

# Remiss av innehåll i utgåva 2023 av TTJ

## 1. Inledning

Detta är en presentation av de ändringar i TTJ som planeras träda i kraft den 1 juni 2023 och som sänds ut på remiss. Remissen omfattar ändringar i modul 1, 2, 3, 3E, 4, 8E, 8M, 9E, 9HMS, 9M, 10E, 10HMS, 12, 14, 17E, 17HMS. Övriga moduler berörs alltså inte av remissen.

I denna presentation visar

- en dubbellinje i högermarginalen att texten har betydelse endast för verksamhet i system E2 eller E3
- röd text innebär ny text som planeras införas,
- överstruken röd text innebär att texten planeras att tas bort.

Ett ändringsförslag till TTJ förbereds genom att en RÄF (ett regeländringsförslag) utarbetas och beslutas. Referens till RÄF, för respektive ändring, anges med hakparantes; [RÄF: xxxxx].

Önskas tillgång till en RÄF kan detta ske genom begäran till e-post [ttj@trafikverket.se](mailto:ttj@trafikverket.se)

För att fullt ut ta del av de föreslagna ändringarna, kan det i vissa fall, vara nödvändigt att ta del av den föreslagna TTJ-texten och jämföra med hittillsvarande text.

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

## 2. Presentation av innehåll i utgåva 2023

### 2.1 Anpassning av krav om lokalisering av hjälpbehövande tåg

[RÄF: 18008]

Berörda moduler:

8M Tågfärd – Tillägg för system M

#### 2.1.1 Bakgrund

I Sverige har vi ansett det säkrast att föraren av hjälpfordonet inte vet exakt position för det hjälpbehövande tåget. TSD Drift och trafikledning ställer krav på att positionen ska anges på något sätt, dock utan att specificera på vilken detaljnivå.

TTJ-förvaltningen anser att nuvarande regel uppfyller TSD Drift och trafiklednings krav, men att det finns anledning att förtydliga texten för system M.

Skapat av  
Michael Blomhage, PLkvtj  
Rose-Marie Johansson, PLkvtj

Dokumentdatum  
2022-06-23

### 2.1.2 Beskrivning av förändring

Regeltexten ska ändras från att föraren *får* använda, till att föraren *ska* använda, enligt följande:

#### 4.15 HJÄLPFORDON BEHÖVS

Föraren ~~får~~ ska använda driftplatser eller linjeplatser som gränspunkt för att ange på vilken sträcka tåget finns. Om tåget i sin helhet befinner sig inom en obebakad driftplats ~~får~~ ska föraren ange positionen genom att uppge driftplatsens namn. Om tåget befinner sig i sin helhet mellan de yttersta växlarna på en linjeplats eller i sin helhet utmed en plattform på en linjeplats, ~~får~~ ska föraren ange positionen genom att uppge linjeplatsens namn.

### 2.1.3 Bedömning av risk

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

## 2.2 Kontakt mellan förare av hjälpfordon och hjälpbehövande fordon

[RÄF:18009]

Berörda moduler:

9E Spärrfärd – System E2 och E3

9HMS Spärrfärd – System H, M och S

9M Spärrfärd – Tillägg för System M

### 2.2.1 Bakgrund

I Sverige har det ansetts säkrast att föraren av hjälpfordonet inte vet exakt position för det hjälpbehövande tåget. Därför finns regeln om att tillsyningsmannen för spärrfärden inte får efterfråga positionen.

### 2.2.2 Beskrivning av förändring

Nuvarande regel fungerar inte tillräckligt bra som barriär mot att information om tågets position utbyts mellan föraren på det hjälpbehövande tåget och tillsyningsmannen på spärrfärden med hjälpfordon.

Reglerna skärps därför enligt följande:

Modul 9E Spärrfärd – System E2 och E3, A Gemensamma regler, avsnitt 5.15 Spärrfärd med hjälpfordon

Texten i fjärde stycket ändras på följande sätt:

- - - Tågens exakta position får inte i något av fallen uppges med större noggrannhet än så. Hjälpfordonets tillsyningsman får inte försöka att på ~~annat~~ något sätt få närmare besked om tågens position. - - -

Skapat av  
Michael Blomhage, PLkvjt  
Rose-Marie Johansson, PLkvjt

Dokumentdatum  
2022-06-23

### Modul 9HMS Spärrfärd – System H, M och S, avsnitt 5.16 Spärrfärd med hjälpfordon

Texten i fjärde stycket ändras på följande sätt:

- - - Tågens exakta position får inte i något av fallen uppges med större noggrannhet än så. Hjälpfordonets tillsyningsman får inte försöka att på ~~annat~~ **något** sätt få närmare besked om tågens position. - - -

### Modul 9M Spärrfärd – Tillägg för system M, avsnitt 5.15 Spärrfärd med hjälpfordon

Texten ändras på följande sätt:

Körplanen ska innehålla uppgifter om mellan vilka driftplatser eller linjeplatser eller på vilken obebakad driftplats eller linjeplats som den kvarvarande tågfarande finns. Tågets exakta position får inte uppges med större noggrannhet än så.

**Föraren ska enbart uppges den sträcka/trafikplats där det hjälpbehövande tågsättet befinner sig på.**

Spärrfärdens tillsyningsman får inte försöka att på ~~annat~~ **något** sätt få närmare besked om den kvarvarande tågfarande position.

När spärrfärden förs in på den sträcka, **eller** obebakade driftplats **eller linjeplats** där den kvarvarande tågfarande finns får spärrfärden inte framföras med högre hastighet än hel sikt fart.

#### **2.2.3 Bedömning av risk**

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

#### **2.3 Samråd vid samtidiga trafikverksamheter med samma tillsyningsman**

[RÄF: 19036]

Berörda moduler:

- 9E Spärrfärd – System E2 och E3
- 9HMS Spärrfärd – System H, M och S
- 10E Växling – System E2 och E3
- 10HMS Växling – System H, M och S
- 12 A-skydd
- 14 E-skydd

#### **2.3.1 Bakgrund**

Nuvarande samrådsregler mellan trafikverksamheter är upprättade utifrån att det är två olika tillsyningsmän (fysiska personer) ska samråda vid (vissa) samtidiga trafikverksamheter och att detta ska dokumenteras. Syftet med samråd är att klarlägga om andra trafikverksamheter kan påverka den egna trafikverksamheten och hur detta i så fall ska hanteras.

Det är dock inte ovanligt att en tillsyningsman samtidigt också är tillsyningsman för ytterligare trafikverksamhet inom det berörda området. T.ex. vid arbete med spårfordon på

Skapat av  
Michael Blomhage, PLkvjt  
Rose-Marie Johansson, PLkvjt

Dokumentdatum  
2022-06-23

driftplats, där tillsyningsmannen för växlingen (för förflyttningen av spårfordon) också är tillsyningsman för A-skyddet (för själva arbetet). Kravet på samråd i dessa fall är enbart av teoretisk art. Något samråd med sig själv görs inte och dokumenteras av naturliga skäl inte heller.

En viktig faktor för efterlevnad av regler är att de är förståeliga och tillämpbara. Om reglerna är utformade på ett sådant sätt att alla som berörs av dem är medvetna om att de inte efterlevs i vissa situationer finns det risk för att de inte heller tillämpas på ett korrekt sätt i de situationer där de verkligen behövs.

### 2.3.2 Beskrivning av förändring

Förslaget medför att bestämmelser avseende byte av tillsyningsman för spärrfärd, A-skydd eller E-skydd utökas, för de fall där den frånträdande tillsyningsmannen samtidigt är tillsyningsman för fler trafikverksamheter som den frånträdande ska fortsätta vara tillsyningsman för.

Reglerna ändras enligt nedan:

#### Modul 9E Spärrfärd – System E2 och E3, A Gemensamma regler, avsnitt 2.1 Samtidiga trafikverksamheter

Nytt sista stycke:

Om tillsyningsmannen för spärrfärden samtidigt också är tillsyningsman för ett pågående A-skydd eller E-skydd som berör spärrfärden krävs dock inget samråd mellan dessa trafikverksamheter.

#### Modul 9E Spärrfärd – System E2 och E3, A Gemensamma regler, avsnitt 3.6 Byte av tillsyningsman

Nytt sista stycke:

Om den frånträdande tillsyningsmannen för spärrfärden samtidigt är tillsyningsman för ett A-skydd eller E-skydd som hen ska fortsätta vara tillsyningsman för, gäller dessutom följande: Den tillträdande tillsyningsmannen för spärrfärden och den som ska fortsätta vara tillsyningsman för A-skyddet eller E-skyddet ska samråda med varandra, enligt reglerna under rubriken 2.3 *Samråd*. Den tillträdande tillsyningsmannen för spärrfärden ska bekräfta för tågklararen att samrådet har ägt rum.

#### Modul 9HMS Spärrfärd – System H, M och S, avsnitt 2.1 Samtidiga trafikverksamheter

Nytt sista avsnitt:

Om tillsyningsmannen för spärrfärden samtidigt också är tillsyningsman för ett pågående A-skydd eller E-skydd som berör spärrfärden krävs dock inget samråd mellan dessa trafikverksamheter.

Skapat av  
Michael Blomhage, PLkvtj  
Rose-Marie Johansson, PLkvtj

Dokumentdatum  
2022-06-23

### Modul 9HMS Spärrfärd – System H, M och S, avsnitt 3.5 Byte av tillsyningsman

Nytt sista stycke:

Om den frånträdande tillsyningsmannen för spärrfärden samtidigt är tillsyningsman för ett A-skydd eller E-skydd som hen ska fortsätta vara tillsyningsman för, gäller dessutom följande: Den tillträdande tillsyningsmannen för spärrfärden och den som ska fortsätta vara tillsyningsman för A-skyddet eller E-skyddet ska samråda med varandra, enligt reglerna under rubriken 2.3 *Samråd*. Den tillträdande tillsyningsmannen för spärrfärden ska bekräfta för tågklararen att samrådet har ägt rum.

### Modul 10E Växling – System E2 och E3, A Gemensamma regler för system E2 och E3, avsnitt 2.1 Samtidiga trafikverksamheter

Tillägg i första stycket:

Om växlingsområdet helt eller delvis är upplåtet för A-skydd eller E-skydd får växlingen starta först efter samråd mellan tillsyningsmannen och de andra trafikverksamheternas tillsyningsmän. Om tillsyningsmannen för växlingen samtidigt också är tillsyningsman för ett pågående A-skydd eller E-skydd som berör växlingen krävs dock inget samråd mellan dessa trafikverksamheter.

### Modul 10HMS Växling – System H, M och S, A Gemensamma regler för system H, M och S, avsnitt 2.1 Samtidiga trafikverksamheter

Tillägg i första stycket:

Om växlingsområdet helt eller delvis är upplåtet för A-skydd eller E-skydd får växlingen starta först efter samråd mellan tillsyningsmannen och de andra trafikverksamheternas tillsyningsmän. Om tillsyningsmannen för växlingen samtidigt också är tillsyningsman för ett pågående A-skydd eller E-skydd som berör växlingen krävs dock inget samråd mellan dessa trafikverksamheter.

### Modul 12 A-skydd, A Gemensamma regler för system E2, E3, H, M och S, avsnitt 2.1 Samtidiga trafikverksamheter

Tillägg i sista stycket:

Om en växling eller en spärrfärd berör A-skyddsområdet får A-skyddet endast anordnas efter samråd mellan A-skyddets tillsyningsman och den andra trafikverksamhetens tillsyningsman. Om tillsyningsmannen för A-skyddet samtidigt också är tillsyningsman för den växling eller spärrfärd som berör A-skyddet krävs dock inget samråd mellan dessa trafikverksamheter.

Skapat av  
Michael Blomhage, PLkvjt  
Rose-Marie Johansson, PLkvjt

Dokumentdatum  
2022-06-23

### Modul 12 A-skydd, A Gemensamma regler för system E2, E3, H, M och S, avsnitt 3.2 Byte av tillsyningsman

Nytt sista stycke:

Om den frånträdande tillsyningsmannen för A-skyddet samtidigt är tillsyningsman för en växling eller spärrfärd som hen ska fortsätta vara tillsyningsman för, gäller dessutom följande: Den tillträdande tillsyningsmannen för A-skyddet och den som ska fortsätta vara tillsyningsman för växlingen eller spärrfärden ska samråda med varandra, enligt reglerna under rubriken 2.3 *Samråd*. Den tillträdande tillsyningsmannen för A-skyddet ska bekräfta för tågklararen att samrådet har ägt rum.

### 14 E-skydd, A Gemensamma regler för system E2, H, M och S, avsnitt 2.1 Samtidiga trafikverksamheter

Tillägg i sista stycket:

Om en växling eller en spärrfärd berör E-skyddsområdet får E-skyddet endast anordnas efter samråd mellan E-skyddets tillsyningsman och den andra trafikverksamhetens tillsyningsman. Om tillsyningsmannen för E-skyddet samtidigt också är tillsyningsman för den växling eller spärrfärd som berör E-skyddet krävs dock inget samråd mellan dessa trafikverksamheter.

### 14 E-skydd, A Gemensamma regler för system E2, H, M och S, avsnitt 3.2 Byte av tillsyningsman

Nytt sista stycke:

Om den frånträdande tillsyningsmannen för E-skyddet samtidigt är tillsyningsman för en växling eller spärrfärd som hen ska fortsätta vara tillsyningsman för, gäller dessutom följande: Den tillträdande tillsyningsmannen för E-skyddet och den som ska fortsätta vara tillsyningsman för växlingen eller spärrfärden ska samråda med varandra, enligt reglerna under rubriken 2.3 *Samråd*. Den tillträdande tillsyningsmannen för E-skyddet ska bekräfta för tågklararen att samrådet har ägt rum.

#### **2.3.3 Bedömning av risk**

Förändringen har genomgått riskanalys och sammantaget bedöms inte förändringen påverka trafiksäkerheten negativt.

Skapat av  
Michael Blomhage, PLkvtj  
Rose-Marie Johansson, PLkvtj

Dokumentdatum  
2022-06-23

## 2.4 Balisinformationsfel - Betydelse i system E2 och E3

[RÄF: 20005]

Berörda moduler:

1 Termer

8E Tågfärd – System E2 och E3

9E Spärrfärd – System E2 och E3

10E Växling – System E2 och E3

### 2.4.1 Bakgrund

Efter ett tillbud på Botniabanan har det visat sig att reglerna behöver kompletteras när det gäller balisfel i system E2 och E3. Hittillsvarande regler har inte heller fullt ut omhändertagit de krav som finns i TSD Drift och trafikledning<sup>1</sup>, tillägg A.

### 2.4.2 Beskrivning av förändring

#### Modul 1 – Nya och ändrade termer

*Balisläsningsfel* tillförs som ny term, med betydelsen; fel i överföringen av ETCS-information från baliser. Kan leda till ett textmeddelande i förarpanelen.

Termen *balisinformationsfel* ändras till att endast omfatta område med ATC.

Termen *balisfel* är gemensam term för balisinformationsfel, balisöverensstämmelsefel och balisläsningsfel.

#### Modul 8E – Kapitel A Gemensamma regler för system E2 och E3, avsnitt 4.10 Fel på tågskyddssystemet

Nuvarande regel om balisinformationsfel ersätts med följande:

*Balisläsningsfel*

Om föraren får ett textmeddelande om balisläsningsfel samtidigt som färden systembromsas gäller följande.

Om färden inte får ett nytt tekniskt körbesked ska föraren kontakta tågklararen när färden stannat. För fortsatt färd gäller reglerna under rubriken *4.3 Tekniskt körtillstånd saknas, Start med skriftligt körtillstånd i andra situationer*.

Om färden får ett nytt tekniskt körbesked får den fortsätta utan restriktioner.

---

<sup>1</sup> 2012/757/EU

Skapat av  
Michael Blomhage, PLkvtj  
Rose-Marie Johansson, PLkvtj

Dokumentdatum  
2022-06-23

### Modul 9E – Kapitel A Gemensamma regler för system E2 och E3, avsnitt 5.12 Fel på tågskyddssystemet

Nuvarande regel om balisinformationsfel ersätts med följande:

#### *Balisläsningsfel*

Om föraren av en spärrfärd som framförs med tekniskt körbesked får ett textmeddelande om balisläsningsfel samtidigt som färden systembromsas gäller följande.

Om spärrfärden inte får ett nytt tekniskt körbesked ska föraren meddela tillsyningsmannen detta. Tillsyningsmannen ska därefter kontakta tågklararen. För fortsatt färd gäller reglerna under rubriken *5.6 Tekniskt körbesked saknas, Start med skriftligt tillstånd i andra situationer*.

Om spärrfärden får ett nytt tekniskt körbesked får den fortsätta utan restriktioner.

Ett balisläsningsfel som inträffar vid en spärrfärd som framförs i driftläge ”skiftning” medför inga särskilda restriktioner för den fortsatta färden.

### Modul 10E – Kapitel A Gemensamma regler för system E2 och E3, avsnitt 5.10 Fel på tågskyddssystemet

Nuvarande regel om balisinformationsfel ersätts med följande:

#### *Balisläsningsfel*

Om föraren av en växling som framförs som en tågväxling får ett textmeddelande om balisläsningsfel samtidigt som färden systembromsas gäller följande.

Om växlingen inte får ett nytt tekniskt körbesked efter att färden har stannat ska föraren meddela tillsyningsmannen detta. Tillsyningsmannen ska därefter kontakta tågklararen. För fortsatt färd krävs ett nytt starttillstånd, enligt reglerna under rubriken *2.4 Starttillstånd*.

Om växlingen får ett nytt tekniskt körbesked får den fortsätta utan restriktioner.

Ett balisläsningsfel som inträffar vid en växling som framförs i driftläge ”skiftning” medför inga särskilda restriktioner för den fortsatta färden.

#### **2.4.3 Bedömning av risk**

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



Skapat av  
Michael Blomhage, PLkvjt  
Rose-Marie Johansson, PLkvjt

Dokumentdatum  
2022-06-23

## 2.5 Ordergivning vid balisinformationsfel

[RÄF: 20007]

Berörda moduler:

4 Dialog och ordergivning

### 2.5.1 Bakgrund

Ordergivning om balisinformationsfel sker enligt de generella reglerna för ordergivning av avvikelser i infrastrukturen. Det finns inga regler för hur ordergivning ska ske med hänsyn till riktning och vilka spår som är berörda. Det saknas även regler för när ordergivning kan upphöra.

### 2.5.2 Beskrivning av förändring

För att hanteringen ska bli tydligare och mer enhetlig har det införts kompletterande regler för ordergivning av balisinformationsfel och balisöverensstämmelsefel.

#### Modul 4 – avsnitt 3.7 Särskilda regler för vissa säkerhetsorder

För balisinformationsfel tillkommer nya regler, enligt följande:

#### *Balisinformationsfel*

Ordergivning om balisinformationsfel krävs om två efter varandra följande färder rapporterat felet.

Order om balisinformationsfel ges till tåg och spärrfärder på det spår där felet uppträder och endast om felet har lett till 80-övervakning. Ordern ska om möjligt innehålla uppgift om vid vilken plats felet uppstår.

Ordergivning om balisinformationsfel upphör när felet är åtgärdat eller när tågklararen genom kontroll med förare bedömer att felet inte längre uppstår.

### 2.5.3 Bedömning av risk

Det finns en viss risk att balisinformationsfel, där en viss fordonstyp eller viss typ av ombord-utrustning är anledningen till felet, inte får order om att felet kan uppstå. Bedömningen är dock att detta inte kan leda till någon trafiksäkerhetsfarlig risk.

## 2.6 Driftläge för färd inom ett D-skyddsområde

[RÄF: 21013]

Berörda moduler:

9E Spärrfärd – System E2 och E3

10E Växling – System E2 och E3

Dessa regler gäller redan på Ådalsbanan och Botniabanan, genom att de finns intagna i TDOK 2021:0412 *Tillfälliga ändringar i TTJ*.

Skapat av  
Michael Blomhage, PLkvjt  
Rose-Marie Johansson, PLkvjt

Dokumentdatum  
2022-06-23

### 2.6.1 Bakgrund

För system E2 och E3 är det grundläggande i nuvarande regler är att växling och spärrfärd ska framföras med aktivt tågskyddssystem. En spärrfärd eller växling, som inte ska framföras med tekniskt körbesked, ska framföras i driftläge "skiftning". Vidare finns regler för åtgärder om inte driftläge "skiftning" kan väljas. Dessa regler gäller även vid färd inom ett D-skyddsområde.

Genom införandet av balisövervakade lokalreserveringsområden uppstår det nya villkor för att driftläge "skiftning" ska kunna beviljas av radioblockcentralen samt att åtgärder av föraren och tågklareraren måste ske i samarbete för att dessa nya villkor ska kunna uppfyllas.

De förändrade villkoren gör det i praktiken omöjligt att använda driftläge "skiftning" vid färd inom ett D-skyddsområde, bland annat eftersom det är huvudtillsyningsmannen och inte tågklareraren som trafikleder inom D-skyddsområdet.

### 2.6.2 Beskrivning av förändring

Färder inom ett D-skyddsområde ska framföras i driftläge "förbikopplat", i stället för driftläge "skiftning".

#### 9E Spärrfärd – System E2 och E3, A Gemensamma regler för system E2 och E3, avsnitt 5.17 Spärrfärd inom ett D-skydd

Ny underrubrik med text mellan underrubrikerna *Starttillstånd* och *Passera gräns in till D-skyddsområdet*:

**Driftläge för spärrfärd inom ett D-skyddsområde**

Vid spärrfärd inom ett D-skyddsområde ska driftläge "förbikopplat" användas.  
För spärrfärd till och från D-skyddsområdet gäller ordinarie regler.

#### 10E Växling – System E2 och E3, A Gemensamma regler för system E2 och E3, avsnitt 5.9 Växling inom ett D-skydd

Ny underrubrik med text mellan "Starttillstånd" och "Passera gräns in till D-skyddsområdet":

**Driftläge för växling inom ett D-skyddsområde**

Vid växling inom ett D-skyddsområde ska driftläge "förbikopplat" användas.  
För växling till och från D-skyddsområdet gäller ordinarie regler.

### 2.6.3 Bedömning av risk

Förändringen ska genomgå riskanalys.

## 2.7 Utökad användning av tågsvägsignal

[RÄF: 21014]

Berörda moduler:

3E Signaler – System E2 och E3

Skapat av  
 Michael Blomhage, PLkvjt  
 Rose-Marie Johansson, PLkvjt

Dokumentdatum  
 2022-06-23

### 2.7.1 Bakgrund

Tåg vägssignalen infördes för att användas på särskilda platser, vid gräns från sidospår, där växling inleder tågfärd och avstånden är för korta för att hinna etablera radiokontakt med RBC innan fordonet kommer in på huvudspår.

Det har framkommit behov av att, i vissa fall, använda tåg vägssignalen även för andra tillämpningsområden än ovan beskrivna situationer. Bakgrunden till dessa behov är att det, i vissa fall, är tekniskt svårt att åstadkomma radioupkoppling i tillräckligt god tid före systemgräns för att undvika kapacitetsförluster.

### 2.7.2 Beskrivning av förändring

Användningsområdet för tåg vägssignal utökas.

#### 3E Signaler – System E2 och E3, B Tillåta och styra rörelser, avsnitt 1.4 Signalpunktstavla

– – –

[oförändrad tabell med figuren och ”Betydelse”]


**Beträffande signalpunktstavlans betydelse i samband med en tåg vägssignal, se under rubriken 2.1 Tåg vägssignal.**

– – –

#### 3E Signaler – System E2 och E3, B Tillåta och styra rörelser, avsnitt 2.1 Tåg vägssignal

En tåg vägssignal är en ljussignal som kan finnas vid en signalpunktstavla, i **system E2** vid gränsen från sidospår till huvudspår **eller vid en systemgräns mot system E2.**

Tåg vägssignalen har endast en ljusöppning som kan visa vitt sken eller vara släckt.

	Betydelse
 Tåg vägssignal ”tåg väg är reserverad”	Tåg väg som ger tekniskt körbesked <b>med driftläge ”full övervakning”</b> är reserverad från signalpunktstavlan.  Om tåg skyddssystemet <del>ETCS-ombordutrustningen</del> är i <del>har</del> nivå 0 och driftläge ”outrustat”, eller i nivå NTC och driftläge ”nationellt system”, gäller följande: <del>vald och fordonssättet framförs som växling som inleder tågfärd eller som växling som ska bli tåg vägväxling, får</del> Signalpunktstavlan får passeras även om färden ännu inte har fått tekniskt körbesked. <del>I andra fall saknar signalen signalbetydelse.</del>

En tåg vägssignal som är släckt saknar signalbetydelse.

### 2.7.3 Bedömning av risk

Förändringarna bedöms inte generera några risker, men förändringen ska genomgå en riskanalys.

Skapat av  
Michael Blomhage, PLkvtj  
Rose-Marie Johansson, PLkvtj

Dokumentdatum  
2022-06-23

## 2.8 Kontroll av spåravsnitt/förutsättningar vid stoppassagedgivande

[RÄF: 21015]

Berörda moduler:

17E Trafikledning – System E2 och E3  
17HMS Trafikledning – System H, M och S

### 2.8.1 Bakgrund

Reglerna i modul 17HMS om vad tågklareraren ska kontrollera innan hen får lämna ett stoppassagedgivande till en tågfärd eller en spärrfärd är inte samstämmiga. Reglerna är dessutom otydligt formulerade vad avser restriktionerna om det finns spårbeläggningar.

Samma gäller även motsvarande regler i modul 17E.

Förhållandet är ologiskt och reglerna är dessutom olämpligt formulerade, vilket kan leda till bristande förståelse för kontrollernas syfte och betydelse för stoppassagedgivandet.

### 2.8.2 Beskrivning av förändring

Reglerna görs samstämmiga och enklare att förstå.

#### 17E Trafikledning – System E2 och E3, F Åtgärder vid tillstånd och medgivanden, avsnitt 1.1 Tågfärd

Om tågklareraren ska ge en tågfärd ett stoppassagedgivande eller ett skriftligt körtillstånd, ska hen först kontrollera att den sträcka som ska upplåtas för tågfärden genom stoppassagedgivande uppfyller följande krav:

- ~~är fri från andra trafikverksamheter~~
- ~~är fri från andra fordon än avsiktlig uppställning.~~
- ~~inte har andra spårbeläggningar än sådana som sannolikt är felaktiga eller beror på avsiktlig uppställning.~~
- Sträckan är fri från andra trafikverksamheter.
- Sträckan är fri från andra fordon; på driftplats får dock avsiktligt uppställda fordon finnas.

Utöver detta får det på sträckan inte finnas några andra spårbeläggningar än sådana som tågklareraren har bedömt vara felaktiga.

Om tågklareraren ska [oförändrat]

Skapat av  
Michael Blomhage, PLkvtj  
Rose-Marie Johansson, PLkvtj

Dokumentdatum  
2022-06-23

### 17E Trafikledning – System E2 och E3, F Åtgärder vid tillstånd och medgivanden, avsnitt 1.2 Spärrfärd

Om tågklareraren ska ge en spärrfärd ett stoppassagedgivande eller ett skriftligt tillstånd på en driftplats, ska hen först kontrollera den sträcka som ska upplåtas för spärrfärd genom stoppassagedgivande uppfyller följande krav:

- ~~inga andra trafikverksamheter än sådana som är avsedda att pågå samtidigt som spärrfärden har fått starttillstånd för sträckan~~
- ~~är fri från andra fordon än avsiktlig uppställning~~
- ~~inte har andra spårbeläggningar än sådana som sannolikt är felaktiga.~~
- Inga andra trafikverksamheter pågår på sträckan än sådana som är avsedda att pågå samtidigt.
- Sträckan är fri från andra fordon än avsiktligt uppställda.

Utöver detta får det på sträckan inte finnas några andra spårbeläggningar än sådana som tågklareraren har bedömt vara felaktiga.

Om tågklareraren ska [oförändrat]

### 17 HMS Trafikledning – System H, M och S, F Signal i stopp, avsnitt 1.1 Tågfärd

Om tågklareraren ska ge en tågfärd ett stoppassagedgivande, ska hen först kontrollera att sträckan fram till den följande huvudsignalen uppfyller följande krav:

- ~~är fri från andra trafikverksamheter~~
- ~~är fri från andra fordon än avsiktlig uppställning~~
- ~~inte har andra spårbeläggningar än sådana som sannolikt är felaktiga eller beror på avsiktlig uppställning.~~
- Sträckan är fri från andra trafikverksamheter.
- Sträckan är fri från andra fordon; på driftplats får dock avsiktligt uppställda fordon finnas.

Utöver detta får det på sträckan inte finnas några andra spårbeläggningar än sådana som tågklareraren har bedömt vara felaktiga.

Om tågklareraren ska [oförändrat]

Skapat av  
Michael Blomhage, PLkvtj  
Rose-Marie Johansson, PLkvtj

Dokumentdatum  
2022-06-23

### 17 HMS Trafikledning – System H, M och S, F Signal i stopp, avsnitt 1.2 Spärrfärd

Om tågklararen ska ge en spärrfärd ett stoppassagedgivande, ska hen först kontrollera att sträckan fram till den följande huvudsignalen uppfyller följande krav:

- ~~inga andra trafikverksamheter än sådana som är avsedda att pågå samtidigt som~~
- ~~spärrfärden har fått starttillstånd för sträckan~~
- ~~är fri från andra fordon än avsiktlig uppställning~~
- ~~inte har andra spårbeläggningar än sådana som sannolikt är felaktiga.~~
- Inga andra trafikverksamheter pågår på sträckan än sådana som är avsedda att pågå samtidigt.
- Sträckan är fri från andra fordon än avsiktligt uppställda.

Utöver detta får det på sträckan inte finnas några andra spårbeläggningar än sådana som tågklararen har bedömt vara felaktiga.

Om tågklararen ska [oförändrat]

### 2.8.3 Bedömning av risk

Förändringarna bedöms inte generera några risker, men förändringen ska genomgå en riskanalys.

## 2.9 Ändrad betydelse för röd elspärrsignal

[RÄF: 22004]

Berörda moduler:

3 Signaler – Gemensamma regler

### 2.9.1 Bakgrund

Nuvarande betydelse av signalen stämmer inte överens med hur anläggningen är utformad i vissa fall. Exempelvis på platser där lastning/lossning av godsvagnar sker, där vagnar växlas in på område utan kontaktledning, varvid loket delvis passerar elspärrsignalen. Dock utan att den uppfällda strömavtagaren passerar elspärrsignalen.

Skapat av  
 Michael Blomhage, PLkvtj  
 Rose-Marie Johansson, PLkvtj



Dokumentdatum  
 2022-06-23

## 2.9.2 Beskrivning av förändring

För att bättre stämma överens med anläggningens utformning och användning ändras betydelsen för elspärrsignalen enligt följande:

### Modul 3 – kapitel D, avsnitt 7.1 Elspärrsignal

Betydelsen för röd elspärrsignalens ändras på följande sätt:

	Betydelse
 <p>Röd elspärrsignal "stopp"</p>	<p><b>För</b> fordon med uppfälld strömavtagare: <b>Uppfälld strömavtagare</b> får inte passera signalen.</p> <p>Om det finns en tilläggsskyld gäller beskedet "stopp" endast om motväxeln ligger i det läge (vänsterläge eller högerläge) som pilen anger.</p>
 <p>Röd elspärrsignal med tilläggsskyld med pil "stopp"</p>	

## 2.9.3 Bedömning av risk

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

## 2.10 Flytta tåg vid olycka

[RÄF: 22005]

Berörda moduler:

9E Spärrfärd – System E2 och E3

9HMS Spärrfärd – System H, M och S

### 2.10.1 Bakgrund

Det förekommer ofta att tågsätt behöver flyttas på linjen inom A-skydd som har anordnats på grund av en olycka. Det kan vara att resenärer behöver evakueras och platsen tåget står på är olämplig eller att fordonet behöver flyttas för att anläggningen behöver undersökas/återställas innan A-skyddet avslutas. Det finns ingen lämplig trafikverksamhet idag för att genomföra den rörelsen. Det är med nuvarande regler möjligt att flytta tågsättet bara med hjälp av annat fordon som ingår i en spärrfärd med hjälpfordon.

Skapat av  
Michael Blomhage, PLkvtj  
Rose-Marie Johansson, PLkvtj

Dokumentdatum  
2022-06-23

## 2.10.2 Beskrivning av förändring

Förslaget möjliggör att inom ramarna för spärrfärd med hjälpfordon tillåta förflyttning av tåg inom A-skydd vid olycka utan hjälp av annat fordon.

### 9E Spärrfärd – System E2 och E3, A Gemensamma regler för system E2 och E3, avsnitt 5.15 Spärrfärd med hjälpfordon

Spärrfärd med hjälpfordon får anordnas när:

- ett tågs förare har begärt hjälpfordon och tåget befinner sig på linjen
- en olycka har inträffat och åtgärder krävs för att återställa banan för att tåg som befinner sig på linjen ska kunna fortsätta sin färd.
- ett tågsätt som befinner sig på linjen inom ett A-skydd vid olycka behöver flyttas utan hjälp av annat fordon.

Spärrfärd med hjälpfordon ska anordnas och framföras enligt de ordinarie reglerna för spärrfärd med nedanstående skillnader.

– – –

#### **Fortsatt färd efter hjälpinsatsen**

När spärrfärden har kommit till det hjälpbehövande tågsättet, ~~eller~~ banan har återställts **eller tågsätt inom ett A-skydd vid olycka flyttats tillräckligt** ska spärrfärden och **kvarvarande** tåg på bevakningssträckan, efter överenskommelse med tågklararen, föras undan på något av följande sätt:

- Det hjälpbehövande tågsättet och spärrfärdssättet kopplas ihop och spärrfärden avslutas. Det hjälpbehövande tåget och övriga tåg fortsätter efter att ha fått körtillstånd av tågklararen. Inga fordon får lämnas kvar på bevakningssträckan.
- Det hjälpbehövande tågsättet och spärrfärdssättet kopplas samman och förs från bevakningssträckan som spärrfärd. Sedan spärrfärden har avslutats fortsätter övriga tåg efter att ha fått körtillstånd av tågklararen.
- Spärrfärden förs från bevakningssträckan som spärrfärd. Sedan spärrfärden har avslutats fortsätter övriga tåg efter att ha fått körtillstånd av tågklararen.
- **Spärrfärden vars syfte varit att flytta tågsätt inom ett A-skydd vid olycka avslutas på linjen och fortsätter därefter som tåg efter att ha fått körtillstånd av tågklararen.**

Om spärrfärdssättet kopplas ihop med det hjälpbehövande tågsättet och fortsätter som spärrfärd med hjälpfordon ska tillsyningsmannen särskilt anmäla till tågklararen när det hjälpbehövande tågsättet helt har förts undan från bevakningssträckan.



### 9HMS Spärrfärd – System H, M och S, avsnitt 5.16 Spärrfärd med hjälpfordon

Spärrfärd med hjälpfordon får anordnas när:

- ett tågs förare har begärt hjälpfordon och tåget befinner sig på linjen
- en olycka har inträffat och åtgärder krävs för att återställa banan för att tåg som befinner sig på linjen ska kunna fortsätta sin färd.
- ett tågsätt som befinner sig på linjen inom ett A-skydd vid olycka behöver flyttas utan hjälp av annat fordon.

Spärrfärd med hjälpfordon ska anordnas och framföras enligt de ordinarie reglerna för spärrfärd med nedanstående skillnader.

– – –

#### **Fortsatt färd efter hjälpinsatsen**

När spärrfärden har kommit till det hjälpbehövande tågsättet, ~~eller~~ banan har återställts ~~eller tågsätt inom ett A-skydd vid olycka flyttats tillräckligt~~ ska spärrfärden och  **kvarvarande** tåg på bevakningssträckan, efter överenskommelse med tågklareraren, föras undan på något av följande sätt:

- Det hjälpbehövande tågsättet och spärrfärdssättet kopplas ihop och spärrfärden avslutas. Det hjälpbehövande tåget och övriga tåg fortsätter efter att ha fått körtillstånd av tågklareraren. Inga fordon får lämnas kvar på bevakningssträckan.
- Det hjälpbehövande tågsättet och spärrfärdssättet kopplas samman och förs från bevakningssträckan som spärrfärd. Sedan spärrfärden har avslutats fortsätter övriga tåg efter att ha fått körtillstånd av tågklareraren.
- Spärrfärden förs från bevakningssträckan som spärrfärd. Sedan spärrfärden har avslutats fortsätter övriga tåg efter att ha fått körtillstånd av tågklareraren.
- **Spärrfärden vars syfte varit att flytta tågsätt inom ett A-skydd vid olycka avslutas på linjen och fortsätter därefter som tåg efter att ha fått körtillstånd av tågklareraren.**

Om spärrfärdssättet kopplas ihop med det hjälpbehövande tågsättet och fortsätter som spärrfärd med hjälpfordon ska tillsyningsmannen särskilt anmäla till tågklareraren när det hjälpbehövande tågsättet helt har förts undan från bevakningssträckan.

#### **2.10.3 Bedömning av risk**

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

Skapat av  
Michael Blomhage, PLkvjtj  
Rose-Marie Johansson, PLkvjtj

Dokumentdatum  
2022-06-23

## 2.11 Förkortningar

[RÄF: 22007]

Berörda moduler:  
2 Introduktion

### 2.11.1 Bakgrund

Idag saknas förkortningar för vissa delar i infrastrukturen som främst behövs vid planering av arbeten och benämning av gränspunkter. Det finns i den Digitala Grafen en begränsad yta att skriva in och presentera dessa uppgifter på. Det finns ett behov av att reglera antalet tecken och säkerställa att relevant information blir överskådligt och minska/eliminera risken för missuppfattningar.

### 2.11.2 Beskrivning av förändring

Nya förkortningar införs.

2 Introduktion, avsnitt 5 Förkortningar

Följande nya förkortningar tillförs:

hfp vx	Hinderfrihetspunkt vid en växel
sb	Stoppbock
vx	Växel
sl	Stoppolykta
sksl	Skyddsstoppolykta
spsl	Slutpunktsstoppolykta

### 2.11.3 Bedömning av risk

Förändringen bedöms inte generera några nya trafiksäkerhetsrisker.

## 2.12 Anmälan när driftplats stängs

[RÄF: 22008]

Berörda moduler:  
17HMS Trafikledning – System H, M och S

### 2.12.1 Bakgrund

I Modul 17 HMS Trafikledning – System H, M och S, C Bevakning av driftplatser, 1.4, anger att ändrad bevakning av driftplats ska dokumenteras. I avsnitt 2.3 och 3.3 anges dock att det bara är då driftplatsen stängs oplanerat som anmälan behöver göras till angränsande bevakade driftplatser. I de flesta fall berör dessa förändringar system M och dokumentationen görs i systemet TAM 2014. TAM 2014 är utformat så att signatur för driftplats som ska stängas ska anges. Systemet tar alltså inte hänsyn till att det inte finns krav för detta vid planerad stängning.

Skapat av  
Michael Blomhage, PLkvjt  
Rose-Marie Johansson, PLkvjt

Dokumentdatum  
2022-06-23

### 2.12.2 Beskrivning av förändring

För att få en enhetlig hantering där missförstånd undviks, föreslås därför att reglerna ändras så att förändrad status alltid ska anmälas till angränsande bevakad driftplats.

Följande förändring föreslås:

Modul 17HMS – C Bevakning av driftplatser, avsnitt 2.3 Ändra från bevakad till stängd

---

Om en driftplats ska stängas **oplanerat** ska tågklareraren för driftplatsen anmäla att driftplatsen stängs till tågklarerarna för de angränsande bevakade driftplatserna. Om det ska förekomma trafikverksamhet på den stängda driftplatsen ska en kontakttågklarerare utses.

---

Modul 17HMS – C Bevakning av driftplatser, avsnitt 3.3 Ändra från bevakad till stängd

---

Om en driftplats ska stängas **oplanerat** ska tågklareraren för driftplatsen anmäla att driftplatsen stängs till tågklarerarna för de angränsande bevakade driftplatserna.

---

### 2.12.3 Bedömning av risk

Förändringen bedöms inte ge upphov till nya trafiksäkerhetsrisker, dels för att det ger en ökad tydlighet avseende en driftplats status, dels för att tågklarerarens system för tkd-dokumentationen redan stödjer förändringen.

Skapat av  
Michael Blomhage, PLkvtj  
Rose-Marie Johansson, PLkvtj

Dokumentdatum  
2022-06-23

Dokumentegenskaper, Skapat av Michael Blomhage, PLkvtjÄrendenummer TRV 2022/6926, Dokumentdatum 2022-06-23, Dokumenttyp PM.