

# Remiss av innehåll i utgåva 2027 av TTJ

## 1. Inledning

Detta är en presentation av de ändringar i TTJ som planeras träda i kraft den 1 juni 2027 och som sänds ut på remiss. Remissen omfattar ändringar i modul 1, 2, 3E, 3HMS, 6, 8M, 9E, 9HMS, 10E, 10HMS, 12, 13, 14, 16, 17E, 17HMS. Övriga moduler berörs alltså inte av remissen.

I denna presentation visar,

- **ljusgrön text** innebär ny text som planeras införas,
- **överstruken röd text** innebär att texten planeras att tas bort.

Ett ändringsförslag till TTJ förbereds genom att en RÄF (ett regeländringsförslag) utarbetas och beslutas. Referens till RÄF, för respektive ändring, anges med hakparantes; [RÄF: xxxxx]. Önskas tillgång till en RÄF kan detta ske genom begäran till e-post [tj@trafikverket.se](mailto:tj@trafikverket.se)

För att fullt ut ta del av de föreslagna ändringarna, kan det i vissa fall, vara nödvändigt att ta del av den föreslagna TTJ-texten och jämföra med hittillsvarande text.

För varje presenterad ändring anges under rubriken *Bedömning av risk* TTJ-förvaltningens inledande bedömning av ändringens påverkan på säkerheten.

## 2. Presentation av innehåll i utgåva 2027

### 2.1 Flytta tågsätt ut ur A-skydd anordnat vid olycka eller ofarbart spår

[RÄF: 22005]

Berörd modul: 6, 9E, 9HMS

#### 2.1.1 Bakgrund

De hittillsvarande reglerna i TTJ hanterar inte en situation där ett tåg har fått sitt körtillstånd återkallat och tågsättet behöver flyttas på linjen inom ett A-skydd som har anordnats vid olycka eller ofarbart spår. En sådan situation kan uppstå när resenärer behöver evakueras och den plats där tågfärdens körtillstånd har återkallats är olämplig, eller när fordonet behöver flyttas för att anläggningen ska kunna undersökas eller återställas innan A-skyddet kan avslutas.

Det finns i dag ingen lämplig trafikverksamhet för att genomföra en sådan rörelse. Med nuvarande regler är det möjligt att få hjälp av ett annat fordon, men det fordon som står på linjen kan inte flyttas utan sådan hjälp.

Det kan också förekomma att tåg som inte varit inblandade i en fara eller olycka blir påverkade. De kan befinna sig på den bevakningssträcka där A-skyddet anordnas och stilleståndet i trafiken skapar onödig påverkan för de tåg som ej varit inblandade i en fara eller olycka.

Ett liknande behov kan uppstå på en driftplats när ett tåg med återkallat körtillstånd behöver flyttas som växling i en situation likt den som beskrivs ovan.

#### 2.1.2 Beskrivning av förändring

Ett nytt avsnitt införs i modul 6 (4 Övriga åtgärder vid fara och olycka) och syftar till att hantera de problem som bakgrunden anger. Även inledningen i modulen uppdateras baserat på detta.

Modul 9E och 9HMS uppdateras för att ligga i linje med de förändringar som är tänkta att genomföras i modul 6.

## Modul 6, Inledning

Denna modul innehåller bestämmelser om hur den som upptäcker en fara eller en olycka ska agera. Den innehåller även bestämmelser om hur föraren och tågklareraren ska agera vid en evakuering

Modulen innehåller även bestämmelser om hur en tågfärd ska hanteras vid en avvikelssituation då behov finns av att föra en tågfärd med återkallat körtillstånd ut från ett A-skyddsområde som anordnats till följd av olycka eller ofarbart spår.

Med fara avses i modulen en uppmärksam risk för en händelse som kan leda till skada på människor, miljö eller egendom. Med olycka avses i modulen en inträffad händelse som skadar människor, miljö eller egendom. Evakuering innebär att resande måste lämna tåget oplanerat på en annan plats än vid en plattform.

[...]

## Modul 6

# 4 Övriga åtgärder vid fara och olycka

### 4.1 FLYTTA FORDONSSÄTT UT UR A-SKYDDSOMRÅDE

I vissa fall kan det uppstå behov av att flytta ett tågsätt ut ur ett A-skydd som anordnats till följd av olycka eller ofarbart spår. Tågsättet får endast flyttas då trafikledningen bedömt det som nödvändigt för att lösa en avvikelssituation.

#### **Tågsätt som framförs som spärrfärd**

Om tågfärdens körtillstånd har återkallats och ett A-skydd har anordnats på grund av olycka eller ofarbart spår, får tågsättet framföras som spärrfärd ut ur A-skyddsområdet.

Spärrfärden ska genomföras enligt reglerna för respektive trafikeringssystem.

Om hela tågsättet förs framåt till nästa driftplats som spärrfärd anses tågfärden ha framgått.

Om tågsättet förs tillbaka till föregående driftplats som spärrfärd anses tågfärden inte ha framgått.

#### **Tågsätt som framförs som växling**

Om tågfärdens körtillstånd har återkallats och ett A-skydd har anordnats på grund av olycka eller ofarbart spår, får tågsättet framföras som växling ut ur A-skyddsområdet.

Tågsättet ska framföras som växling enligt reglerna för respektive trafikeringssystem.

## Modul 9E, A Gemensamma regler, 5 Särfall

### 5.17 SPÄRRFÄRD MED HJÄLPFORDON

[...]

#### **Fortsatt färd efter hjälpinsatsen**

När spärrfärden har kommit till det hjälpbehövande tågsättet eller banan har återställts ska spärrfärden och kvarvarande tåg på bevakningssträckan, efter överenskommelse med tågklararen, föras undan på något av följande sätt:

- Det hjälpbehövande tågsättet och spärrfärdssättet kopplas ihop och spärrfärden avslutas. Det hjälpbehövande tåget och övriga kvarvarande tåg fortsätter efter att ha fått körtillstånd av tågklararen. Inga fordon får lämnas kvar på bevakningssträckan.
- Det hjälpbehövande tågsättet och spärrfärdssättet kopplas samman och förs från bevakningssträckan som spärrfärd.  
*Om hela tågsättet förs fram till nästa driftplats anses tågfärden ha framgått.  
Om tågsättet förs tillbaka till föregående driftplats anses tågfärden inte ha framgått.*  
Sedan spärrfärden har avslutats fortsätter övriga kvarvarande tåg efter att ha fått körtillstånd av tågklararen.

### 5.18 MEDGIVANDE ATT RESANDE FÅR MEDFÖLJA VID SPÄRRFÄRD

Resande får medfölja vid en spärrfärd endast i följande fall:

- vid spärrfärd med hjälpfordon
- vid spärrfärd för resandeutväxling på en bevakningssträcka där hjälpfordon har begärts
- *vid spärrfärd då behov finns av att flytta tågsätt efter att en tågfärd fått sitt körtillstånd återkallat och A-skydd är anordnat på grund av olycka eller ofarbart spår.*
- vid spärrfärd i samband med tillfälliga researrangemang.

Att resande får medfölja ska anges i körplanen.

[...]

## Modul 9HMS, A Gemensamma regler, 5 Särfall

### 5.16 SPÄRRFÄRD MED HJÄLPFORDON

[...]

#### **Fortsatt färd efter hjälpinsatsen**

När spärrfärden har kommit till det hjälpbehövande tågsättet eller banan har återställts ska spärrfärden och kvarvarande tåg på bevakningssträckan, efter överenskommelse med tågklararen, föras undan på något av följande sätt:

- Det hjälpbehövande tågsättet och spärrfärdssättet kopplas ihop och spärrfärden avslutas. Det hjälpbehövande tåget och övriga kvarvarande tåg fortsätter efter att ha fått körtillstånd av tågklararen. Inga fordon får lämnas kvar på bevakningssträckan.
- Det hjälpbehövande tågsättet och spärrfärdssättet kopplas samman och förs från bevakningssträckan som spärrfärd.  
*Om hela tågsättet förs fram till nästa driftplats anses tågfärden ha framgått.*

Skapat av  
TTJ-förvaltningen

Dokumentdatum  
2026-06-15

Om tågsättet förs tillbaka till föregående driftplats anses tåg färden inte ha framgått.

Sedan spärrfärden har avslutats fortsätter övriga kvarvarande tåg efter att ha fått körtillstånd av tågklareraren.

- Spärrfärden förs från bevakningssträckan som spärrfärd. Sedan spärrfärden har avslutats fortsätter övriga kvarvarande tåg efter att ha fått körtillstånd av tågklareraren.

#### 5. 17 MEDGIVANDE ATT RESANDE FÅR MEDFÖLJA VID SPÄRRFÄRD

Resande får medfölja vid en spärrfärd endast i följande fall:

- vid spärrfärd med hjälpfordon
- vid spärrfärd för resandeutväxling på en bevakningssträcka där hjälpfordon har begärts
- vid spärrfärd då behov finns av att flytta tågsätt efter att en tåg färd fått sitt körtillstånd återkallat och A-skydd är anordnat på grund av olycka eller ofarbart spår.
- vid spärrfärd i samband med tillfälliga researrangemang.

Att resande får medfölja ska anges i körplanen.

[...]

### 2.1.3 Bedömning av risk

Förändringen ska genomgå en riskanalys.

## 2.2 Hinderfrihetspunkt vid en växel som gränspunkt för D-skydd

[RÄF: 22010]

Berörd modul: 9HMS, 10HMS, 16

### 2.2.1 Bakgrund

De idag gällande reglerna för D-skydd ger inte stöd för användandet av hinderfrihetspunkt vid växel som (yttre) gränspunkt på det sätt som A- och E-skydd gör.

Detta gör att D-skyddsområdet ibland blir otydligt definierat då det kan krävas kompletterande A- eller E-skydd för att omfatta området förbi D-skyddets yttre gränspunkt, t.ex. på grund av elanläggningens utformning. Denna begränsning ökar belastningen och komplexiteten för trafikledningen när behov av kompletterande A- eller E-skydd uppstår.

### 2.2.2 Beskrivning av förändring

Möjligheten att tillämpa hinderfrihetspunkt vid växel som en yttre gränspunkt för ett D-skydd införs, för att underlätta planering och anordnande av D-skydd.

För att förhindra att rörelser på ett obehörigt sätt förs ut från D-skyddsområdet, får endast E-skydd använda hinderfrihetspunkt vid växel som gränspunkt inom D-skyddet.

### Modul 16, B Tillägg för system H, 1 Planera D-skydd

#### **1.3 D-SKYDDSOMRÅDETS YTTRE GRÄNSPUNKTER**

I system H ska D-skyddsområdets yttre gränspunkter utgöras av en dvärgsignal, stopplykta, stoppbock, huvudsignal eller hinderfrihetspunkt vid en växel på en driftplats.

### Modul 16, B Tillägg för system H

#### 3 Genomföra D-skydd

##### 3.1 TRAFIKVERKSAMHET INOM ETT D-SKYDD

Om en yttre gränspunkt utgörs av en hinderfrihetspunkt vid en växel får huvudtillsyningsmannen endast bevilja E-skydd utanför den närmast föregående huvud- eller dvärgsignalen. Växling och spärrfärd får endast, i samband med in- eller utförsel till eller från D-skyddsområdet, passera sträckan och endast efter medgivande av tågklararen.

### Modul 9HMS, 5 Särfall

#### **5.18 SPÄRRFÄRD INOM ETT D-SKYDD**

[...]

##### **Passera gräns in till D-skyddsområdet**

Innan ett spärrfärdssätt ska föras in till ett D-skydd ska tillsyningsmannen ha fått starttillstånd av huvudtillsyningsmannen. Efter att spärrfärdssättet i sin helhet har förts in i D-skyddsområdet ska tillsyningsmannen anmäla till tågklararen att färden fram till D-skyddsområdet är avslutad. Om gränspunkten utgörs av en hinderfrihetspunkt vid en växel eller en signal som gäller för rörelse ut från D-skyddsområdet, får tågklararen inte medge rörelse förbi den huvudsignal som finns närmast före gränspunkten förrän tillsyningsmannen har bekräftat att hen har fått starttillstånd för spärrfärden av huvudtillsyningsmannen.

##### **Passera gräns ut från D-skyddsområdet**

Innan spärrfärdssättet förs ut ur D-skyddsområdet ska tillsyningsmannen ha fått starttillstånd från tågklararen för den fortsatta färden utanför D-skyddsområdet. När spärrfärdssättet i sin helhet har förts ut ur D-skyddsområdet ska tillsyningsmannen anmäla spärrfärden avslutad till huvudtillsyningsmannen.

Om D-skyddets yttre gränspunkt utgörs av hinderfrihetspunkt vid en växel får huvudtillsyningsmannen inte medge rörelse förbi den huvud- eller dvärgsignal som finns närmast före gränspunkten förrän tillsyningsmannen har bekräftat att hen har fått starttillstånd för spärrfärden av tågklararen.

### Modul 10HMS, A Gemensamma regler, 5 Särfall

#### **5.10 VÄXLING INOM ETT D-SKYDD**

##### **Passera gräns in till D-skyddsområdet**

Innan en växling ska föras in till ett D-skydd ska tillsyningsmannen ha fått starttillstånd av huvudtillsyningsmannen. Efter att växlingssättet i sin helhet har förts in i D-skyddsområdet ska tillsyningsmannen anmäla till tågklararen att färden fram till D-skyddsområdet är avslutad.

Skapat av  
TTJ-förvaltningen

Dokumentdatum  
2026-06-15

Om gränspunkten utgörs av en **hinderfrihetspunkt vid en växel eller en** signal som gäller för rörelse ut från D-skyddsområdet, får tågklararen inte medge rörelse förbi den huvudsignal eller dvärgsignal som finns närmast före gränspunkten förrän tillsyningsmannen har bekräftat att hen har fått starttillstånd för växlingen av huvudtillsyningsmannen.

#### **Passera gräns ut från D-skyddsområdet**

Innan en växling förs ut ur D-skyddsområdet ska tillsyningsmannen ha fått starttillstånd från tågklararen för den fortsatta färden utanför D-skyddsområdet. När växlingssättet i sin helhet har förts ut ur D-skyddsområdet ska tillsyningsmannen anmäla växlingen avslutad till huvudtillsyningsmannen.

**Om D-skyddets yttre gränspunkt utgörs av hinderfrihetspunkt vid en växel får huvudtillsyningsmannen inte medge rörelse förbi den huvud- eller dvärgsignal som finns närmast före gränspunkten förrän tillsyningsmannen har bekräftat att hen har fått starttillstånd för växlingen av tågklararen.**

### **2.2.3 Bedömning av risk**

Förändringen ska genomgå en riskanalys.

## **2.3 Förflyttning av spårfordon som arbetsrörelse inom ett A-skyddsområde**

[RÄF: 25011]

Berörd modul: 1, 2, 9E, 9HMS, 10E, 10HMS, 12, 13, 14

### **2.3.1 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 tåg färd, 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 tågklareraren, 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.

### 2.3.2 Beskrivning av förändring

Då regeländringsförslaget är stort i sin omfattning finns fullständig beskrivning i bilagan *Förflyttning av spårfordon som ingår i ett arbete inom ett A-skyddsområde*.

Se även PM *Regeländringsförslag 25011*.

### 2.3.3 Bedömning av risk

Förändringen ska genomgå en riskanalys.

## 2.4 Dvärgsignaler, justering

[RÄF: 25018]

Berörd modul: 3E, 3HMS

### 2.4.1 Bakgrund

I TTJ beskrivs tre olika ”typer” av växlingsdvärgsignaler (vdvsi) och medgivandedvärgsignaler (mdvsi) - ”typ 1”, ”typ 2” och ”typ 3”.

- ”Typ 1” är ständigt tänd. Den finns i system H, M och E2.
- ”Typ 2” är normalt tänd men släcks vid läggning av normal tågväg. Den finns bara i system E2.

”Typ 3” (finns bara som mdvsi) är *normalt släckt* och tänds bara när ”rörelse tillåten” ska visas för växling (i system H och M) resp. för växling, annan än tågvägväxling (i system E2). Den anges finnas i system H, M och E2, men finns i praktiken bara i ett exemplar, på en driftplats i system H.

## 2.4.2 Beskrivning av förändring

I modul 3E justeras texten så att hänsyn tas till släckta dvärgsignaler vid börjanpunkten för en lagd normal tågväg och längs denna. I avsnitt 4.7 tas figurerna och texterna för signalbilderna ”lodrätt”, ”snett vänster” och ”snett höger” bort, eftersom dessa signalbilder tekniskt inte kan visas vid normal tågväg, vilket är en förutsättning för tekniskt körbesked. Signalbilden ”vågrätt” (stopp) behålls eftersom tågklareraren i en avvikelssituation kan stoppställa en dvärgsignal även i en låst normal tågväg.

I modulerna 3E och 3HMS tas all text om ”typ 3” bort.

Formuleringarna i modulerna 3E och 3HMS harmoniseras där det är möjligt.

Reglerna i modul 3E, kapitel B avsnitt 4.8, omstruktureras genom en ny uppdelning.

En ytterligare, fristående justering genomförs samtidigt: I modul 3E och 3HMS, avsnitt 4.5 Dvärgsignalsträcka, ändras formuleringen ”stannar på dvärgsignalsträckan” till ”stannar på dvärgsignalsträckan mer än kortvarigt”.

### Modul 3E, B Tillåta och styra rörelser, 4 Dvärgsignal

Det finns två typer av dvärgsignaler: växlingsdvärgsignaler och medgivandedvärgsignaler.

#### 4.1 VÄXLINGSDVÄRGSIGNAL

Växlingsdvärgsignaler visar endast vita sken och är inte placerade invid någon signalpunktstavla. De används för att

- reglera rörelser vid växling
- utgöra sidoskydd eller frontskydd för tågvägar och växlingsvägar.

~~Av växlingsdvärgsignaler finns det två möjliga konstruktioner. Den ena typen är ständigt tänd och den andra är normalt släckt längs en tågväg och visar vita sken övriga fall.~~

Växlingsdvärgsignaler är normalt tända. De är släckta längs en låst normal tågväg.

#### 4.2 MEDGIVANDEDVÄRGSIGNAL

Medgivandedvärgsignaler visar endast vita sken och är placerade invid en signalpunktstavla. De används för att

- vid växling upphäva signalbeskedet ”stopp” från den signalpunktstavla invid vilken den är placerad
- reglera rörelser vid växling.

~~Av medgivandedvärgsignaler finns det tre möjliga konstruktioner. En typ innebär att signalen är ständigt tänd. En annan typ innebär att signalen är normalt släckt då tågväg är lagd från signalpunkts-tavlan och visar vita sken i övriga fall. En tredje typ innebär att signalen är normalt släckt och visar vita sken endast då ”rörelse tillåten, kontrollera växlar och hinderfrihet” ska visas.~~

Skapat av  
 TTJ-förvaltningen

 Dokumentdatum  
 2026-06-15

Medgivandedvärgsignaler är normal tända. De är släckta om det finns en låst normal tågväg från signalpunktstavlan.

#### 4.4 PLACERING AV EN DVÄRGSIGNAL


[oförändrat]

#### 4.5 DVÄRGSIGNALSTRÄCKA

En dvärgsignal som - - - [oförändrat]

Kontrollen av dvärgsignalsträckan upphör att gälla om växlingssättet byter riktning eller stannar på dvärgsignalsträckan **mer än kortvarigt**.

#### 4.6 BETYDELSE VID VÄXLING, ANNAN ÄN TÅGVÄGSVÄXLING

	Betydelse
	Signalen får inte passeras utan särskilt medgivande av tågklareraren enligt reglerna för växling.  <b>Vissa medgivandedvärgsignaler visar inte "stopp", utan är i stället släckta. Då gäller signalpunktstavlans betydelse "stopp" för färd som inte har tekniskt körbesked förbi tavlan</b>
[oförändrat]	[oförändrat]
[oförändrat]	[oförändrat]
[oförändrat]	[oförändrat]


#### Signalbilder och signalbesked från växlingsdvärgsignal som skyddar rangerbromsar

En växlingsdvärgsignal som skyddar rangerbromsar kan även visa **villkorligt stopp** "villkorligt stopp".

	Betydelse
[oförändrat]	[oförändrat]

#### 4.7 BETYDELSE VID TÅGFÄRD, ~~OCH~~ SPÄRRFÄRD OCH TÅGVÄGSVÄXLING

Betydelse ~~för~~ vid färd med tekniskt körbesked

	Betydelse
	Signalen får inte passeras utan särskilt medgivande av tågklararen enligt reglerna för respektive färd.
[figur och text utgår]	<del>Signalen får passeras.</del>

Vid färd med tekniskt körbesked i driftläge "full övervakning" kan föraren dock räkna med att medgivandedvärgsignaler och växlingsdvärgsignaler kan visa signalbild "lodrätt" eller vara ~~är~~ släckta. I driftläge "på sikt" kan föraren räkna med att de är släckta.

[figur och text utgår]	<del>Signalen får passeras med driftläge "på sikt" och i övrigt efter särskilt medgivande av tågklararen enligt reglerna för respektive färd</del>
[figur och text utgår]	<del>Signalen får inte passeras utan särskilt medgivande av tågklararen enligt reglerna för respektive färd.</del>

**Betydelse vid färd utan tekniskt körbesked**

Vid tåg färd och spärrfärd utan tekniskt körbesked är körbesked är växlingsdvärgsignalernas och medgivandedvärgsignalernas signalbesked och betydelse desamma som vid växling, ~~annan än tågsväxling~~. Följande undantag gäller dock: "Rörelse tillåten" i en medgivandedvärgsignal innebär inte att "stopp" för tåg färd och spärrfärd från den signalpunktstavla som är placerad invid dvärgsignalen upphävs.

#### 4.8 SLÄCKT, OTYDLIG ELLER FELAKTIG DVÄRGSIGNAL

Vid färd utan tekniskt körbesked ska en dvärgsignal som är släckt eller som visar en otydlig eller felaktig signalbild jämföras med en dvärgsignal som visar "stopp". Vid färd med tekniskt körbesked saknar en sådan dvärgsignal signalbetydelse.

~~Släckt, otydlig eller felaktig medgivandedvärgsignal~~

~~En medgivandedvärgsignal som är släckt eller som visar en otydlig eller felaktig signalbild saknar signalbetydelse.~~

**Färd med tekniskt körbesked**

Vid färd med tekniskt körbesked gäller följande:

- En släckt dvärgsignal saknar signalbetydelse.
- En dvärgsignal som inte är släckt men som visar en otydlig eller felaktig signalbild ska jämföras med en dvärgsignal som visar "stopp".

### Färd utan tekniskt körbesked

Vid färd utan tekniskt körbesked ska en dvärgsignal som är släckt eller som visar en otydlig eller felaktig signalbild jämföras med en som visar "stopp".

## Modul 3HMS, kapitel B Tillåta och styra rörelser, 4 Dvärgsignal

Det finns tre typer av dvärgsignaler: växlingsdvärgsignaler, medgivandedvärgsignaler och huvuddvärgsignaler.

### 4.1 VÄXLINGSDVÄRG SIGNAL

[oförändrat]

### 4.2 MEDGIVANDEDVÄRG SIGNAL

Medgivandedvärgsignaler visar endast vita sken och är placerade invid en huvudljussignal. De används för att

- vid växling upphäva signalbeskedet "stopp" från den signalpunktstavla invid vilken den är placerad
- reglera rörelser vid växling.

~~Av medgivandedvärgsignaler finns det två möjliga konstruktioner. Den ena är ständigt tänd och den andra är normalt släckt. Den som normalt är släckt visar vita sken endast när "rörelse tillåten" ska visas samtidigt som huvudljussignalen visar "stopp".~~

### 4.3 HUVUDDVÄRG SIGNAL

[oförändrat]

### 4.4 PLACERING AV EN DVÄRG SIGNAL


[oförändrat]

### 4.5 DVÄRG SIGNALSTRÄCKA

En dvärgsignal som - - - [oförändrat]

Kontrollen av dvärgsignalsträckan upphör att gälla om växlingssättet byter riktning eller stannar på dvärgsignalsträckan **mer än kortvarigt**.

#### 4.6 BETYDELSE VID VÄXLING

	Betydelse
	Signalen får inte passeras utan särskilt medgivande av tågklareraren enligt reglerna för växling.  <del>Vissa medgivandedvärgsignaler visar inte "stopp", utan är i stället släckta. "Stopp" från den huvudljussignal som är placerad invid medgivandedvärgsignalen gäller även för växling.</del>
[oförändrat]	[oförändrat]
[oförändrat]	[oförändrat]
[oförändrat]	[oförändrat]

Om en medgivandedvärgsignal - - - [oförändrat] - - - dvärgsignalen.

Växlingsdvärgsignaler och - - - [oförändrat] - - - med svart text.

Huvuddvärgsignaler - - - [oförändrat] - - - för huvudljussignaler.

#### Signalbilder och signalbesked från växlingsdvärgsignal som skyddar rangerbromsar

En växlingsdvärgsignal som skyddar rangerbromsar kan även visa ~~villkorligt stopp~~ "villkorligt stopp".

	Betydelse
[oförändrat]	[oförändrat]

#### "Kör" visas vid växling

[oförändrat]

#### 4.7 BETYDELSE VID TÅGFÄRD OCH SPÄRRFÄRD

Regler om huvuddvärgsignaler finns under rubriken 1.6 Huvuddvärgsignal.

#### Betydelse vid säkrad rörelse

	Betydelse
[oförändrat]	[oförändrat]
[oförändrat]	[oförändrat]

Skapat av  
TTJ-förvaltningen

Dokumentdatum  
2026-06-15

Växlingsdvärgsignaler längs en tågväg kan förväntas visa signalbild "lodrätt" när föregående huvudsignal visade "kör". En medgivandedvärgsignal invid en huvudljussignal som visar "kör" kan förväntas visa signalbild "lodrätt" ~~eller vara släckt~~.

[oförändrat]	[oförändrat]
[oförändrat]	[oförändrat]

Vid säkrad - - - [oförändrat] - - - med tågklareren.

#### Betydelse vid siktrörelse

[oförändrat]

#### 4.8 SLÄCKT, OTYDLIG ELLER FELAKTIG DVÄRGSIGNAL

##### Släckt, otydlig eller felaktig växlingsdvärgsignal

En växlingsdvärgsignal som - - - [oförändrat] - - - visar "stopp".

##### Släckt, otydlig eller felaktig medgivandedvärgsignal

En växlingsdvärgsignal som - - - [oförändrat] - - - gäller dock.)

[oförändrat]

##### Släckt, otydlig eller felaktig huvuddvärgsignal

Om en huvuddvärgsignal- - - [oförändrat] - - - visar "stopp".

Följande undantag - - - [oförändrat] - - - växlingsdvärgsignal.

[oförändrat]

#### 2.4.3 Bedömning av risk

Förändringarna bedöms inte ge upphov till några nya risker eller påverka trafiksäkerheten negativt.

#### 2.5 Tavla RE-baliser

[RÄF: 25019]

Berörd modul: 3E

##### 2.5.1 Bakgrund

Inom vissa sidospårsområden i system E2 förekommer användning av ETCS nivå 0 (i stället för nivå 2). För att färder från ett sådant sidospårområde ska kunna framföras utan att fordonssättet stannar vid gränsen till nivå 2 vid den första signalpunktstavlan, finns det en teknisk lösning som innebär att fordonssättet i rörelse sänder en begäran om tekniskt körbesked innan den första signalpunktstavlan uppnås.

Begäran triggas vid passage av en balisgrupp med radioetableringsbaliser (RE-balisgrupp), belägen i sidospårsområdet på visst avstånd före den första signalpunktstavlan.


## 2.5.2 Beskrivning av förändring

Föraren måste använda olika typer av uppstartsprocedur i ETCS beroende på om färden kommer att passera RE-balisgruppen efter genomförd uppstartsprocedur, eller om RE-balisgruppen redan har passerats när uppstartsproceduren ska genomföras. Föraren måste därför veta var RE-balisgruppen är placerad.

### Modul 3, G Övrig information, 9 Information om radiosignalering

#### 9.3 TAVLA "RE-BALISER"

Tavla "RE-baliser" kan finnas i sidospårsområden där nivå 0 används. Den utmärker en balisgrupp som leder till att färden under vissa förutsättningar etablerar en radioförbindelse med radioblockcentralen och begär tekniskt körbesked. Om det finns flera sådana balisgrupper efter varandra, är det bara den närmast signalpunktstavlan vid gränsen mot huvudspår som är utmärkt med tavlan. Tavlan gäller för färd i riktning mot den signalpunktstavla som står vid gräns mot huvudspår men är synlig även i motsatt riktning.

	Betydelse
	Placering av balisgrupp för etablering av radioförbindelse med radioblockcentralen.

## 2.5.3 Bedömning av risk

Förändringarna bedöms inte ge upphov till några nya risker eller påverka trafiksäkerheten negativt.

## 2.6 Handsignal "körtillstånd" som ges muntligt, formulering

[RÄF: 25021]

Berörd modul: 8M

### 2.6.1 Bakgrund

Det är otydligt hur lokaltågklararen, på en driftplats i system M där handsignal "körtillstånd" används, ska formulera sig när den handsignalen ska

ges muntligt. Det finns ingen särskild anvisning för hur handsignalen ska ges muntligt.

Innan lokaltågklararen ger handsignal "körtillstånd", ska lokaltågklararen genomföra ett antal kontroller, som beskrivs i modul 8M avsn 2.9. Även för fallet att lokaltågklararen väljer att ge handsignal "körtillstånd" muntligt gäller reglerna om dessa kontroller. Innan ett muntligt körtillstånd ges enligt reglerna i modul 8HM avsn 2.4 gäller däremot andra regler. Det finns risk att reglerna sammanblandas.

## 2.6.2 Beskrivning av förändring

Reglerna ändras för att bättre styra vad som gäller för hur handsignal "körtillstånd" ska ges muntligt, samt att risken för sammanblandning av reglerna i modul 8HM avsnitt 2.4 resp. i modul 8M avsnitt 2.9 minskar.

### Modul 8M, 2 Körtillstånd

#### 2.9 KÖRTILLSTÅND MED HANDSIGNAL

På de bevakade driftplatser - - - lämna driftplatsen.

Innan tågklararen får - - - i avsnitt 4.4.

Om utfartssignal saknas, - - - in till driftplatsen.

Om det finns - - - om oavsiktligt.

Till tåg som - - - med handsignal.

*Om handsignal "körtillstånd" ges muntligt använder tågklararen formuleringen *Tåg 00 får körtillstånd*.*

## 2.6.3 Bedömning av risk

Förändringarna bedöms inte ge upphov till några nya risker eller påverka trafiksäkerheten negativt.

## 2.7 Passage av plankorsningar där vägskyddsanläggningen är felaktig eller saknas

[RÄF: 26001]

Berörd modul: 10E, 10HMS

### 2.7.1 Bakgrund

Nuvarande bestämmelser syftar till att säkerställa att vägtrafikanter varnas innan ett växlingssätt förs in i en plankorsning där vägskyddsanläggningen är felaktig eller saknas. Regeln innebär att plankorsningen ska spärras av en vägskyddsanläggning eller att vägtrafiken varnas av en vägvakt med en röd

Skapat av  
TTJ-förvaltningen

Dokumentdatum  
2026-06-15

flagga eller en lampa med rött sken. Bestämmelsen bygger på en princip om att plankorsningar utan tekniskt skydd, eller felaktigt sådant, ska bevakas manuellt för att undvika konflikt mellan järnvägsfordon och vägtrafik.

I stort har dock de operativa förutsättningarna i järnvägssystemet förändrats utan att trafiksäkerhetsbestämmelserna anpassats därefter.

## 2.7.2 Beskrivning av förändring

Reglerna förändras för att harmonisera med de som gäller för tågfärd i liknande situationer. Även hänvisningen till vägmärkesförordningen slopas.

### Modul 10E, A Gemensamma regler för system E2 och E3

#### 3.4 PASSAGE AV PLANKORSNINGAR, PLATTFORMSÖVERGÅNGAR OCH NEDSÅNKTA SPÅR

Den som håller uppsikt i rörelseriktningen ansvarar för att vägtrafikanter och allmänhet varnas innan ett växlingssätt förs in i en plankorsning. Om det finns en vägskyddsanläggning ska den spärra vägtrafiken. Om en V-signal visar "stopp före plankorsningen", om vägskyddsanläggningen ~~den~~ är felaktig eller om det saknas vägskyddsanläggning ska växlingssättet stanna före plankorsningen. När växlingssättet har stannat får det fortsätta förbi plankorsningen när den som håller uppsikt i rörelseriktningen förvissat sig att det kan ske utan fara. ~~vägtrafikanterna varnas av en vägvakt med en röd flagga eller en lampa med rött sken enligt vägmärkesförordningen (2007:90).~~

Tillsyningsmannen ska snarast anmäla fel på vägskyddsanläggningens funktion till infrastrukturförvaltaren eller trafikledningen där sådan finns.

### Modul 10HMS, A Gemensamma regler

#### 3.4 PASSAGE AV PLANKORSNINGAR, PLATTFORMSÖVERGÅNGAR OCH NEDSÅNKTA SPÅR

Den som håller uppsikt i rörelseriktningen ansvarar för att vägtrafikanter och allmänhet varnas innan ett växlingssätt förs in i en plankorsning. Om det finns en vägskyddsanläggning ska den spärra vägtrafiken. Om en V-signal visar "stopp före plankorsningen", om vägskyddsanläggningen ~~den~~ är felaktig eller om det saknas vägskyddsanläggning ska växlingssättet stanna före plankorsningen. När växlingssättet har stannat får det fortsätta förbi plankorsningen när den som håller uppsikt i rörelseriktningen förvissat sig att det kan ske utan fara. ~~vägtrafikanterna varnas av en vägvakt med en röd flagga eller en lampa med rött sken enligt vägmärkesförordningen (2007:90).~~

Tillsyningsmannen ska snarast anmäla fel på vägskyddsanläggningens funktion till infrastrukturförvaltaren eller trafikledningen där sådan finns.

## 2.7.3 Bedömning av risk

Förändringen ska genomgå en riskanalys.

## 2.8 D-skyddsområdets omfattning

[RÄF: 26003]

Berörd modul: 16

### 2.8.1 Bakgrund

Eftersom D-skydd endast tillåts på huvudspår, uppstår ofta behov av kompletterande A-skydd på driftplatser med signalkontrollerade sidospår. Då man idag inte får ange dvärgsignaler på signalkontrollerade sidospår som gränspunkter, finns det behov av att se över reglerna gällande detta.

### 2.8.2 Beskrivning av förändring

Förslaget omhändertar behovet av att komplettera D-skyddet med A-skydd på signalkontrollerade sidospår, vilket t.ex. förenklar hanteringen för arbetsfordon som behöver förflytta sig inom arbetsområdet. Det kan även bli enklare att definiera D-skyddets omfattning eftersom fler gränspunkter kan användas för att tydliggöra D-skyddsområdet.

#### Modul 16, Inledning

Ett D-skydd innebär att ett område **på huvudspår** upplåts för flera skyddsformer och färder och att det inte får förekomma några tågfärder i området.

D-skyddsområdet skyddas med åtgärder som ska förhindra signalbesked som tillåter rörelser in mot området. Tågklararen avspärrar det område som ska skyddas.

När D-skyddet har anordnats tar en huvudtillsyningsman över trafikledningen och ansvarar för kontakterna med tillsyningsmännen för de verksamheter som pågår inom D-skyddsområdet.

Först i modulen kommer de regler som gäller för D-skydd i samtliga trafikeringssystem. I slutet av modulen finns tillägg för respektive trafikeringssystem i egna avsnitt.

#### Modul 16, 1 Planera D-skydd

Spårentreprenören ska planera D-skyddet i förväg och göra en dispositionsarbetsplan som ska godkännas av infrastrukturförvaltaren.

Ett D-skyddsområde får endast omfatta huvudspår **och signalkontrollerade sidospår som tågklararen kan spärra av**. Ett D-skyddsområde ska vara sammanhängande och rymmas inom en och samma tågklarares övervakningsområde inom samma trafikeringssystem. Det får omfatta både bevakningssträckor och driftplatser eller delar av driftplatser.

### 2.8.3 Bedömning av risk

Förändringen ska genomgå en riskanalys.

## 2.9 Skyddsåtgärder A-skydd, E-skydd och D-skydd

[RÄF: 26004]

Berörd modul: 12, 14, 16

### 2.9.1 Bakgrund

Modul 17HMS anger att en avspärrning ska förhindra att huvudsignal visar "kör" eller dvärgsignal visar signalbild "lodrätt" till det avspärrade området.

Inledningen i modul 12 anger att A-skyddsområdet skyddas med åtgärder som ska förhindra signalbesked som tillåter rörelser in mot området. Liknande text finns i modul 14 och 16. Texten i inledningen kan tolkas som att "rörelse tillåten, hinder finns" samt "rörelse tillåten, hinder finns, kontrollera växlar och hinderfrihet" inte är tillåtna signalbesked in mot området.

### 2.9.2 Beskrivning av förändring

Inledningen i respektive modul ändras för att bättre stämma överens med vad som anges i modul 17HMS, D Avspärrning, 2.1 Utföra avspärrning.

*(Denna RÄF är planerad att publiceras i kommande version av TDOK 2021:0412 Tillfälliga ändringar i TTJ, för att sedan lyftas in i TTJ 2027.)*

#### Modul 12, Inledning

A-skydd innebär att ett område upplåts för ett arbete som kräver att inga tågfärder får ske över arbetsplatsen. Spärrfärd och växling får förekomma efter samråd.

A-skyddsområdet skyddas med åtgärder som ska förhindra ~~signalbesked som tillåter rörelser in mot området~~ att en tågfärd förs in på A-skyddsområdet och att en spärrfärd eller växling förs in dit oavsiktligt. Tågklararen avspärrar och tillsyningsmannen skyddsmarkerar det område som ska skyddas.

[...]

## Modul 14, Inledning

E-skydd används på huvudspår för att förhindra att spårfordon med uppfälld strömavtagare leder spänning till en kontaktledningssektion där arbete pågår.

Tågfärder får inte förekomma inom ett E-skyddsområde. Spärrfärd eller växling får förekomma efter samråd.

E-skyddsområdet skyddas med åtgärder som ska förhindra ~~signalbesked som tillåter rörelser in mot området~~ att en tågfärd förs in på E-skyddsområdet och att en spärrfärd eller växling förs in dit oavsiktligt. Tågklareraren avspärrar det område som ska skyddas.

[...]

## Modul 16, Inledning<sup>1</sup>

Ett D-skydd innebär att ett område på huvudspår upplåts för flera skyddsformer och färder och att det inte får förekomma några tågfärder i området.

D-skyddsområdet skyddas med åtgärder som ska förhindra ~~signalbesked som tillåter rörelser in mot området~~. att en tågfärd förs in på D-skyddsområdet och att en spärrfärd eller växling förs in dit oavsiktligt. Tågklareraren avspärrar det område som ska skyddas.

[...]

### **2.9.3 Bedömning av risk**

Förändringarna bedöms inte ge upphov till några nya risker eller påverka trafiksäkerheten negativt.

## **2.10 Tågklarerarens åtgärder vid stoppassagemedgivande**

[RÄF: 26005]

Berörd modul: 17E, 17HMS

### **2.10.1 Bakgrund**

I modul 17E och 17HMS, angående tågklarerarens åtgärder vid stoppassagemedgivande, kan det framstå som att reglerna är otydligt beskrivna gällande urkoppling av automatiserad läggning av tåg- och växlingsvägar.

<sup>1</sup> Notera är regelförändring i RÄF 26003 inte presenteras här.

## 2.10.2 Beskrivning av förändring

Tågklararens åtgärder vid stoppassagemedgivande görs generella och tydliga för alla trafikeringssystem och omfattar samtliga signaler och signalpunkter.

(Denna RÄF är planerad att publiceras i kommande version av TDOK 2021:0412 Tillfälliga ändringar i TTJ, för att sedan lyftas in i TTJ 2027.)

### Modul 17E, F Åtgärder vid tillstånd och medgivande, 5 Kontroller om spåravsnittet inte kan reserveras

Tågklararen ska kontrollera att den automatiserade läggningen av tåg- och växlingsvägar som kan beröra spåravsnittet där stoppassagemedgivandet gäller är urkopplad. Tågklararen får heller inte magasinera några tåg- eller växlingsvägar.

### Modul 17E, F Åtgärder vid tillstånd och medgivande

#### 5.2 INFARTSSIGNALPUNKT OCH MELLANSIGNALPUNKT

Om ett tåg eller en spärrfärd utan tekniskt körbesked står vid en infartssignalpunkt eller mellansignalpunkt, ska tågklararen kontrollera att sträckan fram till nästa signalpunkt är fri från andra färder genom att först utföra följande åtgärder:

[...]

Om spåravsnittet inte kan reserveras på grund av ett känt hinder ska kontrollen av hinderfrihet gälla eventuella andra hinder.

~~Tågklararen får inte magasinera tåg- eller växlingsvägar. Tågklararen ska förvisa sig om att den automatiserade läggningen av tåg- och växlingsvägar är urkopplad.~~

### 17HMS, F Signal i stopp, 2 Reservera spåravsnitt

Tågklararen ska om det är möjligt reservera ett spåravsnitt för att skydda den rörelse som ska ha ett stoppassagemedgivande. Detta kan hen göra genom att använda en tågväg eller en växlingsväg, beroende på vilka förutsättningar som gäller för situationen. ~~Om tågklararen ska ge ett medgivande att passera en signal i stopp för en färd på linjen, ska spåravsnittet reserveras för sträckan fram till nästa driftplats.~~

### 17HMS, F Signal i stopp, 4 Kontroller om spåravsnittet inte kan reserveras

Tågklararen ska kontrollera att den automatiserade läggningen av tåg- och växlingsvägar som kan beröra spåravsnittet där stoppassagemedgivandet gäller är urkopplad. Tågklararen får heller inte magasinera några tåg- eller växlingsvägar.

## 17HMS, F Signal i stopp, 4 Kontroller om spåravsnittet inte kan reserveras

### 4.2 INFARTSSIGNAL OCH MELLANSIGNAL

För att avgöra om en färd får passera en infartssignal eller mellansignal som visar "stopp" ska tågklararen utföra ett antal kontroller och åtgärder.

#### Tåg och spärrfärd

Tågklararen ska kontrollera att sträckan fram till nästa huvudsignal är fri från andra färder genom att först utföra följande åtgärder:

[...]

Om signalen visar stopp på grund av ett känt hinder ska kontrollen av hinderfrihet gälla eventuella andra hinder.

~~Tågklararen får inte magasinera tåg- eller växlingsvägar. Tågklararen ska förvissa sig om att den automatiserade läggningen av tåg- och växlingsvägar är urkopplad.~~

### 2.10.3 Bedömning av risk

Förändringen ska genomgå en riskanalys.

## 2.11 Ändrade spärråtgärder vid signalprovning

[RÄF: 26006]

Berörd modul: 17E, 17HMS

### 2.11.1 Bakgrund

De hittillsvarande reglerna gällande tågklararens möjlighet att flytta avspärrning kan ge upphov till tolkning och kan framstå som inte tillräckligt tydliga. Det kan exempelvis gälla vid signalprovning i de fall en bevakningssträcka är upplåten för ett A-skydd och signalprovning krävs i utfartsblocksignalen. En bevakningssträcka ska enligt reglerna spärras av genom att spärra utfartsblocksignalen, vilket får till följd att det inte går att genomföra signalprovningen så länge arbetet bedrivs på bevakningssträckan.

### 2.11.2 Beskrivning av förändring

Förslaget syftar till att på ett bättre sätt omhänderta signalprovning på bevakningssträckor samt genom hela arbetsområdet.

*(Denna RÄF är planerad att publiceras i kommande version av TDOK 2021:0412 Tillfälliga ändringar i TTJ, för att sedan lyftas in i TTJ 2027.)*

Skapat av  
TTJ-förvaltningen

Dokumentdatum  
2026-06-15

### 17E, D Avspärrning, 4 Särfall

#### 4.1 ÄNDRADE SPÄRRÅTGÄRDER

Om spärråtgärderna behöver ändras under en avspärrning ska tågklareraren utföra de nya spärråtgärderna innan hen tar bort de gamla.

Om det avspärrade området behöver utökas, får det inte finnas några färder mellan gränspunkt och det utökade området som ska omfattas av avspärrningen.

### 17HMS, D Avspärrning, 3 Avspärrning av bevakningssträcka i system H

#### 3.1 UTFÖRA AVSPÄRRNING

Tågklareraren för bevakningssträckan ska utföra avspärrningen dels genom att dokumentera vilken bevakningssträcka och vilket spår det gäller samt orsaken till avspärrningen, dels genom att spärra utfartsblocksignalerna i båda ändar av bevakningssträckan om inte annat anges nedan.

#### Spärråtgärder vid arbete i signalsäkerhetsanläggning

För arbete med och provning av tekniska funktioner i signalsäkerhetsanläggningen när spåravnittet är avspärrat, får tågklareraren flytta ut avspärrningen om det inte finns några färder mellan utfartsblocksignalen och det utökade området som ska omfattas av avspärrningen.

### 17HMS, D Avspärrning, 6 Särfall

#### 6.1 ÄNDRADE SPÄRRÅTGÄRDER

Om spärråtgärderna behöver ändras under en avspärrning ska tågklareraren utföra de nya spärråtgärderna innan hen tar bort de gamla.

Om det avspärrade området behöver utökas, får det inte finnas några färder mellan gränspunkt och det utökade området som ska omfattas av avspärrningen.

### 2.11.3 Bedömning av risk

Förändringarna bedöms inte ge upphov till några nya risker eller påverka trafiksäkerheten negativt.

Dokumentegenskaper: Skapat av TTJ-förvaltningen Ärendenummer TRV 2026/28787, Dokumentdatum 2026-06-15, Konfidentialitetsnivå 1 Ej känslig, Dokumenttyp PM.

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.

Remiss av innehåll i utgåva 2027 av TTJ