

Remiss av innehåll i utgåva 2026 av TTJ

1. Inledning

Detta är en presentation av de ändringar i TTJ som planeras träda i kraft den 1 juni 2026 och som sänds ut på remiss. Remissen omfattar ändringar i modul 1, 2, 3, 3HMS, 4, 7, 8E, 8HM, 9E, 9HMS, 10E, 10HMS, 16, 17E och 17HMS. Övriga moduler berörs alltså inte av remissen.

I denna presentation visar,

- ~~överstruken röd text~~ innebär att texten planeras att tas bort.
- understruken grön text innebär ny text som planeras införas,
- ~~överstruken blå text~~ som planeras att tas bort här men vars sakinnehåll fortsätter att gälla och återfinns på annat ställe.
- understruken blå text innebär att texten är flyttad hit utan att det innebär någon sakändring.

Varje regeländring i TTJ har sin bakgrund i ett regeländringsförslag (RÄF) som har beslutats enligt TTJ-förvaltningens arbetssätt. Referens till RÄF för respektive regeländring anges i denna PM med hakparentes [RÄF årtal och löpnummer]

Önskas tillgång till en RÄF, sänd en begäran till e-post ttj@trafikverket.se

För varje presenterad ändring anges under rubriken *Bedömning av risk* TTJ-förvaltningens inledande bedömning av ändringens påverkan på säkerheten.

2. Presentation av innehåll i utgåva 2026

2.1 Översyn av modul 7 Vägvak

[RÄF: 24013]

Berörd modul:
7 *Vägvak*

2.1.1 Bakgrund

De ändringar som planeras i modul 7 *Vägvak* utgör en fortsättning på de mindre förändringar som gjordes i föregående version (version 3, utgåva 2025-06-01).

Ändringarna är dels av redaktionell karaktär och syftar till att förbättra läsbarheten, och dels av regler som möjliggör att åtgärderna för ett arbete som påverkar en vägskyddsanläggning kan anpassas till de förutsättningar som gäller i det enskilda fallet.

2.1.2 Beskrivning av förändring

Modul 7 *Vägvak*:

1.2 ARBETE SOM PÅVERKAR VÄGSKYDDSANLÄGGNING

~~Åtgärder vid en~~ För arbete som påverkar plankorsning med en vägskyddsanläggning ~~och eventuellt behov av vägvak~~ ska framgå av arbetsplanen för A-skyddet, S-skyddet, dispositionsarbetsplanen eller körplanen för spärrfärden. gäller följande:

- Vägvak behövs om rörelser ska gå över en plankorsning utan att vägskyddsanläggningen kan varna eller om anläggningen kommer att varna utan att rörelse ska korsa vägen.
- Om det finns en FK-låda vid plankorsningen ska den användas. Om vägskyddsanläggningen inte kan kopplas från med en FK-låda ska plankorsningen bevakas av en vägvak.
- Om vägskyddsanläggningen skyddar flera huvudspår och A-skyddet, S-skyddet eller spärrfärden inte berör samtliga, ska tågklararen orderge tågfärder och spärrfärder på de trafikerade spåren på samma sätt som för felaktiga vägskyddsanläggningar.
- Vägvak behövs inte om följande villkor är uppfyllda:
 - Vägskyddsanläggningen har bommar.
 - Vägen korsar endast ett huvudspår.
 - Vägskyddsanläggningen finns inom A-skyddsområdet eller spärrfärdssträckan.
 - Vägskyddsanläggningen ligger på linjen eller på en obevakad driftplats.
 - Tillsyningsmannen för A-skyddet eller spärrfärden har sett till att följande åtgärder har utförts:
 - säkrat bommarna i upplyft läge - täckt över ljussignalerna mot vägen
 - stoppat ljudsignaleringen
 - vid samråd underrättat tillsyningsmännen för de spärrfärder som ska föras över plankorsningen om att vägvak saknas.

Skapat av
TTJ-förvaltningen, PLjtj

Dokumentdatum
2025-05-19

- Vägskyddsanläggningen ska återställas innan A-skyddet, S-skyddet eller spärrfärden anmäls avslutad.

Vilka åtgärder som ska vidtas och eventuellt behov av vägvakt ska framgå av arbetsplanen för A-skyddet, S-skyddet, dispositionsarbetsplanen eller körplanen för spärrfärden.

För arbete som påverkar plankorsning med en vägskyddsanläggning kan infrastrukturförvaltaren besluta om andra åtgärder än de som anges ovan. De ersättande åtgärderna ska alltid ha föregåtts av infrastrukturförvaltarens prövning. Alla ersättande åtgärder ska anges i arbetsplanen för A-skyddet, S-skyddet, dispositionsarbetsplanen eller körplanen för spärrfärden.

2.1.3 Bedömning av risk

Förändringarna bedöms inte ge upphov till några nya risker eller påverka trafiksäkerheten negativt.

2.2 Ny variant av U-tavla

[RÄF: 24014]

Berörd modul:
3 *Signaler*

2.2.1 Bakgrund

Det finns ett behov av en ny utformning av U-tavla som möjliggör en lämplig placering vid de fall där den konventionella tavlan utgör ett hinder på grund av t.ex. ett stängsel eller andra inskränkningar.

2.2.2 Beskrivning av förändring

I avsnitt 2.1 införs en ny variant av U-tavla, avsedd för placering på staket eller vid motsvarande trångt utrymme. Den nya varianten består av en stående rektangel med vertikalt placerade siffror, eller "U".

Text införs även om att pilskylt för avvikande sidoplacering kan saknas om det av placeringen ändå framgår tydligt vilket spår U-tavlan gäller för. Texten behövs för den nya varianten av U-tavla, men kan tillämpas också för U-tavlor av hittillsvarande utformning.

Skapat av
TTJ-förvaltningen, PLjtj

Dokumentdatum
2025-05-19

3 Signaler, Gemensamma regler, kap. G Övrig information:

2.1 UPPEHÅLLSTAVLA (U-TAVLA)

U-tavlor gäller för tåg som har uppehåll för resande. De kan finnas på en trafikplats för att ange tågets stopplats.

U-tavlor är försedda antingen med bokstaven U eller med siffror som anger tåglängden i meter.

U-tavlor som är blå med vita siffror anger dessutom att tåg, på grund av balisgrupperns placering och ATC-övervakningen, bör stanna tidigast strax före nästa U-tavla.

	Betydelse
 Vit U-tavla med siffror	Stopplats för tåg med den tåglängd som anges på U-tavlan. Finns det ingen tavla som motsvarar tåglängden gäller följande: Ett tåg som är kortare än vad en U-tavla med siffror anger ska stannas före tavlan enligt förarens uppskattning.
 Vit U-tavla med U	Ett tåg som är längre ska stannas efter tavlan enligt förarens uppskattning Tåget bör dock inte stannas mellan en blå U-tavla och en punkt omedelbart före nästa U-tavla. Järnvägsföretaget kan ge ut närmare bestämmelser. En tavla med U ska inte passeras.
 Blå U-tavla med siffror	Finns det bara en tavla med U anger den stopplatsen, oberoende av tåglängd. Om en U-tavla anger att en stopplats är invid en huvudsignal, ska tåget stannas så att föraren kan se vad huvudsignalen visar.

(Figur 1- Den nya varianten av U-tavla, i denna PM markerad med streckad ram i grönt.)

Avvikelse från normala placeringsregler

En U-tavla som är placerad mellan två spår kan gälla för båda spåren. Tavlan är då försedd med en tilläggsskylt med en vågrät dubbelriktad pil.

[Pilskylt för markering av avvikande sidoplacering kan saknas, om det av placeringen ändå framgår tydligt vilket spår som U-tavlan gäller för.](#)

U-tavla på sidospår

Vita U-tavlor kan även förekomma vid sidospår som används som uppställningsspår, för att ange hur långt ett fordonssätt bör dras fram.

2.2.3 Bedömning av risk

Förändringarna bedöms inte ge upphov till några nya risker eller påverka trafiksäkerheten negativt.

2.3 Passage av gräns till system E2 eller E3 från ett annat trafikeringsystem

[RÄF: 24015]

Berörd modul:
8E Tågfärd
9E Spärrfärd

2.3.1 Bakgrund

Nuvarande regler för passage av systemgräns till system E2 eller E3 från ett annat trafikeringsystem anger att färden ska ha fått ett tekniskt körbesked (eller skriftligt körtillstånd/skriftligt tillstånd) för att signalpunktstavlan vid systemgränstavla ska få passeras.

Den tekniska utformningen av systemgränsen till system E2 eller E3 från ett annat trafikeringsystem är dock sådan att tekniskt körbesked ges först vid en punkt inte långt före signalpunktstavlan vid systemgränsen, i samband med övergången från nivå NTC till nivå 2 eller nivå 3 vid den s.k. nivåskiftesbalisgruppen.

En tolkning av TTJ:s regler skulle kunna vara att föraren därför måste sänka hastigheten före den första signalpunktstavlan för att kunna stanna där, om ett tekniskt körbesked som gäller förbi tavlan skulle utebli. Detta är dock inte avsikten. Vid körning med ATC-besked mot gräns mot system E2 eller E3 innebär den tekniska utformningen att färden får en bromskurva i ATC (med ATC-beskedet "vänta oo" eller "vänta ooo") mot den första signalpunktstavlan, om normal tågväg inte är lagd från tavlan in i system E2 resp. E3. Det innebär att om "vänta oo/vänta ooo" uteblir, kan föraren räkna med att färden kommer att få ett tekniskt körbesked förbi den första signalpunktstavlan, vid balisgruppen där nivåskifte sker.

De planerade regeländringarna tydliggör en tillämpning som är anpassad till de förutsättningar som gäller vid systemgränser.

I samband med förtydligandet av reglerna har de även justerats redaktionellt, vilket bland annat har resulterat i att tidigare tillägg för system E3 i kapitel B har slopats och ingår i reglerna i kapitel A.

2.3.2 Beskrivning av förändring

Modul 8E Tågfärd – System E2 och E3, kap A Gemensamma regler:

3.5 PASSAGE AV SYSTEMGRÄNS TILL SYSTEM E2 ELLER E3

~~Om~~ När ett tåg ska passera gränsen från ett annat trafikeringsystem ~~in~~ till system E2 eller E3, ska tåget stanna senast vid radiosignaleringstavlan ~~ha upprättat om~~ radiokontakt med radioblockcentralen inte har upprättats.

För att tåget ska få fortsätta och passera ~~signalpunkten~~ signalpunktstavlan vid systemgränstavla "E2" eller "E3", ska tåget ha ett ~~körtillstånd~~ tekniskt körbesked. Om tåget inte kan upprätta radiokontakt eller av någon annan anledning inte kan få något tekniskt körbesked, ska föraren ha ett skriftligt körtillstånd av tågklararen. Se reglerna under rubriken 4.3 Tekniskt körbesked saknas. Det körtillstånd som tåget har sedan tidigare gäller fram till signalpunktstavlan vid ~~systemgränsen~~ systemgränstavlan.

Skapat av
TTJ-förvaltningen, PLjtj

Dokumentdatum
2025-05-19

Vid körning med verksamt tågskyddssystem mot gränsen mot system E2 eller E3 gäller följande. Om ATC-besked "vänta 00" eller "vänta 000" uteblir, får föraren räkna med att tågfärden kommer att få tekniskt körbesked som gäller förbi signalpunktstavlan vid systemgränstavla "E2" eller "E3".

För vissa systemgränser kan infrastrukturförvaltaren ge ut särskilda bestämmelser.

Modul 8E Tågfärd – System E2 och E3, kap B Tillägg för system E3:

~~3.5~~ — ~~PASSAGE AV SYSTEMGRÄNS~~

~~Om ett tåg ska passera gränsen från ett annat trafikeringsystem in till system E3 gäller motsvarande regler som för att passera en gräns in till system E2.~~

Modul 9E Spärrfärd – System E2 och E3, kap A Gemensamma regler:

3.8 PASSAGE AV SYSTEMGRÄNS MOT SYSTEM E2 ELLER E3

~~Om~~ När en spärrfärd som framförs med verksamt tågskyddssystem ska passera gränsen från ett annat trafikeringsystem in till system E2 eller E3, ska spärrfärden stanna senast vid radiosignaleringstavlan ~~ha upprättat om~~ radiokontakt med radioblockcentralen ~~inte har upprättats om spärrfärden framförs med verksamt tågskyddssystem~~. För att spärrfärden ska få fortsätta och passera ~~signalpunkten~~ signalpunktstavlan vid systemgränstavla "E2" eller "E3", ska spärrfärden ha ett tekniskt körbesked. Om spärrfärden inte kan upprätta någon radiokontakt eller av någon annan anledning inte kan få något tekniskt körbesked, ska tillsyningsmannen ha ett skriftligt tillstånd av tågklararen. Se reglerna under rubriken 5.6 Tekniskt körbesked saknas.

Vid körning med verksamt tågskyddssystem mot gränsen mot system E2 eller E3 gäller följande. Om ATC-besked "vänta 00" eller "vänta 000" uteblir, får föraren räkna med att spärrfärden kommer att få tekniskt körbesked som gäller förbi signalpunktstavlan vid systemgränstavla "E2" eller "E3".

För vissa systemgränser kan infrastrukturförvaltaren ge ut särskilda bestämmelser.

Modul 8E Spärrfärd – System E2 och E3, kap B Tillägg för system E3:

~~3.8~~ — ~~PASSAGE AV SYSTEMGRÄNS~~

~~Om en spärrfärd ska passera gränsen från ett annat trafikeringsystem in till system E3 gäller motsvarande regler som för att passera en gräns in till system E2.~~

2.3.3 Bedömning av risk

Förändringarna bedöms inte ge upphov till några nya risker eller påverka trafiksäkerheten negativt.

2.4 Växling vid D-skydd som gränsar till sidospår

[RÄF: 25001]

Berörd modul:
16 *D-skydd*

2.4.1 Bakgrund

Nuvarande regler för växling inom D-skydd anger att växlingen ska ha starttillstånd av tågklararen respektive huvudtillsyningsmannen för att gränsen för ett D-skyddsområde ska få passeras. Vad som gäller om D-skyddsområdet gränsar till ett sidospår område framgår inte av särfallsreglerna för växling inom D-skydd. Genom otydligheten i reglerna uppkommer det tolkningar eller lösningar i det enskilda fallet, vilket i sin tur medför risk för konflikter i ett operativt skede samt risk för oönskade händelser.

Regeländringen innebär att det genom en uppgift i dispositionsarbetsplanen ska framgå hur man ska hantera fordonsrörelser mellan ett D-skyddsområde och ett angränsande sidospår-område, utifrån förutsättningarna i det enskilda fallet.

2.4.2 Beskrivning av förändring

Modul 16 *D-skydd*, kap. A *Gemensamma regler*:

1.1 DISPOSITIONSARBETSPLANEN

Dispositionsarbetsplanen ska innehålla uppgifter om

- vilka driftplatser, vilka bevakningssträckor och vilket eller vilka spår på bevakningssträckorna som berörs av D-skyddet

[...]

Dispositionsarbetsplanen ska även innehålla de uppgifter som finns om

- skyddsåtgärder för att förhindra felaktig omläggning av en växel eller oavsiktligt signalbesked

[...]

Om D-skyddsområdet gränsar till sidospår ska dispositionsarbetsplanen i förekommande fall även innehålla uppgifter om hur fordonsrörelser mellan D-skyddsområdet och berörda sidospår ska hanteras.

Skapat av
TTJ-förvaltningen, PLjtj

Dokumentdatum
2025-05-19

Modul 10HMS Växling, kap. A Gemensamma regler:

5.10 VÄXLING INOM ETT D-SKYDD

[...]

Passera gräns in till D-skyddsområdet

Innan en växling ska föras in till ett D-skydd ska tillsyningsmannen ha fått starttillstånd av huvudtillsyningsmannen.

Om gränspunkten utgörs av en signal som gäller för rörelse ut från D-skyddsområdet, får tågklareraren inte medge rörelse förbi den huvudsignal eller dvärgsignal som finns närmast före gränspunkten förrän tillsyningsmannen har bekräftat att hen har fått starttillstånd för växlingen av huvudtillsyningsmannen.

Efter att växlingssättet i sin helhet har förts in i D-skyddsområdet ska tillsyningsmannen anmäla till tågklareraren att färden fram till D-skyddsområdet är avslutad. Om växlingen har förts in i D-skyddsområdet från ett sidospår ska tillsyningsmannen avsluta växlingen enligt infrastruktur-förvaltarens säkerhetsbestämmelser.

Om gränspunkten utgörs av en signal som gäller för rörelse ut från D-skyddsområdet, får tågklareraren inte medge rörelse förbi den huvudsignal eller dvärgsignal som finns närmast före gränspunkten förrän tillsyningsmannen har bekräftat att hen har fått starttillstånd för växlingen av huvudtillsyningsmannen.

Passera gräns ut från D-skyddsområdet

Innan en växling förs ut ur D-skyddsområdet ska tillsyningsmannen ha fått starttillstånd från tågklareraren för den fortsatta färden utanför D-skyddsområdet. Om växlingen istället ska föras in på sidospår från D-skyddsområdet ansvarar tillsyningsmannen för att den fortsatta färden hanteras enligt infrastruktur-förvaltarens säkerhetsbestämmelser. När växlingssättet i sin helhet har förts ut ur D-skyddsområdet ska tillsyningsmannen anmäla växlingen avslutad till huvudtillsyningsmannen.

Modul 10E Växling, kap. A Gemensamma regler:**5.10 VÄXLING INOM ETT D-SKYDD**

[...]

Passera gräns in till D-skyddsområdet

Innan en växling ska föras in till ett D-skydd ska tillsyningsmannen ha fått starttillstånd av huvudtillsyningsmannen.

Om gränspunkten utgörs av en dvärgsignal eller signalpunktstavla som gäller för rörelse ut från D-skyddsområdet, får tågklararen inte medge rörelse förbi den dvärgsignal eller signalpunktstavla som finns närmast före gränspunkten förrän tillsyningsmannen har bekräftat att hen har fått starttillstånd för växlingen av huvudtillsyningsmannen.

Efter att växlingssättet i sin helhet har förts in i D-skyddsområdet ska tillsyningsmannen anmäla till tågklararen att färden fram till D-skyddsområdet är avslutad. Om växlingen har förts in i D-skyddsområdet från ett sidospår ska tillsyningsmannen avsluta växlingen enligt infrastrukturförvaltarens säkerhetsbestämmelser.

Om gränspunkten utgörs av en dvärgsignal eller signalpunktstavla som gäller för rörelse ut från D-skyddsområdet, får tågklararen inte medge rörelse förbi den dvärgsignal eller signalpunktstavla som finns närmast före gränspunkten förrän tillsyningsmannen har bekräftat att hen har fått starttillstånd för växlingen av huvudtillsyningsmannen.

Passera gräns ut från D-skyddsområdet

Innan en växling förs ut ur D-skyddsområdet ska tillsyningsmannen ha fått starttillstånd från tågklararen för den fortsatta färden utanför D-skyddsområdet. Om växlingen istället ska föras in på sidospår från D-skyddsområdet ansvarar tillsyningsmannen för att den fortsatta färden hanteras enligt infrastrukturförvaltarens säkerhetsbestämmelser. När växlingssättet i sin helhet har förts ut ur D-skyddsområdet ska tillsyningsmannen anmäla växlingen avslutad till huvudtillsyningsmannen.

2.4.3 Bedömning av risk

Förändringarna bedöms inte ge upphov till några nya risker eller påverka trafiksäkerheten negativt.

Skapat av
 TTJ-förvaltningen, PLjtj

 Dokumentdatum
 2025-05-19

2.5 Ändrad termförklaring av 'manövervagn'

[RÄF: 25002]

 Berörd modul:
 1 *Termer*

2.5.1 Bakgrund

Termen *manövervagn* med tillhörande termförklaring definierar vad en manövervagn är, och är idag placerad under *storfordon*. Detta är otydligt, och termen bör istället vara placerad under termen *vagn*.

2.5.2 Beskrivning av förändring

Termen *manövervagn* flyttas från sin nuvarande placering under *storfordon* till placering under *vagn*. Termförklaringen anpassas, utan att det innebär någon sakändring.

Modul 1 Termer:

3.1 SPÅRFORDON, FORDONSSÄTT OCH ARBETSREDSKAP

spårfordon	järnvägsfordon som kräver godkännande av tillsynsmyndigheten. Spårfordon indelas dels i storfordon och småfordon och dels i drivfordon och vagnar. En fordonsenhet som består av fast sammankopplade delar betraktas som endast ett spårfordon.
[...]	
drivfordon framdrivningsutrustning.	spårfordon som har egen
manövervagn	storfordon som är försett med förarplats men saknar egen framdrivningsutrustning
lok	drivfordon utan särskilt utrymme för resande, gods eller arbetsutrustning. Ett lok är inte fast sammankopplat med någon vagn.
motorvagn	drivfordon med särskilt utrymme för resande, gods eller arbetsutrustning, inklusive motorvagnsenhet som består av flera fast sammankopplade delar
verksamta drivfordon	drivfordon som framförs med den egna framdrivningsutrustningen.

Skapat av
TTJ-förvaltningen, PLjtj

Dokumentdatum
2025-05-19

vagn

spårfordon som inte har egen
framdrivningsutrustning.

[manövervagn](#)

[vagn med förarplats varifrån drivfordon i
fordonssättet kan manövreras](#)

2.5.3 Bedömning av risk

Förändringarna bedöms inte ge upphov till några nya risker eller påverka trafiksäkerheten negativt.

2.6 Införande av tavlor för gräns till och från sträcka med bromsprocenttabell T

[RÄF: 25006]

Berörd modul:
3HMS *Signaler*

2.6.1 Bakgrund

Med införandet av de nya bromsprocenttabellerna 2025 behöver TTJ uppdateras med de tavlor för gräns till och från sträcka med bromsprocenttabell T som nu anges i TDOK 2024:0179 *Användning av bromsprocenttabeller m.m.*

Skapat av
TTJ-förvaltningen, PLjtj

Dokumentdatum
2025-05-19

2.6.2 Beskrivning av förändring

Modul 3HMS Signaler, kap G Övrig information:

7.1 TAVLOR FÖR ATC

[...]

7.2 TAVLOR FÖR GRÄNS TILL OCH FRÅN BROMSPROCENTTABELL T

Tavlorna anger början respektive slut på en sträcka där bromsprocenttabell T tillämpas.

	Betydelse
 <u>Tavla "tabell T-sträcka börjar"</u>	<u>En sträcka med bromsprocenttabell T börjar.</u>
 <u>Tavla "tabell T-sträcka slutar"</u>	<u>En sträcka med bromsprocenttabell T slutar.</u>

2.6.3 Bedömning av risk

Förändringarna bedöms inte ge upphov till några nya risker eller påverka trafiksäkerheten negativt.

2.7 Slopande av dygnsorder

[RÄF: 25007]

Berörd modul:

1 *Termer*

4 *Dialog och ordergivning*

2.7.1 Bakgrund

TTJ anger idag att dygnsorder är en särskild sträckorder som gäller ett kalenderdygn för de tåg och sträckor som trafikledningen har bestämt. I och med att dagens körordersystem saknar möjligheten till uttag av dygnsorder, slopas därmed också text om detta i TTJ.

2.7.2 Beskrivning av förändring

Modul 1 Termer:

4.1 TRAFIKLEDNING, ALLMÄNT

sträckorder

en sammanställning av de säkerhetsorder som gäller för en viss sträcka.

~~dygnsorder~~

~~en särskild sträckorder som gäller ett kalenderdygn för de tåg och sträckor som trafikledningen har bestämt.~~

Modul 1 Termer, Alfabetiskt register:

Detta alfabetiska register innehåller alla termer som förklaras i denna modul. För varje term ges en hänvisning till vilket avsnitt termen förklaras i, till exempel säger sjunde raden att termen arbetsplan förklaras i avsnitt 6.5 *Skyddsformer*.

D-skyddsområde
dubbelspår

6.5 Skyddsformer
2.2 Spår

~~dygnsorder~~

~~4.1 Trafikledning, allmänt~~

Modul 4 Dialog och ordergivning, avsnitt. 3 Säkerhetsorder:

En säkerhetsorder är en skriftlig order från tågklareraren till föraren för ett tåg eller tillsyningsmannen för en spärrfärd och ges enligt fastställda formulär.

[...]

En säkerhetsorder till ett tåg eller en spärrfärd ges som en enskild säkerhetsorder. Säkerhetsorder får även ges som en sammanställning av säkerhetsorder med viss giltighet. Det finns följande typer av sådana sammanställningar:

- tågorder – en sammanställning av de säkerhetsorder som gäller en viss färd och har en begränsad giltighetstid
- sträckorder – en sammanställning av de säkerhetsorder som gäller för en viss sträcka

~~• dygnsorder – en särskild sträckorder för ett kalenderdygn för de tåg och sträckor som trafikledningen har bestämt.~~

[...]

3.3 ANSVAR FÖR SÄKERHETSORDER TILL TÅGFÄRD

Föraren av ett tåg ska inför färden förse sig med en så aktuell tågorder som möjligt. Om föraren saknar giltig tågorder får hen inte lämna en bevakad driftplats utan att hen har fått tillstånd från tågklareraren att framföra tåget utan giltig tågorder. Vid förarbyte ska den avlöste föraren överlämna giltiga säkerhetsorder för tåget till den tillträdande föraren.

~~För sträckor som anges i linjeboken får tågorder ersättas av dygnsorder.~~

Om föraren saknar säkerhetsorder som gäller för tåg färden ska tågklareraren delge föraren dem.

Skapat av
TTJ-förvaltningen, PLjtj

Dokumentdatum
2025-05-19

2.7.3 Bedömning av risk

Förändringarna bedöms inte ge upphov till några nya risker eller påverka trafiksäkerheten negativt.

2.8 Medgivandetavla, förtydligande

[RÄF: 25009]

Berörd modul:
3HMS *Signaler*

2.8.1 Bakgrund

Det har förekommit felaktiga tolkningar om vilken betydelse medgivandetavlan har. Den föreslagna uppdelningen av texten i kolumnen *Betydelse* i tre olika stycken är avsedd att tydliggöra att vart och ett av styckena gäller, oberoende av varandra.

2.8.2 Beskrivning av förändring

Modul 3HMS *Signaler*, kap. B Tillåta och styra rörelser:

5.3 MEDGIVANDETAVALA

En medgivandetavla kan finnas på en huvudljussignal.

	Betydelse
 Medgivandetavla	"Stopp" i huvudljussignalen upphävs för växling. Betydelsen av den signalbild "lodrätt" eller "snett vänster" som visades i närmast föregående dvärgsignal gäller förbi huvudljussignalen. Huvudljussignalen utgör inte någon slutpunkt för en dvärgsignalsträcka. Tavlan har ingen signalbetydelse vid tågfärd eller spärrfärd. <u>"Stopp" i huvudljussignalen upphävs för växling.</u> <u>Huvudljussignalen utgör inte någon slutpunkt för en dvärgsignalsträcka. Om signalbild "lodrätt" eller "snett vänster" visades i närmaste föregående dvärgsignal, gäller dess signalbesked förbi huvudljussignalen.</u> <u>Tavlan har ingen signalbetydelse vid tågfärd eller spärrfärd.</u>

2.8.3 Bedömning av risk

Förändringarna bedöms inte ge upphov till några nya risker eller påverka trafiksäkerheten negativt.

2.9 Teknisk hastighetsnedsättning vid akut behov, förtydligande

[RÄF: 25010]

Berörd modul:

4 *Dialog och ordergivning*

2.9.1 Bakgrund

Reglerna om hastighetstavlor vid akut teknisk hastighetsnedsättning har från 2025-06-01 kompletterats genom TDOK 2021:0412, *Tillfälliga ändringar i TTJ*. Det har sedan identifierats ett behov av att komplettera reglerna också i modul 4 om akut behov av teknisk hastighetsnedsättning med att ytterligare regler anges i infrastrukturförvaltarens säkerhetsbestämmelser. Dessutom finns det ett behov av att justera texten avseende de orsaker som medför att reglerna om hastighetsnedsättning utan signalering måste tillämpas.

2.9.2 Beskrivning av förändring

Modul 4 *Dialog och ordergivning*, kap. 3 *Säkerhetsorder*:

3.7 SÄRSKILDA REGLER FÖR VISSA SÄKERHETSORDER

[...]

Signalerad hastighetsnedsättning där nedsättningssträckan kan varieras

[...]

Teknisk hastighetsnedsättning i system E2 och E3

[...]

Akut behov av hastighetsnedsättning

Om tågklareraren akut behöver anordna en hastighetsnedsättning i system E2 eller E3 ska hen aktivera en teknisk hastighetsnedsättning. Om det på grund av ~~tekniskt fel~~ tekniska orsaker inte är möjligt ~~att aktivera en teknisk hastighetsnedsättning, eller om hastighetsnedsättningen är lägre än den nivå som kan aktiveras,~~ tillämpas reglerna under rubriken *Hastighetsnedsättning utan signalering*.

Ytterligare regler vid hastighetsnedsättning vid akut behov anges i infrastrukturförvaltarens säkerhetsbestämmelser.

2.9.3 Bedömning av risk

Förändringarna bedöms inte ge upphov till några nya risker eller påverka trafiksäkerheten negativt.

2.10 Ändrad formulering för kontroller före stoppassagedgivande för utfartsblocksignal och utfartstavla

[RÄF: 25012]

Berörd modul:

17E Trafikledning

17HMS Trafikledning

2.10.1 Bakgrund

Vid kontroller för stoppassagedgivande för en utfartsblocksignal skall tågklareraren förvissa sig om vilka tåg som skulle kunna befinna sig på bevakningssträckan. Enligt hittillsvarande regler ska tågklareraren undersöka vilka tåg som inkommit och fått körtillstånd från de driftplatser som gränsar till tågklarerarens eget bevakningsområde.

Formuleringen ”tåg som inkommit” anses oklar, och den kan tolkas på ett icke avsett sätt. Även formuleringen ”från de driftplatser som gränsar till ---” är ofullständig, eftersom det inte alltid är en driftplats som gränsar till det egna övervakningsområdet.

2.10.2 Beskrivning av förändring

Modul 17E Trafikledning, kap. F Åtgärder vid tillstånd och medgivanden:

5.3 UTFARTSSIGNALPUNKT

För att avgöra om ett tåg eller en spärrfärd utan tekniskt körbesked får passera en utfartssignalspunkt ska tågklareraren för bevakningssträckan utföra ett antal kontroller och åtgärder.

Sträckan från utfartssignalspunkten till driftplatsgränsen

Tågklareraren - - -

Bevakningssträckan

Tågklareraren ska förvissa sig om vilka tåg som skulle kunna befinna sig på bevakningssträckan genom att först utföra följande åtgärder:

1. undersöka tågklarerardokumentationen över vilka tåg som planenligt ska befinna sig på eller i närheten av bevakningssträckan
2. undersöka vilka tåg som ~~inkommit och~~ har fått körtillstånd från de ~~driftplatser~~ berörda övervakningsområden som gränsar till tågklarerarens eget övervakningsområde.

Tågklareraren ska - - -

Modul 17HMS Trafikledning, kap. F Signal i stopp:**4.4 UTFARTSBLOCKSIGNAL**

För att avgöra om ett tåg eller en spärrfärd kan lämnas ett stoppassagemedgivande för en utfartsblocksignal, ska tågklareraren för bevakningssträckan utföra ett antal kontroller och åtgärder.

Sträckan från utfartsblocksignalen till driftplatsgränsen

Tågklareraren - - -

Bevakningssträckan

Tågklareraren ska förvissa sig om vilka tåg som skulle kunna befinna sig på bevakningssträckan genom att först utföra följande åtgärder:

1. undersöka tågklarerardokumentationen över vilka tåg som planenligt ska befinna sig på eller i närheten av bevakningssträckan
2. undersöka vilka tåg som ~~inkommit och~~ har fått körtillstånd från de ~~driftplatser~~ berörda övervakningsområden som gränsar till tågklarerarens eget övervakningsområde.

Tågklareraren ska sedan kontrollera var de tåg som skulle kunna befinna sig på bevakningssträckan verkligen befinner sig, genom att samtala med förarna och stämma av förarnas uppgift om position mot aktuella ställverksindikeringar samt tågklarerardokumentationen.

[...]

2.10.3 Bedömning av risk

Förändringarna bedöms inte ge upphov till några nya risker eller påverka trafiksäkerheten negativt.

2.11 Förtydligande gällande när stoppassagemedgivande kan användas

[RÄF: 25013]

Berörd modul:

17E Trafikledning
17HMS Trafikledning

2.11.1 Bakgrund

Texten i inledningen till modul 17E, kap. F *Åtgärder vid tillstånd och medgivanden*, samt 17HMS, kap. F *Signal i stopp*, misstolkas ibland på ett sätt som gör att tågklareraren inte anser sig kunna ge ett medgivande att passera stoppsignalen.

2.11.2 Beskrivning av förändring

Modul 17E Trafikledning, inledningen till kap. F Åtgärder vid tillstånd och medgivanden:

Tågklareraren får i vissa fall medge att en färd får starta eller passera en signalpunkt utan tekniskt körbesked, eller passera en dvärgsignal som visar "stopp", om trafiksäkerheten tillåter det ~~och trafiksituationen inte går att lösa på annat sätt~~. I detta kapitel beskrivs vilka kontroller och åtgärder som tågklareraren ska utföra.

Modul 17HMS Trafikledning, inledningen till kap. F Signal i stopp:

Tågklareraren får lämna ett stoppassagemedgivande till en färd om trafiksäkerheten tillåter det ~~och trafiksituationen inte går att lösa på annat sätt~~. I detta kapitel beskrivs vilka kontroller och åtgärder som tågklareraren ska utföra innan hen lämnar ett stoppassagemedgivande.

2.11.3 Bedömning av risk

Förändringarna bedöms inte ge upphov till några nya risker eller påverka trafiksäkerheten negativt.

(Denna RÄF är planerad att publiceras i kommande version av TDOK 2021:0412 Tillfälliga ändringar i TTJ, för att sedan lyftas in i TTJ 2026.)

2.12 Rättning av missad text vid revidering

[RÄF: 25014]

Berörd modul:

8E Tågfärd

8HM Tågfärd

9E Spärrfärd

9HMS Spärrfärd

2.12.1 Bakgrund

Genom en ändring i modul 6 *Fara och olycka* i TTJ 2025 ändrades text om hur tågklareraren skall agera då hen har fått besked om hårda slag från hjul. Dessvärre uppmärksammades inte att även modulerna för tåg- och spärrfärd innehåller regler om detta.

2.12.2 Beskrivning av förändring

Modul 8E Tågfärd, kap. A Gemensamma regler för system E2 och E3:

4 Särfall

4.12 FEL PÅ FORDON

[...]

Hjulskada

Om tågklareraren får reda på att ett tåg har hårda slag från hjul ska tågklareraren agera enligt infrastrukturförvaltarens säkerhetsbestämmelser ~~kontakta föraren för att se till att tåget stoppas innan det kommer till en driftplats. Tågklareraren ska ge föraren en säkerhetsorder om att tåget ska föras in till driftplatsen med högst 10 km/ tim. På driftplatsen ska föraren undersöka tågsättets hjul.~~

Se även reglerna under rubriken 1.2 Hjulskador och föremål på banan i modul 6 Fara och olycka.

Modul 8HM Tågfärd:

4 Särfall

4.13 FEL PÅ FORDON

[...]

Hjulskada

Om tågklareraren får reda på att ett tåg har hårda slag från hjul ska tågklareraren agera enligt infrastrukturförvaltarens säkerhetsbestämmelser ~~kontakta föraren för att se till att tåget stoppas innan det kommer till en driftplats. Tågklareraren ska ge föraren en säkerhetsorder om att tåget ska föras in till driftplatsen med högst 10 km/ tim. På driftplatsen ska föraren undersöka tågsättets hjul.~~

Se även reglerna under rubriken 1.2 Hjulskador och föremål på banan i modul 6 Fara och olycka.

Modul 9E Spärrfärd, kap. A Gemensamma regler för system E2 och E3:

5 Särfall

5.15 FEL PÅ FORDON

[...]

Hjulskada

Om tågklareraren får reda på att ett spärrfärdssätt har hårda slag från hjul ska tågklareraren agera enligt infrastrukturförvaltarens säkerhetsbestämmelser ~~kontakta tillsyningsmannen för att se till att spärrfärden stoppas innan det kommer till en driftplats. Tågklareraren ska ge föraren en säkerhetsorder om att spärrfärden ska föras in till driftplatsen med högst 10 km/ tim. På driftplatsen ska föraren undersöka spärrfärdssättets hjul.~~

Se även reglerna under rubriken 1.2 Hjulskador och föremål på banan i modul 6 Fara och olycka.

Skapat av
TTJ-förvaltningen, PLjtj

Dokumentdatum
2025-05-19

Modul 9HMS Spärrfärd:

5 Särfall

5.13 FEL PÅ FORDON

[...]

Hjulskada

Om tågklararen får reda på att ett spärrfärdssätt har hårda slag från hjul ska tågklararen agera enligt infrastrukturförvaltarens säkerhetsbestämmelser ~~kontakta tillsyningsmannen för att se till att spärrfärden stoppas innan det kommer till en driftplats. Tågklararen ska ge föraren en säkerhetsorder om att spärrfärden ska föras in till driftplatsen med högst 10 km/tim. På driftplatsen ska föraren undersöka spärrfärdssättets hjul.~~

Se även reglerna under rubriken 1.2 Hjulskador och föremål på banan i modul 6 Fara och olycka.

2.12.3 Bedömning av risk

Förändringarna bedöms inte ge upphov till några nya risker eller påverka trafiksäkerheten negativt.

(Denna RÄF är planerad att publiceras i kommande version av TDOK 2021:0412 Tillfälliga ändringar i TTJ, för att sedan lyftas in i TTJ 2026.)

2.13 Tågklararens kvittering

[RÄF: 25015]

Berörd modul:

17E Trafikledning

17HMS Trafikledning

2.13.1 Bakgrund

Nuvarande regelverk gällande tågklararens kvitteringsrutiner är inte längre anpassade till dagens arbetssätt och stödsystem. Därför revideras och anpassas reglerna för att bättre stämma överens med de operativa förutsättningarna vid trafikledningscentralerna.

Skapat av
TTJ-förvaltningen, PLjtj

Dokumentdatum
2025-05-19

2.13.2 Beskrivning av förändring

Modul 17E Trafikledning, kap. I Ordergivning:

2.2 TÅGKLARERARENS KVITTERING

När tågklareraren tar emot en körplan för ett extratåg eller en order om ett inställt tåg, ska hen dokumentera detta. Dokumentationen ska innehålla tågets beteckning, vilken sträcka och vilket datum det gäller samt vilka säkerhetsorder om kontrollmöten som körplanen anger. De dokumenterade uppgifterna ska om möjligt kontrolleras av en annan tågklarerare. Efter kontrollen ska säkerhetsordern snarast kvitteras ~~Den som har gjort kontrollen ska snarast kvittera säkerhetsordern~~ till tågledaren. Infrastrukturförvaltarens säkerhetsbestämmelser får medge att tågklareraren inte behöver dokumentera uppgifterna.

Modul 17HMS Trafikledning, kap. I Ordergivning:

2.2 TÅGKLARERARENS KVITTERING

När tågklareraren tar emot en körplan för ett extratåg eller en order om ett inställt tåg, ska hen dokumentera detta. Dokumentationen ska innehålla tågets beteckning, vilken sträcka och vilket datum det gäller samt vilka säkerhetsorder om kontrollmöten som körplanen anger. De dokumenterade uppgifterna ska om möjligt kontrolleras av en annan tågklarerare. Efter kontrollen ska säkerhetsordern snarast kvitteras ~~Den som har gjort kontrollen ska snarast kvittera säkerhetsordern~~ till tågledaren. Infrastrukturförvaltarens säkerhetsbestämmelser får medge att tågklareraren inte behöver dokumentera uppgifterna.

2.13.3 Bedömning av risk

Förändringarna bedöms inte ge upphov till några nya risker eller påverka trafiksäkerheten negativt.

(Denna RÄF är planerad att publiceras i kommande version av TDOK 2021:0412 Tillfälliga ändringar i TTJ, för att sedan lyftas in i TTJ 2026.)

Dokumentegenskaper: Skapat av TTJ-förvaltningen, PLjtj Ärendenummer TRV 2025/2796, Dokumentdatum 2025-05-19, Konfidentialitetsnivå 1 Ej känslig, Dokumenttyp PM.

Ovanstående textfält är endast avsett att läsas digitalt och får ej tas bort. Det innehåller uppgifter från sidhuvudet och gör att dokumentets egenskaper blir tillgängliga enligt Lag (2018:1937) om tillgänglighet till digital offentlig service.