

Større endringer fra 401M til TRM

1. Innhold:

1. Innhold
2. Dette notatet
3. Kapittelinnndeling
4. Paragrafnummerering
5. Ettogsdrift – flertogsdrift
6. Språk og begreper
7. Kommunikasjon
8. Ruter
9. Henvisninger
10. Togleder

2. Dette notatet

- Dette notatet inneholder en kortfattet oversikt over de større gjennomgående endringene i TRM i forhold til 401M. Hensiktene med endringene er også kort referert. Notatet kan brukes som opplæringsmodul for personale som er lært opp i 401M og skal kurses i TRM.

3. Kapittelinnndeling

- Kapitlene er nå inndelt pr tjenestegren.
- Alle kapitlene der det er relevant er delt i regler for «ettogsdrift» først og «flertogsdrift» (se nedenefer).

Kapittelinnndelingen er som følger (sammenligning med 401M og TJN):

401M	TJN	TRM	Kommentar
1a. Innledning	1a. Generelle b.	1a. Generelle b	
1b. Definisjoner	1b. Definisjoner	1b. Begreper	
	2a. Ruter	2a. Ruter	
	2b. Kommunikasj	2b. Kommunikasj	
4. Togtjenesten	3. Skifting	3. Togtjenesten	
	4. Før kjøring		
	6. Kjøring av tog		
3. Stasjonstj	5. Togledelse	4. Stasjonstjenesten	
2. Linjetjenesten	8. Arbeid i spor	5. Linjetjenesten	
5. Signaler	9. Signaler	6. Signaler	
	7. Uregelmessigheter og feil		TJN Inngår i TRM 3, 4, 5.
		7. Diverse bestemmelser.	

«Administrative» regler, regler for sikringsanlegg og for kontaktledning er flyttet til nytt kap 7. Disse reglene vedrører ikke den daglige diften. Reglene for sikringsanlegg og kontaktledning er ikke «komplette», slik de f eks er i TJN. Det er bare reglene som sto i 401M som er tatt over.

4. Paragrafnummerering

- Nummerering på 3 nivåer: Kapitel – Avsnitt – Paragraf
- § 1.2.1
- Avsnittene i hver § er nummerert.

Hensiktene er at det skal bli enklere å finne frem (når man ikke er godt kjent med reglene). Nummereringen måtte uansett endres fra 401M.

5. Ettogsdrift – flertogsdrift

- Alle kapitler er delt inn i regler for «ettogsdrift» og «flertogsdrift».
- Reglene for «flertogsdrift» forutsetter at personalet allerede kan reglene for «ettogsdrift».
- Reglene for ettogsdrift kan brukes når det bare kjøres ett togsett. Hjelpelok/ ekstra forspansslok må da alltid gå tilkoblet. Eventuelle sporarbeider kan foregå, men uten bruke av eget trekraftkjøretøy.
- En del medlinger som går til tpx ved flertogsdrift må gå til togleder ved ettogsdrift.

Hensikten er: Flere baner har bare ettogsdrift. Personale som bare kjører «ettogsdrift» kan nå slippe å lære reglene for «flertogsdrift».

6. Språk og begreper

- Språket er beholdt i «gammel/ tradisjonell stil».
- Noen få begreper er tilpasset SJT's Togfremføringsforskrift. F eks er «Kjøretøy» tatt inn (= rullende materiell») og «hovedsikkerhetsvakt» er brukt for å unngå misforståelser i forhold til folk som også jobber på det nasjonale jernbanenettet.

Hensiktene er:

- Ivareta museale hensyn.
- Unngå misforståelser (særlig i akutte situasjoner) for folk tjenestegjør både under TJN og TRM

7. Kommunikasjon

- Bruk av mobiltelefon er tatt inn eller poengtert i en del bestemmelser.
- Det anbefales at togleders mobiltelefon kan lagre alle dagens samtaler (ikke krav, kun anbefaling)..

Hensikten med å poengtere bruk av mobiltelefon bedre i bestemmelsene er å reflektere dagens realiteter. Lagring av samtaler vil lette etterforskningen ved ulykker og hendelser.

8. Ruter

- Bekjentgjøring av ruter er lagt om til to skriftlig nåvåer, Rutebok og Dagsruteplan og et nivå som kan være skriftlig eller muntlig «Endring av Dagsruteplanen».

Hensikten er å oppnå forenklinger i forhold til regler som er laget i en tid uten omfattende bruk av telekommunikasjon..

Ruteboken:

- inneholder alle ruter for alle tog som kjøres fast eller ofte, - som før.

Dagsruteplanen:

- Utarbeides for hver driftsdag.
- Kan kombineres med Tjenesteliste.
- Dagsruteplanen skal inneholde:
 - Rutene for de tog som kjøres vedkeommene dag, eller henvisninger til ruter i ruteboken.
 - Alle nødvendige opplysninger om sporarbeider, linjebrydd og anleggsområder.
 - Alle telefonnummere for de som tjenestegjør (hvis de ikke står i tjenestelisten).
 - Kan distribueres på papir eller elektronisk.

Endringer i Dagsruteplanen:

- Endringer besluttet av Togleder.
- Togleder avgjør om endringen skal meddeles skriftlig eller muntlig til personalet. Dette vil avhenge av risiko for misforståelser og mulig konsekvenser av disse. F eks bør ekstratog ved flertogsdrift meddeles skriftlig mens endringer ved ettogsdrift som oftest kan meddeles muntlig.
- Reglene inneholder krav til hvilke opplysninger som skal gis ved meddelser om kjøring av ekstratog (tilsvarende kravene i 401M).
- Ved muntlige meddelelser skal toglederen ringe hver enkelt av det driftspersonalet som blir direkte berørt. Mottageren skal gjenta meldingen overfor togleder for å unngå misforståelser.
- Ved kryssingsforandring og rekkefølgeforandring følges egne regler (som er uforandret fra 401M)..

Endringer i trafikkreglene:

- En del detaljerte bestemmelser for kjøring av tog, f eks kjøring av tog uten rute og at løslok kan ta med 4 aksler, er sløyfet. Disse bestemmelsene erstattes av at all slik kjøring nå vil være kjøring av tog og at alle tog skal tas inn i Dagsruteplanen eller som Endringer i Dagsruteplanen.

9. Henvisninger

- Henvisninger til andre NSB- trykk er erstattet med henvisning til Driftshåndboken. Det er forutsettes således at alle relevante slike bestemmelser tas inn i Dhb. Dette er en vesentlig jobb, men forutsettes å gjøre forholdene enklere og sikrere for de av personalet / nytt personale som ikke kjenner godt til dagens system.
- Den enkelte bane kan eventuelt ta inn henvisningene til NSB- trykkene igjen.

10. Togleder

- Det må alltid være en ansvarlig person når det er togkjøring eller annen virksomhet på banen. Dette er togleder. En del detaljbestemmelser er endret for å understreke at det alltid skal være en «togleder».
- Den enkelte bane bestemmer togleders kvalifikasjoner og om funksjonen kan kombineres med andre funksjoner/ tjenester.