsignaltavla uppsatt vid stationsgränsen och säo § 52:3 tillämpas när tåg skall tas in.</p> <p>Km anger kurens mitt. Plattform längd 21 m, slutar vid kuren.</p> <p>Tågvägens slutpunkt markeras av vsi för vk länsväg 919 (kringfarten).</p> <p>Hindertavla och hinder i spåret. Trafiksträckans slutpunkt. Gräns mot byggsåret till Fågelsta. Gränsen är försedd med ett låst hinder. Se punkt 1.4.</p>

#### 1.4. Gränsen mellan trafikerad sträcka och byggspåret.

**Byggspåret** har inte Transportstyrelsens tillstånd för trafik.

**Fordonsrörelser** med arbetsfordon, banarbeten samt uthyrda cykeldressiner kan förekomma på byggspåret samtidigt som trafik pågår på trafiksträckan.

**Gränsen** mellan trafiksträckan och byggspåret är markerad med en hindertavla. Vid hindertavlan finns ett låst hinder tvärs över spåret. Vid bdisp eller dag då tågtrafik inte förekommer kan det låsta hindret tillfälligt vara borttaget.

**Tillstånd** av tkl Vadstena (tl när Vadstena är obebakad) krävs för att låsa upp och passera hindret. Detta gäller för färd i båda riktningarna. När hindret passerats och åter är på plats och låst skall detta meddelas. Vid färd från Vadstena till byggspåret görs anmälan att få passera gränsen i samtidigt som tillstånd för färden begärs från Vadstena.

Gäller **bandisposition** (såo § 92) är det tillåtet att passera gränsen utan begära tillstånd dock skall det synas i bdispjournalen att anmäld anordning skall fortsätta på byggspåret. Observera att begreppet bdisp inte gäller på byggspåret.

#### 1.5. Trafikplatser.

Trafikplats	Sign.	Typ	Placering av plattform riktning Fågelsta	Avstånd km från		Antal spår *
				Vadstena	Folkets Park	
<b>Vadstena</b>	Va	Station	█ █ █ █	<b>0.000</b>	<b>2.370</b>	2 (3)
Pilgrimsvägen	Pgvg	Hållplats	█ █	1.221	1.149	1 (1)
Quisbergs allé	Qbal	Hållplats	█ █	1.903	0.467	1 (1)
<b>Folkets Park</b>	Fpk	Station	█ █	<b>2.370</b>	<b>0.000</b>	1 (1)

\*/ "Antal spår" anger antalet tågspår på trafikplatsen, inom parentes anges totala antalet spår som en fordonrörelse kan tas in på.

Längden på den för trafik godkända bansträckan är 2498 meter vilket utgör avståndet från stoppboken i södra änden av Vadstena bangård till gränsen mellan trafikspår och byggspår i Folkets Park.

## 2. Trafikering och tågsammansättningar.

### 2.1. Trafiksäsong. Trafikdagar.

**Datum för trafiksäsongens start och avslut samt trafikdagar anges i Tdt del B, Tjänstetidtabell.**

Tjänstetidtabellen, **Tdt del B**, utges med ny utgåva inför varje trafiksäsong. Under angivna trafikdagar går tåg enligt den fastslagna tjänstetidtabellen. Extratåg med fastslagen tdt anges i Tdt del B.

### 2.2. Trafikövervakning.

Se även Tdt A avsnitt 12, *Trafikledning* och 13. *Tillämpning av säo §§ 90, 91 och 92.*

Trafiken leds och övervakas manuellt, d v s tågledare och tågklarare tjänstgör på traditionellt sätt när tåg skall gå.

Normalt är endast Vadstena bevakad när tåg går, varvid **säo § 90, Tågs utgångsstation eller slutstation är obevakad**, tillämpas.

Är alla stationer är obevakade tillämpas **säo § 91, Alla stationer är obevakade – Tågledare tjänstgör**. Tl beviljar och hanterar då alla anordningar och undantagsvis får även tågrörelse förekomma varvid tl utför tågs klarering enligt särskilda bestämmelser.

Tid utanför trafiksäsongen tillämpas **säo § 92, Bandisposition**, (bdisp). Bdisp kan tillfälligt avslutas för extratåg. Bdisp får tillfälligt beviljas under trafiksäsongen när tågtrafik inte är planlagd. Tl beviljar och avslutar bdisp.

Tl tjänstgör inte när bdisp är beviljad.

### 2.3. Trafikeringsvarianter m m.

Normal tågsammansättningen består av,

- persontåg som framförs med ånglok,
- persontåg som framförs med lokomotor,
- rälsbuss.

För närvarande kan endast ett tåg åt gången trafikera banan då denna är enkelspårig och endast Vadstena station har möjlighet till alternativa tågvägar. Övriga trafikplatser består endast av huvudspåret varför möten eller omplacering av lok i lokdraget tåg inte är möjligt där tåget vänder, lok kan därför vara kopplat till tågets båda ändar vid avgång från Vadstena. Föreskriften WFJF Ta25, *Särskilda bestämmelser när lok skjuter tåg*, ger dock möjlighet att låta loket skjuta tåget framför sig i en färdriktning för att i motsatt färdriktning gå med loket främst. Detta begränsar dock antalet fordon i tåget. Bestämmelsen får endast användas om lokets plats i tåget inte kan ändras där tåget vänder.

**Färd med cykeldressin för allmänheten** kan förekomma på trafikerad bandel när annan trafik inte pågår. Banan är då spärrad för all annan trafik undantaget c-fordon. Se vidare bilaga till tdt, *”Regler kring cykeldressinuthyrning för allmänheten”*.

## 2.4. Plan för numrering av tågen.

Ordinarie		Extratåg		
		På särskild order (S5)		Tillfällig (S4)
Persontåg	Godståg	Persontåg	Godståg	Alla tåg
<b>400 - 499</b>	<b>500 - 599</b>	<b>600 - 699</b>	<b>700 - 799</b>	<b>1000 - 1999</b>

Tåg mot Fågelsta har jämna nummer. Tåg mot Vadstena ges udda nummer.

Extratåg som går enligt S4 ges löpande nummer (1000 - ) under kalenderåret.

Numreringen av tågen härstammar från privatbanetiden och de nummer som gavs till tågen på forna M.Ö.J. före förstatligandet.

**Godstrafik** i vanlig mening förekommer inte, men lokdraget tåg med godsvagnar kan förekomma i uppvisningssyfte eller för interna transporter.

## 3. Hastighetsuppgifter.

### Dragfordons sth på olika bansträckor. Banans sth.

Säo §§ 43:13, 69:2.

Dragfordons hastighet får inte överstiga banans största tillåtna hastighet (sth).

Inom parantes anges fordonets sth med avseende på konstruktionen.

Bansträcka	Sth (km/tim) dragfordon littera/nr.				Banans sth
	Storungs 3	Z4p 258 Z4p 259	S2p 3037	YBo5p 808	
Va—Fpk—Va	25 (25)	30 (40)	- (60)	30 (85)	25

Anm.: Sth för museibanor är satt till 50 km/h avseende spår.

## 4. Största tillåtna axellast, 7 ton.

Fordon med större axellast än 7 ton får inte trafikera banan utan medgivande av cba. Tillåts större axellast än 7 ton skall hastigheten sänkas i motsvarande grad.

## 5. Tågs storlek. (Säo § 41).

Tågs storlek är begränsat till 48 axlar och två verksamma lok. Lok får kopplas till tågs båda ändar. Då lok även är kopplat sist i tåget skall detta meddelas vid utmälan och loket skall vara överksamt om inget annat bestämts men får inte vara obemannat om lokets broms inte påverkas av genomgångsbromsen eller om fordonsrörelsen är handbromsad.

Vid nattsignalering skall rött sken visas bakåt från lok som går sist i tåg.

Efter regn, snöfall och vid oplogad bana eller av annan anledning, avgör föraren om antalet axlar i tåget kan behöva minskas eller om extra dragkraft behövs, t ex pålok.

## 6. Upplag av lösa föremål intill tågspår. (Säo § 25).

Upplag över räls överkant (rök) får inte finnas närmare tågspårs mittlinje än 2,3 meter. Detta gäller både på linjen och på bangård. Avsikten är att skydda resande som lutar sig ut från vagn och personal vid t ex växling men även för att förhindra materiella skador både på och utanför tåg eller andra fordonsrörelser.

## 7. Ordertavla. (Säo § 22).

**All personal i säkerhetstjänst** skall före tjänstgöringens början ta del av order och meddelanden på ordertavlan på tågexp Vadstena. Signering i närvarolistan (se avsnitt 11.) innebär bekräftelse på att man tagit del av ordertavlan.

En för trafikdagen aktuell **kontaktlista** med tfn-nummer till bevakade stationer (tkl) och tjänstgörande tl skall finnas uppsatt på ordertavlan. Tkl Vadstena ansvarar för detta (tbfh vid tillämpning av säo § 91).

## 8. Veckoorder, Vko. (Säo §§ 1:40, 49:10).

Veckoorder (vko) gäller normalt en vecka i taget, från måndag kl 00.00 till och med påföljande söndag kl 24.00. Giltighetstiden kan vara förlängd till maximalt fyra veckor. En särskild veckoorder ges ut för varje färdriktning. Lösa exemplar av veckoorder finns tillgängliga intill ordertavlan på tågexp Vadstena.

Varannan utgåva av vko ges ut på ljusrött papper.

## 9. Kontroll av stationsklocka.

Tkl skall vid tjänstgöringens början kontrollera och notera att stationsklockan visar rätt tid. Detta görs genom kontroll mot korrekt visande klocka, t ex mobiltelefon (med automatiskt uppdaterad tid) eller ”Fröken ur” tfn 90510. Visas fel tid eller felet är av annan art, görs felanmälan till närmsta tkl alternativt tl eller på blankett. På obevakad station kontrollerar tbfh att stationsklockan visar rätt tid.

Kontaktperson för service finns angivet på centraluret på tågexp Vadstena.

## 10. Telefonering. Mobiltelefon. (Säo § 21).

Tbfh skall medha mobiltelefon för att t ex begära avgångstillstånd, göra ankomstanmälan och för att kunna larma vid missöde/olycka.

Före tågs avgång från utgångsstation (Vadstena) skall tbfh och förare ha noterat vilka tfn nr som gäller under dagen (se ordertavlan).

Vid **telefonsamtal från huvudsignal** skall titel (t ex förare, tbfh, tsm), namn (eller signatur), tågnummer/anordning samt signalens beteckning anges. Infartssignalens beteckning vid Vadstena ”Va A½” formuleras vid samtal: ”Vadstena A ett genom två”).

Tsm och förare på småfordon skall ha tillgång till mobiltelefon och ange sitt telefonnummer vid begäran om arbete/färd.

## 11. Närvaroregistering. Närvarolista. Alkotest.

Närvaroregistrering och alkotest görs på tågexp Vadstena före tjänstgöring.

All personal som under dagen kommer att utföra **säkerhetstjänst** skall anmäla detta vid tjänstgöringens början. Detta görs genom att i **närvarolistan** notera, befattning, signatur och mobilnummer att nås på samt tidpunkt för tjänstgöringens början. Notering av mobil-nr gäller tkl, förare, tbfh och tsm för vut, färd och arbete.

Vid **avslutad tjänstgöring** noteras tid och signatur samt om även annan tjänst också utförts.

Personal som **tjänstgör på tåg** men inte utför säkerhetstjänst, skall anmäla sig i närvarolistan. Övrig personal som inte utför säkerhetstjänst bör anmäla sig.

Notering är giltig till kl 24:00 samma dag om inte notering görs om avslutad eller förlängd tjänst. Förlängd tjänst är dock bara giltig till kl 08:00 nästföljande dag.

**Alkotest** skall utföras enligt styrelsens beslut. Se anslag på ordertavlan.

## 12. Trafikledning.

### 12.1. Allmänt.

Se även Tdt del A avsnitt 2 och 13.

Trafikledningen ligger under trafikavdelningen och chefen för trafikavdelningen (cta). Trafikledningsarbetet utförs av en tågledare (tl) och tågklarare (tkl).

Trafikledning genomförs normalt enligt säo § 90 (Vadstena bevakad), § 91:A (tid utan tågrörelse) och § 91:B (vid tågrörelse). Skulle banans andra ändstation och Vadstena vara bevakade tillämpas inte dessa paragrafer.

### 12.2. Tågledare.

#### 12.2.1. Tl uppdrag.

Tl tjänstgör enligt särskilt turschema under trafiksäsongen. (Se 12.2.2.)

Tl leder översiktligt tågklararnas arbete. Härei ingår bl.a.,

- att besluta om tillfälliga ändringar av stationernas planerliga bevakning,
- att vid trafikrubbningar besluta om mötes- och tågföljdsändringar,
- att anordna extratåg och besluta om tågs inställande,

Är alla stationer obebakade (säo § 91) och bdisp inte är beviljad, övertar tl de befogenheter och skyldigheter som annars ligger på tkl, såsom beviljande av anordningar och klarering av tågen.

Tl beviljar och avslutar bdisp (säo § 92).

Tl skall notera utförda åtgärder i en Tl-journal enligt särskild bestämmelse.

Tl kan samtidigt tjänstgöra som tkl.

Tl får inte samtidigt tjänstgöra som tbfh, tsm, förare eller förarbiträde.

Utanför trafiksäsongen när bdisp är beviljad, tjänstgör inte tl.



### 12.2.2. Uppgift om tjänstgörande tågledare.

På tågexp Vadstena finns ett turschema för tågledare. Turschemat upprättas vid trafiksåsongens start och kan när som helst uppdateras. Schemat anger vem och när någon innehar tjänsten som tl. En skylt med tjänstgörande tl namn och telefonnummer skall också finnas uppsatt på ordertavlan. Behöver man kontakta tl kan man i schemat även finna kontaktuppgifter till tjänstgörande och behöriga tl.

Tl tjänstgör inte när en röd skylt med texten ”Bandisposition beviljad” är uppsatt på ordertavlan, då tillämpas såo § 92.

Råder osäkerhet om vem som för tillfället är tl, eller om bdisp gäller och skall avslutas, kan behörig tl eller cta kontaktas för information.

## 12.3. Tågklarare.

### 12.3.1. Tkl tjänstgöring.

När tåg går skall tkl normalt tjänstgöra. Tjänstgöring börjar senast 30 min före dagens första tågs avgång för att hinna förbereda inför stationens öppnande och tågets avgång.

Tjänstgöring avslutas efter sista tåget när bevakningen anses kunna upphöra.

Är bara Vadstena bevakad när tåg går, görs tågs klarering enligt såo § 90.

**Kan tkl inte tillsättas när tåg skall gå får såo § 91 undantagsvis tillämpas. Tl hanterar då klarering av tågen.**

### 12.3.2. Anmälan om att station är bevakad eller lämnas obevakad.

Förutom anmälan av tkl enligt såo § 48, *Bevakade och obevakade stationer*, skall tkl på en station **anmäla till tl** när bevakningen tas upp och när stationen skall lämnas obevakad. Tl noterar anmälan i tl-journalen. Anledningen till att tkl skall anmäla till tl är bland annat att tl skall veta att stationen blivit bevakad och vart order kan skickas samt vilka samtal som kan väntas. Dessutom är dagens första anmälan om att en station tagit upp bevakning, en bekräftelse på att såo § 91 inte behöver tillämpas och att tkl får den information som behövs från tl.

## 12.4. Anordningar vid bandisposition. Bdispjournal.

Bandisposition, såo § 92, tillämpas endast på den del av järnvägen som har tillstånd för spårtrafik. Är bdisp beviljad tjänstgör varken tkl eller tl varför någon ledning av trafiken inte kan förekomma. Tågrörelser är då inte tillåtna.

Tl beviljar och avslutar bdisp. Är **bdisp beviljad** finns en **bdispjournal** framlagd på tågexp Vadstena och senaste anteckning införd av tl skall visa att bdisp är beviljad. En röd skylt med texten ”Bandisposition beviljad” skall då vara uppsatt på ordertavlan. Registrering av vut, A-arbete och A-fordonsfärd under bdisp görs av tsm själv för respektive anordning genom att anteckna i bdispjournalen. Notering skall innehålla uppgifterna enligt tabellhuvudet i bdispjournalen.

Bdisp enligt säo § 92, får tillfälligt beviljas under trafiksäsongen när tåg inte går. Tl skall dock finnas tillgänglig för att avsluta bdisp.

### **13. Tillämpning av säo §§ 90, 91 och 92.**

*Undantagsparagraferna i säo, §§ 90, 91 och 92, är speciella bestämmelser som framtagits av MRO som anpassning till hur trafiken bedrivs på museibanor med eget spår. Eftersom inga förebilder till bestämmelserna finns i SJ säo utgåva 1959, bör trafiken organiseras så att tillämpningen av dem undviks.*

#### **13.1. Säo § 91. Alla stationer obebakade – Tågledare tjänstgör.**

Bestämmelserna enligt Säo § 91, får tillämpas vid WFJ, men då alla stationer blir obebakade bör tågtrafik undvikas. Tl utför de arbetsuppgifter som annars hanteras av tkl.

En instruktion för tågledaren finns framtagen med bestämmelser om hur detta skall gå till, WFJF Ta 23. *Föreskrift och instruktion gällande tågledare.*

#### **13.2. Säo § 92 Bandisposition.**

Bestämmelserna enligt säo § 92 får tillämpas för trafiksträckan.

Se även Tdt A, 12.4. *Anordningar vid bdisp. Bdispjournal.*

Se vidare WFJF Ta24 ”*Bestämmelser gällande bandisposition*”.

Anm.: Bdisp tillämpas inte på byggspåret som istället har egna bestämmelser utfärdade av banavdelningen rörande färder och arbeten. Byggspåret och anordningar på byggspåret kräver inte tillstånd utfärdat av Transportstyrelsen.

### **13.3. Tillämpning av Säo §§ 90 och 91.**

#### **13.3.1. Avgångstillstånd till tåg. Tbfh åtgärder. (Säo § 90:5, § 91:7).**

**På obebakad utgångsstation skall avgångstillstånd för tågfärd alltid begäras.**

Innan tkl (eller tl) får bevilja avgångstillstånd på obebakad utgångsstation skall tbfh ha meddelat tkl/tl att all växling är avslutad, att tågvägen är klar d v s att alla växlar i tågvägen samt växlar och spårspärrar som skyddar tågvägen är lagda i rätt läge och låsta samt att tågvägen är fri från hinder.

**Tbfh noterar mottaget avgångstillstånd i tågrapporten** med tidpunkt och tkl/tl signatur, tbfh meddelar därefter föraren att avgångstillstånd erhållits. Förare har att kontrollera att avgångstillstånd erhållits innan tåget får avgå.

Är förare på ensam rälsbuss även tbfh, noterar föraren avgångstillståndet i tågrapporten och meddelar eventuell medföljande personal att avgångstillstånd erhållits innan tåget får gå. Tillämpas endast då tåg går enligt säo § 90.

### 13.3.2. Växling på obevakad utgångs- eller slutstation. K-nyckel.

Säo § 35: 12, 13.

Växling på obevakad utgångs- eller slutstation när **säo § 90** tillämpas nämns inte i säo men skall tolkas så att växling utförs enligt säo § 35:12 och 13, dock skall anmälan om växling göras i förväg till närmaste tkl (Vadstena) i samband med att K-nyckel för växlingen kvitteras ut. Utlämnad K-nyckel noteras av tkl i tkl-boken. Tbfh meddelar i samband med att avgångstillstånd begärs för återfärd att växling slutförts och att allt är återställt. K-nyckel återlämnas till tkl på station där den hämtades ut.

Tillämpas **säo § 91** när tåg skall gå, skall tbfh kontakta tl för att få kvittera ut K-nyckel och meddelar vid återkomsten att K-nyckeln är återlämnad. Tl noterar i tl-journalen (Tl-journal 91B).

### 13.3.3. Infartssignal på obevakad station eller lastplats vid växling.

Säo § 35:13 anger att, efter avslutad växling skall infartssignalerna på obevakad station eller lastplats ställas till "kör", vilket antyder att signalerna ställs till "stopp" före det att växlingen påbörjas. Står infsi normalt i stopp även när stationen är obevakad (ex Vadstena) skall infsi bibehållas i stopp.

Anm 1: En huvudsignal får inte ställas till "kör" utan tillåtelse av tkl vilket får tolkas som tl när säo § 91 tillämpas.

Anm 2: Vid växling under tåguppehåll på en obevakad station är hela stationssträckan inkl. stationen skyddad genom tam för tåget.

## 13.4. Tågs gång när alla stationer är obevakade. Säo § 91:B.

### 13.4.1. Allmänt.

Förfarandet tillämpas när tåg skall gå under en trafikdag fr.o.m. det att tbfh kontaktar tl före dagens första tåg t.o.m. det att tbfh anmäler att dagens tågtrafik är avslutad. Se 13.4.2.

Tågs gång styrs av säo § 91:B (*Tågrörelse*) när alla stationer är obevakade.

Tl ansvarar för tågs klarering och beviljande av övriga anordningar som annars utförs av tkl.

Tl noterar tågs gång m m i blanketten "**Tl-journal 91B**".

**Särskild tbfh** skall medfölja tåg (säo § 91:4), gäller även ensam rälsbuss.

**A-fordonsfärd** beviljas endast efter tåg för brandbevakning (säo § 91:5).

### 13.4.2. Åtgärder före dagens första tågrörelse. Kontaktperson.

Före det att dagens första tågrörelse får påbörjas skall **tbfh** kontakta tjänstgörande tl. **Tbfh är tl:s kontaktperson.**

Tbfh skall lämna nödvändiga uppgifter såsom namn, signatur, mobilnummer, namn på övrig tågpersonal och tågsammansättning samt utbyta information om övriga förhållanden av betydelse för trafiken. Tl noterar i TL-journal 91B. Först därefter får säo § 91 tillämpas för tågs gång. Tl ger order S11 (S5 vid extratåg) om

att tåget framförs enligt säo § 91:4. Tbfh skall delge förare order. Därefter får avgångstillstånd begäras. I begäran skall tbfh meddela att eventuell växling är avslutad och att växlar i tågvägen är låsta samt att tågvägen är fri och skyddad.

#### **13.4.3. Åtgärder efter dagens sista tågrörelse.**

Efter det att dagens sista tågrörelse anmälts avslutad och är undanväxlat enligt säo § 35:12-13, *växling på obevakad station*, samt K-nyckel är fastlåsta i växel eller tillsammans med övriga nycklar återförda till förvaringsplatsen, därefter kontaktas tl och anmälan göras att växlingen är avslutad och att allt är återställt,

#### **13.4.4. Bevakning tas upp då tåg går.**

Se även säo § 48 C.

Tas bevakning upp på station (Vadstena) efter det att order getts om att tåg går enligt säo § 91, gäller säo § 91 fram till det att tillträdande tkl kontaktat tbfh och gett nya direktiv.

#### **13.4.5. Bevakning avslutas då tåg går.**

Under tid då tågrörelse pågår får en bevakad station inte lämnas obevakad så att alla stationer kommer att vara obevakade. Pågående tågrörelse måste först ha inkommit till slutstationen (Vadstena) och tl informerats. Därefter får order ges om att tåg skall gå enligt säo § 91:4 och att stationerna lämnas obevakade. Tl kontaktar tbfh och lämnar nya direktiv. Särskild tbfh skall då medfölja tåg (se 13.4.1.).

### **13.5. Anmälan om anordning när alla stationer är obevakade.**

#### **Säo § 91:3. Tid utan tågrörelse.**

Är alla stationer obevakade, **inga tåg skall gå och bdisp är inte beviljad**, görs anmälan om vut, A-färd och A-arbete till tl enligt säo § 91:3 (tid utan tågrörelse). Alla småfordonsfärder skall då gå som A-fordonsfärd och arbeten som A-arbeten på trafiksträckan. Skall färden fortsatt ut på byggspåret, skall även detta anmälas.

För färd från byggspåret ut på trafiksträckan skall tillstånd inhämtas och anmälan om färd göras på trafiksträckan till tl. Avslutad anordning skall anmälas till tl.

## *14. Reserv*

## 15. BESTÄMMELSER RÖRANDE BROMS.

Se även säo § 40 *Bromsföreskrifter för tåg*. För mer ingående beskrivning av bromsar och dess funktion se WFJF 320, *Drifttekniska bestämmelser för tryckluftbroms*.

### 15.1. Bromsberäkning. Bromstal.

**Bromsberäkning skall göras för alla tåg och vut utom rälsbusståg.**

Bromssträckans längd påverkas av tågets bromstal, hastighet, banans lutning, regn, växtlighet i spåret samt bromsens ansättningstid.

Vid WFJ tillämpas **broms- och lastaxelberäkning**. Se 15.3 nedan.

**Bromstalet** anger hur många av lastaxlarna i ett tåg (vut) som också måste vara bromaxlar för att erhålla avsedd bromsverkan. Bromstalet anges i procent.

**Bromsberäkning** görs för att i ett tåg (vut) bestämma,

- behovet av **antalet bromsaxlar** när bromstal och antalet lastaxlar är kända,
- **antalet tillåtna lastaxlar** när bromstal och antalet bromsaxlar är kända,
- **det tillgängliga bromstalet** när antalet last- och bromsaxlar är kända.

I bromsberäkningen skall även ingå verksamma lok.

Tillåtna bromstal hämtas ur bromstalstabellerna (15.2.1. – 2.).

Tabellerna visar lägsta tillåtna bromstal för en viss bansträcka.

Sänkt hastighet som kompensation när antalet bromsade axlar i tåget inte är tillräckligt tillämpas inte, i stället skall antalet obromsade axlar minskas tills det föreskrivna bromstalet uppnås (undantag från säo § 40:2).

### 15.2. Uppgift om bromstal och lutningar. (Säo § 40).

Utslagsgivande lutning på en angiven bansträcka, anger den största höjdskillnaden på sträckan mätt mellan två punkter på 1000 meters avstånd från varandra, oavsett om banan på någon del mellan dessa punkter har starkare lutning. Lutningen anges i promille (‰). ”Lutning” avser alltid utförlutning.

#### 15.2.1. BROMSTAL för tåg, riktning Vadstena (udda tågnummer).

Bansträcka	Utslagsgivande lutning	Lägsta bromstal
<b>Fpk - Va</b>	8 ‰	36

Anm.: Maximal lutning på drygt 12 ‰ finns från Quisbergs Allé mätt på en sträcka av ca 300 meter mot Skänningevägen.

#### 15.2.2. BROMSTAL för tåg, riktning Fågelsta (jämma tågnummer).

Bansträcka	Utslagsgivande lutning	Lägsta bromstal
<b>Va - Fpk</b>	4 ‰	24

### 15.2.3.

#### Vagnars placering i en fordonsrörelse med hänsyn till banans lutning.

Undantag från säo § 40:3.

På sträckan Vadstena – Folkets Park och i motsatt riktning skall tåg och vut ha **sista vagnen bromsad** då högsta punkten är vid Quisbergs Allé och banan därifrån lutar mot Vadstena respektive Folkets Park (Fpk) med kringfarten (Lv 919). Vagnar med broms skall fördelas så att om en tågdel skulle gå loss från tåget, denna inte får ett lägre bromstal än 18.

### 15.3. Last- och bromsaxlar på olika fordon.

#### 15.3.1. Last- och bromsaxlar på vagnar.

A. Som **hel lastaxel** räknas:

- axel under personvagn och kombinerad person- eller resgodsvagn,
- axel under resgodsvagn eller godsvagn som är lastad till minst 1/3 av bärigheten,
- axel under vagn, som utan last på vagnen har ett axeltryck på över 5 ton.

B. Som **halv lastaxel** räknas annan axel än under A.

C. För **handbromsad axel gäller att,**

- som hel bromsaxel räknas hel bromsad lastaxel.
- som halv bromsaxel räknas halv bromsad lastaxel.

D. För **genomgångsbromsad axel** (tryckluftbromsad) gäller.

Som **hel bromsaxel** räknas:

- axel under personvagn samt kombinerad person- eller resgodsvagn,
- axel under godsvagn med lastväxel, när bruttovikten (vagnens plus lastens vikt) är lika med eller överstiger den på bromsviktsskylten angivna omställningsvikten,
- bromsad axel under överföringsvagn med handomställbar lastväxel, när bruttovikten (överföringsvagnens plus lastens vikt) är lika med eller överstiger den på bromsviktsskylten angivna omställningsvikten,
- bromsad axel under vagn, som utan last på vagnen har ett axeltryck på över 5 ton.

E. Som **halv bromsaxel** räknas annan axel än under D ovan.

### 15.3.2. Last- och bromsaxlar på dragfordon. Tabell.

För axlar på dragfordon gäller följande tillägg:

- En axel på ett dragfordon som har ett axeltryck över 5 ton räknas som hel lastaxel, är axeln bromsad räknas den även som hel bromsaxel.
- Övriga axlar med lägre axeltryck räknas som halv lastaxel, är axeln bromsad räknas den även som halv bromsaxel.

**Tabell över last- och bromsaxlar på dragfordon.**

Dragfordon	Axel-följd	Antal lastaxlar	varav bromsaxlar	Typ av broms
S2p 3037	1C1	5	3	Hävstång/Ång/Knorr. <i>tr</i> ) <i>a</i> )
Z4p 258, 259	B	2	2	Hävstång/Direkt/Tåg. <i>tr</i> ) <i>a</i> )
STORUGNS 3	B	2	2	Hävstång/Ång. <i>b</i> )

*tr* = Tryckluft

*a* = Tågbromsen verkar ej på dragfordonet

*b* = Saknar tågbroms

## 15.4. Bromsberäkning.

### 15.4.1. Bromsberäkningstabellens användning.

Bromsberäkningstabellen nedan används vid bestämmande av,

- **behovet av antal bromsaxlar**, då bromstal och antal lastaxlar är kända,
- **tillåtet antal lastaxlar**, då bromstal och antal tillgängliga bromsaxlar är kända,
- **det bromstal** ett tåg (vut) får då antalet last- och bromsaxlar är kända.

### 15.4.2. Bromsberäkningstabell.

Bromstal	B r o m s a x l a r																				Bromstal	
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20		
	L a s t a x l a r																					
18	5	11	16	22	27	33	38	44	48												18	
19	5	10	15	21	26	31	36	42	47	48												19
20	5	10	15	20	25	30	35	40	45	48												20
21	4	9	14	19	23	28	33	38	42	47	48											21
22	4	9	13	18	22	27	31	36	40	45	48											22
23	4	8	13	17	21	26	30	34	39	43	47	48										23
24	4	8	12	16	20	25	29	33	37	41	45	48										24
25	4	8	12	16	20	24	28	32	36	40	44	48										25
26	3	7	11	15	19	23	26	30	34	38	42	46	48									26
27	3	7	11	14	18	22	25	29	33	37	40	44	48									27
28	3	7	10	14	17	21	25	28	32	35	39	42	46	48								28
29	3	6	10	13	17	20	24	27	31	34	37	41	44	48								29
30	3	6	10	13	16	20	23	26	30	33	36	40	43	46	48							30
31	3	6	9	12	16	19	22	25	29	32	35	38	41	45	48							31
32	3	6	9	12	16	19	22	25	29	32	35	38	41	44	47							32
33	3	6	9	12	16	18	21	24	27	30	33	36	39	42	45	48						33
34	3	6	9	12	15	18	21	24	27	30	33	36	39	42	45	48						34
35	2	5	8	11	15	18	20	22	25	28	31	34	37	40	42	45	48					35
36	2	5	8	11	14	16	19	22	25	27	30	33	36	38	41	44	47	48				36
37	2	5	8	10	13	16	18	21	24	27	29	32	35	37	40	43	45	48				37
38	2	5	7	10	13	15	18	21	23	26	28	31	34	36	39	42	44	47	48			38
39	2	5	7	10	12	15	17	20	23	25	28	30	33	35	38	41	43	46	48			39
40	2	5	7	10	12	15	17	20	22	25	27	30	32	35	37	40	42	45	47	48		40

15.5. (Reserv).



## **15.6. Lastväxel. Bromsviktsskylt. Hörnmärkning av godsvagnar.**

Finns endast på godsvagnar. Se WFJF 320 Bromsföreskrifter.

## **15.7. Inkoppling och fördelning av vagnar med broms i tåg (vut).**

Alla användbara bromsar i ett tåg får vara inkopplade om inget annat sagts. Vagnar med aktiv broms skall vara jämnt fördelade i tåget.

## **15.8. Avstängning av broms på vagn i tåg.**

Se även WFJF 320 Bromsföreskrifter avsnittet ”Avstängning av broms”

### **15.8.1. Förutsättningar och åtgärder när broms skall stängas av.**

För tåg (vut) med **genomgångsbroms** gäller att broms på vagn får stängas av om bromstalet för tåget inte blir lägre än det lägsta tillåtna. Måste bromsen stängas av på grund av felfunktion under färd skall tåget (vut) stoppas. Blir bromstalet då för lågt skall vagnens handbroms bemannas om sådan finns eller hjälp begäras innan färd får fortsätta.

Det bör undvikas att i tåg blanda vagnar med olika typer av broms då deras egenskaper är olika såsom ansättnings-/lossningstid och ibland även bromskraft. Broms bör stängas av på en vagn vars typ av broms avviker från den som angivits för tåget i tdt del B om inte omställning av bromsen kan göras till samma som för tåget. Risk finns annars för ”ryck” i tåget vid bromsning eller att hjulen fastbromsas på en vagn med P-broms i ett tåg med G-broms likaså kan avsedd bromsverkan i ett tåg med P-broms försämrats på grund av G-bromsens längre ansättningstid.

Bromstyp (G, P eller Ö) anges för varje tåg i Tdt del B

### **Bromsen på ett fordon skall stängas av:**

Om den inte går till eller lossnar av annan anledning än överladdning, om slaglängden inte är den föreskrivna (bromsblockens spelrum bör dock justeras, så att blocken inte kan svänga runt).

Om den av annan anledning inte fungerar tillfredsställande, t ex vid läckage i broms- eller lossläge.

Vid bromsar av typ Knorr och New-York töms systemet enligt följande:

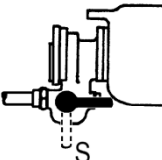
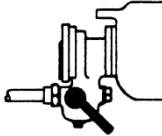
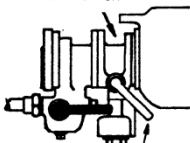

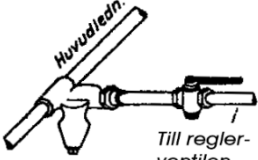
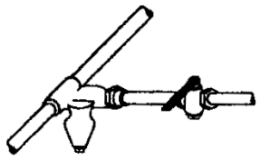
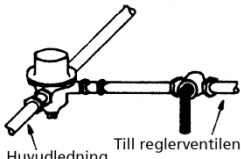
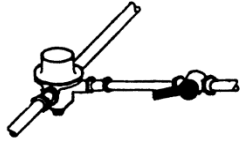
1. Huvudledningen laddas.
2. Bromsen stängs.
3. Lossningsventilen öppnas.

Om bromsen inte lossar, trots att den är avstängd och tömd, inkopplas den under ett kort ögonblick, varvid reglerventilen går över i lossläge. Bromsen stängs och lossningsventilen öppnas.

### 15.8.2. Avstängningskranarnas placering och olika lägen.

Avstängningskranen är placerad under vagnen antingen i reglerventilen eller i luftledningen mellan huvudledningen och bromsutrustningen.

Handtag till avstängningskran kan inta lägen enligt figur nedan.

Modell, typ	Bromsen inkopplad	Bromsen avstängd
<b>Knorr</b> <i>Bromstyp P</i>	 Snabbläget S skall inte användas.	
<b>Knorr</b> <i>Bromstyp G eller P</i> Med mellanventil för omställning till G eller P	 Mellanventil G-P-handtag	 Mellanventil G-P-handtag
<b>New-York</b> <i>Bromstyp P</i>	 Huvudledn. Till reglerventilen	
<b>Knorr EG</b> <i>Bromstyp G</i>	 Huvudledning Till reglerventilen	

### 15.8.3. Vagnars bromssystem.

Broms	Knorr,	New-York.		Knorr EG.
Fordon	MÖJ BCo1001 BCop 893 CF 999	NKlj F 904		SJ Op

## 15.9. Bromsprovning.

Se även säo § 45 *Tågs iordningställande*.

Se WFJF 320, *Bromsföreskrifter, Bromsprovning* pkt. 24 – 42, för detaljerad beskrivning hur bromsprovning utförs.

Bromsprovning görs inte bara för kontroll av den bromsande funktionen utan också för att försäkra sig om att bromsblocken släpper från hjulen vid lossad broms, friktionsvärmens i bromsblocken kan annars bli så stark även vid låga hastigheter hos en vagn i rörelse att gnistbildning uppstår och därmed stor risk för brand i vagnen och utmed banvallen.

### 15.9.1. Bromsprov på handbromsat tåg (vut).

För tåg med bromsgrupp Ö (handbromsat) ansvarar bromsaren för bromsens funktion på sin vagn vilket innebär kontroll av att bromsrörelsen är mekaniskt felfri, lätt ansättningsbar och fungerar med avsedd bromsverkan.

### 15.9.2. Utgångsprov. Utgångsstationsprov.

**Utgångsprov** skall göras på vagn vars bromssystem varit tömt på tryckluft vid insättande i tåg. På tågs utgångsstation skall **utgångsstationsprov** göras om bromssystemet varit tömt på tryckluft vilket innebär att bromsens funktion hos alla vagnar i tåget med inkopplad tryckluftbroms skall kontrolleras.

Vid misstanke om felfunktion hos bromsen i tåget skall utgångsstationsprov göras och varje vagns broms kontrolleras gällande ansättning och lossning särskilt då bromsblockens anliggning mot hjulen (känn med foten).

### 15.9.3. Genomslagsprov. Mellanstationsprov.

**Genomslagsprov** innebär en kontroll av att bromsen på sista vagnen i tåget reagerar på bromsning från dragfordonet. Genomslagsprov skall göras när risk finns att bromsledningen kan vara avstängd någonstans i tåget.

**Mellanstationsprov** skall göras efter till- eller frånkoppling av vagn i trycksatt tåg vilket innebär att genomslagsprov görs då tryckluftledningen i tåget kan ha stängts av vid till- eller från koppling av vagn.

På **tillkopplad vagn** skall dessutom utgångsprov göras om denna har inkopplad broms.

Vid **lokbyte** skall genomslagsprov alltid göras.

### 15.9.4. Trafikplats där bromsprovning skall göras.

Station	Utgångsstationsprov	Mellanstationsprov
<b>Vadstena</b>	För alla tåg.	<i>Se 15.9.3</i>
<b>Tågs (vut) vändstation</b>	<i>Se 15.9.2</i>	Om ledningen brutits men luftbehållare inte tömts.

### **15.10. Tillsyn av slangkopplingar.**

**Slangkopplingarna skall alltid hängas upp i sina hållare omedelbart efter det att tryckluftslangarna kopplats isär.**

Om slangkopplingarna hänger fritt samlas lätt sand och andra föroreningar i kopplingsnävarna vilket vid senare inkoppling blåses in i vagnens tryckluftssystem med påföljd att kopplingskranarna kan bli otäta och att bromsreglerventilen börjar krångla. Resultatet kan bli "tjuvbromsning" med risk för brand i vagnen eller utmed banvallen.

### **15.11. Säkerhetskoppel i tryckluftbromsat tåg.**

För att undvika att säkerhetskopplarna nöter mot bromsslängarna mellan två vagnar skall kroken på det säkerhetskoppel som sitter intill luftkranen i buffertbalken i den ena vagnen kopplas upp i motsvarande kättings yttersta ögla på den andra vagnen och inte i dess krok. Är säkerhetskopplarna särskilt långa bör kroken kopplas i näst yttersta ögla. Koppla inte krok i krok då det innebär större risk för att de hakar ur och att kedjorna slår mot slängarna.

## 16. FORDONSKONTROLL.

Se även,

WFJF Ma 03 *Driftekniska bestämmelser gällande Rullande materiel.*

WFJF Ma03.02 *Handbok gällande teknisk vagntjänst.*

### 16.1. Allmänt om tågfordon.

För att ett fordon skall få insättas i tåg och användas i trafiken skall det ha godkänts vid besiktning. Tågfordon skall ha kopplingsanordning enligt järnvägens standard typ Klemming. Rälsbuss har egen standard. Tågfordon skall även kunna kortsluta spårledning.

### 16.2. Vagnsyning. Fordonsbok.

*Se även § 45. Tågs iordningställande.*

**Vagnsyning** görs för att se till att vagnen uppfyller säkerhetskraven och skall göras **före första turen den dag då vagnen skall gå i trafik.**

Kontroll görs av bromsrörelse, stöt- och draginrättningar, hjul, axlar, lagerboxar, fjädrar med fjäderupphängning samt grindar, gavelbryggor och fotsteg. Kontroll görs speciellt med avseende på sprintar och tappar. Kontroll skall även göras av smörjning.

**Utförd vagnsyning av person- och resgodsvagnar skall noteras i fordonsboken i respektive vagn av den som utfört vagnsyningen.**

**Tbfh skall kontrollera att vagnsyning utförts innan vagnen får insättas i tåg.**

### 16.3. Varmgångsinspektion.

*För mer information se WFJH Ma03.02 avsnitt 6.*

Varmgångsinspektion av axellager skall utföras vid längre turer och då varmgång misstänks, detta gäller särskilt för **glidlager**. Lagerboxar på vagnar kontrolleras av tbfh (tsm vid vut). Lager på dragfordon kontrolleras av lokpersonalen. Bästa sättet att utföra kontrollen för att känna av om ett hjullager är varmt är att med handens utsida beröra lagerboxen.

Är lagerboxen onormalt varm skall den undersökas och eventuellt åtgärdas. För glidlager innebär det att lagerboxlocket lossas och inspektion görs av oljenivå, smörjdyna och axeltappens glidyta och lagerskålen om så är möjligt.

**Upptäcks eller misstänks skada** som kräver åtgärd skall vagnen kopplas från och cma snarast kontaktas för vidare besked. Anslag om skada skall sättas på vagnen.

## 17. Händelserapport.

Vid olycka, tillbud och avvikelser skall alltid en händelserapport inlämnas av den personal som observerat händelsen/avvikelsen.

**Se vidare WFJF Ta13, Hjälpberedskap.**

## 18. SÄRSKILDA FÖRESKRIFTER FÖR TRAFIKPLATS.

### 18.1. Hantering av K-nycklar.

K-nyckel får bara användas för det ändamål, och på den plats, som den är avsedd för. Den får inte avlägsnas från den aktuella platsen, annat än av signalansvarig för K-nyckel eller på dennes order i varje enskilt fall.

På obemannad trafikplats får K-nycklar inte vara åtkomliga för obehöriga. Detta innebär att K-nycklar skall vara fastlåsta i växelställ, magnetlås, ställverk, eller förvaras på särskild plats på tågexp. Reservnycklar skall förvaras plomberade.

### 18.2. Vadstena. Va.

Se även bilaga: Spårplan Vadstena.

**Växel 3** och **växel 5** låses med K-lås. **Växel 10** låses med hänglås. Övriga växlar är olåsta. Nycklar förvaras på tågexp.

**Vägskyddsanläggningen (V2) vid Södra Vägen** är tillsvidare ur drift p.g.a. kabelbrott och bevakas istället av vägvak.

**Infartssignalen Va A<sup>1/2</sup>** är ur drift och släckt. En huvudsignaltavla är uppsatt på signalmasten. Är stationen bevakad skall tillstånd begäras (telefon) för att få passera signalen. Ljudsignal skall inte tillämpas med hänsyn till omgivningen. Är stationen obebakad skall tbfh växla in tåget (tsm vid vut) på stationen.

**Växling.** (Säo § 35). Växling på tågspår skall ha beviljats av tkl, (alternativ t om Va är obebakad). Gäller bdisp görs notering i bdispjournalen av tsm.

Sth är 20 km/h. Växling över och bortom Södra vägen skall undvikas.

Vid växling i utfartskurvan bortom växel 3, skall, p.g.a. banans lutning (10 %) mot bangården, vagnarna i växlingssättet ha inkopplad broms eller bemannad handbroms om växlingssättet har mer än 8 lastaxlar. Utgörs dragfordonet av **Z4p** eller S2p är det tillräckligt med lokets broms om antalet lastaxlar i vagnsättet inte är större än 8. För **Storugns 3** utgör gränsen 5 lastaxlar.

Vid **växling på hamnspåret** skall särskild vakt (eller växlingsledaren) med röd flagga stoppa vägtrafikanter vid passage av Järnvägsgatan och gå före växlingssättet i Hamnparken för att ha bättre uppsikt i rörelseriktningen och kunna varna personer i närheten. Rörelsen får inte fortsätta in på och förbi växeln vid kanalen (vx 18) utan tillstånd av cba då spåret inte är besiktigt och säkert för fordonsrörelse.

### 18.3. Pilgrimsvägen, Pvgv (hpl).

Hållplats. Kort perrong belägen intill vk Pilgrimsvägen på vänster sidan (riktning Fågelsta). Saknar påstigningstavla.

Väggorsningen vid Pvgv har hastighetsskyltar för vägtrafiken innanför bommarna på var sida om spåret.

#### 18.4. Quisbergs Allé, Qbal (hpl).

Hållplats. Perrongen är placerad på högersida strax efter allén sett i riktning Fågelsta. Perrongen är 21 meter lång. Spåret efter Från vägkorsningen i allén lutar spåret mot Fpk respektive länsväg 919.

(Se även Tdt-A 15.2.3 angående lutningen).

#### 18.5. Folkets Park. Fpk.

**Ändstation** på trafikgodkänd sträcka. Endast huvudspår. Saknar sidospår och rundgångsmöjlighet. Stationen saknar infartssignal och är **normalt obebakad**. Stationsgränsen är utmärkt med stationsgränstavla.

Är stationen **bebakad** är huvudsignaltavla uppsatt vid stationsgränsen och tåg tas in enligt såo § 52:3. Trafikgodkänt spår och stationsområdet slutar vid vsi (vägskyddsanläggningen för länsväg 919). Platsen är markerad med en hindertavla och utgör gränsen till byggspåret.

**Infartstågvägens slutpunkt** markeras av vsi för länsväg 919.

Perrongen är ca 21 meter lång och placerad på höger sida sett i riktning Fågelsta. Perrongens ände mot Fågelsta ligger ca 30 meter från vägkorsningen.

På grund av närheten till vägkorsningen får spårfordon inte lämnas obromsade inom stationsområdet och bör inte stå närmre än 12 meter från korsningen.

#### 18.6. Gränsen mellan trafikerad bansträcka och byggspåret.

**Gränsen till byggspåret** mot Fågelsta är markerad med en hindertavla vid sidan om eller i spåret med tavlan riktad åt Vadstena samt ett låst hinder tvärs över spåret. Under tid utan tågtrafik (bdisp) kan det låsta hindret tillfälligt vara borttaget.

**För färd in på trafiksträckan** när bdisp inte är beviljad skall tsm för fordonströrelsen alltid begära tillstånd av närmaste tkl för att få passera hindret och fortsätta fordonströrelsen. Efter att färd på trafiksträckan beviljats får hindret avlägsnas för passage. När hindret åter lagts på plats får färden fortsätta mot Vadstena. Vid ankomst till Vadstena skall tsm för färden anmäla att den är avslutad samt att hindret till byggspåret åter lagts på plats. Är alla stationer obebakade görs anmälan till tl.

Har tillstånd beviljats för färd med **uthyrda cykeldressiner på trafiksträckan** med vidare färd på byggsträckan, behöver anmälan om passage av gränsen inte göras om tillståndet även gäller återfärd på trafiksträckan. När dressinfärden anmäls avslutad, anmäls även att hindret åter är på plats. Avslutas cykeldressinfärden på byggsträckan görs anmälan när dressinerna lämnat trafiksträckan.

Anm: För passage av vägkorsningen lv 909 (kringfarten) bör vägskyddet aktiveras vilket görs manuellt via en av två manöverboxar vardera placerade ca 30 meter på var sida om korsningen. För manövrering skall särskild nyckel medtas.

## 19. SIGNALFÖRESKRIFTER.

### 19.1. Stoppsignalering vid hinderanmälan. (Säo § 60:3).

#### Hinder på linjen.

På bevakade station som gränsar till hinder på linjen skall **hindertavla** placeras vid yttersta växeln eller om så är lämpligt längre ut mot stationsgränsen. Tavlan skall vara vänd mot bangården. Vid nattsignalering kompletteras hindertavlan med lykta som visar rött sken. Lykta krävs inte om platsen är upplyst och hindertavlan är försedd med röd reflex.

**Påminnelsekärm** till signalstav och handsignallykta får endast användas på bevakad station.

### 19.2. Tillgång till signalredskap (säo § 9).

För att föreskrifterna om signalering skall kunna tillämpas, måste signalredskap finnas minst i omfattning enligt nedan.

**Handsignallykta** skall kunna visa vitt, rött och grönt sken.

#### 19.2.1. På bevakad station:

- 1 st. Signalstav\* med röd signalflagga ("stinsspade").
- 1 st. Handsignallykta, och en lykta med rött sken för varje infartssignal.
- 2 st. Hindertavlor.
- 1 st. Påminnelsekärm för signalstav,
- 1 st. Påminnelsekärm för handsignallykta,

\*/ Endast en signalstav får vara i bruk, övriga skall vara säkert förvarade.

#### 19.2.2. Hos förare vid A-färd samt tsm vid A- och B-arbete:

- 1 st. Handsignallykta, när nattsignal används,
- 1 st. Röd signalflagga, när dagsignal används.
- 2 st. Hindertavlor.
- 2 st. Varsamhetstavlor. Endast vid B-arbete.

#### 19.2.3. I vut:

*Se 20. Tågattiralj.*



## 20. TÅGATTIRALJ.

Säo § 45:1.

Den extra utrustning ombord på tåg och vut som kan behövas vid missöde på linjen kallas för **tågattiralj**. I denna ingår även liknande utrustning på loket.

### Tågattiraljer.

Effekter	På tåg	På lok
	Antal	
Eldsläckare	1	a)
Förbandslåda	1	f)
Handsignallyktor	2 b)	minst 1
Hindertavlor	2 b)	minst 1
Lös slutsignalhållare	1	
Signalflaggor, röda	2 b)	minst 1
Slangkopplingar, kompletta, för genomgående broms	2	c)
Slangnycklar för genomgående broms	1	c)
Stopp skor	2 b)	
Tätningringar av gummi för genomgående broms	3	c)
Signalhjälpnyckel för vägskyddsanläggningar	1 b)	1
Mobiltelefon	minst 1 d)	e)

- a) På loket i lokomotortåg och i motorvagnar (rälsbuss).
- b) Gäller även vut. Hindertavlorna kan vara sådana som fästs på räls.
- c) Finns normalt på lok i tåg med genomgående broms.
- d) Tbfh skall inneha mobiltelefon när tåg skall gå enligt säo § 90 eller § 91.  
Mobiltelefonen som medtages får vara privat men tfn nr skall ha lämnats till tkl/tl på utgångsstationen och noterats vid närvaroanmälan.
- e) Förare på lok bör medha mobiltelefon för att eventuellt kunna kontakta tkl vid "stopp" i infartssignal i annat fall måste tbfh anlitas vilket kan medföra onödig tidsåtgång.
- f) Förbandslåda skall medtas vid ensamt lok på linjen.

## 21. Flaggning m.m.

Flaggning (svenska flaggan) skall äga rum vackra trafikdagar i Vadstena.

Flaggan hissas före första tågs avgång och nedhalas efter dagens sista tåg ankommit och väntsalen stängts eller senast vid solens nedgång dock senast kl 21.00.

## 22. TILLÄGG TILL SÄO.

### 22.1. Rapportering av tågförsening. Säo § 76:1.

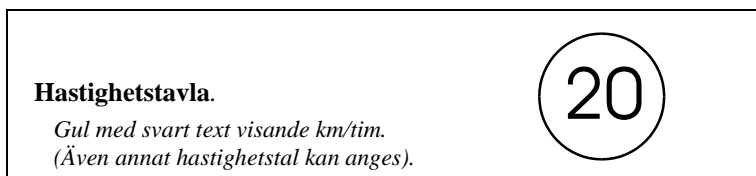
Tkl skall rapportera till tl när tågförsening med mer än **10 min** förutses eller när tåg mer än 10 min försenad vid avgång..

Anm.: Säo anger 5 min men i MRO säo-14 har detta ändrats till 10 min vilket också införs vid WFJ.

### 22.2. Hastighetstavla. Säo § 10:7.

Tillsvidare förekommer hastighetstavlur enligt nedanstående figur.

Tavlorna avses att ersättas med hastighetstavla enl. säo § 10:7.



### 22.3. Vägskyddsanläggning som inte är i drift. Vägvaktt.

Säo §§ 26:2 och 70:3.

Eftersom flera vägskyddsanläggningar för närvarande är ur drift skall **vägvaktt** bevaka vägkorsning när tåg eller vut går. Vägvakten bör vara posterad vid korsningen men kan också medfölja tåget/vut (Tillägg till säo § 26:2).

Vägvaktt skall bära uniformsmössa och **varselväst** samt medha **röd signalflagga** och **lykta vid mörker** som kan visa **rött sken**.

Medföljer vägvakten tåg/vut skall detta stanna framför vägkorsningen, varefter vägvakten skall gå av tåget/vut och varna vägtrafikanterna.

Då spårfordon nalkas, skall vakten antingen,

- manövrera den manuella vägskyddsanläggningen,
- manuellt manövrera en automatisk vägskyddsanläggning om automatiken är ur funktion,

eller om vägskyddsanläggningen är ur funktion,

- varna vägtrafikanterna på båda sidor om banan genom att ge signal med utsträckt arm och utvecklad signalflagga (/rött sken). I detta fall ska vägvakten även bära kännetecken enligt vägmärkesförordningen.

När vägtrafiken är stoppad handsignalerar vägvakten **"klart"** till förare på spårfordon varefter detta får framgå. När första spårfordonet passerar vägen får vägvakten avsluta flaggningen och kliva ombord på tåget/vut, föraren får då inte hålla högre hastighet, än att vakten utan fara kan kliva ombord. Föraren skall förvissa sig om att vakten kommit ombord innan hastigheten ökas.

Vid mörker och dåligt upplyst vägkorsning skall två vakter varna vägtrafikanterna med röd lykta på var sin sida om banan så länge som spårfordon befinner sig i vägkorsningen. Signalen ”klart” ges då till föraren av den vakt som befinner sig på vänster sida om banan i spårfordons rörelseriktning.

## 22.4. A-arbete. Säo § 29.

### 22.4.1. Tillsyningsman (tsm), Säo § 29:2.

Tsm ansvarar för säkerheten på arbetsplatsen avseende spårtrafiken.

Samtliga personer inom platsen för A-arbetet är skyldiga att följa tsm anvisningar gällande säkerheten.

Tsm skall närvara vid A-arbetsplatsen då arbete pågår där. Vid kortare avbrott i arbetet, inom tiden för beviljat A-arbete, behöver tsm inte närvara vid arbetsplatsen om tsm bedömer att så är möjligt utan att säkerheten äventyras.

Vid avlösning av tsm för ett A-arbete skall den tillträdande informera:

- på linjen och obevakad station: **tkl** för en av stationssträckans gränsstationer,
- på bevakad station: **tkl** för stationen.
- då alla stationer är obevakade: **tl**. (säo § 91).

Utförs A-arbetet under bdisp (säo § 92) skall tsm ändras i bdisjournalen.

### 22.4.2. Åtgärder efter avslutat A-arbete. Säo § 29:8.

Innan A-arbete får anmälas avslutat skall tsm kontrollera,

- 1) att av cba föreskrivna besiktningar och åtgärder efter arbetet är slutförda.

Anm. Om brister kvarstår, får A-arbetet inte avslutas, tsm skall istället kontakta cba för besked om vilka vidare åtgärder som skall vidtas.

- 2) att spåret förbi arbetsplatsen är hinderfritt.

Därefter utförs de avslutande åtgärderna beskrivna i säo § 29:8 *Åtgärder efter avslutat A-arbete*.

Anm. Besiktning omfattar de fall då särskild besiktningsman krävs, t ex vid arbete i signalsäkerhetsanläggning eller efter omfattande spårarbeten.

Besiktning utförs enligt föreskrifterna WFJF Ba10 och WFJH Ba10.01

## 22.5. Växling. Säo §§ 35, 91.

Tkl på bevakad station beviljar växling som berör tågspår och utser växlingsledare.

Är alla stationer obevakade (säo § 91) ansvarar tbfh, (tsm vid vut) för växling. Växlingen skall först ha anmälts till tl om den berör tågspår.

### **22.6. Kopplingsanordningar.** Säo § 43:1.

Normal stöt- och draginrättning vid WFJ utgörs av tvåkammarbuffert typ Klemming. Rålsbuss har särskild kopplingsanordning.

Vagnar kan ha olika stöt- och draginrättningar. Stöt- och draginrättningar mellan två kopplade fordon i tåg skall vara av samma typ (höjdskillnaden får inte vara större än 80 mm (sao §43:2)).

Buffert med kedja och klot skall ha kedjan lagd över kopplingshaken när vagnen är kopplad för att förhindra att haken kan hoppa ur under färd.

Hopdragbart koppel kan bestå av antingen skruvbar buffert eller skruvbart koppel vid sidan om buffert.

### **22.7. Överföringsvagn.** Säo § 43:10.

Tillkoppling av överföringsvagn skall alltid utföras av två personer eftersom den som kopplar kan vara skyld för föraren när kopplet hanteras. Den andra personen (växlingsledaren) skall övervaka kopplaren och ge signaler till föraren. Detta på grund av att hanteringen av stångkoppel kräver styrka och att kopplingen oftast kräver att det ena av fordonen som skall kopplas samman måste vara i rörelse för att stångkopplet skall kunna hakas på bufferten samt att kopplaren måste befinna sig i spåret mellan vagnarna för att kunna hantera kopplet och kan då vara skyld för föraren.

Då tom överföringsvagn går sist i tåg (vut) på sträckan Vadstena – Folkets Park, skall tryckluftbromsen vara inkopplad. Detta gäller vid färd i båda riktningarna på grund av lutningen från Quisbergs allé mot Vadstena stn och mot Folkets Park med lv 919.

För att undvika att bromsen på en elastad överföringsvagn låser hjulen bör bromsning om möjligt endast göras med lokets broms och inte med tågbrömsen. Detta begränsar tåg/vut till högst fyra lastaxlar.

### **22.8. Snöplog.** Säo § 43:11b.

Snöplog får inte gå sist i tåg/vut på trafikgodkänd sträcka (och vidare mot Fågelsta), eftersom den är obromsad. Efter snöplogen skall endast gå vagnar för att erhålla bromsstatet 18 om snöplogen skulle gå loss från tåg (vut). Dessa vagnar får ej medföra resande.

I övrigt gäller sao § 43:11b (*Transportvillkor för snöplog*).

### **22.9. Pålok.** Säo § 37.

Pålok skall tillsvidare alltid vara **kopplat** och medfölja till nästa bevakade station eller tågets ändstation.

## 22.10. Särskilda föreskrifter för rälsbuss.

### 22.10.1. Ljudsignal med enklängsklocka. Tillägg till säo § 14.

I förarhytterna på rälsbuss finns en så kallad ”enklängsklocka” och ett manöverdon som aktiveras med konduktörsnyckeln och som då ger en klang från klockan. Klockan används för kommunikation mellan tbfh och förare genom att ge signaler med följande betydelse:

#### a) Av tbfh (biljettgranskare) till förare:

”Stäng dörrarna”	●	(en klang)
”Ej uppehåll vid nästa tpl”	● ●	(två klanger)
”Uppehåll vid nästa tpl”	● ● ●	(tre klanger)
”Fara”	● ● ● ● ●	(upprepade klanger)

#### b) Av förare:

”Samtal önskas”	● ●	(två klanger)
”Kontrollera dörrarna”	● ● ●	(tre klanger)

### 22.10.2. Förares kontroll vid avgång. Tillägg till säo § 63:2.

Rälsbusståg med särskild tbfh eller biljettgranskare får inte avgå från tpl där tåget gjort uppehåll, innan tbfh (biljettgranskare) gett signalen ”**stäng dörrarna**” till föraren med enklängsklockan även om tkl (tbfh) gett ”avgång”. Det skulle annars kunna hända att föraren stänger dörrarna, innan tbfh (biljettgranskaren) kommit på tåget.

### 22.10.3. Stängda dörrar på rälsbuss under färd. Vägvakt medföljer rälsbuss.

Sidodörrarna på rälsbuss i trafik skall vara **stängda** när rälsbussen är i rörelse.

**I bemannad förarhytt** får sidodörrarna tillfälligt vara öppna för att medföljande vägvakt snabbt skall kunna kliva av och på vid vägkorsning. Resande får då inte vistas i förarhytten.

Kan inte dörrarna stängas skall hytten spärras av eller bevakas. Resande får då inte vistas i hytten.

Anm.: Vägvakt skall färdas i främre förarhytt. Detta för att föraren lätt skall kunna uppfatta att vägvakten åter är med på tåget.