

Spørsmål og svar TJN

Samling av spørsmål relatert til TJN som dukket opp i løpet av MAK.

NB: Disse avklaringene gjelder pr. 23.1.2025.

Nr.	Spørsmål	Svar
1.	Er det lov å frigi hele stasjonen for lokal skifting dersom et arbeidslag disponerer kun ett spor? (F.eks. Hokksund, arbeid i spor 1, frigi stasjon for å få ut rev.vogn)	Nei. Det kan ikke stilles signal som tillater skifting på et område der det arbeides. I nyere anlegg er det teknisk sperret for slik signalstilling.
2.	Spørsmål til 9.60-BN2: Kan et arbeidstog ha full aktivitet med bevegelser i spor hvor det kjøres tog i nabospor? <i>2. På en stasjon disponerer arbeidstoget kun det spor eller sporområde som er avgrenset ved signal som begrenser togvei eller skiftevei.</i>	Nei. Slik aktivitet vil være et brudd på intensjonen i TJN pkt. 5.6 c): <i>5.6 Klar togvei</i> <i>Med klar togvei menes at</i> <i>a) togveien er fri for kjøretøy eller annen hindring i og ved sporet, og at sporveksler i togveien ligger i riktig stilling for toget,</i> <i>b) sporveksler er sikret på stasjon. Dette kan unnlates i utkjørtogveien for tog som har stoppet på betjent stasjon med enkelt innkjørssignal,</i> <i>c) kjøretøy på nabospor på en stasjon er satt innenfor middel og er sikret mot å komme i bevegelse, og</i> <i>d) sporveksler ved sidespor og på ubetjente stasjoner er sikret.</i> Slik aktivitet vil ikke være i tråd med de prinsippene som legges til grunn for konstruksjon av sikringsanlegg. Disse prinsippene bygger på trafikale funksjonskrav der vi ikke skal ha to bevegelser

		samtidig hvor man ved utilsiktet passasje av sluttpunkt kan kjøre direkte inn i en annen togvei uten at det er tilstrekkelig sikkerhetssone. Vi vil se på muligheten for å tydeliggjøre denne bestemmelsen.
3.	Hvordan kommer et arbeidstog seg ut fra et anleggsområde-jernbane dersom det avgrenses ved innkjørhovedsignal?	Man må enten avslutte anleggsområde-jernbane, utvide eller opprettet et nytt tilstøtende anleggsområde. Maskiner har lov til å kjøre fra et anleggsområde til et annet.
4.	Akutt feilretting av KL, kan det gjøres uten kunngjøring?	Ja, jf. 9-8-BN nr. 1 Unntaket gjelder også her. Men det må foreligge korrekt elsikkerhetsplan (ikke beskrevet i bestemmelsene).
5.	Vedrørende arbeidstog på strekning med togmelding. Står at det kan kjøre inn og ut fra stasjonen med samme tognummer. Hva skjer med tognummeret hvis det er en kryssing?	Tidligere kommentar: <i>På strekning med togmelding må arbeidstoget tildeles et nytt tognummer når disponeringen er avsluttet og det har foregått kryssing eller forbikjøring på stasjonen før ny disponering kan tillates.</i> Gjeninnføres som kommentar til 9.61-BN nr 2.
6.	Det er også litt frustrasjon om hvorfor det ikke har blitt gjort enklere for å kjøre ut av et anleggsområde hvor grensen ligger på stasjonsgrensen.	Det er foreløpig ikke funnet gode nok løsninger for denne avgrensningen. Utkjørhovedsignalet er ugyldig, og vi kan ikke på en sikker måte gi tillatelse forbi innkjørhovedsignalet når dette ikke gjelder for togets kjøreretning ut på linjen. Inne på stasjon er dette nå løst, ref. TJN punkt 9.36-BN nummer 3 bokstav f: «Hvis grensen ikke er ved signal i togets kjøreretning, kan det gis tillatelse ut av anleggsområde-jernbane til nærmeste signal inne på stasjonen uten fast ordlyd.»
7.	I et tilfelle hvor det er generisk arbeid på en stor stasjon (Oslo S, Lillestrøm). Kan man avtale arbeid etter avtale med togleder slik det gjøres i dag, eller må hver eneste del av stasjonen hvor man skal ha generisk ha en egen kunngjøring?	Det trengs kunngjøring for hvert enkelt arbeid.
8.	9.81-BN: Listen med avslutning av arbeid med frakobling. Skal denne listen følges punkt for punkt? Altså i den rekkefølgen den er oppgitt?	Listen følges som den er skrevet. Dette blir lagt til som kommentar til regelverket.

9.	7.5 Nødsituasjon: uenighet i setningsoppbygging. Ønsker at det skal stå at togleder skal varsles før toget stoppes.	Nei, dette endres ikke. Dette er bestemmelse fra TSI OPE B2 14, der tog skal stoppes før togleder varsles: <i>«Any railway undertaking/infrastructure manager staff who becomes aware of a danger to trains shall take immediate action to stop any trains which may be affected, alert the signaller and take any other action as necessary to avoid harm or loss ..»</i>
10.	7.30 Tilbakemelding er at FIDO må tilpasses når bestemmelser innføres, eller at bestemmelsen blir tilpasset funksjonalitet i FIDO. Uenighet i bruk av stasjonsgrense. Ønske at krav til å oppgi km. Ved fra stasjon fjernes.	Bestemmelsene er allerede trådt i kraft med S-sirkulære 91-2024. Det er gjort endringer i FIDO, og ytterligere behov for endringer i FIDO er meldt inn.
11.	9.22-BN pkt. b) <i>Unntak: På stasjoner med to togspor på enkeltsporet strekning er det tilstrekkelig å sette på kontaktmagneter i én ende av stasjonen hvis stasjonen ikke er angitt i Strekningsbeskrivelse for jernbanenettet punkt 2.12.</i> Hvorfor gjelder unntaket kun på stasjoner med to togspor? Er dette intensjonen?	Ja, det er intensjonen.
12.	7.7 Hvordan skal hastigheten kunngjøres?	Slik kunngjøring gis med formular. Dette tas inn som kommentar til bestemmelsen.
13.	9.81-BN Heving av arbeid med frakobling: potensiale for menneskelig feilhandling. Ønske om at bestemmelsen tilbakeføres slik den var, med kontakt med HSV.	Bestemmelsen er et kompromiss mellom ulike faglige behov. Bestemmelsen kan ikke tilbakeføres uten at elkraftoperatør får en måte å sikre at det ikke stilles signal mot frakoblet kontaktledningsanlegg.
14.	9.4-BN IFM nødalarmer, er arbeidstoget tog eller skift?	Hvordan det skal forholdes ved nødalarmer, er avklart i pkt. 9.3-BN nr. 2:

		<i>2. Ved nødanrop skal føreren i trekkraftkjøretøy straks stoppe. Hovedsikkerhetsvakt og lokal sikkerhetsvakt skal straks beordre personell ut av spor, samt stoppe skinne-/veimaskiner og tunge motortraller. Hovedsikkerhetsvakten skal avklare forholdet med toglederen før arbeidet gjenopptas.</i>
15.	9.86-BN: Hvem er ansvarlig for å oppheve restriksjonene?	Restriksjonene er der til vi får beskjed om at de ikke trenger å være der. Er det restriksjoner for å teste signalanlegg, så må jo dette godkjennes av de som gjør denne jobben. Er det for test av beredskapsutstyr i Blixtunnelen, må de som har ansvar for det gi tillatelse til normal bruk.
16.	(Ledig)	
17.	<u>Hinderdeteksjon</u> Hva skal stå om hinderdeteksjon i kunngjøringen om arbeid i spor? Togledere uttrykker frustrasjon om manglende informasjon/opplæring av togledere i Oslo om hinderdeteksjon. Hvem har ansvaret for å skru på anlegget etter arbeider i spor? Burde det kommuniseres til TL at anlegget slås av/på? Hva gjelder hvis hinderdeteksjonen ikke virker? Telefonnummer til hinderdeteksjonsteamet bør inn i SJN.	Det viktige her er at det framkommer at det er hinderdeteksjon som må håndteres. S-sirkulære 204/2024 er sendt ut, gyldig fra 22.11.2024. Det skal stå i kunngjøringen hvilke planoverganger innenfor disponeringen som har hinderdeteksjon. Togleder kontakter NOS i forbindelse med aktivering/deaktivering av hinderdeteksjonen. Vi må foreta ytterligere avklaringer om saken.
18	<u>FIDO</u> - Vil malene være tilpasset nye arbeidsformer når revisjonen trer i kraft? - Vil muligheten for å avgrense anl. Omr. Ved sporsperre være lagt inn?	Sporsperre skal legges inn. Vi har ellers dialog om endringsbehov i FIDO.

19.	9.15 punkt 5. Ved arbeider inne på stasjon har ikke TXP mulighet til å sjekke at HSV har kvittert i Fido. (foil 98) Er det her et krav at TXP skal sjekke at HSV har kvittert for kunngjøringen må dette tilrettelegges i Fido.	Dette er et krav til at HSV skal kvittere for kunngjøringen. Det er ikke krav til at togleder eller txp skal kontrollere det.
20.	Ved nødalarm skal HSV ha tillatelse fra togleder før arbeidet settes i gang igjen. Hva med TXP stasjon? Foil 83.	Togleder styrer nødalarmet og må håndtere nødalarmet deretter.
21.	Txp skal fylle ut formular 21C når vedkommende tar inn tog forbi innkjørhovedsignal som ikke kan vise kjørsignal. Fikk spørsmål om toget da skulle kvittere for formularet når toget var kommet inn på stasjonen. Det bekreftet jeg nei det skal fører ikke gjøre. I en av rubrikkene står det "fører sin kvittering" bør dette tydeliggjøres i formularet slik at det ikke oppstår misforståelser?	Nei. Det vil bli klargjort i formular 21C.
22.	Spørsmål om kjøring forbi indre hovedsignaler som ikke kan vise kjørsignal på grensestasjon. Når indre hovedsignaler var slukket eller ikke kunne vise kjø, når gis kjøretillatelsen, og skal den gis på nytt når togleder tar toget forbi utkjørhovedsignalet?	Tillatelse til å passere signal som ikke kan vise kjørsignal gis kun for ett signal om gangen. Signal «Kjøretillatelse» gis kun én gang. Dette bør tas inn i den lokale opplæringsplanen for TXP på slike stasjoner.
23.	Spørsmål til Transport: Kan et firma overta et annet firma sin kunngjøring for	Ja, dette er tidligere avklart.

	arbeid, dersom den er ubenyttet? Kun navn/telefonnummer kan redigeres.	
24.	9.24-BN nr. 3 bokstav c) Enkelt sikringsanlegg er ikke nevnt.	Enkelt sikringsanlegg finnes bare på Haltdalen stasjon og er ikke nevnt i TJN, kun som særbestemmelse i SJN pkt. 6.1.2. Intensjonen anses som ivaretatt ved å følge 3c) for enkelt innkjørssignal. Vi vil vurdere å ta dette inn i særbestemmelsene for Haltdalen stasjon.
25.	9.24-BN nr. 3 bokstav c) Mye misforståelser/feilbestillinger med sikkerhetssone. Trengs det kommentar eller presisering?	Denne endringen kommer nettopp for å tydeliggjøre kravene.
26.	Spørsmål: Trenger man kunngjøring før test av nødalarm når det utføres utenfor det som er planlagt?	Det er tatt inn i særbestemmelsene (generell del) når testing av nødalarm skjer i de forskjellige områdene. Om testing av nødalarm skjer utenfor de fastlagte tidene i SJN, gjelder TJN pkt. 2.5 l) om når driftsoperativ kunngjøring skal sendes ut.
27.	Tung motortralle kan kun benyttes i anleggsområde/arbeidsbrudd. Skal dette være tilkoblet annet kjøretøy eller kan det ha eget tognummer i anleggsområde? (kan egentlig kran for sporveksler være tilkoblet annet tog under arbeidet?)	Godkjenning av kjøretøy til bruk som tog ligger hos Bane Transport, og er ikke noe togledere eller txp-er har ansvaret for.
28.	Kommentar til TJN. 7.5.6 : Kunne man evt snu setningen og heller si: Fører skal innhente tillatelse fra togleder for å starte igjen. (årsak: da er ansvaret flyttet til fører å innhente av togleder og ikke fra f.eks vaktleder drops. Det har vært tilfeller hvor fører har blitt villedet pga hvem som har gitt tillatelse og fører har misforstått).	Her er teksten for strekning med fjernstyring og strekning med togmelding tilpasset strekning med ERTMS, der teksten er hentet fra TSI OPE A 6.34.2: « <i>The signaller shall ... give authorisation to the drivers to restart.</i> » Dersom dette endres for strekning med fjernstyring og strekning med togmelding, vil det bli inkonsekvent i forhold til strekning med ERTMS.

29.	Man stiller krav til at risikovurderingen ved avstengt område skal følge BaneNor sine krav. Hvor står disse kravene?	Kravene står i styringssystemet.
30.	9.32 pkt 3. Strekning med togmelding anleggsområde jernbane fra stasjon A-C. Kan man la arbeidstog stå på stasjon B for kryssing	Nei, stasjon B skal ikke være betjent.
31.	7.6-2: I en situasjon hvor en person begår en ukontrollert evakuering (benytter nødåpner på toget) ved plattform og forsvinner fra stasjonen, skal sporet fremdeles sperres og nødetater kontaktes? Anses dette som en ukontrollert evakuering? Oppfølgingsspørsmål: Er nødetatene informert om at de vil bli kontaktet ved enhver "ukontrollert evakuering"? Hva definerer en ukontrollert evakuering?	Følgende er beskrevet i beredskapsplanverket om hva ukontrollert evakuering er: <i>«(...) hvor reisende selv tar initiativ til evakuering ved å åpne dørene og beveger seg bort fra toget uten veiledning eller oppfølging av ombordpersonell.»</i> Om nødetatene skal kontaktes i et tilfelle som nevnt over må togleder avklare ut ifra sin forståelse av situasjonen. Bestemmelse tar ikke høyde for alle tenkelige situasjoner, og den dekker kanskje ikke denne konkrete situasjonen.
32.	9.36-2 og 3: Skal det stå "stasjonsstyring" slik det er skrevet nå?	Innspill til endring av bestemmelsen i 9.36-BN nr. 2 og 3 slik: <i>2. Alle mellomliggende stasjoner på strekning med fjernstyring skal om mulig frigis for lokal skifting eller ved behov frigis slik at stillverket kan betjenes lokalt. På stasjoner med grense for anleggsområde-jernbane, skal lokalområder om mulig frigis på de deler av stasjonen som inngår i anleggsområdet."</i> <i>3. Stillverket på stasjon kan frigis for lokal betjening etter anmodning fra hovedsikkerhetsvakt."</i>
33.	9.57-BN	Følgende kommentar legges til bestemmelsen:

	Skal fører på strekning med togmelding varsle togleder eller TXP for tillatelse til å gjenoppta kjøring, evt. hvilken TXP skal varsles? Det er naturlig at foranliggende kontaktes?	<i>«Føreren kontakter en av togekspeditørene. Iht. instruks for togekspeditør skal den togekspeditøren som mottar informasjon som har betydning for trafikkavviklingen informere togekspeditøren på nærmeste betjente stasjon.»</i>
34.	Kjørende arbeidstog på strekning med togmelding: Er det behov for kommentar om at 9.50-BN ikke kan benyttes på blokkstrekning der det befinner seg kjørende arbeidstog?	Dette er svart ut med TS-sirkulære 001-2025.
35.	Kunngjøring om feil på planovergang inntil planovergangsvakt er på plass: Hvilken skal benyttes? Det trengs en ny mal i FIDO eller en anbefaling for lik praksis	Inntil egen mal er på plass, er det hensiktsmessig å benytte «Varsel om oppmerksomhet på strekning/stasjon. Årsak: Feil på infrastrukturen.» Vi starter arbeidet med å utarbeide egen mal for dette.
36.	Blir instruks for føring av togmeldingsbok oppdatert til 8. desember i henhold til ny 7.9 BN?	Instruksen ble oppdatert 8. desember.
37.	I FIDO kommer det ikke klart frem for TXP hvilken type arbeidstog som kjøres. Er det mulig å gjøre forskjellen på kjørende arbeidstog og rute for arbeidstog tydeligere i togoppgaven?	Kan kun lage rute for kjørende og disponerende arbeidstog i Fido.
38.	Det er mange diskusjoner om ordlyd med HSV. Er det behov for avklaring om hvilken ordlyd som skal benyttes? HSV tror TXP kan bekrefte sikkerhetssone.	Misforståelse som følge av prosedyremanual, som ikke lenger er relevant som følge av at prosedyremanualene for øyeblikket ikke gjelder. Dette er dekket i TJN pkt. 9.24-BN. Ordlyd 9.90 BN nr 2 skal benyttes
39.	7.30 BN sier ikke noe om oppkjørt sporveksel som følge av skinne-/veimaskin	Det er tatt inn som kommentar til regelen at det også gjelder skinne-/veimaskin.

40	9.22 e) Hva med stasjoner med 3 spor der man kan sperre i B/A ende slik at man ikke får stilt signal inn på stasjonen. Det er flere slike på Jærbanen.	Det skal på slike stasjoner sperres enten i alle togspor eller i B/A ende.
41	9.80 Kan togleder si at det er klart for frakobling til disponerende arbeidstog, stille signal ut på strekningen og så sette på sperrene etter at toget er kommet ut på strekningen?	Sperring skal settes på når arbeidstog har kjørt ut på strekningen, da kan tillatelse til frakobling gis og leder for kobling verifisere at strekningen er sperret.
42	Ved endring av avgrensinger på arbeidsformer skal da den HSV som eventuell gir fra seg anleggsområde ha tildeling av det nye anleggsområde jernbane (spørsmål fra Rutekontor)	Dette er ikke et behov. Ny kunngjøring gjelder, og er tilgjengelig i FIDO.
43.	9.47-BN nr. 3. Ved hendelser der det ikke er mulig å vite under utarbeidelse av kunngjøring for anleggsområde-jernbane hvilke kjøretøy som er nødvendig for arbeidet (f.eks. Bjerka – Mo): må det utarbeides ny kunngjøring hver gang nytt materiell skal “skrives inn”, eller kan det skrives uspesifisert kunngjøring med angivelse av nytt materiell og henvisning til kunngjøring? Da med tanke på kontroll av tog inn/ut.	Ja, det er greit at det skrives en uspesifisert kunngjøring på dette. Dette er dagens praksis.
44.	9.3.2 <i>Hovedsikkerhetsvakten skal avklare forholdet med toglederen før arbeidet</i>	Legger til følgende kommentar til 9.3 BN nr 2: Togleder kan oppheve restriksjoner i nødandropet. Innspill til neste revisjon om forbedring av tekst.

	<i>gjenopptas</i> . Burde det være presiseres mer her? Gjelder dette uansett driftsform? Arbeid inne på en txp stasjon? Holder det med at togleder sier “restriksjoner som følge av nødansrop oppheves”	
45	9.8.1 <i>Det skal være en driftsoperativ kunngjøring for arbeid i spor eller arbeid som krever frakobling av kontaktledningsanlegg.</i> Denne setningen tolkes av flere at det bare gjelder bare ved frakobling. Kan man legge til “og/eller” for å tydeliggjøre at det gjelder alt arbeid (med og uten frakobling). Eller nevnt som en kommentar	Setningen er hensiktsmessig og oppfyller intensjonen. Kravet gjelder både for arbeid i spor generelt, og i tillegg for arbeid som krever frakobling.
46	Det har blitt en diskusjon i sentralen om det er lov til å la Hsv disponere et spor til å stå med skinne- veimaskin når disponering av stasjon og strekning oppheves, på lik linje som når anleggsområde eller disponering av stasjon oppheves. Er det noen forskjell på dette egentlig? Hvis vi kan si at det er greit på de to andre disponeringene, så burde det vel være greit på stasjon og strekning også?	Dette kan gjennomføres etter bestemmelsen i pkt. 9.5-BN nr. 1, dersom det foreligger en egen kunngjøring for arbeid i det sporet skinne-/veimaskinen skal stå.