

TRAFICOM/364417/03.04.02.00/2023

Utfärdad: 25.3.2024	Träder i kraft: 26.3.2024	Gäller: tills vidare
Rättsgrund: Spårtrafiklagen (1302/2018) 35 § 3 mom. 1 punkten		
Bestämmelser om påföljderna för verksamhet som strider mot föreskriften finns i: Spårtrafiklagen (1302/2018) 23 kap. 176, 178, 179 och 180 § Strafflagen (39/1889) 23 kap. 1 § 2 mom. 3 punkten		
Ändringsuppgifter: Upphäver föreskriften Drift och trafikledning i järnvägssystemet (TRAFI/57058/03.04.02.00/2015)		

Drift och trafikledning i järnvägssystemet

Innehåll

1	Tillämpningsområde.....	2
2	Definitioner.....	2
3	Nationella krav som gäller tågtrafik	2
3.1	Tågskyddssystem	2
3.2	Övervakning av förarens funktionsförmåga	3
3.3	Synlighet av tågets frontända.....	3
4	Nationella krav som gäller växlingsarbete	3
4.1	Beskrivning av banavsnitt som trafikeras och beskrivning av väsentlig banutrustning som används på dem	3
4.2	Utförande av växlingsarbete.....	3
4.3	Kommunikation vid växlingsarbete.....	4
5	Nationella krav som gäller banarbete	4
5.1	Säkerställande av banarbete	4
5.2	Kommunikation vid banarbete	5

1 Tillämpningsområde

Denna föreskrift tillämpas på järnvägssystemet i Finland i enlighet med 2 § i spårtrafiklagen (1302/2018).

Denna föreskrift tillämpas på de områden för nationella regler som anges i punkt 1 i tillägg I till OPE TSD.

2 Definitioner

I denna föreskrift avses med:

- 1) *tågskyddssystem* ETCS-tågskyddssystemet enligt punkt 2.2 i bilaga I till OHM TSD och "ATP-VR/RHK"-tågskyddssystem av klass B som används i Finland enligt punkt 3.3 i bilaga II till OHM TSD. Tågskyddssystemet omfattar också användning av ETCS-utrustning med STM på bannät av klass B,
- 2) *LOC & PAS TSD* kommissionens förordning (EU) nr 1302/2014 av den 18 november 2014 om en teknisk specifikation för driftskompatibilitet avseende delsystemet Rullande materiel – Lok och passagerarfordon i Europeiska unionens järnvägssystem,
- 3) *OHM TSD* kommissionens genomförandeförordning (EU) 2023/1695 av den 10 augusti 2023 om teknisk specifikation för driftskompatibilitet avseende delsystemen för trafikstyrning och signalering i järnvägssystemet i Europeiska unionen och om upphävande av förordning (EU) 2016/919,
- 4) *OPE TSD* kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/773 om teknisk specifikation för driftskompatibilitet avseende delsystemet Drift och trafikledning i järnvägssystemet i Europeiska unionen och om upphävande av beslut 2012/757/EU,
- 5) *banarbete* arbete som utförs på eller i närheten av bannätet och som påverkar bedrivande av trafik, och
- 6) *växlingsarbete* arbete för att flytta fordon som utförs i järnvägssystemet och som stöder tillståndspliktig tågtrafik.

I denna föreskrift tillämpas dessutom definitionerna i 4 § i spårtrafiklagen och ordlistan i tillägg J till OPE TSD.

3 Nationella krav som gäller tågtrafik

3.1 Tågskyddssystem

Tågens gång ska övervakas med ett tågskyddssystem, med undantag för driftstörningar och trafik med tåg som inte är utrustade med ombordutrustning för tågskyddssystem.

Den högsta tillåtna hastigheten för ett tåg är 80 km/h, om tågets gång inte övervakas med tågskyddssystem.

3.2 Övervakning av förarens funktionsförmåga

Den högsta tillåtna hastigheten för ett tåg är 50 km/h, om förarens funktionsförmåga inte övervakas på grund av en driftstörning.

3.3 Synlighet av tågets frontända

Kraven i denna punkt gäller tåg där synligheten av det första fordonet i färdriktning inte uppfyller kraven i punkterna 4.2.7.1.1 och 4.2.7.1.2 i LOC & PAS TSD.

Järnvägsoperatören ska med hjälp av buffertljus och strålkastare i tågets frontända säkerställa att tåget syns tydligt och kan identifieras som ett tåg som närmar sig.

Ljusen i tågets frontända ska göra det lätt att upptäcka tåget, men de får inte blända föraren på ett mötande tåg.

4 Nationella krav som gäller växlingsarbete

4.1 Beskrivning av banavsnitt som trafikeras och beskrivning av väsentlig banutrustning som används på dem

Bannätsförvaltaren ska tillhandahålla järnvägsoperatören all relevant information om bannätet beträffande utförandet av växlingsarbete. Informationen ska täcka minst:

- 1) allmänna utmärkande drag för trafik,
- 2) uppgifter om lutningar på upp- och nedgångar,
- 3) ingående uppgifter om spåren på det område där växlingsarbete utförs,
- 4) de högsta tillåtna hastigheterna på spåren, och
- 5) nödvändiga uppgifter om trafikstyrnings- och signaleringssystemet.

Järnvägsoperatören ska ge sin personal instruktioner om alla väsentliga förfaranden vid växlingsarbetet så att växlingsarbetet ska kunna utföras säkert. I förfarandena ska de uppgifter som bannätsförvaltaren lämnat beaktas.

4.2 Utförande av växlingsarbete

Bannätsförvaltaren ska definiera och beskriva förfarandena för utförande av växlingsarbete och hålla dem tillgängliga för järnvägsoperatörerna.

Järnvägsoperatören ska informera sin personal som deltar i växlingsarbetet om alla omständigheter som anknyter till växlingsarbetet. Vid växlingsarbete ska man köra varsamt i alla situationer genom att kontrollera hastigheten med beaktande av sikten framåt längs linjen, så att det är möjligt att inom den fria synliga delen stoppa växlingsarbetet.

Den högsta tillåtna hastigheten vid växlingsarbete är 50 km/h.

Transport av passagerare genom växlingsarbete från en trafikplats till en annan är förbjuden med undantag av driftstörningar i tågtrafiken och spåranläggningar där tågtrafik inte är möjlig.

Materielens luftbromsar ska vara i användning om växlingsarbetet gäller materiel som transporterar passagerare eller djur.

En järnvägsoperatör ska beskriva förfarandena för att säkerställa att materielen står stilla då materiel lämnas att stå på spåren.

4.3 Kommunikation vid växlingsarbete

I kommunikationen mellan bannätsförvaltarens trafikstyrning och järnvägsoperatören ska det arbetsspråk användas som bannätsförvaltaren bestämt. Bannätsförvaltaren ska göra upp förfaranden för kommunikation mellan bannätsförvaltarens trafikstyrning och järnvägsoperatören och hålla dem tillgängliga för järnvägsoperatören.

Järnvägsoperatören ska ge sin personal som utför växlingsarbete anvisningar utifrån det kommunikationsförfarande som bannätsförvaltaren gjort upp. Järnvägsoperatören ska också göra upp förfaranden för intern kommunikation på området för växlingsarbete.

Med tanke på kommunikationen ska bannätsförvaltarens trafikstyrning skapa en beteckning för växlingsarbetet som specificerar växlingsarbetet på så sätt att det inte blandas samman med andra växlingsarbeten. Järnvägsoperatörens personal som deltar i växlingsarbetet och alla trafikstyrningar som styr växlingsarbetet ska vara informerade om beteckningen.

Kommunikation som anknyter till säkerhet ska vara formbunden, kort och tydlig, och den ska ha följande struktur:

- 1) Identifiering
- 2) Meddelande
- 3) Uppprepning av meddelandet
- 4) Bekräftelse

Det är tillåtet att avvika från kommunikationens struktur endast för att förebygga en hotande fara.

5 Nationella krav som gäller banarbete

5.1 Säkerställande av banarbete

Banarbete kräver bannätsförvaltarens tillstånd. Banarbetsområdets gränser och läge ska beskrivas vid ansökan om tillstånd. Bannätsförvaltaren ska beskriva förfarandena för att söka tillstånd och ställa dem till förfogande för dem som ansvarar för banarbetet.

Bannätsförvaltaren ska beskriva det förfarande som bannätsförvaltaren tillämpar för att försäkra sig om att det är tryggt att utföra trafik i närheten av banarbetsområdet. I förfarandet ska minst följande saker beskrivas:

- 1) hur banarbetet och det område som trafikeras skyddas,
- 2) hur trafiken tryggas på spåret bredvid banarbetet, och
- 3) hur banarbetsområdet åter tas i trafik.

5.2 Kommunikation vid banarbete

I kommunikationen mellan bannätsförvaltarens trafikstyrning och den som ansvarar för banarbetet ska det arbetsspråk användas som bannätsförvaltaren bestämt. Bannätsförvaltaren ska beskriva förfarandena för kommunikation mellan bannätsförvaltarens trafikstyrning och den som ansvarar för banarbetet och ställa dem till förfogande för den som ansvarar för banarbetet.

Bannätsförvaltarens trafikstyrning ska med tanke på kommunikationen skapa en beteckning för banarbetet vilken specificerar banarbetet på så sätt att det inte blandas samman med andra banarbeten. Personal som deltar i banarbetet och alla trafikstyrningar som styr banarbetet ska vara informerade om beteckningen.

Kommunikation som anknyter till säkerhet ska vara formbunden, kort och tydlig, och den ska ha följande struktur:

- 1) Identifiering
- 2) Meddelande
- 3) Uppprepning av meddelandet
- 4) Bekräftelse

Det är tillåtet att avvika från kommunikationens struktur endast för att förebygga en hotande fara.

Helsingfors den 25.3.2024.

Generaldirektör

Jarkko Saarimäki

Överdirektör

Pietari Pentinsaari