

Presentation av förändringar i utgåva 2025 av TTJ

1. Inledning

I detta dokument presenteras de ändringar i TTJ som träder i kraft den 1 juni 2025.

Sedan tidigare finns ett antal förändringar presenterade i TDOK 2021:0412 *Tillfälliga ändringar i TTJ*. Även dessa förändringar inarbetas nu i TTJ, men presenteras inte närmare i det här dokumentet.

Förändringarna berör samtliga moduler, *utom* modul 3S, 9S, 12, 14, 17R, 18M och 19M.

I denna presentation visar

- **röd text** innebär ny text som införts,
- ~~överstruken röd text~~ innebär att texten tagits bort.

2. Presentation av ändringar i utgåva 2025 av TTJ

2.1 Översyn av modul 7 - Vägvak

Berörda moduler:

7 *Vägvak*

2.1.1 Bakgrund

Modul 7 *Vägvak* har inte uppdaterats sedan införandet av TTJ och är i behov av en översyn. Dels för att följa samma standard som resterande moduler, men också då reglerna är i behov av en revidering gentemot operativa behov och förutsättningar.

Förändringar sker i två steg, varav det första sker under 2025 och presenteras nedan.

2.1.2 Beskrivning av förändring

Allmän översyn av pronomen samt språklig korrigering av hela modulen. Dessa redovisas inte i detalj här.

Avsnitt 1 förtydligar hur vägvakten ska varna samt anger en hänvisning till förordning:

1 VÄGVAKTER OCH VÄGSKYDDANLÄGGNINGAR

Infrastrukturförvaltarens säkerhetsbestämmelser kan ange att fler vägvakter än en ska bevaka en plankorsning. En av vägvakterna ska ansvara för kontakterna med tågklararen.

~~Vägvakten ska vara klädd så att han tydligt kan ses av såväl vägtrafikanter som förare av spårfordon.~~

Vägtrafikanterna varnas av en vägvakt med en röd flagga eller en lampa med rött sken enligt vägmärkesförordningen (2007:90)

Skapat av
TTJ-förvaltningen, PLkvtj
Ärendenummer
TRV 2024/2644

Dokumentdatum
2024-11-13

Avsnitt 1.2 anger att eventuellt behov av vägvakt ska anges i dispositionsarbetsplanen.

1.2 ARBETE SOM PÅVERKAR VÄGSKYDDSANLÄGGNING

Åtgärder vid en plankorsning med en vägskyddsanläggning och eventuellt behov av vägvakt ska framgå av arbetsplanen för A-skyddet, S-skyddet, **dispositionsarbetsplanen** eller körplanen för spärrfärden.

--- [oförändrat] ---

2.2 Backning av tågferd

Berörda moduler:

5 *Blanketter*

8E *Tågferd – System E2 och E3*

8HM *Tågferd – System H och M*

8M *Tågferd – Tillägg för system M*

22 *Trafikverksamheter – System R*

2.2.1 Bakgrund

Nuvarande regler för backning av tågferd har konstaterats vara otydliga och delvis ofullständiga. Det har inneburit backning av tågferd både har tagit längre tid och inneburit högre risker än nödvändigt. Reglerna har därför omarbetats och utökats för att även inkludera tidigare oreglerade delar.

De omarbetade reglerna tar utgångspunkt i att följande situationer ska kunna hanteras genom backning av tågferd:

- Ett tåg har av misstag letts in på en tågferdsväg som inte ska eller kan användas, antingen en tågferdsväg i fel riktning eller en som slutar i stoppbock eller sidospår. Tåget behöver backas ett stycke så att det kan ledas in på rätt väg.
- Ett tåg har obehörigt passerat en signal i ”stopp”. Situationen kan lösas bäst genom att tåget backar tills det på nytt befinner sig vid signalen.
- Det finns något hinder (annat tåg med fel, växelfel, m.m.) framför tåget vilket innebär att tåget inte kan komma vidare under rimlig tid. Tåget behöver backas till en punkt varifrån tåget kan framföras en annan väg förbi hindret.
- Ett tåg har ”fastnat” i en stigning och behöver backa ett stycke för att kunna ta ny fart inför den fortsatta färden framåt.
- Ett tåg har ”missat” stopplatsen vid plattform och gått förbi den ett kort stycke. Situationen kan lösas genom att backa tågsättet till den normala stopplatsen.

2.2.2 Beskrivning av förändring

Ytterligare beskrivning av bakgrund, resonemang, inklusive exempel, finns beskrivet i det separata dokumentet *Detaljerad beskrivning av bestämmelser för backning av tågferd*.

I respektive avsnitt byts hela nuvarande texten ut mot den text som framgår nedan.

Skapat av
TTJ-förvaltningen, PLkvtj
Ärendenummer
TRV 2024/2644

Dokumentdatum
2024-11-13

Modul 5 Blanketter

Blankett 22 uppdateras genom tillägg av en avdelning 15, enligt nedan:

15. <input type="checkbox"/> Backning vid tågfärd	<p>a) <input type="checkbox"/> Tåg får backa med uppsikt längst tills tågets ursprungliga bakände finns vid</p> <p>b) <input type="checkbox"/> Tåg får backa utan uppsikt längst tills tågets ursprungliga framände finns vid</p> <p>c) <input type="checkbox"/> Tåg får backa utan uppsikt i högst meter.</p>
---	---

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

4.18 BACKNING VID TÅGFÄRD

Backning vid tågfärd innebär att tågsättet efter tillstånd från tågklararen tillfälligt förs i motsatt riktning mot vad körplanen anger, på annat sätt än som spärrfärd eller växling och oavsett från vilken ände föraren manövrerar tågsättet.

Backning vid tågfärd får endast användas efter att tågklararen och förare gemensamt bedömt det som nödvändigt för att lösa en avvikelssituation.

Backning vid tågfärd får ske bara på huvudspår. Tågsättet får inte backas ut på en sträcka eller in på en driftplats eller driftplatsdel som inte omfattas av tågfärdens körplan. De övriga villkor som ska vara uppfyllda framgår under rubriken *Tågklararens kontroll och säkrande av backningssträckan*.

Före backningen ska tågklararen fastställa och dokumentera backningssträckan.

Backning vid tågfärd genomförs enligt något av följande tre alternativ:

- *Med uppsikt av föraren:* när föraren manövrerar tågsättet från en förarhytt främst i backningsriktningen.
- *Med uppsikt av signalgivare:* när uppsikt hålls i backningsriktningen av en signalgivare som befinner sig främst i backningsriktningen och har kontakt med föraren.

Reglerna för alternativet *med uppsikt av signalgivare* tillämpas också när föraren radiostyr drivfordonet från en plats främst i backningsriktningen.

- *Utan uppsikt:* när föraren manövrerar tågsättet från förarhytten i tågets ursprungliga framände. Ingen uppsikt hålls i backningsriktningen.

Alternativet *utan uppsikt* får användas bara om dels det inte finns möjlighet för föraren att manövrera tågsättet från en förarhytt främst i backningsriktningen och dels järnvägsföretaget inte har tillgång till någon signalgivare.

Efter samtal med föraren om förutsättningarna anger tågklararen i säkerhetsordern vilket av alternativen som ska användas.

Skapat av
TTJ-förvaltningen, PLkvtj
Ärendenummer
TRV 2024/2644

Dokumentdatum
2024-11-13

Sedan tillstånd har lämnats för backning vid tågfärd identifieras tågsättet vid säkerhetssamtal och ordergivning med benämningen *backande tåg oo*.

(oo är tågfärdens nummer.)

För kortare backning av resandetåg vid plattform krävs i vissa fall inget tillstånd, se rubriken *Backning en kort sträcka vid plattform*.

I järnvägsföretagets säkerhetsbestämmelser kan det finnas kompletterande regler om ytterligare åtgärder innan backning får påbörjas.

Driftläge vid backning

Om tågsättet kan framföras från en förarhytt främst i backningsriktningen ska backningen om möjligt ske med tekniskt körbesked.

Vid backning med uppsikt av signalgivare eller utan uppsikt gäller följande:

- Om backningen kan ske i driftläge "kvitterat nödstopp" ska det användas.
- Om backningen kan ske i driftläge "nödbackning" ska det användas.
- I övriga fall får backningen ske i driftläge "förbikopplat".

Backning med uppsikt av föraren

Backningssträcka

Backningssträckan utgörs av hela den sträcka som tågsättet ska backa. Tågklareraren fastställer backningssträckan efter överenskommelse med föraren.

Tillstånd till backning med uppsikt av föraren

Tågklarerarens tillstånd till backning lämnas genom tekniskt körbesked.

Om tekniskt körbesked inte kan lämnas, gäller reglerna under rubriken 4.3 *Tekniskt körbesked saknas* för det backande tåget. Det som där anges om skriftligt körtillstånd gäller som tillstånd för backningen.

Genomförande av backning med uppsikt av föraren

Tågsättets största tillåtna hastighet får vid backningen inte överstiga 40 km/tim. I övrigt gäller för det backande tåget de ordinarie reglerna för tågs framförande.

Backning med uppsikt av signalgivare

Backningssträcka

Innan tågklareraren fastställer backningssträckan ska hen hos föraren ta reda på ungefär var tågsättets framände befinner sig.

Backningssträckan utgörs i detta fall av sträckan från tågsättets bakände före backningen till den punkt som inte får passeras vid backningen med någon del av tågsättet. Den ska utgöras av en för signalgivaren tydlig punkt, i första hand av en signalpunktstavla eller växlingsdvärgsignal som gäller för backningsriktningen eller en plankorsning med vägskyddsanläggning.

Tillstånd till backning med uppsikt av signalgivare

Innan tågklareraren lämnar tillstånd till backning med uppsikt av signalgivare, ska hela backningssträckan vara fri och säkrad för backningen, och tågklareraren ska ha

Skapat av
TTJ-förvaltningen, PLkvtj
Ärendenummer
TRV 2024/2644

Dokumentdatum
2024-11-13

genomfört kontroller och vidtagit åtgärder enligt reglerna under rubriken *Tågklarerarens kontroll och säkrande av backningssträckan.*

Tågklarerarens tillstånd för backningen ges med en säkerhetsorder till föraren.

Tågklareraren

- fyller i blankett 22
- uppmanar föraren att ta fram blankett 22
- meddelar föraren, Tåg 00 får backa med uppsikt längst tills tågets ursprungliga bakände finns vid xx. (xx är den punkt som inte får passeras med någon del av tågsättet)

Föraren

- repeterar och dokumenterar ordern på blankett 22
- uppger sitt namn.

Tågklareraren

- bekräftar att ordern är rätt uppfattad.

Föraren informerar signalgivaren.

Genomförande av backning med uppsikt av signalgivare

Hastigheteten får vara högst hel sikt fart.

Signalgivaren ska hålla kontakt med föraren genom en talförbindelse samt hålla uppsikt i rörelseriktningen och ge signaler som vid växling.

Föraren ger ljudsignal ”tåg kommer” vid behov och efter uppmaning från signalgivaren. Om inte frontsignal visas främst i backningsriktningen ska signalgivaren se till att ”tåg kommer” ges när tågsättet närmar sig en plankorsning utan vägskyddsanläggning i mörker eller vid dålig sikt på grund av dimma etc.

Signaler och tavlor för backningsriktningen gäller vid backningen som vid tågfärd.

För passage av en signalpunktstavla gäller följande: Föraren ska anmäla till tågklareraren när tåget har stannat vid signalpunktstavlan. Den får passeras sedan tågklareraren har lämnat ett muntligt stoppassagemedgivande med följande formulering: *Backande tåg 00 får passera yy.* Samlingsblankett E2 och E3, avdelning 1 Stoppassagemedgivande används inte. Tågklareraren behöver inte utföra andra kontroller än dem som anges under rubriken *Tågklarerarens kontroll och säkrande av backningssträckan.*

(yy är signalpunktstavlans beteckning.)

För passage av växlingsdvärgsignaler som visar ”stopp” gäller samma som för signalpunktstaylor. Medgivande för passage av en växlingsdvärgsignal får dock lämnas i förväg samtidigt med medgivande för den föregående signalpunktstavlan.

Om en V-signal inte visar ”passera” eller om det finns en tavla ”vägskyddsanläggning”, ska tågsättet stannas före plankorsningen. När tågsättet har stannat får det fortsätta förbi plankorsningen när signalgivaren har förvässat sig som att detta kan ske utan fara. Föraren ska ge ljudsignalen ”tåg kommer” upprepade gånger från igångsättningen tills tågsättet har kommit fram till plankorsningen.

Skapat av
TTJ-förvaltningen, PLkvjt
Ärendenummer
TRV 2024/2644

Dokumentdatum
2024-11-13

Backning utan uppsikt

Backningssträcka

Innan tågklararen fastställer backningssträckan ska hen hos föraren ta reda på hur långt tåget är samt ungefär var tågsättets framände befinner sig.

Backningssträckan fastställs enligt någon av följande två varianter.

1. Backning utan uppsikt tills förarhytten finns vid en bestämd punkt

Backningen sker till en punkt bortom vilken tågets bemannade förarhytt i tågsättets ursprungliga framände ska stanna. Den ska utgöras av en för föraren tydlig punkt, i första hand en signalpunktstavla eller växlingsdvärgsignal som gäller för tågets fortsatta färd framåt efter avslutad backning.

Backningssträckan utgörs av sträckan från tågsättets bakände före backningen till den punkt som förarhytten ska stanna vid, plus tåglängden. I backningssträckans förlängning ska det finnas en skyddssträcka för backningen om minst 200 meter.

Om någon del av tågsättet befinner sig på linjen, får backning på linjen ske högst 200 meter. Begränsningen gäller dock inte vid backning ut från en driftplats i samband med att ett tågsätt ska flyttas från ett spår till ett annat.

2. Backning utan uppsikt på linjen en bestämd sträcka

Denna variant får bara användas vid backning på linjen. Backningen får ske högst 200 meter.

Backningssträckan utgörs av den sträcka som tågsättets bakände får backa. I backningssträckans förlängning ska det finnas en skyddssträcka för backningen om minst 200 meter.

Tillstånd till backning utan uppsikt

Innan tågklararen lämnar tillstånd till backning utan uppsikt, ska hela backningssträckan och dess skyddssträcka vara fri och säkrad för backningen, och tågklararen ska ha genomfört kontroller och vidtagit åtgärder enligt reglerna under rubriken *Tågklararens kontroll och säkrande av backningssträckan*.

Tågklararens tillstånd till backningen ges med en säkerhetsorder.

Tågklararen

- fyller i blankett 22
- uppmanar föraren att ta fram blankett 22
- meddelar föraren,
 - vid tillstånd till backning utan uppsikt tills förarhytten finns vid en bestämd punkt:
Tåg oo får backa utan uppsikt längst tills tågets ursprungliga framände finns vid zz.
(zz är den punkt som föraren senast ska stanna vid)
 - vid tillstånd till backning utan uppsikt på linjen en bestämd sträcka:
Tåg oo får backa utan uppsikt i högst åå meter

Skapat av
TTJ-förvaltningen, PLkvtj
Ärendenummer
TRV 2024/2644

Dokumentdatum
2024-11-13

Föraren

- repeterar och dokumenterar ordern på blankett 22
- uppger sitt namn.

Tågklareraren

- bekräftar att ordern är rätt uppfattad.

Genomförande av backning utan uppsikt

Hastigheten får vara högst 10 km/h.

Föraren ska ge ljudsignalen "tåg kommer" omedelbart innan tågsättet börjar backa och sedan upprepade gånger under backningen, i synnerhet där tågsättets bakände kan vara i rörelse mot plankorsningar utan vägskyddsanläggningar, gångvägskorsningar eller plattformsovergångar.

Signaler och tavlor för backningsriktningen gäller inte vid backningen.

Avslutad backning vid tågfärd

Backning av tågfärd måste avslutas innan färd framåt kan återupptas, Om körtillståndet återkallats av tågklareraren får färden fortsätta först efter nytt att nytt körtillstånd givits av tågklareraren.

När backning vid tågfärd inte längre ska fortsätta och tågsättet står stilla, ska föraren se till att ombordsystemet inte är i driftläge "förbikopplat". Därefter anmäler föraren till tågklareraren: *Backningen med tåg oo är avslutad.*

Backning en kort sträcka vid plattform

Om ett resandetåg oavsiktligt har förts för långt vid en plattform där tåget har uppehåll för resandeutbyte, får tågsättet backas högst 10 meter utan att uppsikt hålls i backningsriktningen och utan att tågklareraren har lämnat tillstånd för backningen.

Tågsättet får backas på detta sätt bara om backningen påbörjas omedelbart och bara om föraren vet att tågsättets bakände vid backningen inte passerar någon plattformsovergång och inte passerar någon med- eller motriktad signalpunktstavla eller växlingsdvärgsignal.

Ljudsignal "tåg kommer" ges endast om föraren bedömer det nödvändigt.

Dessa regler får tillämpas även om det skulle vara möjligt för föraren att placera sig främst i backningsriktningen eller en signalgivare finns tillgänglig för att hålla uppsikt i backningsriktningen. Reglerna får inte tillämpas om tågsättet obehörigt har förts förbi en signalpunktstavla utan tekniskt körbesked.

Tågklarerarens kontroll och säkrande av backningssträckan

Innan tågklareraren ger tillstånd till backning, gäller följande.

Backningssträckan och i vissa fall en skyddssträcka ska säkras och vara fri från andra trafikverksamheter och från fordon.

Säkrandet av backningssträckan och skyddssträckan ska upprätthållas i backningsriktningen tills föraren har anmält backningen avslutad, enligt reglerna under rubriken *Avslutad backning vid tågfärd.*

Skapat av
TTJ-förvaltningen, PLkvjt
Ärendenummer
TRV 2024/2644

Dokumentdatum
2024-11-13

Om backningssträckan eller skyddssträckan för backningen ska omfatta flera övervakningsområden, ska den tågklarerare som ska lämna tillståndet till backningen till föraren ha inhämtat besked från de andra berörda tågklarerarna om att backningssträcka och eventuell skyddssträcka inom deras respektive övervakningsområde är kontrollerad och säkrad.

Backning med uppsikt av föraren

För kontroll och säkrande av backningssträckan i samband med backning med uppsikt av föraren gäller ordinarie regler för tåg som ska framföras med tekniskt körbesked.

Backning med uppsikt av signalgivare eller utan uppsikt

Backningssträckan ska vara säkrad mot andra färder genom en att en särskild tågväg är låst på backningssträckan i backningsriktningen.

Vid backning *utan uppsikt* gäller dessutom följande:

Utöver backningssträckan ska även en skyddsträcka om ytterligare 200 meter säkras. Kraven på backningssträckan enligt ovan gäller även för backningssträckans skyddssträcka.

Backningssträckan, inklusive skyddssträcka, ska vara säkrad mot andra färder genom en att en särskild tågväg är låst på backningssträckan i backningsriktningen.

Om det på backningssträckan finns någon plankorsning med vägskyddsanläggning på sträckan ska följande vara uppfyllt:

- Vägskyddsanläggningen igångsätts automatiskt för det backande tåget, i en låst tågväg eller växlingsväg förbi plankorsningen i backningsriktningen.
- Tågklareraren kan sätta igång vägskyddsanläggningen med särskild manöver innan det backande tågsättet når plankorsningen.

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

4.18 BACKNING VID TÅGFÄRD

Driftläge vid backning

Backning med uppsikt av signalgivare eller utan uppsikt i system E3 ska genomföras endast i driftläge ”nödbackning”.

Tågklarerarens kontroll och säkrande av backningssträckan

Vid backning *med uppsikt av signalgivare* och vid backning *utan uppsikt* gäller följande i system E3:

Backningssträckan ska vara säkrad mot andra färder genom att en backningstågväg är låst på hela backningssträckan i backningsriktningen. Skyddsträcka för backningssträckan behöver inte upprätthållas.

Vid backning *utan uppsikt*, gäller dessutom följande i system E3, i stället för motsvarande bestämmelser för system E2:

Om det på backningssträckan finns någon plankorsning med vägskyddsanläggning får backning över plankorsningen inte medges.

Skapat av
TTJ-förvaltningen, PLkvtj
Ärendenummer
TRV 2024/2644

Dokumentdatum
2024-11-13

Modul 8HM Tågfärd – System H och M

4.21 BACKNING VID TÅGFÄRD

Backning vid tågfärd innebär att tågsättet efter tillstånd från tågklararen tillfälligt förs i motsatt riktning mot vad körplanen anger, på annat sätt än som spärrfärd eller växling och oavsett från vilken ände föraren manövrerar tågsättet.

Backning vid tågfärd får endast användas efter att tågklararen och förare gemensamt bedömt det som nödvändigt för att lösa en avvikelssituation.

Backning vid tågfärd får ske bara på huvudspår. Tågsättet får inte backas ut på en sträcka eller in på en driftplats eller driftplatsdel som inte omfattas av tågfärdens körplan. De övriga villkor som ska vara uppfyllda framgår under rubriken *Tågklararens kontroll och säkrande* av backningssträckan.

Före backningen ska tågklararen fastställa och dokumentera backningssträckan. Tågklararen ska undersöka om det finns något tåg eller någon spärrfärd bakom tåget på bevakningssträckan och i så fall försäkra sig om att tåget eller spärrfärdssättet har stannat.

Backning vid tågfärd genomförs enligt något av följande tre alternativ:

- *Med uppsikt av föraren:* när föraren manövrerar tågsättet från en förarhytt främst i backningsriktningen.
- *Med uppsikt av signalgivare:* när uppsikt hålls i backningsriktningen av en signalgivare som befinner sig främst i backningsriktningen och har kontakt med föraren.

Reglerna för alternativet med uppsikt av signalgivare tillämpas också när föraren radiostyr drivfordonet från en plats främst i backningsriktningen.

- *Utan uppsikt:* när föraren manövrerar tågsättet från förarhytten i tågets ursprungliga framände. Ingen uppsikt hålls i backningsriktningen.

Alternativet utan uppsikt får användas bara om det dels inte finns möjlighet för föraren att manövrera tågsättet från en plats främst i backningsriktningen och dels järnvägsföretaget inte har tillgång till någon signalgivare.

Efter samtal med föraren om förutsättningarna anger tågklararen i säkerhetsordern vilket av alternativen som ska användas.

Sedan tillstånd har lämnats för backning vid tågfärd identifieras tågsättet vid säkerhetssamtal och ordergivning med benämningen *backande tåg oo*.

(oo är tågfärdens nummer.)

För kortare backning av resandetåg vid plattform krävs i vissa fall inget tillstånd, se rubriken *Backning en kort sträcka vid plattform*.

I järnvägsföretagets säkerhetsbestämmelser kan det finnas kompletterande regler om ytterligare åtgärder innan backning får påbörjas.

Backning med uppsikt av föraren eller av signalgivare

Backningssträcka

Innan tågklararen fastställer backningssträckan ska hen hos föraren ta reda på ungefär var tågsättets framände befinner sig.

Backningssträckan utgörs i detta fall av sträckan från tågsättets bakände före backningen till den punkt som inte får passeras vid backningen med någon del av tågsättet. Den ska utgöras av en för föraren eller signalgivaren tydlig punkt, i första hand av en huvudsignal eller växlingsvärgsignal som gäller för backningsriktningen eller en plankorsning med vägskyddsanläggning.

Tillstånd till backning med uppsikt

Innan tågklararen lämnar tillstånd till backningen, ska hela backningssträckan vara fri och säkrad för backningen, och tågklararen ska ha genomfört kontroller och vidtagit åtgärder enligt reglerna under rubriken *Tågklararens kontroll och säkrande av backningssträckan*.

Tågklararens tillstånd för backningen ges med en säkerhetsorder till föraren.

Tågklararen

- fyller i blankett 22
- uppmanar föraren att ta fram blankett 22
- meddelar föraren,
Tåg oo får backa med uppsikt längst tills tågets ursprungliga bakände finns vid xx.
(xx är den punkt som inte får passeras med någon del av tågsättet)

Föraren

- repeterar och dokumenterar ordern på blankett 22
- uppger sitt namn.

Tågklararen

- bekräftar att ordern är rätt uppfattad.

Föraren informerar i förekommande fall signalgivaren.

Genomförande av backning med uppsikt

Hastigheteten får vara högst hel siktfart.

Om föraren inte är främst i backningsriktningen, ska signalgivaren hålla uppsikt i backningsriktningen, hålla kontakt med föraren genom en talförbindelse och ge signaler som vid växling.

Föraren ger ljudsignal "tåg kommer" vid behov och efter uppmaning från signalgivaren. Om inte frontsignal visas främst i backningsriktningen ska den som håller uppsikten se till att "tåg kommer" ges när tågsättet närmar sig en plankorsning utan vägskyddsanläggning i mörker eller vid dålig sikt på grund av dimma etc.

Signaler och tavlor för backningsriktningen gäller vid backningen som vid tågfärd.

För passage av huvudsignal som visar "stopp" gäller följande: Föraren ska anmäla till tågklararen när tåget har stannat vid huvudsignalen. Den får passeras sedan

Skapat av
TTJ-förvaltningen, PLkvtj
Ärendenummer
TRV 2024/2644

Dokumentdatum
2024-11-13

tågklareraren har lämnat ett muntligt stoppassagedgivande med följande formulering: *Backande tåg oo får passera yy i "stopp."* Blankett 21 används inte. Tågklareraren behöver inte utföra andra kontroller än dem som anges under rubriken *Tågklarerarens kontroll och säkrande av backningssträckan.*

(yy är huvudsignalens beteckning.)

För passage av växlingsdvärgsignaler, slutpunktsstopplykter eller skyddsstopplykter som visar "stopp" gäller samma som för huvudsignaler. Medgivande för passage av en växlingsdvärgsignal, slutpunktsstopplykta eller skyddsstopplykta får dock lämnas i förväg samtidigt med medgivande för den föregående huvudsignalen.

Om en V-signal inte visar "passera" ska tågsättet stannas före plankorsningen. När tågsättet har stannat får det fortsätta förbi plankorsningen när föraren eller signalgivaren har förvissat sig som att detta kan ske utan fara. Föraren ska ge ljudsignalen "tåg kommer" upprepade gånger från igångsättningen tills tågsättet har kommit fram till plankorsningen.

Backning utan uppsikt

Backningssträcka

Innan tågklareraren fastställer backningssträckan ska hen hos föraren ta reda på hur långt tåget är samt ungefär var tågsättets framände befinner sig.

Backningssträckan fastställs enligt någon av följande två varianter:

1. Backning utan uppsikt tills förarhytten finns vid en bestämd punkt

Backningen sker till en punkt bortom vilken tågets bemannade förarhytt i tågsättets ursprungliga framände ska stanna. Den ska utgöras av en för föraren tydlig punkt, i första hand en huvudsignal eller dvärgsignal som gäller för tågets fortsatta färd framåt efter avslutad backning.

Backningssträckan utgörs av sträckan från tågsättets bakände före backningen till den punkt som förarhytten ska stanna vid, plus tåglängden. I backningssträckans förlängning ska det finnas en skyddssträcka för backningen om minst 200 meter.

Om någon del av tågsättet befinner sig på linjen, får backning på linjen ske högst 200 meter. Begränsningen gäller dock inte vid backning ut från en driftplats i samband med att ett tågsätt ska flyttas från ett spår till ett annat.

Om det är nödvändigt får ett tågsätt flyttas från ett spår till ett annat på en driftplats genom att tågsättet förs ut på linjen utan krav på uppsikt i backningsriktningen om följande villkor uppfylls:

- En normal tågväg ska läggas för rörelsen och signaler som ska passeras ska visa "kör".
- Tågsättet ska föras förbi infartssignalen.

Föraren får godta ett muntligt besked från tågklareraren om att en signal visar "kör".

Tågsättet får bara föras ut så långt att dess innersta del befinner sig strax utanför driftplatsgränsen.

Skapat av
TTJ-förvaltningen, PLkvtj
Ärendenummer
TRV 2024/2644

Dokumentdatum
2024-11-13

2. Backning utan uppsikt på linjen en bestämd sträcka

Denna variant får bara användas vid backning på linjen. Backningen får ske högst 200 meter.

Backningssträckan utgörs av den sträcka som tågsättets bakände får backa. I backningssträckans förlängning ska det finnas en skyddssträcka för backningen om minst 200 meter.

Tillstånd till backning utan uppsikt

Innan tågklararen lämnar tillstånd till backning utan uppsikt, ska hela backningssträckan och dess skyddssträcka vara fri och säkrad för backningen, och tågklararen ska ha genomfört kontroller och vidtagit åtgärder enligt reglerna under rubriken *Tågklararens kontroll och säkrande av backningssträckan*.

Tågklararens tillstånd till backningen ges med en säkerhetsorder.

Tågklararen

- fyller i blankett 22
- uppmanar föraren att ta fram blankett 22
- meddelar föraren,
 - vid tillstånd till backning utan uppsikt tills förarhytten finns vid en bestämd punkt:
Tåg oo får backa utan uppsikt längst tills tågets ursprungliga framände finns vid zz.
(zz är den punkt som föraren senast ska stanna vid)
 - vid tillstånd till backning utan uppsikt på linjen en bestämd sträcka:
Tåg oo får backa utan uppsikt i högst åå meter

Föraren

- repeterar och dokumenterar ordern på blankett 22
- uppger sitt namn.

Tågklararen

- bekräftar att ordern är rätt uppfattad.

Genomförande av backning utan uppsikt

Hastigheten får vara högst 10 km/h.

Föraren ska ge ljudsignalen "tåg kommer" omedelbart innan tågsättet börjar backa och sedan upprepade gånger under backningen, i synnerhet där tågsättets bakände kan vara i rörelse mot plankorsningar utan vägskyddsanläggningar, gångvägskorsningar eller plattformsovergångar.

Signaler och tavlor för backningsriktningen gäller *inte* vid backningen.

Avslutad backning vid tågfärd

Backning av tågfärd måste avslutas innan färd framåt kan återupptas. Om körtillståndet återkallats av tågklararen får färden fortsätta först efter nytt att nytt körtillstånd givits av tågklararen.

När backning vid tågfärd inte längre ska fortsätta och tågsättet står stilla, anmäler föraren till tågklararen: *Backningen med tåg oo är avslutad.*

Backning en kort sträcka vid plattform

Om ett resandetåg oavsiktligt har förts för långt vid en plattform där tåget har uppehåll för resandeutbyte, får tågsättet backas högst 30 meter utan att uppsikt hålls i backningsriktningen och utan att tågklararen har lämnat tillstånd för backningen.

Tågsättet får backas på detta sätt bara om backningen påbörjas omedelbart och bara om föraren vet att tågsättets bakände vid backningen inte passerar någon plattformsövergång och inte passerar någon med- eller motriktad huvudsignal, växlingsvärgsignal eller stopplykta.

Ljudsignal ”tåg kommer” ges endast om föraren bedömer det nödvändigt.

Dessa regler får tillämpas även om det skulle vara möjligt för föraren att placera sig främst i backningsriktningen eller en signalgivare finns tillgänglig för att hålla uppsikt i backningsriktningen. Reglerna får inte tillämpas om tågsättet obehörigt har förts förbi en signal i ”stopp”.

Tågklararens kontroll och säkrande av backningssträckan

Innan tågklararen ger tillstånd till backning, gäller följande.

Backningssträckan och i vissa fall en skyddssträcka ska säkras och vara fri från andra trafikverksamheter och från fordon.

Säkrandet av backningssträckan och skyddssträckan ska upprätthållas i backningsriktningen tills föraren har anmält backningen avslutad, enligt reglerna under rubriken *Avslutad backning vid tågfärd.*

Om backningssträckan eller skyddssträckan för backningen ska omfatta flera övervakningsområden, ska den tågklarare som ska lämna tillståndet till backningen till föraren ha inhämtat besked från de andra berörda tågklararna om att backningssträcka och eventuell skyddssträcka inom deras respektive övervakningsområde är kontrollerad och säkrad.

Backning med uppsikt

Om backningssträckan omfattar linjen och ska ske i riktning mot den inställda blockriktningen, ska tågklararen undersöka om det finns några tåg eller någon spärrfärd bakom tåget på bevakningssträckan.

Skapat av
TTJ-förvaltningen, PLkvtj
Ärendenummer
TRV 2024/2644

Dokumentdatum
2024-11-13

Backningssträckan säkras;

- på linjen genom att;
 - utfartsblocksignalen spärras på bakomvarande driftplats,
 - i de fall det finns tåg eller spärrfärd på bevakningssträckan ska tågklararen försäkra sig om att dessa har stannat.
- på driftplats genom att;
 - en normal tågväg eller växlingsväg, alternativt en normal tågväg som kvarstår efter tåget.
 - att backningssträckan avspärras.

Växlar på backningssträckan ska vara låsta i rätt läge för det backande tågsättet. Växlar vid en linjeplats anses vara låsta om tågklararen inte har lämnat medgivande som innebär att de får frigges. Det som sägs om växel gäller även för rörlig bro och spärrar i huvudspåret.

Backning utan uppsikt

Förutom kraven för backning med uppsikt, gäller vid backning utan uppsikt även följande:

Utöver backningssträckan ska även en skyddssträcka om ytterligare 200 meter säkras. Kraven på backningssträckan enligt ovan gäller även för backningssträckans skyddssträcka.

Om tåget som ska backa befinner sig på linjen och det finns andra tåg eller spärrfärder bakom tåget måste något av följande vara uppfyllt:

- föraren kan konstatera att tågets framände befinner sig minst 1000 meter från senast passerade utfartsblocksignal eller mellanblocksignal.
- minst en blocksträcka ska vara fri bakom det tåg som ska backa.

Om det på backningssträckan finns någon plankorsning med vägskyddsanläggning ska tågklararen kunna manövrera denna för att tågsättet ska få backa utan uppsikt i backningsriktningen.

Modul 8M Tågfärd – Tillägg för system M

4.21 BACKNING VID TÅGFÄRD

Om det tågsätt som behöver backa befinner sig på linjen, ska föraren kontakta tågklararen för någon av bevakningssträckans gränsdriftplatser.

Tågklararens kontroll och säkrande av backningssträckan

Innan tågklararen ger tillstånd till backning, gäller dessutom följande:

På backningssträckan får ingen annan trafikverksamhet pågå.

Om backningen ska ske från en bevakad driftplats ut på den bakomvarande bevakningssträckan, ska bevakningssträckan vara avspärrad. Avspärrningen får hävas först när hela tågsättet har lämnat bevakningssträckan.

Modul 22 Trafikverksamheter – System R

4.21 BACKNING VID TÅGFÄRD

Backning vid tågärd får tillämpas bara om tågsättet i sin helhet befinner sig på linjen före backningen. Om tågsättet befinner sig helt eller delvis på en driftplats, ska reglerna för växling tillämpas i stället.

Det som i bestämmelserna för system H sägs om huvudsignal och skyddsstopplykta gäller i system R i stället för signalpunktstavla respektive för kontrollsignal.

Backning med uppsikt av föraren

Om tågsättet står med bakänden vid en signalpunktstavla som gäller för backningsriktningen, kan följande regler tillämpas vid backning med uppsikt av föraren.

Det backande tågsättet ska skrivas in för ärd i backningsriktningen, enligt reglerna under rubriken 4.20 *Manuell inskrivning av tåg med verksam ATC*.

Backningssträcka

Backningssträckan utgörs av hela den sträcka som tågsättet ska backa. Tågklareraren fastställer backningssträckan efter överenskommelse med föraren.

Tillstånd till backning med uppsikt av föraren

Tågklarerarens tillstånd till backning lämnas genom körbesked med F-indikering.

Om F-indikering uteblir, gäller reglerna under rubriken 4.4 *Signalpunkt i ”stopp”* för det backande tåget. Det som där anges om stoppassagemedgivande gäller som tillstånd för backningen.

Genomförande av backning med uppsikt av föraren

Tågsättets största tillåtna hastighet får vid backningen inte överstiga 40 km/tim. I övrigt gäller för det backande tåget de ordinarie reglerna för tågs framförande.

Tågklarerarens kontroll och säkrande av backningssträckan

I stället för reglerna under rubriken *Tågklarerarens kontroll och säkrande av backningssträckan* i avsnitt 4.21 i modul 8HM *Tågärd – System H och M* gäller följande för backning vid tågärd i system R.

Säkrandet av backningssträckan och skyddssträckan ska upprätthållas i backningsriktningen tills föraren har anmält backningen avslutad, enligt reglerna under rubriken *Avslutad backning vid tågärd* i avsnitt 4.21 i modul 8HM *Tågärd – System H och M*.

Backning med uppsikt av föraren då tåget är inskrivet

I samband med backning *med uppsikt av föraren* då det backande tågsättet är *inskrivet* gäller följande:

För kontroll och säkrande av backningssträckan gäller de ordinarie reglerna för tåg som ska framföras med körbesked med F-indikering.

Skapat av
TTJ-förvaltningen, PLkvjt
Ärendenummer
TRV 2024/2644

Dokumentdatum
2024-11-13

För manuell inskrivning av tåget i backningsriktningen gäller i tillämpliga delar reglerna under rubriken 4.20 *Manuell inskrivning av tåg med verksam RATC*.

För separatmarkering i samband med manuell utskrivning, och för manuell avmarkering i samband med manuell inskrivning gäller reglerna i modul 17R *Trafikledning – System R*.

Backning i övriga fall

Innan tågklararen ger tillstånd till backning *med uppsikt av föraren* då det backande tåget *inte är inskrivet*, tillstånd till backning *med uppsikt av signalgivare* eller tillstånd till backning *utan uppsikt*, gäller följande:

Backningssträckan ska vara fri från andra trafikverksamheter och från fordon. Detta kan kontrolleras genom något av följande:

- Tågklararen vet att andra trafikverksamheter inte kan ha påbörjats bakom tåget.
- Tågklararen ska manuellt skriva ut tåget och separatmarkera det vägvagnsintervall på vilket eller varifrån tåget ska backa samt de vägvagnsintervall förbi vilka och dit tåget ska backa, enligt bestämmelserna i modul 17R *Trafikledning – System R*.

Backning får inte ske genom en fjäderväxel som är medväxel i backningsriktningen

Innan tågklararen medger backning genom en fjäderväxel som är motväxel, ska föraren ha meddelat att vitt sken visas i en kontrollsignal, växelsignal eller växellanterin.

Andra växlar på backningssträckan än fjäderväxlar ska vara låsta i rätt läge för det backande tågsättet.

Vid backning *utan uppsikt* gäller dessutom följande:

Om det på backningssträckan eller skyddssträckan för backningen finns någon plankorsning med vägskyddsanläggning, får backning inte medges.

2.3 Översyn av modul 20 – Sidospår

Berörda moduler:

20 *Sidospår*

2.3.1 Bakgrund

Modul 20 *Sidospår* utgör en sammanställning av regler som gäller för sidospår. Det har konstaterats finnas ett behov av att komplettera modulen, så att flera av de företeelser som kan förekomma på sidospår finns med i modulen. Den nu aktuella kompletteringen är första steget i en uppdatering av modul 20 *Sidospår*.

Avgränsningen för vad som tagits med i modul 20 *Sidospår*, i förhållande till reglerna som gäller för signalkontrollerade spår i respektive grundmodul är för närvarande otydlig.

I modul 20 *Sidospår* saknas regler och/eller finns ofullständiga regler om bland annat betydelse för signalbesked i växlingsdvärgsignal, vägväxling, ett antal termer, signaler, tavlor som kan förekomma på signalkontrollerade sidospår, muntlig överenskommelse, direktplanering av växling/A-skydd, starttillstånd, regler för stoppassagemedgivande med mera.

Skapat av
TTJ-förvaltningen, PLkvjt
Ärendenummer
TRV 2024/2644

Dokumentdatum
2024-11-13

2.3.2 Beskrivning av förändring

Förändringen innefattar komplettering av termer, signaler och regler gällande växling samt A-skydd, på sidospår.

För fullständig lista över uppdateringar, se bilaga 1 *Uppdatering av modul 20 Sidospår*.

2.4 Stopplats hjulskada

Berörda moduler:

6 *Fara och olycka*

2.4.1 Bakgrund

Modul 6 *Fara och olycka*, avsnitt 1.2 anger: ”Den som upptäcker en hjulskada eller ett främmande föremål på banan som kan leda till fara ska kontakta tågklararen. Om tågklararen har fått besked om att en färd har hårda slag från hjul eller något annat fel som kan medföra att till exempel växlar skadas ska tågklararen stoppa färden utanför nästa driftplats och orderge föraren om att den största tillåtna hastigheten är 10 km/tim.” Texten upplevs som alltför detaljerad och begränsar möjligheten till att i kompletterande regelverk skapa och förändra hantering av situation då tågklararen får larm om hjulskada på fordon.

2.4.2 Beskrivning av förändring

1.2 HJULSKADOR OCH FÖREMÅL PÅ BANAN

Den som upptäcker en hjulskada eller ett främmande föremål på banan som kan leda till fara ska kontakta tågklararen. Om tågklararen har fått besked om att en färd har hårda slag från hjul eller något annat fel som kan medföra att till exempel växlar skadas ska tågklararen **agera enligt infrastrukturförvaltarens säkerhetsbestämmelser stoppa färden utanför nästa driftplats och orderge föraren om att den största tillåtna hastigheten är 10 km/tim.**

- - -

2.5 Växling – Rörelse i krypfart utan starttillstånd

Berörda moduler:

10E *Växling – System E2 och E3*

10HMS *Växling – System H, M och S*

2.5.1 Bakgrund

Nuvarande regler om rörelse i krypfart utan starttillstånd anses vara otydliga och ger utrymme för olika tolkningar.

Regeln om att växlingssättet inte får passera någon motriktad huvudsignal (men däremot en motriktad dvärgsignal, stopplykta m.m.), möjliggör att ett växlingssätt i krypfart kan ta sig förbi en motriktad växlingsdvärgsignal som kan utgöra slutpunkten för en låst växlingsväg eller utgöra gränsen för ett

A-, E- eller D-skyddsområde. Rörelse utan starttillstånd bör heller inte få förekomma förbi någon punkt med en signalinrättning eller signaltavla som kan innebära ”stopp”, vare sig medriktad eller motriktad. Vissa har uppfattat regeln så att den endast gäller där ett sidospår ansluter till ett huvudspår, men avsikten är att regeln ska gälla både där ett sidospår (där reglerna om starttillstånd tillämpas) ansluter till ett huvudspår och där ett huvudspår ansluter till ett annat huvudspår.

Skapat av
TTJ-förvaltningen, PLkvtj
Ärendenummer
TRV 2024/2644

Dokumentdatum
2024-11-13

2.5.2 Beskrivning av förändring

Modul 10E Växling – System E2 och E3, kap A Gemensamma regler för system E2 och E3

2.4 STARTTILLSTÅND

Rörelse i krypfart utan starttillstånd

Även där det normalt sett krävs starttillstånd från tågklareraren får ett växlingssätt framföras ~~flyttas~~ i krypfart utan starttillstånd, ~~med följande begränsningar. i följande fall:~~

~~Växlingssättet får inte framföras utan starttillstånd~~

- ~~• förbi närmaste medriktade signalpunktstavla eller dvärgsignal (oavsett dess signalbesked)~~
- ~~• förbi punkten för någon motriktad signalpunktstavla, dvärgsignal eller dvärgsignalsluttavla.~~
- ~~• en kort sträcka för till- eller fränkoppling~~
- ~~• mot närmaste växel som ansluter till huvudspår, under förutsättning att det finns en dvärgsignal eller huvudsignal före växeln~~

~~I inget av fallen får växlingssättet passera någon motriktad signalpunktstavla.~~

Modul 10HMS Växling – System H, M och S, kap A Gemensamma regler för system H, M och S

2.4 STARTTILLSTÅND

Rörelse i krypfart utan starttillstånd

Även där det normalt sett krävs starttillstånd från tågklareraren får ett växlingssätt framföras ~~flyttas~~ i krypfart utan starttillstånd ~~på en driftplats i system H, med följande begränsningar. i följande fall:~~

~~Växlingssättet får inte framföras utan starttillstånd~~

- ~~• förbi närmaste medriktade huvudsignal, stopplykta eller dvärgsignal (oavsett dess signalbesked)~~
- ~~• förbi punkten för någon motriktad huvudsignal, stopplykta, dvärgsignal eller dvärgsignalsluttavla.~~
- ~~• en kort sträcka för till- eller fränkoppling~~
- ~~• mot närmaste växel som ansluter till huvudspår, under förutsättning att det finns en dvärgsignal eller huvudsignal före växeln~~

~~I inget av fallen får växlingssättet passera någon motriktad huvudsignal.~~

Skapat av
TTJ-förvaltningen, PLkvjt
Ärendenummer
TRV 2024/2644

Dokumentdatum
2024-11-13

Ny text i modul 10HMS, kap. B Tillägg för system M, nytt avsnitt 2.4 Starttillstånd

2.4 STARTTILLSTÅND

Rörelse i krypfart utan starttillstånd

Även där det normalt sett krävs starttillstånd från tågklareraren får ett växlingssätt framföras i krypfart utan starttillstånd på en driftplats i system M, med följande begränsningar.

Växlingssättet får inte framföras utan starttillstånd

- för något annat syfte än förflyttning en kort sträcka för till- eller fränkoppling
- förbi hinderfrihetspunkten för någon växel
- förbi närmaste medriktade huvudsignal, stopplykta eller dvärgsignal (oavsett dess signalbesked)
- förbi punkten för någon motriktad huvudsignal, stopplykta, dvärgsignal eller dvärgsignalsluttavla.

Om det är angivet i infrastrukturförvaltarens säkerhetsbestämmelser, får dock i stället bestämmelserna i kapitel A om rörelse i krypfart utan starttillstånd på en driftplats i system H tillämpas på en driftplats i system M.

2.6 Skredvarningssignaler i system E2

Berörda moduler:

3 Signaler – Gemensamma regler

8E Tågfärd – System E2 och E3

8HM Tågfärd – System H och M

9E Spärrfärd – System E2 och E3

9HMS Spärrfärd – System H, M och S

2.6.1 Bakgrund

Hittills har det inte funnits några skredvarningsanläggningar inom trafikeringsystem E2, men i och med det kommande införandet av E2 på sträckan Abisko – Riksgränsen tillkommer sådana. Skredvarningsanläggningar implementeras på ett annat sätt i ETCS-område än i ATC-område och område utan ATC. Därför införs nu anpassade regler för skredvarningssignaler i system E2.

2.6.2 Beskrivning av förändring

Modul 3 Signaler – Gemensamma regler, kap D Skydd av punkter på banan

2 Signaler för skredvarning

~~Skredvarningsstopplykter finns före~~ Före platser med en skredvarningsanläggning i system H och E2 finns det skredvarningsstopplykter. ~~De är~~ I system H är de försignalerade av skredvarningsförsignaler. Signalerna är normalt släckta. De är försedda med en gul fyrkantig skylt med text "Skredvarning" respektive "Fsi Skredvarning" samt signalbeteckning.

~~Närmast föregående huvudsignal kan inte visa "kör" när "stopp" visas i en följande skredvarningsstopplykta.~~

Skapat av
TTJ-förvaltningen, PLkvtj
Ärendenummer
TRV 2024/2644

Dokumentdatum
2024-11-13

När ”stopp, skredvarning” visas i en skredvarningsstopplykta i system H, kan den närmast föregående huvudsignalen inte visa ”kör”.

2.1 SKREDVARNINGSSTOPPLYKTA

[oförändrat]

2.2 SKREDVARNINGSFÖRSIGNAL

[oförändrat]

2.3 ~~SIGNALER FÖR SKREDVARNING~~ SKREDVARNINGSANLÄGGNING – INFORMATION FRÅN TÅGSKYDDSSYSTEMET

ATC-område

Inom ~~ett~~ ATC-område - - - [oförändrat] - - - visas.

När en skredvarningsförsignal - - -[oförändrat] – ~~har passerats~~ har passerats - - - ”vänta stopp”.

Efter passage - - - [oförändrat] - - - har passerats.

ETCS-område

Ett larm från en skredvarningsanläggning inom ETCS-område medför att,

- ett nytt tekniskt körbesked inte kan ges till en färd på väg in i området,
- ett redan utsänt tekniskt körbesked avkortas för en färd på väg in i området,
- det tekniska körbeskedet återkallas för en färd inne i området.

Modul 8E Tågfärd– System E2 och E3, Kap A Gemensamma regler för system E2 och E3

4 Särfall

4.5 SKREDVARNINGSSTOPPLYKTA SOM VISAR ”STOPP”

En skredvarningsstopplykta som visar ”stopp, skredvarning”, får inte passeras utan tågklararens medgivande. Tågklararens medgivande förutsätter att infrastrukturförvaltaren gett tillstånd enligt infrastrukturförvaltarens säkerhetsbestämmelser.

För tågklararen finns ytterligare regler i infrastrukturförvaltarens säkerhetsbestämmelser.

Föraren

- stannar tåget
- kontaktar tågklararen och anmäler:
Tåg oo står vid skredvarningsstopplykta yy som visar ”stopp”.

Skapat av
TTJ-förvaltningen, PLkvtj
Rose-Marie Johansson, PLkvtj
Andreas Johansson, PLkvtj

Dokumentdatum
2024-11-13

Tågklararen

- kontaktar infrastrukturförvaltaren, och inhämtar tillstånd för att ska få passeras
- fyller i blankett 21
- uppmanar föraren att ta fram blankett 21
- meddelar föraren:
Tåg oo får passera skredvarningsstopplykta yy.

Föraren

- repeterar och dokumenterar medgivandet på blankett 21
- uppger sitt namn

Tågklararen

- bekräftar att medgivandet är rätt uppfattat
- dokumenterar förarens namn
- uppger sitt namn.

Föraren

- dokumenterar tågklararens namn
- fortsätter tågfärden.

4.8 4.9 OBEHÖRIG PASSAGE AV VÄXLINGSDVÄRGSIGNAL ELLER SKREDVARNINGSTOPPLYKTA SOM VISAR "STOPP"

Om ett tåg utan medgivande har passerat en växlingsdvärgsignal som visar "stopp" eller en skredvarningsstopplykta som visar "stopp, skredvarning", ska föraren omedelbart stanna tåget. Därefter ska föraren meddela tågklararen: *Tåg oo har passerat växlingsdvärgsignal yy som visade "stopp", där yy signal yy är signalens typ och beteckning.* Om föraren inte säkert vet signalens beteckning ska hen så noggrant som möjligt ange vilken signal det gäller.

För att tåget ska få fortsätta ska det ha stoppassagemedgivande, enligt nedan.

Om en växlingsdvärgssignal har passerats obehörigt ska tåget få ett stoppassagemedgivande enligt reglerna under rubriken 4.3 *Tekniskt körbesked saknas, Start med skriftligt körtillstånd i andra situationer.*

Om en skredvarningsstopplykta har passerats obehörigt ska tåget få ett stoppassagemedgivande enligt reglerna under rubriken 4.5 *Skredvarningsstopplykta som visar "stopp".*

Reglerna tillämpas på samma sätt som om tåget hade stått vid den signal som passerades obehörigt.

Skapat av
TTJ-förvaltningen, PLkvtj
Ärendenummer
TRV 2024/2644

Dokumentdatum
2024-11-13

Modul 9E Spärrfärd– System E2 och E3, Kap A Gemensamma regler för system E2 och E3

5 Särfall

5.8 SKREDVARNINGSSTOPPLYKTA SOM VISAR ”STOPP”

En skredvarningsstopplykta som visar ”stopp, skredvarning” får inte passeras utan tågklarerarens medgivande. Tågklarerarens medgivande förutsätter att infrastrukturförvaltaren gett tillstånd enligt infrastrukturförvaltarens säkerhetsbestämmelser.

För tågklareraren finns ytterligare regler i infrastrukturförvaltarens säkerhetsbestämmelser.

Tillsyningsmannen

- stoppar spärrfärdssättet
- kontakter tågklareraren och anmäler:
Spärrfärd xx står vid skredvarningsstopplykta yy som visar ”stopp”.

Tågklareraren

- kontakter infrastrukturförvaltaren, och inhämtar tillstånd för att sträckan ska få passeras
- fyller i blankett 21
- uppmanar tillsyningsmannen att ta fram blankett 21
- meddelar tillsyningsmannen:
Spärrfärd xx får passera skredvarningsstopplykta yy.

Tillsyningsmannen

- repeterar och dokumenterar medgivandet på blankett 21
- uppger sitt namn

Tågklareraren

- bekräftar att medgivandet är rätt uppfattat
- dokumenterar förarens namn
- uppger sitt namn.

Tillsyningsmannen

- dokumenterar tågklarerarens namn
- meddelar föraren att spärrfärden kan fortsätta.

5.9_5.10 OBEHÖRIG PASSAGE AV VÄXLINGSDVÄRGSIGNAL ELLER SKREDVARNINGSSTOPPLYKTA SOM VISAR ”STOPP”

Om ett spärrfärdssätt utan medgivande har passerat en växlingsdvärgsignal som visar ”stopp” eller en skredvarningsstopplykta som visar ”stopp, skredvarning”, ska föraren omedelbart stanna spärrfärden. Därefter ska tillsyningsmannen meddela tågklareraren: *Spärrfärd xx har passerat växlingsdvärgsignal yy som visade ”stopp”, där xx är spärrfärdens beteckning och yy signal yy är signalens*

Skapat av
TTJ-förvaltningen, PLkvtj
Ärendenummer
TRV 2024/2644

Dokumentdatum
2024-11-13

typ och beteckning. Om tillsyningsmannen inte säkert vet signalens beteckning ska hen så noggrant som möjligt ange vilken signal det gäller.

För att spärrfärden ska få fortsätta ska den ha stoppassagemedgivande, **enligt nedan**.

Om en växlingsdvärgssignal har passerats obehörigt ska spärrfärden få ett stoppassagemedgivande enligt reglerna under rubriken 5.6 Tekniskt körbesked saknas, Start med skriftligt körtillstånd i andra situationer.

Om en skredvarningsstopplykta har passerats obehörigt ska spärrfärden få ett stoppassagemedgivande enligt reglerna under rubriken 5.8 Skredvarningsstopplykta som visar "stopp".

Reglerna för tillämpas på samma sätt som om spärrfärdssättet hade stått vid den signal som passerades obehörigt.

Modul 8HM Tågfärd – System H och M

4 Särfall

4.6 BROSIGNAL ELLER SKREDVARNINGSSSTOPPLYKTA SOM VISAR "STOPP"

En brosignal som visar "stopp" ~~eller en skredvarningssignal som visar "stopp, skredvarning"~~ får inte - - - [oförändrat] - - - att passera. ~~För vissa rörliga broar kan dock infrastrukturförvaltarens säkerhetsbestämmelser ange villkor för när tågklareraren får medge passage utan tillstånd från infrastrukturförvaltaren.~~

Infrastrukturförvaltarens säkerhetsbestämmelser kan för vissa rörliga broar ange villkor för när tågklareraren får medge passage utan tillstånd från infrastrukturförvaltaren.

En skredvarningsstopplykta som visar "stopp, skredvarning" får inte passeras utan tågklarerarens medgivande. Tågklarerarens medgivande förutsätter att infrastrukturförvaltaren gett tillstånd enligt infrastrukturförvaltarens säkerhetsbestämmelser.

För skredvarningsanläggningar finns det för tågklareraren ytterligare regler i infrastrukturförvaltarens säkerhetsbestämmelser.

Föraren

[oförändrat]

Tågklareraren

- kontaktar - - -[oförändrat]
- inväntar infrastrukturförvaltarens tillstånd för att passera sträckan
- fyller - - -[oförändrat].
- uppmanar föraren att ta fram blankett 21.
- ~~kontaktar därefter föraren och~~ meddelar föraren:
Tåg oo får passera skredvarningsstopplykta yy.

Skapat av
TTJ-förvaltningen, PLkvjt
Ärendenummer
TRV 2024/2644

Dokumentdatum
2024-11-13

Föraren

[oförändrat]

Modul 9HMS Spärrfärd – System H, M och S

5 Särfall

5.7 BROSIGNAL ELLER SKREDVARNINGSSSTOPPLYKTA SOM VISAR "STOPP"

En brosignal som visar "stopp" ~~eller en skredvarningssignal som visar "stopp, skredvarning"~~ får inte - - - [oförändrat] - - - att passera. ~~För vissa rörliga broar kan dock infrastrukturförvaltarens säkerhetsbestämmelser ange villkor för när tågklareraren får medge passage utan tillstånd från infrastrukturförvaltaren.~~

Infrastrukturförvaltarens säkerhetsbestämmelser kan för vissa rörliga broar ange villkor för när tågklareraren får medge passage utan tillstånd från infrastrukturförvaltaren.

En skredvarningsstopplykta som visar "stopp, skredvarning" får inte passeras utan tågklarerarens medgivande. Tågklarerarens medgivande förutsätter att infrastrukturförvaltaren gett tillstånd enligt infrastrukturförvaltarens säkerhetsbestämmelser.

För skredvarningsanläggningar finns det för tågklareraren ytterligare regler i infrastrukturförvaltarens säkerhetsbestämmelser.

Tillsyningsmannen

[oförändrat]

Tågklareraren

- kontaktar - - -[oförändrat]
- inväntar - - -[oförändrat]
- fyller - - -[oförändrat].
- ~~uppmärksammar~~ tillsyningsmannen att ta fram blankett 21.
- ~~kontaktar därefter föraren och~~ meddelar tillsyningsmannen:
Spärrfärd XX får passera skredvarningsstopplykta yy.

Tillsyningsmannen

[oförändrat]

2.7 Ändrad betydelse av signalbeskedet "villkorligt stopp" i växlingsdvärgsignal

Berörda moduler:

3E Signaler – System E2 och E3

3HMS Signaler – System H, M och S

Skapat av
TTJ-förvaltningen, PLkvttj
Ärendenummer
TRV 2024/2644

Dokumentdatum
2024-11-13

2.7.1 Bakgrund

Vagnar får inte skjutas förbi växlingsdvärgsignal som visar ”villkorligt stopp”, vilket framgår av de driftinstruktioner för berörda rangerbangårdar. TTJ ändras för att bättre harmoniserar med driftinstruktioner för respektive rangerbangård.


2.7.2 Beskrivning av förändring

3E Signaler – System E2 och E3, Kap B Tillåta och styra rörelser

4.6 BETYDELSE VID VÄXLING

Signalbilder och signalbesked från växlingsdvärgsignal som skyddar rangerbromsar

En växlingsdvärgsignal som skyddar rangerbromsar kan även visa villkorligt stopp.


	Betydelse
 <p>blinkande snett höger "villkorligt stopp"</p>	<p>Signalen får inte passeras av drivfordon. Vagnar som skjutas eller släpps får passera signalen.</p>

3HMS Signaler – System H, M och S, Kap B Tillåta och styra rörelser

4.6 BETYDELSE VID VÄXLING

Signalbilder och signalbesked från växlingsdvärgsignal som skyddar rangerbromsar

En växlingsdvärgsignal som skyddar rangerbromsar kan även visa villkorligt stopp.

	Betydelse
 <p>blinkande snett höger "villkorligt stopp"</p>	<p>Signalen får inte passeras av drivfordon. Vagnar som skjutas eller släpps får passera signalen.</p>

2.8 Tillåta gräns mellan trafikeringssystem vid gräns mellan driftplatsdelar

Berörda moduler:

2 Introduktion

3 Signaler – Gemensamma regler

Skapat av
TTJ-förvaltningen, PLkvjt
Ärendenummer
TRV 2024/2644

Dokumentdatum
2024-11-13

2.8.1 Bakgrund

I nuvarande regler går gränsen mellan två trafikeringsystem alltid vid en driftplatsgräns. Motivet till detta är bland annat att det är viktigt för operativ personal att gränsen är tydlig, och att regelverket inte ska bli allt för komplext.

För gräns mellan vissa trafikeringsystem, exempelvis mellan H och M, är det även av andra skäl (exempelvis hanteringen av tåganmälan) nödvändigt att gränsen går vid driftplatsgränsen.

Ändringen innebär att det skapas en möjlighet att placera en gräns mellan system H och system E2 vid en gräns mellan två driftplatsdelar. Det innebär att det blir möjligt att hantera situationer där ERTMS införs stegvis på olika delar av större driftplatser under en längre tidsperiod eller där ERTMS inte ska införas på hela driftplatsen.

2.8.2 Beskrivning av förändring

Justeringar görs av reglerna i modul 2 *Introduktion*, gällande beskrivningen av gränser mellan trafikeringsystem (avsnitt 1) samt reglerna i modul 3 *Signaler – Gemensamma regler* som ändras avseende beskrivningen av systemgränstavla.

Modul 2 Introduktion

1 Trafikeringsystem

Trafikeringsystemen baseras främst på hur linjen är utrustad. Sidospår förekommer på driftplatser och linjeplatser i samtliga trafikeringsystem. Reglerna för sidospår är oberoende av vilket trafikeringsystem som driftplatsen eller linjeplatsen tillhör. Reglerna för sidospår är desamma i system H, M och S.

Gränsen mellan två trafikeringsystem går **alltid i regel** vid en driftplatsgräns. **Gränsen mellan system H och system E2 kan gå vid gränsen mellan två driftplatsdelar.**

~~Infrastrukturförvaltaren ska märka ut~~ Gränsen mellan trafikeringsystem anges med en systemgränstavla ~~som visar vilket system som gäller bakom tavlan.~~ Det ska framgå framgå av linjeboken vilket trafikeringsystem som varje ~~linjesträcka~~ del av linjen och driftplats ~~eller driftplatsdel~~ tillhör.

Vid passage av en gräns in till ett annat trafikeringsystem kan man behöva tillämpa regler som tillhör detta system och som kräver att man förbereder eller vidtar vissa åtgärder redan innan man har passerat in i det trafikeringsystem som regeln gäller för. **För vissa typer av trafikeringsystemgränser kan särskilda anvisningar gälla.**

System E3

Linjen och driftplatserna - - - [oförändrat] - - - är bevakade.

~~Gränsen mellan två trafikeringsystem går alltid vid en driftplatsgräns utom för system S, som kan gränsa mot ett sidospår på en linjeplats. Infrastruktur förvaltaren ska märka ut gränsen med en tavla som visar vilket system som gäller bakom tavlan. Det ska framgå av linjeboken vilket system varje linje sträcka och driftplats tillhör.~~

~~Vid passage av en gräns in till ett annat trafikeringsystem kan man behöva tillämpa regler som tillhör detta system och som kräver att man förbereder eller vidtar vissa åtgärder redan innan man har passerat in i det trafikerings system som regeln gäller för.~~

Modul 3 Signaler – Gemensamma regler, kap G Övrig information

1.2 SYSTEMGRÄNSTAVLA

En systemgränstavla **anger finns vid eller strax före gränsen mot ett annat det trafikeringsystem som anges på tavlan.**

Systemgränstavlor finns vid de driftplatsgränser där man rör sig från ett trafikeringsystem till ett annat. I riktning från en driftplats mot linjen kan tavlan vara placerad något innanför driftplatsgränsen, vid utfartsblocksignalen, utfartssignalen eller utfartstavlan.

Om trafikeringsystemgränsen är belägen vid en driftplatsgräns mot linjen, är systemgränstavlan placerad

- i riktning mot driftplatsen: vid infartssignalen, infartstavlan eller en ersättande huvudsignaltavla,
- i riktning mot linjen: något innanför driftplatsgränsen, i regel vid utfartsblocksignalen, utfartssignalen eller utfartstavlan.

Om trafikeringsystemgränsen är belägen vid en driftplatsgräns i annat fall eller vid gränsen mellan två driftplatsdelar, är systemgränstavlan placerad

- i ena riktningen: vid den mellansignal eller mellantavla där trafikeringsystemgränsen finns,
- andra riktningen: vid den mellansignal eller mellantavla som finns närmast före trafikeringsystemgränsen.

Tavlan anger vilket trafikeringsystem som finns bortom tavlan.

2.9 Tydligare kommunikation i samband med starttillstånd för växling

Berörda moduler:

10HMS – Växling System H, M och S

10E – Växling System E2 och E3

2.9.1 Bakgrund

I nuvarande regler anges att starttillstånd får ges genom signalbesked i dvärgsignal, huvudsignal eller genom tekniskt körbesked. Starttillstånd får även ges muntligt, och anvisning finns för hur det muntliga starttillståndet ska lämnas.

Nuvarande dialogslingan kan uppfattas rörig med mycket information i. Det finns heller ingen styrning eller exempel på vad tågklareraren ska säga när starttillståndet ges genom signalbesked. Det skapar i sin tur uttryck så som ”*det kommer*”, ”*jag fäller*” etcetera.

2.9.2 Beskrivning av förändring

Fras tillagd som tågklareraren använder sig av när starttillstånd ges genom signalbesked, samt förändrad text för att skapa en mindre rörig dialogslinga.

Skapat av
TTJ-förvaltningen, PLkvjt
Ärendenummer
TRV 2024/2644

Dokumentdatum
2024-11-13

Modul 10HMS Växling – System H, M och S, 2.4 Starttillstånd.

Begära starttillstånd

Om växlingen - - - [oförändrat] - - - ska starta.

Tillsyningsmannen

- kontaktar tågklararen, meddelar vilka samråd som har hållits och begär starttillstånd för växlingen.

Tågklararen

- stämmer av och dokumenterar att samtliga begärda samråd har hållits
- kontrollerar att växlingen kan genomföras
- utför följande åtgärder om småfordon ingår i växlingen:
 - kopplar ur automatiserad läggning av tågvägar och växlingsvägar
 - ser till att inga tågvägar eller växlingsvägar är magasinerade
- utför minst en av följande skyddsåtgärder om småfordon ingår i växlingen:
 - lokalfriger växlar
 - avspärrar berörda spår
 - lägger växlingsväg för växlingen

~~• ger starttillstånd till växlingen~~

~~— genom signalbeskedet ”rörelse tillåten, fri väg” eller ”rörelse tillåten, hinder finns” i en dvärgsignal~~

~~— genom signalbeskedet ”kör” i en huvudsignal om detta medges enligt infrastrukturförvaltarens säkerhetsbestämmelser, eller~~

~~— muntligt~~

~~Växling xx får starta.~~

- meddelar tillsyningsmannen
 - för växling som ska ges starttillstånd genom signalbesked i en dvärgsignal eller i en huvudsignal:
Avvakta signalbesked
 - för växling som ska ges muntligt starttillstånd:
Växling xx får starta.

Tillsyningsmannen

- bekräftar starttillståndet om detta är muntligt.

Skapat av
TTJ-förvaltningen, PLkvjt
Ärendenummer
TRV 2024/2644

Dokumentdatum
2024-11-13

Modul 10E Växling – System E2 och E3, 2.4 Starttillstånd.

Begära starttillstånd

- - - [oförändrat] - - -

Tillsyningsmannen

- kontaktar tågklareraren, meddelar vilka samråd som har hållits och begär starttillstånd för växlingen.

Tågklareraren

- stämmer av och dokumenterar att samtliga begärda samråd har hållits
- kontrollerar att växlingen kan genomföras
- utför följande åtgärder om småfordon ingår i växlingen:
 - kopplar ur automatiserad läggning av tågvägar och växlingsvägar
 - ser till att inga tågvägar eller växlingsvägar är magasinerade
- lokalreserverar växlingsområdet, lägger en växlingsväg eller reserverar en normal tågväg för växlingen
- utför följande för växling som inte är en tågvägsväxling och som ska ske på område som saknar dvärgsignaler:
 - repeterar växlingsområdets gränspunkter
 - lämnar stoppassagemedgivande för vilka mellansignalpunkter som får passeras

~~• ger starttillstånd till växlingen~~

~~– genom signalbeskedet ”rörelse tillåten, fri väg” eller ”rörelse tillåten, hinder finns” i en dvärgsignal till tågvägsväxling, genom tekniskt körbesked, eller~~

~~– muntligt:~~

~~Växling xx får starta.~~

- meddelar tillsyningsmannen
 - för växling som ska ges starttillstånd genom signalbesked i en dvärgsignal:
Avvakta signalbesked
 - för växling som ska ges muntligt starttillstånd:
Växling xx får starta.
- ger starttillstånd till tågvägsväxling genom tekniskt körbesked.

Tillsyningsmannen

- bekräftar starttillståndet om detta är muntligt.

Skapat av
TTJ-förvaltningen, PLkvjt
Ärendenummer
TRV 2024/2644

Dokumentdatum
2024-11-13

2.10 Spärrfärdens största tillåtna hastighet vid samtidiga spärrfärder

Berörda moduler:

9HMS Spärrfärd – System H, M och S

9M Spärrfärd – Tillägg för system M

2.10.1 Bakgrund

Om mer än en spärrfärd ska ske samtidigt på en bevakningssträcka gäller olika hastigheter beroende på om de olika spärrfärdssträckorna gränsar till varandra eller överlappar varandra.

Reglerna ändras och tydliggör att kravet på halv siktfart gäller vid en linjeplats eller obebakad driftplats som utgör gränspunkt för en annan spärrfärd (eller gemensam gränspunkt med annan spärrfärd) samt på den del av spärrfärdssträckan där det pågår samtidiga spärrfärder (och så att det därmed också tydliggörs på vilken del av en spärrfärdssträcka som detta krav inte gäller).

2.10.2 Beskrivning av förändring

9HMS Spärrfärd – System H, M och S

3.1 SPÄRRFÄRDENS STÖRSTA TILLÅTNA HASTIGHET

Spärrfärdens största tillåtna hastighet är den lägsta av följande hastigheter:

[...]

- hastighet enligt besked från en hastighetstavla
- halv siktfart ~~på den del om andra spärrfärder pågår på~~ av spärrfärdssträckan som är gemensam med spärrfärdssträckan för en annan spärrfärd. Detta gäller även vid en linjeplats som utgör gemensam gränspunkt för en annan spärrfärd.
- ~~halv siktfart vid en linjeplats som utgör gränspunkt för en annan spärrfärd~~
- hel siktfart på en sträcka som också är upplåten för ett A-skydd eller L-skydd

[...]

Modul 9M Spärrfärd – Tillägg för system M

3.1 SPÄRRFÄRDENS STÖRSTA TILLÅTNA HASTIGHET

Halv siktfart gäller även vid en obebakad driftplats som utgör gemensam gränspunkt med en annan spärrfärd.

2.11 Oplanerad rörelse i motsatt riktning utan uppsikt i rörelseriktningen

Berörda moduler:

9HMS Spärrfärd – System H, M och S

9M Spärrfärd – Tillägg för system M

9E Spärrfärd – System E2 och E3

2.11.1 Bakgrund

Enligt nuvarande regler får ett spärrfärdssätt, där föraren också är tillsyningsman, byta riktning och framföras utan uppsikt i rörelseriktningen endast under förutsättning att inga andra trafikverksamheter pågår på den aktuella bevakningssträckan.

Skapat av
TTJ-förvaltningen, PLkvjt
Ärendenummer
TRV 2024/2644

Dokumentdatum
2024-11-13

Det innebär en onödig begränsning då en bevakningssträcka kan vara lång och det kan finnas olika spärrfärdssträckor som inte berör varandra. Den risk som nuvarande regel ska hantera uppkommer endast då flera trafikverksamheter pågår helt eller delvis inom samma spärrfärdssträcka.

För att nuvarande regler, om att inga trafikverksamheter får pågå på den aktuella bevakningssträckan, ska kunna fungera måste föraren/tillsyningsmannen kontakta tågklareraren för att få reda på om det pågår någon trafikverksamhet på bevakningssträckan. Detta framgår inte av reglerna.

2.11.2 Beskrivning av förändring

Nuvarande begränsning om att det inte får pågå några andra trafikverksamheter på bevakningssträckan ändras till att det inte får pågå några andra trafikverksamheter på spärrfärdssträckan samt att oplanerad rörelse utan uppsikt inte får ske vid en linjeplats (eller obebakad driftplats) som är en gemensam gränspunkt för en annan spärrfärdssträcka.

Modul 9E Spärrfärd – System E2 och E3

5.14 OPLANERAD RÖRELSE UTAN UPPSIKT

Om ett spärrfärdssätt där föraren också är tillsyningsman oplanerat måste byta riktning får det framföras utan uppsikt i rörelseriktningen

förutsatt om följande villkor uppfylls:

- ~~att~~ Inga andra trafikverksamheter pågår på **bevakningssträckan spärrfärdssträckan**
- Spärrfärdssättet får inte föras över en plankorsning med vägskyddsanläggning.
- Spärrfärdssättet får inte föras förbi en signalpunkts**tavla** utan skriftligt tillstånd från tågklareraren.

Hastigheten får inte överstiga 10 km/tim.

Ljudsignalen ”tåg kommer” ska ges omedelbart före start och sedan upprepade gånger under rörelsen.

Modul 9HMS Spärrfärd – System H, M och S

5.14 OPLANERAD RÖRELSE UTAN UPPSIKT

Om ett spärrfärdssätt där föraren också är tillsyningsman oplanerat måste byta riktning får det framföras utan uppsikt i rörelseriktningen **förutsatt** om följande villkor uppfylls:

- ~~att~~ Inga andra trafikverksamheter pågår på **bevakningssträckan spärrfärdssträckan**
- **Oplanerad rörelse utan uppsikt får inte ske vid en linjeplats som utgör gränspunkt för en annan spärrfärd.**
- Spärrfärdssättet får inte föras över en plankorsning med vägskyddsanläggning.
- Spärrfärdssättet får inte föras förbi en huvudsignal utan tillstånd från tågklareraren.

Hastigheten får inte överstiga 10 km/tim.

Ljudsignalen ”tåg kommer” ska ges omedelbart före start och sedan upprepade gånger under rörelsen.

Skapat av
TTJ-förvaltningen, PLkvtj
Ärendenummer
TRV 2024/2644

Dokumentdatum
2024-11-13

Modul 9M Spärrfärd – Tillägg för system M

5.14 OPLANERAD RÖRELSE UTAN UPPSIKT

Oplanerad rörelse utan uppsikt får inte heller ske vid en obevakad driftplats som utgör gränspunkt för en annan spärrfärd.

2.12 Förtydligande avseende betydelsen av ATC-besked vid plankorsning

Berörda moduler:

3HMS Signaler – System H, M och S

2.12.1 Bakgrund

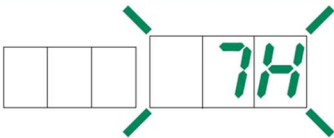

Beskrivningen av betydelsen för ATC-indikeringar vid ATC-övervakade plankorsningar upplevs otydlig. Om TTJ:s text läses tillsammans med TDOK 2014:0770 *Anvisningar för ATC-ombordsystem* blir det än mer oklart vad som gäller för föraren i dessa situationer.

Texten inom parentes, i kapitel C, avsnitt 3.1, syftar på hanteringen av tågskyddssystemet. Till detta kommer reglerna i TDOK 2014:0770, där det bland annat anges - - - *föraren måste bromsa som om fordonssättet ska stanna vid vägen, d.v.s. målhastigheten är 0 km/h. Strax innan fordonssättet kommer fram till vägen, visas "4H" i huvudindikatorn - - - med fast sken och endast takhastighet övervakas - - -*

Slutligen ska föraren även ta hänsyn till de regler som gäller då V-försignal eller V-signal visar "stopp före plankorsning" (modul 8HM *Tågfärd – System H och M*, avsnitt 4.10).

2.12.2 Beskrivning av förändring

Texten i kapitel C, avsnitt 3.1 ändras såtillvida att texten inom parentes slopas. Med den föreslagna lösningen blir det tydligare hur föraren ska agera.

	Betydelse
 <p><i>blinkande siffra med "H" i huvudindikatorn</i></p> <p>"vänta ...H" (här "vänta 7H")</p>	Bromsning övervakas ned till den angivna hastigheten. (Föraren har inga särskilda skyldigheter utöver hastighetsminskningen.)
 <p><i>fast siffra med "H" i huvudindikatorn</i></p> <p>"kör ...H" (här "kör 7H")</p>	Den angivna hastigheten övervakas. (Föraren har inga särskilda skyldigheter utöver hastighetsbegränsningen.)

Skapat av
TTJ-förvaltningen, PLkvjt
Ärendenummer
TRV 2024/2644

Dokumentdatum
2024-11-13

2.13 Spärrfärd efter tåg i system M, förtydligande

Berörda moduler:

9M Spärrfärd – Tillägg till system M

2.13.1 Bakgrund

I avsnitt 5.18 regleras företeelsen spärrfärd efter tåg, vilket är tillåtet i system M, och de särskilda villkoren för detta.

För företeelsen att en spärrfärd efter ett resandetåg ska börja på linjen eller en obevakad driftplats, gäller två villkor oberoende av varandra:

Villkor 1: Tillsyningsmannen ska ha sett tåget med slutsignal passera den plats där spärrfärden ska börja.

Villkor 2: Om spärrfärdssättet ska röra sig efter (d.v.s. i samma riktning som) tåget, ska tågets förare ha lämnat en ankomstanmälan vid den trafikplats som utgör den bortre gränsplatsen för spärrfärdssträckan.

De nuvarande formuleringarna i avsnitt 5.18 har uppfattats på så sätt att villkor 1 inte behöver gälla om villkor 2 är uppfyllt, vilket alltså är felaktigt.

2.13.2 Beskrivning av förändring

Modul 9M Spärrfärd – Tillägg till system M, avsnitt 5.18

5.18 SPÄRRFÄRD EFTER TÅG

Spärrfärd efter tåg får anordnas i system M. Det ska ske enligt de ordinarie reglerna i modul 9HMS Spärrfärd – System H, M och S med följande tillägg till reglerna i avsnitt 1 Planera spärrfärd, 2.2 Avstämning, 2.4. Starttillstånd, 3.1 Spärrfärdens största tillåtna hastighet och 5.1 Direktplanera spärrfärd.

Planera spärrfärd

~~I system M får~~ Spärrfärd efter tåg får anordnas om kraven enligt nedan är uppfyllda.

- Det är inte förbjudet ~~i linjeboken~~ att anordna spärrfärd efter tåg, enligt uppgift i linjeboken.
- Det aktuella tåget har inte pålok.
- Uppgiften om att spärrfärden ska ske efter tåg ska anges i spärrfärdens körplan.
- Om spärrfärden ska börja på linjen eller på en obevakad driftplats, ska tillsyningsmannen se det aktuella tåget med slutsignal passera spärrfärdens startplats.

Om spärrfärden ska anordnas efter ett resandetåg gäller ~~dessutom~~ följande krav:

- ~~Det är inte förbjudet i linjeboken att anordna spärrfärd efter tåg.~~
- ~~Det aktuella tåget har inte pålok.~~
- Spärrfärdssträckan omfattar endast en del av bevakningssträckan.
- Tågets förare ~~har uppgift i körplanen eller i en säkerhetsorder att ska lämna ankomstanmälan vid den trafikplats som i tågets färdriktning ska vara den bortre gränsen för spärrfärdssträckan. Uppgift om det ska finnas i tågets körplan eller i en säkerhetsorder till tåget.~~

Skapat av
TTJ-förvaltningen, PLkvjt
Ärendenummer
TRV 2024/2644

Dokumentdatum
2024-11-13

~~Om spärrfärden börjar på linjen eller på en obevakad driftplats och spärrfärden ska gå i motsatt riktning mot tåget, ersätts ankomstanmälan från föraren på tåget av att tillsyningsmannen anmäler att hen har sett tåget passera med slutsignal.~~

Trafikledningen får besluta att tillämpa rutinen med krav på ankomstanmälan ~~för föregående tåg~~ även för tåg som inte ~~medför resande~~ är resandetåg.

~~Om spärrfärden ska anordnas efter ett tåg som inte är ett resandetåg gäller följande krav:~~

- ~~• Det är inte förbjudet i linjeboken att anordna spärrfärd efter tåg.~~
- ~~• Det aktuella tåget har inte pålok.~~

~~Uppgiften om att spärrfärden ska ske efter tåg ska anges i spärrfärdens körplan. Spärrfärd med hjälpfordon ska inte anordnas som spärrfärd efter tåg utan enligt särskilda regler under rubriken 5.15 Spärrfärd med hjälpfordon.~~

~~Avstämning, direktplanering~~

~~Tillsyningsmannen ska uppge att spärrfärden ska framföras efter tåg och ange tågnumret.~~

~~Tågklareren ska förvissa sig om att tågnumret stämmer samt, om så krävs, att tågets förare har uppgift i körplanen eller har fått säkerhetsorder om att lämna ankomstanmälan vid den trafikplats som i tågets färdriktning är den bortre gränsen för spärrfärdssträckan.~~

~~Om en spärrfärd efter tåg ska börja på linjen eller på en obevakad driftplats, ska tågklareren uppmana tillsyningsmannen att återkomma när tåget har passerat, om inte tillsyningsmannen meddelar att så redan har skett.~~

~~Tillsyningsmannen~~

- ~~• kontakter tågklareren och meddelar sin funktion, sitt namn och sitt telefonnummer.~~

~~Tågklareren~~

- ~~• antecknar tillsyningsmannens namn och telefonnummer Tillsyningsmannen.~~

~~Tillsyningsmannen~~

- ~~• uppger~~

- ~~— spärrfärdens beteckning~~
- ~~— berörd bevakningssträcka~~
- ~~— spärrfärdssträckans gränspunkter~~
- ~~— plats där spärrfärden ska börja och sluta~~
- ~~— spärrfärdens starttid och sluttid.~~
- ~~— om ett eller flera småfordon ingår i spärrfärdssättet~~
- ~~— om spärrfärdssättet består av enbart småfordon~~
- ~~— om tillsyningsmannen även är förare.~~
- ~~— att spärrfärden ska anordnas efter tåg OO.~~

~~Tågklareren~~

- ~~• kontrollerar att tillsyningsmannens uppgifter stämmer överens med tågklararens uppgifter~~

Skapat av
TTJ-förvaltningen, PLkvjt
Ärendenummer
TRV 2024/2644

Dokumentdatum
2024-11-13

- påtalar eventuella avvikelser och kommer överens med tillsyningsmannen om vad som ska gälla
- undersöker om spärrfärdsträckan kan upplåtas för spärrfärden
- meddelar om en gränsdriftplats är stängd under tiden för spärrfärden.
- förvissas sig om att tågnumret stämmer
- uppmanar tillsyningsmannen för en spärrfärd som ska börja på linjen eller på en obebakad driftplats att återkomma när tåget har passerat.

Tillsyningsmannen ska kontakta tågklareraren för en avstämning av körplanen strax innan spärrfärden beräknas starta.

Innan tågklareraren får ge starttillstånd till en spärrfärd som ska börja på linjen eller på en obebakad driftplats och är spärrfärd efter tåg ska tillsyningsmannen ha konstaterat att det aktuella tåget har passerat och att det var försett med slutsignal.

Om flera trafikverksamheter ska starta efter tåget måste tillsyningsmännen samråda enligt reglerna under rubriken *2.3 Samråd*.

Starttillstånd

När tillsyningsmannen begär starttillstånd, ska hen meddela att det gäller starttillstånd för en spärrfärd efter tåg.

Om spärrfärden ska börja på linjen eller en obebakad driftplats, ska tillsyningsmannen bekräfta för tågklareraren att hen har sett tåget med slutsignal passera:
Jag har sett tåg oo passera med slutsignal.

Om tågets förare ska lämna en ankomstanmälan vid den trafikplats som i tågets färdriktning är den bortre gränsen för spärrfärdsträckan, ska tågklareraren kontrollera att så har skett och meddela tillsyningsmannen det.

Starttillståndet formuleras *Spärrfärd xx efter tåg oo får starta*, där xx är spärrfärdens benämning och oo är tågets nummer.

Tillsyningsmannen

- om spärrfärden ska börja på linjen eller på en obebakad driftplats: ser tåget passera och meddelar tågklareraren:
Jag har sett tåg oo passera med slutsignal

Tågklareraren

- stämmer av och dokumenterar att samtliga begärda samråd har hållits
- kontrollerar att tåget inte har pålok
- stämmer av att spärrfärden har aktuella säkerhetsorder
- ställer om möjligt huvudsignalen till "kör"
- ger starttillstånd:
Spärrfärd xx efter tåg oo får starta
- dokumenterar starttillståndet.

Tillsyningsmannen

- repeterar och dokumenterar starttillståndet

Om det inte är möjligt att ställa huvudsignalen till "kör" gäller reglerna för passage av signal i "stopp"

xx är spärrfärdens beteckning.

Skapat av
TTJ-förvaltningen, PLkvtj
Ärendenummer
TRV 2024/2644

Dokumentdatum
2024-11-13

~~• utför de åtgärder som har överenskommit i samråden~~

~~• meddelar föraren att spärrfärden får starta.~~

~~Tågklareraren~~

~~• avspärrar bevakningssträckan.~~

Genomföra spärrfärd

Hastighet

Spärrfärdssättet ~~framförs~~ ska framföras med **högst** hel sikt fart ~~i de fall som när~~ det går i samma riktning som tåget. **Dock gäller:**

- Om tågklareraren **har meddelat tillsyningsmannen** att tåget har lämnat en ankomstanmälan ~~från~~ vid den trafikplats som **i tågets färdriktning** är **den borte** gränsen för spärrfärdssträckan, gäller **kravet hel sikt fart** bara när spärrfärdssättet förs in till denna trafikplats.
- Om tillsyningsmannen själv har iakttagit att tåget har lämnat den sträcka som spärrfärdssättet framförs på, gäller kravet inte där.

2.14 Tågklarerarens hantering vid systemstopp i system E2 och E3

Berörda moduler:

17E Trafikledning – System E2 och E3

2.14.1 Bakgrund

I kapitel G *Ställverksindikeringar och systemstopp*, avsnitt 3.2 anges i nuvarande regler: ”När ställverket och radioblockcentralen åter fungerar efter systemstopp ska tågklareraren med ledning av dokumentationen snarast vidta följande åtgärder...”

Detta skapar en otydlighet då det står ”ställverket *och* radioblockcentral”.

2.14.2 Beskrivning av förändring

För att skapa tydlighet ändras texten enligt nedan:

3.2 SYSTEMSTART

”När ställverket ~~och~~ **eller** radioblockcentralen åter fungerar efter systemstopp ska tågklareraren med ledning av dokumentationen snarast vidta följande åtgärder...”

2.15 Tågväxling (rörelseform och hastighet)

Berörda moduler:

1 *Termer*

10E *Växling – System E2 och E3*

2.15.1 Bakgrund

I termen *säkrad rörelse* i modul 1 *Termer* anges att en växling i system E2 och E3 kan framföras som säkrad rörelse och i modul 10E *Växling – System E2 och E3* om att hastighet för en tågväxling gäller hastighet enligt besked i tågskyddssystemet, dock högst 30 km/tim.

Skapat av
TTJ-förvaltningen, PLkvtj
Ärendenummer
TRV 2024/2644

Dokumentdatum
2024-11-13

Genom att termen säkrad rörelse och reglerna om hastighet för växling inte stämmer med övriga regler för växling är det otydligt vilken rörelseform och hastighet som egentligen gäller vid en tågvägsväxling.

2.15.2 Beskrivning av förändring

Modul 1 Termer, avsnitt 5 Rörelseformer och hastigheter

säkrad rörelse	rörelseform på huvudspår vid tågfärd eller spärrfärd. Förutsätter att färdvägen är iordningställd samt fri från trafikverksamheter och hinder. I system E2 och E3 kan även växling framföras som säkrad rörelse.
----------------	---

Modul 10E Växling – System E2 och E3, avsnitt 3.1

3.1 VÄXLINGENS STÖRSTA TILLÅTNA HASTIGHET

Växlingens största tillåtna hastighet är den lägsta av följande hastigheter:

- växlingssättets största tillåtna hastighet
- spårets största tillåtna hastighet
- halv eller hel siktfart, beroende på signalbesked.

Hel siktfart får tillämpas om dvärgsignalen för dvärgsignalsträckan visade signalbeskedet ”rörelse tillåten, fri väg”. ~~Vid tågvägsväxling gäller hastighet enligt besked från tågskyddssystemet, dock högst 30 km/tim. samt vid tågvägsväxling.~~ I övrigt gäller halv siktfart.

Föraren ansvarar för att hastigheten anpassas till de förhållanden som föraren känner till samt att växlingssättet inte överskrider spårets eller växlingssättets största tillåtna hastighet.

2.16 Anpassningar med hänsyn till TSD Drift och trafikledning (tillägg A och C)

Berörda moduler:

- 1 Termer
- 2 Introduktion
- 4 Dialog och ordergivning
- 5 Blanketter

2.16.1 Bakgrund

Vissa av de krav som finns i TSD Drift och trafikledning (2023/1693), tillägg A och C, har ännu inte införts i regelverket. Detta görs nu genom de förändringar som beskrivs här.

2.16.2 Beskrivning av förändring

Förändringar i senaste versionen av TSD Drift och trafikledning innebär att ETCS nivå 3 har slopats. Dock används denna nivå fortsatt i Sverige, inom trafikeringsystem E3. Det innebär att beskrivningen av trafikeringsystem E3 behöver justeras.

Modul 1 Termer, avsnitt 4.2

- Trafikeringsystem rättas beskrivningen för termen *system E3* på följande sätt:
”- - - övervakas med signalställverk och radioblockcentral med hjälp av nivå ~~3~~ 2 av systemet ETCS. **Positionering av fordon sker utan hjälp av hinderfrihetsspårledning.**”

Skapat av
TTJ-förvaltningen, PLkvjt
Ärendenummer
TRV 2024/2644

Dokumentdatum
2024-11-13

Modul 2 *Introduktion, avsnitt 1*

- Beskrivningen av system E3 ändras på följande sätt:
”Linjen och driftplatserna övervakas av nivå **3 2** av det europeiska systemet för trafikstyrning ETCS.”

Om inte nödanropsfunktionen i GSM-R används i samband med ett nödmeddelande ska samtalet inledas med frasen ”mayday, mayday, mayday”. Detta omhändertas på följande sätt:

Modul 4 *Dialog och ordergivning, avsnitt 2*

Ett nödmeddelande får sändas av tågklarerare, förare, tillsyningsmän eller annan personal och det kan rikta sig till en eller flera mottagare. Den som sänder ett nödmeddelande ska upprepa den exakta ordalydelsen en gång.

Om ett nödmeddelande inte sänds via GSM-R-systemets nödanropsfunktion ska nödmeddelandet inledas med frasen ”mayday, mayday, mayday”.

Alla blanketter som används för skriftliga meddelanden finns sammanställda i modul 5 Blanketter. Först kommer de blanketter som skapats nationellt (blankett 21–31), därefter de europeiska blanketterna (ETCS skriftlig order 01–07). Samlingsblanketten för ETCS skriftliga order saknas. Vidare ska varje fält på de europeiska blanketterna ha en identitet.

Det innebär att följande ändringar ska göras:

Modul 5 *Blanketter*

Blanketterna delas in i två nya avsnitt:

- Avsnitt 2 nationella blanketter
- Avsnitt 3 europeiska blankett

Samlingsblanketten för europeiska blanketter införs i modul 5 Blanketter, varvid de nuvarande blanketterna ETCS 01–05 samt 07 utgår. Detta innebär även att de olika modulernas referenser till blankett ETCS 01–05 samt 07 ska ändras till att istället referera till avsnitt 1-5 samt 7 på *Samlingsblankett E2 och E3*.

I samlingsblanketten för europeiska blanketter tillförs en identitet för varje fält.

Rubriken på samlingsblanketten för europeiska blanketter ändras till *Samlingsblankett E2 och E3*.

Nuvarande blanketten ETCS 05 stämmer inte överens med TSD Drift och trafikledning, så ett av fälten egentligen tillhör blanketten ETCS 06 (som inte används i Sverige). I avdelning 5 på *Samlingsblankett E2 och E3* slopad därför raden för hastighetsnedsättning till sikt fart.

2.17 Hinderkontrolllykta, återinförande i trafikregler

Berörda moduler:

3 *Signaler – Gemensamma regler*

2.17.1 Bakgrund

På vissa driftplatser som är mötesplatser på enkelspåriga sträckor, finns det en form av indikeringslampa (lykta) med endast en ljusöppning och liten eller ingen bakgrundsskärm. Lyktans syfte är att visa för föraren på ett ankommande tåg som ska stanna på driftplatsen för möte eller förbigång, att tågsättets bakände har kommit in hinderfritt på spåret.

Hinderkontrolllyktan saknar beskrivning i dokument som Trafikverket har för järnvägsföretagens användning av infrastrukturen.

2.17.2 Beskrivning av förändring

Hinderkontrolllyktan återinförs som signalmedel i trafikreglerna.

3 *Signaler – Gemensamma regler, kap G Övrig information*

3 Signaler för varning och information

3.8 HINDERKONTROLLYKTA

Hinderkontrolllykta är en ljussignal som kan finnas på driftplatser strax bortom en huvudsignal som kan utgöra tågfärdvägens slutpunkt. Den är avsedd för föraren på en ankommande färd som ska stanna på driftplatsen. Hinderkontrolllyktan har endast en ljusöppning och kan visa vitt fast sken eller vara släckt, och den har en liten bakgrundsskärm eller saknar sådan.

Hinderkontrolllyktan tänds när normal tågväg läggs med slutpunkt vid en huvudsignal eller slutpunktsstopplykta som finns före hinderkontrolllyktan. Om föraren ser att hinderkontrolllyktan lyser, kan hen räkna med att fordonssättets bakände har kommit in hinderfritt på spåret när den släcks.

2.18 V-signal och tavla ”vägskyddsanläggning”, komplettering

Berörda moduler:

3 *Signaler – Gemensamma regler*

3E *Signaler – System E2 och E3*

2.18.1 Bakgrund

I de hittillsvarande reglerna för V-signal beskrivs: ”V-signalen är placerad strax före eller omedelbart bortom plankorsningen.” Nuvarande regler bygger också på att det för varje plankorsning finns endast en V-signal (för ett visst spår.)

I de hittillsvarande reglerna för tavla ”vägskyddsanläggning” beskrivs att föraren i vissa fall om möjligt ska ”stanna färden före tavlan”, för att sedan fortsätta färden sedan hen ”har förvissat sig om att detta kan ske utan fara”. Formuleringen bygger på förutsättningen att tavlan är placerad omedelbart före plankorsningen.

Det har uppmärksamats att de tekniska normerna i de avseenden som anges inte överensstämmer med de förutsättningar som de hittillsvarande TTJ-formuleringarna bygger på. Reglerna i TTJ förändras därför för att harmonisera med de tekniska normerna.

Skapat av
TTJ-förvaltningen, PLkvjt
Ärendenummer
TRV 2024/2644

Dokumentdatum
2024-11-13

2.18.2 Beskrivning av förändring

Modul 3 Signaler – Gemensamma regler, kap D Skydd av punkter på banan

1.1 VÄGSKYDDSSIGNAL (V-SIGNAL)

Det finns - - - [oförändrat] - - - symbolen "V".

V-signalen är placerad strax före eller **omedelbart** bortom plankorsningen

Följande undantag förekommer dock:

- [oförändrat]

Vid behov kan det på längre avstånd före en plankorsning finnas ytterligare en eller flera V-signaler.


Som en - - - [oförändrat]

- - - [oförändrat]

1.3 TAVLA "VÄGSKYDDSANLÄGGNING"

I system E2 och E3 kan det vid en **plankorsning med** vägskyddsanläggning som signaleras med hyttsignalbesked finnas en tavla "vägskyddsanläggning", i stället för en V-signal.


Tavlan är placerad strax före plankorsningen.

	Betydelse
 <p>Tavla "vägskydds- anläggning"</p>	<p>Om en färd har fått signalbeskedet "stopp för före plankorsningen" eller hastighetsbesked "20 km/tim", ska föraren om möjligt stanna färdens före tavlan plankorsningen. Färden får fortsätta när föraren har förvärvat sig om att detta kan ske utan fara.</p> <p>Om en färd framförs utan tekniskt körbesked ska föraren stanna färdens före tavlan plankorsningen. Färden får fortsätta när föraren har förvärvat sig om att detta kan ske utan fara.</p>

Som en - - - [oförändrat]

Modul 3E Signaler – System E2 och E3, kap C Hyttsignalering

8 Övriga besked

	Betydelse
 <p>Stopp före plankorsningen</p>	<p>Föraren ska bromsa för att om möjligt kunna stanna före plankorsningen.</p>
- - -	- - -

Skapat av
TTJ-förvaltningen, PLkvtj
Ärendenummer
TRV 2024/2644

Dokumentdatum
2024-11-13

2.19 Bromsprocenttabeller, ändring i TTJ med anledning av nya och ändrade sådana

Berörda moduler:

11 *Broms*

2.19.1 Bakgrund

I och med projektet "Längre, tyngre och snabbare (gods-)tåg", som syftar till att skapa mindre restriktiva bromsprocenttabeller för godstrafiken, har det konstaterats att det funnits ett angeläget behov att gå igenom hela systemet för framtagning av bromsprocenttabeller samt för den process som fastslår vilken bromsprocenttabell som kan användas på vilken sträcka. Genom arbetet tillkommer flera bromsprocenttabeller, och flera byter beteckning. I samband med förändringen ger Trafikverket ut ett styrande dokument för järnvägsföretagen: TDOK 2024:0179 *Användning av bromsprocenttabeller m.m.*

Texten i TTJ anpassas efter det nya systemet.

2.19.2 Beskrivning av förändring

Modul 11 *Broms*

4 Bromsprocenttabeller, hastighet och storlek

4.1 BROMSPROCENTTABELLER

Föraren vid en tågfärd eller spärrfärd ska med hjälp av bromsprocenttabeller fastställa den största tillåtna hastigheten för fordonssättet med hänsyn till **tillgänglig** bromsprocent och **längd på fordonssättet fordonssättets längd eller bromstillsättningstid**.

Bromsprocenttabellerna **ska** ges ut av infrastrukturförvaltaren. Olika bromsprocenttabeller **kan användas anvisas** för olika sträckor, med hänsyn till de avstånd för försignalering som används.

Ytterligare regler framgår av infrastrukturförvaltarens säkerhetsbestämmelser.

4.2 HASTIGHET MED HÄNSYN TILL BROMSGRUPP

Största tillåtna hastighet för fordonssättet är vid

- bromsgrupp G..... 80 km/h
- bromsgrupp Ö..... 40 km/h

Skapat av
TTJ-förvaltningen, PLkvtj
Ärendenummer
TRV 2024/2644

Dokumentdatum
2024-11-13

4.3 LÄNGD MED HÄNSYN TILL BROMSGRUPP

Största längd för ~~fordonssättet är vid~~ fordonssätt i bromsgrupp P/R och bromsgrupp G framgår av bromsprocenttabellerna.

Största längd för fordonssätt i bromsgrupp Ö är 300 m.

- ~~bromsgrupp P/R 730 m~~
- ~~bromsgrupp G 880 m~~
- ~~bromsgrupp Ö 300 m~~

2.20 Ankomstanmälan, ändring i samband med spärrfärd

Berörda moduler:

- 1 *Termer*
- 4 *Dialog och ordergivning*
- 8M *Tågfärd – Tillägg för system M*

2.20.1 Bakgrund

I system M förekommer att föraren ska lämna en ankomstanmälan från en obevakad driftplats eller annan trafikplats på linjen till tågklararen för bakomliggande bevakade driftplats. Syftet är att möjliggöra att en spärrfärd börjar på bevakningssträckan bakom tåget; kraven för detta anges i modul 9M *Spärrfärd – Tillägg för system M*.

Nuvarande regler anses otydliga. Dessutom är termförklaringen för 'ankomstanmälan' i modul 1 *Termer* ofullständig och delvis felaktig. Även i modul 4 *Dialog och ordergivning* finns en olycklig dubbelreglering av vad 'ankomstanmälan' är och hur sådan ska hanteras.

2.20.2 Beskrivning av förändring

Modul 1 *Termer*

4.1 TRAFIKLEDNING, ALLMÄNT

ankomstanmälan	anmälan från en förare av ett tåg att tåget i sin helhet har kommit in på en bevakad driftplats eller att tåget i sin helt har passerat en annan trafikplats , har kommit fram till en obevakad vänddriftplats eller har passerat en obevakad driftplats eller en linjeplats.
----------------	--

Modul 4 *Dialog och ordergivning*

5 Säkerhetsmeddelanden från trafikverksamhet

Regler för - - -

Följande avsnitt - - -

Varje säkerhetsmeddelande - - -

När föraren - - -

Skapat av
TTJ-förvaltningen, PLkvtj
Ärendenummer
TRV 2024/2644

Dokumentdatum
2024-11-13

~~5.1 ANKOMSTANMÄLAN~~

~~Om föraren eller tillsyningsmannen ska lämna en ankomstanmälan ska det göras först sedan hen har konstaterat att hela fordonssättet har kommit innanför driftplatsgränsen eller när hela fordonssättet har passerat linjeplatsen. Anmälan ska innehålla namnet på den trafikplats som anmälan gäller och tidpunkten för ankomsten.~~

Modul 8M Tågfärd – Tillägg för system M

3.3 ANKOMSTANMÄLAN

~~Ankomstanmälan kan i system M även göras vid andra trafikplatser än bevakade driftplatser. Ett villkor är att tåget i sin helhet har passerat trafikplatsen. Inga fordon får ha lämnats kvar på huvudspår på sträckan.~~

I system M förekommer det i samband med spärrfärd efter tåg att ankomstanmälan ska göras bortom en linjeplats eller en obebakad driftplats som inte utgör obebakad vänddriftplats för tåget. I detta fall gäller följande bestämmelser som ersätter dem i modul *8HM Tågfärd – System H och M*.

Om det framgår av en säkerhetsorder att en ankomstanmälan ska lämnas vid en linjeplats eller vid en obebakad driftplats som inte är obebakad vänddriftplats, ska föraren lämna ankomstanmälan sedan den angivna linjeplatsen eller driftplatsen har passerats.

Inga fordon får ha lämnats kvar på huvudspår på bevakningssträckan.

Föraren

- tar kontakt med tågklareren och meddelar:
Tåg oo har i sin helhet passerat E-stad.

Tågklareren

- repeterar meddelandet

Föraren

- bekräftar att meddelandet är rätt uppfattat.

2.21 Redaktionella justeringar

Berörda moduler:

- 1 Termer
- 2 Introduktion
- 3 Signaler – Gemensamma regler
- 3E Signaler – System E2 och E3
- 3HMS Signaler – System H, M och S
- 3M Signaler – Tillägg för system M
- 5 Blanketter
- 11 Broms
- 13 L-skydd
- 14 E-skydd

Skapat av
TTJ-förvaltningen, PLkvjtj
Ärendenummer
TRV 2024/2644

Dokumentdatum
2024-11-13

16 *D-skydd*
20 *Sidospår*

2.21.1 Bakgrund

Ett antal korrekturfel eller andra språkliga fel har identifierats och åtgärdats.

2.21.2 Beskrivning av förändring

Det sker ingen närmare beskrivning av justeringarna, eftersom de inte innebär några ändringar i sak.

Skapat av
TTJ-förvaltningen, PLkvjtj
Ärendenummer
TRV 2024/2644

Dokumentdatum
2024-11-13

Dokumentegenskaper, Skapat av TTJ-förvaltningen, PLkvjtjÄrendenummer TRV 2024/2644, Dokumentdatum 2024-11-13, Dokumenttyp PM.