

Trafikk

Trafikkregler for jernbanenettet (TJN) versjon 2024 er gyldig fra søndag 8. desember 2024

Kapitlene 1 – 8 og nye vedlegg 1 – 2

Opphevelse av tidligere versjon av TJN

Operativt regelverk

Endring i Strekningsbeskrivelse for jernbanenettet (SJN)

Fellesprosedyrer for ERTMS for tog og skift

Fra søndag 8. desember 2024 kl. 00.00 gjelder følgende:

1. Trafikkregler for jernbanenettet (TJN) kapitlene 1 – 8 og vedlegg 1 – 2

1.1 Generelt

Versjon 2024 av Trafikkregler for jernbanenettet (TJN) kap. 1 – 8 og vedlegg 1 – 2 er gyldig.

Revidert utgave av TJN gyldig fra 8. desember ble sendt ut den 29. april 2024 og lagt ut [Bane NORs Operativt regelverk \(ORV\)](#) – orv.banenor.no.

Det er i ettertid gjort enkelte endringer med sirkulærer, og disse endringene er innarbeidet. Videre har noen av endringene som skulle gjøres gyldige fra 8. desember blitt innført tidligere ved sirkulærer. Det gjøres også enkelte andre endringer, som nevnt i pkt. 1.2 nedenfor.

Alle endringer framkommer av endringsnotatet, som blir lagt ut i ORV sammen med oppdaterte trafikkregler.

1.2 Endringer som har kommet etter bekjentgjørelsen den 29. april 2024 som ikke tidligere er bekjentgjort

Følgende bestemmelser er endret slik (endringer understreket):

- **Pkt. 3.23 Nødanrop, feil eller uregelmessigheter**

1. Hvis føreren mottar nødanrop, skal føreren straks stoppe skiftet. Føreren skal innhente tillatelse fra toglederen eller togekspeditøren før kjøringen gjenopptas.

(Årsak: Bestemmelsen er omformulert, for å tydeliggjøre at det ikke er krav om å innhente tillatelse straks til å gjenoppta kjøringen).

- **Pkt. 3.33 Nødstoppmodus (TR-modus) under skifting**

2. Dersom et skift har fått nødstopmodus (TR-modus) ved utilsiktet passering av grensen for skifteområdet (TSI OPE A 6.41.4), skal føreren informere toglederen, innhente toglederens tillatelse ved formular 2 til å kjøre tilbake i skifteområdet i skiftmodus (SH-modus), om nødvendig deaktivere førerbordet og bytte førerrom.

(Årsak: Rettet, slik at innhenting av togleders tillatelse til å kjøre tilbake i skiftmodus kommer før deaktivering av førerbord og bytte av førerrom, som stemmer med fellesprosedyren. Referanse til TSI OPE rettet.)

- **Pkt. 3.33-BN**

Toglederen skal gi tillatelse ved formular 2 punkt 2.11 («Kan fortsette i SH»). I tillegg skal toglederen med formular 2 punkt x.95 og x.96 angi nødvendig tilleggsinformasjon om hvordan kjøringen i henhold til nummer 2 og 3 skal foregå.

(Årsak: Bestemmelsen er skrevet mer overordnet, dekkende for både pkt. 3.33 nr. 2 og 3. Nye punktnummer i formular 2 er tatt inn.)

- **Pkt. 4.5 Kontroll og prøving før avgang**

3. Minimumskrav til når gjennomslagsprøve skal foretas:

- a) når annen førerbremseventil eller førerbremseanlegg skal brukes,
- b) når hovedledningen har vært stengt og åpnet foran siste vogn,
- c) når kjøretøy er koblet fra eller til,
- d) når førerbremseanlegg legges i nøddrift eller
- e) når bremseprøve er foretatt med stasjonært bremseprøveanlegg.

(Årsak: Bestemmelsen er språklig endret. Endringen til minimumskrav ble bekjentgjort 29. april 2024).

- **Pkt. 6.11 Forberedelse til kjøring med ETCS-ombordutrustning**

8. Føreren eller den som klargjør trekraftkjøretøy i modus fellesstyring (SL-modus), skal forsikre seg om at alle førerbord er stengt, unntatt førerbordet som trekraftkjøretøyene blir styrt fra. (TSI OPE A 6.2.5)

(Årsak: Feil oversettelse av «driving desks» fra TSI OPE).

- **Pkt. 6.17 Kjøring i modus full overvåkning (FS-modus)**

2. Under selve overgangen til modus full overvåkning (FS-modus) gjelder følgende: Dersom det i førerpanelet i tillegg til signal E17 «Modus full overvåkning (FS-modus)» vises tekstmelding om innkjøring i FS («Entering FS»), skal føreren overholde

hastighetsrestriksjoner som gjelder for den delen av toget som ikke er dekket av modus full overvåkning (FS-modus). (TSI OPE A 6.12)

(Årsak: Oppdatert iht. erfaring etter erfaringskjøring).

- **Pkt. 6.18 Kjøring i modus på sikt (OS-modus)**

3. Under selve overgangen til modus på sikt (OS-modus) gjelder følgende: Dersom det i førerpanelet i tillegg til signal E19 «Modus på sikt (OS-modus)» vises tekstmelding om innkjøring i OS («Entering OS»), skal føreren overholde hastighetsrestriksjoner som gjelder for den delen av toget som ikke er dekket av modus på sikt (OS-modus). (TSI OPE A 6.13)

(Årsak: Oppdatert iht. erfaring etter erfaringskjøring).

- **Pkt. 7.15 Hastighet når signaler ikke kan vise kjørsignal**

2. Føreren skal stoppe foran sporveksler som ikke ligger i riktig stilling. Føreren skal også stoppe foran skinnekryss ved sporveksel som er merket med signal 64G «Bevegelig skinnekryss» og kontrollere at skinnekrysset ligger i riktig stilling. Hastigheten over sporveksler skal ikke overstige 10 km/t inntil hele toget har kjørt over sporvekselen, med mindre dvergsignalet viser signal 45 «Kjøring tillatt» eller signal 44 «Varsom kjøring tillatt».

(Årsak: Språklig rettelse i siste setning.)

7. Når det er gitt tillatelse til å kjøre forbi dvergsignal som ikke kan vise signal 45 «Kjøring tillatt» eller signal 44 «Varsom kjøring tillatt», skal føreren kjøre med halv sikthastighet. For øvrig gjelder bestemmelsene i nummer 2 i nødvendig utstrekning.

(Årsak: Bestemmelsen i nummer 2 om bevegelig skinnekryss må også gjøres gjeldende dersom det er gitt tillatelse til å kjøre forbi dvergsignal).

- **Pkt. 7.27 Feil ved veisikringsanlegg på strekning med fjernstyring og strekning med togmelding**

Pkt. 7.27-BN nr. 3c) første kulepkt. (internt for Bane NOR):

c) For hvert tog som skal passere planovergangen gjelder følgende:

- Toglederen eller togekspeditøren skal senest ved siste hovedsignal før planovergangen, eller ved avgang fra siste stasjon før planovergangen, be føreren lese tilbake kunngjøringens innhold og eventuelt oppgi kunngjøringsnummer.

(Årsak: «planovergangen» erstatter «hastighetsrestriksjonen»).

- **Pkt. 7.29 Feil på veisikringsanlegg eller veisikringsanlegg satt ut av bruk på strekning med ERTMS**

1. Når signal E69 «Feil ved veisikringsanlegg» vises i førerpanelet, skal føreren stoppe toget foran signal E36 «Veisikringsanlegg». Føreren skal varsle toglederen og oppgi ved hvilken planovergang toget står. (TSI OPE A 6.44.1, TSI OPE B2 7.1)

(Årsak: Retting av feil. Som følge at signal E36B «Varsel om veisikringsanlegg» er fjernet, er signal E36A endret til signal E36).

- **Pkt. 8.7 Hovedsignaler og forsignaler**

2. Innkjørhovedsignal, indre hovedsignal i innkjørtogvei og blokksignal har forsignal. Dette gjelder likevel ikke for innkjørhovedsignal ved nivåovergang fra strekning med ERTMS. Utkjørhovedsignal og indre hovedsignal i utkjørtogvei kan ha forsignal.

(Årsak: Det er behov for å presisere at det ikke settes opp forsignal for innkjørhovedsignal fra strekning med ERTMS).

- **Pkt. 8.42 Signal om feil ved veisikringsanlegg på strekning med ERTMS**

Signalbetydningen for signal E69 «Feil ved veisikringsanlegg» rettes til «Veisikringsanlegget virker ikke. Stopp foran signal E36 «Veisikringsanlegg».

(Årsak: Toget vil ikke alltid bli overvåket til stopp.)

- **Pkt. V2.1 Formularoversikt og fonetisk alfabet**

1.

Formular 5 (ERTMS)	Ordre om å kjøre med hastighetsrestriksjon • <u>Brukes dersom</u> det er nødvendig å gi føreren spesielle hastighetsrestriksjoner og instruksjoner. • Overleveres muntlig eller gjennom FIDO.
(...)	
Formular 30	Melding til togleder eller togekspeditør om <u>anleggsdeler tatt ut av bruk</u>
Formular 31	Nødavsikring av arbeidsområder, <u>ERTMS Gjøvikbanen Nord</u>
Formular 32	Manuell posisjonsvalidering (BPOS), <u>ERTMS Gjøvikbanen Nord</u>
Formular 33	Midlertidig nedsatt kjørehastighet, <u>ERTMS Gjøvikbanen Nord</u>

(Årsak: For formular 5 er formuleringen «til tog» fjernet, siden formularet også kan brukes til skift (SH-modus). For formularene 30 – 32 er titlene oppdatert. Formular 33 er nytt.).

1.3 Opphevelse av tidligere versjon av TJN

Versjon 2022 av TJN er opphevet.

2. Operativt regelverk

Endringene er publisert i [Operativt regelverk \(ORV\)](#), sammen med

- Word-filer for hvert kapittel/vedlegg
- et endringsnotat, som viser endringer fra TJN 2022, inkludert endringer som er gjort med sirkulærer etter at revisjonen ble lagt ut i ORV den 29. april 2024, og endringer som gjøres med dette sirkulæret
- et kommentar-/veiledningsdokument, som gir utfyllende kommentarer/veiledning til flere av bestemmelsene

3. Strekningsbeskrivelse for jernbanenettet (TJN)

3.1 Pkt. 2.8 Kontroll av oppkjørt sporveksel

Oversikten er fjernet og bestemmelsen er markert «(Ledig)».

3.2 Fellesprosedyrer for strekning med ERTMS

Oppdaterte [fellesprosedyrer](#) for ERTMS på Østfoldbanens østre linje og Gjøvikbanen for tog og skift er lagt ut i ORV.

Tonje Frislid Wikstrøm
Trafikkdirktør