

Transportstyrelsens föreskrifter om bedrivande av tågtrafik;

TSFS 2015:77

Utkom från trycket
den 15 december 2015

beslutade den 9 december 2015.

Transportstyrelsen föreskriver¹ följande med stöd av 2 kap. 1 och 5 §§ järnvägsförordningen (2004:526).

JÄRNVÄG

1 kap. Inledande bestämmelser

Tillämpningsområde

1 § Dessa föreskrifter innehåller bestämmelser om bedrivande av tågtrafik som följer av bilagan till kommissionens beslut 2012/757/EU av den 14 november 2012 om teknisk specifikation för driftskompatibilitet avseende delsystemet ”Drift och trafikledning” i järnvägssystemet i Europeiska unionen och om ändring av beslut 2007/756/EG, i lydelse enligt kommissionens beslut 2013/710/EU. Kommissionens beslut och kompletterande nationella bestämmelser gäller i den utsträckning som anges i dessa föreskrifter.

2 § Föreskrifterna gäller inte för

1. verksamhet vid lokala och regionala järnvägsnät som är fristående och enbart avsedda för persontrafik eller museitrafik, eller
2. verksamhet vid järnvägsnät som inte förvaltas av staten och som endast används av ägaren för transporter av eget gods.

3 § De bestämmelser i dessa föreskrifter som omfattar järnvägsföretag gäller även infrastrukturförvaltare som bedriver tågtrafik på den egna infrastrukturen.

Definitioner

4 § De beteckningar som används i föreskrifterna har samma betydelse som i järnvägslagen (2004:519), järnvägsförordningen (2004:526) och bilaga I till kommissionens beslut 2012/757/EU.

¹ Jfr Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/57/EG av den 17 juni 2008 om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom gemenskapen, i lydelse enligt kommissionens direktiv 2014/106/EU.

2 kap. Specifikationer som rör personal

Körplaner

1 §² Järnvägsföretaget ska förse förarna med den information som krävs för normal drift av tåget, vilket åtminstone ska inbegripa

1. tågidentitet,
2. dagar då tåget går i trafik (om nödvändigt),
3. platser där tåget ska göra uppehåll och de aktiviteter som är förbundna med dessa platser,
4. andra tidmätningpunkter (vid behov), och
5. tider för ankomst, avgång och passering för dessa platser och tidmätningpunkter.

Sådan information får tillhandahållas antingen elektroniskt eller i pappersformat. Informationen ska bygga på information som tillhandahålls av infrastrukturförvaltaren.

Det sätt på vilket informationen presenteras för föraren ska vara liknande för alla linjer där järnvägsföretaget bedriver trafik.

Järnvägsfordon

2 §³ Järnvägsföretaget ska förse föraren med all relevant information för drift av järnvägsfordonen i lägen med störningar. Dokumentationen ska även fokusera på det specifika gränssnittet mot infrastrukturförvaltarens personal i dessa fall.

Dokumentation för annan personal än förare, inom järnvägsföretag

3 §⁴ Järnvägsföretaget ska förse alla i den egna personalen som utför säkerhetskritiska uppgifter som inbegriper ett direkt gränssnitt mot infrastrukturförvaltarens personal, utrustning eller system med de regler, förfaranden och den specifika information om järnvägsfordon och linjesträckor som järnvägsföretaget anser vara relevant för utförandet av sådana uppgifter. Sådan information ska vara tillämplig vid både normal drift och vid driftstörningar.

För ombordpersonal på tåg ska strukturen, formatet, innehållet och rutinerna för att upprätta och uppdatera informationen bygga på beskrivningen i avsnitt 4.2.1.2 i bilaga I till kommissionens beslut 2012/757/EU.

² Beslut nr 2012/757/EU, bilaga 1, avsnitt 4.2.1.2.3.

³ Beslut nr 2012/757/EU, bilaga 1, avsnitt 4.2.1.2.4.

⁴ Beslut nr 2012/757/EU, bilaga 1, avsnitt 4.2.1.3.

Dokumentation för infrastrukturförvaltares personal som ger tillstånd för tågrörelser

4 §⁵ All nödvändig information för att säkerställa säkerhetsrelaterad kommunikation mellan personal som ger tillstånd för tågrörelser och tågpersonal ska sammanställas i

1. de dokument som beskriver kommunikationsprinciperna, och
2. det dokument som benämns blankettsamling.

Infrastrukturförvaltaren ska upprätta dessa dokument på sitt arbetsspråk.

Säkerhetsrelaterad kommunikation

5 §⁶ Det språk som används för den säkerhetsrelaterade kommunikationen mellan tågpersonal, personal med uppgiften att iordningställa ett tåg och personal som ger tillstånd för tågrörelser ska vara det arbetsspråk som används av infrastrukturförvaltaren för den berörda linjesträckan.

Där lokal praxis kräver att ett andra språk också används är det infrastrukturförvaltarens ansvar att bestämma de geografiska gränserna för språkets användning.

3 kap. Specifikationer som rör tåg

Tågens synlighet

1 §⁷ Järnvägsföretaget ska se till att tågen är försedda med en utrustning som indikerar främre respektive bakre ände på tåget.

2 §⁸ Järnvägsföretaget ska se till att ett tåg som närmar sig är klart synligt och igenkännligt som sådant genom förekomsten och placeringen av dess tända vita frontstrålkastare.

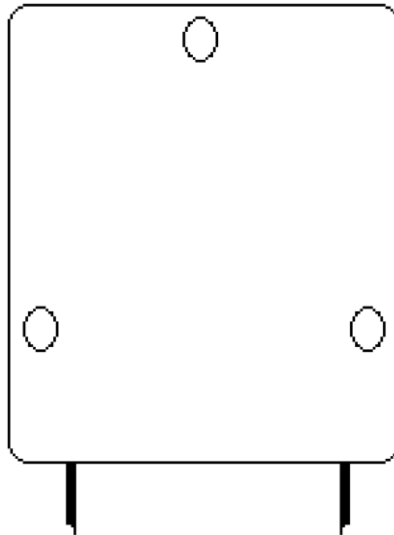
Den framåtvända frontänden på det första fordonet i ett tåg ska vara utrustad med tre strålkastare som formar en likbent triangel, enligt figur 1. Dessa strålkastare ska alltid vara tända när tåget körs.

⁵ Beslut nr 2012/757/EU, bilaga 1, avsnitt 4.2.1.4.

⁶ Beslut nr 2012/757/EU, bilaga 1, avsnitt 4.2.1.5.

⁷ Beslut nr 2012/757/EU, bilaga 1, avsnitt 4.2.2.1.1.

⁸ Beslut nr 2012/757/EU, bilaga 1, avsnitt 4.2.2.1.2.



Figur 1

Frontstrålkastarna ska optimera möjligheten att upptäcka tåget och ge tillräckligt god sikt för föraren på natten och vid svaga ljusförhållanden. De får inte blända förare av mötande tåg.

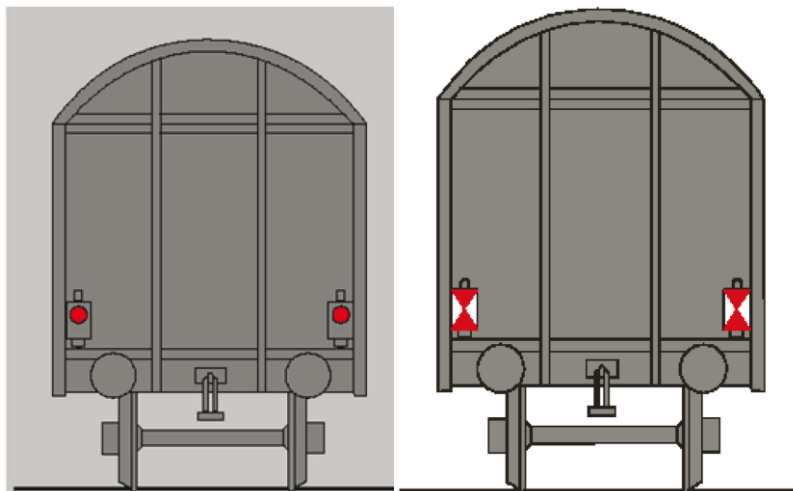
3 § Bestämmelserna i 2 § andra stycket gäller inte tåg vars främsta fordon är ett museijärnvägsfordon eller ett sådant järnvägsfordon som avses i artikel 3.2 eller i avsnitt 7.1.1.2.1 punkt 2 bilaga 1 till i kommissionens förordning (EU) nr 1302/2014 av den 18 november 2014 om en teknisk specifikation för driftskompatibilitet avseende delsystemet Rullande materiel – Lok och passagerarfordon i Europeiska unionens järnvägssystem i den ursprungliga lydelsen.

4 §⁹ Järnvägsföretaget ska se till att tåget är försett med en utrustning som indikerar dess bakre ände. Signalen får bara visas från den bakre änden på det sista fordonet i ett tåg. Signalen ska visas enligt figur 2.

Museijärnvägsfordon eller järnvägsfordon som avses i artikel 3.2 eller i avsnitt 7.1.1.2.1 punkt 2 i bilaga 1 till kommissionens förordning (EU) nr 1302/2014 och som saknar utrustning för att oberoende från dess frontstrålkastare reglera dess slutsignallyktor får ha verksamma dragfordons slutsignallyktor tända mot det närmaste fordonet.

Signalen behöver inte visas enligt figur 2 om det sista fordonet i tåget är ett dragfordon som är ett museijärnvägsfordon eller ett sådant dragfordon som avses i artikel 3.2 eller i avsnitt 7.1.1.2.1 punkt 2 i bilaga 1 till kommissionens förordning (EU) nr 1302/2014.

⁹ Beslut nr 2012/757/ EU, bilaga 1, avsnitt 4.2.2.1.3.

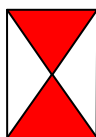


Figur 2

5 §¹⁰ Indikeringen av ett persontågs bakre ände ska bestå av två röda ljus med fast sken på samma höjd över buffert på transversalaxeln.

Persontåg vars bakersta fordon är ett museijärnvägsfordon eller ett sådant järnvägsfordon som avses i artikel 3.2 eller i avsnitt 7.1.1.2.1 punkt 2 i bilaga 1 till kommissionens förordning (EU) nr 1302/2014 behöver inte uppfylla kravet i första stycket.

6 §¹¹ Godståg i internationell trafik ska ha två reflekterande skyltar med vita trianglar på sidorna och röda trianglar upptill och nedtill, enligt figur 3.



Figur 3

Även två röda ljus med fast sken accepteras som indikering på tågets bakre ände. Skyltarna eller lamporna ska vara placerade på samma höjd över buffert på transversalaxeln.

7 § Godståg i nationell trafik ska ha:

1. fasta eller flyttbara slutsignallyktor med fast eller blinkande rött sken från en lykta eller från två vågrätt placerade lyktor, eller
2. två flyttbara reflekterande slutsignalskärmar enligt figur 3 eller enligt figur 4, uppsatta på den bakre delen av fordonet.

¹⁰ Beslut nr 2012/757/EU, bilaga 1, avsnitt 4.2.2.1.3.1.

¹¹ Beslut nr 2012/757/EU, bilaga 1, avsnitt 4.2.2.1.3.2.



Figur 4

Tågens hörbarhet

8 §¹² Järnvägsföretaget ska se till att tågen är försedda med en ljudvarningsanordning för att indikera att ett tåg närmar sig.

9 §¹³ Det ska vara möjligt att aktivera ljudvarningsanordningen från alla förarpositioner.

Säkerhet för passagerare och last

10 §¹⁴ Järnvägsföretaget ska se till att godsvagnar lastas säkert och att de förblir säkert lastade under hela resan.

11 §¹⁵ Järnvägsföretaget ska, vid avgång och under resan, se till att transporten av passagerare sker på ett säkert sätt.

Bromsning av tåg

12 §¹⁶ Alla fordon i ett tåg ska vara anslutna till det genomgående automatiska bromssystemet. Det första och det sista fordonet (inklusive dragfordon) i varje tåg ska alltid ha den automatiska bromsen inkopplad. Det genomgående automatiska bromssystemet definieras i kommissionens förordning (EU) nr 1302/2014.

Tåget ska vara utrustat så att om tåget oavsiktligt delas i två delar, ska båda delarna automatiskt bromsas till stopp till följd av full bromsansättning.

I tåg vars dragfordon är ett museijärnvägsfordon som saknar automatiskt bromssystem behöver kravet på att det första fordonet ska ha den automatiska bromsen inkopplad inte uppfyllas.

¹² Beslut nr 2012/757/EU, bilaga 1, avsnitt 4.2.2.2.1.

¹³ Beslut nr 2012/757/EU, bilaga 1, avsnitt 4.2.2.2.2.

¹⁴ Beslut nr 2012/757/EU, bilaga 1, avsnitt 4.2.2.4.1.

¹⁵ Beslut nr 2012/757/EU, bilaga 1, avsnitt 4.2.2.4.2.

¹⁶ Beslut nr 2012/757/EU, bilaga 1, avsnitt 4.2.2.6.1.

Säkerställande av att tåget är i kördugligt skick

13 §¹⁷ Järnvägsföretaget ska fastställa ett förfarande för att se till att all säkerhetsrelaterad ombordutrustning är fullt fungerande och att tåget kan framföras säkert.

Järnvägsföretaget ska informera infrastrukturförvaltaren om varje ändring av tågets egenskaper som påverkar dess prestanda eller varje ändring som kan påverka tågets lämplighet för det tilldelade tågläget.

Infrastrukturförvaltaren och järnvägsföretaget ska fastställa och uppdatera villkor och förfaranden för framförande av tåg vid störningar.

14 §¹⁸ De data som krävs för en säker och effektiv drift samt det förfarande genom vilket dessa data förmedlas ska omfatta

1. tågidentiteten,
2. vilket järnvägsföretag som ansvarar för tåget,
3. tågets längd,
4. uppgifter om att ett tåg medför passagerare eller djur trots att körplanen inte anger detta,
5. driftsbegränsningar, med angivelse av berörda fordon, och
6. information som infrastrukturförvaltaren kräver för transport av farligt gods.

Järnvägsföretaget ska se till att dessa data görs tillgängliga för infrastrukturförvaltarna före tågets avgång.

Järnvägsföretaget ska underrätta infrastrukturförvaltarna om ett tåg inte kommer att utnyttja sitt tilldelade tågläge eller är inställt.

Krav för signalers och skyltars synbarhet

15 §¹⁹ Föraren måste kunna observera signaler och skyltar i de situationer föraren måste följa dessa. Detsamma gäller för andra typer av skyltar längs spåret om de är säkerhetsrelaterade.

Förrarhytter ska vara utformade på ett sådant sätt att föraren lätt kan se den relevanta information som visas.

Museijärnvägsfordon eller järnvägsfordon som avses i artikel 3.2 eller i avsnitt 7.1.1.2.1 punkt 2 i bilaga 1 till kommissionens förordning (EU) nr 1302/2014 behöver inte uppfylla kraven i andra stycket.

Förarens vaksamhet

16 §²⁰ Tåget ska vara utrustat med en anordning för fordonsbaserad övervakning av förarens vaksamhet. Den ska göra att tåget stannar om föraren inte reagerar inom en viss tid; tidsfristen anges i kommissionens förordning (EU) nr 1302/2014.

¹⁷ Beslut nr 2012/757/EU, bilaga 1, avsnitt 4.2.2.7.1.

¹⁸ Beslut nr 2012/757/EU, bilaga 1, avsnitt 4.2.2.7.2.

¹⁹ Beslut nr 2012/757/EU, bilaga 1, avsnitt 4.2.2.8.

²⁰ Beslut nr 2012/757/EU, bilaga 1, avsnitt 4.2.2.9.

Museijärnvägsfordon som vid ikraftträdandet av dessa föreskrifter inte utrustats med en förarövervakningsfunktion behöver inte uppfylla kraven i första stycket.

4 kap. Specifikationer som rör tågdrift

Tågidentitet

1 §²¹ Infrastrukturförvaltaren ska tilldela varje tåg ett operativt tågnummer i samband med tilldelningen av ett tågläge. Varje tåg ska identifieras med hjälp av tågnumret. Numret måste vara känt av järnvägsföretaget och de infrastrukturförvaltare som ansvarar för driften av tåget. Numret måste vara unikt för varje nät. Ändringar av det operativa tågnumret under färd bör undvikas.

Tågets avgång

2 §²² Järnvägsföretaget ska fastställa kontroller och prov som ska utföras för att säkerställa att alla avgångar sker på ett säkert sätt.

3 §²³ Järnvägsföretaget ska informera infrastrukturförvaltaren när tåget är klart för tillträde till nätet.

Järnvägsföretaget ska informera infrastrukturförvaltaren om varje avvikelse som rör tåget eller dess drift och som kan påverka tågets framförande, före avgång och under färd.

Trafikledning

4 §²⁴ Trafikledningen ska säkerställa en säker, effektiv och punktlig drift av järnvägen. I det ingår att effektivt återställa till normala driftsförhållanden efter trafikstörningar.

Infrastrukturförvaltaren ska fastställa förfaranden och resurser för

1. den operativa tågledningen,
2. operativa åtgärder för att upprätthålla bästa möjliga prestanda hos infrastrukturen i händelse av förseningar eller olyckor, både vid faktiska händelser och i förebyggande syfte, och
3. att tillhandahålla information till järnvägsföretagen vid förseningar eller olyckor.

Ytterligare förfaranden som krävs av järnvägsföretaget och som berör gränssnittet med infrastrukturförvaltarna kan införas efter överenskommelse med infrastrukturförvaltaren.

²¹ Beslut nr 2012/757/EU, bilaga 1, avsnitt 4.2.3.2.

²² Beslut nr 2012/757/EU, bilaga 1, avsnitt 4.2.3.3.1.

²³ Beslut nr 2012/757/EU, bilaga 1, avsnitt 4.2.3.3.2.

²⁴ Beslut nr 2012/757/EU, bilaga 1, avsnitt 4.2.3.4.1.

5 §²⁵ Infrastrukturförvaltaren ska tillhandahålla

1. resurser för att i realtid registrera de tider då tåg avgår från, ankommer till eller passerar relevanta förutbestämda rapporteringspunkter på dennes nät samt deltidsvärden, och

2. de specifika data som krävs i samband med rapportering av tågposition. Denna information ska innehålla uppgifter om

- a) tågidentitet,
- b) identitet för rapporteringspunkt,
- c) linje som tåget framförs på,
- d) tid enligt körplanen vid rapporteringspunkt,
- e) faktisk tid vid rapporteringspunkt och huruvida det rör sig om en avgångs-, ankomst- eller passeringstid. Separata ankomst- och avgångstider ska anges i fråga om mellanliggande rapporteringspunkter där tåget gör uppehåll,
- f) antal minuter som tåget är för tidigt eller för sent vid rapporteringspunkten,
- g) ursprungsförklaring till varje försening som överskrider 10 minuter eller annan gräns som krävs enligt systemet för resultatövervakning,
- h) indikation om att en rapportering för ett tåg är försenad och antal minuter som rapporteringen är försenad,
- i) tidigare tågidentiteter, och
- j) tåg som ställts in, med avseende på hela eller delar av färden.

6 §²⁶ Infrastrukturförvaltaren ska ha en rutin för att ge indikation om den beräknade avvikelser från körplanen, i antal minuter, för ett tågs överlämnande från en infrastrukturförvaltare till en annan.

Rutinen ska inbegripa information om trafikstörningar såsom beskrivning av problem och problemets lokalisering.

Farligt gods

7 §²⁷ Järnvägsföretaget ska fastställa förfaranden för övervakning av transport av farligt gods.

Dessa förfaranden ska omfatta

1. det som regleras i lagen (2006:263) om transport av farligt gods och i de föreskrifter som meddelats med stöd av denna lag,
2. upplysningar till föraren om förekomst och placering av farligt gods på tåget,
3. information som infrastrukturförvaltaren kräver för transport av farligt gods, och
4. beslut, efter överenskommelse med infrastrukturförvaltaren, om kommunikationsvägar och planering av särskilda åtgärder i händelse av nödsituationer som berör godset.

²⁵ Beslut nr 2012/757/EU, bilaga 1, avsnitt 4.2.3.4.2.1.

²⁶ Beslut nr 2012/757/EU, bilaga 1, avsnitt 4.2.3.4.2.2.

²⁷ Beslut nr 2012/757/EU, bilaga 1, avsnitt 4.2.3.4.3.

Driftskvalitet

8 §²⁸ Infrastrukturförvaltaren och järnvägsföretaget ska ha fastställda förfaranden för övervakning av driftseffektiviteten för all berörd trafik.

Övervakningsförfarandena ska vara utformade så att analys av data och upptäckt av underliggande trender kan göras, både i fråga om mänskliga fel och systemfel. Resultaten av analysen ska användas för förbättringsåtgärder, i syfte att förhindra eller mildra effekterna av händelser som skulle kunna äventyra den effektiva driften av nätet.

I de fall förbättringsåtgärderna skulle gagna hela nätet, och inbegripa andra infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag, ska förbättringsåtgärderna, med respekt för affärshemligheter, meddelas dessa aktörer.

9 §²⁹ Infrastrukturförvaltaren ska så snart som möjligt analysera händelser som lett till avsevärda driftstörningar. Infrastrukturförvaltaren ska, där så är lämpligt, bjuda in de järnvägsföretag som berörts av händelsen att delta i analysen. I de fall resultatet av sådana analyser leder till rekommendationer om förbättringar av nätet i syfte att förhindra eller mildra effekterna av orsaker bakom olyckor och tillbud, ska rekommendationerna meddelas till alla relevanta infrastrukturförvaltare och berörda järnvägsföretag.

10 §³⁰ Förfaranden enligt 8 och 9 §§ ska dokumenteras och granskas internt.

Drift vid störning

11 §³¹ Infrastrukturförvaltaren ska tillsammans med järnvägsföretagen fastställa ett förfarande för att omedelbart informera varandra om varje situation som försämrar säkerhet, prestanda och/eller tillgänglighet till järnvägsnät eller järnvägsfordon.

12 §³² Vid varje händelse av trafikstörning som berör en infrastrukturförvaltares ansvarsområde ska infrastrukturförvaltaren ge formella instruktioner till förarna om vilka åtgärder de ska vidta för att på ett säkert sätt övervinna störningen.

13 §³³ Infrastrukturförvaltaren ska, tillsammans med alla järnvägsföretag som trafikerar dennes infrastruktur upprätta, offentliggöra och tillgängliggöra lämpliga beredskapsåtgärder samt fastställa ansvarsområden med utgångspunkt från kravet att minska alla negativa följder av trafikstörningar. Om så är lämpligt ska även angränsande infrastrukturförvaltare delta.

Kraven i fråga om beredskapen för och hanteringen av sådana händelser ska stå i proportion till störningens art och potentiella allvarlighet.

²⁸ Beslut nr 2012/757/EU, bilaga 1, avsnitt 4.2.3.4.4.

²⁹ Beslut nr 2012/757/EU, bilaga 1, avsnitt 4.2.3.4.4.

³⁰ Beslut nr 2012/757/EU, bilaga 1, avsnitt 4.2.3.4.4.

³¹ Beslut nr 2012/757/EU, bilaga 1, avsnitt 4.2.3.6.1.

³² Beslut nr 2012/757/EU, bilaga 1, avsnitt 4.2.3.6.2.

³³ Beslut nr 2012/757/EU, bilaga 1, avsnitt 4.2.3.6.3.

Dessa åtgärder, som åtminstone ska inbegripa planer för återställande av nätet till normal status, kan även avse

1. fel på järnvägsfordon,
2. fel på infrastruktur, eller
3. extrema väderförhållanden.

14 §³⁴ Infrastrukturförvaltaren ska sammanställa och uppdatera kontaktinformation för nyckelpersoner inom infrastrukturförvaltarens och järnvägsföretags personal som kan kontaktas i händelse av trafikstörningar som leder till störd drift. Denna kontaktinformation ska innehålla kontaktuppgifter som gäller både under och utanför kontorstid.

Järnvägsföretaget ska tillhandahålla sin kontaktinformation till infrastrukturförvaltaren och underrätta denne om varje ändring av järnvägsföretagets kontaktuppgifter.

Infrastrukturförvaltaren ska meddela alla berörda järnvägsföretag om varje ändring i sina kontaktuppgifter.

Hantering av nödsituationer

15 §³⁵ Infrastrukturförvaltaren ska fastställa, publicera och tillgängliggöra lämpliga åtgärder för att hantera nödsituationer och återställa linjen till normala driftförhållanden. Detta ska ske i samråd med alla järnvägsföretag som trafikerar infrastrukturförvaltarens infrastruktur, eller organ som företräder järnvägsföretag som trafikerar infrastrukturförvaltarens järnvägsnät. Samråd ska även ske med angränsande infrastrukturförvaltare och lokala myndigheter, organ som representerar larmtjänst, inbegripet brandkår och räddningstjänst, på antingen lokal eller nationell nivå såsom tillämpligt.

Sådana åtgärder ska i tillämpliga delar omfatta

1. kollisioner och påkörningar,
2. tågbränder,
3. evakuering av tåg,
4. olyckor i tunnlar,
5. tillbud med farligt gods, och
6. urspårningar.

16 §³⁶ Järnvägsföretaget ska förse infrastrukturförvaltaren med all information som gäller situationerna som beskrivs i 15 § andra stycket, särskilt i fråga om att återställa och återföra deras fordon på spåret.

17 §³⁷ Järnvägsföretaget ska ha rutiner för att informera passagerare om säkerhetsrutiner som ska tillämpas ombord vid nödsituationer.

³⁴ Beslut nr 2012/757/EU, bilaga 1, avsnitt 4.2.3.6.3.

³⁵ Beslut nr 2012/757/EU, bilaga 1, avsnitt 4.2.3.7.

³⁶ Beslut nr 2012/757/EU, bilaga 1, avsnitt 4.2.3.7.

³⁷ Beslut nr 2012/757/EU, bilaga 1, avsnitt 4.2.3.7.

Assistans till tågpersonal vid tillbud eller allvarligt funktionsfel på järnvägsfordon

18 §³⁸ Järnvägsföretaget ska fastställa lämpliga förfaranden för att ge assistans till tågpersonalen vid driftstörningar för att undvika eller minska förseningar orsakade av tekniska fel eller andra problem med järnvägsfordonen.

5 kap. Andra regler som möjliggör en sammanhängande drift

Sandning

1 §³⁹ Om tåget är utrustat med en sandningsanordning som aktiveras manuellt får föraren sanda när som helst.

Föraren ska undvika att sanda i områden med växlar och spårkorsning, under bromsning vid hastigheter lägre än 20 km/tim och när tåget står stilla.

Föraren får dock sanda om det finns en risk för obehörig stoppsignalpassage (OSPA) eller annat allvarligt tillbud och sandning skulle förbättra adhesionen. Föraren får även sanda vid start och när det krävs att sandningsutrustningen på dragfordonet provas.

-
1. Denna författning träder i kraft den 1 mars 2016.
 2. Genom denna författning upphävs
 - a) Järnvägsstyrelsens trafikföreskrifter (JvSFS 2008:7),
 - b) Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2012:14) om undantag från Järnvägsstyrelsens trafikföreskrifter (2008:7) vid provkörning,
 - c) Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2009:29) om trafikverksamheter vid extraordinära förhållanden, och
 - d) Järnvägsstyrelsens föreskrifter (JvSFS 2006:7) om tekniska specifikationer för driftskompatibilitet för delsystemet ”Drift” för höghastighets-tåg.

På Transportstyrelsens vägnar

MARIA ÅGREN

Bertil Karlsson
(Väg- och järnvägsavdelningen)

³⁸ Beslut nr 2012/757/EU, bilaga 1, avsnitt 4.2.3.8.

³⁹ Beslut nr 2012/757/EU, bilaga 1, tillägg B, avsnitt C1.