

Regeländringsförslag 25011

Denna PM innefattar en övergripande beskrivning de regeländringar som föreslås för förflyttning av spårfordon som ingår i ett arbete inom ett A-skyddsområde. Under arbetet med regeländringsförslaget har också några andra mindre brister i TTJ uppmärksammas som åtgärdas.

Sammanfattningsvis påverkar regeländringsförslaget följande moduler: 1, 2, 9E, 9HMS, 10E, 10HMS, 12, 13 och 14.

Regeländringsförslaget presenteras i sin helhet i bilagan *Förflyttning av spårfordon som ingår i ett arbete inom ett A-skyddsområde*

Bakgrund

Vid arbete som ska utföras av eller med spårfordon medför nuvarande principer och regler att flera olika trafikverksamheter kan behöva anordnas för genomförandet av ett och samma arbete. Detta beror på de begränsningar som följer av nuvarande regler för färder och skyddsformer och deras tillämpningsområden.

När spårfordon ska användas inom ett område som disponeras för arbete gäller i stor utsträckning de ordinarie reglerna för respektive färd, vilka är utformade för färd i trafikerat spår. Reglerna är i begränsad omfattning anpassade till de särskilda förhållanden som råder när arbete ska utföras av eller med spårfordon inom ett A-skyddsområde.

Nuvarande förhållanden, med delvis ofullständiga regler medför att situationer kan uppstå där regelverket kan upplevas som svårtolkat eller svårt att tillämpa i praktiken. Detta kan i sin tur leda till ökad risk för oönskade händelser.

Det hittillsvarande regelverket utgår från att rörelser med spårfordon ska genomföras enligt de normala reglerna för färd. Det vill säga som tågfärd, spärrfärd eller växling, oberoende av om förutsättningarna för dessa färder finns eller inte.

Reglerna för färd ställer krav på infrastrukturen och fordon. Dessa krav kan inte alltid uppfyllas inom ett område som disponeras för arbete som kräver avstängt spår och spårfordon ska användas i sitt arbetsläge.

Nuvarande regler försvårar genomförandet av vissa arbeten med spårfordon. De innebär ofta omfattande behov av kommunikation mellan tillsyningsmannen och tågklararen, till exempel för stoppassagemedgivande för signaler inom ett A-skyddsområde. Detta påverkar möjligheten till effektivt utnyttjande av den kapacitet som tilldelats för arbetet. Ett annat exempel där nuvarande regler är svåra att tillämpa i praktiken är när arbeten ska utföras av eller med spårfordon på spåravsnitt vid och förbi driftplatsgränsen

Syfte

Syftet med regeländringsförslaget är att förbättra de regelmässiga förutsättningarna för arbeten som ska utföras av eller med spårfordon på:

- spåravsnitt som utgör en **arbetsplats** inom ett A-skyddsområde på sidospår och på driftplats
- spåravsnitt i anslutning till **driftplatsgränsen**.

Fokus för de regeländringar som föreslås för arbete som utförs av eller med spårfordon inom en arbetsplats är att:

- förflyttning av spårfordon inte ska begränsas av var färder får ske på banan
- signaler och signalbesked på spåravsnitt inom en arbetsplats inte ska begränsa utförandet av arbetet.

Regeländringsförslagets innebörd

För att hantera arbeten där det på grund av arbetets art eller var på banan som arbete ska ske inte är möjligt att utföra som växling i kombination med A-skydd eller som spärrfärd föreslås införande av *Arbetsrörelse*.

Arbetsrörelse ska enbart förekomma på spåravsnitt som utgör en **arbetsplats** inom ett A-skyddsområde som omfattar:

- sidospår
- spåravsnitt på driftplats
- spåravsnitt på driftplats och på intilliggande bevakningssträcka.

Signalbesked i signaler med funktionen *Tillåta och styra rörelser* ska inte gälla för **arbetsrörelser** inom **arbetsplatsen** (huvudsignaler, dvärgsignaler etc.).

I dokumentationen som kommer att krävas enligt infrastrukturförvaltarens säkerhetsbestämmelser ska det framgå de uppgifter som ska gälla för **arbetsrörelser** för *Signaler som utgör skydd av punkter på banan* inom **arbetsplatsen**

Utöver de skyddsåtgärder som ska vidtas vid A-skydd enligt reglerna för respektive trafikeringsystem, innebär regeländringen ytterligare krav på skyddsåtgärder som ska förhindra rörelser med spårfordon **utanför arbetsplatsen inom A-skyddsområdet**. Dessa skyddsåtgärder kan till exempel utgöras av växlar låsta i skyddande läge eller genom hindertavlor.

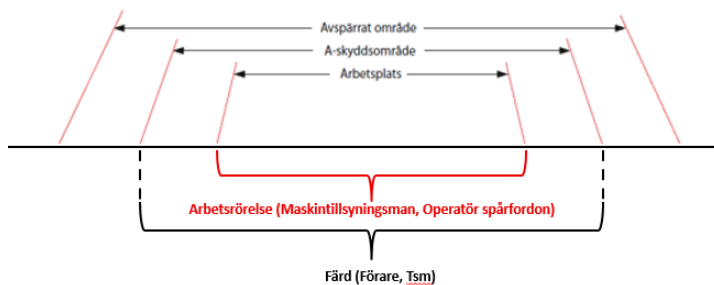
Skapat av
TTJ-Förvaltningen

Dokumentdatum
2026-06-09

Spårentreprenören ska utse en **maskintillsyningsman**¹ som ansvarar för trafiksäkerheten i samband med **arbetsrörelse**.

Operatören² ansvarar för manövrering av spårfordon vid **arbetsrörelse** och för att hantera spårfordons reglage vid utförande av arbete.

Maskintillsyningsmannen ansvarar för kontakten med tillsyningsmannen för A-skyddet och operatör.



Figur 1 - Färd respektive arbetsrörelse. Utanför en arbetsplats inom ett A-skyddsområde ska rörelser med spårfordon ske som färd. Inom A-skyddsområdets arbetsplats kan rörelser ske som färd (växling eller spärrfärd) eller som arbetsrörelse

Konsekvenser

- Arbetsplatsen ska definieras.
- Krav på skyddsåtgärder för att förhindra otillåten rörelse ut från arbetsplatsen.
- A-skydd kan i vissa fall behöva samordna sig med andra skydd.
- Införandet ska stödjas av uppdaterade infrastrukturförvalterns säkerhetsbestämmelser.
- Anpassade regler avseende passage av signaler inom en arbetsplats medför att
 - nyttjande av tilldelad kapacitet för utförande av arbetet ökar
 - arbete som måste ske under förflyttning inte stoppas i ”onödan”.

Dokumentegenskaper: Skapat av TTJ-Förvaltningen Ärendenummer TRV 2026/28787, Dokumentdatum 2026-06-09, Konfidentialitetsnivå 1 Ej känslig, Dokumenttyp PM.

¹ Ny roll.

² Befintlig roll i TDOK 2017:0349 Spårfordon i arbetsläge

Ovanstående textfält är endast avsett att läsas digitalt och får ej tas bort. Det innehåller uppgifter från sidhuvudet och gör att dokumentets egenskaper blir tillgängliga enligt Lag (2018:1937) om tillgänglighet till digital offentlig service.