

## **Informasjonsnotat vedrørende Trafikkregler for jernbanenettet (TJN) gyldig fra 16.6.2019**

Statens jernbanetilsyn har informert om at togframføringsforskriften og ERTMS-togframføringsforskriften oppheves fra 16. juni 2019 og at [TSI drift og trafikkstyring](#) (TSI-OPE) 2015 skal være implementert fra dette tidspunktet.

Trafikkreglene fastsatt av Bane NOR omfatter det som infrastrukturforvalter skal utgi regler for, og reglene er i hovedsak videreført fra dagens togframføringsforskrifter og i noen grad blitt justert språklig, særlig der de er samordnet med eksisterende utfyllende bestemmelser. Trafikkreglene kan ettersendes i Word-format hvis ønskelig.

Reglene har vært på høring hos jernbaneforetakene, arbeidstakerorganisasjoner og internt i Bane NOR. Vi må presisere at det ikke har vært intensjonen å endre dagens regler bortsett fra der det må innføres felles europeiske bestemmelser. Høringskommentarer om endring av eksisterende regler i togframføringsforskriftene eller utfyllende bestemmelser fra Bane NOR som vi har mottatt, vil tas som innspill til senere revisjon. Oversikt over alle høringskommentarer og vår vurdering av dem kan oversendes hvis ønskelig.

Jernbaneforetakene må utarbeide bestemmelser for det de har ansvar for å ha i sin sikkerhetsstyring og sammenstille en førers regelbok og dokumentasjon til annet personale enn lokomotivførere, jf kravene til jernbaneforetak i TSI-OPE.

Interne bestemmelser for Bane NOR vil bli utarbeidet senere og vil bli sendt på høring internt i Bane NOR og til arbeidstakerorganisasjoner. Det gjelder overskrifter på nivå fire i dagens TJN. Dette berører ikke jernbaneforetakene.

### **Jernbanevirksomhetenes ansvar**

Av forskrift om sikkerhetsstyring for jernbanevirksomheter på det nasjonale jernbanenettet (sikkerhetsstyringsforskriften) framgår det at jernbanevirksomheten har ansvaret for en sikker drift av sin del av jernbanesystemet og kontroll på risikoer der disse oppstår i jernbanesystemet.

Bane NOR har lagt Statens jernbanetilsyns høringsnotat fra 6. april 2017 til grunn for vurderingen av hvilke deler av togframføringsforskriftene som Bane NOR skal ta inn som sine regler. For å ivareta helheten i regelverket etter at togframføringsforskriftene blir opphevet 16. juni 2019, er i noen grad bestemmelser fra togframføringsforskriftene som strengt tatt er jernbaneforetakenes ansvar, men som berører grenseflaten mellom infrastrukturforvalter og jernbaneforetak, videreført i nye TJN.

### **Operative regler fra vedlegg til TSI-OPE er innarbeidet**

TSI-OPE Tillegg A (ERTMS driftsprinsipper og regler), Tillegg B (felles driftsprinsipper og regler) med unntak av punkt 1, og Tillegg C (sikkerhetsrelatert kommunikasjonsmetode) er innarbeidet og tilpasset eksisterende regler. Henvisning til TSI-OPE er skrevet inn i parentes ved de bestemmelser det gjelder der det er direkte krav til togleder, togekspeditør eller fører.

Funksjonelle krav til jernbanevirksomhetene som i dag står i togframføringsforskriftene framgår av TSI-OPE, som hver enkelt jernbanevirksomhet må forholde seg til. Det er derfor viktig at jernbaneforetakene går gjennom TSI-OPE og sjekker at de funksjonelle kravene blir svart ut, jf. også høringen fra Statens jernbanetilsyn i april 2017.

Trafikkregler for ERTMS er innarbeidet, slik at det ikke lenger vil være to parallelle regelverk, og der det har vært mulig har vi samordnet bestemmelsene for strekninger med og uten ERTMS. Reglene fra TSI-OPE Tillegg A er innarbeidet på samme måte som de er innarbeidet i nåværende Trafikkregler for

ERTMS på Østfoldbanen østre linje (TEØ). ERTMS-reglene er i hovedsak tilpasset ERTMS på Østfoldbanen østre linje, men i enkelte tilfeller har vi startet tilpasningen til nasjonal utbygging av ERTMS.

Reglene i TSI-OPE Tillegg B er innarbeidet og erstatter, eventuelt supplerer, gjeldende regler. TSI-OPE tillegg B punkt 1 om sanding er likevel ikke tatt inn, og må innarbeides i jernbaneforetakets regelbok dersom det er relevant.

### **Regler som er jernbaneforetakenes ansvar**

Regler som kun er jernbaneforetakenes ansvar, slik som f.eks. bemanning av persontog og avgangsprosedyre er ikke med i TJN. Slike regler er ikke infrastrukturforvalters oppgave å fastsette. Det enkelte jernbaneforetak må fastsette slike regler og ta dem inn i sin førers regelbok og annen dokumentasjon til personalet. I denne omgang vil det likevel bli videreført enkelte minimumskrav, f.eks. krav til bremseprøving som i dag er i forskriftene, ettersom det ikke finnes etablerte standarder i bransjen. Når det gjelder avgang med persontog, har vi etter høringskommentarer valgt å videreføre nåværende bestemmelser for håndsignaler slik at det fortsatt blir en lik måte å gi slike signaler på uavhengig av jernbaneforetak, se nærmere under kapittel 6 og 8.

Bane NOR har videre lagt til grunn at det kun er regler for «bakendesignal» og helsekrav som fortsatt skal være regulert i nasjonal forskrift, slik det er opplyst fra Statens jernbanetilsyn. Virksomhetene må ta disse bestemmelsene inn i sine regelbøker.

### **Signal «Kjøretillatelse» fra togekspeditør**

På betjente stasjoner er togekspeditørs plikt til å vise signal «Kjøretillatelse» til ombordansvarlig fjernet som følge av innføring av den felles europeiske regel fra TSI-OPE om avgang. Endringen er risikoanalysert i samarbeid med persontogforetakene. Et kompensierende tiltak på stasjoner uten utkjørhovedsignaler er at det skal vises signal 1A eller 1B «Stopp» hvis utkjørtogvei eller blokkstrekning ikke er klar også for tog som har fast stopp.

### **«Kjøre på sikt» etter europeisk definisjon**

Harmonisering av europeiske regler fører også til andre endringer. Et eksempel er begrepet «kjøre på sikt» i TSI-OPE Tillegg B punkt 9, som innebærer å kunne stoppe på hele den oversiktlige strekningen. Det er derfor innført et nytt begrep «halv sikthastighet» som erstatter dagens norske begrep «sikthastighet», tilsvarende som man i Sverige har begrepet «halv siktfart». «Hel sikthastighet» blir brukt som begrep i de operative regler der TSI-OPE bruker ordene «kjøre på sikt».

### **I hovedsak få materielle endringer**

Det er lagt vekt på at det ikke skal være materielle endringer utover endringer som følger av TSI-OPE. Det betyr at ny TJN i hovedsak er en strukturendring og tilpasning av dagens TJN og TEØ. Målet har vært å gjøre regelverket enklere og med bedre språk.

### **Kommentardokument**

Bane NOR vil utarbeide et kommentardokument. Ettersom dette ikke er ferdig nå er det beholdt en del veiledende tekst i regelverket, altså forklaringer som ikke er klare «skal-regler». Når kommentardokumentet er klart vil denne type veiledninger etter hvert overføres til kommentardokumentet.

## **Noen kommentarer til de enkelte kapitlene**

### Kapittel 1 Generelle bestemmelser og definisjoner

Definisjoner (ordforklaringer) og generelle bestemmelser er tilpasset til at togframføringsforskriftene oppheves og at TSI-OPE versjon 2015 innføres.

Det er videreført unntaksbestemmelse for trafikkreglene. Ettersom en stor del av bestemmelsene som i dag er i togframføringsforskriftene nå blir Bane NOR sine regler gjør vi oppmerksom på at hvis jernbaneforetak har fått unntak fra noen av disse bestemmelsene må det nå søkes unntak fra Bane NOR.

Betegnelsen på dagens driftsform «Strekning uten fjernstyring» er endret til «Strekning med togmelding» for å gi en mer presis betegnelse. På de strekninger som ikke har fjernstyring eller ERTMS sikres blokkstrekningen ved at togekspeditører utveksler togmeldinger, og det er ikke noen teknisk sikring mot å vise kjørsignal for mer enn ett tog til en blokkstrekning.

Betegnelsen på dagens driftsform «Strekning med fjernstyring» er beholdt, selv om det også er fjernstyring på «Strekning med ERTMS».

Reglene om norsk som arbeidsspråk er tatt inn. Videre er det tatt inn en ny bestemmelse om at trafikkreglene publiseres i web-portal (i dag «Operativ regelverkssamling»), og at endringer av betydning for togframføringen vil bli kunngjort.

Hele definisjonskapitlet er omarbeidet. Definisjoner fra TJN og TEØ er slått sammen. Det er tatt inn definisjoner fra kapittel 2, fra TSI-OPE eller tatt inn andre definisjoner det er vurdert behov for. Definisjonene er tilpasset nye begreper, presisert og språklig endret. Vi har hatt som utgangspunkt å beholde samme rekkefølge og struktur på definisjonene som i forskriftene, men har fjernet enkelte definisjoner som vi mener er selvforklarende eller blir forklart andre steder i reglene, og vi har endret strukturen enkelte steder. Vi forutsetter ikke lenger at alle definisjonene er begreper som brukes i reglene, men klargjør at de er begreper som brukes i forbindelse med togframføring, skifting og arbeid i spor.

### Kapittel 2 Dokumentasjon, ruter og kommunikasjon

Begrepet «underretning» er erstattet med to begreper; «kunngjøringer» og «informasjonsmeldinger».

Kravet om å uttale tall siffer for siffer er tatt ut når det gjelder skifting, fordi det har ført til misforståelser spesielt om sporumre. Kravet om å uttale siffer for siffer står i TSI-OPE tillegg C. TSI-OPE gjelder framføring av tog og ikke skifting.

Kapitlet er noe omredigert for å få en bedre struktur.

### Kapittel 3 Skifting

De generelle bestemmelsene om hvilke skiftebevegelser som tillates vil også gjelde på Østfoldbanen østre linje, der skifting har vært begrenset til skyving og trekking. Det er ikke forskjell på stasjoner på den strekningen og andre stasjoner på jernbanenettet.

For hensetting av skift er det presisert at det er egne instruksjoner om hvem som skal varsles når kjørestrømmen kobles inn eller ut.

Jernbaneforetaket må utarbeide/videreføre nærmere bestemmelser om skifting. TSI-OPE regulerer ikke skifting.

## Kapittel 4 Klargjøring av tog

Jernbaneforetakene må utarbeide/videreføre de detaljerte bestemmelsene om klargjøring av tog. Enkelte minstekrav er videreført i TJN.

Bane NOR har tatt inn de gjeldende bestemmelser i togframføringsforskriften med språklig endringer om bruk av utilkoplet hjelpelokomotiv.

I hørings svar ble det påpekt at det kan være sikkerhetsmessig uheldig at jernbanetilsynet fjerner minimumskrav til bremseprøving. De bygger på en lang historikk i tidligere NSB og Jernbaneverket. Det foreligger ikke noen utredning eller konsekvensanalyse med vurdering av dette, og Bane NOR velger derfor å overta disse minimumskravene inntil videre og vil anbefale jernbaneforetakene på sikt å etablere bransjestandarder.

## Kapittel 5 Trafikkstyring – togledelse og togekspedisjon

Kravet om at jernbaneforetaket skal ha lisens og sikkerhets sertifikat, og om at kjøretøy skal ha tillatelse til å tas i bruk, er fjernet, siden dette framgår av jernbanelovgivningen for øvrig, og er krav i sportilgangsavtalen.

Bestemmelsene om at togleder kan fravike trafikkreglene videreføres, men dette gjelder likevel ikke regler fra TSI-OPE. Det er ingen unntaksbestemmelser for denne forskriften. Det er angitt i parentes ved de enkelte bestemmelser hvilke regler som er gjengitt fra TSI-OPE.

Bestemmelsene fra TJN og TEØ om kjøring inn på et spor med andre kjøretøy er slått sammen og samordnet. Bestemmelsene fra TEØ er gjort gyldige også for strekninger uten ERTMS.

Bestemmelsene i nåværende TJN punkt 5.8 punkt 3 om at togekspeditøren skal gi signal «Kjøretillatelse» til ombordansvarlig bortfaller som en konsekvens av regelen om avgang i TSI-OPE. Det har blitt gjennomført en egen risikovurdering av dette. Jernbaneforetakene må selv beskrive interaksjonen mellom føreren og ombordpersonalet.

Nåværende bestemmelser fra TJN punkt 5.10 og TEØ punkt 5.7 om nødsituasjon har blitt flyttet til kapittel 7, og samordnet. Tidligere bestemmelser for ERTMS om nødsituasjon er i stor grad gjort gyldige også for strekninger uten ERTMS, fordi de har en allmenn karakter.

I punkt 5.13 om togekspeditørens nærvær på plattformen er det tatt inn at annet kan være bestemt for den enkelte stasjon, som samsvarer med dagens praksis. Hvilke stasjoner det gjelder framgår av Bane NORs beskrivelse av jernbanenettet.

Bestemmelsen i dagens TJN punkt 5.28.1 om at togleder kan iverksette kjøring på venstre hovedspor uten kunngjøring på strekning med fjernstyring er tatt ut fordi den er overflødig og fullmakten framgår av punkt 5.1.

For strekning med ERTMS er bestemmelsene om klar togvei før kjøretillatelse bedre tilpasset ERTMS-systemet, siden kjøretillatelse også kan gis i OS-modus uten de samme krav som kjøretillatelse i FS-modus.

Begrepet «kjøring med sikthastighet» (OS-modus) er endret til «kjøring på sikt» (OS-modus).

## Kapittel 6 Kjøring av tog

Togframføringsforskriften kapittel 6 er rettet mot jernbaneforetak, slik det framgår av Statens jernbanetilsyns høringsnotat fra april 2017. Bane NOR viderefører likevel flere bestemmelser i ny TJN

for å sikre en sammenheng i regelverket og fordi de berører grensesnitt med infrastrukturen/trafikkstyringen.

Nye bestemmelser om avgang og om manglende tillatelse til å sette toget i gang er tatt inn fra TSI-OPE Tillegg B, punkt 2 og 3.

Nåværende bestemmelser om testing av ombordutrustning for automatisk hastighetsovervåkning er slått sammen med nåværende bestemmelser om testing av ETCS-ombordutrustning.

Når jernbanetilsynet opphever togframføringsforskriften, fjernes forskriftskrav til bemanning ombord i persontog. TSI-OPE punkt 4.2.2.4.2 setter krav til jernbaneforetakene om sikkerhet for passasjerer. I ny TJN er det videreført beskrivelse av ansvar for rollene fører og ombordansvarlig, dette fordi Bane NOR anser det viktig i forbindelse med kommunikasjon om sikkerhetsmessige forhold ved togframføring og i beredskapssituasjoner. Om rollen fører og ombordansvarlig i visse tilfeller kan være én og samme person er jernbaneforetakets ansvar å bestemme utfra de grunnleggende krav i bl.a. sikkerhetsstyringsforskriften og CSM-RA. Det samme gjelder bemanning med ombordpersonale i forhold til togstørrelse. Jernbaneforetakene som har unntak fra togframføringsforskriften vedrørende bemanning gitt av Statens jernbanetilsyn må selv vurdere videreføring av disse ordningene.

Krav om Bane NORs adgang til førerrom er flyttet til kapittel 1 og endret. Det er jernbaneforetaket som har ansvar for sikkerheten ved kjøring av tog, og personale fra Bane NOR må innrette seg etter jernbaneforetakets regler.

Regler om hastighet i togframføringsforskriften er videreført av Bane NOR. Det er tilføyd at hastigheten for tog er begrenset til 40 km/t ved kjøring i alle togspor også på stasjon med midlertidig innkjørsignal når stasjonen er betjent. Det er tatt inn nye bestemmelser fra TSI-OPE Tillegg B punkt 9 om kjøring på halv sikthastighet og hel sikthastighet. Dagens sikthastighet har endret navn til «halv sikthastighet». Regler om kjøring på «hel sikthastighet» er i henhold til ny felles europeisk definisjon av «kjøre på sikt». Jernbaneforetakene må derfor spesielt være oppmerksom på ved lesing av TSI-OPE at når det der står «kjøre på sikt», jf TSI-OPE tillegg B punkt 9, tilsvarer det «hel sikthastighet» i Bane NORs regler.

Bestemmelser om konferanseplikt mellom fører og ombordansvarlig er jernbaneforetakets ansvar, og står derfor ikke i TJN.

For kjøring inn på stasjon er det tatt inn nytt punkt om at tog som skal stoppe etter ruten eller fordi signal viser «Stopp» skal stoppes slik at ikke to tog samtidig er i bevegelse, med mindre sporanlegget eller sikkerhetssoner utelukker at toget kan komme inn i annen togvei, tilsvarende tidligere bestemmelser. Ved de fleste fjernstyrte stasjoner er signalanlegget slik konstruert at det er forutsatt at innkjørende tog skal ha stoppet i løpet av kryssingslåsingstiden på stasjonen. Dette har ikke vært tydelig i togframføringsforskriften, selv om det er en følge av forskriftens §5-7 tredje og fjerde ledd. Kryssingslåsingstiden er i alminnelighet ca. 40 – 80 sekunder etter at siste vogn har passert middel ved innkjøring i togspor. Føreren skal altså stoppe, og ikke langsomt la toget bevege seg fram mot signal for at forskriftens krav skal oppfylles. Forskriftskravet i §5-7 videreføres i nye TJN kap. 5.7 punkt 3 og 4. På stasjoner med togekspeditør er det togekspeditøren som sørger for ikke å stille innkjørsignal for annet tog før det første toget har stoppet.

For kjøring videre på, ut fra eller passering av stasjon er bestemmelsene om på- og avstigning og avgangsprosedyre ikke tatt inn, fordi dette er jernbaneforetakets ansvar. Jf. ovenfor om nye bestemmelser om avgang fra TSI-OPE Tillegg B, som er tatt inn. Imidlertid er det pga

høringskommentarer videreført dagens forskriftskrav om at ombordansvarlig skal kontrollere at toget har fått kjørsignal før avgangssignal gis på fjernstyrte stasjoner på strekning med fjernstyring. Bakgrunnen er at ombordansvarlig, hvis ikke denne rollen ivaretas av fører selv, ikke skal forlede fører til å kjøre mot stoppsignal. Signalanleggene (sikringsanlegg og ATC) er, med noen unntak, bygget slik at det er forutsatt at tog må stå stille til det vises signal for videre kjøring på og ut fra stasjon. Jf også kommentarer under kapittel 8 Signaler.

Nåværende bestemmelse om kjøring fra ubetjent stasjon eller holdeplass for persontog er ikke tatt inn, da dette er jernbaneforetakets ansvar.

Bestemmelsene om nødalarmer er flyttet til kapittel 7.

Punktene om kontroll av trykkluftbrems under kjøring som i dag står i togframføringsforskriften må videreføres i jernbaneforetakenes bestemmelser.

Begrepet «kjøring med sikthastighet (OS-modus)» er endret til «kjøring på sikt (OS-modus)», for bedre å få fram forskjellen mellom driftsmodusen OS-modus, der det skal kjøres med hel sikthastighet iht. ny definisjon, og andre tilfeller der det skal kjøres med «halv sikthastighet» (nåværende sikthastighet). De engelske begrepene er tatt med i parentes.

Begrepet «nivå STM» er endret til «nivå NTC».

For strekning med ERTMS er bestemmelser for kjøring gjennom en seksjon med senket strømvaktaker og om utkobling av trekraftkjøretøyets hovedbryter tatt inn fra TSI-OPE tillegg A.

For strekning med ERTMS må jernbaneforetakene lage bestemmelser for kjøring med flere virksomme trekraftkjøretøy i samme tog («Tandem Movement»).

### Kapittel 7 Uregelmessigheter og feil

Bestemmelsene om nødalarmer er flyttet hit fra kapittel 6, og bestemmelsene fra TSI-OPE Tillegg B punkt 13 om nødalarmer er innarbeidet.

Bestemmelsene om tiltak ved nødsituasjon fra TSI-OPE tillegg A punkt 6.34, som har vært gyldig på strekning med ERTMS, har allmenn karakter og blitt tilpasset alle driftsformer og gjort generelt gyldige.

Alt som gjelder ombordansvarlig i nåværende TJN kapittel 7 er bestemmelser som må videreføres av jernbaneforetakene.

Bestemmelsene for feil ved veisikringsanlegg og veisikringsanlegg satt ut av bruk er tilpasset TSI-OPE tillegg B punkt 7 bl.a. om at togleder/togekspeditør skal gi tillatelse til å passere planovergang.

Bestemmelsene om betjening av tog fra annet enn forreste førerrom er fjernet, da dette er jernbaneforetakets ansvar å ha bestemmelser om.

Bestemmelsene om feil på frontlys eller baklys og sluttsignal fra TSI-OPE tillegg B punkt 4 og 5 er tatt inn, og erstatter nåværende bestemmelser.

Bestemmelsene om feil på togfløyten er tilpasset til TSI-OPE tillegg B punkt 6. Føreren skal kjøre med sikthastighet fram til dit togfløyten kan repareres eller kjøretøyet byttes ut, og skal kunne stoppe foran planoverganger der det skal gis signal "Tog kommer", og bare kjøre over overgangen dersom det er forsvarlig.

### Kapittel 8 Signaler

Tidligere kapittel 9 er endret til kapittel 8.

Det er språklige endringer, som ikke medfører endret betydning. Ettersom signaler ikke lenger er forskrift, har vi endret en del tekst til å være mer beskrivende, og enkelte beskrivelser som står i Strekningsbeskrivelse for jernbanenettet (SJN) punkt 1.5.1 er tatt inn under de respektive signaler.

Signaler for strekning med ERTMS er innarbeidet.

Når det gjelder signaler i forbindelse med avgangsprosedyre for persontog, har vi etter høringskommentarer valgt å beholde nåværende bestemmelser for signaler ved avgang som skal brukes hvis det gis håndsignaler. Som håndsignal regnes også når signalet gis muntlig direkte eller gjennom kommunikasjonsmiddel. Begrunnelsen er å ha en standardisert signalgiving, uavhengig av jernbaneforetak.

Vi har beholdt reglene for håndsignaler under skifting, fordi det ikke kan utelukkes at bruk av forskjellige håndsignaler på en stasjon, sidespor, terminal eller driftsbanegård kan ha et risikopotensiale hvis flere jernbaneforetak skifter samtidig.

Benevnelsen på nåværende nivå STM er endret til nivå NTC, og i tog med ETCS-utrustning (STM) er det dette nivået som vil bli indikert i førerpanelet på strekning med fjernstyring og strekning med togmelding. I DMI vises da «ATC SE/NO». Reglene om frontlys på tog i TSI-OPE er tatt inn selv om det er forskriftskrav, og således prinsipielt skal innarbeides av jernbaneforetakene i deres regelbøker. Vi vurderer det slik at det er hensiktsmessig å ha det med i trafikkreglene her.

Regler om sluttsignal og baklys vil bli tatt inn når forskrift om bakendesignaler er vedtatt. Spørsmål om sluttsignal og baklys henvises til Statens jernbanetilsyn.

Ved regelendringen i 2008/2009 ble det en utilsiktet endring vedrørende når signal 83 «Tog kommer» skal gis. Regelen om at ved orienteringssignal for holdeplass skal signalet bare gis av tog som skal stoppe på holdeplassen var ikke videreført, til tross for at det i følge endringsoversikten ikke var gjort materielle endringer. Dette har ført til unødvendige støyplager for beboere langs jernbanelinjene. Regelen er derfor tatt inn igjen i ny TJN.

### Kapittel 9 Formularer

Tidligere kapittel 11 er endret til kapittel 9.

Kapittel 9 inneholder formularsamlingen som tidligere sto i kapittel 11. Formularene som brukes på strekning med ERTMS er innarbeidet, med en nærmere forklaring om bruken av dem (fra TEØ). Formularer som bare brukes internt i Bane NOR er ikke lagt ved, selv om de framkommer av oversikten i punkt 9.1.

### Kapittel 10 Arbeid i spor

Tidligere kapittel 8 er endret til kapittel 10.

Kapittel 10 omhandler arbeider i spor og er interne bestemmelser for Bane NOR med underleverandører, og er fortsatt under utarbeidelse og vil bli sendt på intern høring i Bane NOR og til arbeidstakerorganisasjonene senere.

### **Generelt om nummerering**

Der det er behov for å referere til andre bestemmelser, har vi benyttet følgende system: Vi bruker «kapittel» når vi referer til hele kapitlet (f. eks. kapittel 7), «del III» når vi refererer til et romertallsavsnitt i et kapittel (f. eks. kapittel 7 del III), «punkt» når vi referer til en enkelt

bestemmelse (f. eks. punkt 7.19), «nummer» når vi referer til et underpunkt med tall (f. eks. punkt 7.19 nummer 3), «nummer» og «bokstav» når vi referer til et underpunkt med bokstav (f. eks. punkt 7.19 nummer 3a) eller bare «nummer» eller «bokstav» dersom vi referer innenfor det samme punktet.

### **Kommentardokument**

Bane NOR vil på sikt også utarbeide et kommentardokument, med utgangspunkt i det eksisterende kommentardokumentet for togframføringsforskriftene som SJT har publisert på sine nettsider.

Bane NOR

Kunde og trafikk, Sikkerhet og kvalitet

21. juni 2018