

Presentation av ändringar i TTJ den 1 juni 2021

1 Inledning

Följande TTJ-moduler berörs av ändringar och ges ut i ny utgåva: 1, 2, 4, 5, 10E, 10HMS, 12 och 17HMS. Följande TTJ-moduler slopas: 17F och 21.

I denna ändringspresentation visar

- en enkel streckad linje i högermarginalen att texten har betydelse *endast* för verksamhet i *system E2 eller E3*
- en dubbellinje i högermarginalen att texten har betydelse *främst för tågklarare*
- en trippellinje i högermarginalen att texten har betydelse *endast* för verksamhet i *system E2 eller E3* och *främst för tågklarare* där.

(När det i denna information refereras till 'pkt x', avses en punkt i detta dokument.)

2 Sakändringar och viktigare redigeringsändringar

2.1 Modul 1 *Termer* Modul 2 *Introduktion*

Endast strykningar med anledning av att system F utgår som trafikeringsystem. (Se även pkt 2.8.)

2.2 Modul 4 *Dialog och ordergivning*

2.2.1 Avsnitt 3 *Säkerhetsorder*, inledningen

Allmänna bestämmelser om säkerhetsorder flyttas hit från hittillsvarande avsnitt 3.6, utan att sakändringar görs. Det gäller bestämmelserna om identifikationsnummer, spårangivelse, ordningsföljden för trafikplatsnamn och kilometertal samt längden på en nedsättningssträcka.

2.2.2 Avsnitt 3.6 *Säkerhetsorder för vissa avvikelser i infrastrukturen*

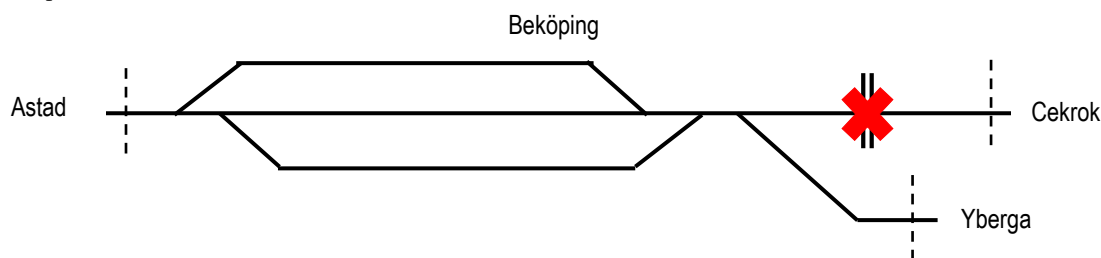
Avsnittet får ny rubrik. Här samlas bestämmelser som gäller ett antal uppräknade ordertyper om avvikelser i infrastrukturen: Hastighetsnedsättning (signalerad, eller utan signalering); felaktig vägskyddsanläggning, V-signal eller V-försignal; felaktig huvudsignal eller försignal; balisinformationsfel eller balisöverensstämmelsefel.

Det klargörs att huvudprincipen är att säkerhetsordern ska ges till alla tåg och spärrfärder som går framförs på den driftplats (som inte är uppdelad i driftplatsdelar), på den driftplatsdel eller på den bevakningssträcka där ordern gäller, oberoende av om färden är tänkt att gå eller inte gå på det spår där orsaken till ordern finns. Det klargörs dock också att det finns två fall när ordern inte behöver ges:

(forts.)

Fall 1. En order som gäller på en driftplats/driftplatsdel behöver inte ges till en färd som går mot eller kommer från en bevakningssträcka, annan driftplats eller annan driftplatsdel som innebär att färdens inte på något spår kan komma att passera det ställe där orsaken till ordern finns.

Exempel:



På driftplatsen Beköping finns en felaktig V-signal vid en vägskyddsanläggning som är belägen strax innanför driftplatsgränsen mot Cekrok (vid krysset). Order om den avvikelserna behöver inte ges till en tågfärd som kommer från Astad och går mot Yberga eller omvänt, inte till en tågfärd som är utgångståg i Beköping och ska gå mot Astad eller Yberga, inte till en tågfärd från Yberga med Beköping som slutplats, och inte till en tågfärd från Astad som har Beköping som slutplats och för vilken normal stopplats är belägen före vägskyddsanläggningen.

Regeln i TTJ överensstämmer med och stödjer den funktion i körordersystemet som kallas "riktad order" och som innebär att system ger en order bara till tåg som går mot eller kommer från en viss annan driftplats eller driftplatsdel, i exemplet Cekrok.

Fall 2. En order behöver inte ges om tågklareraren genom att vidta spärråtgärder kan förhindra att tåg eller spärrfärder framförs på det spåravsnitt (på en driftplats eller på linjen), där orsaken till säkerhetsordern finns. Regler införs för hur tågklareraren ska gå till väga om en färd ändå ska framföras på spåravsnittet efter det att spärråtgärderna har vidtagits.

2.2.3 Avsnitt 3.7 Särskilda regler för vissa säkerhetsorder, underrubriken **Teknisk hastighetsnedsättning i system E2 och E3**

Ny rubrik på underavsnittet. Det inleds med konstaterandet att en teknisk hastighetsnedsättning innebär att den signaleras genom det tekniska körbeskedet, och att den ska orderges om enligt normala rutiner. Detta är ett förtydligande och ingen sakändring.

Under den nu kursiverade underrubriken *Akut behov av hastighetsnedsättning* anges att tågklareraren i princip ska aktivera (hittillsvarande regler: kan aktivera) en teknisk hastighetsnedsättning vid akut behov. Reglerna om hastighetsnedsättning utan signalering ska i system E2 och E3 användas bara om teknisk hastighetsnedsättning inte kan användas på grund av tekniskt fel, eller om hastighetsnedsättningen är lägre än den nivå som kan aktiveras tekniskt.

I hittillsvarande regler nämns hastighetsnivån 40 km/tim, men de reglerna är borttagna härifrån. Av befintliga regler i modul 6 *Fara och olycka* framgår när nivån 40 km/tim ska användas vid en akut hastighetsnedsättning. Denna redigeringsändring innebär ingen sakändring i praktiken.

2.2.4 Avsnitt 3.7 Särskilda regler för vissa säkerhetsorder, ny underrubrik **Hastighetsnedsättning för spärrfärd**

I detta nya underavsnitt förtydligas att order om en hastighetsnedsättning till 70 km/tim eller högre inte behöver ges till spärrfärd.

2.2.5 Avsnitt 3.7 Särskilda regler för vissa säkerhetsorder, underrubriken *Hastighetsnedsättning utan signalering*)

Tillämpningen av underavsnittet *Hastighetsnedsättning utan signalering* påverkas av de nya regler i avsnitt 3.6 som anger att ordergivning om en sådan inte behöver ges, om det spåravsnitt där orsaken till hastighetsnedsättningen finns hålls skyddat genom spärråtgärder (se pkt 2.2.2). Här i avsnitt 3.7 beskrivs vad som gäller om order om hastighetsnedsättning utan signalering måste ges.

Underavsnittet är delvis omredigerat.

Under den kursiverade underrubriken *Kontroll av att ordergivningen har uppfattats* beskrivs principen för alla trafikeringsystem. Hit har flyttats regler som hittills har funnits under var och en av de kursiverade underrubrikerna *Tillämpning på [en driftplats, på linjen i system ...]*.

I ”tillämpningsavsnitten” är det sist i dialogslingorna tillagt ett led om att tågklararen åter ska vidta spärråtgärder, samt ett led om att föraren får ändra tågsättets största tillåtna hastighet i tågskyddssystemet när nedsättningssträckan har passerats i sin helhet. Detta är förtydliganden och inga sakändringar.

2.3 Modul 5 Blanketter

Blankett **21**, *Passage av signal i ”stopp”*, ges ut i ny utgåva. Utrymme har tillagts för notering av medgivande att passera brosignal eller skredvarningsstoppolykta som visar ”stopp” (enligt modul 8HM avsnitt 4.6).

Blankett **30**, *Arbetsplan*, ges ut i ny utgåva. (Se vidare pkt 2.6.2.)

2.4 Modul 10E Växling – System E2 och E3

2.4.1 Kap. A, nytt avsnitt 5.4 Ändring av växlingsområdets omfattning

Nya regler för vad som gäller när växlingsområdets omfattning behöver ändras under pågående växling (som inte är vägväxling eller tågväxling). Växlingssättet måste stå stilla och en ny avstämning ska ske. Ett tidigare lämnat stoppassagemedgivande gäller inte längre. Om växlingsområdet ska minskas, ska tillsynsmannen vidta ”normala avslutningsåtgärder” för den del av området som inte längre ska ingå i växlingsområdet. För fortsatt växling växlingsområdet krävs nytt starttillstånd och i förekommande fall nytt stoppassagemedgivande.

Hänvisningar till avsnitt 5.4 finns i kap. A avsnitt 1.3 *Växlingsområde* och i inledningen till avsnitt 3 *Genomföra växling*.

Kommentar: De nya reglerna har sin bakgrund i en upptäckt risk vid utökning eller minskning av växlingsområde som sker inom ett lokalreserverat område. Om växlingsområdet för en pågående växling måste ändras (utökas eller minskas), kräver tekniken i vissa fall att tågklararen först måste återta lokalreserveringen för att kunna lokalreservera ett nytt område. När tågklararen återtar lokalreserveringen finns det en viss risk för att växlar eller spårspärrar läggs om automatiskt. Det har lett till behov av regler som tydliggör att växling i dessa fall måste stå stilla.

2.4.2 Numreringsändringar

Genom det nya avsnittet 5.4 förskjuts numreringen så att hittillsvarande avsnitt 5.4–5.12 i kap. A blir avsnitt 5.5–5.13. I kap. B ändras av samma skäl numreringen så att hittillsvarande avsnitt 5.10, 5.12 och 5.13 blir avsnitt 5.11, 5.13 resp. 5.14.

2.5 Modul 10HMS Växling – System H, M och S

2.5.1 Kap. A, nytt avsnitt 5.5 *Ändring av växlingsområdets omfattning*

Nya regler för vad som gäller när växlingsområdets omfattning behöver ändras under pågående växling (som inte är vägväxling). Växlingssättet måste stå stilla och en ny avstämning ska ske. Ett tidigare lämnat stoppassagemedgivande gäller inte längre. Om växlingsområdet ska minskas, ska tillsyningsmannen vidta ”normala avslutningsåtgärder” för den del av området som inte längre ska ingå i växlingsområdet. För fortsatt växling krävs nytt starttillstånd och i förekommande fall nytt stoppassagemedgivande.

Hänvisning till avsnitt 5.5 finns i kap. A avsnitt 1.3 *Växlingsområde* och i avsnitt 5.2 *Passage av huvudsignaler vid växling*, underrubrik *Huvudljussignal i ”stopp” på en driftplats*, sista stycket.

Kommentar: De nya reglerna har sin bakgrund i en upptäckt risk vid utökning eller minskning av växlingsområde som sker inom ett lokalfrigivningsområde. Om växlingsområdet för en pågående växling måste ändras (utökas eller minskas), kräver tekniken i vissa fall att tågklararen först måste återta lokalfrigivningen för att kunna lokalfrige ett nytt område. När tågklararen återtar lokalfrigivningen finns det en viss risk för att växlar eller spårspärrar läggs om automatiskt. Det har lett till behov av regler som tydliggör att växling i dessa fall måste stå stilla,

2.5.2 Kap. A, nummerändrat avsnitt 5.6 *Växling utanför växlingsgränsen*

I system H införs möjligheten för tågklararen att medge växling utanför växlingsgränsen utan att bevakningssträckan avspärras. Förutsättningen är att utfartsblocksignalen ställs till ”kör” för växlingen.

Kommentar: När utfartsblocksignalen passeras i ”kör” av växlingen är växlingssättet skyddat genom linjeblockeringens funktion. Förfaringsättet med ”kör” i utfartsblocksignalen innebär i sin tur att även den närmast föregående mellan-signalen i regel kan visa ”kör” för växlingen. Obs dock att detta inte ändrar på reglerna om medgivande att passera växlingsgränsen och om överenskommelse om att framföra växling med ”kör” i huvudsignal.

2.5.3 Numreringsändringar

Genom det nya avsnittet 5.5 förskjuts numreringen så att hittillsvarande avsnitt 5.5–5.9 i kap. A blir avsnitt 5.6–5.10. I kap. B ändras av samma skäl numreringen så att hittillsvarande avsnitt 5.5 blir avsnitt 5.6.

2.6 Modul 12 A-skydd

2.6.1 Kap. A, avsnitt 1.4 *Skyddsåtgärder*

Under en ny underrubrik *Skyddsåtgärder mot rörelser ut från A-skyddsområdet* tillkommer regler för att motverka risken att spårgående arbetsredskap tar sig ut från A-skyddsområdet, ut i ett trafikerat huvudspår (antingen från sidan genom en växelförbindelse eller vid A-skyddsområdets gränspunkt, t.ex. en mot- eller medriktad signal). Om det finns en sådan risk, ska skyddsåtgärder vidtas. Sådana kan vara att växlar låses i skyddande läge, eller att hindertavla som hindrar rörelse ut från området sätts upp.

Kommentar: Dessa regler förstärker de bestämmelser om riskbedömning m.m. som redan finns i infrastrukturförvaltarens säkerhetsbestämmelser. Det är den som planerar arbetet och A-skyddet som bedömer behovet av skyddsåtgärder. Bakgrunden till att reglerna tas in i TTJ är inträffade olyckor och tillbud.

2.6.2 Kap. A, avsnitt 1.2 A-skyddets arbetsplan

Om det krävs att växlar ska vara lokalfrigivna (för arbetets skull) eller låsta (i avvisande läge, som skydd mot att spårgående arbetsredskap tar sig ut ur A-skyddsområdet), ska arbetsplanen innehålla uppgift om det. För en växel som ska vara låst ska arbetsplanen ange om låsningen sker genom åtgärd av tågklareraren (i ställverket) eller om låsningen sker med klovning eller med hänglås genom tillsyningsmannens försorg. Blankett 30 *Arbetsplan* anpassas till detta. Uppgifterna om vilka växlar som ska vara lokalfrigivna eller låsta tillhör de uppgifter som ska godkännas av infrastrukturförvaltaren.

På blankett 30 tillkommer ett utrymme för att ange skyddsåtgärder mot rörelser ut från området.

Kommentar: Den är den ställverkstyp som används för driftplatsen som ofta är det som avgör om tågklareraren har möjlighet att låsa en växel som skyddsåtgärd. För att tågklarerarens låsning av växel ska kunna användas som skyddsåtgärd förutsätts det att den som planerar arbetet och A-skyddet har kännedom om möjligheterna, eller skaffar sig kännedom genom samråd med trafikledningen.

2.6.3 Kap. A, avsnitt 2.2 Avstämning och 2.4 Starttillstånd

I dialogslingan för avstämning är det tillagt att tillsyningsmannen ska uppge vilka växlar som enligt arbetsplanen ska vara lokalfrigivna eller låsta. I dialogslingan för starttillstånd är det tillagt att tågklareraren ska lokalfrige och låsa växlar enligt uppgifter i arbetsplanen.

2.6.4 Kap. A, avsnitt 5.1 Direktplanera A-skydd

Tillkommande regel om att arbetsplanens uppgifter om lokalfrigivning eller låsning av växlar bestäms i samtal mellan tillsyningsmannen och tågklareraren.

2.7 Modul 17HMS Trafikledning – System H, M och S

2.7.1 Kap. D, avsnitt 3.1 Utföra avspärrningen

Under underrubriken *Spärråtgärder vid växling utanför utfartsblocksignalen* är texten anpassad till den ändring som presenteras ovan under pkt 2.5.2, att avspärrning av bevakningssträckan inte görs om växling sker utanför växlingsgränsen med ”kör” i utfartsblocksignalen.

2.7.2 Kap. D, avsnitt 5.1 Utföra avspärrningen (av bevakningssträcka i system S)

Det medges att tågklareraren tillfälligt får häva spärråtgärden för en avspärrad bevakningssträcka, så att en spärrfärd kan föras ut med ”kör” i utfartssignalen.

2.8 Modul 17F Trafikledning – System F Modul 21 Trafikverksamheter – System F

System F används inte längre och utgår som trafikeringsystem i TTJ. Modulerna 17F och 21 slopas utan ersättning.

=====