

TDOK-nummer TDOK 2021:0412	Dokumentdatum 2021-10-28	Version 2.0
Fastställt av cPLkvtj	Gäller från 2021-11-28	Ersätter [Ersätter]
Skapat av Ulf Pålsson, 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
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 3E Signaler – System E2 och E3	3
TTJ Modul 8E Tågfärd – System E2 och E3	4
TTJ Modul 9E Spärrfärd – System E2 och E3	5
TTJ Modul 10E Växling – System E2 och E3	6
TTJ Modul 12 A-skydd	7
TTJ Modul 13 L-skydd	8
TTJ Modul 16 D-skydd	9
2.2 Ändringar presenterade genom tidigare version av TDOK 2021:0412	10
TTJ modul 17E Trafikledning – System E2 och E3	10
TTJ modul 17HMS Trafikledning – System H, M och S	12
TTJ modul 22 Trafikverksamheter – System R	13
Versionslogg	14

TDOK-nummer
2021:0412

Version
2.0

1 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

Ändrad redigeringsprincip: Dokumentets avsnitt 2 *Ändringar i TTJ-moduler* är uppdelat i två underavdelningar, 2.1 med de ändringar som tillkommer med denna senaste version och 2.2 med de ändringar som är kvar sedan tidigare version.

Sakändringar: De nytillkomna ändringarna under 2.1 är av två slag. Några föranleds av signaltekniska ändringar på Botniabanan och Ådalsbanan i vecka 47 2021. Några föranleds av upptäckta felaktigheter i TTJ.

TDOK-nummer
2021:0412

Version
2.0

2 Ändringar i TTJ-moduler

2.1 Ändringar tillkomna genom denna version av TDOK 2021:0412

TTJ Modul 3E Signaler – System E2 och E3

Särskilda regler för driftläge ”skiftning”, ändring på sid 29. Gäller endast på Botniabanan och Ådalsbanan

Bakgrund: I avsnitt 7.1 *Särskilda regler för vissa driftlägen* i kapitel C anges att driftläge ”skiftning” får användas vid tågfärd om tågklararen har beviljat backningen. Införandet av balisövervakade lokalreserveringsområden på Botniabanan och Ådalsbanan gör det i praktiken omöjligt att använda driftläge ”skiftning” vid backning som ska påbörjas när drivfordonet befinner sig på linjen.

Ändringen gäller: Endast på sträckan (Gimonäs) – (Nacksta).

Ändringen berör: Förare och tågklarare på Botniabanan och Ådalsbanan.

Ändring: I kapitel C *Hyttsignalering*, avsnitt 7.1 *Särskilda regler för vissa driftlägen*, avsnittet under rubriken *Skiftning* (på sidan 29, version 2), utgår text om backning av tåg. Avsnittet ska ha följande lydelse:

Skiftning

- Spärrfärd får framföras - - - [oförändrat]
- Växling får pågå - - - [oförändrat]

Inarbetning i TTJ: Ändringen beräknas bli inarbetad i TTJ 2022-06-01.

TDOK-nummer
2021:0412

Version
2.0

TTJ Modul 8E Tågfärd – System E2 och E3

**Driftläge vid backning vid tågfärd i system E2, tillägg på sidan 30.
Gäller endast på Botniabanan och Ådalsbanan**

Bakgrund: I nuvarande regler i avsnitt 4.16 *Backa tåg* i kapitel A är anvisningarna ofullständiga om vilka driftlägen som ska användas vid backning vid tågfärd i system E2. Införandet av balisövervakade lokalreserveringsområden i system E2 på Botniabanan och Ådalsbanan gör det i praktiken omöjligt att använda driftläge ”skiftning” vid backning som ska påbörjas när drivfordonet befinner sig på linjen.

Ändringen gäller: Endast på sträckan (Gimonäs) – (Nacksta).

Ändringen berör: Förare och tågklarerare på Botniabanan och Ådalsbanan.

Ändring: I kapitel A *Gemensamma regler för system E2 och E3*, avsnitt 4.16 *Backa tåg*, före underrubriken *Avsluta backning* (på sidan 30, i version 3) tillkommer följande underrubrik och text:

Driftläge vid backning

Om tågsättet inte kan framföras med tekniskt körbesked från en förarhytt främst i backningsriktningen, ska om möjligt driftläge ”kvitterat nödstopp” eller driftläge ”nödbackning” användas. Om detta inte är möjligt får backningen ske i driftläge ”förbikopplat”.

Avsluta backning

[oförändrat]

Inarbetning i TTJ: Ändringen beräknas bli inarbetad i TTJ 2022-06-01.

TDOK-nummer
2021:0412

Version
2.0

TTJ Modul 9E Spärrfärd – System E2 och E3

**Driftläge inom ett D-skyddsområde, tillägg på sidan 39.
Gäller endast på Botniabanan och Ådalsbanan**

Bakgrund: Införandet av balisövervakade lokalreserveringsområden på Botniabanan och Ådalsbanan gör det i praktiken omöjligt att använda driftläge ”skiftning” vid spärrfärd inom ett D-skyddsområde, eftersom det är huvudtillsyningsmannen och inte tågklararen som trafikleder området.

Ändringen gäller: Endast på sträckan (Gimonäs) – (Nacksta).

Ändringen berör: Förare och tillsyningsmän vid spärrfärd på Botniabanan och Ådalsbanan.

Ändring: I kapitel A *Gemensamma regler för system E2 och E3*, avsnitt 5.17 *Spärrfärd inom ett D-skydd*, före underrubriken *Passera gräns in till D-skyddsområdet* (på sidan 39, i version 4) tillkommer följande underrubrik och text:

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.

Passera gräns in till D-skyddsområdet

[oförändrat]

Inarbetning i TTJ: Ändringen beräknas bli inarbetad i TTJ 2023-06-01.

TDOK-nummer
2021:0412

Version
2.0

TTJ Modul 10E Växling – System E2 och E3

**Driftläge inom ett D-skyddsområde, tillägg på sidan 29.
Gäller endast på Botniabanan och Ådalsbanan**

Bakgrund: Införandet av balisövervakade lokalreserveringsområden på Botniabanan och Ådalsbanan gör det i praktiken omöjligt att använda driftläge ”skiftning” vid växling inom ett D-skyddsområde, eftersom det är huvudtillsyningsmannen och inte tågklararen som trafikleder området.

Ändringen gäller: Endast på sträckan (Gimonäs) – (Nacksta).

Ändringen berör: Förare och tillsyningsmän vid växling på Botniabanan och Ådalsbanan.

Ändring: I kapitel A *Gemensamma regler för system E2 och E3*, avsnitt 5.9 *Växling inom ett D-skydd*, före underrubriken *Passera gräns in till D-skyddsområdet* (på sidan 29, i version 4) tillkommer följande underrubrik och text:

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.

Passera gräns in till D-skyddsområdet

[oförändrat]

Inarbetning i TTJ: Ändringen beräknas bli inarbetad i TTJ 2023-06-01.

TDOK-nummer
2021:0412

Version
2.0

TTJ Modul 12 A-skydd

Gränspunkter för A-skydd i system S, fel i texten på sidan 44

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

Rättelsen berör: Tillsyningsmän vid A-skydd och tågklarare i system S.

Rättelse: I kapitel F *Tillägg för system F*, ska avsnitt 1.3 *A-skyddsområdets gränspunkter* (på sidan 44, i version 5) ha följande lydelse:

1.3 A-skyddsområdet gränspunkter

I system S ska en gränspunkt utgöras av något av:

- 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 A-skyddsområdet.

Inarbetning i TTJ: Rättelsen beräknas bli inarbetad i TTJ 2023-06-01.

TDOK-nummer
2021:0412

Version
2.0

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 tågklarare i system S.

Rättelse: I kapitel F *Tillägg för system F*, ska avsnitt 1.3 *L-skyddsområdet gränspunkter* (på sidan 32, i version 4) 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 2023-06-01.

TDOK-nummer
2021:0412

Version
2.0

TTJ Modul 16 D-skydd

Lokalreservering, avsaknad av regler efter sid 18.

Bakgrund: Det saknas regler i kapitel B om att tågklararen i system E2 och E3 ska lokalreservera området innan hen lämnar starttillstånd till D-skyddet. Denna åtgärd krävs för att vägskyddsanläggningar ska fungera inom D-skyddsområdet.

Rättelsen berör: Tågklarare och huvudtillsyningsmän i system E2 och E3.

Rättelse: I kapitel B *Tillägg för system E2 och E3* tillkommer ett nytt avsnitt 2 med underavsnitt 2.3, samt ett nytt avsnitt 4, med följande lydelse:

2 Anordna D-skydd

2.3 STARTTILLSTÅND

Innan tågklararen lämnar starttillstånd till D-skyddet, ska hen även lokalreservera de spår som finns inom D-skyddsområdet.

4 Avsluta D-skydd

I samband med att huvudtillsyningsmannen avslutar D-skyddet, ska tågklararen även återta lokalreserveringen för de spår som finns inom D-skyddsområdet.

Inarbetning i TTJ: Rättelsen beräknas bli inarbetad i TTJ 2022-06-01.



TDOK-nummer
2021:0412

Version
2.0

2.2 Ändringar presenterade genom tidigare version av TDOK 2021:0412

TTJ modul 17E Trafikledning – System E2 och E3

Start med okänd position, fel i texten på sidan 26

Bakgrund: Det saknas text i kapitel F *Åtgärder vid tillstånd och medgivanden*, avsnitt 2.1 *Start med okänd position*, första stycket.

Rättelsen berör: Tågklarerare i system E2 och E3.

Rättelse: Avsnitt 2.1 (på sid 26, i version 4.1) ska ha följande lydelse.

2.1 START MED OKÄND POSITION

Om en tågfärd eller spärrfärd inte kan få tekniskt körbesked på grund av att färden har okänd position och under förutsättning att färden står vid en signalpunktstavla, gäller följande.

Tågklareraren ska - - - [oförändrat]

Inarbetning i TTJ: Rättelsen beräknas bli inarbetad i TTJ 2022-06-01.

TDOK-nummer
2021:XXXX

Version
2.0

Kontroller om spåravsnittet inte kan reserveras, fel i texten på sidan 31

Bakgrund: Det är delvis felaktig text i kapitel F *Åtgärder vid tillstånd och medgivanden*, avsnitt 5.2 *Infartssignalpunkt och mellansignalpunkt*, sjätte stycket med punktsatser (vilket är andra stycket med punktsatser på sid 31 i version 4.1).

Ändringen berör: Tågklarare i system E2 och E3.

Rättelse: Övre delen av sid 31 (i version 4.1) ska ha följande lydelse:

Om det inte förekommer --- [oförändrat] --- till tåget eller spärrfärden.

Om det däremot finns risk för konflikt med andra tåg eller spärrfärder på driftplatsen, ska tågklararen förhindra att ett tåg (tåg 11) eller en spärrfärd (spärrfärd yy) kommer i konflikt med dessa rörelser innan tågklararen får lämna ett muntligt körtillstånd till tåget eller spärrfärden.

Tågklararen ska förhindra konflikten genom att lägga motväxlarna i den avsedda färdvägen för tåg 11 eller spärrfärd yy i lägen som skyddar de andra rörelserna och om möjligt säkerställa att de blir låsta.

Om någon av motväxlarna i den avsedda färdvägen för tåg 11 eller spärrfärd yy inte kan låsas, ska tågklararen skydda de andra rörelserna från tåg 11 eller spärrfärd yy på följande sätt: I varje möjlig väg som tåg 11 eller spärrfärd yy kan nå de andra rörelserna genom ska tågklararen lägga minst en motväxel i skyddande läge och säkerställa att den blir låst.

[Figur 1 med figurtext är oförändrad.]

Inarbetning i TTJ: Rättelsen beräknas bli inarbetad i TTJ 2022-06-01.

TDOK-nummer
2021:0412

Version
2.0

TTJ modul 17HMS Trafikledning – System H, M och S

Kontroller om spåravsnittet inte kan reserveras, fel i texten på sidan 48

Bakgrund: Delvis felaktig text i kapitel F *Signal i stopp*, avsnitt 4.2 *Infartssignal och mellansignal*, sjätte stycket med punktsatser (vilket är andra stycket med punktsatser på sid 48), samt felaktig text i sista stycket.

Rättelsen berör: Tågklarerare i system H och M.

Rättelse: Övre delen av sid 48 (i version 6) ska ha följande lydelse. Sista stycket före figur 1 slopas.

Om det inte förekommer --- [oförändrat] --- till tåget eller spärrfärden.

Om det däremot finns risk för konflikt med andra tåg eller spärrfärder på driftplatsen, ska tågklareraren förhindra att ett tåg (tåg 11) eller en spärrfärd (spärrfärd yy) kommer i konflikt med dessa rörelser innan tågklareraren får lämna ett stoppassagemedgivande för signalen till tåget eller spärrfärden. Tågklareraren ska förhindra konflikten genom att lägga motväxlarna i den avsedda färdvägen för tåg 11 eller spärrfärd yy i lägen som skyddar de andra rörelserna och om möjligt säkerställa att de blir låsta.

Om någon av motväxlarna i den avsedda färdvägen för tåg 11 eller spärrfärd yy inte kan låsas, ska tågklareraren skydda de andra rörelserna från tåg 11 eller spärrfärd yy på följande sätt: I varje möjlig väg som tåg 11 eller spärrfärd yy kan nå de andra rörelserna genom ska tågklareraren lägga minst en motväxel i skyddande läge och säkerställa att den blir låst.

[Figur 1 med figurtext är oförändrad.]

Inarbetning i TTJ: Rättelsen beräknas bli inarbetad i TTJ 2022-06-01.



TDOK-nummer

2021:0412

Version

2.0

TTJ modul 22 Trafikverksamheter – System R

Manuell inskrivning av tåg med verksam ATC, fel i texten på sidan 49

Bakgrund: Felaktig text i kapitel G *Tågfärd*, avsnitt 4.20 *Manuell inskrivning av tåg med verksam ATC*, dialogslingan, förarens andra led.

Ändringen berör: Förare vid tågfärd i system R. Tågklarare i system R.

Rättelse: På sid 49 (i version 1) ska förarens andra led i dialogslingan ha följande lydelse.

Föraren

- antecknar och repeterar meddelandet
- kör efter att tåget har fått körtillstånd
- kontrollerar före passage av den närmaste signalpunkts-tavlan att den har den uppgivna beteckningen.

Inarbetning i TTJ: Rättelsen beräknas bli inarbetad i TTJ 2022-06-01.

TDOK-nummer
TDOK 2021:0412

Version
2.0

Versionslogg

Fastställd version	Dokumentdatum	Ändring	Namn
Version 1.0	2021-07-26	Nytt dokument	Ulf Pålsson, PLkvtj
Version 2.0	2021-10-28	Uppdatering inför inkoppling på Botnia-Ådalsbanan samt korrigerig av felaktigheter.	Ulf Pålsson, PLkvtj