

Remiss av innehåll i utgåva 2025 av TTJ

1. Inledning

Detta är en presentation av de ändringar i TTJ som planeras träda i kraft den 1 juni 2025 och som sänds ut på remiss. Remissen omfattar ändringar i modul 1, 2, 3, 3HMS, 3M, 3E, 4, 5, 6, 7, 8HM, 8M, 8E, 9HMS, 9M, 9E, 10HMS, 10E, 11, 12, 13, 14, 17HMS, 17E, 20 och 22. Övriga moduler berörs alltså inte av remissen.

I denna presentation visar,

- **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

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 2025

2.1 Översyn av modul 7 - Vägvak

[RÄF: 18038]

Berörd modul:

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 kommer ske i två steg under 2025 och 2026. Nedan presenteras steg 1.

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

Dokumentdatum
2024-06-20

2.1.2 Beskrivning av förändring

Översyn av pronomen samt språklig korrigerings av hela modulen. Ej redovisat 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)

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. Vägvakt behövs om rörelser ska gå över en plankorsning utan att vägskyddsanläggningen kan varna eller om anläggningen kommer att varna utan att rörelse ska korsa vägen. Om det finns en FK-låda vid plankorsningen ska den användas. Om vägskyddsanläggningen inte kan kopplas från med en FK-låda ska plankorsningen bevakas av en vägvakt. Om vägskyddsanläggningen skyddar flera huvudspår och A-skyddet eller spärrfärden inte berör samtliga, ska tågklararen orderge tågfärder och spärrfärder på de trafikerade spåren på samma sätt som för felaktiga vägskyddsanläggningar.

2.1.3 Bedömning av risk

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

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

Dokumentdatum
2024-06-20

2.2 Backning vid tågfärd

[RÄF: 19027]

Berörda moduler:

8HM *Tågfärd – System H och M*
8M *Tågfärd – Tillägg för system M*
8E *Tågfärd – System E2 och E3*
22 *Trafikverksamheter – System R*

2.2.1 Bakgrund

Nuvarande regler för backning av tågfärd har konstaterats vara otydliga och delvis ofullständiga. Reglerna är därför omarbetade och utökade.

Situationer då backning av tågfärd är nödvändig

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

- Ett tåg har av misstag letts in på en tågfärdväg som inte ska eller kan användas, antingen en tågfärdväg 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

I modul 8HM *Tågfärd system H och M* och modul 8E *Tågfärd system E2 och E3*, kapitel A

I inledningen beskrivs de allmänna förutsättningarna för backning vid tågfärd.

Backning vid tågfärd utförs enligt något av tre alternativ:

- *med uppsikt av föraren*: Föraren ”byter ände” för backningen och har tillgång till förarplats i backningsriktningen
- *med uppsikt av signalgivare*: Föraren är kvar i tågsättets ursprungliga framände och det finns signalgivare främst i backningsriktningen. Eller: Föraren radiostyr drivfordonet från en plats främst i backningsriktningen.
- *utan uppsikt*: Föraren är kvar i tågsättets ursprungliga framände. Ingen uppsikt hålls i backningsriktningen.

För de olika alternativen för backning gäller olika villkor/regler för backningssträckan och för genomförandet av backningen. Villkoren/reglerna är samlade för respektive alternativ under underrubrikerna *Backningssträckan*, *Tillstånd till ...* och *Genomförande av ...*. I vissa fall är villkoren/reglerna lika för backning med uppsikt av föraren och med uppsikt av signalgivare. Då är de sammanslagna under backning med uppsikt.

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

Dokumentdatum
2024-06-20

Tågklareraren fastställer backningssträckan och säkrar den. Sedan backningssträckan har säkrats lämnar tågklareraren sitt tillstånd till backningen genom order på blankett 22, på en ny avdelning 15.

Reglerna för lämnande av tillståndet anges i dialogslingor.

Hastigheten vid backning vid tågfärd får vara hel siktfart vid backning med uppsikt. (Vid backning utan uppsikt gäller oförändrat 10 km/tim.) För signalering med ljudsignal "tåg kommer" görs vissa lättnader vid backning med uppsikt. Det slås fast att signalinrättningar och signaltavlor för backningsriktningen inte gäller vid backning utan uppsikt. Vid backning med uppsikt gäller signalinrättningar och signaltavlor för backningsriktningen, men i förekommande fall tillämpas ett förenklat förfarande med muntligt stoppassagemedgivande.

I system E2 och E3 ges det möjlighet att vid backning med uppsikt av föraren tillämpa de ordinarie reglerna för körning med tekniskt körbesked. En hastighetsbegränsning till 40 km/tim gäller dock då, av skälet att det backande tåget inte säkert har alla säkerhetsorder som kan tänkas gälla i backningsriktningen. I detta fall används inte blankett 22 för tillståndet, utan det tekniska körbeskedet (eller ett eventuellt ersättande stoppassagemedgivande) utgör tillståndet för backning.

Varje backning vid tågfärd ska avslutas genom en formaliserad anmälan från föraren.

Hittillsvarande särskilda regler för backning en kort sträcka vid plattform ändras något för system H, M och R, och de införs även för system E2 och E3. Reglerna gäller nu för resandetåg (inte bara motorvagnståg). Uttrycket 'backas en vagnslängd' ändras till 'backas högst 30 meter' i system H, M och R. I system E2 och E3 gäller 'backas högst 10 meter' av hänsyn till tekniska begränsningar i ETCS-ombordsystemet. För eventuella skyddsåtgärder med avseende på t.ex. dörrkontroll hänvisas till järnvägsföretagets säkerhetsbestämmelser.

Regler om tågklarerarens kontroll och säkrande av backningssträckan finns i ett särskilt och avslutande underavsnitt. I modul 8HM står regler som är anpassade för system H, och för system M och R finns det tilläggsregler i modul 8M resp. modul 22. I modul 8E kapitel A står regler som är anpassade för system E2, och i kapitel B finns det tilläggsregler för system E3.

Backningen över en plankorsning med vägskyddsanläggning, utan uppsikt, är inte längre tillåtet.

Särskilt för system E2 och E3, modul 8E Tågfärd system E2 och E3, kapitel A och B

Det ges anvisningar för vilka driftlägen som ska användas. Vid backning med uppsikt av signalgivare och utan uppsikt gäller:

- I system E2 ska driftläge "kvitterat nödstopp" (TR) användas om det är möjligt. Det kan vara aktuellt vid backning efter en OSPA-händelse, tillbaka till den signalpunkt som passerades obehörigt.
- I system E2 ska driftläge "nödbackning" (RV) användas där det är möjligt.
- I system E2 får driftläge "förbikopplat" (IS) användas i övriga fall.
- I system E3 ska driftläge "nödbackning" (RV) användas. (Driftläge "förbikopplat" (IS) får inte användas i system E3.)

I system E3, vid backning med uppsikt av signalgivare eller utan uppsikt, ska tågklareraren säkra backningssträckan med en backningstågväg.

Särskilt för system M, modul 8M Tågfärd – Tillägg för system M

Tillstånd till backning för ett tågsätt som befinner sig på linjen ges av tågklareraren för någon av bevakningssträckans gränsdriftplatser.

Ny tillägsregel införs om att tågklareraren måste avspärra bevakningssträckan innan backning vid tågfärd tillåts äga rum från en bevakad driftplats ut på den bakomvarande bevakningssträckan.

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

Dokumentdatum
2024-06-20

Särskilt för system R, modul 22 *Trafikverksamheter system R*

Ett antal särbestämmelser för backning vid tågfärd i system R kvarstår oförändrade i sak:

- Förbudet att tillämpa reglerna för backning vid tågfärd om någon del av tågsättet finns på en driftplats före backningen;
- förbudet mot att backa genom en fjäderväxel som är medväxel;
- kravet på att backning genom fjäderväxel som är motväxel måste föregås av kontroll av att vitt sken visas i kontrollsignal, växelsignal eller växellanternin.

En nyhet är att det i system R blir möjligt att backa med uppsikt av föraren med tillämpning av de ordinarie reglerna för tågs framförande, med en högsta hastighet av 40 km/tim. Det förutsätter att tågsättet skrivs in manuellt vid en signalpunkt för backningsriktningen, vilket i sin tur kräver att tågsättets bakände befinner sig vid en sådan signalpunkt. I detta fall används inte blankett 22 för tillståndet, utan det F-indikeringen (eller ett eventuellt ersättande stoppassagemedgivande) utgör tillståndet för backning.

Uppdateringen av blankett 22 framgår av bilden nedan.

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

Se bilaga 2 *Backning av tågfärd* för detaljerad information om regelförändringarna.

2.2.3 Bedömning av risk

Förändringen ska genomgå en riskanalys.

2.3 Översyn av Modul 20 - Sidospår

[RÄF: 20006]

Berörd modul:
20 *Sidospår*

2.3.1 Bakgrund

Det finns ett behov av att komplettera modul 20 *Sidospår*, så att flera av de företeelser som kan förekomma på sidospår finns med i modulen. Den nu aktuella kompletteringarna 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 bestämmelser och/eller finns ofullständiga bestämmelser om bland annat betydelse för signalbesked i växlingsdvärgsignal, vägväxling, ett antal termer, signaler, tavlor

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

Dokumentdatum
2024-06-20

som kan förekomma på signalkontrollerade sidospår, muntlig överenskommelse, direktplanering av växling/A-skydd, starttillstånd, regler för stoppassagemedgivande med mera.

2.3.2 Beskrivning av förändring

Förändringen innefattar komplettering av termer, signaler och regler gällande växling samt A-skydd. För fullständig lista över uppdateringar, se bilaga 1 *Uppdatering av modul 20 Sidospår*.

2.3.3 Bedömning av risk

Förändringarna i modulen innebär inga förändringar i reglerna, därmed bedöms förändringarna inte ge upphov till några nya risker eller påverka trafiksäkerheten negativt.

2.4 Stopplats hjulskada

[RÄF: 22003]

Berörd modul:

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 kompletterande säkerhetsbestämmelser stoppa färden utanför nästa driftplats och orderge föraren om att den största tillåtna hastigheten är 10 km/tim.**

- - -

2.4.3 Bedömning av risk

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

2.5 Växling – Rörelse i krypfart utan starttillstånd

[RÄF: 23002]

Berörda moduler:

10HMS *Växling – System H, M och S*

10E *Växling – System E2 och E3*

2.5.1 Bakgrund

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

Dokumentdatum
2024-06-20

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

Regel 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.

2.5.2 Beskrivning av förändring

Modul 10HMS, kap. A Gemensamma regler för system H, M och S, avsnitt 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 vad dessa visar)
- 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.~~

Ändring i modul 10E, kap. A Gemensamma regler för system E2 och E3, avsnitt 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 vad denna visar)
- 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.~~

2.5.3 Bedömning av risk

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

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

Dokumentdatum
2024-06-20

2.6 Skredvarningssignaler i system E2

[RÄF: 23003]

Berörda moduler:

3 *Signaler*

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

Skredvarningsanläggningar implementeras på ett annat sätt i ETCS-område än i ATC-område och område utan ATC. De befintliga reglerna stämmer inte med den tillämpning som används i system E2.

Hittills har det inte funnits några skredvarningsanläggningar inom trafikeringsystem E2, men i och med införandet av E2 på sträckan Abisko – Riksgränsen tillkommer sådana. Reglerna behöver därför anpassas utifrån detta.

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.~~

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.

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

Dokumentdatum
2024-06-20

ETCS-område

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

- ett nytt tekniskt körbesked inte kan ges till en färd in 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 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".

Tågklararen

- kontaktar infrastrukturförvaltaren, och inhämtar tillstånd för att sträckan 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.

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

Dokumentdatum
2024-06-20

4.8 4.9 OBEHÖRIG PASSAGE AV VÄXLINGSDVÄRGSSIGNAL 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 stoppmedgivande 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 stoppmedgivande 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.

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

5 Särfall

5.8 SKREDVARNINGSTOPPLYKTA 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.

Tillsyningsmannen

- stoppar spärrfärdssättet
- kontaktar tågklararen och anmäler:
Spärrfärd xx står vid skredvarningsstopplykta yy som visar "stopp".

Tågklararen

- kontaktar 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

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

Dokumentdatum
2024-06-20

- 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 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 det ha stoppassagemedgivande, enligt nedan.

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

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

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

Modul 8HM Tågferd – System H och M

4 Särfall

4.6 BROSIGNAL ELLER SKREDVARNINGSSTOPPLYKTA SOM VISAR "STOPP"

En brosignal - - - [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.

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

Dokumentdatum
2024-06-20

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.

Föraren

[oförändrat]

Modul 9HMS Spärrfärd – System H, M och S

5 Särfall

5.7 BROSIGNAL ELLER SKREDVARNINGSSSTOPPLYKTA SOM VISAR ”STOPP”

En brosignal - - - [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].
- uppmanar tillsyningsmannen att ta fram blankett 21.

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

Dokumentdatum
2024-06-20

- ~~kontaktar därefter föraren och~~ meddelar tillsyningsmannen:
Spärrfärd XX får passera skredvarningsstopplykta yy.

Tillsyningsmannen

[oförändrat]

2.6.3 Bedömning av risk

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

2.7 Ändrad betydelse av signalbeskedet "villkorligt stopp" i växlingsdvärgsignal

[RÄF: 23006]

Berörd modul:
3HMS Signaler – System H, M och S

2.7.1 Bakgrund

Vagnar får inte skjutas förbi växlingsdvärgsignal som visar "villkorligt stopp", vilket framgår av de driftinstruktioner för berörda rangerbangårdar.

Ändringen innebär att TTJ harmoniserar bättre med driftinstruktioner för respektive rangerbangård.

2.7.2 Beskrivning av förändring


3HMS Signaler – System H, M och S, 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><i>blinkande snett höger</i> "villkorligt stopp"</p> | <p>Signalen får inte passeras av drivfordon. Vagnar som skjutas eller släpps får passera signalen.</p> |

2.7.3 Bedömning av risk

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

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

Dokumentdatum
2024-06-20

2.8 Tillåta gräns mellan trafikeringsystem vid gräns mellan driftplatsdelar

[RÄF: 23008]

Berörda moduler:

2 *Introduktion*

3 *Signaler – Gemensamma regler*

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, men även att regelverket 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.

Regelverket innebär problem vid följande fall:

- När ERTMS införs stegvis på olika delar av större driftplatser under en längre tidsperiod
- På stora driftplatser (exempelvis Malmö) kommer ERTMS inte kunna införas på hela driftplatsen vid ett och samma tillfälle.
- I vissa fall ska ERTMS inte införas på hela driftplatsen.

2.8.2 Beskrivning av förändring

Ändringen innebär att det skapas en möjlighet att placera en gräns mellan två trafikeringsystem vid en gräns mellan två driftplatsdelar.

Det innebär att det görs justeringar av texten i modul 2 *Introduktion*, gällande beskrivningen av gränser mellan trafikeringsystem (avsnitt 1) samt texten 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 framgår~~ 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

~~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~~

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

Dokumentdatum
2024-06-20

~~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

Kapitel G Övrig information, avsnitt 1.2

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.~~

2.8.3 Bedömning av risk

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

2.9 Tydligare kommunikation i samband med starttillstånd för växling

[RÄF: 23009]

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, med anvisning 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 tågklararen ska säga när starttillståndet ges genom signalbesked. Det skapar i sin tur uttryck så som "det kommer", "jag fäller" etc.

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

Dokumentdatum
2024-06-20

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.

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

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
 - 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.

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

Dokumentdatum
2024-06-20

Tillsyningsmannen

- bekräftar starttillståndet om detta är muntligt.

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

Tillsyningsmannen

- kontakter 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
- 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 mellan-signalpunkter 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.

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

Dokumentdatum
2024-06-20

Tillsyningsmannen

- bekräftar starttillståndet om detta är muntligt.

2.9.3 Bedömning av risk

Förändringen bedöms inte generera några nya trafiksäkerhetsrisker.

2.10 Spärrfärdens största tillåtna hastighet vid simultana spärrfärder

[RÄF: 23011]

Berörda moduler:

9HMS Spärrfärd – System H, M och S

9M Spärrfärd – Tillägg för system M

9E Spärrfärd – System E2 och E3

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 delspärrfärdssträckan där det pågår simultana 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

9E Spärrfärd – System E2 och E3

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 utgör gemensam gränspunkt med en annan spärrfärd.

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

Dokumentdatum
2024-06-20

2.10.3 Bedömning av risk

Förändringen bedöms inte generera några nya trafiksäkerhetsrisker.

2.11 Spärrfärd – Oplanerad rörelse i motsatt riktning utan uppsikt i rörelseriktningen

[RÄF: 23012]

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.

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 tågklararen för att få reda på om det pågår någon trafikverksamhet på bevakningssträckan. Detta framgår inte av reglerna.

2.11.2 Beskrivning av förändring

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 signalpunktstavla utan skriftligt tillstånd från tågklararen.

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:**

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

Dokumentdatum
2024-06-20

- ~~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.

Modul 9M Spärrfärd – Tillägg för system M

5.14 OPLANERAD RÖRELSE UTAN UPPSIKT

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

2.11.3 Bedömning av risk

Förändringarna ska genomgå en riskanalys.

2.12 Förtydligande avseende betydelsen av ATC-besked vid plankorsning

[RÄF: 23013]

Berör modul:

3HMS *Signaler – System H, M och S*

2.12.1 Bakgrund

Beskrivningen av betydelsen för ATC-indikeringar vid ATC-övervakade plankorsningar upplevs otydlig. Läses TTJ:s text 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 - - -

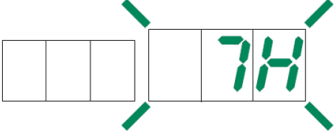

Slutligen ska föraren även ta hänsyn till de regler som gäller då V-försignal eller V-signal visar ”stopp före plankorsning” (modul 8HM *Tågafärd – System H och M*, avsnitt 4.10).

2.12.2 Beskrivning av förändring

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

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

Dokumentdatum
2024-06-20

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

2.12.3 Bedömning av risk

Förändringen bedöms inte generera några nya trafiksäkerhetsrisker.

2.13 Spärrfärd efter tåg i system M, förtydligande

[RÄF: 23015]

Berör modul:

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 obebakad 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.

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

Dokumentdatum
2024-06-20

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.**

~~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.

Tågklararen 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

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

Dokumentdatum
2024-06-20

ankomstanmälan vid den trafikplats som i tågets färdriktning är den bortre gränsen för spärrfärds-sträckan.

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

Tillsyningsmannen

- ~~kontaktar tågklararen och meddelar sin funktion, sitt namn och sitt telefonnummer.~~

Tågklararen

- ~~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 00.~~

Tågklararen

- ~~kontrollerar att tillsyningsmannens uppgifter stämmer överens med tågklararens uppgifter~~
- ~~påtar 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.~~

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

~~Innan tågklararen får ge starttillstånd till en spärrfärd som ska börja på linjen eller på en obevakad 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 obevakad driftplats, ska tillsyningsmannen bekräfta för tågklararen att hen har sett tåget med slutsignal passera: Jag har sett tåg 00 passera med slutsignal.~~

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

Dokumentdatum
2024-06-20

Om tågets förare ska lämna en ankomstanmälan vid den trafikplats som i tågets färdriktning är den bortre gränsen för spärrfärds-sträckan, ska tågklararen 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 tågklararen:
Jag har sett tåg oo passera med slutsignal

Tågklararen

- 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
- utför de åtgärder som har överenskommit i samråden
- meddelar föraren att spärrfärden får starta.

Tågklararen

- avspärrar bevakningssträckan.

Genomföra spärrfärd

Hastighet

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

- Om tågklararen har meddelat tillsyningsmannen att tåget har lämnat en ankomstanmälan ~~från~~ vid den trafikplats som i tågets färdriktning är den bortre gränsen för spärrfärds-sträckan, gäller ~~kravet hel siktfart~~ 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.

2.13.3 Bedömning av risk

Förändringen bedöms inte generera några nya trafiksäkerhetsrisker.

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

Dokumentdatum
2024-06-20

2.14 Tågklararens hantering vid systemstopp i system E2 och E3

[RÄF: 23016]

Berör modul:
17E *Trafikledning – System E2 och E3*

2.14.1 Bakgrund

Kapitel G *Ställverksindikeringar och systemstopp*, avsnitt 3.2 anger idag: ”När ställverket och radioblockcentralen åter fungerar efter systemstopp ska tågklararen med ledning av dokumentationen snarast vidta följande åtgärder...”

Detta skapar förvirring 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 tågklararen med ledning av dokumentationen snarast vidta följande åtgärder...”

2.14.3 Bedömning av risk

Förändringen bedöms inte generera några nya trafiksäkerhetsrisker.

2.15 Tågvägsväxling (rörelseform och sth)

[RÄF: 23017]

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 tågvägsväxling gäller hastighet enligt besked i tågskyddssystemet, dock högst 30 km/tim.

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.

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

Dokumentdatum
2024-06-20

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 siktart, beroende på signalbesked.

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

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

2.15.3 Bedömning av risk

Förändringen bedöms inte generera några nya trafiksäkerhetsrisker.

2.16 Gap TTJ – TSD Drift avseende tillägg A och C

[RÄF: 23020]

Berörda moduler:

Modul 1 *Termer*

Modul 2 *Introduktion*

Modul 4 *Dialog och ordergivning*

Modul 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 trafiksäkerhetsbestämmelserna. Detta görs nu genom nedanstående förändringar.

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

Dokumentdatum
2024-06-20

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 hinderfrihetssparledning.**”

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*.

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

Dokumentdatum
2024-06-20

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 siktfart.

Utkast på *Samlingsblankett E2 och E3* finns i bilaga 5 *Samlingsblankett E2 och E3*.

2.16.3 Bedömning av risk

Förändringen bedöms inte generera några nya trafiksäkerhetsrisker.

2.17 Hinderkontrolllykta, återinförande i trafikregler

[RÄF: 23021]

Berörd modul:

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, 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 som finns strax före hinderkontrolllyktan. Om föraren ser att hinderkontrolllyktan lyser, kan hen räkna med att fordonssättets bakände har kommit in hinderfritt på spåret när den släcks.

2.17.3 Bedömning av risk

Förändringen bedöms inte generera några nya trafiksäkerhetsrisker.

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

Dokumentdatum
2024-06-20

2.18 V-signal och tavla ”vägskyddsanläggning, komplettering

[RÄF: 23022]

Berörda moduler:

3 *Signaler – Gemensamma regler*

3E *Signaler – System E2 och E3*

8E *Tågfärd – System E2 och E3*

9E *Spärrfärd – 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 bestämmelser 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 uppmärksamrats 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 dessa.

2.18.2 Beskrivning av förändring

Modul 3 *Signaler – Gemensamma regler*, kapitel 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]


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

Dokumentdatum
2024-06-20

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 förväntat 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 förväntat sig om att detta kan ske utan fara.</p> |

Som en - - - [oförändrat]

TTJ modul 3E Signaler – System E2 och E3, kapitel C Hyttsignalering

8 Övriga besked

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

2.18.3 Bedömning av risk

Förändringen bedöms inte generera några nya trafiksäkerhetsrisker.

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

Dokumentdatum
2024-06-20

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

[RÄF: 23023]

Berörd modul:

11 *Broms*

2.19.1 Bakgrund

I och med projektet "Längre, tyngre och snabbare (gods-)tåg" (LTS), 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: *Användning av bromsprocenttabeller m.m.*

Texten i TTJ anpassas efter det nya systemet.

I bilaga 3 *PM Bromsprocenttabeller – nya tabeller och regler* och bilaga 4 *Text till ny TDOK 202x:ccc Användning av bromsprocenttabeller m.m.* beskrivs de förändringar som berör järnvägsföretagen, men som inte innebär förändringar i TTJ.

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 G80 km/h
- bromsgrupp Ö40 km/h

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~~

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

Dokumentdatum
2024-06-20

~~• bromsgrupp Ö300 m~~

2.19.3 Bedömning av risk

Förändringarna, så väl i TTJ som i andra styrande dokument, har riskhanterats separat.

2.20 Ankomstanmälan, ändring i samband med spärrfärd

[RÄF: 23024]

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 tågklareraren 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*.

Dagens 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 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 obevakad driftplats som inte utgör obevakad 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 obevakad driftplats som inte är obevakad 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 tågklareraren och meddelar:
Tåg 00 har i sin helhet passerat E-stad.

Tågklareraren

- repeterar meddelandet

Föraren

- bekräftar att meddelandet är rätt uppfattat.

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

Dokumentdatum
2024-06-20

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 helhet 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 - - -

~~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.~~

2.20.3 Bedömning av risk

Förändringen bedöms inte generera några nya trafiksäkerhetsrisker.

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

Dokumentdatum
2024-06-20

Bilagor

- Bilaga 1 Uppdatering av modul 20 Sidospår
- Bilaga 2 Backning av tågfärd
- Bilaga 3 PM Bromsprocenttabeller – nya tabeller och regler
- Bilaga 4 Text till ny TDOK 202x:cccc Användning av bromsprocenttabeller m.m.
- Bilaga 5 Samlingsblankett E2 och E3

Dokumentegenskaper, Skapat av TTJ-förvaltningen, PLkvjtjÄrendenummer [Ärendenummer], Dokumentdatum 2024-06-20, Dokumenttyp PM.