

## Presentation av ändringar i TTJ den 1 juni 2022

1	Inledning .....	2
2	Presentation efter sakområden .....	3
2.1	Halv siktfart, hel siktfart .....	3
2.2	Backningsområde. Driftläge ”nödbackning” .....	3
2.3	Vägväxling, växlingsväg, tågvägsväxling .....	4
2.4	Signaltavlor – tillkommande och ändrade bestämmelser.....	4
2.5	Frontsignal och slutsignal vid tågfärd och spärrfärd.....	6
2.6	Felaktig huvudsignal, försignal, riktningssignal eller riktningförsignal.....	7
2.7	Dialog mellan förare och eldrifningenjör vid kontaktledningshaveri .....	8
2.8	Felaktig tyfon eller vissla .....	8
2.9	Förarens agerande vid balisöverensstämmelsefel vid huvudsignal.....	9
2.10	Omledning av tåg med samma tågnummer inom en driftplats med driftplatsdelar .....	9
2.11	Driftläge vid backning vid tågfärd .....	9
2.12	Spärrfärds ankomst till linjeplats utan huvudspår .....	10
2.13	Möjlighet att vid L-skydd lyfta eller välta ur lätta arbetsredskap från spåret .....	10
2.14	Justeringar på blankett 29, 30 och 31 .....	10
2.15	Översyn av uttrycken ’nästa’, ’närmaste’ och ’följande’ .....	10
2.16	Lokalreservering vid D-skydd i system E2 .....	11
2.17	Symboler i förarpanelen för annat traktionssystem (slut på kontaktledning).....	11
2.18	Rättelser av upptäckta fel och brister .....	11
3	Ändrade moduler .....	11
3.1	Modul 1 <i>Termer</i> .....	11
3.2	Modul 2 <i>Introduktion</i> .....	12
3.3	Modul 3 <i>Signaler – Gemensamma regler</i> .....	12
3.4	Modul 3E <i>Signaler – System E2 och E3</i> .....	12
3.5	Modul 3HMS <i>Signaler – System H, M och S</i> .....	12
3.6	Modul 3M <i>Signaler – Tillägg för system M</i> .....	13
3.7	Modul 3S <i>Signaler – Tillägg för system S</i> .....	13
3.8	Modul 4 <i>Dialog och ordergivning</i> .....	13
3.9	Modul 5 <i>Blanketter</i> .....	13
3.10	Modul 6 <i>Fara och olycka</i> .....	13
3.11	Modul 8E <i>Tågfärd – System E2 och E3</i> .....	14
3.12	Modul 8HM <i>Tågfärd – System H och M</i> .....	14
3.13	Modul 8M <i>Tågfärd – Tillägg för system M</i> .....	15
3.14	Modul 9E <i>Spärrfärd – System E2 och E3</i> .....	15
3.15	Modul 9HMS <i>Spärrfärd – System H, M och S</i> .....	15

3.16	Modul 9S Spärrfärd – Tillägg för system S.....	15
3.17	Modul 10E Växling – System E2 och E3.....	16
3.18	Modul 10HMS Växling – System H, M och S.....	16
3.19	Modul 13 L-skydd .....	16
3.20	Modul 15 S-skydd .....	16
3.21	Modul 16 D-skydd .....	16
3.22	Modul 17E Trafikledning – System E2 och E3.....	16
3.23	Modul 17HMS Trafikledning – System H, M och S.....	17
3.24	Modul 18M Trafikledning – Enkla signalställverk – System M .....	17
3.25	Modul 22 Trafikverksamheter – System R .....	17
4	Ny utgåva av TDOK 2021:0412 Tillfälliga ändringar i TTJ .....	17

## 1 Inledning

Följande TTJ-moduler berörs av ändringar och ges ut i ny utgåva som gäller fr.o.m. 1 juni 2022: 1, 2, 3, 3E, 3HMS, 3M, 3S, 4, 5, 6, 8E, 8HM, 8M, 9E, 9HMS, 9S, 10E, 10HMS, 13, 15, 16, 17E, 17HMS, 18M och 22. (Övriga moduler berörs alltså *inte* av ändringen: modul 7, 9M, 11, 12, 14, 17R, 19M och 20.)

I denna ändringspresentation visar

- en enkel streckad linje i högermarginalen att texten har betydelse *endast* för verksamhet i *system E2 eller E3*
- en våglinje i högermarginalen att texten har betydelse *endast* för verksamhet i *system R*

När det i denna presentation refereras till *pkt x*, avses en punkt i *detta* dokument. En referens till *avsnitt y* avser ett avsnitt i TTJ.

I pkt 2.1–2.17 anges med [Berör: xxx] vilka funktioner av operativ personal som är närmast berörda av ändringen. I förekommande fall berörs givetvis även ledningsfunktioner vid infrastrukturförvaltaren och järnvägsföretag.

Presentationen syftar till att peka på de ändringar som genomförs. För att fullt ut ta del av ändringarna är det nödvändigt att ta del av den föreslagna TTJ-texten och vid behov jämföra med hittillsvarande text.

## 2 Presentation efter sakområden

### 2.1 Halv siktfart, hel siktfart

[Berör: förare, tillsyningsman vid spårfärd och växling, signalgivare vid spårfärd och växling samt vid backning vid tågärd.]

*Bakgrund:* I EU-dokumentet TSD Drift och trafikledning finns det EU-gemensamma bestämmelser och anvisningar som är obligatoriska för alla EU-länder. Dessa påverkar TTJ:s regler om halv siktfart och hel siktfart.

Reglerna om vad halv siktfart och hel siktfart innebär (modul 1 *Termer*, avsnitt 5 *Rörelseformer och hastigheter*) skärps något, genom att det nu måste vara möjligt att stanna också före ett "annat hinder". Dock görs undantag för hinder som oväntat befinner sig i eller kommer in i spåret inom halva respektive hela siktsträckan.

### 2.2 Backningsområde. Driftläge "nödbackning"

[Berör: tågklarerare i system E2 och E3, förare vid tågärd i system E2 och E3, förare och tillsyningsman vid spårfärd i system E2 och E3.]

*Bakgrund:* I system E2 kan det finnas i signalanläggningen förprojekterade *backningsområden* i långa tunnar och på långa broar. Ett backningsområde möjliggör tekniskt för en ärd att övergå till driftläge "nödbackning" (RV) efter att fordonssättet har framförts med tekniskt körbesked och sedan stannat med främsta fordonet i backningsområdet. Driftläge "nödbackning" medger tekniskt att fordonssättet kan föras i motsatt riktning mot den som gällde för det tekniska körbeskedet, ut ur tunneln eller bort från bron. Övergång till driftläge "nödbackning" sker *utan att det tekniskt kontrolleras att backningssträckan är säkrad för backningen*. Hittills har funktionen med backningsområden och dess koppling till driftläge "nödbackning" inte berörts i TTJ, vilket nu åtgärdas.

I system E3 används driftläge "nödbackning" på ett annat sätt: Driftläget förekommer där bara i samband med att tågklareraren lägger en särskild backningstågväg (ny benämning på hittillsvarande 'backningsväg'), avsedd för backning vid tågärd med uppsikt av signalgivare eller utan uppsikt.

Följande ändringar görs i TTJ:

- I modul 1 *Termer*:
  - Termen 'backningsområde' med förklaring tillkommer i avsnitt 2.4.
  - Hittillsvarande term 'backningsväg' i avsnitt 2.4 slopas och ersätts av termen 'backningstågväg' med förklaring i avsnitt 2.6. 'Backningstågväg' är en delmängd av termen 'tågväg'.
- I modul 3E *Signaler – System E2 och E3*, kapitel C *Hyttsignalering*, avsnitt 7.1 *Särskilda regler för vissa driftlägen*: Texten om driftläge "nödbackning" kompletteras. Det förklaras i vilka sammanhang som driftläge "nödbackning" används i system E2 och i system E3. För tågärd finns det en hänvisning till bestämmelserna om backning vid tågärd. För spårfärd anges att driftläget får användas för att flytta spårfärdssättet enligt de ordinarie reglerna för spårfärd.

## 2.3 Vägväxling, växlingsväg, tågväxling

[Berör: tågklarare, förare vid växling och tillsyningsman vid växling.]

*Bakgrund:* Den ursprungliga tanken med termen *vägväxling* är att vägväxling omfattar all växling på låst växlingsväg (alltså bortom signalbild 'lodrätt' eller 'snett vänster'). Men, den hittillsvarande termförklaringen innehåller en formulering om att vägväxling genomförs utan att stanna och i en och samma riktning, och det har hos viss personal lett till tolkningen att t.ex. en vanlig rundgång med lok inte kan genomföras som vägväxling trots att den sker på låsta växlingsvägar (eftersom man då stannar och byter riktning två gånger). Andra har däremot tolkat så att en rundgång på låst växlingsväg är vägväxling, eftersom man vid varje riktningsbyte får en ny signalbild "lodrätt" eller "snett vänster", något som ansluter till tanken med termen.

För att bättre klargöra syftet med vägväxling genomförs följande ändringar:

- I modul 1 *Termer*, avsnitt 6.2 *Växling*, ändras termförklaringen för *vägväxling* till: "växling som sker på en låst växlingsväg". ("Förbudet" mot att stanna eller byta riktning tas alltså bort.)
- I modul 1, avsnitt 2.6 *Signalanläggningar, signalställverk* (ändrad rubrik), kompletteras termförklaringen för *växlingsväg* med att en låst växlingsväg bekräftas genom signalbild "lodrätt" eller "snett vänster".
- I modul 10E *Växling – System E2 och E3*, kapitel A, avsnitt 2.4 *Starttillstånd*, samt i modul 10HMS *Växling – System H, M och S*, kapitel A avsnitt 2.4 *Starttillstånd*, kompletteras texten under under-rubriken *Begära starttillstånd* (sist i underavsnittet) med en ny regel:

Har starttillståndet getts genom signalbeskedet "rörelse tillåten, fri väg" eller "rörelse tillåten, hinder finns" och rörelsen därefter stannar bortom dvärgsignalen, gäller följande: Om växlingssättet står vid en dvärgsignal som visar "rörelse tillåten", får växlingen fortsätta inom det överenskomna växlingsområdet.

Om växlingssättet däremot har stannat till mer än kortvarigt vid ett ställe där det inte finns någon dvärgsignal, eller ska byta riktning vid ett sådant ställe, ska ett nytt starttillstånd inhämtas.

(Denna nya regel ersätter det hittillsvarande "förbudet" att vid vägväxling stanna eller byta riktning.)

I och med dessa ändringar kan vägväxling alltid tillämpas på låst växlingsväg. Det inofficiella uttrycket 'växling på låst växlingsväg' behöver inte användas längre; det kan och bör helt ersättas av 'vägväxling'.

I analogi med ändringen av termförklaringen för vägväxling, ändras också termförklaringen för *tågväxling* till: "växling som sker på en låst normal tågväg med tekniskt körbesked. Förekommer i system E2 och E3." Detta innebär ingen sakändring.

## 2.4 Signaltavlor – tillkommande och ändrade bestämmelser

### 2.4.1 Utökad användning av tillägsskylt "ATC-överskridande"

[Berör: förare vid tågfärd och spårfärd.]

Tillägsskylt "ATC-överskridande" under hastighetstavla och under orienteringstavla för lägre hastighet kan användas även i annat sammanhang än vid procentuellt kuröverskridande, nämligen där högre hastighet tillåts för tåg som framförs med ATC-besked än för tåg som framförs utan ATC-besked. (På detta sätt kan tillägsskyltar med lång och svårläslig text slopas, t.ex. med texten "Gäller vid körning utan ATC-besked".)

De justerade reglerna finns i modul 3HMS *Signaler – System H, M och S*, kapitel B *Tillåta och styra rörelser*, avsnitten 6.3 *Hastighetstavla* och 6.4 *Orienteringstavla för lägre hastighet*.

## 2.4.2 Orienteringstavla för trafikplats, delvis ändrad användning

[Berör: förare vid tågärd och spärrärd, tillsyningsman vid spärrärd.]

Följande ändringar görs i användningen av orienteringstavla för trafikplats:

- I system E2 och E3 ska tavlan inte längre användas före driftplatsgränsen från linjen mot en driftplats. (I praktiken har bara ett litet antal satts upp enligt de hittillsvarande reglerna.)
- Tavlan ska vid behov kunna användas även före sådana plattformar inom en driftplats/driftplatsdel som inte utgör ett hållställe. (Behov kan t.ex. finnas om en plattform inom en driftplats med lång utsträckning ligger på ett ställe som kan vara svårt att identifiera.)
- I system S ska tavlan inte vara obligatorisk före varje linjeplats utan användas bara vid behov, t.ex. där det kan vara svårt att i 40 km/tim identifiera var en linjeplats ligger. (I praktiken är det i dag många linjeplatser i system S som inte föregås av en tavla.)
- En tavla kan vid behov vara placerad på längre eller kortare avstånd än det normala avståndet 800–1000 m. Tavlan ska då vara försedd med en tillägsskylt ”avstånd”.

Ändringarna finns i modul 3 *Signaler – Gemensamma regler*, kapitel G *Övrig information*, avsnitt 1.1 *Orienteringstavla för trafikplats*.

Ute i infrastrukturen kommer dessa ändringar att genomföras under en övergångsperiod.

## 2.4.3 Ny orienteringstavla för systemgräns mot system E2 och E3

[Berör: förare vid tågärd och spärrärd med tjänstgöring vid gräns från system H eller M mot system E2 eller E3.]

Det införs en ny orienteringstavla för systemgräns, som i vissa fall kan förekomma före gränsen från system H eller M mot system E2 eller E3. Tavlan ska finnas bara om det finns särskilt behov av att i förväg uppmärksamma föraren på en tågärd eller spärrärd som framförs utan verksam ATC om systemgränsen. (I vilka fall som tavlan ska finnas ska regleras i signaltekniska dokument.) Vid tavlan ska en ärd som framförs utan ATC-besked börja minska hastigheten till högst 40 km/h, så att färden säkert kan stanna vid signalpunkts-tavlan vid eller strax före systemgränsen.

Reglerna om den nya tavlan finns i modul 3 *Signaler – Gemensamma regler*, kapitel G *Övrig information*, nytt avsnitt 1.3 *Orienteringstavla för systemgräns*.

## 2.4.4 Orienteringstavla för huvudsignal, förtydligande för när försignal saknas i system M

[Berör: förare vid tågärd och spärrärd i system M.]

I syftet att förtydliga reglerna görs följande ändringar:

- I hittillsvarande modul 3M *Signaler – Tillägg för system M*, kapitel B *Tillåta och styra rörelser*, avsnitt 3.1 *Orienteringstavla för huvudsignal*, slopas andra stycket. (En ersättande regel införs i stället i kapitel H *Äldre signaleringsformer*, avsnitt 1.13.)
- I modul 3M, kapitel H *Äldre signaleringsformer*, avsnitt 1.13 *Avsaknad av försignalering* (ändrad rubrik) justeras texten, och hittillsvarande regel om hastighetsminskning till 40 km/h då försignalering saknas flyttas hit (jfr punktsatsen ovan).

Dessa redigeringsändringar innebär ingen ändring i sak.

## 2.5 Frontsignal och slutsignal vid tågärd och spärrärd

*Bakgrund:* I EU-dokumentet *TSD Drift och trafikledning* finns det EU-gemensamma bestämmelser och anvisningar som är obligatoriska för alla EU-länder. Dessa påverkar TTJ:s regler om frontsignal och slutsignal.

### 2.5.1 Frontsignalens utseende

[Berör: förare vid tågärd och spärrärd, tillsyningsman vid spärrärd.]

Regeln i *TSD Drift och trafikledning* om frontsignal anges som normalfallet: tre vita sken i triangel.  
(Bakgrund: Alla nya drivfordon utrustas på detta sätt.)

Andra fall av vita sken kan användas som frontsignal på äldre fordon som inte har passande utrustning, eller vid fel.

De omredigerade bestämmelserna (i modul 3 *Signaler – Gemensamma regler*, kapitel G *Övrig information*, avsnitt 3.3 *Frontsignal och slutsignal*, underrubrik *Frontsignalens utseende*) ändrar alltså inte på något i sak.

### 2.5.2 Slutsignalens utseende

[Berör: förare vid tågärd och spärrärd, tågsättsklargörare, tillsyningsman vid spärrärd.]

Regeln i *TSD Drift och trafikledning* om slutsignal anges som normalfallet. Det innebär

- för resandetåg: två röda fasta sken placerade vågrätt
- för andra tåg än resandetåg: antingen två vita och röda slutsignalskärmar av "EU-modell" placerade vågrätt eller slutsignal som på ett resandetåg.

(Bakgrund: Alla nya drivfordon och personvagnar utrustas med två fasta slutsignallyktor med fast sken.)

Regeln för andra tåg än resandetåg gäller även för nattsignal vid spärrärd.

Om ett fordon inte har utrustning för "normalfallet" eller vid fel, får alla typer av hittillsvarande slutsignal användas även fortsättningsvis. Det gäller bland annat blinkande röda sken i stället för fasta, ett rött sken i stället för två, slutsignal på resandetåg enligt normalregeln för andra tåg, användning av gula och röda äldre slutsignallyktor eller slutsignalskärmar.

De omredigerade bestämmelserna (i modul 3 *Signaler – Gemensamma regler*, kapitel G *Övrig information*, avsnitt 3.3 *Frontsignal och slutsignal*, underrubrik *Slutsignalens utseende*) ändrar alltså inte på något i sak.

### 2.5.3 Avsaknad av frontsignal

[Berör: tågklarare, förare vid tågärd, förare och tillsyningsman vid spärrärd.]

Nya regler införs om vad som ska gälla om det uppstår ett så stort fel på frontsignalen att inget vitt sken kan visas. Vid god sikt får fordonssättet fortsätta. I mörker och vid dålig sikt är huvudregeln att ett fordonssätt inte ska fortsätta. Om föraren och tågklararen bedömer det möjligt, får ett tåg dock fortsätta i 40 km/tim till nästa lämpliga driftplats. En spärrärd i mörker eller dålig sikt får fortsätta om ersättande belysning kan ordnas. Regler om avgivande av "tåg kommer" införs.

Reglerna finns

- för tågärd: i modul 8E *Tågärd – System E2 och E3*, kapitel A, avsnitt 4.11 *Fel på fordon*, ny underrubrik *Avsaknad av frontsignal*, samt i modul 8HM *Tågärd – System H och M*, avsnitt 4.13 *Fel på fordon* (ny avsnittsnumrering), ny underrubrik *Avsaknad av frontsignal*
- för spärrärd: i modul 9E *Spärrärd – System E2 och E3*, kapitel A, avsnitt 5.13 *Fel på fordon*, ny underrubrik *Avsaknad av frontsignal*, samt i modul 9HMS *Spärrärd – System H, M och S*, avsnitt 5.13 *Fel på fordon* (ny avsnittsnumrering), ny underrubrik *Avsaknad av frontsignal*.

## 2.5.4 *Avsaknad av slutsignal*

[Berör: tågklarerare, förare vid tågfärd, förare och tillsyningsman vid spärrfärd. Beträffande anmälan om avsaknad av slutsignal: all personal i trafiksäkerhetstjänst.]

Nya regler införs om vad som ska gälla om det under tågfärd eller spärrfärd upptäcks att slutsignal helt saknas (för spärrfärd: när nattsignal ska finnas). Huvudprinciperna är: Den som upptäcker att slutsignal saknas (vid spärrfärd: då nattsignaler används) ska underrätta tågklareraren. Ett tåg ska stoppas på nästa lämpliga driftplats med hänsyn till spårkapacitet och plattform för resandetåg, något som tågklareraren avgör. Om slutsignalen inte kan repareras eller ersättas, kan tågklareraren på vissa villkor lämna ett särskilt medgivande om att tåget får fortsätta utan slutsignal. För spärrfärd ska tågklareraren underrätta tillsyningsmannen, som ska reparera slutsignalen eller ersätta den med annan belysning. Om det inte är möjligt, ska spärrfärden som huvudregel avslutas, men tågklareraren får medge att spärrfärden får fortsätta om det inte finns andra spärrfärder på sträckan.

Reglerna finns

- för tågfärd: i modul 8E *Tågfärd – System E2 och E3*, kapitel A avsnitt 4.11 *Fel på fordon*, ny underrubrik *Avsaknad av slutsignal*, i modul 8HM *Tågfärd – System H och M*, avsnitt 4.13 *Fel på fordon* (ny avsnittsnumrering), ny underrubrik *Avsaknad av slutsignal*. I modul 8M *Tågfärd – Tillägg för system M*, avsnitt 4.13 *Fel på fordon* (ny avsnittsnumrering), ny underrubrik *Avsaknad av slutsignal*, införs ett förbud mot spärrfärd, A-skydd och L-skydd efter ett tåg som har fått medgivande att framföras utan slutsignal.
- för spärrfärd: i modul 9E *Spärrfärd – System E2 och E3*, kapitel A, avsnitt 5.13 *Fel på fordon*, ny underrubrik *Avsaknad av slutsignal*, samt i modul 9HMS *Spärrfärd – System H, M och S*, avsnitt 5.13 *Fel på fordon* (ny avsnittsnumrering), ny underrubrik *Avsaknad av slutsignal*.

## 2.6 **Felaktig huvudsignal, försignal, riktningssignal eller riktningsförsignal**

[Berör: tågklarerare, förare vid tågfärd och spärrfärd, tillsyningsman vid spärrfärd.]

### 2.6.1 *Order om felaktig huvudsignal eller försignal till huvudsignal*

*Bakgrund:* Att order ska ges om en felaktig huvudsignal eller felaktig försignal, det framgår i hittillsvarande regler bara genom att blankett 22 har en avdelning för sådan ordergivning.

Reglerna förtydligas nu:

- I modul 4 *Dialog och ordergivning*, avsnitt 3.7 *Särskilda regler för vissa säkerhetsorder*, tillkommer nya regler under en ny underrubrik *Felaktig huvudsignal eller försignal*. Där anges att order ska ges om en huvudsignal inte tydligt kan visa ”stopp”, om en fristående försignal inte tydligt kan visa ”vänta stopp” eller om den inbyggda försignalen i en huvudljussignal med tilläggsskylt ”försignalering” är felaktig.
- I modul 8HM *Tågfärd – System H, M och S* ändras rubriken för avsnitt 4.8 till *Felaktig huvudsignal eller försignal*. Det anges att en huvudsignal alltid ska anses visa ”stopp” om order om felaktig huvudsignal har getts. Reglerna om felaktig försignal är i sak oförändrade. I modul 9HMS *Spärrfärd – System H, M och S* görs motsvarande ändringar i avsnitt 5.9 *Felaktig huvudsignal eller försignal*.

## 2.6.2 Order om felaktig riktningssignal eller riktningssägnal

[Berör: tågklarare, förare vid tågfärd, förare och tillsyningsman vid spärrfärd.]

*Bakgrund:* Hittillsvarande TTJ-regler innehåller inget om felaktig riktningssignal eller riktningssägnal.

Följande nya regler införs:

- I modul 4 *Dialog och ordergivning*, avsnitt 3.6 *Säkerhetsorder för vissa avvikelser i infrastrukturen*, tas order om felaktig riktningssägnal eller riktningssägnal med i uppräknningen av order för vilka avsnitt 3.6 gäller.
- I modul 4, avsnitt 3.7 *Särskilda regler för vissa säkerhetsorder*, tillkommer en ny underrubrik *Felaktig riktningssignal eller riktningssägnal*. Där anges att order ska ges om en sådan signal är släckt när den ska vara tänd, eller omvänt.
- I modul 8HM *Tågfärd – System H och M* tillkommer ett nytt avsnitt 4.9 *Felaktig riktningssignal eller riktningssägnal*. Där anges att en order om sådan felaktig signal innebär att signalinrättningen ska anses sakna signalbetydelse. Motsvarande regel finns också i modul 9HMS *Spärrfärd – System H, M och S*, nytt avsnitt 5.10 *Felaktig riktningssignal eller riktningssägnal*.

## 2.7 Dialog mellan förare och eldrifningenjör vid kontaktledningshaveri

[Berör: förare, eldrifningenjör.]

I modul 6 *Fara och olycka*, avsnitt 3.2 *Nedriven kontaktledning*, justeras ordningsföljden för de åtgärder som ska göras. Det införs ett säkerhetsavstånd om 4 meter som ska upprätthållas till en nedriven kontaktledning så länge arbetsjordning inte är utförd.

## 2.8 Felaktig tyfon eller vissla

[Berör: förare vid tågfärd, förare vid spärrfärd.]

*Bakgrund:* I EU-dokumentet *TSD Drift och trafikledning* finns det EU-gemensamma bestämmelser och anvisningar som är obligatoriska för alla EU-länder. Dessa påverkar TTJ:s regler om felaktig tyfon eller vissla.

För fallet att tyfonen eller visslan är ur funktion gäller en ny regel om högsta hastighet 10 km/tim över plankorsning som föregås av en ljudsignaltavla. Regeln finns

- för tågfärd: i modul 8E *Tågfärd – System E2 och E3*, kapitel A, avsnitt 4.11 *Fel på fordon*, underrubrik *Felaktig tyfon eller vissla*, samt i modul 8HM *Tågfärd – System H och M*, avsnitt 4.13 *Fel på fordon* (ny avsnittsnumrering), underrubrik *Felaktig tyfon eller vissla*
- för spärrfärd: i modul 9E *Spärrfärd – System E2 och E3*, kapitel A, avsnitt 5.13 *Fel på fordon*, underrubrik *Felaktig tyfon eller vissla*, samt i modul 9HMS *Spärrfärd – System H, M och S*, avsnitt 5.13 *Fel på fordon* (ny avsnittsnumrering), ny underrubrik *Felaktig tyfon eller vissla*.



## 2.9 Förares agerande vid balisöverensstämmelsefel vid huvudsignal

[Berör: förare vid tågfärd, förare och tillsyningsman vid spärrfärd]

Hittillsvarande regler säger: Om tågskyddssystemet har utlöst systemnödbroms vid passage av en huvudsignal **eller** om ATC-huvudbeskedet ”stoppsignal passerad” (två fasta nollor) visas i förarpanelen, ska föraren agera som om tåget har passerat en huvudsignal i ”stopp”. Detta gäller även ifall föraren har uppfattat att huvudsignalen visade ”kör”.

Regeln ändras så att formuleringen blir: - - - om tågskyddssystemet har utlöst systemnödbroms vid passage av en huvudsignal **och** om ATC-huvudbeskedet ’stoppsignal passerad’ visas i förarpanelen.

Ändring görs

- i modul 8HM *Tågfärd – System H och M*, kapitel A, avsnitt 4.12 *Fel på tågskyddssystemet* (ändrad avsnittsnumrering), underrubrik *Balisöverensstämmelsefel*, och
- i modul 9HMS *Spärrfärd – system H, M och S*, kapitel A, avsnitt 5.12 *Fel på tågskyddssystemet* (ändrad avsnittsnumrering), underrubrik *Balisöverensstämmelsefel*.

## 2.10 Omledning av tåg med samma tågnummer inom en driftplats med driftplatsdelar

[Berör: tågklarerare, förare vid tågfärd.]

Det införs en möjlighet att omleda ett tåg inom en driftplats som består av flera driftplatsdelar, utan att det krävs en ny körplan (med nytt tågnummer). Regler om detta införs:

- i modul 8E *Tågfärd – System E2 och E3*, kapitel A, nytt avsnitt 4.16 *Omledning av tågfärd på en driftplats med driftplatsdelar*, och
- i modul 8HM *Tågfärd – System H, M och S*, nytt avsnitt 4.20 *Omledning av tågfärd på en driftplats med driftplatsdelar*.

Omledning på detta sätt förutsätter

– dels att möjligheten till omledning är bedömd i förväg och finns med i en förteckning som ingår i infrastrukturförvaltarens säkerhetsbestämmelser (detta dokument ska tas fram under ledning av Trafikverket, VO Trafik)

– dels att järnvägsföretaget, representerat av föraren, medger att tågsättet kan omledas till den nya vägen (järnvägsföretaget hanterar detta i sina säkerhetsbestämmelser).

## 2.11 Driftläge vid backning vid tågfärd

[Berör: tågklarerare och förare vid tågfärd i system E2 och E3]

I modul 8E, avsnitt 4.17 *Backa tåg* (ändrad avsnittsnumrering), införs anvisningar för vilket driftläge som ska användas vid backning i system E2 och E3 om backningen inte kan ske med tekniskt körbesked: I system E2 ska driftläge ”kvitterat nödstopp” eller ”nödbackning” användas om något av dessa är möjliga, annars får driftläge ”förbikopplat” användas. I system E3 ska, oförändrat, driftläge ”nödbackning” användas.

(Dessa ändringar har redan genomförts för Ådalsbanan och Botniabanan genom TDOK 2021:0412 *Tillfälliga ändringar i TTJ*. I och med att de tas in i TTJ blir de allmänt giltiga i system E2.)

## 2.12 Spärrfärds ankomst till linjeplats utan huvudspår

[Berör: förare och tillsyningsman vid spärrfärd i system S, förare, tillsyningsman och signalgivare vid växling i system S.]

I hittillsvarande bestämmelser finns det en oöverensstämmelse i reglerna för situationen att ett spärrfärdssätt i system S anländer till en linjeplats utan huvudspår där det pågår växling. Berörda regler är modul 9S *Spärrfärd – Tillägg för system S*, avsnitt 3.8 *Linjeplats utan huvudspår* och modul 10HMS *Växling – System H. M och S*, kapitel C *Tillägg för system C*, avsnitt 5.11 *Linjeplatser utan genomgående huvudspår*.

Oöverensstämmelsen rättas till på följande sätt:

- I mod 9S slopas hittillsvarande avsnitt 1.3 *Spärrfärdssträcka* (vilket innebär att reglerna i modul 9HMS avsnitt 1.3 gäller).
- I modul 10HMS, kapitel C, ändras rubriken för avsnitt 5.11 till *Linjeplatser utan huvudspår*, och texten ändras så att den överensstämmer med det som är reglerat i modul 9S avsnitt 3.8.

## 2.13 Möjlighet att vid L-skydd lyfta eller välta ur lätta arbetsredskap från spåret

[Berör: tillsyningsman vid L-skydd.]

I hittillsvarande regler (modul 13 *L-skydd, Inledning*) står att L-skydd är ”för ett arbete med lätta arbetsredskap som den medföljande personalen snabbt kan lyfta eller välta ur spårområdet”. Benämningen ’spårområdet’ är här inte avsedd att överensstämma med term ’spårområdet’ som används i andra delar av Trafikverkets regelverk och som har en större utsträckning. För att bättre klargöra vad som gäller vid L-skydd, görs följande ändring:

- I modul 13, *Inledning*, ändras till ”- - snabbt kan lyfta eller välta ur hinderfritt från spåret”.

## 2.14 Justeringar på blankett 29, 30 och 31

[Berör: tågklarerare, förare spärrfärd, tillsyningsman vid spärrfärd, A-skydd, E-skydd, L-skydd och S-skydd, huvudtillsyningsman.]

På blankett 29 *Körplan för spärrfärd* och på blankett 30 *Arbetsplan* tillkommer utrymme för tillsyningsmannens telefonnummer.

På blankett 31 *Dispositionsarbetsplan* tillkommer utrymme för huvudtillsyningsmannens namn och telefonnummer.

## 2.15 Översyn av uttrycken ’nästa’, ’närmaste’ och ’följande’

[Berör: tågklarerare, förare vid tågfärd, förare och tillsyningsman vid spärrfärd.]

*Bakgrund:* I nuvarande TTJ-regler används adjektivet *nästa* (t.ex. i uttrycket ”nästa huvudsignal”) ibland med oklar syftning. Det kan i vissa fall avse den närmaste huvudsignalen i färdriktningen (t.ex. om färden befinner sig på ett visst avstånd från denna huvudsignal), medan det i andra fall är den därpå följande huvudsignalen som avses (t.ex. om fordonssättet står alldeles invid en huvudsignal). Detta kan leda till feltolkningar. Även vissa uttryck med orden ’närmaste’ och ’följande’ kan ge upphov till feltolkningar.

En genomgång av all användning av orden *nästa*, *närmaste*, *närmast* och *följande* har genomförts i hela TTJ, i syfte att vid behov ändra formuleringen till en som inte kan missförstås. De ändrade formuleringarna syftar inte till att ändra något i sak.

Ändringar i texten görs i modul 3E, 3HMS, 3M, 8E, 8HM, 8M, 9E, 9HMS, 10E, 10HMS, 17E, 17HMS, 18 och 22.

I modul 2 *Introduktion*, nytt avsnitt 4.4 *Uttryck*, påpekas att ordet *närmaste*, när det används med utgångspunkt från en färd (t.ex. ”till den närmaste signalen”), avser den/det närmaste *i färdriktningen*, om inte annat anges särskilt.

## 2.16 Lokalreservering vid D-skydd i system E2

[Berör: tågklarare i system E2, huvudtillsyningsman D-skydd i system E2.]

*Bakgrund:* För att vägskyddsanläggningar ska fungera som avsett vid D-skydd i system E2 krävs att D-skyddsområdet är lokalreserverat. Bestämmelser om detta har saknats i TTJ.

Nya regler om att tågklararen ska lokalreservera vid anordnande av D-skydd och återta lokalreserveringen vid avslutande av D-skydd införs i modul 16, kap. B nya avsnitt 2 *Anordna D-skydd* och 4 *Avsluta D-skydd*.

## 2.17 Symboler i förarpanelen för annat traktionssystem (slut på kontaktledning)

[Berör: förare i system E2.]

*Bakgrund:* Några symboler som kan visas i förarpanelen för ETCS har hittills kallats "Förvarning om spår som saknar kontaktledning" och "Spåret saknar kontaktledning", vilket inte överensstämmer med de europeiska specifikationerna för ETCS.

Ändring sker i modul 3E, kap. C avsnitt 8 *Övriga besked*. Symbolerna kallas "Manuell övergång till annat traktionssystem" (den gula) resp. "Automatisk övergång till annat traktionssystem" (den gråa). Även den närmare betydelsen av symbolerna justeras.

## 2.18 Rättelser av upptäckta fel och brister

Ett antal upptäckta fel och redigeringsbrister rättas till.

Vissa större fel är redan formellt rättade genom TDOK 2021:0412 *Tillfälliga ändringar i TTJ*. Det gäller några fel i modul 17E, 17HMS och 22, se pkt 3.22, 3.23 resp. 3.25.

# 3 Ändrade moduler

## 3.1 Modul 1 *Termer*

Avsnitt 2.4 *Signalanläggningar, allmänt:*

- Termen *backningsväg* är slopad. Ersätts av *backningstågväg* i avsnitt 2.6. Se pkt 2.2.
- Ny term: *backningsområde*. Se pkt 2.2.

Avsnitt 2.6:

- Avsnittsrubriken ändras till *Signalanläggningar, signalställverk*.
- I termförklaringen för *tågväg* tillkommer *backningstågväg*.
- En ny term *backningstågväg* tillförs. Den ersätter det slopade *backningsväg* i avsnitt 2.4. Se pkt 2.2.
- Termförklaringen för *växlingsväg* utökas. Se pkt 2.3.

Avsnitt 5 *Rörelseformer och hastigheter:*

- Termförklaringarna för *hel siktart* och *halv siktart* utökas. Se pkt 2.1.

Avsnitt 6.2 *Växling:*

- Termförklaringarna för *vägväxling* och *tågväxling* förkortas. Se pkt 2.3.

### 3.2 Modul 2 *Introduktion*

Nytt avsnitt 4.4:

- Ett nytt avsnitt 4.4 *Uttryck* tillkommer. Se pkt 2.15.
- Hittillsvarande avsnitt 4.4 nummerändras till 4.5.

### 3.3 Modul 3 *Signaler – Gemensamma regler*

Kapitel G, avsnitt 1.1 *Orienteringstavla för trafikplats*:

- Reglerna för orienteringstavla för trafikplats ändras delvis. Se pkt 2.4.2.

Kapitel G, nytt avsnitt 1.3 *Orienteringstavla för systemgräns*:

- En orienteringstavla för systemgräns införs. Se pkt 2.4.3.
- Hittillsvarande avsnitt 1.3–1.9 nummerändras till 1.4–1.10.

Kapitel G, avsnitt 3.3 *Frontsignal och slutsignal*:

- Ändrad text och figur under underrubriken *Frontsignalens utseende*. Se pkt 2.5.1
- Ändrad text och figur under underrubriken *Slutsignalens utseende*. Se pkt 2.5.2.

Övrigt:

- Mindre fel rättas. Se pkt 2.18.

### 3.4 Modul 3E *Signaler – System E2 och E3*

Kapitel C, avsnitt 7.1 *Särskilda regler för vissa driftlägen*:

- Under underrubriken *Skiftning* stryks den första punktsatsen som refererar till backning av tåg. Se pkt 2.11.
- Under underrubriken *Nödbackning* kompletteras texten. Se pkt 2.2 och pkt 2.11.

Kapitel C, avsnitt 8 *Övriga besked*:

- Rättade benämningar och betydelser för de symboler som hittills kallats ”Förvarning om spår som saknar kontaktledning” och ”Spåret saknar kontaktledning”. Se pkt 2.17.

Övrigt:

- Mindre fel rättas. Se pkt 2.18.

### 3.5 Modul 3HMS *Signaler – System H, M och S*

Kapitel B, avsnitt 6.3 *Hastighetstavla*:

- Texten om tilläggstavla ”ATC-överskridande” under hastighetstavla är justerad. Se pkt 2.4.1.

Kapitel B, avsnitt 6.4 *Orienteringstavla för lägre hastighet*, underrubrik *Orienteringstavla med tilläggs skylt ”ATC-överskridande”*:

- Texten är justerad. Se pkt 2.4.1.

Övrigt:

- Ändringar genomförs med anledning av genomgången av ’nästa’ etc. Se pkt 2.15.
- Mindre fel rättas. Se pkt 2.18.

### **3.6 Modul 3M Signaler – Tillägg för system M**

Kapitel B, avsnitt 3.1 *Orienteringstavla för huvudsignal*:

- Det andra stycket stryks. Regeln är flyttad till kapitel H, avsnitt 1.13 Se pkt 2.4.4.

Kapitel H, avsnitt 1.13 *Avsaknad av försignalering*:

- Avsnittet får ändrad rubrik. Texten är delvis omskriven. En regel är flyttad hit från kapitel B, avsnitt 3.1. Se pkt 2.4.4.

Övrigt:

- Ändringar genomförs med anledning av genomgången av 'nästa' etc. Se pkt 2.15.
- Mindre fel rättas. Se pkt 2.18.

### **3.7 Modul 3S Signaler – Tillägg för system S**

Mindre fel rättas. Se pkt 2.18.

### **3.8 Modul 4 Dialog och ordergivning**

Avsnitt 3.6 *Säkerhetsorder för vissa avvikelser i infrastrukturen*:

- Felaktig riktningssignal och riktningssignalförsignal är medtaget i uppräknningen. Se pkt 2.6.2.

Avsnitt 3.7 *Särskilda regler för vissa säkerhetsorder*:

- Nya underrubriker *Felaktig huvudsignal och försignal* och *Felaktig riktningssignal och riktningssignalförsignal*, med tillhörande text. Se pkt 2.6.1 resp. pkt 2.6.2

Övrigt:

- Mindre fel rättas. Se pkt 2.18.

### **3.9 Modul 5 Blanketter**

Blankett 29, 30 och 31 kompletteras, se pkt 2.14.

### **3.10 Modul 6 Fara och olycka**

Avsnitt 3.2 *Neddriven kontaktledning*:

- Justerad text. Se pkt 2.7.

Övrigt:

- Mindre fel rättas. Se pkt 2.18.
- Innehållsförteckningen rättas.

### 3.11 Modul 8E Tågfärd – System E2 och E3

Kapitel A, avsnitt 4.11 *Fel på fordon*:

- Under underrubriken *Felaktig tyfon eller vissla* tillkommer en ny regel. Se pkt 2.8.
- Två nya underrubriker, *Avsaknad av frontsignal* och *Avsaknad av slutsignal* tillkommer, med tillhörande text. Se pkt 2.5.3 resp. pkt 2.5.4.

Kapitel A, nytt avsnitt 4.16 *Omledning av tågfärd på en driftplats med driftplatsdelar*:

- Ett nytt avsnitt 4.16 tillkommer. Se pkt 2.10.
- Hittillsvarande avsnitt 4.16 *Backa tåg* nummerändras till 4.17.

Kapitel A, nummerändrat avsnitt 4.17 *Backa tåg*:

- Under underrubriken *Driftläge vid backning* tillkommer nya anvisningar. Se pkt 2.11.

Kapitel B, nummerändrat avsnitt 4.17 *Backa tåg*:

- Anvisningarna för driftläge är omredigerade utan sakändring under ny underrubrik *Driftläge vid backning*. Se pkt 2.11.

Övrigt:

- Ändringar genomförs med anledning av genomgången av 'nästa' etc. Se pkt 2.15.
- Mindre fel rättas. Se pkt 2.18.

### 3.12 Modul 8HM Tågfärd – System H och M

Avsnitt 4.8 *Felaktig huvudsignal eller försignal*:

- Avsnitt 4.8 får ändrad rubrik till *Felaktig huvudsignal eller försignal*, och texten är delvis omredigerad. Se pkt 2.6.1.

Nytt avsnitt 4.9 *Felaktig riktningsignal eller riktningsförsignal*:

- Ett nytt avsnitt 4.9 tillkommer. Se pkt 2.6.2.
- Hittillsvarande avsnitt 4.9–4.16 nummerändras till 4.10–4.17.
- Hittillsvarande avsnitt 4.17 *Backa tåg* nummerändras till 4.21.

Nummerändrat avsnitt 4.12 *Fel på tågskyddssystemet*:

- Under underrubriken *Balisöverensstämmelsefel* görs en ändring. Se pkt 2.9.

Nummerändrat avsnitt 4.13 *Fel på fordon*:

- Under underrubriken *Felaktig tyfon eller vissla* tillkommer en ny regel. Se pkt 2.8.
- Två nya underrubriker, *Avsaknad av frontsignal* och *Felaktig slutsignal* tillkommer, med tillhörande text. Se pkt 2.5.3 resp. pkt 2.5.4.

Nytt avsnitt 4.20 *Omledning av tågfärd på en driftplats med driftplatsdelare*:

- Ett nytt avsnitt 4.20 tillkommer. Se pkt 2.10.

Övrigt:

- Ändringar genomförs med anledning av genomgången av 'nästa' etc. Se pkt 2.15.

### 3.13 Modul 8M Tågfärd – Tillägg för system M

I nummerändrat avsnitt 4.13 *Fel på fordon* tillkommer nya regler under en underrubrik *Avsaknad av slutsignal*. Se pkt 2.5.4.

Redigeringsändringar:

- Hittillsvarande avsnitt 4.11, 4.12, 4.14 och 4.16 nummerändras till 4.12, 4.13, 4.15 resp. 4.17.
- Hittillsvarande avsnitt 4.17 *Backa tåg* nummerändras till 4.21.
- Hittillsvarande avsnitt 4.20–4.23 nummerändras till 4.22–4.25.

### 3.14 Modul 9E Spärrfärd – System E2 och E3

Kapitel A, avsnitt 5.13 *Fel på fordon*:

- Under underrubriken *Felaktig tyfon eller vissla* tillkommer en ny regel. Se pkt 2.8.
- Två nya underrubriker, *Avsaknad av frontsignal* och *Avsaknad av slutsignal* tillkommer, med tillhörande text. Se pkt 2.5.3 resp. pkt 2.5.4.

Övrigt:

- Ändringar genomförs med anledning av genomgången av 'nästa' etc. Se pkt 2.15.

### 3.15 Modul 9HMS Spärrfärd – System H, M och S

Avsnitt 5.9 *Felaktig huvudsignal eller försignal*:

- Avsnitt 5.9 får ändrad rubrik till *Felaktig huvudsignal eller försignal*, och texten är delvis omredigerad. Se pkt 2.6.1.

Nytt avsnitt 5.10 *Felaktig riktningsignal eller riktningsförsignal*:

- Ett nytt avsnitt 5.10 tillkommer. Se pkt 2.6.2.
- Hittillsvarande avsnitt 5.10–5.17 nummerändras till 5.11–5.18.

Nummerändrat avsnitt 5.12 *Fel på tågskyddssystemet*:

- Under underrubriken *Balisöverensstämmelsefel* görs en ändring. Se pkt 2.9.

Nummerändrat avsnitt 5.13 *Fel på fordon*:

- Under underrubriken *Felaktig tyfon eller vissla* tillkommer en ny regel. Se pkt 2.8.
- Två nya underrubriker, *Avsaknad av frontsignal* och *Avsaknad av slutsignal* tillkommer, med tillhörande text. Se pkt 2.5.3 resp. pkt 2.5.4.

Övrigt:

- Ändringar genomförs med anledning av genomgången av 'nästa' etc. Se pkt 2.15.

### 3.16 Modul 9S Spärrfärd – Tillägg för system S

Hittillsvarande avsnitt 1.3 *Spärrfärdssträcka* slopas. Se pkt 2.12.

### 3.17 Modul 10E Växling – System E2 och E3

Kapitel A, avsnitt 2.4 *Starttillstånd*:

- Under underrubriken *Begära starttillstånd* tillkommer en ny regel som kompenserar för ändringen av termförklaringen för *vägväxling*. Se pkt 2.3.

Övrigt:

- Ändringar genomförs med anledning av genomgången av 'nästa' etc. Se pkt 2.15.

### 3.18 Modul 10HMS Växling – System H, M och S

Kapitel A, avsnitt 2.4 *Starttillstånd*:

- Under underrubriken *Begära starttillstånd* tillkommer en ny regel som kompenserar för ändringen av termförklaringen för *vägväxling*. Se pkt 2.3.

Kapitel C, avsnitt 5.11 *Linjeplatser utan huvudspår*:

- Avsnitt 5.11 får rubriken ändrad till *Linjeplatser utan huvudspår* och viss text ändrad. Se pkt 2.12.

Övrigt:

- Ändringar genomförs med anledning av genomgången av 'nästa' etc. Se pkt 2.15.

### 3.19 Modul 13 L-skydd

I *Inledning* justeras texten något. Se pkt 2.13.

### 3.20 Modul 15 S-skydd

Innehållsförteckningen och ett skrivfel rättas. Inga sakändringar.

### 3.21 Modul 16 D-skydd

Två nya avsnitt tillförs i kapitel B *Tillägg för system E2 och E3*: 2.3 *Anordna D-skydd, Starttillstånd* och 4 *Avsluta D-skydd*, om tågklararens lokalreservering i samband med D-skydd. Se pkt 2.16.

### 3.22 Modul 17E Trafikledning – System E2 och E3

Kapitel F *Åtgärder vid tillstånd och medgivanden*, avsnitt 2.1 *Start med okänd position*:

- Ett fel rättas genom att första stycket kompletteras. Se pkt 2.18. (Har redan formellt rättats genom TDOK 2021:0412 *Tillfälliga ändringar i TTJ*.)

Kapitel F *Åtgärder vid tillstånd och medgivanden*, avsnitt 5.2 *Infartssignalpunkt och mellansignalpunkt*:

- Felaktig text ovanför figur 1 på sidan 31 rättas. Se pkt 2.18. (Har redan formellt rättats genom TDOK 2021:0412 *Tillfälliga ändringar i TTJ*.)

Övrigt:

- Ändringar genomförs med anledning av genomgången av 'nästa' etc. Se pkt 2.15.



### 3.23 Modul 17HMS Trafikledning – System H, M och S

Kapitel F *Signal i stopp*, avsnitt 4.2 *Infartssignal och mellansignal*:

- Felaktig text ovanför figur 1 på sidan 48 rättas. Se pkt 2.18. (Har redan formellt rättats genom TDOK 2021:0412 *Tillfälliga ändringar i TTJ*.)

Övrigt:

- Mindre fel rättas. Se pkt 2.18.
- Ändringar genomförs med anledning av genomgången av 'nästa' etc. Se pkt 2.15.

### 3.24 Modul 18M Trafikledning – Enkla signalställverk – System M

Övrigt:

- Mindre fel rättas. Se pkt 2.18.
- Ändringar genomförs med anledning av genomgången av 'nästa' etc. Se pkt 2.15.

### 3.25 Modul 22 Trafikverksamheter – System R

Kapitel G *Tågfärd*, hittillsvarande avsnitt 4.20 *Manuell inskrivning av tåg med verksam ATC* nummerändras till 4.22.

- Några mindre justeringar görs i inledningen till det nummerändrade avsnitt 4.22.

Kapitel G, nummerändrat avsnitt 4.22 *Manuell inskrivning av tåg med verksam ATC*.

- Ett fel rättas i dialogslingan i näst sista ledet i dialogslingan i det nummerändrade avsnitt 4.22. Se pkt 2.18. (Har redan formellt rättats genom TDOK 2021:0412 *Tillfälliga ändringar i TTJ*.)

Övrigt:

- Mindre fel rättas. Se pkt 2.18.
- Ändringar genomförs med anledning av genomgången av 'nästa' etc. Se pkt 2.15.
- I kapitel G nummerändras hittillsvarande avsnitt 4.11–4.15 till 4.12–4.16. Hittillsvarande avsnitt 4.17 *Backa tåg* nummerändras till 4.21.
- I kapitel H nummerändras avsnitt 5.14 och 5.15 till 5.15 resp. 5.16.

## 4 Ny utgåva av TDOK 2021:0412 *Tillfälliga ändringar i TTJ*

TDOK 2021:0412 kommer att ges ut i en ny version fr.o.m. den 1 juni 2022. I den versionen kommer de avsnitt att vara slopade som är införda i TTJ.

Avsnitt som inte tas in i TTJ vid detta tillfälle kvarstår i TDOK 2021:0412.