

TDOK-nummer TDOK 2021:0412	Dokumentdatum 2023-05-31	Version 5.0
Fastställt av Chef PLkvtj	Gäller från 2023-06-01	Ersätter [Ersätter]
Skapat av Blomhage Michael, PLkvtj		Konfidentialitetsnivå 1 Ej känslig

Tillfälliga ändringar i TTJ

Detta dokument ingår i Trafikverkets säkerhetsstyrningssystem för järnväg

Omfattning

Trafikverkets trafikbestämmelser, järnväg, gäller för all verksamheten på Trafikverkets järnvägsinfrastruktur och inom Trafikverket.

Innehåll

Omfattning	1
Inledning.....	2
1.1 Allmänt	2
1.2 Nyheter i denna version	2
2 Ändringar i TTJ-moduler	3
2.1 Ändringar tillkomna genom denna version av TDOK 2021:0412.....	3
TTJ Modul 4 DIALOG OCH ORDERGIVNING	3
TTJ Modul 8HM TÅGFÄRD – SYSTEM M OCH H.....	5
TTJ Modul 8E TÅGFÄRD – SYSTEM E2 OCH E3.....	6
2.2 Ändringar presenterade genom tidigare version av TDOK 2021:0412	8
TTJ Modul 9E Spärrfärd – System E2 och E3.....	8
TTJ Modul 10E Växling – System E2 och E3	9
TTJ Modul 12 A-skydd.....	10
TTJ Modul 13 L-skydd	11
Versionslogg	12

TDOK-nummer	Dokumentdatum	Version
TDOK 2021:0412	2023-05-31	5.0
Fastställt av	Gäller från	Ersätter
Chef PLkvtj	2023-06-01	[Ersätter]
Skapat av		Konfidentialitetsnivå
Blomhage Michael, PLkvtj		1 Ej känslig

Inledning

1.1 Allmänt

Modulerna till TDOK 2015:0309 *Trafikbestämmelser för järnväg (TTJ)* uppdateras regelbundet enligt rutinbeskrivning och processbeskrivning i TDOK 2016:0543 och TDOK 2016:0574 *Förvalta och utveckla trafiksäkerhetsbestämmelser*.

Angelägna behov att ändra TTJ-modulerna kan uppstå mellan de ordinarie uppdaterings-tillfällena. Denna TDOK 2021:0412 *Tillfälliga ändringar i TTJ* innehåller sådana ändringar av TTJ-moduler som bedöms behöva genomföras före den ordinarie uppdateringen.

Med 'ändring' av TTJ-moduler avses här även rättelser av och tillägg till regeltexterna.

Avsnitt 2 innehåller underavsnitt 2.1 med de ändringar som tillkommer med denna senaste version och ett underavsnitt 2.2 som innehåller de ändringar som är kvar sedan tidigare versioner.

För varje ändring anges

- en kort bakgrund
- vilka funktioner i trafiksäkerhetstjänst som bedöms vara berörda
- ändringen, inplacerad i TTJ-texten, där nyhetsstreck i marginalen markerar själva ändringen
- en bedömning av när ändringen beräknas bli inarbetad i TTJ-modulen.

Inget hindrar att innehållet i en viss ändring delges berörd personal i utdrag i enhets-interna eller företagsinterna dokument.

Detta dokument ingår i Trafikverkets säkerhetsstyrningssystem för järnväg.

1.2 Nyheter i denna version

Avsnitt 2.1 har uppdaterats med ändrade regler.

Förändringarna omfattar i huvudsak:

- Kompletterande regler för växling inom D-skydd.

I avsnitt 2.2 har de delar som inarbetats i TTJ, med giltighet från och med 2023-06-01, tagits bort.



TDOK-nummer	Dokumentdatum	Version
TDOK 2021:0412	2023-05-31	5.0
Fastställt av	Gäller från	Ersätter
Chef PLkvtj	2023-06-01	[Ersätter]
Skapat av		Konfidentialitetsnivå
Blomhage Michael, PLkvtj		1 Ej känslig

2 Ändringar i TTJ-moduler

2.1 Ändringar tillkomna genom denna version av TDOK 2021:0412

TTJ MODUL 10E VÄXLING - SYSTEM E2 OCH E3

Reglerna för växling inom D-skydd har inte varit fullständiga. Det tillförs nu krav på att tillsyningsman växling ska ha tillgång till dispositionsarbetsplanen.

Bakgrund: Vid spärrfärd, inom ett område upplåtet för D-skydd, finns sedan tidiga krav på att tillsyningsman ska ha tillgång till dispositionsarbetsplanen. Motsvarande krav har saknats för växling.

Ändringen berör: Tillsyningsman växling.

Ändringar:

I kapitel A *Gemensamma regler för system E2 och E3*, avsnitt 5.9 *Växling inom ett D-skydd* (på sidan 29, i version 6.1) ska kompletteras enligt följande:

Växlingsområde

En växling inom ett D-skydd får pågå inom den del av D-skyddet som är inom en driftplats.

Färddokumentation

Tillsyningsmannen ska medföra dispositionsarbetsplanen. Om det har skett ändringar i den ska huvudtillsyningsmannen meddela tillsyningsmannen om dessa ändringar.

Starttillstånd

Huvudtillsyningsmannen kan ge växlingen starttillstånd för ett delområde i taget eller för flera delområden på samma gång.

Inarbetning i TTJ:

Ändringen beräknas bli inarbetad i TTJ 2024-06-01.



TDOK-nummer	Dokumentdatum	Version
TDOK 2021:0412	2023-05-31	5.0
Fastställt av	Gäller från	Ersätter
Chef PLkvtj	2023-06-01	[Ersätter]
Skapat av		Konfidentialitetsnivå
Blomhage Michael, PLkvtj		1 Ej känslig

TTJ MODUL 10HMS VÄXLING - SYSTEM H, M OCH S

Reglerna för växling inom D-skydd har inte varit fullständiga. Det tillförs nu krav på att tillsyningsman växling ska ha tillgång till dispositionsarbetsplanen.

Bakgrund: Vid spärrfärd, inom ett område upplåtet för D-skydd, finns sedan tidiga krav på att tillsyningsman ska ha tillgång till dispositionsarbetsplanen. Motsvarande krav har saknats för växling.

Ändringen berör: Tillsyningsman växling.

Ändringar:

I kapitel A *Gemensamma regler för system H, M och S*, avsnitt 5.10 *Växling inom ett D-skydd* (på sidan 31, i version 7) ska kompletteras enligt följande:

Växlingsområde

En växling inom ett D-skydd får pågå inom den del av D-skyddet som är inom en driftplats.

Färddokumentation

Tillsyningsmannen ska medföra dispositionsarbetsplanen. Om det har skett ändringar i den ska huvudtillsyningsmannen meddela tillsyningsmannen om dessa ändringar.

Starttillstånd

Huvudtillsyningsmannen kan ge växlingen starttillstånd för ett delområde i taget eller för flera delområden på samma gång.

Inarbetning i TTJ:

Ändringen beräknas bli inarbetad i TTJ 2024-06-01.

TDOK-nummer	Dokumentdatum	Version
TDOK 2021:0412	2023-05-31	5.0
Fastställt av	Gäller från	Ersätter
Chef PLkvtj	2023-06-01	[Ersätter]
Skapat av		Konfidentialitetsnivå
Blomhage Michael, PLkvtj		1 Ej känslig

2.2 Ändringar presenterade genom tidigare version av TDOK 2021:0412

TTJ MODUL 4 DIALOG OCH ORDERGIVNING

Hantering av hastighetsnedsättningar och punktnedsättningar till följd av specialtransport hanteras inte längre som säkerhetsorder. Istället ingår motsvarande uppgifter i tågets körplan.

Bakgrund: Införandet av nytt arbetssätt kring planering och tilldelning av kapacitet, marknadsanpassad planering av kapacitet (MPK), innebär behov av förändringar i trafiksäkerhetsreglerna.

Hastighetsnedsättningar och punktnedsättningar till följd av specialtransporter kommer inte längre att utgöras av säkerhetsorder. Istället kommer motsvarande uppgifter att ingå som en del i tågets körplan.

Förändringarna innebär också att tågorder och körplan, som tidigare betraktats som två olika dokument, istället ska betraktas som ett och samma dokument.

Ändringen berör: Förare och tågklarerare.

Ändringar:

I avsnitt 3.7 *Särskilda regler för vissa säkerhetsorder*, underrubrik *Hastighetsnedsättning utan signalering* (på sidan 19, i version 6) slopas sista punktsatsen:

Hastighetsnedsättning utan signalering

Hastighetsnedsättning utan signalering får endast förekomma i följande fall:

- i samband med avsyning av banan
- när polis eller räddningstjänst tillfälligt begär nedsatt hastighet
- när trafikledningen har beslutat att tåg behöver framföras med särskild uppmärksamhet
- vid något annat plötsligt uppkommet behov
- **när infrastrukturförvaltaren kräver nedsatt hastighet för specialtransport**

Infrastrukturförvaltaren ska se till - - - [oförändrat]

I avsnitt 3.7 *Särskilda regler för vissa säkerhetsorder*, underrubrik *Hastighetsnedsättning till följd av specialtransport* (på sidan 24, i version 6) slopas helt.

Första stycket överförs till styrande dokument hos infrastrukturförvaltaren. Andra stycket omarbetas och förs över till modul 8HM respektive 8E.

TDOK-nummer	Dokumentdatum	Version
TDOK 2021:0412	2023-05-31	5.0
Fastställt av	Gäller från	Ersätter
Chef PLkvtj	2023-06-01	[Ersätter]
Skapat av		Konfidentialitetsnivå
Blomhage Michael, PLkvtj		1 Ej känslig

I avsnitt 7 *Utdrag från körplan* (på sidan 29, i version 6) kompletteras enligt följande:

[oförändrat] - - - Utdraget ska innehålla uppgifter om tågnummer, datum, avgångstid från utgångsdriftplatsen, utgångsdriftplats, slutdriftplats, de mellanliggande driftplatser där tåget har uppehåll för trafikutbyte, **samt uppgifter om största tillåtna hastighet till följd av specialtransport**. Om alternativa - - - [oförändrat]

I avsnitt 8.1 *Föraren saknar tågorder* (på sidan 30, i version 6) görs följande ändringar:

8.1 FÖRAREN SAKNAR TÅGORDER **MED KÖRPLAN**

Om föraren av ett tåg saknar tågorder **med körplan** ska hen kontakta tågklararen och meddela det.

~~Tågklararen ska om möjligt delge föraren en tågorder. Om det inte är möjligt ska tågklararen orderge föraren om gällande säkerhetsorder och därefter ge order om att tåget får framföras en angiven sträcka utan tågorder. Säkerhetsorderna får ges som enskilda order eller som sträckorder.~~

Tågklararens hantering framgår av infrastrukturförvaltarens säkerhetsbestämmelser.

Innan tåget får fortsätta ska föraren ha delgivits en tågorder med körplan.

I avsnitt 8.2 *En tågorders giltighetstid riskerar att gå ut* (på sidan 30, i version 6) görs följande ändringar:

Om **en tågorder** giltighetstiden **för en tågorder med körplan** är på väg att gå ut ska föraren kontakta tågklararen och meddela det.

Tågklararen ska i första hand försöka ta ut en ny tågorder **med körplan** för tåget och delge föraren den. Om tågklararen inte kan överlämna tågorden **med körplan** ska hen tillsammans med föraren stämma av att föraren har alla giltiga säkerhetsorder **och uppgifter om största tillåtna hastighet till följd av specialtransport**. Tågklararen ska därefter ange att den gamla tågorden **med körplan** fortsätter att gälla till den tid som står på den tågorder **med körplan** som tågklararen tagit ut.

Om det inte är möjligt att ta ut en ny tågorder **med körplan** ska tågklararen tillsammans med föraren stämma av vilka giltiga säkerhetsorder **och uppgifter om största tillåtna hastighet för specialtransporter**, som ingår i den gamla tågorden **med körplan**. Tågklararen ska orderge föraren att tåget får framföras utan giltig tågorder **med körplan** till en viss plats där föraren kan skaffa en ny tågorder **med körplan**.

Tågklararen ska i båda dessa fall delge föraren de säkerhetsorder **och uppgifter om största tillåtna hastighet till följd av specialtransport** som gäller men inte finns med på förarens tågorder **med körplan**.



TDOK-nummer	Dokumentdatum	Version
TDOK 2021:0412	2023-05-31	5.0
Fastställt av	Gäller från	Ersätter
Chef PLkvtj	2023-06-01	[Ersätter]
Skapat av		Konfidentialitetsnivå
Blomhage Michael, PLkvtj		1 Ej känslig

Inarbetning i TTJ:

Ändringen beräknas bli inarbetad i TTJ 2024-06-01.

TTJ MODUL 8HM TÅGFÄRD – SYSTEM M OCH H

Hantering av hastighetsnedsättningar och punktnedsättningar till följd av specialtransport hanteras inte längre som säkerhetsorder. Istället ingår motsvarande uppgifter i tågets körplan.

Bakgrund: Införandet av nytt arbetssätt kring planering och tilldelning av kapacitet, marknadsanpassad planering av kapacitet (MPK), innebär behov av förändringar i trafiksäkerhetsreglerna.

Hastighetsnedsättningar och punktnedsättningar till följd av specialtransporter kommer inte längre att utgöras av säkerhetsorder. Istället kommer motsvarande uppgifter att ingå som en del i tågets körplan. Det innebär även att reglerna för hanteringen av punktnedsättningar flyttas från modul 4 till modul 8HM.

Ändringen berör: Förare och tågklarerare.

Ändringar:

I avsnitt 1.1 *Tågfordens körplan* (på sidan 6, i version 6.1) tillkommer två nya punktsatser:

[oförändrat]

- **största tillåtna hastighet till följd av specialtransport**
- **uppgift om hastighetsnedsättning som gäller vid en bro, tunnel eller liknande till följd av specialtransport, så kallad punktnedsättning.**

[oförändrat]

I avsnitt 1.2 *Tågfordens bemanning* (på sidan 6, i version 6.1) tillkommer två stycken:

[oförändrat]

Vid hastighetsbegränsning som gäller vid en bro, tunnel eller liknande till följd av en specialtransport, så kallad punktnedsättning, gäller dessutom följande avseende tågfordens bemanning.

Om körplanen innehåller uppgift om en punktnedsättning till följd av en specialtransport och järnvägsföretaget bedömer att föraren inte lätt kan identifiera platsen för punktnedsättningen ska järnvägsföretaget se till att en person medföljer som kan bistå med att lokalisera platsen. Detsamma gäller om järnvägsföretaget bedömer att antalet punktnedsättningar är för många för att föraren säkert ska kunna följa dem.

I avsnitt 1.6 *Fastställa hastighet*, underrubrik *Tågsättets största tillåtna hastighet* (på sidan 8, i version 6.1) tillkommer dels en ny punktsats, dels en komplettering i sista stycket:

[oförändrat]

- **största tillåtna hastighet till följd av specialtransport**

TDOK-nummer	Dokumentdatum	Version
TDOK 2021:0412	2023-05-31	5.0
Fastställt av	Gäller från	Ersätter
Chef PLkvtj	2023-06-01	[Ersätter]
Skapat av		Konfidentialitetsnivå
Blomhage Michael, PLkvtj		1 Ej känslig

Tågsättets största tillåtna hastighet ska matas in i tågskyddssystemet innan tågfärden påbörjas och vid varje tillfälle som någon av förutsättningarna ändras. **Detta krävs dock inte för hastighetsbegränsning vid punktnedläggning till följd av en specialtransport.**

Inarbetning i TTJ:

Ändringen beräknas bli inarbetad i TTJ 2024-06-01.

TTJ MODUL 8E TÅGFÄRD – SYSTEM E2 OCH E3

Hantering av hastighetsnedläggningar och punktnedläggningar till följd av specialtransport hanteras inte längre som säkerhetsorder. Istället ingår motsvarande uppgifter i tågets körplan.

Bakgrund: Införandet av nytt arbetssätt kring planering och tilldelning av kapacitet, marknadsanpassad planering av kapacitet (MPK), innebär behov av förändringar i trafiksäkerhetsreglerna.

Hastighetsnedläggningar och punktnedläggningar till följd av specialtransporter kommer inte längre att utgöras av säkerhetsorder. Istället kommer motsvarande uppgifter att ingå som en del i tågets körplan. Det innebär även att reglerna för hanteringen av punktnedläggningar flyttas från modul 4 till modul 8E.

Ändringen berör: Förare och tågklarerare.

Ändringar:

I kapitel A *Gemensamma regler för system E2 och E3*, avsnitt 1.1 *Tågfärdens körplan* (på sidan 10, i version 4.1) tillkommer två nya punktsatser:

[oförändrat]

- **största tillåtna hastighet till följd av specialtransport**
- **uppgift om hastighetsnedläggning som gäller vid en bro, tunnel eller liknande till följd av specialtransport, så kallad punktnedläggning.**

[oförändrat]

I kapitel A *Gemensamma regler för system E2 och E3*, avsnitt 1.2 *Tågfärdens bemanning* (på sidan 10, i version 4.1) tillkommer två stycken:

[oförändrat]

Vid hastighetsbegränsning som gäller vid en bro, tunnel eller liknande till följd av en specialtransport, så kallad punktnedläggning, gäller dessutom följande avseende tågfärdens bemanning.

Om körplanen innehåller uppgift om en punktnedläggning till följd av en specialtransport och järnvägsföretaget bedömer att föraren inte lätt kan identifiera platsen för punktnedläggningen ska järnvägsföretaget se till att en person medföljer som kan bistå med att lokalisera platsen. Detsamma gäller om järnvägsföretaget bedömer att antalet punktnedläggningar är för många för att föraren säkert ska kunna följa dem.

TDOK-nummer	Dokumentdatum	Version
TDOK 2021:0412	2023-05-31	5.0
Fastställt av	Gäller från	Ersätter
Chef PLkvtj	2023-06-01	[Ersätter]
Skapat av		Konfidentialitetsnivå
Blomhage Michael, PLkvtj		1 Ej känslig

I kapitel A *Gemensamma regler för system E2 och E3*, avsnitt 1.6 *Fastställa hastighet*, underrubrik *Tågsättets största tillåtna hastighet* (på sidan 12, i version 4.1) tillkommer dels en ny punktsats, dels en komplettering i sista stycket:

[oförändrat]

- **största tillåtna hastighet till följd av specialtransport**

Tågsättets största tillåtna hastighet ska matas in i tågskyddssystemet innan tågfärden påbörjas och vid varje tillfälle som någon av förutsättningarna ändras. **Detta krävs dock inte för hastighetsbegränsning vid punktnedsättning till följd av en specialtransport.**

Inarbetning i TTJ:

Ändringen beräknas bli inarbetad i TTJ 2024-06-01.

TTJ MODUL 13 L-SKYDD

Gränspunkter för L-skydd i system S, fel i texten på sidan 32

Bakgrund: Det saknas text i kapitel F, avsnitt 1.3 *L-skyddsområdets gränspunkter* (i system S).

Rättelsen berör: Tillsyningsmän vid L-skydd och tågklarerare i system S.

Rättelse: I kapitel F *Tillägg för system S*, ska avsnitt 1.3 *L-skyddsområdet gränspunkter* (på sidan 32, i version 5) ha följande lydelse:

1.3 L-skyddsområdets gränspunkter

I system S ska en gränspunkt utgöras av något av följande:

- en linjeplats
- en huvudsignaltavla vid en linjeplats utan huvudspår
- en huvudsignaltavla till en gränsdriftplats
- en infartssignal till en gränsdriftplats.

De angivna gränspunkterna får anges med hjälp av gränsdriftplatsens eller linjeplatsens namn.

Om en linjeplats är gränspunkt ingår den inte i L-skyddsområdet.

Inarbetning i TTJ: Rättelsen beräknas bli inarbetad i TTJ 2024-06-01.

TDOK-nummer
TDOK 2021:0412

Version
5.0

Versionslogg

Fastställd version	Dokumentdatum	Ändring	Namn
Version 1.0	2021-07-26	Nytt dokument.	Ulf Pålsson, PLkvtj
Version 2.0	2021-10-28	Ändrad redigering: Nyttillkomna ändringar i avsnitt 2.1 och redan tidigare införda i avsnitt 2.2. Ett antal ändringar påförda i avsnitt 2.1.	Ulf Pålsson, PLkvtj
Version 3.0	2022-05-31	Regeltexter som är införda i TTJ är slopade i denna TDOK.	Ulf Pålsson, PLkvtj
Version 4.0	2022-12-11	Ändringar på grund av införandet av MPK och dess påverkan på körplan och tågorder.	Michael Blomhage, PLkvtj
Version 5.0	2023-05-31	Uppdateringar med anledning av ny utgåva av TTJ från och med 2023-06- 01	Michael Blomhage, PLkvtj