

Endringslogg for TJN 2024 kap. 1–8 og vedlegg 1–2 gyldig fra 8. desember 2024

Punkt (Punktnummer i parentes viser til punkt som foreslås fjernet/flyttet)	Endring	Konsekvens for bruker
1.1 nr. 5	Korrekt benevnelse på TSI OPE-forskriften er tatt inn.	Ingen.
1.1 nr. 8	Nytt nummer. Det er tatt inn at bestemmelser for ERTMS gjelder nivå 2 om ikke annet er nevnt.	Ingen.
1.1 nr. 9	Nytt nummer. Det er tatt inn bestemmelse (presisering) om at regler for jernbaneforetak også gjelder for infrastrukturforvalters kjøring av tog og skift i forbindelse med drift og vedlikehold av infrastruktur.	Ingen.
1.5 f)	Definisjonen for skifting er tilpasset definisjonen i TSI-OPE Tillegg A pkt. 4.2 (Shunting movement): <i>Way of moving vehicles without train data and controlled by shunting orders.</i> Forutsetningen «without train data» er oppfylt med at definisjonen knyttes til all flytting av kjøretøy som ikke inngår i tog. Det er kun i tog det kreves togdata. I Norge er det også nødvendig å ta med at kjøring i anleggsområde-jernbane eller arbeidsbrudd ikke er skifting. TSI-OPE presiserer ikke nærmere hva som menes med «controlled by shunting orders», og dette leddet er derfor ikke tatt med i vår definisjon. Erstatter følgende definisjon:: f) Skifting: Flytting av kjøretøy på en stasjon eller på et sidespor, og eventuelt på deler av et hovedspor som det er nødvendig å benytte for å utføre skifting på et sidespor.	Ingen.
1.5 w)	Definisjonen på sluttpunkt for kjøretillatelse (End of Authority/EoA) er flyttet hit fra 1.15 q), fordi definisjonen er tatt inn i TSI-OPE Tillegg J og derfor ikke lenger bare gjelder ERTMS. Definisjonen er endret: <i>Location up to which a train or a shunting composition is authorised to proceed.</i> I Norge brukes ikke begrepet «kjøretillatelse» om skift, og dette er derfor ikke tatt inn i vår definisjon. For ERTMS viser vi til utdypende tekst i TSI-OPE Tillegg A pkt. 3.1: <i>An End of Authority (EOA) can be physically identified by means of an ETCS Stop Marker or an ETCS Location Marker. The EOA can also be identified by a lineside signal or other marker board with a stop indication. Under certain conditions, an EOA can also be at the train's front end.</i> For strekning uten ERTMS gjelder også bestemmelsene om togveiens lengde.	Ingen.

Punkt (Punktnummer i parentes viser til punkt som foreslås fjernet/flyttet)	Endring	Konsekvens for bruker
	Vi mener at foreslått definisjon dekker disse forholdene i nødvendig grad. Erstatter følgende definisjon:: q) Sluttpunkt for kjøretillatelse (End of Authority/EoA): Det stedet et ETCS-tog har tillatelse til å kjøre til og hvor målhastighet er null.	
1.6 k)	Definisjonen på nødalarmer er endret iht. TSI-OPE Tillegg J: <i>Call set up in some dangerous situations to warn all trains/shunting compositions in a defined area.</i> I vår definisjon har vi endret «trains/shunting compositions» til «alle med togradio» for også å dekke arbeid i spor, og i tillegg tatt med at nødalarmer også kan være all annen kommunikasjon vedrørende umiddelbar fare for liv, helse, miljø og materiell, jf. nåværende definisjon. Erstatter følgende definisjon:: k) Nødalarmer: All kommunikasjon vedrørende umiddelbar fare for liv, helse, miljø og materiell.	Ingen.
1.12 b)	I definisjonen for trekkraftkjøretøy er «arbeidsmaskiner» fjernet. «Arbeidsmaskin» er ikke noe begrep som brukes i regelverket, og kan forveksles med skinne-/veimaskin. Erstatter følgende definisjon:: b) Trekkraftkjøretøy: Kjøretøy med trekkraft, herunder lokomotiv, motorvognsett, skinnetraktor og arbeidsmaskiner.	Ingen.
1.12 c)	Definisjonen på tog er endret iht. definisjonen i TSI-OPE Tillegg J: <i>A train is defined as (a) traction unit(s) with or without coupled vehicles with train data available operating between two or more defined points according to an allocated train path and identified by means of a unique train running number.</i> Erstatter følgende definisjon:: c) Tog: Trekkraftkjøretøy, med eller uten vogner, som er gitt et tognummer i en rute og som skal kjøres fra et bestemt utgangssted til et bestemt ankomststed.	Ingen.
1.12.j)	Setningen «Bestemmelser og restriksjoner for godstog gjelder dersom ikke annet er nevnt.» tatt inn den 28.6.2024 ved S-sirkulære 107-2024. Det er behov for å presisere at restriksjoner og bestemmelser for godstog også gjelder for transporttog.	Det blir tydeligere for bruker at bestemmelser og restriksjoner for godstog også gjelder for transporttog.
1.12 k)	Det er ny definisjon i TSI-OPE Tillegg J (Shunting composition):	Ingen.

Punkt (Punktnummer i parentes viser til punkt som foreslås fjernet/flyttet)	Endring	Konsekvens for bruker
	<i>A traction unit coupled or not to a set of vehicles and intended to be moved under shunting conditions without train data.</i> Vi endrer ikke vår definisjon på skift. Vi kan skifte med kjøretøy som triller ved hjelp av tyngdekraft, uten trekraftkjøretøy (slipping). Når vi ser dette i sammenheng med vår nye definisjon på skifting (1.5 f), mener vi at intensjonen i den nye TSI-definisjonen er oppfylt.	
1.15 a)	Definisjon på radioblokkentral: Den engelske definisjonen er endret fra «Radio Block Central» til «Radio Block Centre». Erstatter følgende definisjon:: a) Radioblokkentral (Radio Block Central/RBC): Sentral sikkerhetsenhet som kommuniserer med fjernstyrings- og sikringsanlegg, og via GSM-R med kjøretøyenes ETCS-ombordutrustning. Tidligere definisjon på sluttpunkt for kjøretillatelse er flyttet til 1.5 w).	Ingen.
1.15 q)	Definisjon på modus fellesstyring: Ny definisjon er tatt inn.	Ingen.
1.15 r)	Definisjon på kjøretillatelse fra togleder: Definisjonen er omskrevet. «Muntlig» er tatt bort, siden hovedsaken er at kjøretillatelsen fra togleder gis på formular. Formularene kan også gis elektronisk dersom det er lagt til rette for det, og ikke bare muntlig. Vi presiserer at formular fra togleder inntil videre i Norge ikke kan gis elektronisk, men det arbeides med elektronisk formidling av formularer i Europa, og i Norge kan vi på sikt legge til rette for at formularer kan gis gjennom FIDO. Erstatter følgende definisjon:: r) Kjøretillatelse fra togleder: Muntlig kjøretillatelse til føreren fra toglederen for SR-modus, hvor formular benyttes.	Ingen.
(1.15 t)	Definisjonen på bekreftelse av fritt spor fjernes, jf. endring av signalnavn for signal E22, som nå heter «Er sporet fritt» (pkt. 6.13 nr. 4Ø og pkt. 8.40). Tidligere definisjon: Bekreftelse av fritt spor (Track Ahead Free/TAF): Forespørsel fra systemet til føreren om foranliggende spor fram til første signal E35 «Stoppskilt» er fritt og som kvitteres av føreren dersom sporet er fritt.	
1.15 t)	Definisjonen på løse hastighet er tidligere 1.15 v).	Ingen.
1.15 u)	Definisjon på skifteområde: Dette er tidligere 1.15 u) og 1.15 w), som er slått sammen. Erstatter følgende definisjon: i 1.15 u): u) Midlertidig skifteområde (Temporary Shunting Area/TSA): Skifteområde som frigis av togleder, der kjøretøy kan gå i SH-modus. Erstatter følgende definisjon: i 1.15 w):	Ingen.

Punkt (Punktnummer i parentes viser til punkt som foreslås fjernet/flyttet)	Endring	Konsekvens for bruker
	<i>w) Skifteområde: Forhåndsdefinert område for skifting på strekning med ERTMS. Midlertidige skifteområder er på stasjon eller på linjen mellom stasjonene, og frigis av toglederen ved behov. Det kan være flere midlertidige skifteområder inne på en stasjon, men bare ett på linjen mellom stasjonene. Permanente skifteområder er alltid frigitt for skifting, og finnes enkelte steder, for eksempel ved driftsbanegårder, godsterminaler og hensettingsområder.</i>	
2.4 nr. 7	Det er presisert regelen gjelder kvittering av driftsoperative kunngjøringer til <u>tog</u> , jf. overskriften (pkt. 2.4 Ruter for tog).	Ingen.
2.4 nr. 9	Nytt nr. 9 tilføyd ved S-sirkulære 36-2024 den 4.3.2024.	Ny rutine ved spesialtransport.
2.6 nr. 3	Teksten er forenklet og korrigert. Erstatter følgende bestemmelse: <i>3. Den som har fordelingsansvar på fordelingsstedet, skal bekrefte mottak av S-sirkulære til utsteder eller annen oppgitt kontaktinformasjon, ved å oppgi jernbaneforetak/tjenestested, navn/signatur og kunngjøringens identifikasjonsnummer.</i>	Ingen.
2.6-BN	Gjelder internt for Bane NOR: Bestemmelsene har fått to nye nummer. Nåværende bestemmelse blir nr. 1. Presiseringen om at bestemmelsene for S-sirkulære gjelder er fjernet, og er i stedet detaljert i nye nummer 2 og 3. Kravet til utsendelsesfrist videreføres ikke i trafikkreglene, fordi kravet også står i «STY-60299 Utarbeidelse av S- og TS-sirkulære – instruks» (intern for Bane NOR). Erstatter følgende bestemmelse: <i>TS-sirkulære skal brukes til å informere internt i Bane NOR om sikkerhetsrelaterte forhold, om endringer av interne bestemmelser i Trafikkregler for jernbanenettet og endringer av sikkerhetsrelatert betydning i instruks, veiledninger eller annen styrende dokumentasjon. For øvrig gjelder bestemmelsene for S-sirkulære.</i>	Ingen.
2.8	Ny bestemmelse som følge av at Vedlegg 1 «Krav til kommunikasjon» og Vedlegg 2 «Formularbok» er opprettet, jf. krav i TSI-OPE 4.2.1.2.1 om regelbok («rule book»): <i>It shall have two appendices:</i> - <i>Appendix 1: Manual of communication procedures in accordance with Appendix C1;</i> - <i>Appendix 2: Book of European and national instructions in accordance with Appendix C2.</i> Kravet om disse to vedleggene til trafikkreglene har i flere år vært gyldig for førers regelbok, men gjøres nå også gyldig for infrastrukturforvalters personale. Erstatter følgende bestemmelse, som er flyttet til Vedlegg 1-V1.1:	Ingen.

Punkt (Punktnummer i parentes viser til punkt som foreslås fjernet/flyttet)	Endring	Konsekvens for bruker
	2.8 Mottak av tillatelser, kunngjøringer og signaler 1. Muntlige tillatelser og kunngjøringer i forbindelse med togframføringen, ved skifting og ved arbeid i spor, anses ikke som mottatt før hele eller det vesentlige innholdet er gjentatt av mottakeren. Tilsvarende gjelder for signaler som formidles muntlig. 2. Skriftlige eller elektroniske tillatelser og kunngjøringer i forbindelse med togframføringen anses ikke som mottatt før de er kvittert for av mottakeren.	
2.9 – 2.18	Bestemmelsene er flyttet til nytt Vedlegg 1 Krav til kommunikasjon, jf. krav i TSI-OPE 4.2.1.2.1 om regelbok («rule book»).	Ingen.
2.20 nr. 1.	Bestemmelsen er bedre tilpasset TSI-OPE A 7.2, og er inndelt i bokstaver. Det er presisert at føreren skal kontrollere at tognummeret i skjermbildet på togradioen samsvarer med togets rute i FIDO (verifisering av at riktig funksjonelt nummer er registrert). Erstatter følgende bestemmelse: <i>1. Føreren skal før avgang fra utgangsstasjonen, eller før tillatelse til skifting blir gitt, kvittere for alle driftsoperative kunngjøringer for togets rute i FIDO, og deretter registrere funksjonelt nummer i togradioen. Føreren skal deretter kontrollere at togets nummer står i skjermbildet på togradioen, som bekreftelse på at riktig funksjonelt nummer er registrert. (TSI-OPE A 7.2)</i> TSI-OPE A: 7.2 ENTERING THE FUNCTIONAL NUMBER: <i>The train preparer / driver shall enter the functional number:</i> <i>(i) as early as possible before the initial departure,</i> <i>(ii) every time the functional number changes.</i> For å unngå unødvendige alarmer hos togleder og togekspeditor, er det viktig at føreren kvitterer i FIDO <u>før</u> det funksjonelle nummeret registreres.	Det er tydeligere hvordan føreren skal verifisere at riktig funksjonelt nummer er registrert.
2.20 nr. 8	Bestemmelsen er tilpasset til både TSI-OPE A 7.10, 7.11 og 7.12. Vi mener at det er for mye usikkerhet om funksjonaliteten i togradiosystemet til at vi kan innarbeide TSI-OPE A 7.10 og 7.11 direkte. Føreren kan bl.a. ikke avregistrere et annet togs funksjonelle nummer, slik det framgår av regelen i TSI-OPE A. Vi mener at intensjonen med bestemmelsene fra TSI-OPE A er tilstrekkelig dekket i nummer 8. Erstatter følgende bestemmelse: <i>8. Dersom det ikke er mulig å registrere funksjonelt nummer, skal toglederen kontaktes. (TSI-OPE A 7.12)</i> TSI-OPE A: 7.10 TAKING MEASURES IN CASE THE FUNCTIONAL NUMBER IS NOT AVAILABLE	I tillegg til at føreren skal informere toglederen, skal føreren følge foretakets interne regler og følge de instruksjoner som gis.

Punkt (Punktnummer i parentes viser til punkt som foreslås fjernet/flyttet)	Endring	Konsekvens for bruker
	<i>When a text message indicating that the entered functional number is not available is displayed (e.g.), the train preparer / driver shall check the number and try again to register using the correct number.</i> <i>If the registration fails again, he/she shall inform the signaller about the situation, apply RU rules and follow any instructions given.</i> 7.11 TAKING MEASURES IN CASE THE FUNCTIONAL NUMBER IS ALREADY USED <i>When a text message indicating that the entered functional number is already in use is displayed (e.g., the train preparer / driver shall check the number and try again to register using the correct number.</i> <i>If the functional number used was correct, the train preparer / driver shall call that functional number and ask the other party to de-register the current number unless prevented from doing so by non-harmonised rules.</i> <i>(i) If the call is successful and the other party de-registers the number in question, the train preparer / driver shall re-start the functional number registration procedure.</i> <i>(ii) If there is no response to the call, the train preparer / driver shall initiate forced de-registration of the specific functional number.</i> <i>In all other cases, the train preparer / driver shall inform the signaller on the issue and follow any instructions given.</i> 7.12 MANAGING A FAILURE WHEN REGISTERING THE FUNCTIONAL NUMBER <i>When it is not possible to register the functional number, the train preparer / driver shall inform the signaller about the situation, apply RU rules and follow any instructions given.</i>	
2.21 nr. 1	Tilpasset til TSI-OPE A 7.4. Erstatter følgende bestemmelse: <i>1. Når toget er kommet til endestasjonen, og eventuell skifting er avsluttet, skal føreren avregistrere togets funksjonelle nummer.</i> TSI-OPE A: 7.4 PERFORMING A DE-REGISTRATION <i>At the end of the train run or when requested by the signaller, the driver shall carry out the de-registration .</i>	Føreren skal avregistrere nummeret også når toglederen ber om det.
2.21 nr. 3	Dette er nåværende nr. 4: <i>4. Dersom det ikke er mulig å avregistrere funksjonelt nummer, skal toglederen kontaktes. (TSI-OPE A 7.9)</i>	I tillegg til at føreren skal informere toglederen, skal føreren følge virksomhetens interne

Punkt (Punktnum- mer i parentes viser til punkt som foreslås fjernet/ flyttet)	Endring	Konsekvens for bruker				
	Bestemmelsen er tilpasset TSI-OPE A 7.9, og det er presisert at regelen gjelder føreren. <i>7.9 MANAGING A FAILURE OF DE-REGISTRATION</i> <i>If the de-registration is not possible the driver shall inform the signaller about the situation, apply RU rules and follow any instructions given.</i>	regler og følge de instruksjoner som gis.				
2.21 nr. 4	Dette er nåværende nr. 3. Ingen endring.	Ingen.				
2.24 nr. 2	Det er tatt inn at alt personale skal sende nødalarm også når en nødsituasjon kan oppstå. Med endringen blir det samsvar med veileder for nødalarm. Erstatter følgende bestemmelse: <i>2. Alt personale skal sende nødalarm når de vurderer at en nødssituasjon har oppstått.</i>	Bruker skal sende nødalarm også når brukeren mener at en nødsituasjon <u>kan</u> oppstå.				
2.24 nr. 5	Innført ved S-sirkulære 107-2024 den 28.6.2024: Bestemmelsen erstattes av nytt avsnitt i bestemmelse fra TSI-OPE B2 13 EMERGENCY CALL: <i>Anyone who receives an emergency call shall listen, not intervene in the communication that is in progress except to provide elements relevant to the context.</i> Erstatter følgende bestemmelse: <i>5. Andre som har relevant informasjon skal opplyse om det umiddelbart. Utover dette skal det ikke foregå noen samtaler i nødalarmet uten at toglederen ber om det.</i>	Ingen praktisk endring.				
2.24 nr. 7	Bestemmelsen er forenklet. Erstatter følgende bestemmelse: <i>7. Nødalarm der nødalarmsfunksjonen på togradio ikke kan brukes, eller det ikke er hensiktsmessig å bruke den, skal innledes med «Mayday, mayday, mayday». (TSI-OPE C1 2.3)</i> Fra TSI-OPE C1 2.3: <table><tr><th><i>Situation</i></th><th><i>Standard terminology</i></th></tr><tr><td><i>Term used to indicate that there is an emergency situation.</i></td><td><i>'Mayday, mayday, mayday'</i></td></tr></table> <i>This term shall not be translated and does not have to be used in case emergency call functionality is available on the train (e.g. GSM-R).</i>	<i>Situation</i>	<i>Standard terminology</i>	<i>Term used to indicate that there is an emergency situation.</i>	<i>'Mayday, mayday, mayday'</i>	Ingen praktisk endring.
<i>Situation</i>	<i>Standard terminology</i>					
<i>Term used to indicate that there is an emergency situation.</i>	<i>'Mayday, mayday, mayday'</i>					
2.25	Kravet om at funksjonstesting av togradio skal kunngjøres er fjernet: Det skal jevnlig foretas funksjonstesting av nødalarm, og dette skal kunngjøres. Testen styres av ... Det er tatt inn i SJN når det skal utføres funksjonstesting av nødalarm.	Ingen.				

Punkt (Punktnummer i parentes viser til punkt som foreslås fjernet/flyttet)	Endring	Konsekvens for bruker
(3.9-BN nr. 2)	Bestemmelsen i nr. 2 om at toglederen skal innhente tillatelse fra den som har ansvaret for trafikkstyringen på sporet er fjernet: <i>2. Før kjøring inn på spor hvor andre enn Trafikk i Bane NOR har ansvaret for trafikkstyringen, skal toglederen innhente tillatelse fra den som har ansvaret for trafikkstyringen på sporet før det frigis og skifting kan utføres.</i> Regler for kjøring inn i slike spor tas inn i SJN om nødvendig. Dette gjelder kun sporeiere som har tillatelse som infrastrukturforvalter.	Ingen.
(3.10-BN)	Bestemmelsen om at toglederen skal innhente tillatelse fra den som har ansvaret for trafikkstyringen på sidesporet er fjernet: <i>Før kjøring inn på sidespor hvor andre enn Trafikk i Bane NOR har ansvaret for trafikkstyringen, skal toglederen innhente tillatelse fra den som har ansvaret for trafikkstyringen på sidesporet før det frigis og skifting kan utføres.</i> Regler for kjøring inn i slike spor tas inn i SJN om nødvendig. Dette gjelder kun sporeiere som har tillatelse som infrastrukturforvalter.	Ingen.
(3.11-BN nr. 2)	Bestemmelsen i nr. 2 om at togekspeditøren skal innhente tillatelse fra den som har ansvaret for trafikkstyringen på sporet er fjernet: <i>2. Før kjøring inn på spor hvor andre enn Trafikk i Bane NOR har ansvaret for trafikkstyringen, skal togekspeditøren innhente tillatelse fra den som har ansvaret for trafikkstyringen på sporet før det frigis og skifting kan utføres.</i> Regler for kjøring inn i slike spor tas inn i SJN om nødvendig. Dette gjelder kun sporeiere som har tillatelse som infrastrukturforvalter.	Ingen.
(3.12-BN)	Bestemmelsen om at togekspeditøren skal innhente tillatelse fra den som har ansvaret for trafikkstyringen på sidesporet er fjernet: <i>Før kjøring inn på sidespor hvor andre enn Trafikk i Bane NOR har ansvaret for trafikkstyringen, skal togekspeditøren innhente tillatelse fra den som har ansvaret for trafikkstyringen på sidesporet før det frigis og skifting kan utføres.</i> Regler for kjøring inn i slike spor tas inn i SJN om nødvendig. Dette gjelder kun sporeiere som har tillatelse som infrastrukturforvalter.	Ingen.
3.13 nr. 2	Det er tatt inn at signalgiveren også skal kontrollere at sporsperrene ligger riktig før skiftet kjører over dem, ikke bare sporvekslene. Dette har vært underforstått, og er nå tatt inn i reglene. Erstatter følgende tekst: <i>2. Signalgiveren skal kontrollere at sporvekslene ligger riktig før skiftet kjører over dem. Dersom føreren er foran i skiftet, skal føreren kontrollere dette.</i>	
3.14 nr. 3	Begrepet «ruteplanperioden» erstatter «ruteordningen».	Ingen.
3.19 nr. 4	Ny bestemmelse, som innebærer at jernbaneforetaket kan ha egne prosedyrer for lokomotivbytte.	Nye interne regler for fører i jernbaneforetak.

Punkt (Punktnummer i parentes viser til punkt som foreslås fjernet/flyttet)	Endring	Konsekvens for bruker
3.23 nr. 1	S-sirkulære 213-2024 den 8.12.2024: Bestemmelsen er omformulert, for å tydeliggjøre at det ikke er krav om å innhente tillatelse straks til å gjenoppta kjøringen. Erstatter følgende tekst: <i>1. Hvis føreren mottar nødalarm, skal føreren straks stoppe skiftet og innhente tillatelse fra toglederen eller togekspeditøren før kjøringen gjenopptas.</i>	Ingen.
3.23 nr. 3	Ny bestemmelse, som viser til at bestemmelsene i pkt. 7.5 nr. 1-3 for tog gjelder ved en nødsituasjon, også for skift. Utgangspunktet for bestemmelsene finnes i TSI-OPE A pkt. 6.34.3: <i>6.34.3 To protect and restart shunting movements</i> <i>The signaller and driver shall apply non-harmonised rules.</i> Det er hensiktsmessig og tilstrekkelig at de vanlige bestemmelsene i pkt. 7.5 om nødsituasjon gjelder. Det er ikke nødvendig med egne bestemmelser for skift. Bestemmelsen i TSI-OPE A 6.34.3 gjelder i utgangspunktet bare strekning med ERTMS, men det er ikke nødvendig å skille mellom strekning med og uten ERTMS her.	Tydeliggjøring for bruker fordi det nå innføres regler for hvordan en nødsituasjon for skift skal håndteres.
(3.27 nr. 4)	Bestemmelsen om nøkkel for sporsperre/sporveksel for sidespor på strekning med togmelding som oppbevares på stasjon er fjernet, fordi dette bare gjelder B-/D-lås på strekninger som er midlertidig stengt (Tinnosbanen og Valdresbanen). <i>4. Dersom nøkkelen for sporsperren eller sporvekselen for sidespor på strekning med togmelding oppbevares på stasjonen, skal skiftelederen informere togekspeditøren om at skiftingen er avsluttet når toget er kommet tilbake til stasjonen eller er kommet fram til nabostasjonen. Skiftelederen skal levere nøkkelen til togekspeditøren.</i>	Ingen.
3.30 nr. 1	Bedre tilpassing til tekst i TSI-OPE A 6.3.2. Signalnavnet for signal E20 er endret til «Bekreft skiftemodus (SH-modus)», jf. endring i pkt. 8.40. <i>6.3.2 Automatic entry into SH</i> <i>When the following symbol is displayed with a flashing frame:</i>  <i>the driver shall:</i> <i>first ensure he/she has the correct information concerning the movement he/she is to perform,</i> <i>then acknowledge.</i>	Ingen praktisk endring.

Punkt (Punktnummer i parentes viser til punkt som foreslås fjernet/flyttet)	Endring	Konsekvens for bruker
	Erstatter følgende bestemmelse: <i>1. Når signal E20 «Varsel om skiftemodus (SH-modus)» vises, skal føreren forsikre seg om at det er korrekt at skifting skal utføres, og deretter bekrefte skiftemodus (SH-modus) på førerpanelet. (TSI-OPE A 6.3.2)</i>	
3.32 nr. 1	Innledningen er forkortet, ved at tekst om oppstart av skifting med ukjent posisjon (for eksempel etter omstart av ombordutrustningen etter systemfeil) er fjernet, siden dette anses dekket av teksten om at førerpanelet viser melding om at SH-modus er avslått eller anmodning om SH-modus feilet. Erstatter følgende tekst: <i>1. Følgende gjelder ved oppstart av skifting med ukjent posisjon (for eksempel etter omstart av ombordutrustningen etter systemfeil), eller dersom førerpanelet viser melding om at skiftemodus (SH-modus) er avslått eller at anmodning om skiftemodus (SH-modus) feilet:</i>	Ingen praktisk endring.
3.32 nr. 1 b)	Her er det presisert at bestemmelsen gjelder innenfor det frigitte midlertidige skifteområdet eller i det permanente skifteområdet. Erstatter følgende tekst: <i>b) For å kunne få skiftemodus (SH-modus), må føreren få tillatelse ved formular 7 til å passere en balisegruppe innenfor det midlertidige skifteområdet i kjøring med særlig ansvar (SR-modus) for å få kjent posisjon. Dersom det er nødvendig eller hensiktsmessig å passere et stoppskilt med tilhørende balisegruppe må føreren ved formular 7 også få tillatelse til dette. Deretter kan trekkraftkjøretøyet gå over i skiftemodus (SH-modus).</i>	Ingen praktisk endring.
3.32 nr. 1c)	Referanser til punktnummer i formular 7 er oppdatert iht. endringer i formular 7. Erstatter følgende tekst: <i>c) Toglederen skal gi tillatelse ved bruk av formular 7 punkt 7.10 og ved behov gi føreren ytterligere instruksjoner om hvilket stoppskilt som eventuelt skal passerer ved bruk av formular 7 punkt x90.</i>	Ny punktnummerering medfører ingen praktisk konsekvens.
3.32 nr. 2	Bestemmelsen er utdypet. I slike tilfeller må IS-modus benyttes, og det er tatt inn nærmere bestemmelser om hvordan dette skal foregå, jf. pkt. 7.58 om IS-modus. Det er tatt inn krav om at det ikke skal være andre skift i et frigitt skifteområde uten dvergsignaler, jf. pkt. 3.29. Det forutsettes at jernbaneforetakene har regler for bruk av kjøretøy etter IS-modus, som sikrer at kjøretøyet kan brukes sikkert, jf. Subset 026 ERTMS/ETCS System Requirements Specification, Chapter 4, Modes and Transitions, pkt. 4.4.3 Isolation pkt. 4.4.3.1.3: <i>«To leave Isolation mode, a special operating procedure is needed (no transition from Isolation is specified). This procedure shall ensure that the on-board equipment is only put back into service when it has been proven that this is safe for operation.»</i>	Tydeliggjøring for bruker.

Punkt (Punktnummer i parentes viser til punkt som foreslås fjernet/flyttet)	Endring	Konsekvens for bruker
	Etter bruk av IS-modus er det dermed ikke gitt at kjøretøyet umiddelbart kan brukes videre. Videre bruk er avhengig av jernbaneforetakets interne krav. Vi ser det som hensiktsmessig at kravene i pkt. 7.1 nr. 2-3 kommer til anvendelse her. Erstatter følgende tekst: <i>2. Skifting med trekkraftkjøretøy som har feil på ETCS-ombordutrustningen kan unntaksvis tillates dersom det er nødvendig for å flytte slike trekkraftkjøretøy vekk fra togspor eller skiftespor for reparasjon eller lignende, og det ikke er annet trekkraftkjøretøy med virksom ETCS-ombordutrustning tilgjengelig som kan trekke eller skyve det.</i>	
3.33 nr. 2	S-sirkulære 213-2024 den 8.12.2024: Bestemmelsen er omstrukturert, slik at innhenting av togleders tillatelse til å kjøre tilbake i skiftmodus kommer før deaktivering av førerbord og bytte av førerrom. Referanse til TSI OPE rettet. Erstatter tidligere tekst: <i>2. Dersom et skift har fått nødstopppodus (TR-modus) ved utilsiktet passering av grensen for skifteområdet (TSI-OPE A 6.41.1), skal føreren informere toglederen, om nødvendig deaktivere førerbordet, bytte førerrom og deretter innhente toglederens tillatelse ved formular 2 til å kjøre tilbake i skifteområdet i skiftmodus (SH-modus).</i>	Ny praksis for føreren. Beskrevet i fellesprosedyren.
3.33 nr. 3	Språklig endring. Erstatter følgende tekst: <i>3. Dersom det etter nødstopppodus (TR-modus) ikke er teknisk mulig å få skiftmodus (SH-modus) der trekkraftkjøretøyet står, må toglederen gi føreren tillatelse til å kjøre i modus særlig ansvar (SR-modus) fram eller tilbake til et skifteområde der det er mulig å gå i skiftmodus (SH-modus).</i>	Ingen.
3.33-BN	S-sirkulære 213-2024 den 8.12.2024: Referanser til formular 2 er rettet opp med nye punktnummer og ny tekst iht. endring i formular 2. Bestemmelsen er skrevet mer overordnet, for å dekke både pkt. 3.33 nr. 2 og 3. Erstatter følgende tekst: <i>Toglederen skal gi tillatelse ved formular 2 punkt 2.11 («Velg SH»). I tillegg skal toglederen angi følgende i formular 2 punkt x.90: «Kjør i SR hvis SH ikke er mulig».</i>	Ny punktnummerering og ny tekst medfører ingen praktisk konsekvens.
3.34-BN nr. 1	Bestemmelsen er endret, slik at det nå står at togleder skal kontrollere at det ikke gjenstår kjøretøyet i SH-modus i togspor, i stedet for å kontrollere at det ikke indikeres kjøretøy i SH-modus i togspor. Erstatter følgende tekst:	Endret praksis for togleder. I TMS-systemet vil ikke indikering av SH-modus være korrekt i

Punkt (Punktnummer i parentes viser til punkt som foreslås fjernet/flyttet)	Endring	Konsekvens for bruker
	<i>1. Toglederen skal kontrollere at det ikke indikeres kjøretøy i skiftemodus (SH-modus) i togspor.</i>	togspor etter at føreren har avsluttet skifting.
4.1 nr. 4	Nytt nr. 4 har tidligere blitt tatt inn fra S-sirkulære 36-2024. Det er tatt inn presisering om hva som gjelder for tog fra Sverige. Tekst fra sirkulæret: <i>4. For tog som framføres som spesialtransport skal begrensningene framgå av ruten. Føreren skal informere toglederen eller togekspeditøren ved utgangsstasjonen om at toget har spesialtransporttillatelse.</i>	Endret praksis for fører.
4.4	Henvising til TSI-OPE 4.2.2.6.1 er tatt inn to steder: <i>4.2.2.6.1 Minimum requirements of the braking system</i> <i>All vehicles in a train shall be connected to the continuous automatic braking system as defined in the LOC&PAS and WAG TSIs.</i> <i>The first and last vehicles (including any traction units) in any train shall have the automatic brake operative.</i> <i>In the case of a train becoming accidentally divided into two parts, both sets of detached vehicles shall come automatically to a stand as a result of a maximum application of the brake.</i>	Ingen.
4.5	Ny overskrift erstatter «Når funksjonstesting av bremsen (bremseprøving) skal foretas».	Ingen.
4.5 nr. 1	Bestemmelse fra TSI-OPE 4.2.3.3.1 er tatt inn: <i>The railway undertaking shall determine the checks and tests to ensure that any departure of train is undertaken safely.</i>	Ingen ny konsekvens.
4.5 nr. 2	Bestemmelsen om fullstendig bremseprøve er gjort om til minimumskrav. Erstatter pkt. 4.5 nr. 1: <i>1. Fullstendig bremseprøve skal foretas:</i> <i>a) Når vogner er skiftet sammen og trekkraftkjøretøyet er koblet til,</i> <i>b) minst en gang i døgnet eller etter et opphold på 2 timer, eventuelt etter opphold på mer enn 1 time ved temperatur lavere enn -15° C eller</i> <i>c) på vogner som settes inn i toget underveis.</i>	Jernbaneforetakene kan ha flere og detaljerte krav for sine kjøretøy, og Bane NORs bestemmelser er derfor minimumskrav.
4.5 nr. 3	Bestemmelsen om gjennomslagsprøve er gjort om til minimumskrav. Språklige endringer (S-sirkulære 213-2024 den 8.12.2024). Erstatter pkt. 4.5 nr. 2: <i>2. Gjennomslagsprøve skal foretas når:</i>	Jernbaneforetakene kan ha flere og detaljerte krav for sine kjøretøy, og Bane NORs bestemmelser er derfor minimumskrav.

Punkt (Punktnummer i parentes viser til punkt som foreslås fjernet/flyttet)	Endring	Konsekvens for bruker
	a) Annen førerbremsventil eller førerbremsanlegg skal brukes, b) hovedledningen har vært stengt og åpnet foran siste vogn, c) kjøretøy er koblet fra eller til, d) førerbremsanlegg legges i nøddrift eller e) bremseprøve er foretatt med stasjonært bremseprøveanlegg.	
4.5 nr. 4	Uendret. Erstatte pkt. 4.5 nr. 3.	Ingen.
4.6 nr. 2	Bestemmelsen er presisert, ved at begrunnelsen for regelen er tatt inn. Erstatte følgende tekst:	Ingen.
	<i>2. Ved bremseprøving skal trykkluftbremsen prøves med en trykksenking i hovedledningen på maksimalt 0,5 bar.</i>	
5.2	Som følge av hendelser ved berging er det tatt inn krav om at det skal avklares at kjøretøy som skal berge tog er kompatibelt med hensyn til trekraft, koblinger og trykkluftkapasitet.	Medfører endret praksis for involverte ved berging.
5.3	Kravet om at toglederen ikke kan fravike fra regler fra TSI-OPE er fjernet. Årsaken er bestemmelsen i pkt. 7.5 nr. 1, som gjør at toglederen vil kunne fravike fra regler i TSI-OPE ved en fare: <i>1. Alle som blir oppmerksomme på en fare for togene, skal iverksette umiddelbare tiltak for å stoppe alle tog som blir berørt, varsle toglederen eller togekspeditøren og iverksette ethvert annet tiltak som er nødvendig for å unngå skade eller tap. (TSI-OPE B2 14)</i> Bestemmelsen i pkt. 7.5 nr. 1 (TSI OPE B2 14) gir toglederen kun rett til å fravike bestemmelsene ved en fare, og ikke ved en fastlåst trafikk situasjon. Vi mener imidlertid at togleder ved behov for fravik skal slippe å vurdere om det er enkelte regler det kun kan fravikes fra ved fare, og ikke ved en fastlåst situasjon. En fastlåst situasjon kan ev. utvikle seg til en fare. Erstatte følgende bestemmelse: <i>Toglederen kan i enkeltsituasjoner fravike fra Trafikkregler for jernbanenettet (TJN). Dette gjelder når det er fare for liv og helse eller det er nødvendig for å løse opp eller unngå en fastlåst trafikk situasjon, og det ikke innebærer en økt risiko. Toglederen skal tydelig angi hvilke regler det fravikes fra. Bestemmelser der det er angitt at regelen kommer fra TSI-OPE kan ikke fravikes, og der det er angitt at bestemmelsen kommer fra tillegg A kan det ikke fravikes på strekning med ERTMS.</i>	Endret konsekvens for togleder, ved at det også kan fravikes fra regler fra TSI-OPE, som gir togleder en enklere arbeidssituasjon.
5.4 nr. 1	Setningen om at slik kjøring inn der det står annet kjøretøy på strekning med ERTMS skal foregå i OS-modus er fjernet. Det er ikke nødvendig å ha dette som et krav i regelverket. På strekning med ERTMS er det naturlig å bruke OS-modus i slike tilfeller. Erstatte følgende tekst: <i>1. Toglederen eller togekspeditøren kan gi tillatelse til å kjøre inn på spor der det står andre kjøretøy eller ut på blokkstrekning der det står tog som skal hentes. På strekning med ERTMS skal slik kjøring foregå i modus på sikt (OS-modus).</i>	Ingen.

Punkt (Punktnummer i parentes viser til punkt som foreslås fjernet/flyttet)	Endring	Konsekvens for bruker
5.4 nr. 2 og 3	Innført ved S-sirkulære 107-2024 den 28.6.2024: Bestemmelse fra ny TSI-OPE B2 18 er tatt inn. Dette er tidligere pkt. 6.31 i TSI-OPE A, som var gyldig for strekning med ERTMS, men tidligere gjort gyldig for alle driftsformer i Norge, både på stasjon og linje. Bestemmelsen er nå omskrevet i TSI-OPE, og er tatt inn i TSI-OPE B2 18 og er med det gjort gyldig for alle driftsformer også på europeisk nivå. Nr. 2 gjelder i alle tilfeller. Nr. 3 gjelder bare «ikke-planlagt kjøring». TSI-OPE B2 18: 18. ENTERING AN OCCUPIED TRACK SECTION WITHIN A STATION - <i>In case of an unplanned entry into an occupied track section, the signaller shall, before authorising the entry to the occupied track section, ensure that all the involved drivers are informed of the circumstances.</i> - <i>In all cases when a train has to enter an occupied track section, the signaller shall, before authorising the entry to the occupied track section, obtain confirmation that the occupying train or vehicles will not move towards the train entering the occupied track section.</i> Andre strekpunkt blir pkt. 5.4 nr. 2, mens første strekpunkt blir pkt. 5.4 nr. 3. Vi mener at denne rekkefølgen er mer logisk og gir et enklere språk på norsk. Vi beholder kravet om at kjøretøy det kjøres mot skal stå stille, selv om kravet i TSI-OPE nå er at det ikke skal bevege seg <u>mot</u> det innkjørende kjøretøyet (med fortsatt krav om at kjøretøy skal stå stille er nytt krav i TSI-OPE oppfylt). Bestemmelsene erstatter følgende bestemmelser i pkt. 5.4 nr. 2 a-b): Erstatter følgende tekst: <i>2. Når et tog må kjøre inn mot andre kjøretøy, skal toglederen eller togekspeditøren</i> <i>a) forvisse seg om at toget som står i sporet står stille og ikke vil bli satt i bevegelse (TSI-OPE A 6.31),</i> <i>b) informere føreren i begge togene dersom kjøringen ikke er i henhold til ruten.</i>	Ingen praktisk endring for togleder, togekspeditør eller fører.
5.4 nr. 4	Innført ved S-sirkulære 107-2024 den 28.6.2024: Erstatter følgende tekst: <i>2. Når et tog må kjøre inn mot andre kjøretøy, skal toglederen eller togekspeditøren</i> <i>c) om mulig sikre togvei på strekning med ERTMS eller skiftevei på fjernstyrt eller betjent stasjon for toget som skal kjøre inn mot annet kjøretøy (TSI-OPE A 6.31), og</i>	Ingen praktisk endring for togleder, togekspeditør eller fører.

Punkt (Punktnummer i parentes viser til punkt som foreslås fjernet/flyttet)	Endring	Konsekvens for bruker
	<i>d) om nødvendig gi føreren i toget som skal kjøre inn mot annet kjøretøy tillatelse til å kjøre forbi signal som ikke kan vise kjørsignal (TSI-OPE A 6.31).</i>	
(5.4 nr. 3)	Følgende bestemmelse er fjernet, da den ikke er en del av TSI-OPE B2 18, og for øvrig anses som unødvendig: <i>3. Føreren i det toget som skal kjøre inn i det belagte sporet skal forholde seg til toglederens eller togekspeditørens instruksjoner.</i>	Ingen praktisk endring for togleder, togekspeditør eller fører.
5.8 nr. 6	Referanse til pkt. 7.16 er oppdatert, som følge av endring i pkt. 7.16.	Ingen.
(5.10-BN)	Tekst fra pkt. 5.10-BN er flyttet til nytt pkt. 5.31-BN nr. 1. <i>Togekspeditørene skal utveksle togmeldinger på togradio. Ved feil på togradio kan annen telefon benyttes etter særskilt tillatelse fra toglederen.</i>	Ingen.
5.11 nr. 3	Signatur er tatt inn i ordlyden.	Ingen.
(5.11 nr. 4)	Følgende bestemmelse er fjernet, siden den gjelder D-låste sidespor. D-låste sidespor finnes ikke lenger på strekninger som er i bruk: <i>4. Dersom kontrollåsnøkkelen for et sidespor er sikret med D-lås og nøkkelen ikke befinner seg på egen stasjon eller på nabostasjonen, skal føreren mot kvittering få skriftlig informasjon fra togekspeditøren om å stoppe foran sporvekselen ved sidesporet og undersøke om den ligger i riktig stilling, før toget kjører over.</i> Omnummerering fra nr. 4.	Ingen.
(5.11-BN)	Punktet oppheves. Bestemmelsene er tatt inn i pkt. 5.31-BN nr. 6 – 7.	Ingen.
5.23	Siste setning er endret slik: <i>For muntlig kjøretillatelse <u>på formular</u> for modus særlig ansvar (SR-modus) gjelder bestemmelsene i kapittel 7.</i> Bestemmelsen er tilpasset til at formular 1 - 7 på strekning med ERTMS i framtiden skal kunne gis gjennom FIDO, og ikke bare muntlig, jf. endring i pkt. 1.15 r).	Mulighet i framtiden for å gi formular 1 – 7 på strekning med ERTMS gjennom FIDO vil være en forenkling.
5.24	Nye punktnummer i formular 7 er tatt inn. Det er tatt inn et nytt nummer 5 om at toglederen skal gi tillatelse med formular 1 dersom det ikke er mulig å sikre togvei fra første stoppskilt. Språklige endringer. Ny nr. 5 ble tatt inn ved S-sirkulære 171-2024 den 12.10.2024. Nr. 2 -4 erstatter følgende tekst: <i>2. Hvis toget ikke står ved signal E35 «Stoppskilt» (signal E35 «Stoppskilt» er ikke synlig for føreren), gjelder kjøretillatelsen fra togets posisjon fram til første signal E35 «Stoppskilt». Toglederen skal gi kjøretillatelse forbi togets front ved å bruke formular 7 punkt 7.10.</i> <i>3. Hvis toget står ved signal E35 «Stoppskilt» (signalets identifikasjon er synlig for føreren), gjelder kjøretillatelsen fra togets posisjon, forbi signalet, og frem til neste signal E35 «Stoppskilt». Toglederen skal</i>	Ingen praktisk endring, men presisering for togleder at formular 1 skal brukes om det ikke er mulig å sikre togvei fra stoppskiltet.

Punkt (Punktnummer i parentes viser til punkt som foreslås fjernet/flyttet)	Endring	Konsekvens for bruker
	samtidig gi kjøretillatelse forbi togets front ved å bruke formular 7 punkt 7.10, og forbi signalet ved formular 7 punkt 7.20. 4. Hvis nærmeste signal E35 «Stoppskilt» er synlig for føreren uten at føreren kan se signalets identifikasjon, gjelder nummer 3. Toglederen skal i tillegg, ved bruk av formular 7 punkt x90, instruere føreren om å stoppe foran signalet og bekrefte signalets identifikasjon dersom systemet ikke gir kjøretillatelse ved signalet. Toglederen skal kontrollere at informasjonen er korrekt før toget kjører videre.	
5.24-BN	Nr. 1a) er endret, slik at det nå er presisert at toglederen skal kontrollere at betingelser for togveien er oppfylt fram til første stoppskilt, og om mulig sikre togvei fra stoppskiltet. Iverksatt ved TS-sirkulære 32-2024 den 12.10.2024.	Ingen praktisk endring.
5.25 nr. 1	Tittelen på formular 3 er endret, som følge av endring av formularets tittel i TSI-OPE C2 1: «... formular 3 Ordre om å bli stående/foreta systemavregistrering...». Jf. endring i pkt. V2.1 nr. 1.	Ingen.
5.25 nr. 2	Bestemmelsen er endret, slik at den bare viser til Vedlegg 1 (pkt. V1.13 nr. 2), for å unngå at bestemmelsene om opphevelse av formular står to steder. Det er presisert at det gjelder formularene 1 -7. Erstatter følgende tekst: 2. Dersom det oppstår behov for å oppheve et formular på strekning med ERTMS, skal toglederen utstede formular 4 Opphevelse av et formular.	Ingen.
5 VI	Ny del med interne bestemmelser for Bane NOR om betjening av stasjoner, togmeldinger og kontrollmiddel. Bestemmelsene er flyttet fra ORV.	Det er en forenkling at bestemmelsene er samlet på ett sted.
5.30-BN	Bestemmelsene er flyttet hit fra <u>togframføring:betjeningsforhold [Regelverk] (banenor.no)</u>  Betjeningsforhold. pdf Det som angår D-låste sidespor er fjernet. Bestemmelsene i 5.30-BN er noe omstrukturert. Det er presiseringer og språklige endringer.	Det er en forenkling at bestemmelsene er samlet på ett sted.
5.31-BN	Bestemmelsene i 5.31-BN er noe omstrukturert. Det er presiseringer og språklige endringer. Nr. 1: Se kommentar til pkt. (5.10-BN) over.	Ingen praktisk konsekvens, men fordel med bestemmelser samlet på ett sted.

Punkt (Punktnummer i parentes viser til punkt som foreslås fjernet/flyttet)	Endring	Konsekvens for bruker
	Det som angår togmeldinger i nr. 2 - 5, er flyttet hit fra <u>togframføring:ordlyder [Regelverk] (banenor.no)</u> Ordlyder trafikkstyring.pdf Det som gjelder avgangsmelding med betinget kjøretillatelse står i pkt. 5.11 nr. 3 og pkt. 6.26. Nr. 6 – 7 er tatt inn fra pkt. 5.11-BN, som oppheves. I nr. 7 er det presisert at regelen gjelder dersom toget ikke er kommet senest 20 minutter etter forventet ankomsttid og det ikke er mulig å komme i kontakt med toget. Nr. 8 – 9 er flyttet hit fra <u>togframføring:kontrollmiddel og kontrollsignal [Regelverk] (banenor.no)</u> Kontrollmiddel og kontrollsignal.pdf Det som gjelder avgangsmelding med betinget kjøretillatelse står i pkt. 5.11 nr. 3 og pkt. 6.26. Det som gjelder feilmelding ved avgangsmelding med betinget kjøretillatelse er fjernet, fordi dette er dekket av instruksene for <u>togleder</u> og <u>togekspeditør</u>. Bestemmelsene i pkt. 5.31-BN er noe omstrukturert. Språklige endringer. I nr. 9b) er det tatt inn hvordan det skal forholdes ved ankomstmelding dersom det av tekniske årsaker ikke er mulig å sende kontrollsignal.	
6 VI	Ny del VI er satt inn, der bestemmelser for kjøring for testing av ATC og ETCS er samlet.	Ingen.
6.2 nr. 2b)	Begrepet «ERTMS nivå 2» er endret til «ERTMS», jf. nytt pkt. 1.1. nr. 8. Det presiseres i regelen at skyvingen kan skje med kjøretillatelse fra systemet iht. egen prosedyre. Den særskilte funksjonen kan også benyttes dersom det ikke er fri sikt over kjøretøyet som skyves (sth. hastighet er da 40 km/t og det kreves signalgiver). Det som gjelder unntak fra hastighetsbegrensning er fjernet, fordi dette dekkes av ny presisering i pkt. 6.4 nr. 6. Særskilt prosedyre for dette er ennå ikke ferdig utarbeidet, men er nødvendig før funksjonen kan tas i bruk. Bruk av funksjonen krever at toget er innmeldt med et tognummer fra en særskilt tognummerserie, der det er tognummeret som iverksetter funksjonen i ombordut-rustningen. Funksjonen finnes ikke på Østfoldbanens østre linje. Erstatter følgende tekst:	Funksjonen er ennå ikke tatt i bruk. Regelendringen medfører derfor ingen praktisk endring for bruker.

Punkt (Punktnummer i parentes viser til punkt som foreslås fjernet/flyttet)	Endring	Konsekvens for bruker
	<i>b) I ERTMS nivå 2 kan trekkraftkjøretøy med særskilt tognummer skyve kjøretøy med lengde inntil 25 m uten spesielle hastighetsbegrensninger og uten signalgiver, dersom føreren har fri sikt over kjøretøy som skyves.</i>	
(6.2 nr. 6)	Bestemmelsen er flyttet til pkt. 6.41 nr. 1.	Ingen.
(6.2-BN nr. 1 – 6)	Bestemmelsene er flyttet til pkt. 6.41 nr. 2 – 7.	Ingen.
6.3 nr. 2	Understreket setning tilføyd til slutt ved S-sirkulære 99-2024 den 17.6.2024: <i>2. Parkering av tog i togspor er tillatt når dette utføres i henhold til ruteplan eller etter tillatelse gitt av toglederen eller togekspeditøren. Med parkering menes et tog som har opphold i ruteplan, men som ikke er hensatt. <u>Føreren skal være til stede med mindre det er sporsperre eller lignende i togsportet som sikrer at toget ikke kan komme i utilsiktet bevegelse ut i andre togspor.</u></i>	Ingen (tydeliggjøring av eksisterende bestemmelse).
6.4 nr. 5	Bestemmelsen er forkortet, som følge av at signal E65J har fått samme signalnavn som signal 65E («Senking av strømvaktaker»), og som følge av signalene i ombordutrusningen ikke tas i bruk på strekning med ERTMS. Erstatter følgende tekst: <i>5. Hastigheten for tog er begrenset til 50 km/t mellom signal 65E/E65J «Senking av strømvaktaker» og signal 65F/E65K «Heving av strømvaktaker». og på strekning med ERTMS mellom signal E24/E65J «Senket strømvaktaker» og signal E25/E65K «Heving av strømvaktaker».</i>	Ingen.
6.4 nr. 6d)	Bestemmelsen er omskrevet. Begrepet «ERTMS nivå 2» er endret til «ERTMS», jf. nytt pkt. 1.1. nr. 8. Erstatter følgende tekst: <i>d) ved skyving av kjøretøy i tog (om unntak, se punkt 6.2 om skyving av kjøretøy med lengde inntil 25 m i tog i ERTMS nivå 2).</i>	Funksjonen er ennå ikke tatt i bruk. Regelendringen medfører derfor ingen praktisk endring for bruker.
6.4 nr. 7	Kravet om at hastighet for hjelpelokomotiv som er koplet til toget er begrenset til 80 km/t er fjernet. Det er jernbaneforetaket selv som må avklare hastighet for tilkoplet hjelpelokomotiv. Gjenstående krav gjelder bare hjelpelokomotiv som ikke er tilkoplet (50 km/t). Erstatter følgende tekst: <i>7. Hastigheten ved kjøring av tog med hjelpelokomotiv er begrenset til a) 80 km/t når hjelpelokomotivet er koblet til toget b) 50 km/t når hjelpelokomotivet ikke er koblet til toget.</i>	
6.4 nr. 11	Referanse til TSI-OPE Vedlegg B2 9 er tatt inn.	Ingen.
6.6 nr. 1, 1b)	Referanse til TSI OPE 4.2.3.3.1 er tatt inn: <i>4.2.3.3.1 Checks and tests before departure</i>	Administrativt. Kravene gjelder uansett om de er tatt inn i TJN eller ikke.

Punkt (Punktnummer i parentes viser til punkt som foreslås fjernet/flyttet)	Endring	Konsekvens for bruker
	<i>The railway undertaking shall determine the checks and tests to ensure that any departure of train is undertaken safely.</i> Nr. 1b): Referanse til TSI OPE 4.2.2.9 er tatt inn. 4.2.2.9 Driver Vigilance <i>The driver's activity on board shall be monitored to automatically stop the train when a lack of driver's activity is detected. The requirements related to the means to monitor the driver's on-board activity are specified in the clause set out in point 4.2.9.3.1 of Loc&Pas TSI.</i> Dette er et krav, og Bane NOR har dermed ikke anledning til å gi unntak fra pkt. 6.6 nr. 1b).	
6.6 nr. 1c)	I bestemmelsen er det tatt inn referanse til kap. 7 om feil på ATC-/ETCS-utstyr på strekning med ATC (pkt. 7.34). Språklig endring. Erstatter følgende tekst: 6.6 Før kjøring av tog <i>1. Før kjøring av tog fra det stedet der toget er klargjort, skal føreren minst kontrollere at</i> <i>c) utstyr for ATC eller ETCS er koblet inn og at korrekte verdier er stilt inn når toget kjører på strekning med ATC og ERTMS,</i>	Ingen.
6.6 nr. 1d)	I bestemmelsen er det tatt inn at føreren også skal kontrollere at det er kvittert for driftsoperative kunngjøringer i FIDO (jf. pkt. 2.20 nr. 1). Erstatter følgende tekst: 6.6 Før kjøring av tog <i>1. Før kjøring av tog fra det stedet der toget er klargjort, skal føreren minst kontrollere at</i> <i>d) togets funksjonelle nummer er registrert som beskrevet i kapittel 2 om registrering av funksjonelt nummer i togradiosystemet.</i>	Ingen praktisk endring.
6.6 nr. 2	Tegnsetting er korrigert.	Ingen.
6.10 nr. 1 og 2	Bestemmelsene er tilpasset endringene i TSI-OPE A 6.1.1 og 6.1.2: 6.1 PUTTING THE ETCS ON-BOARD INTO SERVICE The driver switches the ETCS on-board on. Levels 0, 1, 2, NTC 6.1.1. Entering data during start of mission <i>When requested by the ETCS on-board, the driver shall enter, re-enter or re-validate the driver identification, the train running number, the ETCS level, the radio network identification and the RBC identification and phone number.</i> <i>In case the following text message is displayed:</i>	Endringen medfører ingen praktisk konsekvens.

Punkt (Punktnummer i parentes viser til punkt som foreslås fjernet/flyttet)	Endring	Konsekvens for bruker
	<i>'Radio network registration failed'</i> <i>the driver shall enter the radio network identification.</i> <i>6.1.2. Manual change of data</i> <i>If a change is required, the driver shall enter/modify and validate:</i> <i>(i) the train running number.</i> <i>(ii) the driver identification while at standstill or, if allowed by national value, while running.</i> <i>(iii) the ETCS level, the radio network identification and the RBC identification and phone number while at standstill.</i> Iht. nasjonal verdi i Norge kan føreren registrere, endre og bekrefte fører-id mens toget er i fart. Erstatter følgende bestemmelse: <i>1. Når ETCS-ombordsystemet ber om det etter at føreren har slått på ETCS-ombordutrustningen, eller ved behov, skal føreren i nivå 2, nivå NTC og nivå 0 registrere/endre, registrere på nytt eller bekrefte føreridentifikasjon, tognummer, nivå, radionettverkets identifikasjon og radioblokkentralens identifikasjon/telefonnummer. Dersom det vises tekstmelding i førerpanelet om at registreringen i radionettverket feilet, skal føreren registrere radionettverkets identifikasjon.</i>	
6.10 nr. 3	Bestemmelsen er tilpasset endringene i TSI-OPE A 6.4.1: <i>6.4 ENTERING TRAIN DATA</i> <i>Train Data have to be entered or modified.</i> <i>Levels 0, 1, 2, NTC</i> <i>6.4.1. Entering train data during train preparation</i> <i>The driver / train preparer shall enter/modify and validate all of the following train data if this data is not pre-configured on-board or received from ETCS external sources:</i> <i>(i) ETCS operational train category,</i> <i>(ii) train length,</i> <i>(iii) brake percentage,</i> <i>(iv) maximum train speed,</i> <i>(v) axle load category,</i> <i>(vi) train fitted with airtight system,</i> <i>(vii) loading gauge,</i> <i>(viii) additional data for the available STMs,</i> <i>(ix) specific data for ATO, if requested.</i> <i>Before confirming train data that are pre-configured on-board or received from ETCS external sources and that are modifiable by the driver, the train preparer shall make sure the train data and the train composition match.</i> Erstatter følgende bestemmelse:	Endringen medfører ingen praktisk konsekvens.

Punkt (Punktnummer i parentes viser til punkt som foreslås fjernet/flyttet)	Endring	Konsekvens for bruker
	2. Før kjøringen starter i nivå 2, nivå NTC og nivå 0, skal føreren eller den som klargjør toget registrere eller endre og bekrefte følgende togdata i systemet dersom de ikke allerede er registrert: a) ETCS-togkategori b) toglength c) bremseprosent d) maksimal hastighet e) aksellastkategori f) lasteprofil g) data for STM Dersom ovennevnte data allerede er registrert, skal føreren eller den som klargjør toget kontrollere at disse er korrekte.	
6.10 nr. 4	Erstatter nr. 3 (ingen endring): 3. Etter hver endring av togsammensetningen eller etter et teknisk problem som fører til endring av togdata i nivå 2, nivå NTC og nivå 0, skal føreren eller den som klargjør toget a) bestemme nye togdata b) registrere nye togdata c) bekrefte nye togdata (TSI-OPE A 6.4.2)	Ingen.
6.10 nr. 5	Bedre tilpassing til TSI-OPE A 6.4.3. 6.4.3 Change of train data by ETCS external sources When the following text message is displayed on the DMI: ‘Train data changed’ a) if the change of train data leads to an application of the brake When at a standstill, the driver shall: (i) acknowledge the brake application, (ii) modify and/or validate the train data if requested by the on-board system, (iii) take into account the modified train data. In ETCS level 1, and in ETCS level 2 if no new MA is received, the signaller shall authorise the driver to pass the EOA (rule ‘Authorising the passing of an EOA’ - section 6.39). b) in all other cases The driver shall take into account the modified train data. Erstatter følgende bestemmelser: 4. Hvis føreren får tekstmelding i førerpanelet i nivå 2, nivå NTC og nivå 0 om at togdata er endret, gjelder følgende:	Endringen medfører ingen praktisk konsekvens.

Punkt (Punktnummer i parentes viser til punkt som foreslås fjernet/flyttet)	Endring	Konsekvens for bruker
	a) Dersom endringen av togdata fører til at bremsene tilsettes, skal føreren når toget har stoppet bekrefte bremsingen på førerpanelet, endre og/eller bekrefte togdata dersom det kreves av ombordsystemet og forholde seg til endrede togdata. Dersom det ikke mottas ny kjøretillatelse i systemet i nivå 2, kan toglederen gi føreren tillatelse til å kjøre forbi sluttpunkt for kjøretillatelse i henhold til kapittel 7 del III. b) I alle andre tilfeller skal føreren ta hensyn til endrede togdata. (TSI-OPE A 6.4.3) Jf. Subset 026 pkt. 5.17 «Changing Train Data from sources different from the driver», jf. Subset 026 pkt. 5.17.1.1: «When valid Train Data is stored on-board, input information acquired from ERTMS/ETCS external sources different from the driver may affect some of the Train Data, depending on the type of train (e.g. tilting input information from tilting external device may affect the train category and the loading gauge).»	
6.11 nr. 8	Ny bestemmelse fra TSI-OPE A 6.2.5 er tatt inn (oversettelse endret fra «førerpanel» til «førerbord» ved S-sirkulære 213-2024 den 8. 12.2024): 6.2.5 The traction unit has to move in SL The driver / train preparer shall make sure that all driving desks of any non-leading traction unit, which is electrically connected to and will be remotely controlled from the leading one, are closed and remain so as long as this traction unit is remotely controlled from the leading one. Vi har formulert bestemmelsen litt enklere/kortere på norsk, som vi allikevel mener er dekkende. Dette er i utgangspunktet en regel som er jernbaneforetakets ansvar, som gjelder interne forhold i jernbaneforetaket og som kan tas inn i førers regelbok e.l., i stedet for i TJN.	Vi antar at regelen om å stenge «unødvendige» førerbord uansett vil være praksis hos fører, og at regelen derfor ikke får noen praktisk konsekvens.
6.12	Nr. 1: Signal E6 får nytt signalnavn «<u>Bekreft</u> modus særlig ansvar» (jf. endring i pkt. 8.37). Nr. 4: Med formuleringen «kjøre» i stedet for «starte» dekker vi formuleringen «start the train or continue moving», jf. TSI-OPE (2023) pkt. 6.2.4. Nr. 4 erstatter følgende bestemmelse: 4. Føreren kan starte toget når signal E8 «Stopp-passeringsfunksjonen er aktiv» vises, og skal overholde hel sikthastighet og eventuelle andre hastighetsreduksjoner så lenge signalet vises. (TSI-OPE A 6.2.4)	Ingen praktisk endring.
6.13 nr. 1	I b) endres «ved muntlig tillatelse fra togleder ...» til «ved tillatelse fra togleder på formular ...», jf. endring i pkt. 1.15 r).	Ingen.
6.13 nr. 2	«Muntlig tillatelse ...» endres til «Tillatelse ...».	Ingen.

Punkt (Punktnummer i parentes viser til punkt som foreslås fjernet/flyttet)	Endring	Konsekvens for bruker
6.13 nr. 3	Nr. 3 gjelder flytting av kjøretøy inne på stasjon som tog (FS-/OS-modus), i stedet for som skift i SH-modus. Det er tatt inn en presisering av at signal 106A «Stopp for skift» ikke gjelder for tog.	Presisering. Ingen endret praksis.
6.13 nr. 4Ø	Signalnavn for signal E22 er endret, jf. pkt. 8.40. Erstatte følgende signalnavn: «Bekreft fritt spor».	Ingen endret praksis.
6.14	Referanser til TSI-OPE A er flyttet/endret. Nr. 2: Signal E13 «Bekreft nivå 2» vises bare på Østfoldbanens østre linje. Nytt nr. 5 er satt inn. Dette er en oversettelse og bedre tilpassing av TSI-OPE A 6.18: <i>6.18 APPROACHING AN EOA WITH A RELEASE SPEED INDICATION</i> <i>Levels 1, 2</i> <i>When the train is approaching an EOA and a release speed is displayed on the DMI, the driver is authorised:</i> <i>(i) to approach a signal, an ETCS Stop Marker, an ETCS Location Marker or a buffer stop which is a short distance behind the EOA indicated on the DMI without exceeding the release speed,</i> <i>(ii) in ETCS level 1 (...)</i> Regelen gjelder der det ikke er samsvar mellom slutt punkt for kjøretøllatelse i førerpanelet og plassering av signal ved sporet/togveiens slutt punkt.	Implementering av regel fra TSI-OPE gir tydeliggjøring for fører.
6.17 nr. 1 og 2	Nr. 1 og 2 erstatter nr. 1 (delt i to). Nr. 2 er endret iht. erfaring fra Gjøvikbanen ved S-sirkulære 213-2024, og dekker tilfeller der det kjøres inn på strekning med ERTMS, og togets hastighet teknisk sett kan bli økt før hele toget har kjørt over avvikende sporveksler eller andre hastighetsrestriksjoner. TSI-OPE A 6.12: <i>6.12 RUNNING IN FS</i> <i>Levels 1, 2</i> <i>When the following symbol is displayed:</i>  <i>the driver</i> <i>(i) shall not exceed the permitted speed</i> <i>(ii) (...)</i> <i>(...)</i>	Presisering for fører, ellers ingen praktisk konsekvens.

Punkt (Punktnummer i parentes viser til punkt som foreslås fjernet/flyttet)	Endring	Konsekvens for bruker
	<i>If in addition the following text message is displayed:</i> <i>“Entering FS”</i> <i>the driver shall not exceed speed restrictions that apply for the part of the train that is not covered by the FS MA.</i> Punktet erstatter følgende tekst: <i>1. Når signal E17 «Modus full overvåkning (FS-modus)» vises i førerpanelet, skal føreren overholde tillatt hastighet. Dersom det i tillegg vises tekstmelding i førerpanelet om overgang til FS, skal føreren overholde hastighetsrestriksjoner som gjelder for den delen av toget som ikke er dekket av full overvåkning (FS-modus). (TSI-OPE A 6.12)</i> <i>2. Dersom tog i modus full overvåkning (FS-modus) har stoppet for på- og/eller avstigning ved plattform, og har 0 km/t i løsehastighet, skal føreren ikke starte videre kjøring før kjøretillatelsen er oppdatert med ny hastighet.</i>	
(6.17 nr. 2)	Følgende tekst er fjernet, fordi det viser seg at 0 km/t i løsehastighet ikke alltid vil vises i disse situasjonene (eventuelle særbestemmelser vil bli vurdert for Østfoldbanen og Gjøvikbanen). <i>2. Dersom tog i modus full overvåkning (FS-modus) har stoppet for på- og/eller avstigning ved plattform, og har 0 km/t i løsehastighet, skal føreren ikke starte videre kjøring før kjøretillatelsen er oppdatert med ny hastighet.</i> Iverksatt ved S-sirkulære 171-2024 den 12.10.2024.	Ingen praktisk konsekvens.
6.18 nr. 1	Signalnavnet for signal E18 er endret til «Bekreft modus på sikt (OS-modus)», jf. endring i pkt. 8.40.	Ingen endret praksis.
6.18 nr. 2 og 3	Nr. 2 og 3 erstatter nr. 2 (delt i to). Nr. 3 er endret iht. erfaring fra Gjøvikbanen ved S-sirkulære 213-2024, og dekker tilfeller der det kjøres inn på strekning med ERTMS, og togets hastighet teknisk sett kan bli økt før hele toget har kjørt over avvikende sporveksler eller andre hastighetsrestriksjoner. TSI-OPE A 6.13: 6.13 RUNNING IN OS Levels 1, 2 <i>When the following symbol is displayed with a flashing frame:</i>  <i>the driver shall:</i> (i) <i>acknowledge,</i>	Presisering for fører, ellers Ingen praktisk konsekvens.

Punkt (Punktnummer i parentes viser til punkt som foreslås fjernet/flyttet)	Endring	Konsekvens for bruker
	(ii) <i>start or continue applying rule 9 of Appendix B2.</i> <i>When the following symbol is displayed:</i>  <i>the driver shall:</i> (i) <i>apply rule 9 of Appendix B2 as long as this symbol is displayed,</i> (ii) <i>not exceed the permitted speed.</i> <i>If in addition the following text message is displayed: the driver shall not exceed speed restrictions that apply for the part of the train that is not covered by the OS MA.</i> Punktet erstatter følgende tekst: <i>1. Når signal E18 «Varsel om modus på sikt (OS-modus)» vises i førerpanelet, skal føreren bekrefte dette på førerpanelet og starte eller fortsette kjøring med hel sikthastighet. (TSI-OPE A 6.13)</i> <i>2. Når signal E19 «Modus på sikt (OS-modus)» vises i førerpanelet, skal føreren kjøre med hel sikthastighet så lenge signalet vises, og overholde tillatt hastighet. Dersom det i tillegg vises tekstmelding i førerpanelet om overgang til modus på sikt (OS-modus), skal føreren overholde hastighetsrestriksjoner som gjelder for den delen av toget som ikke er dekket av tillatelsen til å kjøre i modus på sikt (OS-modus). (TSI-OPE A 6.13)</i> <i>3. Dersom tog i modus på sikt (OS-modus) har stoppet for på- og/eller avstigning ved plattform, og har 0 km/t i løsehastighet, skal føreren ikke starte videre kjøring før kjøretillatelsen er oppdatert med ny hastighet.</i>	
(6.18 nr. 3)	Følgende tekst er fjernet, fordi det viser seg at 0 km/t i løsehastighet ikke alltid vil vises i disse situasjonene (eventuelle særbestemmelser vil bli vurdert for Østfoldbanen og Gjøvikbanen). <i>3. Dersom tog i modus på sikt (OS-modus) har stoppet for på- og/eller avstigning ved plattform, og har 0 km/t i løsehastighet, skal føreren ikke starte videre kjøring før kjøretillatelsen er oppdatert med ny hastighet.</i> Iverksatt ved S-sirkulære 171-2024 den 12.10.2024.	Ingen praktisk konsekvens.
6.19	Referanse til kapittel 7 om kjøring i SR-modus oppdatert. Erstatter følgende tekst: <i>Se kapittel 7 om tillatelse til å passere et slutt punkt for kjøretillatelse når systemet ikke gir kjøretillatelse.</i>	Ingen.
6.20 nr. 1	Signalnavnet for signal E19A er endret til «Bekreft modus nasjonalt system (SN-modus)», jf. endring i pkt. 8.40.	Ingen.

Punkt (Punktnummer i parentes viser til punkt som foreslås fjernet/flyttet)	Endring	Konsekvens for bruker
6.21 nr. 1	Signalnavnet for signal E19C er endret til «Bekreft modus ikke-utrustet område (UN-modus)», jf. endring i pkt. 8.40.	Ingen.
(6.22)	Bestemmelsen om kjøring gjennom en seksjon med senket strømvaktaker på strekning med ERTMS er fjernet. Dette er dekket av kapittel 8 om signaler for kontaktledningen. Vi har ingen tilsvarende bestemmelse for strekning med fjernstyring og strekning med togmelding. Funksjonen med kontaktledningssignaler i førerpanelet på strekning med ERTMS tas ikke i bruk i Norge. Erstatter følgende tekst: 6.22 Kjøring gjennom en seksjon med senket strømvaktaker (TSI-OPE A 6.20) 1. Når signal E23 «Varsel om senking av strømvaktaker» vises i førerpanelet, eller når tog kommer til signal E65H «Varsel om senking av strømvaktaker», skal føreren senke strømvaktakerne. Føreren må ta hensyn til strømvaktakernes posisjon i toget før de senkes. 2. Når signal E24 «Senket strømvaktaker» vises i førerpanelet, eller når tog kommer til signal E65J «Senket strømvaktaker», skal føreren holde strømvaktakerne senket. 3. Når signal E25 «Heving av strømvaktaker» vises i førerpanelet, eller når tog kommer til signal E65K «Heving av strømvaktaker», kan føreren heve strømvaktakerne igjen. Føreren må ta hensyn til strømvaktakernes posisjon i toget før de heves.	Ingen praktisk endring.
(6.23)	Bestemmelsen om utkobling av trekraftkjøretøyets hovedbryter på strekning med ERTMS er fjernet. Dette er dekket av kapittel 8 om signaler for kontaktledningen. Vi har ingen tilsvarende bestemmelse for strekning med fjernstyring og strekning med togmelding. Funksjonen med kontaktledningssignaler i førerpanelet på strekning med ERTMS tas ikke i bruk i Norge. Erstatter følgende tekst: 6.23 Utkobling av trekraftkjøretøyets hovedbryter (TSI-OPE A 6.22) 1. Når signal E26 «Varsel om nøytralseksjon» vises i førerpanelet, eller når tog kommer til signal E65L «Varsel om nøytralseksjon», skal føreren koble ut hovedbryteren. Føreren skal ta hensyn til strømvaktakernes posisjon i toget før hovedbryteren kobles ut. 2. Når signal E27 «Utkobling i nøytralseksjon» vises i førerpanelet, eller når tog kommer til signal E65M «Utkobling i nøytralseksjon», skal føreren holde hovedbryteren utkoblet. 3. Når signal E28 «Innkobling etter nøytralseksjon» vises i førerpanelet, eller når tog kommer til signal E65N «Innkobling etter nøytralseksjon», kan føreren koble inn hovedbryteren igjen. Føreren	Ingen praktisk endring.

Punkt (Punktnummer i parentes viser til punkt som foreslås fjernet/flyttet)	Endring	Konsekvens for bruker
	<i>må ta hensyn til strømvaktakernes posisjon i toget før hovedbryteren kobles inn.</i>	
6.24 nr. 2	Begrepet «jernbanevirksomhet» er endret til «jernbaneforetak».	Ingen.
6.26	Hastigheten over sporvekslene skal ikke overstige 10 km/t ved betinget kjøretillatelse, og det er tatt inn at denne hastighetsbegrensningen ikke gjelder dersom hovedsignal på ubetjent stasjon viser kjørsignal over sporvekslene (sporvekslene er sikret med tungsikring). Erstatter følgende tekst: <i>Når føreren har mottatt betinget kjøretillatelse fra togekspeditøren i henhold til kapittel 5 om utveksling av avgangsmelding og ankomstmelding, skal føreren kontrollere at sporvekslene på sidespor og ubetjente stasjoner ligger i riktig stilling og om nødvendig stanse toget foran sporvekslene. Hastigheten over sporvekslene skal ikke overstige 10 km/t</i>	Dette er en tilpassing til gjeldende tolkning av regelen.
Del VI	Nytt romertallsavsnitt VI Kjøring for testing av ATC og ERTMS.	Ingen.
6.41 nr. 1	Fra pkt. 6.2 nr. 6, som oppheves.	Ingen.
6.41 nr. 2 - 7	Fra pkt. 6.2-BN nr. 1 – 6, som oppheves. Referanser er oppdatert i 7d). Bestemmelsene er ikke lenger bare interne bestemmelser for Bane NOR, men også krav til jernbaneforetak.	Ingen.
7 III	Deloversikten er utdypet: III. Tillatelse til å kjøre forbi slutt punkt for kjøretillatelse, kjøring i modus særlig ansvar (SR-modus) og annullering <u>eller forkortelse</u> av kjøretillatelse på strekning med ERTMS, jf. endring i pkt. 7.24.	Ingen.
7.1 nr. 3a)	Det er tatt inn at føreren også skal informere toglederen om togets posisjon, jf. endring i TSI-OPE B2 15: (e) point 15 is amended as follows; (i) the third paragraph is replaced by the following: ‘If the driver becomes aware of a failure of any on-board equipment that affects the running of the train, the driver shall: – Inform the signaller of the situation, the location and the restrictions on the train should the train be allowed to continue its mission, – Not commence or recommence the mission until permission to do so has been granted by the signaller.’; (ii) the following fourth paragraph is inserted: ‘If the signaller gives permission for the train to start or continue its mission then the driver shall proceed in accordance with the restrictions placed upon the train.’; Vi kan ikke se at noen annen endring er nødvendig i selve bestemmelsen. Referanse til TSI-OPE B2 er oppdatert. Iverksatt ved S-sirkulære 107-2024 den 28.6.2024.	At føreren skal informere om posisjonen er naturlig og oppfattes som praksis.
7.1 nr. 9	Bestemmelsen er tatt inn fra S-sirkulære 83/2024, gyldig fra 13.5.2024.	-

Punkt (Punktnummer i parentes viser til punkt som foreslås fjernet/flyttet)	Endring	Konsekvens for bruker
7.1 nr. 10	Ny bestemmelse om hva føreren skal gjøre ved oppkjørt sporveksel. Bestemmelsen har utgangspunkt i følgende bestemmelse fra pkt. 7.30 nr. 1, som oppheves: <i>1. Hvis et tog eller skift har kjørt opp en sporveksel, skal føreren melde fra til toglederen, togekspeditøren eller driftsoperatøren.</i> Hva Bane NOR som infrastrukturforvalter skal gjøre, er tatt inn i pkt. 7.30-BN. Pkt. 7.30 om oppkjørt sporveksel oppheves. Se også kommentar til (pkt. 7.30), som oppheves, om oppkjørt sporveksel.	Ingen praktisk endring for føreren.
7.2 nr. 1	Bestemmelsen er presisert. Erstatte følgende bestemmelse: <i>1. Toglederen eller togekspeditøren skal informere føreren om feil på jernbaneinfrastrukturen og eventuelt om nedsatt hastighet før togene kjører inn på stasjonen eller blokkstrekningen.</i>	Ingen.
(7.2-BN nr. 1-4)	Bestemmelsene flyttes til pkt. 7.30, jf. S-sirkulære 91-2024 gyldig fra 3.6.2024. Erstatte følgende tekst: <i>1. Ved melding om feil ved infrastrukturen på strekning med fjernstyring som innebærer at hastigheten må reduseres, gjelder følgende inntil signal om midlertidig kjørehastighet er satt opp, baliser lagt ut og togene er underrettet ved driftsoperativ kunngjøring i FIDO:</i> <i>a) Toglederen skal sperre blokkstrekningen eller spor på stasjonen der det er feil.</i> <i>b) Toglederen skal senest ved siste hovedsignal fordele kunngjøring til føreren i togradioen om at toget skal kjøre halv sikthastighet eller annen angitt hastighet fra km/sted til km/sted (ev. spor på stasjon eller ved angitt km), og kontrollere at føreren repeterer korrekt. Toglederen skal bruke formular 22B «Togleder: Kunngjøring/tillatelse».</i> <i>c) Toglederen skal oppheve sperringen, og om mulig stille hovedsignal til kjørsignal.</i> <i>d) Toglederen skal sperre strekning/spor igjen så snart det er teknisk mulig. Bokstavene a-c gjentas inntil midlertidig hastighetssignal er satt opp, baliser lagt ut, og dette er kunngjort ved driftsoperativ kunngjøring.</i> <i>2. Ved melding om feil ved infrastrukturen på strekning med togmelding eller på grensestasjon som innebærer at hastigheten må reduseres, gjelder følgende inntil signal om midlertidig nedsatt kjørehastighet er satt opp, baliser eventuelt lagt ut og togene er underrettet ved driftsoperativ kunngjøring i FIDO:</i> <i>a) Togekspeditøren skal der det er feil sperre blokkstrekningen ved togmelding, eller sperre spor.</i> <i>b) Togekspeditøren skal fordele kunngjøringen fra toglederen til føreren om halv sikthastighet eller annen angitt hastighet fra km/sted</i>	-

Punkt (Punktnummer i parentes viser til punkt som foreslås fjernet/flyttet)	Endring	Konsekvens for bruker
	til km/sted (eventuelt spor på stasjon eller ved angitt km) ved bruk av formular 22C «Togekspeditør: Kunngjøring/tillatelse». c) Togekspeditøren skal oppheve sperringen av strekningen ved togmelding, eller fjerne sperringen av spor, ekspedere togmeldinger for toget og om mulig stille hovedsignal til kjørsignal og gi signal «Kjøretillatelse» der hvor det er bestemt at signalet skal gis. d) Togekspeditøren skal sperre strekning/spor igjen så snart det er teknisk mulig. Bokstavene a-c gjentas inntil midlertidig hastighetssignal er satt opp, baliser eventuelt er lagt ut og dette er kunngjort ved driftsoperativ kunngjøring. 3. Ved melding om feil på infrastrukturen på strekning med ERTMS som innebærer at hastigheten må reduseres, gjelder følgende • toglederen skal legge inn en midlertidig hastighetsnedsettelse i ERTMS-systemet og kunngjøre hastighetsnedsettelsen ved driftsoperativ kunngjøring i FIDO. • For hastigheter under 40 km/t skal det settes opp hastighetssignaler, jamfør punkt 8.79 om hastighetssignaler på strekning med ERTMS. Inntil dette er gjort, skal toglederen sperre sporavsnittet, underrette togene om hastighetsrestriksjonen ved bruk av formular, heve sperringen og om mulig sikre togvei. 4. Ansvarlig vedlikeholdsenhet skal alltid melde sporet klart for tog før normal kjørehastighet gjenopptas etter melding om feil eller mistanke om feil ved infrastrukturen.	
7.2-BN nr. 1	Dette er tidligere nr. 5. Bestemmelsen er endret, slik at togekspeditøren i stedet for å forsøke å stoppe toget også skal varsle føreren i tillegg til toglederen. Erstatter følgende tekst: 5. Dersom togekspeditøren oppdager hjulslag eller andre uregelmessigheter ved toget, skal togekspeditøren forsøke å stoppe toget og kontakte toglederen.	Vi antar at varsling av føreren i togradio allerede er innarbeidet praksis.
7.2-BN nr. 2	Ny bestemmelse for togleder eller togekspeditør om varsling av hovedsikkerhetsvakt dersom det i et arbeid indikeres ras i et rasvarslingsanlegg eller avsporing i en avspøringsindikator for alle driftsformer, jf. 10.53-BN nr. 17 for arbeidsbrudd på strekning med ERTMS: 17. Toglederen skal varsle hovedsikkerhetsvakten dersom det indikeres ras i et rasvarslingsanlegg i et arbeidsbrudd.	Regelen innebærer ny praksis for togleder og togekspeditør.
7.3 nr. 1	Innledningen i nr. 1 er omskrevet, slik at varslingen kommer i riktig rekkefølge. Erstatter følgende tekst: 1. Toglederen skal varsle jernbaneforetaket, og togekspeditøren skal varsle toglederen, i følgende tilfeller:	Ingen.

Punkt (Punktnummer i parentes viser til punkt som foreslås fjernet/flyttet)	Endring	Konsekvens for bruker
7.3 nr. 2	Bestemmelsen er endret, slik at det blir tydeligere at toget skal stå i ro ved alle hendelsene som er listet opp i nr. 1, inntil forholdet er avklart med jernbaneforetaket. Det er tatt inn at toglederen skal informere togekspeditøren. Erstatter følgende tekst: <i>2. Dersom toglederen vurderer situasjonen som så alvorlig at det er fare for sikkerheten, skal toglederen ikke gi tillatelse til videre kjøring.</i>	Ingen praktisk endring for involverte. Tydeliggjøring av at toget skal stå i ro.
7.5 nr. 1 - 3	Dette er generelle bestemmelser om håndtering av en nødsituasjon. Bestemmelsene er tilpasset endring i TSI-OPE B2 14. Det er nå krav om at føreren skal stoppe <u>så snart det er sikkert</u> (i stedet for å stoppe umiddelbart), og det er krav om føreren skal varsle <u>umiddelbart</u> med nødalarm i togradioen (i stedet for å varsle ved <u>eventuelt</u> å sende nødalarm). I nr. 1 har vi endret formuleringen «oppmerksomme på en fare for togene» til «oppmerksomme på en fare», slik at vi også dekker andre situasjoner enn bare de som er en fare for tog, jf. nr. 3. I nr. 3 presiseres det at nødalarm skal sendes i togradio, men at andre tilgjengelige midler kan brukes dersom det ikke er mulig å sende nødalarm i togradioen. Referansen til bestemmelsen om brann i tog i tunnel er fjernet, siden kravet nå er at føreren skal stoppe så snart det er sikkert, og ikke umiddelbart. Dersom toglederen finner det nødvendig å iverksette «ethvert annet tiltak som er nødvendig for å unngå skade eller tap», og dette innebærer brudd på bestemmelsene, er det naturlig at dette utføres som et fravik etter bestemmelsene i pkt. 5.3. TSI-OPE B2 14: <i>14. IMMEDIATE ACTIONS TO PREVENT DANGER TO TRAINS</i> <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, and in particular:</i> <i>1) Any driver made aware of a danger to their train shall stop as soon as it is safe to do so and alert the signaller immediately to the danger using the emergency call.</i> <i>2) Any signaller made aware of a danger shall alert all drivers as appropriate through an emergency call or using any other available means.</i> Erstatter følgende tekst:	I praksis ingen endring for bruker.

Punkt (Punktnummer i parentes viser til punkt som foreslås fjernet/flyttet)	Endring	Konsekvens for bruker
	<i>1. Alle som blir oppmerksomme på en fare for togene, skal iverksette umiddelbare tiltak for å stoppe alle tog som blir berørt, og iverksette ethvert annet tiltak som er nødvendig for å unngå skade eller tap. En fører som blir oppmerksom på en fare for toget sitt, skal stoppe og umiddelbart varsle toglederen eller togekspeditøren om faren (TSI-OPE B2 14), eventuelt ved å sende nødalarmer i togradioen. Ved brann i tog i tunnel, se punkt 7.41 om brann i tog og sikringshendelse.</i> Iverksatt ved S-sirkulære 107-2024 den 28.6.2024.	
7.5 nr. 4	Bestemmelsen om å koble ut kontaktledningsanlegget er flyttet til nr. 4. Erstatter understreket tekst fra 7.5 nr. 2a): <i>2. Sikre tog:</i> <i>a) Når toglederen eller togekspeditøren er informert om en nødsituasjon, skal toglederen eller togekspeditøren umiddelbart sikre tog i fare ved å sende nødalarmer i togradioen på den aktuelle strekningen. På strekning med ERTMS kan toglederen i tillegg til eller i stedet for nødalarmer stoppe toget med nødstopmodus (TR-modus), ved å bruke nødstopordre. Nødstopordren skal ikke oppheves før togene trygt kan starte igjen. På elektrifisert strekning skal <u>kontaktledningsanlegget om nødvendig kobles ut.</u></i> Iverksatt ved S-sirkulære 107-2024 den 28.6.2024.	Ingen.
7.5 nr. 5	Bestemmelsene gjelder nå spesielt for strekning med ERTMS. Det som gjelder for alle driftsformer, er tatt inn i nr. 1 – 4. Bruk av nødstopordre opphever ikke kravet om å sende nødalarmer (jf. nr. 3), og dette vil bli tatt inn som kommentar. Bestemmelsene er tilpasset endring i TSI-OPE A 6.34.1: 6.34. TAKING MEASURES IN THE EVENT OF AN EMERGENCY <i>An emergency situation occurs.</i> <i>Levels 1, 2</i> 6.34.1. To protect the trains <i>When a member of staff discovers an emergency situation, he/she shall apply rule 14 of Appendix B2.</i> <i>To stop trains in ETCS level 2, the signaller may use the emergency stop order; the emergency stop order shall not be revoked before it is safe for these trains to restart.</i> <i>The signaller may use European Instruction 3 to keep the stopped trains at standstill if required.</i>	I praksis ingen endring for bruker.

Punkt (Punktnummer i parentes viser til punkt som foreslås fjernet/flyttet)	Endring	Konsekvens for bruker
	<i>When the following text message is displayed:</i> <i>‘Emergency stop’</i> <i>and the train is tripped, the driver shall apply rule ‘Responding to a trip’ (section 6.41).</i> Vi ser ingen grunn til å bruke formular 3 i dette tilfellet, og har ikke tatt inn bestemmelsen om det. Toglederen har uansett mulighet til å bruke dette formularet dersom toglederen mener det er nødvendig, selv om det ikke er angitt her. Erstatter følgende tekst: 2. Sikre tog: a) Når toglederen eller togekspeditøren er informert om en nødsituasjon, skal toglederen eller togekspeditøren umiddelbart sikre tog i fare ved å sende nødalarmer i togradioen på den aktuelle strekningen. På strekning med ERTMS kan toglederen i tillegg til eller i stedet for nødalarmer stoppe toget med nødstopmodus (TR-modus), ved å bruke nødstopordre. Nødstopordren skal ikke oppheves før togene trygt kan starte igjen. På elektrifisert strekning skal kontaktledningsanlegget om nødvendig kobles ut. b) Toglederen eller togekspeditøren skal stoppe alle andre tog som nærmer seg farepunktet dersom dette ikke medfører ytterligere fare. c) Toglederen skal informere alle førerne i den grad det er nødvendig. d) Dersom tekstmelding om nødstop vises i førerpanelet på strekning med ERTMS og toget får nødstopmodus (TR-modus), skal føreren følge bestemmelsene for nødstopmodus (TR-modus). Iverksatt ved S-sirkulære 107-2024 den 28.6.2024.	
7.5 nr. 6	Ny og tilpasset bestemmelse for oppstart av tog på strekning med fjernstyring og strekning med togmelding, basert på tidligere nr. 3 og TSI OPE A 6.34.2. Erstatter følgende tekst: 3. Oppstart av tog: a) Toglederen skal etter en nødsituasjon vurdere om det er mulig å gi føreren tillatelse til å starte igjen, og vurdere om det er nødvendig å gi spesielle instruksjoner og/eller restriksjoner til tog. På strekning med ERTMS skal toglederen ta tilbake en nødstopordre dersom den har blitt sendt. b) Toglederen skal utstede nødvendig formular til tog som ikke har blitt stoppet med nødstopmodus (TR-modus) på	I praksis ingen endring for bruker.

Punkt (Punktnummer i parentes viser til punkt som foreslås fjernet/flyttet)	Endring	Konsekvens for bruker
	<i>strekning med ERTMS dersom det er nødvendig å gi spesielle instruksjoner og/eller restriksjoner.</i> c) <i>c) Toglederen og føreren skal følge bestemmelsene for nødstopppmodus (TR-modus) dersom tog har blitt stoppet med dette på strekning med ERTMS. Toglederen skal ta med nødvendige instruksjoner og/eller restriksjoner i formular 2.</i> Iverksatt ved S-sirkulære 107-2024 den 28.6.2024.	
7.5 nr. 7	Bestemmelsene er tilpasset endring i TSI-OPE A 6.34.2: <i>6.34.2. To restart the trains</i> <i>The signaller shall:</i> <i>(i) decide if it is possible to authorise train movement,</i> <i>(ii) decide if instructions and / or restrictions for train movement are necessary,</i> <i>(iii) revoke the emergency stop order if one has been issued,</i> <i>(iv) revoke European Instruction 3 if one has been issued</i> <i>(v) give authorisation to the drivers to restart.</i> <i>To restart trains that have not been tripped and if instructions and / or restrictions are necessary the signaller shall issue a European Instruction(s). In ETCS level 1 (...).</i> <i>To restart trains that have been tripped, the signaller and driver shall apply rule 'Responding to a trip – to restart (section 6.41.2).</i> Erstatter følgende tekst: 3. Oppstart av tog: a) <i>Toglederen skal etter en nødsituasjon vurdere om det er mulig å gi føreren tillatelse til å starte igjen, og vurdere om det er nødvendig å gi spesielle instruksjoner og/eller restriksjoner til tog. På strekning med ERTMS skal toglederen ta tilbake en nødstopppordre dersom den har blitt sendt.</i> b) <i>Toglederen skal utstede nødvendig formular til tog som ikke har blitt stoppet med nødstopppmodus (TR-modus) på strekning med ERTMS dersom det er nødvendig å gi spesielle instruksjoner og/eller restriksjoner.</i> c) <i>Toglederen og føreren skal følge bestemmelsene for nødstopppmodus (TR-modus) dersom tog har blitt stoppet med dette på strekning med ERTMS. Toglederen skal ta med nødvendige instruksjoner og/eller restriksjoner i formular 2.</i> Iverksatt ved S-sirkulære 107-2024 den 28.6.2024.	I praksis ingen endring for bruker.
7.6	Ny og mer dekkende overskrift. Erstatter følgende overskrift: 7.6 Av- og påstigning utenfor plattform der passasjerene må krysse spor	Ingen.

Punkt (Punktnummer i parentes viser til punkt som foreslås fjernet/flyttet)	Endring	Konsekvens for bruker
	Begrepet «evakuering» erstatter «av- og påstigning» i hele punktet.	
7.6 nr. 1 og 2	Dette er tidligere pkt. 7.6, som er delt i to. Språklige endringer. Krav om å innhente tillatelse til evakuering er tatt inn som egen bestemmelse (nr. 1). Kravet gjøres også gyldig ved feil på kontaktledningsanlegget. Det har i 2023 pågått arbeid med beredskap. Dette har blant annet gitt nye operative retningslinjer for beredskap. I tillegg har hendelser belyst ulike problemstillinger knyttet til evakuering. Til sammen har dette medført et endringsbehov i TJN. Vi ser at vi må stille noen krav til fører for best mulig å kunne utruste togleder og togekspeditør til å kunne ha bedre kontroll på evakueringssituasjoner. Erstatter følgende tekst: <i>Når av- og påstigning utenfor plattform er nødvendig og passasjerene må krysse spor, fordi det ikke er mulig å få toget inn til plattform eller å overføre passasjerene direkte til et annet tog, skal føreren ha tillatelse fra toglederen eller togekspeditøren før av- og påstigning kan foretas. Av- og påstigningen skal foregå slik:</i> a) <i>Toglederen eller togekspeditøren skal sperre alle parallelle spor i tilknytning til toget, også dem som ikke er direkte nabospor. Strekningen passasjerene skal gå fra toget til samlingsplassen skal sperres. Toglederen eller togekspeditøren skal informere berørte tog om situasjonen og stanse disse om nødvendig.</i> b) <i>Føreren og toglederen, eller føreren og togekspeditøren, skal sammen fylle ut formular 23A/B «Sikring av nabospor». Formularet skal vise hvor toget som skal forlates befinner seg, i hvilken retning og til hvilket punkt passasjerene skal gå, og toglederens eller togekspeditørens tillatelse til avstigning. Føreren skal bekrefte mottak av tillatelsen.</i> c) <i>Før toglederen eller togekspeditøren kan oppheve sperringen av sporene, skal føreren bekrefte til toglederen eller togekspeditøren at avstigningen er avsluttet og at alle er ute av sporet. Toglederen eller togekspeditøren skal notere tidspunktet og førerens navn på formularet.</i>	Ny praksis for bruker.
7.6 nr. 3	Det er tatt inn nytt krav om at det skal sendes nødalarmer ved en ukontrollert evakuering (der passasjerer forlater toget på egenhånd og går i sporet). Det har i 2023 pågått arbeid med beredskap. Dette har blant annet gitt nye operative retningslinjer for beredskap. I tillegg har hendelser belyst ulike problemstillinger knyttet til evakuering. Til sammen har dette medført et endringsbehov i TJN. Vi ser at vi må stille noen krav til fører for best mulig å kunne utruste togleder og togekspeditør til å kunne ha bedre kontroll på evakueringssituasjoner.	Ny praksis for fører.

Punkt (Punktnummer i parentes viser til punkt som foreslås fjernet/flyttet)	Endring	Konsekvens for bruker
7.6-BN nr. 1	Nytt krav om at togleder og togekspeditør skal avklare forholdet med leder for kobling når det er feil på KL-anlegget, før det gis tillatelse til evakuering.	Ny praksis for togleder og togekspeditør.
7.6-BN nr. 2	Nytt krav om at togleder og togekspeditør skal sperre sporet om mulig og at toglederen skal varsle nødetatene ved ukontrollert evakuering.	Ny praksis for togleder og togekspeditør.
7.7/7.7-BN	Det er presisert i overskriften og i nr. 1 at dette gjelder oppstått behov for feilretting/repasasjon e.l. på kjøretøy <u>utenfor vedlikeholdsbasen</u> (ved uregelmessigheter og feil, jf. overskriften i kap. 7). Bestemmelsen dekker ikke planlagt arbeid på kjøretøy. Dersom nabosporet ikke er sperret, er krav om å informere om halv sikhastighet tatt inn i nytt pkt. 7.7-BN. Slik informasjon gis med driftsoperativ kunngjøring. Kravet om at den personen som er på stedet skal sikre sporet og eventuelle nabospor er fjernet. Toget belegger sporet kjøretøyet står i, og nødvendigheten av sperring og sikring av nabospor skal vurderes av fører i samråd med togleder, togekspeditør eller driftsoperatør Ved arbeid under eller mellom kjøretøy er sikring ellers dekket av nr. 4. I nr. 3 er det tatt inn at også driftsoperatøren kan være med på å fylle ut formular 23A/B. Erstatter følgende tekst: 7.7 Arbeid på kjøretøy i sporet <i>1. Når arbeid på kjøretøy utføres i sporet, skal den som skal utføre arbeidet innhente tillatelse fra toglederen på strekning med fjernstyring og strekning med ERTMS, eller fra togekspeditøren på betjent stasjon, eventuelt fra driftsoperatøren på et skifteområde.</i> <i>2. Toglederen, togekspeditøren eller driftsoperatøren skal om mulig sperre det sporet som det arbeides i, og eventuelle nabospor. Toglederen, togekspeditøren eller driftsoperatøren skal informere eventuell skifteleder eller skiftekoordinator på stedet. Hvis nabosporet ikke er sperret, skal toglederen eller togekspeditøren (eventuelt driftsoperatøren) informere tog eller skift som skal kjøre i sporet om forholdet, og at det skal kjøres i halv sikhastighet. Før arbeidet påbegynnes, skal personen som er på stedet sikre sporet og eventuelt nabospor, slik at det ikke kan kjøres tog eller skift på sporene.</i> <i>3. Dersom det er behov for å sperre og sikre nabospor, skal føreren og toglederen eller togekspeditøren sammen fylle ut formular 23A/B «Sikring av nabospor».</i> <i>4. Ved arbeid under eller mellom kjøretøy på stasjon skal den som skal utføre arbeidet forsikre seg om at sporveksler til spor hvor arbeid foregår ligger i stilling for kjøring til nabospor. Når det er mulig, skal</i>	Endringen medfører ingen endring i praksis.

Punkt (Punktnummer i parentes viser til punkt som foreslås fjernet/flyttet)	Endring	Konsekvens for bruker
	<i>den som utfører arbeidet låse sporveksler som ikke er sentralstilte eller kontrollåste (ved bruk av klave og hengelås), og oppbevare nøkkelen.</i>	
7.8-BN nr. 1	Det er presisert at bestemmelsen gjelder fjernstyrt stasjon. I a) er innkjørhovedsignal tatt inn. I b) er utkjørstoppskilt mot strekning med ERTMS tatt inn. Erstatter følgende tekst: <i>1. På stasjon som utgjør grensen mellom to toglederområder eller toglederstreknings gjelder følgende:</i> <i>a) Den toglederen som styrer stasjonen, skal gi tillatelse til passering av indre hovedsignaler.</i> <i>b) Den toglederen som styrer den strekningen toget skal kjøre ut på, skal gi tillatelse til passering av utkjørhovedsignal.</i>	I praksis ingen konsekvens for bruker.
7.8-BN nr. 2g)	«Bevegelig kryss-spiss» er endret til «bevegelig skinnekryss». Begrepet brukes som felles begrep for bevegelig kryss-spiss, bevegelig vingeskinne og bevegelig skinnekryss. Begrepet vil bli endret i øvrig dokumentasjon etter hvert. Det kan fortsatt etter revisjonen gjenstå dokumenter der begrepet «kryss-spiss» brukes.	Ingen.
7.8-BN nr. 4	Innledningen er rettet opp. Erstatter tidligere tekst: <i>4. For stasjon eller strekning på strekning med fjernstyring der kommunikasjonen mellom sikringsanlegg og fjernstyringssystemet ikke er i orden («hvite stasjoner»), gjelder følgende:</i>	Ingen.
7.8-BN nr. 6	Begrepet «kjøretillatelsen» er endret til «tillatelsen», som er korrekt begrep. Erstatter følgende tekst: <i>6. Toglederen skal notere kjøretillatelsene på fastsatt formular 21B – Tillatelse til å kjøre forbi hovedsignal som ikke kan vise kjørsignal.</i>	Ingen.
7.9 nr. 6	Ny bestemmelse er tatt inn om hva som gjelder på grensestasjon for kjøring til/fra strekning med ERTMS.	I praksis ingen endring.
7.9-BN	Det er tatt inn at togekspeditør på grensestasjon om mulig skal lokalavlåse sporveksler og informere føreren om sporveksler med bevegelig skinnekryss. Det er også tatt inn hvilket formular togekspeditøren skal bruke. Bestemmelsene er tatt inn etter tilsvarende bestemmelse for togleder på strekning med fjernstyring. Erstatter følgende tekst: <i>På grensestasjon skal togekspeditøren om mulig sørge for at sentralstilte sporveksler i togveien på stasjonen er tungesikret ved hjelp av signal «Kjøring tillatt» eller «Varsom kjøring tillatt» i dvergsignal.</i>	Ny praksis for togekspeditør.

Punkt (Punktnummer i parentes viser til punkt som foreslås fjernet/flyttet)	Endring	Konsekvens for bruker
7.10-BN	Det er tatt inn at togekspeditør på strekning med togmelding om mulig skal lokalavlåse sporveksler og informere føreren om sporveksler med bevegelig skinnekryss. Det er også tatt inn hvilket formular togekspeditøren skal bruke. Bestemmelsene er tatt inn etter tilsvarende bestemmelse for togleder på strekning med fjernstyring. Erstatter følgende tekst: <i>1. På strekning med togmelding skal togekspeditøren om mulig sørge for at sentralstilte sporveksler i togveien på stasjonen er tungsikret ved hjelp av signal «Kjøring tillatt» eller «Varsom kjøring tillatt» i dvergsignal.</i> <i>2. På strekning med togmelding skal togekspeditøren utveksle avgangsmelding som bestemt før togekspeditøren gir tillatelse til å kjøre forbi utkjørhovedsignal som ikke viser kjørsignal.</i>	Ny praksis for togekspeditør.
7.15	S-sirkulære 213-2024 den 8.12.2024: Bestemmelsen er omstrukturert og noe presisert og omskrevet. Det er tatt inn at føreren skal stoppe foran skinnekryss ved sporveksel som er merket med signal om bevegelig skinnekryss og kontrollere at skinnekrysset ligger i riktig stilling. Det er presisert at hastigheten over sporveksler ikke skal overstige 10 km/t inntil hele toget har kjørt over sporvekslene. Bestemmelsen om bevegelig skinnekryss innføres også ved tillatelse til å kjøre forbi dvergsignal. Erstatter følgende tekst: <i>1. Når det er gitt tillatelse til å kjøre forbi hovedsignal som ikke kan vise kjørsignal, skal føreren kjøre med halv sikthastighet. Føreren skal stoppe foran sporvekselen hvis den ikke ligger i riktig stilling. Hastigheten over sporvekselen skal ikke overstige 10 km/t med mindre dvergsignalet viser signal 45 «Kjøring tillatt» eller signal 44 «Varsom kjøring tillatt».</i> <i>2. Når det på strekning med togmelding er gitt tillatelse til å kjøre forbi utkjørhovedsignal som ikke kan vise kjørsignal, kan føreren kjøre med togets største tillatte hastighet på linjen.</i> <i>3. Når det er gitt tillatelse til å kjøre forbi enkelt innkjørsignal som ikke kan vise kjørsignal, kan føreren kjøre med største hastighet 40 km/t inn på stasjonen.</i> <i>4. Når det er gitt tillatelse til å kjøre forbi midlertidig innkjørsignal eller midlertidig utkjørsignal som ikke kan vise kjørsignal, skal føreren kjøre med halv sikthastighet. Føreren skal stoppe foran sporvekselen hvis den ikke ligger i riktig stilling. Hastigheten over sporvekselen skal ikke overstige 10 km/t.</i>	Ny praksis for fører.

Punkt (Punktnummer i parentes viser til punkt som foreslås fjernet/flyttet)	Endring	Konsekvens for bruker
	5. Når det på strekning med togmelding er gitt tillatelse til å kjøre forbi midlertidig utkjørsignal som ikke kan vise kjørsignal, kan føreren kjøre med togets største tillatte hastighet på linjen. 6. 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. Føreren skal stoppe foran sporvekselen hvis den ikke ligger i riktig stilling. Hastigheten over sporvekselen skal ikke overstige 10 km/t.	
7.16	Bestemmelsen er tydeliggjort, fordi det har vært spørsmål om hvordan regelen kan tolkes. Det kan være forskjellige årsaker til at dvergsignal viser «Kjøring tillatt» eller «Varsom kjøring tillatt» ved et indre hovedsignal i utkjørtogvei som viser signal «Stopp». I noen tilfeller kan signalet ha skiftet til stoppsignal fordi de tekniske betingelsene for en togvei ikke lenger er oppfylt, eller ha blitt stilt til «Stopp». Derfor foreslås det en tilføyelse i punkt 7.16 med plikt for fører å avklare med togleder eventuelt togekspeditøren før videre kjøring. Erstatter følgende tekst: 1. Dvergsignal som tilhører indre hovedsignal, og viser signal 45 «Kjøring tillatt» eller signal 44 «Varsom kjøring tillatt», gir tillatelse til å kjøre forbi det indre hovedsignalet som ikke viser kjørsignal. Føreren skal kjøre med halv sikthastighet. Kjøretillatelsen gjelder til et annet signal som begrenser togveien. 2. Når dvergsignal på indre hovedsignal i utkjørtogvei viser signal 45 «Kjøring tillatt» eller signal 44 «Varsom kjøring tillatt» og det indre hovedsignalet ikke viser kjørsignal, skal toglederen eller togekspeditøren informere føreren i tog som har stoppet om at toget kan settes i bevegelse, se punkt 5.8 nummer 6.	Ny bestemmelse gir endret praksis for togleder/togekspeditør og fører.
7.21 nr. 5	Det er tatt inn at tillatelsen også gjelder forbi eventuelle dvergsignaler i togveien (tilsvarende det som gjelder for hovedsignaler).	Endringen tilsvarende reglene for tillatelse forbi hovedsignal.
7.21-BN nr. 1-4	Bestemmelsene er bygget opp med utgangspunkt i pkt. 7.8-BN for strekning med fjernstyring, tilpasset ERTMS. Det er tatt inn at togets posisjon også om mulig kan kontrolleres mot radioblokkentralen. Muligheten til å sikre sporvekslene med dvergsignal er fjernet, fordi det kan gis OS-togvei ved belegg dersom det er kontroll på sporvekslene. Begrepet «kryss-spiss» er endret til «skinnekryss». Begrepet brukes som felles begrep for bevegelig kryss-spiss, bevegelig vingeskinne og bevegelig skinnekryss. Begrepet vil bli endret i øvrig dokumentasjon etter hvert. Det kan fortsatt etter revisjonen gjenstå dokumenter der begrepet «kryss-spiss» brukes. Erstatter følgende bestemmelser: 1. Før toglederen gir tillatelse med formular 1, skal toglederen	Tilpassing til pkt. 7.8-BN gjør det enklere for togleder.

Punkt (Punktnummer i parentes viser til punkt som foreslås fjernet/flyttet)	Endring	Konsekvens for bruker
	a) kontrollere at alle betingelser for togveien er oppfylt. (TSI-OPE A 6.39) b) kontrollere alle restriksjoner og/eller instruksjoner det er behov for og angi disse i formular 1 (TSI-OPE A 6.39) c) kontrollere om det er midlertidig nedsatte hastigheter lavere enn hel sikthastighet som føreren ikke er informert om ved driftsoperativ kunngjøring, og angi disse i formular 1 (TSI-OPE A 5.1.7, 6.39) d) kontrollere systemets funksjonalitet (at indikeringen for kommunikasjon mellom arbeidsplass og fjernstyringssystem er i orden), kontrollere øvrige indikeringer og kontrollere om de riktige kommandoene er sendt e) forvisse seg om at togets posisjon er riktig forstått ved å kontrollere oppgitt signalidentifikasjon opp mot stedskode, togradiosystemets indikeringer ved funksjonelt nummer og grafisk rute f) om mulig kontrollere togets posisjon mot fjernstyringssystemets indikeringer g) kontrollere at det ikke er noe i togveien som kan hindre togets kjøring, ved å undersøke om tog, skift eller annet gjør at systemet ikke kan gi kjøretillatelse, ved å kontrollere grafisk rute og om mulig ved å kontrollere fjernstyringssystemets indikeringer h) om mulig deaktivere all automatikk og fjerne magasinerte togveier (dette gjelder også på aktuell nabostasjon ved tillatelse forbi slutt punkt for kjøretillatelse ved utkjørstoppskilt) i) om mulig sikre SR-togvei eller sporveksler for toget med signal E44 «Varsom skifting tillatt» eller signal E45 «Skifting tillatt» j) informere føreren dersom sporveksler som inngår i togveien har bevegelig kryss-spiss 2. Før toglederen gir tillatelse ved utkjørstoppskilt eller blokkstoppskilt, skal toglederen a) forvisse seg om posisjonen til første tog i motsatt kjøreretning b) forvisse seg om posisjonen til siste tog som kjørte over strekningen c) kontrollere grafisk rute d) kontrollere fjernstyringssystemets indikeringer	
7.21-BN nr. 5	Dette er tidligere nr. 3.	Ingen.
7.22 nr. 1a)	Presisert at tillatelsen fra toglederen gjelder fra det aktuelle slutt punktet for kjøretillatelse. Erstatter følgende tekst: 1. For å kunne kjøre forbi slutt punkt for kjøretillatelse når systemet ikke gir kjøretillatelse, skal føreren a) motta tillatelse fra toglederen på formular 1	Ingen endring i praksis.

Punkt (Punktnummer i parentes viser til punkt som foreslås fjernet/flyttet)	Endring	Konsekvens for bruker
7.23 nr. 1	Det er presisert at togleders kjøretillatelse gis på formular. Signalnavnet for signal E6 er endret til «Bekreft modus særlig ansvar (SR-modus)», jf. endring i pkt. 8.37. Erstatter følgende tekst: <i>1. Når signal E6 «Varsel om modus særlig ansvar (SR-modus)» vises i førerpanelet, skal føreren, etter å ha mottatt muntlig kjøretillatelse fra toglederen og kontrollert eventuelle hastighetsbegrensninger (se ovenfor), bekrefte dette på førerpanelet. (TSI-OPE A 6.14)</i>	Ingen endring i praksis.
7.23 nr. 2	Det er tatt inn i c) at føreren skal stoppe foran skinnekryss ved sporveksel som er merket med signal om bevegelig kryss og kontrollere at skinnekrysset ligger i riktig stilling. Det er presisert i c) at hastighet 10 km/t gjelder inntil hele toget har kjørt over sporvekselen (toget kan få overgang til FS-/OS-modus selv om hele toget ikke er ute av sporvekselen, som er presisert i ny nr. 3). Bestemmelsen om bruk av dvergsignaler for kjøring over sporvekslene er fjernet fra c), fordi det ikke vil kunne stilles skiftevei dersom det er feil ved sporvekselen. Dersom det er «belegg» som er årsaken til at det ikke kan gis FS-modus, kan det gis OS-modus. Bestemmelsen i e) er tilpasset endringer i TSI-OPE A 6.14. Dersom det ikke har blitt gitt kjøretillatelse fra systemet når toget kommer til neste stoppskilt, og signal E7 «Modus særlig ansvar» fortsatt vises, vises det til bestemmelsene om tillatelse til kjøring forbi sluttpunkt for kjøretillatelse: <i>When the following symbol is displayed:</i>  <i>the driver shall:</i> (i) <i>run on sight, (...)</i> (ii) <i>not exceed the applicable speed limit,</i> (iii) <i>(...) in ETCS level 2 without trackside signals, when approaching the next ETCS Stop Marker inform the signaller and apply rule 'Authorising the passing of an EOA' (section 6.39) (...).</i> Erstatter følgende tekst: <i>2. Når signal E7 «Modus særlig ansvar (SR-modus)» vises i førerpanelet, gjelder følgende:</i> a) <i>Føreren skal kjøre med hel sikthastighet. (TSI-OPE A 6.14)</i> b) <i>Føreren skal ikke overskride høyeste tillatte kjørehastighet. (TSI-OPE A 6.14)</i> c) <i>Føreren skal stoppe foran sporveksler som ikke ligger i riktig stilling. Hastigheten over sporveksler skal ikke overstige 10</i>	Endringen medfører endret praksis for føreren når det gjelder stopp foran skinnekryss, hastighet over sporvekselen og fjerning av krav om stopp foran neste stoppskilt.

Punkt (Punktnummer i parentes viser til punkt som foreslås fjernet/flyttet)	Endring	Konsekvens for bruker
	<i>km/t. Kravet om stopp foran sporveksler og hastighet 10 km/t over sporvekslene gjelder allikevel ikke dersom det vises signal E44 «Varsom skifting tillatt» eller signal E45 «Skifting tillatt» for kjøring over sporvekslene.</i> d) <i>Føreren skal stoppe toget foran signal E36A «Veisikringsanlegg» og deretter følge reglene i punkt 7.29 nummer 2, 3 og 4 om feil på veisikringsanlegg eller veisikringsanlegg som er satt ut av bruk.</i> e) <i>Føreren skal stoppe ved neste stoppskilt, informere toglederen om situasjonen og følge de instruksjonene som gis. (TSI-OPE A 6.14)</i>	
7.23 nr. 2Ø	Punktnummer i formular 1 er rettet opp iht. endringer i formularene i TSI-OPE.	Ingen.
7.23 nr. 3	Det er tatt inn et nytt nr. 3 som presiserer at største tillatte hastighet 10 km/t over sporvekslene gjelder for hele toget (jf. nr. 2c), selv om kjøretillatelsen oppdateres til FS-/OS-modus og en høyere tillatt hastighet vises.	Endret praksis for fører. .
7.24	Bestemmelsen er tilpasset til at kjøretillatelsen både kan annulleres eller forkortes. Bestemmelsen om nødtilfeller er fjernet, fordi dette er dekket av pkt. 7.5. 7.24-BN er fjernet, fordi den er dekket av pkt. 7.24. Bestemmelsen i TSI-OPE A 6.33 er endret: 6.33 REVOKING AN AUTHORISATION FOR ERTMS TRAIN MOVEMENT <i>The signaller decides to change existing traffic arrangements.</i> <i>Levels 1, 2</i> 6.33.1. Measures before making traffic arrangements a) <i>In case the co-operative shortening of the MA is possible</i> <i>If possible in ETCS level 2 the signaller shall revoke an MA by the use of the co-operative shortening of MA.</i> b) <i>In all other cases</i> <i>In all other cases, the signaller shall apply non-harmonised rules to stop the train if it is not already at standstill.</i> <i>Once the train is at a standstill and before making traffic arrangements, the signaller shall order the driver to remain at a standstill by means of European Instruction 3 or other available means and to delete any MA remaining onboard if required.</i> 6.33.2. To restart the trains	Ingen endring i praksis.

Punkt (Punktnummer i parentes viser til punkt som foreslås fjernet/flyttet)	Endring	Konsekvens for bruker
	<i>To restart the trains the signaller shall:</i> (i) <i>issue an authorisation for ERTMS train movement,</i> (ii) <i>revoke European Instruction 3 if one has been issued.</i> Vi mener at pkt. 7.24 ivaretar ny TSI-OPE A 6.33 tilstrekkelig. Vi ser det ikke som nødvendig å bruke formular 3. Erstatter følgende tekst: 7.24 Annullering av kjøretillatelsen <i>1. Toglederen kan annullere kjøretillatelsen for et tog på strekning med ERTMS av driftsmessige årsaker dersom dette ikke fører til at toget blir nødbremset. Når toget kan kjøre igjen, skal toglederen gi ny kjøretillatelse. (TSI-OPE A 6.33)</i> <i>2. I nødstilfeller gjelder bestemmelsene om tiltak ved nødsituasjon ovenfor.</i> 7.24-BN <i>1. Toglederen kan forkorte en kjøretillatelse for et tog dersom det kan skje uten at toget blir nødbremset.</i> <i>2. I nødsituasjoner kan toglederen nødstoppe berørte tog, og skal om mulig informere førerne om grunnen til nødstopp.</i>	
7.27-BN nr. 2	Nummer 2c) erstattes av nytt nummer 3, som følge av en referanse som blir feil i nytt regelverk. Følgende tekst er fjernet: <i>c) Inntil planovergangsvakten er på plass, skal toglederen eller togekspeditøren informere føreren i henhold til punkt 7.2-BN nr. 1 og 2 om feil på jernbaneinfrastrukturen, slik at toget kan stoppe foran planovergangen.</i>	Ingen.
7.27-BN nr. 3	Ny bestemmelse, som gjelder inntil planovergangsvakten er på plass, som gjelder i stedet for den tidligere referansen til pkt. 7.2-BN nr. 1-2 i tidligere nummer 2c, se over. Relevant tekst fra tidligere pkt. 7.2-BN nr. 1 og 2 er tatt inn. Iverksatt ved TS-sirkulære 15-2024 den 3.6.2024. Nr. 3c): S-sirkulære 213-2024 den 8.12.2024.	Ingen.
7.27-BN nr. 4	Tidligere nr. 3. Iverksatt ved TS-sirkulære 15-2024 den 3.6.2024.	Ingen.
7.27-BN nr. 5	Tidligere nr. 4. Bestemmelsen om at togleder eller togekspeditør skal informere føreren og beordre halv sikthastighet er endret til at toglederen skal utstede kunngjøring (formular eller driftsoperativ kunngjøring i FIDO) om halv sikthastighet ved passering av planovergangen. Språklig endring. Erstatter følgende tekst:	Ny praksis for togleder.

Punkt (Punktnummer i parentes viser til punkt som foreslås fjernet/flyttet)	Endring	Konsekvens for bruker
	<i>4. Dersom bommene ved et veisikringsanlegg ikke går opp igjen etter at tog har passert planovergangen, skal toglederen eller togekspeditøren foreta varsling. Inntil veisikringsanlegget er i orden, skal toglederen eller togekspeditøren informere føreren om forholdet og beordre halv sikthastighet ved passering av planovergangen.</i> Iverksatt ved TS-sirkulære 15-2024 den 3.6.2024.	
7.29	S-sirkulære 213-2024 den 8.12.2024. Signalnummer for signal «Veisikringsanlegg» er rettet (fra signal E36A til signal E36).	Ingen.
7.30	Nye bestemmelser om feil ved infrastrukturen som medfører at hastigheten må reduseres er tatt inn her iht. S-sirkulære 91-2024 gyldig fra 16.5.2024. Bestemmelsene erstatter pkt. 7.2-BN nr. 1 – 4.	Endret praksis for togleder, togekspeditør, fører og vedlikeholdsansvarlig enhet.
7.30-BN	Nytt nr. 2 om ansvarlig vedlikeholdsenhets og toglederens aktiviteter ved oppkjørt sporveksel. Hva føreren skal gjøre, er tatt inn i pkt. 7.1 nr. 10. Oppkjørt sporveksel skal heretter alltid kontrolleres. Ansvarlig vedlikeholdsenhet må ha kapasitet/kompetanse til å svare ut henvendelse fra togleder/togekspeditør om oppkjørt sporveksel. Inntil den oppkjørte sporvekselen er kontrollert, skal ansvarlig vedlikeholdsenhet vurdere om det toget eller skiftet som har kjørt opp sporvekselen kan kjøre ut av sporvekselen, og eventuelt godkjenne om andre tog eller skift kan kjøre over den. Denne vurderingen kan skje over telefon. Med ansvarlig vedlikeholdsenhet i denne forbindelse menes både «banevakt» og «signalvakt». Kravet om 10 km/t over sporvekselen er fjernet, og erstattet med krav om at ansvarlig vedlikeholdsenhet skal vurdere om toget eller skiftet som har kjørt opp vekselen kan kjøre ut av den, og bestemme hvilke restriksjoner som gjelder for kjøring over den inntil den er kontrollert og funnet i orden. Toglederen skal om nødvendig kunngjøre hvilke restriksjoner som gjelder. Tabellen i <u>SJN pkt. 2.8 om kontroll av oppkjørt sporveksel</u> blir fjernet. Ansvarlig vedlikeholdsenhet må ha kapasitet/kompetanse til å svare ut henvendelse fra togleder/togekspeditør om oppkjørt sporveksel. Instruks for betjening av komplett sikringsanlegg og veisikringsanlegg <u>pkt. 3.3.5</u> om mistanke om oppkjørt sporveksel endres til bare å inneholde tekniske forhold (det som gjelder at sporvekselen alltid skal kontrolleres av «signal og linjen» skal bli stående). Se også kommentar til pkt. (7.30) om oppkjørt sporveksel.	Ansvarlig vedlikeholdsenhet må til enhver tid ha kapasitet/kompetanse til å svare ut henvendelse fra togleder/togekspeditør om oppkjørt sporveksel. Togleder må om nødvendig kunngjøre restriksjoner for kjøring over sporvekselen.

Punkt (Punktnummer i parentes viser til punkt som foreslås fjernet/flyttet)	Endring	Konsekvens for bruker
	Drift og vedlikehold må vurdere denne endringen spesielt, og det forutsettes at de har oversikt over sporvekseltype (oppkjørbar eller ikke). Drift og vedlikehold må avklare hvem i egen divisjon som skal utføre rollen som «ansvarlig vedlikeholdsenhet».	
(7.30/7.30-BN)	Egen bestemmelse om oppkjørt sporveksel er fjernet. Det som angår førerens varslingsplikt, er tatt inn i ny 7.1 nr. 10. Det som angår ansvarlig vedlikeholdsenhet er tatt inn i pkt. 7.30-BN. Oppkjørt sporveksel skal heretter alltid kontrolleres. Kravet om 10 km/t over sporvekselen er fjernet, og erstattet med krav om at ansvarlig vedlikeholdsenhet skal vurdere om toget eller skiftet som har kjørt opp vekselen kan kjøre ut av den, og bestemme hvilke restriksjoner som gjelder for kjøring over den, <u>inntil</u> den er kontrollert og funnet i orden. Toglederen skal om nødvendig kunngjøre hvilke restriksjoner som gjelder. Tabellen i <u>SJN pkt. 2.8 om kontroll av oppkjørt sporveksel</u> kan fjernes. Instruks for betjening av komplett sikringsanlegg og veisikringsanlegg <u>pkt. 3.3.5</u> om mistanke om oppkjørt sporveksel endres til bare å inneholde tekniske forhold. Følgende bestemmelse oppheves: 7.30 Oppkjørt sporveksel <i>1. Hvis et tog eller et skift har kjørt opp en sporveksel, skal føreren melde fra til toglederen, togekspeditøren eller driftsoperatøren.</i> <i>2. Sporveksler som ikke er oppført i liste «Kontroll av oppkjørt sporveksel» i strekningsbeskrivelsen kan passeres. Toglederen, togekspeditøren eller driftsoperatøren skal i samråd med føreren avgjøre om det kan kjøres over sporvekselen.</i> <i>3. Største tillatte hastighet er 10 km/t ved kjøring over oppkjørte sporveksler som ikke er låst med klave og hengelås.</i>	Ingen prinsipiell endring. Det er ansvarlig vedlikeholdsenhet som er ansvarlig for at sporet er kjørbart.
7.32	Bedre tilpassing til tekst i TSI-OPE B2 8.2 for det som angår feil ved togradioinfrastruktur, og tilsvarende tekst som i 7.37 nr. 2 om feil på togets togradio. Det om å følge toglederens instruksjoner for videre kjøring er ikke tatt inn, siden slike instruksjoner ikke er nødvendige pga. nummer 2 og 3. TSI-OPE A 7.7 om tekstmelding om feil ved GSM-R-nettverk er innarbeidet. TSI-OPE A 7.7: 7.7 MANAGING A LACK OF GSM-R NETWORK AFTER THE TRAIN HAS ENTERED SERVICE	Ingen praktisk endring.

Punkt (Punktnummer i parentes viser til punkt som foreslås fjernet/flyttet)	Endring	Konsekvens for bruker
	<i>When a text message indicating the lack of GSM-R network is displayed (e.g. 'No network', 'GSM-R signal missing'), the driver and signaller shall apply rule 8.2 of Appendix B2.</i> TSI-OPE B2 8.2 (det som angår feil ved togradioinfrastruktur): 8.2. Failure of voice radio communication when the train has entered service All failure types <i>If the driver becomes aware that the primary voice radio communication is failed, the driver shall inform the signaller as soon as practicable using any available means.</i> <i>The driver shall then apply the instructions by the signaller concerning the further movement of the train.</i> Erstatter følgende tekst: <i>1. Ved feil på togradioinfrastruktur skal føreren informere toglederen og forholde seg til toglederens instruksjoner.</i> <i>2. Dersom føreren oppdager at det ikke er togradiodekning, og det koples over til annet nett («roaming»), skal føreren redusere hastigheten til halv sikthastighet der det i henhold til strekningsbeskrivelsen er rasutsatte strekninger. Føreren skal om nødvendig avklare med toglederen om det er slike rasutsatte strekninger.</i> <i>3. Dersom føreren oppdager at det ikke er togradiodekning, og det ikke koples over til annet nett («roaming»), skal føreren redusere hastigheten til halv sikthastighet inntil dekning oppnås. Føreren skal om mulig kontakte toglederen med annen telefon.</i>	
7.34 nr. 2	Bestemmelsen er tilpasset til at tog med feil på ATC eller ETCS også kan kjøres <u>tilbake</u> mot vedlikeholdsbase etter vurdering av jernbaneforetaket. Dette kan være en fordel i enkelte tilfeller, som eksempelvis hvis et tog mot Drammen blir innstilt på Skøyen og kjørt tilbake til Lodalen. Dette kan også være en fordel dersom et tog må innstilles og deretter kjøres fram til vedlikeholdsbasen. Erstatter følgende tekst: <i>2. Dersom utstyret ikke fungerer etter at det er forsøkt koblet inn på nytt, kan toget kjøres videre etter vurdering av jernbaneforetaket med største hastighet 80 km/t til vedlikeholdsbasen for reparasjon. Føreren skal varsle toglederen.</i>	Endringen åpner opp for at toget kan kjøres tilbake mot vedlikeholdsbase, noe som kan være en fordel i enkelte tilfeller, som eksempelvis hvis et tog mot Drammen blir innstilt på Skøyen og kjørt tilbake til Lodalen. Dette kan også være en fordel dersom et tog må innstilles og deretter kjøres fram til vedlikeholdsbasen.
7.36/7.36-BN	Følgende tekst har blitt BN-bestemmelse, fordi den bare angår togekspeditøren:	Ingen.

Punkt (Punktnummer i parentes viser til punkt som foreslås fjernet/flyttet)	Endring	Konsekvens for bruker
	2. Dersom togekspeditøren blir oppmerksom på at togets baklys eller sluttsignal ikke virker, skal togekspeditøren informere toglederen.	
7.37 nr. 2 og 3	Nr. 2: TSI-OPE A7.6 om melding om feil ved togradioens selvtest er tatt inn. Språklige endringer Nr. 3 er omstrukturert og forkortet. Kravene i TSI OPE B2 8.2 er dekket i a)-d), og det er derfor ikke nødvendig å gjengi bestemmelsen fra TSI OPE her. <i>7.6 MANAGING A FAILURE OF SELF TEST</i> <i>When a text message indicating the failure of the GSM-R Cab Radio self-test is displayed (e.g. 'Self-test failed'), the driver shall inform the signaller about the situation.</i> <i>The driver and signaller shall apply rule 8 of Appendix B2.</i> TSI-OPE B2 8: 8. FAILURE OF VOICE RADIO COMMUNICATION 8.1. Failure of train radio detected during train preparation <i>In case of on board radio failure a train shall not be permitted to start a service on lines where a radio is required.</i> 8.2. Failure of voice radio communication when the train has entered service All failure types <i>If the driver becomes aware that the primary voice radio communication is failed, the driver shall inform the signaller as soon as practicable using any available means.</i> <i>The driver shall then apply the instructions by the signaller concerning the further movement of the train.</i> On-board Failure <i>A train with a failed voice radio communication may:</i> - — - <i>continue its service if another means of communication is provided between the train driver and the signaller; or</i> - — - <i>proceed to the nearest location where the radio may be repaired or the affected vehicle replaced if another means of voice communication is not provided between the driver and the signaller.</i> Erstatter følgende tekst: <i>2. Dersom føreren oppdager feil ved togets togradio etter at toget har kjørt fra første stasjon angitt i ruten, skal føreren informere toglederen så raskt som praktisk mulig ved bruk av tilgjengelige midler. Deretter skal føreren følge toglederens instruksjoner om togets videre kjøring. (TSI-OPE B2 8.2)</i> <i>3. Toget kan fortsette dersom det finnes et annet kommunikasjonsmiddel mellom føreren og toglederen, eller fortsette</i>	Ingen praktisk endring.

Punkt (Punktnummer i parentes viser til punkt som foreslås fjernet/flyttet)	Endring	Konsekvens for bruker
	til det nærmeste stedet der togradioen kan repareres eller trekkraftkjøretøyet byttes ut dersom det ikke finnes noe annet kommunikasjonsmiddel mellom føreren og toglederen. (TSI-OPE B2 8.2). Følgende gjelder: a) Føreren skal stanse toget og foreta en ny oppstart av togradioen. b) Dersom togets togradio fortsatt ikke fungerer, skal føreren slå på håndholdt togradio og forsøke å registrere togets funksjonelle nummer (tognummeret), samt informere toglederen om at håndholdt togradio benyttes. c) Dersom det ikke er mulig å bruke håndholdt togradio med funksjonelt nummer, skal føreren oppgi det åttesyfrede togradionummeret på håndholdt togradio til toglederen. Toget kan kjøres videre til endestasjonen. d) Dersom det ikke er mulig å bruke håndholdt togradio med åttesyfret togradionummer, skal føreren kjøre med halv sikthastighet fram til neste stasjon og om mulig informere toglederen ved hjelp av annen telefon og avtale videre kjøring, men toget kan ikke kjøre lenger enn til det nærmeste stedet der togradioen kan repareres eller trekkraftkjøretøyet byttes ut.	
7.39 nr. 6	Begrepet «jernbanevirksomhet» er endret til «jernbaneforetak».	Ingen.
7.40 nr. 11	Fjernet krav om opphevelse av formular 3 med formular 4, og satt inn henvisning til Vedlegg 1 om bruk av formularer på strekning med ERTMS (formular 3 kan nå også oppheves av formular 1, 2 eller 7). Erstatter følgende tekst: <i>11. Når det sammenkoblede toget er klart til å fortsette, skal føreren av det sammenkoblede toget kontakte toglederen eller togekspeditøren og informere om eventuelle begrensinger for toget, og flytte toget i henhold til eventuelle instruksjoner fra toglederen eller togekspeditøren (TSI-OPE B2 10). På strekning med ERTMS skal toglederen oppheve formular 3 med formular 4.</i>	Ingen praktisk endring annet enn at formular 3 også kan oppheves med formular 1, 2 og 7.
7.41 nr. 1	Endret til at toget skal stoppes så snart det er sikkert ved brann i toget, i stedet for umiddelbart. Jf. endring i 7.5 nr. 2 (endring som følge av endring i TSI OPE B2 14). Erstatter følgende tekst: <i>1. Ved brann i toget skal toget stoppes umiddelbart. Dersom toget er inne i en tunnel, skal føreren om mulig kjøre toget ut av tunnelen. Føreren av persontog skal om mulig ikke stoppe toget på steder hvor det er vanskelig å evakuere passasjerene, som på broer, skjæringer m.m. Føreren skal varsle toglederen.</i>	Ingen praktisk endring.
7.44	Språklig endret. Erstatter følgende tekst: <i>Dersom fjernstyringen ikke virker, og det ikke gis kjøretillatelse i systemet på strekning med ERTMS, skal toglederen ikke gi muntlig</i>	Ingen praktisk endring.

Punkt (Punktnummer i parentes viser til punkt som foreslås fjernet/flyttet)	Endring	Konsekvens for bruker
	<i>tillatelse til å kjøre forbi et slutt punkt for kjøretillatelse. Føreren kan likevel be toglederen om kjøretillatelse dersom det er nødvendig å kjøre frem til et sted som gjør avstigning mulig, eller for å komme ut av et farlig område. Toglederen kan da gi kjøretillatelse ved bruk av formular 1 i henhold til kapittel 7 del III.</i>	
7.44-BN	Bestemmelsen er endret slik: Toglederen skal fastslå togenes posisjon ved å kontrollere grafisk rute og ved samtale med førerne, eventuelt med togekspeditionen på grensestasjon eller med nabotoglederen. Toglederen skal bare gi tillatelse til ett tog om gangen, og toget skal fremføres ut av området før andre tog gis tillatelse. Endringen innebærer at toglederen skal fastslå posisjonen på vanlig måte (jf. pkt. 7.21-BN).	Toglederen skal fastslå togenes posisjon på vanlig måte ved bruk av formular 1 (jf. pkt. 7.21-BN).
7.45	Bestemmelsen er tilpasset endringer i TSI-OPE A 6.41. Bestemmelsen deles inn i det som gjelder umiddelbare tiltak og det som gjelder videre kjøring i opprinnelig kjøreretning eller i motsatt kjøreretning. Det er presisert at kjøring bakover kan skje som et umiddelbart tiltak i en nødsituasjon (uten formular 2). Dersom videre kjøring skal skje i opprinnelig kjøreretning, skal formular 2 brukes (i nr. 2a er det angitt at fører <u>kan</u> kjøre toget eller skiftet videre, i stedet for «shall» som det står i TSI OPE, da det kan være flere årsaker til at det ikke umiddelbart kan kjøres videre (ombordpersonale eller andre som må komme seg om bord, kommunikasjon med signalgiver mv.). Dersom toget skal kjøre videre i motsatt kjøreretning, skal formular 3 og 7 brukes. I dette tilfellet blir formular 3 opphevet av formular 7 (uten bruk av formular 4), jf. pkt. 5.25 nr. 2 og pkt. V1.13. Dersom toget/skiftet ikke skal kjøre videre, skal formular 3 brukes. Nasjonal verdi i Norge for å kjøre bakover etter at føreren har bekreftet nødstopppmodus (PT-modus) er 0 m. For kjøring bakover i nødsituasjon må det derfor refereres til bestemmelsene om bruk av IS-modus ved fare for liv og helse (pkt. 7.58 nr. 2). Det er tatt inn at bestemmelsen også gjelder skift. Muligheten for å unnta fra kjøring med hel sikthastighet i SR-modus brukes ikke i Norge. Signal E10 har fått signalnavn «Bekreft nødstopppmodus», jf. endring i pkt. 8.38. Referansen til pkt. 6.10 – 6.12 i nr. 2b) gjelder pkt. 6.10 nr. 1 – 2 og pkt. 6.11 - 6.12. TSI-OPE A 6.41:	Togleder og fører får endret praksis ved nødstopppmodus.

Punkt (Punktnummer i parentes viser til punkt som foreslås fjernet/flyttet)	Endring	Konsekvens for bruker
	6.41. RESPONDING TO A TRIP <i>A train /shunting composition is tripped.</i> <i>Levels 1, 2</i> 6.41.1. Immediate measures <i>When the following symbol is displayed:</i>  <i>the driver shall assume that there is a potentially dangerous situation and he/she shall perform all actions necessary to avoid or reduce the effect of this situation. This may include moving the train /shunting composition backwards.</i> <i>When the following symbol is displayed with a flashing frame:</i>  <i>the driver shall acknowledge and apply the brakes.</i> <i>(a) In case an immediate backward movement is necessary due to an emergency</i> <i>When the driver decides or is instructed by the signaller to move the train /shunting composition backwards due to an emergency and when the following symbol is displayed:</i>  <i>the driver shall move the train /shunting composition backwards following any instructions given by the signaller.</i> <i>As soon as the train /shunting composition is at a standstill, the driver shall inform the signaller about the situation.</i> <i>(b) In all other cases</i> <i>When the following symbol is displayed:</i>  <i>the driver shall inform the signaller about the situation and follow any instructions given.</i> 6.41.2. To restart <i>(a) In the initial direction</i> <i>Before giving authorisation to the driver to proceed after a trip by means of European Instruction 2 the signaller shall, according to non-harmonised rules:</i> <i>(i) check if all the conditions for the route are met,</i>	

Punkt (Punktnummer i parentes viser til punkt som foreslås fjernet/flyttet)	Endring	Konsekvens for bruker
	(ii) <i>check all restrictions and / or instructions that are necessary and include them in European Instruction 2,</i> (iii) <i>check for temporary speed restrictions to be included in European Instruction 2.</i> <i>If the signaller can establish that the track up to the end of the authorised movement is free then he/she may exempt the driver from running on sight in SR.</i> <i>To proceed the driver shall:</i> (i) <i>receive European Instruction 2 with all additional instructions given by the signaller,</i> (ii) <i>according to the task to be performed select 'Start' or 'Shunting' and follow the instructions given in European Instruction 2,</i> (iii) <i>restart the train /shunting movement.</i> <i>If in ETCS level 2, at any step of the procedure, the following text message is displayed:</i> <i>'Communication error'</i> <i>the driver shall inform the signaller about the situation. The signaller and driver shall apply rule 'Authorising the passing of an EOA' (section 6.39). In this case, European Instruction 1 shall be issued by the signaller instead of European Instruction 2.</i> <i>(b) In the opposite direction</i> <i>The signaller shall order the driver to remain at standstill and to perform End of Mission by means of European Instruction 3, and then to restart in the opposite direction by means of European Instruction 7.</i> <i>The driver shall carry out the End of Mission and then apply rule 'Putting the ETCS on-board into service' (section 6.1) and rule 'Preparing a movement' (section 6.2). If the driver is not operating from the leading cab, he/she shall apply internal RU rules to ensure safe running.</i> <i>6.41.3. No movement required after a trip</i> <i>In the case of a train /shunting composition not required to be moved after a trip, the signaller shall order the driver to remain at standstill and to perform End of Mission by means of European Instruction 3.</i> <i>Erstatter følgende tekst:</i> <i>1. Dersom førerpanelet viser signal E9 «Nødstopmodus» i nivå 2, blir toget nødbremset til stopp. Føreren skal gå ut ifra at det er en farlig situasjon og sette i verk alle nødvendige tiltak for å unngå situasjonen eller redusere effekten av den. Dette kan inkludere flytting av toget eller skiftebevegelse bakover.</i>	

Punkt (Punktnummer i parentes viser til punkt som foreslås fjernet/flyttet)	Endring	Konsekvens for bruker
	2. Dersom det er nødvendig å kjøre toget bakover, skal toglederen og føreren avklare forholdet og følge bestemmelsene for bakking av tog. Ved fare for liv og helse gjelder bestemmelsen for bruk av isolasjonsmodus (IS-modus). a) Når førerpanelet viser signal E10 «Varsel om å løse ut nødstopppodus», skal føreren bekrefte varselet. b) Når førerpanelet viser signal E11 «Nødstopppodus bekreftet» skal føreren løse ut nødbremsen og kjøre toget bakover. Når toget har stoppet, skal føreren informere toglederen om situasjonen. 3. I øvrige situasjoner gjelder følgende: a) Når førerpanelet viser signal E10 «Varsel om å løse ut nødstopppodus», skal føreren bekrefte varselet. b) Når førerpanelet viser signal E11 «Nødstopppodus bekreftet» skal føreren informere toglederen om situasjonen. 4. Ved fortsettelse av kjøringen skal føreren motta formular 2 med all tilleggsinformasjon fra toglederen. Avhengig av hva som skal gjøres, skal føreren velge «Start» eller «Skifting» og følge instruksjonene i formular 2, og starte toget eller skiftet. 5. Dersom det vises tekstmelding om kommunikasjonsfeil i førerpanelet, skal føreren informere toglederen. Toglederen og føreren skal følge reglene for tillatelse til å kjøre forbi sluttpunkt for kjøretillatelse, og toglederen skal gi tillatelse ved bruk av formular 1. 6. Dersom det ikke er nødvendig å kjøre videre som tog eller skift etter nødstopppodus (TR-modus), skal toglederen beordre føreren til å velge «Start» eller «Skifting» og stenge førerbordet. Formular 2 og punktet om ytterlige instruksjoner skal fylles ut.	
7.45-BN	Bestemmelsen er tilpasset til at den bare gjelder videre kjøring i opprinnelig kjøreretning, jf. endringen i TSI-OPE A 6.41 om formular 2, se kommentar til pkt. 7.45 over. Punktnummer i formular 2 er tatt inn. Det er også tatt inn at toglederen skal kontrollere at betingelsene for togveien fram til første stoppskilt er oppfylt, og om mulig sikre togvei fra stoppskiltet. Erstatter følgende tekst: <i>Ved fortsettelse av kjøringen skal toglederen kontrollere at alle betingelsene for togveien er oppfylt, kontrollere alle restriksjoner og/eller instruksjoner som er nødvendige og inkludere dem i formular 2, samt kontrollere om det er midlertidig nedsatte hastigheter lavere enn hel sikthastighet som føreren ikke er informert om ved driftsoperativ kunngjøring, og angi disse i formular 2, før toglederen gir tillatelse til føreren til å fortsette.</i> Iverksatt ved TS-sirkulære 32-2024 den 12.10.2024.	Toglederen skal kontrollere betingelsene for togveien fram til første stoppskilt, og om mulig sikre togvei fra skiltet.

Punkt (Punktnummer i parentes viser til punkt som foreslås fjernet/flyttet)	Endring	Konsekvens for bruker
7.46 nr. 1	Språklig endring. Erstatte følgende tekst: <i>1. Dersom balisefeil i nivå 2 gir brems (ikke nødstopmodus (TR-modus)) og det vises tekstmelding om balisefeil i førerpanelet, skal føreren informere toglederen om situasjonen.</i>	Ingen
7.47	Bestemmelsen er tilpasset endring i TSI-OPE A 6.43. Tidligere krav om at håndtering skal skje iht. ikke-harmoniserte bestemmelser (som i Norge ble til krav om at føreren og toglederen skulle avklare nærmere forholdsregler) er endret med krav til håndtering etter reglene for nødstopmodus. TSI-OPE A 6.43: 6.43 MANAGING INCOMPATIBILITY BETWEEN ETCS TRACKSIDE AND ETCS ON-BOARD <i>An incompatibility between ETCS trackside and ETCS on-board is detected by the system and the train is tripped.</i> <i>Levels 1, 2</i> <i>When the following text message is displayed:</i> <i>‘Trackside not compatible’,</i> <i>the train cannot continue in ETCS.</i> <i>The driver shall apply rule ‘Responding to a trip’ (section 6.41).</i> Erstatte følgende tekst: 7.47 Manglende samsvar mellom baneutrustningen og ETCS-ombordutrustningen <i>1. Dersom manglende samsvar mellom baneutrustningen og ETCS-ombordutrustningen i nivå 2 gir nødstopmodus (TR-modus), og tekstmelding om at baneutrustningen ikke er kompatibel vises i førerpanelet, kan ikke toget fortsette i ETCS. Føreren skal informere toglederen om situasjonen. (TSI-OPE A 6.43)</i> <i>2. Toglederen og føreren skal avklare nærmere forholdsregler.</i>	Endret praksis for bruker.
7.48 nr. 1	Språklig endring. Erstatte følgende tekst: <i>1. Dersom manglende informasjon fra radioblokksentralen i nivå 2 gir brems (ikke nødstopmodus (TR-modus)) og tekstmelding om kommunikasjonsfeil vises i førerpanelet, skal føreren informere toglederen om situasjonen når toget har stoppet.</i>	Ingen.
7.49	Nr. 1: Språklig endring. Erstatte følgende tekst: <i>1. Dersom signal E32 «Feil ved radiokommunikasjon» vises i førerpanelet i nivå 2, nivå NTC og nivå 0, og toget får driftsbrems, skal</i>	Ingen.

Punkt (Punktnummer i parentes viser til punkt som foreslås fjernet/flyttet)	Endring	Konsekvens for bruker
	<i>føreren etter at toget har stoppet kontrollere nivå, radionettverkets identifikasjon og radioblokkentralens identifikasjon eller telefonnummer, og rette disse hvis nødvendig etter reglene i kapittel 6 for registrering av data i ETCS-ombordutrustningen. Dersom radiokommunikasjonen med radioblokkentralen fortsatt ikke kan etableres, skal føreren informere toglederen om situasjonen.</i> Nr. 3: Begrepet «jernbanevirksomhet» er endret til «jernbaneforetak».	
7.50	Bestemmelsen er tilpasset endring i TSI-OPE A 6.49. Føreren skal forsøke å løse problemet ved å følge tilgjengelig teknisk informasjon. Krav om «ikke-harmonisert regel» erstattes med krav om at reglene i TSI-OPE B2 15 (pkt. 7.1 nr. 2 - 3) følges dersom kjøretøyet må flyttes. Det forutsettes at jernbaneforetaket har avklart (på forhånd) hvilke feil ved ombordutstyr på toget som påvirker kjøringen, jf. TSI-OPE B2 15 (TJN pkt. 7.1 nr. 2 - 3). TSI-OPE B2 15: 15. FAILURE OF ON-BOARD EQUIPMENT <i>The railway undertaking shall determine the cases in which a failure of an on-board equipment affects the running of the train.</i> <i>The railway undertaking shall give the necessary information to the driver and/or train crew of what action to take in the case of on-board failures that affect the running of the train.</i> <i>If the driver becomes aware of a failure of any on-board equipment that affects the running of the train, the driver shall:</i> - <i>Inform the signaller of the situation, the location and the restrictions on the train should the train be allowed to continue its mission,</i> - <i>Not commence or recommence the mission until permission to do so has been granted by the signaller.</i> <i>If the signaller gives permission for the train to start or continue its mission then the driver shall proceed in accordance with the restrictions placed upon the train.</i> <i>If the signaller does not give permission for the train to commence og recommence its mission then the driver shall follow the instructions given by the signaller.</i> TSI-OPE A 6.49: 6.49 MANAGING A FAILURE OF SELF TEST <i>Levels 0, 1, 2, NTC</i> <i>When the information about the failure of an ETCS device is shown to the driver, he/she shall switch off the ETCS on-board and then switch it</i>	Endret praksis for bruker. Det forutsettes at jernbaneforetaket har avklart (på forhånd) hvilke feil ved ombordutstyr på toget som påvirker kjøringen, jf. TSI-OPE B2 15 (TJN pkt. 7.1 nr. 2 - 3).

Punkt (Punktnummer i parentes viser til punkt som foreslås fjernet/flyttet)	Endring	Konsekvens for bruker
	<i>on again to trigger a new self test. If the same information is shown again, the driver shall attempt to troubleshoot the problem using the applicable technical information. If this attempt fails or is not possible, the driver shall inform the signaller about the situation.</i> <i>The driver shall request a change of traction unit.</i> <i>If the traction unit must be moved the driver and signaller shall apply rule 15 of Appendix B2.</i> Erstatter følgende tekst: <i>1. Dersom førerpanelet viser melding om feil på en del av ETCS-ombordutrustningen i nivå 2, nivå NTC og nivå 0, skal føreren slå av ETCS-ombordutrustningen og deretter slå den på igjen slik at systemet foretar en ny egentest. Ved fortsatt feil skal føreren melde dette til toglederen. Trekkraftkjøretøyet skal ikke betjenes fra dette førerrommet. Om nødvendig skal føreren be om nytt trekkraftkjøretøy. (TSI-OPE A 6.49)</i> <i>2. Dersom trekkraftkjøretøy med fortsatt feil må flyttes, skal toglederen i nivå 2 gi føreren muntlig kjøretillatelse ved bruk av formular 1 i henhold til kapittel 7 del III. Om nødvendig må isolasjonsmodus (IS-modus) benyttes. Dersom det ikke er nødvendig å flytte trekkraftkjøretøyet, skal føreren slå av ETCS-ombordutrustningen.</i>	
7.51 nr. 1	Språklig endring. Erstatter følgende tekst: <i>1. Ved feil ved ombordradioutrustningen for kommunikasjon med radioblokksentralen i nivå 2, nivå NTC og nivå 0, skal føreren informere toglederen.</i>	Ingen
7.51 nr. 2	Bestemmelsen er tilpasset endring i TSI-OPE A 6.50. Det er ikke lenger krav om at det skal utarbeides «ikke-harmoniserte regler». For feil som oppstår før toget har kjørt fra første stasjon angitt i ruten, skal jernbaneforetakets interne regler og toglederens instruksjoner følges dersom kjøretøyet må flyttes. Dersom feilen oppstår underveis, gjelder reglene i TSI-OPE B2 15 (pkt. 7.1 nr. 2 og 3). Se kommentar til 7.50 om TSI-OPE B2 15. TSI-OPE A 6.50: <i>6.50 MANAGING A FAILURE AFFECTING THE ON-BOARD RADIO EQUIPMENT</i> <i>Levels 0, 1, 2, NTC</i> <i>When a failure of the on-board radio equipment is detected the driver shall inform the signaller about the situation.</i>	Endret praksis for bruker. Det forutsettes at jernbaneforetaket har avklart (på forhånd) hvilke feil ved ombordutstyr på toget som påvirker kjøringen.

Punkt (Punktnummer i parentes viser til punkt som foreslås fjernet/flyttet)	Endring	Konsekvens for bruker
	<i>6.50.1. During the preparation of the traction unit Level 2</i> <i>The driver shall request a change of traction unit. If the traction unit must be moved, the driver shall inform the signaller, apply RU rules and any instructions given by the signaller.</i> <i>If the traction unit need not be moved, the driver shall switch off the ETCS on-board.</i> <i>6.50.2. While running</i> <i>Levels 1 with infill function by radio, 2</i> <i>The driver and signaller shall apply rule 15 of Appendix B2.</i> Erstatter følgende tekst: <i>2. I nivå 2 gjelder følgende:</i> <i>a) Dersom feilen oppstår før toget har kjørt fra første stasjon angitt i ruten, skal trekkraftkjøretøyet ikke betjenes fra dette førerrommet. Om nødvendig skal føreren be om nytt trekkraftkjøretøy (TSI-OPE A 6.50). Hvis trekkraftkjøretøy som ikke skal brukes må flyttes, eller må flyttes fra førerrom som ikke skal betjenes, skal toglederen gi føreren muntlig kjøretillatelse ved bruk av formular 1 i henhold til kapittel 7 del III. Om nødvendig må isolasjonsmodus (IS-modus) benyttes. Dersom det ikke er nødvendig å flytte trekkraftkjøretøyet, skal føreren slå av ETCS-ombordutrustningen.</i> <i>b) Dersom feilen oppstår mens toget er underveis, skal føreren informere toglederen. Dersom det er nødvendig å flytte kjøretøyet, kan toglederen gi kjøretillatelse ved bruk av formular 1 i henhold til kapittel 7 del III for å unngå fare, for å gjøre avstigning mulig eller for å få toget inn til første stasjon. Om nødvendig må isolasjonsmodus (IS-modus) brukes.</i>	
(7.51-BN)	Følgende tekst fjernes som følge av endring i 7.51: <i>Toglederen skal fastslå togenes posisjon ved å kontrollere grafisk rute og ved samtale med førerne, eventuelt med togekspeditionen på grensestasjon eller med nabotoglederen. Toglederen skal bare gi tillatelse til ett tog om gangen, og toget skal fremføres ut av området før andre tog gis tillatelse.</i>	Som for 7.51 nr. 2.
7.52	Bestemmelsen er tilpasset endring i TSI-OPE A 6.51 (feil ved førerpanel) og ny TSI-OPE A 6.57 (teknisk feil ved odometer). For feil ved førerpanel er krav om «ikke-harmoniserte regler» erstattet med krav om å følge bestemmelsene i TSI-OPE B2 15 (pkt. 7.1 nr. 2-3). Se kommentar til 7.50 om TSI-OPE B2 15. TSI-OPE A 6.51: <i>6.51 MANAGING A FAILED DMI</i>	Endret/ny praksis for bruker. Det forutsettes at jernbaneforetaket har avklart (på forhånd) hvilke feil ved ombordutstyr på toget som påvirker kjøringen.

Punkt (Punktnummer i parentes viser til punkt som foreslås fjernet/flyttet)	Endring	Konsekvens for bruker
	<i>The DMI fails. Levels 0, 1, 2, NTC</i> <i>When the DMI fails the driver and signaller shall apply rule 15 of Appendix B2, unless another DMI is available on the desk.</i> TSI-OPE A 6.57: 6.57 MANAGING AN IMPAIRED ODOMETER <i>Levels 1, 2</i> <i>When the following text message is displayed:</i> <i>'odometer impaired'</i> <i>the driver shall apply rule 15 of Appendix B2.</i> Erstatter følgende tekst: 7.52 Førerpanel som viser ufullstendig informasjon <i>1. Dersom førerpanelet i nivå 2, nivå NTC og nivå 0 feiler og viser ufullstendig informasjon for togframføringen, skal føreren informere toglederen om situasjonen. (TSI-OPE A 6.51)</i> <i>2. I nivå 2 gjelder følgende:</i> <i>a) Dersom feilen oppstår før toget har kjørt fra første stasjon angitt i ruten, skal trekkraftkjøretøyet ikke betjenes fra dette førerrommet. Om nødvendig skal føreren be om nytt trekkraftkjøretøy. Hvis trekkraftkjøretøy som ikke skal brukes må flyttes, eller må flyttes fra førerrom som ikke skal betjenes, skal toglederen gi føreren muntlig kjøretillatelse ved bruk av formular 1 i henhold til kapittel 7 del III, men det vil ikke være mulig å bruke stopp-passeringsfunksjonen. Om nødvendig må føreren bruke isolasjonsmodus (IS-modus). Dersom det ikke er nødvendig å flytte trekkraftkjøretøyet, skal føreren slå av ETCS-ombordutrustningen.</i> <i>b) Dersom feilen oppstår mens toget er underveis, skal føreren informere toglederen. Dersom det er nødvendig å flytte kjøretøyet, kan toglederen gi kjøretillatelse ved bruk av formular 1 i henhold til kapittel 7 del III, for å unngå fare, for å gjøre avstigning mulig eller for å få toget inn til første stasjon. Det vil ikke være mulig å bruke stopp-passeringsfunksjonen. Om nødvendig må isolasjonsmodus (IS-modus) brukes.</i>	
7.52-BN	Følgende tekst fjernes som følge av endring i 7.52: <i>Toglederen skal fastslå togenes posisjon ved å kontrollere grafisk rute og ved samtale med førerne, eventuelt med togekspeditøren på grensestasjon eller med nabotoglederen. Toglederen skal bare gi</i>	Ny praksis for togleder.

Punkt (Punktnummer i parentes viser til punkt som foreslås fjernet/flyttet)	Endring	Konsekvens for bruker
	<i>tillatelse til ett tog om gangen, og toget skal fremføres ut av området før andre tog gis tillatelse.</i>	
7.53 nr. 1	At signal E33 «Systemfeil» indikerer en sikkerhetskritisk feil og at toget nødbremses (ikke nødstopmodus), kommer ikke fram av regelen i TSI-OPE A 6.52, men av de tekniske spesifikasjonene i Subset 026 pkt. 4.4.5.1.1 og 2.	-
7.53 nr. 2	Bestemmelsen er tilpasset endring i TSI-OPE A 6.52. Føreren skal forsøke å løse problemet ved å bruke tilgjengelig teknisk informasjon. Krav om «ikke-harmoniserte regler» er erstattet med krav om å følge bestemmelsene i TSI-OPE B2 15 (pkt. 7.1 nr. 2-3) ved fortsatt feil. Se kommentar til 7.50 om TSI-OPE B2 15. TSI-OPE A 6.52: 6.52 MANAGING A SYSTEM FAILURE Levels 0, 1, 2, NTC <i>When the following symbol is displayed:</i>  <i>the driver shall attempt to troubleshoot the problem using the applicable technical information.</i> <i>If this attempt fails or is not possible, the driver and signaller shall apply rule 15 of Appendix B2.</i> Erstatter følgende tekst: <i>2. Føreren skal informere toglederen om situasjonen. (TSI-OPE A 6.52)</i> <i>3. I nivå 2 gjelder følgende:</i> <i>a) Dersom feilen oppstår før toget har kjørt fra første stasjon angitt i ruten, skal føreren foreta omstart av ombordutrustningen og ny oppstartsprosedyre gjennomføres. Dersom feilen fortsatt er der, skal trekkraftkjøretøyet ikke betjenes fra dette førerrommet. Om nødvendig skal føreren be om nytt trekkraftkjøretøy. Dersom trekkraftkjøretøy som ikke skal brukes må flyttes, eller må flyttes fra førerrom som ikke skal betjenes, skal toglederen gi føreren muntlig kjøretilatelse ved bruk av formular 1 i henhold til kapittel 7 del III, men det vil ikke være mulig å bruke stopp-passeringsfunksjonen. Om nødvendig må føreren bruke isolasjonsmodus (IS-modus). Dersom det ikke er nødvendig å flytte trekkraftkjøretøyet, skal føreren slå av ETCS-ombordutrustningen.</i> <i>b) Dersom feilen oppstår mens toget er underveis, skal føreren foreta omstart av ombordutrustningen og ny oppstartsprosedyre gjennomføres. Dersom feilen fortsatt er der, skal føreren informere toglederen. Dersom det er nødvendig å flytte kjøretøyet, kan toglederen gi kjøretilatelse ved bruk av formular 1 i henhold til kapittel 7 del III, for å unngå fare, for å gjøre avstigning mulig eller for å få toget inn til første stasjon. Det vil</i>	Endret praksis for bruker. Det forutsettes at jernbaneforetaket har avklart (på forhånd) hvilke feil ved ombordutstyr på toget som påvirker kjøringen.

Punkt (Punktnummer i parentes viser til punkt som foreslås fjernet/flyttet)	Endring	Konsekvens for bruker
	<i>ikke være mulig å bruke stopp-passeringsfunksjonen. Om nødvendig må isolasjonsmodus (IS-modus) brukes.</i>	
7.53-BN	Følgende tekst fjernes som følge av endring i 7.53: <i>Toglederen skal fastslå togenes posisjon ved å kontrollere grafisk rute og ved samtale med førerne, eventuelt med togekspeditøren på grensestasjon eller med nabotoglederen. Toglederen skal bare gi tillatelse til ett tog om gangen, og toget skal fremføres ut av området før andre tog gis tillatelse.</i>	Ny praksis for togleder.
7.54	Bestemmelsen er tilpasset endring i TSI-OPE A 6.46. Krav om at toglederen skal bestemme hvordan toget skal flyttes og avtale med føreren dersom det ikke er mulig å registrere nivå 2 («ikke-harmonisert regel») er erstattet med krav om å følge bestemmelsene i TSI-OPE B2 15 (pkt. 7.1 nr. 2-3). Se kommentar til 7.50 om TSI-OPE B2 15. Språklig endring. TSI-OPE A 6.46: <i>6.46 MANAGING A FAILED LEVEL TRANSITION The transition takes place but no MA valid beyond the transition point is received on-board or the transition does not take place when passing the transition point.</i> <i>Levels 1, 2</i> <i>6.46.1 If the train has been tripped</i> <i>The driver and signaller shall apply rule 'Responding to a trip' (section 6.41). After selecting 'Start', the driver shall</i> <i>(i) check the correct ETCS level to be selected,</i> <i>(ii) change the ETCS level (rule 'Manual change of data' (section 6.1.2)), and then restart the train.</i> <i>In case the ETCS level to be selected is not available on-board, the driver and signaller shall apply rule 15 of Appendix B2.</i> <i>6.46.1 If in SR</i> <i>The driver shall:</i> <i>(i) stop the train,</i> <i>(ii) apply the following rule 'In all other cases' (section 6.46.3).</i> <i>6.46.3 In all other cases</i> <i>The driver shall:</i> <i>(i) inform the signaller about the situation,</i> <i>(ii) when at a standstill, check the correct ETCS level to be selected,</i> <i>(iii) change the ETCS level (rule 'Manual change of data' (section 6.1.2))</i>	Endret praksis for bruker. Det forutsettes at jernbaneforetaket har avklart (på forhånd) hvilke feil ved ombordutstyr på toget som påvirker kjøringen.

Punkt (Punktnummer i parentes viser til punkt som foreslås fjernet/flyttet)	Endring	Konsekvens for bruker
	<i>and then restart the train.</i> <i>In case the ETCS level to be selected is not available on-board, the driver and signaller shall apply rule 15 of Appendix B2.</i> Erstatter følgende tekst: <i>Ved omkobling til nivå 2 ved signal E37 «Systemovergang» uten at systemet gir kjøretillatelse på den andre siden av systemovergangen, eller dersom omkoblingen ikke skjer når signal E37 «Systemovergang» passerer, gjelder følgende:</i> <i>a) Dersom toget får nødstopmodus (TR-modus), skal toglederen og føreren følge reglene for nødstopmodus (TR-modus). Etter at føreren har valgt «Start», skal føreren kontrollere om toget er i nivå 2, om nødvendig registrere nivå 2 etter reglene i kapittel 6 for registrering av data i ETCS-ombordutrustningen og deretter starte toget igjen. Dersom det ikke er mulig å registrere nivå 2, skal toglederen bestemme hvordan toget skal flyttes og avtale dette med føreren.</i> <i>b) Dersom toget kjører i modus særlig ansvar (SR-modus), skal føreren stoppe toget, og følge reglene i bokstav c.</i> <i>c) I alle andre tilfeller skal føreren informere toglederen om situasjonen, registrere nivå 2 etter reglene i kapittel 6 for registrering av data i ETCS-ombordutrustningen når toget har stoppet og deretter starte toget igjen. Dersom det ikke er mulig å registrere nivå 2, skal toglederen bestemme hvordan toget skal flyttes og avtale dette med føreren.</i>	
7.55 nr. 1	Bestemmelsen er tilpasset endring i TSI-OPE A 6.40.1. I stedet for «ikke-harmonisert regel» om ikke å starte kjøringen før etter tillatelse fra toglederen er det nå krav om at føreren skal kjøre videre i henhold til toglederens instruksjoner. Språklig endring. Signalnavnet for signal E20 er endret til «Bekreft skiftemodus (SH-modus)», jf. endring i pkt. 8.40. Tilfellet med at signal E20 «Bekreft skiftemodus (SH-modus)» vises ved forberedelse til kjøring av tog kan oppstå ved at det ved en feil blir stilt en skiftevei som forlengelse av togvei. Da vil fører få en slik forespørsel om bekreftelse dersom kjøretøyet er innenfor bekreftelsesdistansen. I et midlertidig skifteområde vil ikke fører få et slikt varsel, der føreren må ta initiativet til å gå i SH-modus. TSI-OPE A 6.40: <i>6.40 REACTING TO UNEXPECTED SITUATIONS WHEN PREPARING A TRAIN MOVEMENT</i> <i>Level 2</i>	Ingen endring i praksis.

Punkt (Punktnummer i parentes viser til punkt som foreslås fjernet/flyttet)	Endring	Konsekvens for bruker
	6.40.1. <i>The traction unit has to move as a train but an acknowledgement for SH is requested</i> <i>When the following symbol is displayed with a flashing frame:</i>  <i>the driver shall inform the signaller about the situation, then acknowledge and proceed according to the instructions received from the signaller.</i> 6.40.2. <i>The train is rejected</i> <i>When the following text message is displayed on the DMI:</i> <i>'Train is rejected'</i> <i>the driver shall inform the signaller about the situation. The driver and signaller shall apply non-harmonised rules.</i> Erstatter følgende tekst: <i>«1. Dersom trekkraftkjøretøyet skal kjøres som tog i nivå 2, men systemet ber om kvittering for skifting ved at signal E20 «Varsel om skiftmodus (SH-modus)» vises i førerpanelet, skal føreren informere toglederen om situasjonen før skiftmodus (SH-modus) bekreftes i førerpanelet (TSI-OPE A 6.40), og ikke starte kjøringen før etter tillatelse fra toglederen.»</i>	
7.55 nr. 2	Nr. 2a) Språklig endring. Erstatter følgende tekst: <i>a) Føreren skal informere toglederen om situasjonen.</i> Nr. 2b-c) er «ikke-harmonisert regel», jf. TSI-OPE A 6.40.2 (se over). Det er kun endring i nr. 2c), der «som skift eller som tog» er fjernet fordi kjøretillatelse på formular 1 iht. kap. 7 del III ikke gis til skift. Erstatter følgende tekst i 2c): <i>c) Dersom systemet ikke gir kjøretillatelse, skal toglederen bestemme om toget skal bli stående, eller om det skal kjøres til egnet sted som skift eller som tog med muntlig kjøretillatelse ved bruk av formular 1 i henhold til kapittel 7 del III.</i>	Ingen.
7.56	Tilpasset endring i TSI-OPE A 6.37. Krav om «ikke-harmonisert regel» er erstattet med krav om å sikre kjøretøyet iht. jernbaneforetakets interne regler. TSI-OPE A 6.37: 6.37 REACTING TO UNINTENTIONAL MOVEMENTS <i>After being at a standstill the train /shunting composition has moved unintentionally and the ETCS on-board has triggered the brake.</i> <i>Levels 1, 2</i>	Ev. endret praksis som følge av foretakets interne regler.

Punkt (Punktnummer i parentes viser til punkt som foreslås fjernet/flyttet)	Endring	Konsekvens for bruker
	<i>When the following text message is displayed: the driver shall secure the train /shunting composition according to internal RU rules and acknowledge the brake application.</i> Erstatter følgende tekst: <i>Dersom førerpanelet viser tekstmelding i nivå 2 om at rullelagt er aktivert, skal føreren stoppe toget eller skiftet, kvittere for bremsingen på førerpanelet og gjøre det som er nødvendig for å sikre toget eller skiftet. (TSI-OPE A 6.37)</i>	
7.57	De detaljerte beskrivelsene av hvordan det kan kjøres tilbake er fjernet. Føreren må avklare hvordan og hvor langt det kan kjøres bakover med toglederen. Slik kjøring bakover vil delvis være avhengig av funksjonalitet i systemet, som vil kunne endres i løpet av ERTMS-utrulling. Detaljer tas inn som kommentar til regelen. Erstatter følgende tekst: <i>Dersom det er behov for å kjøre tilbake en kortere strekning på strekning med ERTMS, skal føreren innhente tillatelse til det fra toglederen og avklare hvordan og hvor langt det kan kjøres bakover. Følgende gjelder:</i> <i>Kjøringen tilbake kan foregå i skiftmodus (SH-modus) dersom det er opprettet et midlertidig skifteområde.</i> <i>Kjøringen tilbake kan foregå i modus full overvåkning (FS-modus) eller modus på sikt (OS-modus) i inntil 20 m. Deretter kan toget fortsette framover igjen i modus full overvåkning (FS-modus) eller modus på sikt (OS-modus).</i> <i>Dersom toget har et bakre førerrom som føreren går over i, kan kjøringen tilbake foregå i modus full overvåkning (FS-modus), modus på sikt (OS-modus) eller modus særlig ansvar (SR-modus).</i> <i>I persontog skal en signalgiver ha nødvendig kommunikasjon med føreren dersom føreren ikke kjører bakover fra bakre førerrom.</i>	Medfører ingen endring i praksis. Framgangsmåten må fortsatt avklares fra gang til gang.
7.58 nr. 1	Punktnummer i formular 7 er rettet opp.	Nye punktnummer i formularet for togleder og fører.
7.58 nr. 3	Nytt nr. 3 om hvordan det skal forholdes etter bruk av IS-modus er tatt inn. Vi mener at jernbaneforetakene må beskrive dette for sine kjøretøy iht. TSI-OPE B2 15 (pkt. 7.1 nr. 2-3). Jf. de tekniske spesifikasjonene i Subset 026 pkt. 4.4.3.1.3: <i>«To leave Isolation mode, a special operating procedure is needed (no transition from Isolation is specified). This procedure shall ensure that</i>	Ny praksis som følge av foretakets interne regler.

Punkt (Punktnummer i parentes viser til punkt som foreslås fjernet/flyttet)	Endring	Konsekvens for bruker
	<i>the on-board equipment is only put back into service when it has been proven that this is safe for operation.»</i>	
7.60	Signalnummer for signal E39A «Frostport» er rettet.	Ingen.
8.7	S-sirkulære 213-2024 den 8.12.2024. I nr. 2 er det tatt inn at innkjørhovedsignal ved nivåovergang fra strekning med ERTMS ikke har forsignal. Erstatter følgende tekst: <i>2. Innkjørhovedsignal, indre hovedsignal i innkjørtogvei og blokksignal har forsignal. Utkjørhovedsignal og indre hovedsignal i utkjørtogvei kan ha forsignal.</i>	Ingen.
8.36	Det innføres en ny funksjon for første varsel om redusert hastighet (Time To Indication), som blir signal E2A «Første varsel om redusert hastighet». Første varsel om redusert hastighet kan dermed vises på to måter, enten med signal E2A eller med signal E2B, som er det signalet som hittil har blitt brukt på Østfoldbanen (til nå signal E2). For begge variantene av signal E2 er det tatt inn at signalet betyr at føreren skal <u>forberede seg på</u> å redusere hastigheten. Det er ikke nødvendig å redusere hastigheten ved første varsel. Erstatter følgende signalbetydning: <i>Føreren skal redusere hastigheten.</i> Iverksatt ved S-sirkulære 171-2024 den 12.10.2024.	Ny funksjon for fører. At føreren skal forberede seg på å redusere hastigheten, i stedet for å redusere den, antar vi allerede er praksis.
8.37	Signal E6: Signalnavn for signal E6 endres fra «Varsel om modus særlig ansvar (SR-modus)) til «Bekreft modus særlig ansvar (SR-modus), jf. signalbetydningen «Føreren skal bekrefte ...». Signalbetydningen er endret: «Føreren skal bekrefte varsel om modus ...».	Ingen endret praksis.
8.38	Signal E10: Signalnavn for signal E10 endres fra «Varsel om å løse ut nødstoppmodus» til «Bekreft nødstoppmodus»), jf. signalbetydningen «Føreren skal bekrefte ...». Signalbetydningen er endret: «Føreren skal bekrefte varsel om å løse ut nødstoppmodus (TR-modus). »	Ingen endret praksis.
8.39	Signal E13: Referansen til TSI-OPE er fjernet. Signalet er ikke lenger obligatorisk ved overgang til nivå 2.	Ingen endret praksis.
8.40	Signal E18, E19A, E19C og E20: Signalnavnet er endret fra «Varsel om ...» til «Bekreft ...», jf. signalbetydningen «Føreren skal bekrefte ...». Signalbetydningen er endret: «Føreren skal bekrefte varsel om modus ...».	Ingen endret praksis.
8.40	Signal E22: Signalnavnet er presisert, for å tydeliggjøre førerens ansvar for at sporet er fritt fram til neste stoppskilt dersom føreren bekrefter at sporet er fritt. Erstatter følgende signalnavn: «Bekreft fritt spor». Signalbetydningen er presisert. Erstatter følgende signalbetydning:	Ingen endret praksis.

Punkt (Punktnummer i parentes viser til punkt som foreslås fjernet/flyttet)	Endring	Konsekvens for bruker
	<i>Føreren kan bekrefte at sporet er fritt fram til neste stoppskilt, og kjøre i henhold til bestemmelsene i kapittel 6 om bekreftelse av fritt spor.</i>	
(8.41)	Bestemmelser om signaler i førerpanelet om kontaktledning på strekning med ERTMS fjernes, siden denne funksjonen ikke tas i bruk.	Ingen.
8.42	S-sirkulære 213-2024 den 8.12.2024. Signalbetydningen for signal E69 er endret til «<i>Veisikringsanlegget virker ikke. Stopp foran signal E36 «Veisikringsanlegg».</i> Signalbetydningen er endret iht. systemets virkemåte. Toget blir ikke i alle tilfeller overvåket til stopp. Erstatter tidligere tekst: <i>Veisikringsanlegget virker ikke. Toget blir overvåket til stopp foran planovergangen.</i>	Ingen endret praksis.
8.46	Nr. 2: Av praktiske hensyn er det tatt inn at signalene E65H og E65L også kan brukes på strekning uten ERTMS som forberedes (bygges om) til ERTMS, i stedet for signal 65B. Signal E65J får samme signalnavn som signal 65E: «Senking av strømvaktaker». Nr. 3: For signal 65B, E65H og E65L er det tatt inn at det ikke er nødvendig å koble ut/senke strømvaktaker ved hvitt lys i signalene. For signal E65H og E65L er det tatt bort at det gjelder trekraftkjøretøy på strekning med ERTMS, jf. endringen i nr. 2. Teknisk regelverk i Bane NOR på tilpasses.	Ingen endret praksis.
8.47	Signal E65M får samme signalnavn som signal 65C: «Utkobling foran nøytralseksjon». Signalbetydningen tilpasses til signalbetydningen for signal 65C. Det er presisert at signal E65M brukes på strekning med ERTMS, men at det også kan brukes på strekning uten ERTMS i stedet for signal 65C når strekningen forberedes (bygges om) til ERTMS. Erstatter følgende signalnavn: «<i>Utkobling i nøytralseksjon</i>» (som var det samme som tilsvarende signal i førerpanelet, som er tatt ut av TJN). For signal 65C og E65M er det tatt inn at det ikke er nødvendig å koble ut ved hvitt lys i signalet. For signal E65M er det tatt bort at det gjelder trekraftkjøretøy på strekning med ERTMS, jf. endringen i nr. 1. Teknisk regelverk i Bane NOR må tilpasses. Erstatter følgende signalbetydning for signal E65M:	Ingen endret praksis.

Punkt (Punktnummer i parentes viser til punkt som foreslås fjernet/flyttet)	Endring	Konsekvens for bruker
	<i>Trekraftkjøretøy med hevet strømvaktaker på strekning med ERTMS skal være utkoblet.</i>	
8.48	Det er presisert at signal E65N brukes på strekning med ERTMS, men at det også kan brukes på strekning uten ERTMS i stedet for signal 65D når strekningen forberedes (bygges om) til ERTMS. Signal E65N: Signalbetydningen tilpasses til signalbetydningen for signal 65D. Det er tatt bort at det gjelder trekraftkjøretøy på strekning med ERTMS. Teknisk regelverk i Bane NOR må tilpasses. Erstatter følgende signalbetydning: <i>Trekraftkjøretøy med hevet strømvaktaker på strekning med ERTMS kan kobles inn.</i>	Ingen endret praksis.
8.49	Det er presisert at signal E65J brukes på strekning med ERTMS, men at det også kan brukes på strekning uten ERTMS i stedet for signal 65E når strekningen forberedes (bygges om) til ERTMS. Signal E65J får samme signalnavn som signal 65E: «Senking av strømvaktaker». Signalbetydningen tilpasses til signalbetydningen for signal 65E. Det er tatt bort at det gjelder trekraftkjøretøy på strekning med ERTMS. Erstatter følgende signalnavn: «<i>Senket strømvaktaker</i>» (som var det samme som tilsvarende signal i førerpanelet, som er tatt ut av TJN). Teknisk regelverk i Bane NOR må tilpasses. Erstatter følgende signalbetydning for signal E65J: <i>Strømvaktaker i trekraftkjøretøyet på strekning med ERTMS skal være senket.</i>	Ingen endret praksis.
8.50	Det er presisert at signal E65K brukes på strekning med ERTMS, men at det også kan brukes på strekning uten ERTMS i stedet for signal 65F når strekningen forberedes (bygges om) til ERTMS. Signal E65K: Signalbetydningen tilpasses til signalbetydningen for signal 65F. Det er tatt bort at det gjelder trekraftkjøretøy på strekning med ERTMS. Teknisk regelverk i Bane NOR må tilpasses. Erstatter følgende signalbetydning: <i>Trekraftkjøretøy på strekning med ERTMS kan heve strømvaktakeren.</i>	Ingen.
8.51	Overskrift og signalnavn og signalbetydning for signal 65G endres. Signalet skal gjelde kjøretøy <u>med hevet strømvaktaker</u>, og ikke bare elektrisk trekraftkjøretøy. Dette pga. at det er mange hybrid-kjøretøy, og dessuten mange arbeidskjøretøy med strømvaktaker.	Presisering av at signalet gjelder kjøretøy med hevet strømvaktaker, og ikke bare elektrisk trekraftkjøretøy, medfører ingen praktisk

Punkt (Punktnummer i parentes viser til punkt som foreslås fjernet/flyttet)	Endring	Konsekvens for bruker
	Erstatter overskrift: «<i>Stopp for elektrisk trekkraftkjøretøy</i>». Erstatter signalnavn «<i>Stopp for elektrisk trekkraftkjøretøy</i>». Erstatter følgende signalbetydning: <i>Trekkraftkjøretøy med hevet strømvakt skal stoppe foran signalet.</i> Teknisk regelverk i Bane NOR må oppdateres.	konsekvens. Vi antar at dette allerede er praksis.
8.59 nr. 2	Det er presisert at signalene skal settes opp slik at de utgjør en fysisk hindring mot forbikjøring, jf. dagens kommentar til pkt. 10-51-BN nr. 5: <i>Skiltene settes opp i sporet, og ikke ved siden av det, slik at de utgjør en fysisk barriere, og må flyttes og settes tilbake når trekkraftkjøretøy skal kjøres inn/ut. Som følge av at skiltene står i sporet, kan signalet være tosidig, og vise signal 105C for kjøring inn i arbeidsbruddet, og signal 105D for kjøring ut av det (for- og bakside på samme signalplate).</i>	Ingen endret praksis.
8.59 nr. 3 og 4	Nytt signal 105E «Arbeidsområde» er tatt inn. Signalene må tas inn i Teknisk regelverk for Bane NOR.	Medfører ingen endring i praksis. Signalene er i bruk.
8.63 nr. 1 og 2	Bestemmelsene for bruk av signal 102A og B er presisert. Signal 102A beskrives i nr. 1, og signal 102B beskrives i nytt nr. 2. For signal 102A er det presisert at det settes opp <u>over</u> frittstående dvergsignaler. Erstatter følgende tekst: <i>1. For å tydeliggjøre hvilket spor signalet gjelder for, kan det være satt opp et skilt over eller under signalet med pil mot det sporet signalet gjelder for. Når pilskilt med pil på skrå er satt opp foran eller etter en sporveksel, gjelder signalet kun for kjøring til eller fra spor i pilens retning.</i> Teknisk regelverk i Bane NOR må tilpasses endringen.	Ingen praktisk konsekvens for fører.
8.68	Signal 64G får nytt signalnavn «Bevegelig skinnekryss» i stedet for «Bevegelig kryss-spiss». Begrepet «kryss-spiss» endres til «skinnekryss». Det er tatt inn at skiltet eventuelt kan ha tekst. Begrepet «skinnekryss» brukes som felles begrep for bevegelig kryss-spiss, bevegelig vingeskinne og bevegelig skinnekryss. Begrepet vil bli endret i øvrig dokumentasjon etter hvert. Det kan fortsatt etter revisjonen gjenstå dokumenter der begrepet «kryss-spiss» brukes. Nytt signal 64J «Baliseskilt» og signal 64K «Spornummer» er tatt inn. Teknisk regelverk i Bane NOR må tilpasses endringen.	Signalene er i bruk.

Punkt (Punktnummer i parentes viser til punkt som foreslås fjernet/flyttet)	Endring	Konsekvens for bruker
8.70 nr. 1 og 2	Bruken av signalene 72A og 72B er endret i forbindelse med kjøring fra strekning med ERTMS. Signalene settes opp ved innkjørhovedsignalet i stedet for ved signal E37 «Systemovergang». Teknisk regelverk i Bane NOR må tilpasses. Erstatter følgende tekst: <i>1. Signal 72A «Strekning med fjernstyring» er satt opp ved utkjørtogveien der strekning med fjernstyring begynner, eller ved signal E37A «Systemovergang» ved overgang fra strekning med ERTMS (nivå 2) til strekning med fjernstyring (nivå NTC).</i> <i>2. Signal 72B «Ikke fjernstyrt» er satt opp under innkjørhovedsignalet der strekning med fjernstyring slutter, i utkjørtogveien der strekning med togmelding begynner eller ved signal E37A «Systemovergang» ved overgang fra strekning med ERTMS (nivå 2) til grensestasjon (nivå NTC).</i>	Endringen medfører ingen endring i praksis for fører.
8.72 nr. 2	For signal 74B er det ikke lenger beskrevet detaljert hvor signalet kan settes opp. Det kan brukes andre steder enn på driftsbanegårder, terminaler og hensettingsspor. Språklig endring. Teknisk regelverk i Bane NOR må tilpasses. Erstatter følgende tekst i nr. 2: <i>2. Signal 74B «Lengdeskilt» kan være satt opp på driftsbanegårder, terminaler og hensettingsspor for å angi hvor det er hensiktsmessig at skift eller tog skal stoppe.</i>	Tilpasning til praksis.
8.72 nr. 3	Signalbetydningen for signal 74B er endret. Erstatter følgende signalbetydning for signal 74B: <i>Tog eller skift på driftsbanegård, terminaler og hensettingsspor med lengde som angitt på signalet, kan stoppe ved signalet.</i>	Tilpasning til praksis.
8.73 nr. 1 og 3	For signal 75A og B er det tatt inn at forkortelse for banestrekning kan være påført. Signal 75B får nytt signalnavn «Kilometerskilt for trangt profil» (i stedet for «Kilometerskilt for tunneler»). Det kan være behov for å bruke slike skilt også der det ikke er tunneler. Teknisk regelverk i Bane NOR må tilpasses endringen. I nr. 1 er signal 75B tatt inn. Erstatter følgende tekst i nr. 1: <i>1. Banestrekningen er merket med signal 75A «Kilometerskilt» for minst hver 500 meter.</i> Erstatter følgende i signalbetydningen for signal 75B i nr. 3:	Signalet er allerede i bruk slik.

Punkt (Punktnummer i parentes viser til punkt som foreslås fjernet/flyttet)	Endring	Konsekvens for bruker
	<i>Det nederste eksempelet viser mulig utforming i tunnel og her angir tallet 384 antall kilometer og tallet 0 antall hundre meter.</i>	
8.74 nr. 2 - 3	Det er tatt inn nytt nr. 2 om at signal 7C/D og kan brukes der vingeplag skal tas ut eller inn (pilene peker ut fra eller inn mot sporet). Teknisk regelverk i Bane NOR må tilpasses.	Tilpassing til praksis. Signalet er i bruk slik på Bergensbanen.
8.76	Signal E36B «Varsel om veisikringsanlegg» tas ut av regelverket, som følge av at dette iht. forslag til nytt europeisk standardisert skilt får samme betydning som signal E36A «Veisikringsanlegg». Vi antar at ny standard EN16494 vedtas i løpet av 2024. Signalnummer for signal E36A er endret til E36. Planoverganger med veisikringsanlegg kan forvarsles med signal E36 «Veisikringsanlegg» med underskilt med antall meter til planovergangen. Nr. 3: Ny illustrasjon på signal E36 er satt inn iht. forslag til nytt europeisk standardisert skilt. Signal E36B «Varsel om veisikringsanlegg» er fjernet. Teknisk regelverk i Bane NOR tilpasses endringen. Erstatter følgende tekst i nr. 1 – 2: <i>1. Signal E36A «Veisikringsanlegg» er satt opp rett foran planoverganger som har veisikringsanlegg på strekning med ERTMS.</i> <i>2. Signal E36B «Varsel om veisikringsanlegg» kan være satt opp 150 m foran signal E36A «Veisikringsanlegg».</i>	Endringen får ingen spesiell konsekvens for bruker. Mulighet for forvarsling av veisikringsanlegg beholdes.
8.77	Signal E37B «Nivå 0» er fjernet. Signalet erstattes med mulighet til å tilføye tallet «0» nederst i signal E37 «Systemovergang», jf. forslag til ny europeisk standardisering, som vi antar er vedtatt innen 8.12.2024. Signalnummer for signal E37A endres til E37. Erstatter følgende tekst i nr. 2: <i>2. Systemovergang til nivå 0 er i tillegg til signal E37A «Systemovergang» markert med signal E37B «Nivå 0».</i> Signal E37B er fjernet i nr. 5. Teknisk regelverk i Bane NOR må tilpasses.	Ingen praktisk konsekvens for fører.
8.77 nr. 3 og 4	I stedet for å beskrive bruken av signalene 72A og 72B ved systemovergang her, vises det pkt. 8.70, der dette er beskrevet. Erstatter følgende tekst: <i>3. Systemovergang til nivå NTC og strekning med fjernstyring er i tillegg til signal E37A «Systemovergang» markert med signal 72A</i>	Ingen.

Punkt (Punktnummer i parentes viser til punkt som foreslås fjernet/flyttet)	Endring	Konsekvens for bruker
	«Strekning med fjernstyring» og signal 60F «FATC» eller signal 60G «DATC». 4. Systemovergang til nivå NTC og grensestasjon er i tillegg til signal E37A «Systemovergang» markert med signal 72B «Ikke fjernstyrt» og signal 60F «FATC» eller signal 60G «DATC».	
8.78 nr. 4	Det innføres krav om at signal E39B skal være satt opp 150 m foran signal E39A «Frostport». Erstatter følgende tekst: 4. Signal E39B «Varsel om frostport» kan være satt opp 150 m foran signal E39A «Frostport», og gjelder for kjøretøy som ikke har kjøretillatelse fra systemet.	Signalet er ennå ikke tatt i bruk. Bedre forvarsling for fører.
8.95 nr. 4	Beskrivelsen av signal 90 «Frontlys» er endret fra «Tre lys som danner en likesidet trekant» til «Tre lys som danner en <u>likebeint</u> trekant», jf. teksten i TSI-OPE pkt. 4.2.2.1.2: «The forward facing front-end of the leading vehicle of a train shall be fitted with three lights in an <u>isosceles</u> triangle (...)»	Ingen.
8.96	I nr. 1 er «Jernbanevirksomheten» endret til «Jernbaneforetaket». Infrastrukturforvalters kjøring er likevel omfattet, jf. nytt punkt 1.1 nr. 9	Ingen.
8.96-BN	Nytt internt krav for Bane NORs trekraftkjøretøy er tatt inn. Kravene i TSI-OPE om frontlys og baklys gjelder persontog og godstog, og ikke tog som kjøres for drift av infrastrukturen.	Ingen endring i praksis for fører.
8.99 nr. 2	Bruk av signal «Gi akt» og «Oppfattet» ved igangsetting etter tilfeldig stopp er fjernet. Erstatter følgende tekst: 2. Signalet gis: a) for å vekke oppmerksomheten til signalgiver eller vaktmannskap, b) ved igangsetting etter tilfeldig stopp, c) som svar på signal 1A og 1B «Stopp», d) som svar på signal 3A og 3B «Passér», e) som svar på signal 8A og 8B «Fortsett innkjøring» og signal 9 «Kryssende tog er kommet», f) som svar på signal 1K og 1L «Stopp» gitt av togekspeditør, og g) som svar på signal som ikke straks kan følges.	Ingen endring i praksis for fører.
Vedlegg 1 (V1)	Nytt Vedlegg 1 Krav til kommunikasjon, jf. krav i TSI-OPE 4.2.1.2.1 om regelbok («rule book»): It shall have two appendices: - Appendix 1: Manual of communication procedures in accordance with Appendix C1; - Appendix 2: Book of European and national instructions in accordance with Appendix C2.	

Punkt (Punktnummer i parentes viser til punkt som foreslås fjernet/flyttet)	Endring	Konsekvens for bruker
	Kravet om disse to vedleggene til trafikkreglene har i flere år vært gyldig for førers regelbok, men gjøres nå også gyldig for infrastrukturforvalters personale. Se kommentar til 2.8 – 2.18.	
Vedlegg 1 - V1.1	Tilsvaret og erstatter pkt. 2.8.	Ingen.
Vedlegg 1 – V1.2	Tilsvaret og erstatter pkt. 2.9. Bestemmelsen fra pkt. 2.9 nr. 1 er fjernet, fordi det kommer fram av de forskjellige bestemmelsene hvilket formular som skal brukes i den bestemte situasjonen. Vi bruker dessuten fastmeldinger eller meldinger med fri tekst fra toglederen til føreren, som ikke er i overenstemmelse med nåværende krav i nr. 1. Kravet var avledet av TSI-OPE C2 1 om formularer, men ikke direkte hentet derfra. Nr. 1 erstatter pkt. 2.9 nr. 2, og er presisert. Nr. 2 er tidligere nr. 3. I nytt nr. 2 er det tatt inn krav om at et formular 1 -7 på strekning med ERTMS som er sendt i FIDO skal leses tilbake av føreren. Bestemmelsen er tilpasset framtidig mulig funksjonalitet i FIDO for overlevering av formularer. Erstatter følgende tekst: <i>1. Ved all skriftlig kommunikasjon fra toglederen eller togekspeditøren til føreren skal det brukes faste formularer. (TSI-OPE C2 1)</i> <i>2. Dersom driftsoperativ kunngjøring eller tillatelse formidles via togradio, skal føreren skrive den ned på fastsatt formular. Toget skal stå stille. (TSI-OPE C2 3)</i> <i>3. En kunngjøring har prioritet foran signaler langs sporet og signaler og anvisninger i førerpanelet. Dersom det ikke er samsvar mellom kunngjøringen og signalet eller anvisningen, gjelder det mest restriktive. (TSI-OPE C2 3)</i>	Nytt krav i nr. 2 om at føreren skal lese tilbake dersom et formular formidles via FIDO.
Vedlegg 1 – V1.3	Tilsvaret og erstatter pkt. 2.10.	Ingen.
Vedlegg 1 – V1.4	Tilsvaret og erstatter pkt. 2.11.	Ingen.
Vedlegg 1 – V1.4BN	Tilsvaret og erstatter pkt. 2.11-BN.	Ingen.
Vedlegg 1 - V1.5	Tilsvaret og erstatter pkt. 2.12. Referansene til TSI-OPE Tillegg C er flyttet.	Ingen.
Vedlegg 1 – V1.6	Tilsvaret og erstatter pkt. 2.13. Ny referanse til TSI OPE er tatt inn.	Ingen.
Vedlegg 1 – V1.7	Tilsvaret og erstatter pkt. 2.14.	Ingen.
Vedlegg 1 – V1.8	Tilsvaret og erstatter pkt. 2.15.	Ingen.
Vedlegg 1 – V1.9	Tilsvaret og erstatter pkt. 2.16.	Ingen.

Punkt (Punktnum- mer i parentes viser til punkt som foreslås fjernet/ flyttet)	Endring	Konsekvens for bruker												
Vedlegg 1 – V1.10	Tilsvarer og erstatter pkt. 2.17.	Ingen.												
Vedlegg 1 – V1.11	Tilsvarer og erstatter pkt. 2.18.	Ingen.												
Vedlegg 1 – V1.12	Tilsvarer og erstatter pkt. 9.2. Referanse til TSI OPE er rettet opp.	Ingen.												
Vedlegg 1 – V1.13	Tilsvarer og erstatter pkt. 9.4. I nr. 2 er det presisert at det gjelder formular 1-7, og bestemmelsen er endret iht. ny TSI-OPE C2 2 nytt. 4. avsnitt, som gir mulighet til å oppheve formular 3 også med formular 1, 2 eller 7: <i>«By way of derogation, a European Instruction 3 can also be revoked by a European Instruction 1, 2 or 7 without requiring a dedicated European Instruction 4.»</i> Hvilke formularer det vises til, er videre tatt inn. Det er presisert at det må henvises til tillatelsesnummeret for det formulæret som skal oppheves. Erstatter tekst: <i>2. En skriftlig ordre eller tillatelse på et av de fastlagte formulærene kan bare oppheves skriftlig med direkte henvisning til det formulæret som skal oppheves.</i> Nr. 3: Vi mener at denne bestemmelsen er dekkende for TSI-OPE C2 7 «Communication of an operational instruction» for strekning med ERTMS. Vi ser ikke at vi kan innføre bestemmelsen fra TSI-OPE direkte, da vi mener at den er uklar. Den kan heller ikke innføres direkte for strekning uten ERTMS, da togleder og fører i en del situasjoner forholder seg til forskjellige formulærnummer for samme situasjon. Referanse til TSI OPE er tatt inn. 7. Communication of an operational instruction <i>The following terminology shall be used in the communication procedure by all the parties:</i> <table><tr><th>Situation</th><th>Terminology</th></tr><tr><td>Starting the delivery of an operational instruction</td><td>‘Prepare procedure ... [identification of the procedure]’</td></tr><tr><td>Confirming that an operational instruction may be delivered</td><td>‘Ready for procedure ... [identification of the procedure]’</td></tr><tr><td>Cancelling an operational instruction</td><td>‘Cancel procedure... [identification of the procedure]’</td></tr><tr><td>If the message is subsequently to be resumed, the procedure shall be repeated from the start</td><td>‘Error during transmission’</td></tr><tr><td>When a transmission error is discovered by the sender, the sender shall request cancellation</td><td>‘Error (+ prepare new procedure ... [identification of the procedure])’</td></tr></table>	Situation	Terminology	Starting the delivery of an operational instruction	‘Prepare procedure ... [identification of the procedure]’	Confirming that an operational instruction may be delivered	‘Ready for procedure ... [identification of the procedure]’	Cancelling an operational instruction	‘Cancel procedure... [identification of the procedure]’	If the message is subsequently to be resumed, the procedure shall be repeated from the start	‘Error during transmission’	When a transmission error is discovered by the sender, the sender shall request cancellation	‘Error (+ prepare new procedure ... [identification of the procedure])’	Ingen praktisk endring annet enn at formular 3 også kan oppheves med formular 1, 2 og 7.
Situation	Terminology													
Starting the delivery of an operational instruction	‘Prepare procedure ... [identification of the procedure]’													
Confirming that an operational instruction may be delivered	‘Ready for procedure ... [identification of the procedure]’													
Cancelling an operational instruction	‘Cancel procedure... [identification of the procedure]’													
If the message is subsequently to be resumed, the procedure shall be repeated from the start	‘Error during transmission’													
When a transmission error is discovered by the sender, the sender shall request cancellation	‘Error (+ prepare new procedure ... [identification of the procedure])’													

Punkt (Punktnummer i parentes viser til punkt som foreslås fjernet/flyttet)	Endring	Konsekvens for bruker						
	<table><tr><td></td><td>Or 'Error (+ I say again)'</td></tr><tr><td>Error during read back</td><td>'Error (+ I say again)'</td></tr><tr><td>Misunderstanding: if one of the parties does not fully understand a message, the message shall be repeated</td><td>'Say again (+speak slowly)'</td></tr></table> Nr. 5 er endret iht. ny TSI-OPE A 5.1.7: <i>The signaller shall give all speed restrictions lower than the maximum speed for SR to the driver of a train running in SR by means of a European Instruction 1, 2, 5, 6, 7 or 8 except if the driver is informed by a dedicated document/computer medium about these speed limitations.</i> (Formular 6 og 8 brukes ikke i Norge). Erstatter tekst: <i>5. Toglederen skal bruke aktuelt formular med punkt x30 dersom største tillatte hastighet er lavere enn 40 km/t. (TSI-OPE A 5.1.7)</i> Nr. 6 er fjernet, fordi det er et administrativt krav som ikke hører hjemme i trafikkreglene: <i>6. Jernbanevirksomhetene kan presentere formularene i den formen de selv ønsker for sitt personale, men innholdet i formularene er obligatorisk.</i>		Or 'Error (+ I say again)'	Error during read back	'Error (+ I say again)'	Misunderstanding: if one of the parties does not fully understand a message, the message shall be repeated	'Say again (+speak slowly)'	
	Or 'Error (+ I say again)'							
Error during read back	'Error (+ I say again)'							
Misunderstanding: if one of the parties does not fully understand a message, the message shall be repeated	'Say again (+speak slowly)'							
Vedlegg 1 – V1.13-BN	Tilsvarer og erstatter pkt. 9.4-BN. I nr. 2 er det tilføyd at toglederen skal gi tillatelsesnummer dersom formularet ikke nummeres automatisk.	Ingen.						
Vedlegg 2 (V2)	Nytt vedlegg om formularer som følge av at Vedlegg 2 Formularer er opprettet, jf. krav i TSI-OPE 4.2.1.2.1 om regelbok («rule book»): <i>It shall have two appendices:</i> - <i>Appendix 1: Manual of communication procedures in accordance with Appendix C1;</i> - <i>Appendix 2: Book of European and national instructions in accordance with Appendix C2.</i> Kravet om disse to vedleggene til trafikkreglene har i flere år vært gyldig for førers regelbok, men gjøres nå også gyldig for infrastrukturforvalters personale. Tilsvarer og erstatter pkt. 9.1 og kap. 9 II. Formularbok del 2. Se kommentar til 2.8 – 2.18.	Ingen.						
Vedlegg 2 – V2.1 nr. 1	Tilsvarer og erstatter pkt. 9.1.	Ingen.						

Punkt (Punktnummer i parentes viser til punkt som foreslås fjernet/flyttet)	Endring	Konsekvens for bruker
	For enkelte formularer er det tatt inn hvordan de overleveres, jf. TSI-OPE C2 8 om «Book of European and national instructions» (utdrag), og det er tydeligere presisert i hvilke tilfeller det enkelte formularet brukes: <i>The first part contains at least the following items:</i> - <i>an index of the European instructions as used by the infrastructure managers;</i> - <i>an index of the national operational instructions;</i> - <i>a list of situations to which each operational instruction applies;</i> - <i>the way of delivering each operational instruction, including whether it is allowed to be written down by the driver while running;</i> - <i>the table containing the international phonetic alphabet.</i> Det er tatt inn at formular 1 – 7 også kan overleveres i FIDO når FIDO ev. får slik funksjonalitet. For formular 1 er det tatt inn at formularet brukes for å tillate tog eller skift å kjøre i IS-modus (jf. pkt. 3.32 og 7.58). Formular 1B for togleder er fjernet, siden de aktuelle punktene for togleder er innarbeidet i formular 1. For formular 2 er det presisert at det brukes for å gi tillatelse til videre kjøring i opprinnelig kjøreretning etter nødstoppmodus (TR-modus). For formular 3 er tittelen endret i samsvar med endring i TSI-OPE C2 1 («Obligation to remain at standstill, obligation to carry out end of mission (ETCS)»). Pkt. 3.15 (før pkt. 3.11) er endret fra «Foreta systemavregistrering» til «Deaktiver førerbordet». Det er presisert tydeligere når det skal brukes. For formular 4 er det presisert at det brukes for å oppheve et formular når formular 1, 2 og 7 ikke brukes, jf. pkt. V1.13 nr. 2. For formular 5 er det fjernet at det brukes til tog, siden det også kan brukes til skift (S-sirkulære 213-2024 den 8.12.2024). For formular 7 er tittelen endret i samsvar med endring i TSI-OPE C2 1 («Authorisation to start in Staff Responsible (ETCS) after preparing a movement»), og det er tatt inn at formularet også kan brukes til skift dersom det trenger å gå i SR-modus for å få kjent posisjon til å få SH-modus (jf. pkt. 3.32). Nye formularer 30-33 (interne for Bane NOR) er tatt inn (S-sirkulære 213-2024).	
Vedlegg 2 – V2.1 nr. 2	Det internasjonale fonetiske alfabetet (samt bokstavene Æ, Ø og Å), som skal være den del av Vedlegg 2, jf. TSI-OPE C2 8 (se over).	Ingen.
Vedlegg 2 – V2.2	Tilsvarende og erstatter kap. 9 II. Formularbok del 2. • Formular 1–7 er tilpasset endringer i formularene iht. TSI-OPE C2 6. I formular 1 er pkt. 1.20 «Fortsett i SH» tatt inn, da denne kan være aktuell for kjøring inn i et arbeidsbrudd. Det	Ingen.

Punkt (Punktnummer i parentes viser til punkt som foreslås fjernet/flyttet)	Endring	Konsekvens for bruker
	er tydeliggjort med tekst at pkt. BN1 er obligatorisk ved bruk av formular 1 pkt. 1.10 (bruk av obligatorisk sjekkliste). De tidligere feltene for undersøkelse av strekningen og rapportering av funn er fjernet, da vi ikke har regler for bruk av disse feltene i Norge. • I formularene 21A og 21B er «kryss-spiss» erstattet med «skinnekryss». • I formular 21C for txp er det på samme måte som for togleder tatt inn at txp skal informere fører om bevegelig skinnekryss, og et punkt om at sjekkliste er benyttet. Det er tatt inn at kvittering fra fører ikke er nødvendig når tillatelsen gis over togradio. • Nye formularer 30–33 er tatt inn (S-sirkulære 213-2024 den 8.12.2024).	