**TDOK-nummer**
TDOK 2014:0259
**Fastställt av**
Chef Orsaksutredning
**Skapat av**
Sewerin Alexandra, TRvso

**Dokumentdatum**
2023-03-16
**Gäller från**
[Gäller från]

**Konfidentialitetsnivå**
1 Ej känslig
**Version**
19.0
**Ersätter**
[Ersätter]

# Orsakskoder A-Ö

## Innehållsförteckning

Instruktion.....1
Orsakskoder för försenade tåg.....3
Vägledande principer..... .....20
Orsakskoder för akut inställda tåg.....30
Slutresultat och relaterade dokument.....33
Versionslogg.....33

## Syfte

Instruktionen utgår från riktlinjen ”Operativ rapportering av orsakskoder i processen Trafikleda och trafikinformera” (TDOK 2013:0457) samt ett flertal relaterade dokument, se sist i dokumentet.

Genom denna instruktion säkerställer vi att orsakskodningen håller hög kvalitet och att:

- Underlaget för statistik och analyser kring orsaker till förseningen och akut inställda tåg håller hög kvalitet
- Underlag skapas för erfarenhetsåterföring till mottagare av resultat för de olika delarna enligt stödprocessen ”förbättra verksamhet”
- Antalet begäran om förnyad bedömning av orsakskod respektive inställelseorsak från järnvägsföretagen av felaktiga orsakskoder minskar
- Underlaget för debitering av kvalitetsavgifter är så korrekt som möjligt

## Omfattning

Instruktionen är ett stöddokument för den operativa personalen i samband med orsaksrapporteringen i OPAL samt orsaksrapportering vid akut inställda tåg och ska användas som stöd om det är oklart vilken kod som ska registreras. Instruktionen görs publik via trafikverket.se i syfte att tydliggöra och minska antalet oklarheter kring de principer som finns kopplat till respektive orsakskod.

Detta dokument finns även i digitalt format i specifikt arbetsrum på Intranätet, gäller endast anställda vid Trafikverket.

TMALL 0005 Instruktion 7.0

# Definitioner och förkortningar

Detta stöddokument förklarar vissa av de orsakskoder som finns i bilaga till Järnvägsnätsbeskrivningen (JNB) och OPAL.

Stöddokumentet utgår från händelser och situationer i stället för grundstrukturen i JNB-bilagan och OPAL. Principiellt viktiga klargöranden presenteras i detta dokument och dessa styr användandet av de orsakskoder som finns i JNB. Dokumentet ska även tjäna till att ge en djupare förklaring till orsakskoder och tillfällen då de är lämpliga att använda.

I dokumentet används flera förkortningar som får anses som väl kända av de som tar del av dokumentet.

# Tillämpning

Dokumentet tillämpas av intressenter, inom och utanför Trafikverket, som arbetar med orsakskodning för försenade och akut inställda tåg. Dokumentet är tänkt för intressenter som är väl förtrogna med processen för orsakskodning samt hanteringen av principiella frågor. Alla delar av dokumentet är inte av vikt för alla intressenter.

Syftet med orsakskodning är att hitta verklig orsak till förseningar för att skapa incitament till förbättring, därför ska vald kod i kombination med en beskrivande händelseinformation tydligt peka på orsaken till det som inträffat.

Alla typer av händelser täcks inte av denna instruktion. Om en typ av avvikelse inte finns noterad i denna instruktion – använd en orsakskod som närmast beskriver avvikelsens orsak, glöm inte interntext. De principer som beskrivs i dokumentet skall användas vid orsakskodning och skall inte frångås.

# Ansvar och kompetens

De roller i den operativa verksamheten inom verksamhetsområde Trafikledning som orsaksrapporterar förseningar i OPAL är främst tågklarerare, drifttekniker, trafikinformatörer och trafikinformationsledare.

För akut inställda tåg är det främst tågledare som använder stödsystemen Kapacitetsportalen samt TPS.

Orsaksutredning vid Trafikverket ansvarar för förvaltning och uppdatering av dokumentet samt den information
som lämnas i dokumentet. Vid eventuella otydligheter eller felskrivningar gäller det förtydligande som lämnas från Orsaksutredning i varje enskilt fall.

# Händelser & orsaker från A-Ö, försenade tåg:

Koderna är uppbyggda i 3 nivåer med ökande detaljeringsgrad. Trafikcentralen anger alltid nivå 1 och 2 medan nivå 3 *kan* rapporteras i efterhand av den som ”äger” förseningen.
(Så blir t.ex. fallet för en del händelser i kategorierna Infrastruktur och Järnvägsföretag.)
Operativ personal kodar till nivå 3 (=sifferkombinationen):

- I kategorierna Driftledning och Olycka/Tillbud & yttre faktorer
- Vid kännedom, i kategori Infrastruktur och Järnvägsföretag

Händelseinformation ska alltid skrivas i berörd ruta i inrapporteringssystem, detta gäller alla händelser. Operativ personal ska eftersöka nivå 3-information och i de fall då den informationen kommer trafikcentralen tillhanda ska den rapporteras. Dessutom finns en grupp koder som inte hänvisar till en ”händelse” utan pekar på ett annat tåg. När dessa koder används ska alltid ett korrekt orsakande tågnummer anges.

| Situation/händelse | Beskrivning | Kod som berörs | Kommentar |
|---|---|---|---|
| **Arbetsbelastning operativt** | När trafikledare, trafikinformatör, EDI och drifttekniker gör felbedömning eller ett operativt misstag så avvikelser uppstår. | DPS 01 | Var tydlig med vad som hänt i fritexten.<br><br>Gäller också vid utebliven aktivitet/kommunikation som orsakar avvikelse. |
| | När operativ ledning ger felaktiga direktiv eller misstag så avvikelser uppstår. Felaktig tidtabell skapad av tågledare. | DPS 04 | |
| | Akut personalbyte pga sjukdom. | OMÄ 03 | Ex då LTKL saknas, vilket skapar en stor påverkan. |
| **Arbetsfordon nära spår** | Då arbetsfordon varit nära spår – Tillbud till olycka. | OTÅ 01 | Var tydlig med vad som hänt i fritexten. |
| **ATC-fel**<br>**(Även ETCS-fel)** | ATC-fel på fordon.<br>ETCS-fel på fordon. | JDM 01 | Endast vid konstaterat fel på fordon, annars används orsakskoden OSY 02. |
| | ATC-felkod pga. balisfel. | ISA 01 | Vid fel på balis/balisgrupp, som felanmälts och verifierats av felavhjälpare. Annars används orsakskoden OSY 01. |
| **Automater** | Centrala automater som ligger i tågledningssystemet, t.ex. TLS-automatik. | ISA 15 | Viktigt att skilja på när det är fel på automat och när man t.ex. har glömt att den är urkopplad eller om den är felprogrammerad. |
| | Lokala automater, dvs ute i ställverk t.ex. A1, A2, A3, G-drift på en enstaka driftplats. | ISA 17 | |
| | När tkl glömt att automat är urkopplad. När Tc felprogrammerat. | DPS 01 | |

| | | | |
|---|---|---|---|
| **Avgrävd kabel** | Om kabel grävs av/skadas, av person/part som arbetar åt/på uppdrag av Trafikverket. | IAK | Operativ personal kodar nivå 3 om kännedom finns. Justeras annars på internt dagligt kodmöte. Medverkande är flertalet VO:n där Orsaksutredning är sammankallande. |
| | Signalkabel | IAK 01 | |
| | Telekommunikationskabel | IAK 02 | |
| | Elkabel | IAK 03 | |
| | Vid avgrävning/skada orsakad av person/part som inte arbetar åt/på uppdrag av Trafikverket. | OTÅ | Skriv fritext! |
| **Avhysning (Avvisning)** | | | För mer information se nr 9 Vägledande principer sid 34. |
| **Avkoppling** | Vid planenlig vagnavkoppling då tiden inte räcker till. | JIA 07 | Överskriden växlingstid. |
| | Om växling drar ut över tiden. | JPR 04 | Växling/rangering utöver plan. |
| | Extra uppehåll begärt av JF. | JPR 08 | Ex för resandeutbyte eller rangering som inte finns med i aktuell körplan. |
| | Om avkoppling sker pga. fordonsfel. | Lämplig JVA/JDM | |
| **Avläsningspunkt Avläsningsfel Felavläsning** | Då en avläsningspunkt inte stämmer så att avvikande förseningsavläsning sker. | DOS 03 | Felavläsningar är viktiga att beskriva i fritext vad som skett samt att felet anmäls enligt rutin. Registervård på Tc programmerar dessa. |
| | Orimliga/felaktiga avläsningar som sker i samband med att tågnummer hoppar, vid tågnummervändningar, rundgångar o dyl. | | Den felaktiga tiden skrivs över med den korrekta tidsangivelsen. |
| **Avsyning av bana** | Används då avsyning ska ske efter anmält, befarat fel på infrastrukturen eller föremål i spåret. | OSY 01 | Om fel upptäcks eller föremål finns i spåret ska orsakskoden ändras till lämplig kod som beskriver felet. |
| | Om avsyning av banan sker pga. konstaterat fel på fordon t.ex. hjulplatta. | Lämplig JVA/JDM | Ofelian registreras i den J-kodade händelsen. |
| **Balisfel** | ATC-fel på dragfordon. | JDM 01 | Endast vid konstaterat fel på fordon, annars används orsakskoden OSY 02. |
| | Balisinfofel | ISA 01 | Endast vid konstaterat fel på banan, annars används koden OSY 01. |

| | | | |
|---|---|---|---|
| | Balisöverenstämmelsefel | ISA 01 | ATC nödbroms. Endast vid konstaterat fel på banan, annars används koden OTÅ 03. |
| **Banarbete** | Förplanerat banarbete som orsakar fel på banan eller dyl, som skapar förseningar. | IBT | Ange objektsnr på banarbetet, ej E-blankett. Nivå 3 anges om operativ personal känner till denna. |
| | Uppkörd växel under arbete. | OTÅ 05 | Var tydlig med vad som hänt i fritext. Ange objektsnr på banarbetet, ej E-blankett. |
| | Förplanerat banarbete som är felplanerat, som orsakar förseningar. | IBT 24 | Ange objektsnr på banarbetet, ej E-blankett. |
| | Förplanerat banarbete som överskrider tiden. | IBT 20 | Ange objektsnr på banarbetet, ej E-blankett. |
| | Direktplanerat banarbete som orsakar avvikelser, ex tsm avslutar ej i rätt tid. | IBT 30 | Var tydlig med vad som hänt i fritext. |
| | Direktplanerade arbeten/färder där tkl felplanerat t.ex. start/sluttid. | IBT 30 | Var tydlig med vad som hänt i fritext. |
| | Då tkl direktplanerar ett arbete som inte syftar till akut felavhjälpning eller ändrar start-/sluttid. | IBT 30 | Var tydlig med vad som hänt i fritext. |
| | Förplanerat banarbete förskjuts tidsmässigt på inrådan av Operativ ledning. | DPR 04 | Var tydlig med vad som hänt i fritext. Får även användas på redan sena tåg. |
| | Arbete för akut felavhjälpning. | | **Försening kopplas till Opalhändelse för det fel som behöver åtgärdas.** |
| | När planering inte anpassat tåglägen vid banarbete/ servicefönster och tåg tappar tid pga detta. | IBT 40 | Skriv fritext. Skriv objektsnr eller annan referens. Ex vid hastighetsnedsättningar vid arbetarskydd eller ”kryssning”. |
| **Bil/fordon nära spår** | Då fordon varit nära spår – dvs tillbud till olycka | OTÅ 01 | Var tydlig med vad som hänt i fritext. |
| | Då händelsen inträffat vid plankorsning. | OTÅ 02 | |
| **Bombhot** | Oavsett hur hotet kommer Trafikverket till känna. | OMÄ 04 | Var tydlig med vad som hänt i fritext. |
| **Bomfel** | Felaktig plankorsning till följd av fel i infrastrukturen. | ISA 02 | Felaktig plankorsning/vägskydd. |

| | | | |
|---|---|---|---|
| | Påkörd plankorsningsanläggning. | OTÅ 02 | Var tydlig med vad som hänt i fritext. |
| **Bomfördröjning** | Då uppehållstiden överskrids pga att tågpersonalen inte fällt bommarna. | JIA 02 **eller**<br><br>JUF 01 | Var tydlig med vad som hänt i fritext. |
| **Brand**<br>Gäller alla typer av brand. Brand i infrastrukturen kopplas till den primära orsaken (händelsen) som föranlett att brand uppstått. | Brand i fordon som föranleds av fordonsfel. | Lämplig JVA/JDM | |
| | Brand intill spår. | ONA 01 | |
| | Brand som föranleds av sabotage. | OMÄ 04 | |
| **Brandlarm**<br>Gäller brandlarm ombord på tåg, i Trafikverkets lokaler samt i infrastrukturen. | Samtliga brandlarm. Om brand konstateras, se då Brand i ovanstående fält. | ONA 01 | Var tydlig med vad som hänt i fritexten. |
| **Brofel** | Alla broar och viadukter, då infrastrukturella fel medför försening. | IBU 04 | |
| | Om en bro/viadukt har blivit påkörd av t.ex. vägfordon är det en olycka som är primär orsak. | OTÅ 01 | Var tydlig med vad som hänt i fritexten. |
| **Bromsfel** | Bromsfel på dragfordon, manuellt eller via detektor. Även vid avstängd broms. | JDM 05 | |
| | Bromsfel på vagn, upptäckt via detektor eller manuellt. Även vid avstängd broms. | JVA 02 | |
| **Broöppning** | Vid fel på bro/viadukt. | IBU 04 | |
| | Planerad broöppning. | OBÖ 02 | |
| | Då beviljad tid för broöppning överskrids. Dock ej pga infrafel. | OBÖ 01 | Ett infrafel som medför att broöppningstiden förlängs orsakskodas med IBU 04, dvs en ny händelse. |
| **Detektorlarm** | Vid konstaterad varmgång. | JDM 12 **eller**<br>JVA 08 | Initialt används en J-kod för Opalhändelsen. Om banan ska avsynas, ska Ofelian för av-syning registreras i samma händelse. En felaktig detektor kan konstateras av Trafikverkets egen personal eller entreprenör, det är viktigt med en korrekt Ofelia i dessa |
| | Vid konstaterad hjulskada. | JDM 04 **eller**<br>JVA 03 | |
| | Vid konstaterad tjuvbroms. | JDM 05 **eller**<br>JVA 02 | |

| | | | |
|---|---|---|---|
| | Vid konstaterat fel på strömavtagare. | JDM 03 | fall. Om inget fel hittas vid felsökning använd OSY 01 eller OSY 02. |
| | Om föraren avsynar men inget fel kan konstateras. | OSY 02 | |
| | Vid konstaterat fel på detektor. | ITA 01 | |
| **Dörrfel** | Vagn | JVA 01 | |
| | Motorvagn/Lok | JDM 09 | |
| **Djur**<br><br>I de fall djur påverkar anläggningen och medför förseningar. Skillnad görs på påkörda djur och de som påverkar anläggningen på andra vis, se förklarande text till höger. | Påkört vilt | ODJ 01 | Vid påkörning av vilda djur. |
| | Levande vilt i spårområdet. | ODJ 02 | Vid trafikpåverkan då levande vilda djur befinner sig i spårområdet. |
| | Påkörd ren. | ODJ 03 | **Endast vid konstaterad påkörning av renar.** |
| | Påkört tamdjur. | ODJ 04 | Vid påkörning av tamdjur som ägs och hålls av människa. Exempelvis nötboskap, får, get, gris, hund, häst, katt. |
| | Levande tamdjur i spårområdet, inkl renar i spår. | ODJ 05 | Vid trafikpåverkan då tamdjur vistas i spårområdet. Exempelvis ren, nötboskap, får, get, gris, hund, häst, katt. |
| | Fågel som orsakat fel i anläggningen. | | För mer information se nr 8 Vägledande principer sid 33. |
| **Evakuering** | Organiserad evakuering som hanteras enligt bestämmelser. | | Förseningar pga evakuering kopplas till ursprunglig Opalhändelse som är orsak till evakueringen. |
| | Spontanevakuering | OMÄ 02 | Även om det efter en tid övergår i en korrekt evakuering. |
| **Event/Evenemang** | Evenemang i omedelbar närhet till järnväg, med ökad risk för otillåtet beträdande av spår – ”spårspring” (risk för personpåkörning etc.) Dessa pågår under begränsad tid som oftast är känd från start. | OMÄ 02 | Evenemang med stora folkmassor i rörelse – som t.ex. vid mässor, marknader, idrottstävlingar etc. – då Trafikverket beslutar om tillfälliga hastighetsnedsättningar (som orsakar tågförseningar). |
| **Extra uppehåll** | Då JF begär extra uppehåll för ett tåg som normalt är genomfartståg. | JPR 08 | Beskriv vad som hänt i fritext. |
| **Fel i körplan** | Planerings körplaner som är misstänkt felaktiga. Felanmäl via Lime. | DTT | Om ett tågs körplan konstruerats på sådant sätt att det inte är möjligt att trafikleda utan att försening uppstår eller om det finns uppenbara felaktigheter i någon del av körplanen. |
| | Tågledares misstänkt felaktiga körplaner. | DPS 04 | Viktigt att identifiera vilken funktion som konstruerat |

| | | | |
|---|---|---|---|
| | | | körplanen för att korrekt orsakskod ska kunna anges. <u>För att kunna följa upp och återkoppla är det mycket viktigt med fritext.</u> |
| **Felaktig hantering eller beslut operativ personal på VO Trafik** | När trafikledare, trafikinformatör, EDI och drifttekniker gör felbedömning eller ett operativt misstag så avvikelser uppstår. | DPS 01 | Skriv fritext om vad som inträffat. |
| | När operativ ledning ger felaktiga direktiv så avvikelser uppstår. Felaktig tidtabell skapad av tågledare. | DPS 04 | Skriv fritext om vad som inträffat. |
| **Fordonsfel** | Vid fel på dragfordon/drivenhet på motorvagn. | Lämplig JDM-kod | Välj en korrekt nivå 3 om denna är känd vid kodningstillfället. Skriv en kort fritext. |
| | Vid fel på arbetsfordon i direkt anslutning till planerat banarbete. | IBT | **Entreprenörens fordon som blir försenade i anslutning till akut felavhjälpning kopplas till den primära händelsen för felet.** |
| **Fordonsfel annat Tåg** | Då tåg försenas pga annat tåg/arbetsfordon. | | Tåget ska vara direkt påverkat av händelsen. Förseningar kopplas till händelsen gällande tåget med fordonsfel. Detta genererar en FAT-kod för det drabbade tåget. |
| **Furnering** | Planenlig furnering drar över tiden eller om extra furnering har begärts. | JIA 03 | Leverera servering till tåg. |
| **Förarbyte** | Akut personalbyte. | JPS 01 | |
| | Akut personalbyte pga sjukdom. | OMÄ 03 | Ska framgå från JF att det handlar om sjukdom. |
| **Förare saknas** | Kan användas då förare saknas eller inte finns på plats i tid. | JPS 01 | Är orsak känd ska denna noteras i fritext. |
| **Förbigång** | Redan sent tåg med angiven primär orsakskod prioriteras bort. | | **Koppla merförseningen till den primärorsak som är anledningen till att en förbigång behöver göras.** |
| | Om tkl prioriterar ett tidigt eller sent tåg framför ett rättidigt för att få den trafikala lösningen bättre i sin helhet. | DPR 03 | Var tydlig med vad som hänt, i fritexten. |
| | Om JF prioriterar mellan sitt eget eller tåg som tillhör annat JF efter överenskommelse. | JPR 01 Egna tåg<br><br>JPR 02 två JF överens om prio | Var tydlig med vad som hänt i fritexten. |
| | Där det inte finns någon klar primärorsak. | FTF 02 | |
| **Gångtidsförlust** | Fordonsfel | Lämplig JDM-kod | Nivå 3 anges om operativ personal känner till denna. |
| | Vagnfel | Lämplig JVA-kod | Nivå 3 anges om operativ personal känner till denna. |

| | | | |
|---|---|---|---|
| | Tåget går med lägre sth än begärt eller angivet i **TPS**. Om nedsatt sth beror på något som ej kan ges annan orsakskod. | JAS 06 | Uppge i fritext vem uppgiften om nedsatt sth kommer ifrån, samt den sth tåget går i. Var tydlig med vad som hänt i fritexten. Kontrollera om möjligt uppgifter i TPS. |
| | Tåget går med högre vikt/är längre jämfört med uppgifterna i **TPS**. | JAS 02 (långt)<br>JAS 03 (tungt) | Var tydlig med vad som hänt, i fritexten. Kontrollera om möjligt uppgifter i TPS. |
| | Tåget tappar tid trots att föraren rapporterar att det inte är några problem. | DTT | Beskriv alltid DTT i Fritext. Anmäl även till ansvarig funktion. |
| | Oförklarlig tidsförlust. | JUF 02 | Försening på *efterföljande* driftplats efter ändrat möte kodas på det mötet. |
| **Hastighetsnedsättning/ Nedsatt hastighet** | Vid akut felavhjälpning på spår ska aktuell I-kod användas. | **Förseningar kopplas till händelsen gällande felet som ska avhjälpas.** | Gäller även för entreprenörens alla färder i direkt anslutning till/från akut felavhjälpning som blir försenade. |
| | Djur i spåret. Se stycke ”Djur” för mer detaljerad information. | ODJ ** | Lämplig nivå 3 anges med djurrapport i Ofelia samt fritext. |
| | Hastighetsnedsättning pga spårfel, t ex sättning, dåligt spårläge. | | Koppla alltid förseningar till ursprunglig orsak till nedsättningen. Gäller även för entreprenörens alla färder i direkt anslutning till/från akut felavhjälpning som blir försenade. |
| | Nedsatt hastighet pga fel fordonstyp eller vagntyp i förhållande till uppgiften i **TPS**. | JAS 02 (långt)<br>JAS 03 (tungt) | Kontrollera om möjligt i TPS, innan användning av JAS. |
| | Om nedsatt hastighet beror på något som ej kan ges annan orsakskod. | JAS 06 | Skriv den hastighet föraren/annan meddelar att tåget framförs i. |
| | Nedsatt hastighet pga olycksdrabbad passage. | OMÄ | Kompletteras med fritext ”STH xx pga olycksdrabbad passage”. |
| | Obehöriga i spåret. | OMÄ 02 | |
| | Punktnedsättning pga av överskriden lastprofil, om detta inte är anpassat i körplanen. | JAS 01 | |
| | Försening pga hastighetsnedsättning i samband med planerade banarbeten. | IBT 40 | I fritext anges objektsnummer till det planerade arbetet. Om möjligt även Snr från Körorder. |
| | Vid vagnfel eller lokfel. | Lämplig J-kod | |
| **Hjulbeläggning Hjulplatta Hjulskada** | På dragfordon/ motorvagn. Upptäckt via detektor eller manuellt. | JDM 04 | Om avsyning av banan beslutas, ska Ofelian registreras i J-händelsen. |

| | | | |
|---|---|---|---|
| | På vagn. Upptäckt via detektor eller manuellt. | JVA 03 | |
| **Hjälpkraft utebliven/felaktig** | När hjälpkraften uteblir och detta t ex orsakas stopp i signaler. | IEA 02 | |
| **Hotfull situation** | | | För mer information se nr 9 Vägledande principer sid 34. |
| **Indikeringsfel** | Fel på hela TC eller flera osammanhängande platser ex stillbild. | ISA 08<br>ISA 10<br>ISA 12 | |
| | Fel på enskild plats. | ISA 05 | |
| | Fel på flera sammanhängande platser. | ITA 12 **eller**<br>ITA 14 | |
| **Inväntad färja** | Då tåg försenats pga inväntan av resenärer från färja. | JPR 03 | |
| | Inväntan av vagnar från utlandet. | OUT | |
| **Inväntad förbindelse** | När det finns en primärorsak, t ex ett infrafel eller olycka och JF inväntar förbindelser samt vid enskild inväntad förbindelse på JF:s initiativ. Även inväntan av buss/taxi. | JPR 03 | Beskriv i en fritext vilket tåg som inväntades eller om inväntan av buss/taxi, det underlättar uppföljningen. |
| **Inväntan/Förbigång/ Prioritering** (enligt JF:s önskemål) | Då ett eller flera järnvägsföretag har bestämt prioriteringen mellan egna/varandras tåg**.** | JPR 01 Ett JF prioriterar egna tåg **eller**<br><br>JPR 02 Två JF överens om prioritering | Beskriv med fritext. |
| **Kollision** | Sammanstötning mellan rälsgående fordon. | OTÅ 01 | |
| | Sammanstötning mellan rälsgående fordon och vägfordon vid en plankorsning. | OTÅ 02 | |
| **Kontaktledning** | Vid fysiskt fel på kontaktledningen, spänningslös kontaktledning eller låg kontaktledningsspänning. | IEA 01 | Var tydlig med vad som hänt i fritexten. |
| | Vid kontaktledningsfel orsakat av strömavtagare på fordon. | JDM 03 | Skriv i fritext på händelsen var informationen som föranleder koden kommer ifrån. |
| | Strömlös kontaktledning pga extern el-leverantör. | IEA 13 | Var tydlig med vad som hänt i fritexten. |
| | Ktl-fel/Nedrivning pga en fågel i kontaktledningen. | | För mer information se nr 8 Vägledande principer sid 33. |
| | Is på kontaktledningen. | IFK 02 | Inträffar under speciella väderförhållanden där specifika parametrar tillsammans orsakar detta. |
| **Kopparstöld** | Åverkan/stöld av kopparkabel. | OMÄ 04 | Beskriv även händelsen i fritext. |

| | | | |
|---|---|---|---|
| **Koppelåkare** | Personer som färdas otillåtet, utanpå vagn. | OMÄ 02 | |
| **Korsande tågväg/möte** | Ett sent tåg hålls tillbaka till förmån för ett rättidigt. | | **I första hand kopplas förseningen till primärorsaken.** |
| | Om tkl prioriterar ett annat tåg/arbete framför ett tåg i rätt tid. | DPR 03 | Det rättidiga tåg som hålls tillbaka, anges som orsakande tåg i tågnummerfältet i Opal. |
| | Finns ingen tydlig primärorsak/händelse, koda med Följdorsak. | FTF 01 | |
| **Körorder** | T ex om körordersystemet inte fungerar och ordergivning måste ske manuellt. | DOS 02 | Lämplig J-kod om felet inte ligger hos Trafikverket. |
| **Lampfel** | Funktionsfel på enstaka signaler. | ISA 04 | |
| **Lokskada** | Fel på dragfordon. | JDM 11 | |
| | ATC-/ETCS-fel | JDM 01 | |
| | Lokskada på annat tåg. | | Använd samma händelse som för tåget med lokskada för de övriga drabbade tågen, på så sätt skapas en FAT-kod. |
| **Långt tåg** | Om tåget är för långt, i förhållande till uppgiften i **TPS.** | JAS 02 | Kontrollera uppgift i TPS. |
| **Manöversystem** | Fel på hela TC eller flera osammanhängande platser eller då fjb-sträckor inte kan manövreras från fjärren t ex vid stillbild. | ISA 08<br>ISA 10<br>ISA 12 | Välj det tågledningssystem som finns på den trafikcentral där du arbetar. |
| | Fel på enskild plats. | ISA 05 | |
| | Fel på flera sammanhängande platser. | ITA 14 | |
| **Nationell kris**<br><br>**- Beslutas och aktiveras av Nationell operativ ledning/Krisledning på Trafikverket.** | Vid extraordinära/extrema samhällspåverkande händelser där ingen part anses ha möjlighet att kunna påverka utfallet/utgången såsom pandemi/smitta/farligt utsläpp/terrordåd/krig eller andra liknande händelser där förloppet är utanför parts kontroll. | ONK<br>Allvarlig incident, kris och fara<br><br>ONK 01 Pandemi<br><br>ONK 02 Terrordåd | Normala kodningsprinciper gäller. Ej samlingshändelser så länge beredskapsnivån ej är höjd till nivå 2 eller mer, förutsatt att det inte handlar om en allvarlig, isolerad händelse som är orsakande.<br><br>För mer information om Pandemi se nr 4 Vägledande principer sid 29. |
| **Nyutrustning** | I de fall ett JF själva väljer att nyutrusta ett tåg, oavsett anledning. | | Ett nyutrustat tåg ska kunna avgå i rätt tid. Om det ändå avgår sent, ange en kod som beskriver orsaken. |
| **Nödbroms** | Balisöverensstämmelsefel | OTÅ 03 | |
| | Då någon obehörig dragit i nödbromsen. | OMÄ 04 | |
| | Vid fordonsfel (slangbrott, tåget tappar luften). | JDM 05 | |

| | | | |
|---|---|---|---|
| | Då nödbroms dragits till följd av nödsituation. | OMÄ | Var tydlig med vad som hänt i fritexten. Nivå 3 anges om orsaken är tydlig. |
| **Obehöriga i spåret** | Gäller då människor obehörigt befinner sig i spårområdet. | OMÄ 02 | |
| **Olycka/Tillbud/Missöde** | Plankorsningsolycka | OTÅ 02 | Även påkörda bommar, som är tillbud till plankorsningsolycka. |
| | Påkörd människa. | OMÄ 01 | |
| | Suicidal människa. | OMÄ 05 | Vid kännedom om att person i spåret är suicidal. |
| | Påkörd bom. | OTÅ 02 | Även om påkörd bom inte alltid innebär olycka, så är det likväl tillbud till en sådan. Var tydlig med vad som hänt, i fritexten. |
| | Självavkoppling | JVA 05 | Även avslitet tåg. |
| | Spontanevakuering | OMÄ 02 | Vid planerad och beslutad evakuering pga fordonsfel, kopplas förseningar till aktuell Opalhändelse för primärorsaken. |
| | Uppkörd växel. | OTÅ 05 | |
| | Urspårning | OTÅ 01 | |
| **Ombordpersonal** | Förare eller annan ombordpersonal på tåget är inte klar. | JPS 01 **eller**<br><br>JPS 03 | Använd korrekt orsakskod beroende på vilken personal som inte är redo då tåget enligt tidtabell ska avgå. |
| **Omledning** | | | Förseningar kopplas till den händelse som är primärorsak till omledningen. |
| **Omlopp/Tågvändning/ Tåglänk** | Ordinarie omlopp. | | I första hand kopplas förseningen till den ursprungliga Opalhändelse som är anledning till det försenade (ordinarie) omloppet. |
| | Om JF vill göra omloppsändringar kan det i vissa fall beroende på situation vara lämpligt med ovanstående primärorsakskodning. | JPR 06 | |
| | Om det vid ett ordinarie omlopp inte finns någon tydlig primärorsak får följdorsak användas. | FOI 05 | |
| **Ordergivning**<br><br>**Viktigt att notera är att orsakskoden DOG enbart används på System M.** | Körordersystemet är ur funktion. | DOS 02 | Viktigt med beskrivning i fritext samt felanmälan. |
| | Ordergivning på system M ex nytillkommet/slopat möte. | DOG | Viktigt med beskrivning i fritext. |

| | | | |
|---|---|---|---|
| | Tågorder har slutat gälla. | JPS 04 | Det är förarens ansvar att se till att ha en giltig tågorder. |
| | Vid ordergivning i samband med pågående händelse, använd den händelsen. | | Förseningar kopplas till aktuell händelse i Opal. |
| | Vid försening i samband med ordergivning då JF begärt extra uppehåll. | JPR 08 | Kan gälla samtliga tågformer. Var tydlig med vad som hänt i fritexten. |
| **Operativa riktlinjer**<br>**Operativa regler** | Vid användning av Operativa riktlinjer. | DTT 01 | Gäller även Operativa regler. |
| **Obehörig/Otillåten stoppsignalpassage** | Används om föraren utan tillstånd kör förbi en signal som inte är ställd till ”kör”. | | OSPA A<br>För mer information se nr 5 Vägledande principer sid 30. |
| | Kan användas när en signal felaktigt går om till stopp framför fordon som inte hinner stanna. | ISA 05 | Ska **alltid** felanmälas.<br>OSPA B |
| | När tkl stoppställt signal felaktigt/av misstag. Samt då tkl stoppställt om fel tåg-/växlingsväg lagts. | DPS 01 | OSPA B alt OSPA C |
| | Vid nödsituation som leder till OSPA A/C kopplas ev försening till den händelsen. | | OSPA A, OSPA C alt händelsen som ligger till grund för stopp i signal. |
| **Personalbrist/Resursbrist** | Lokförare | JPS 01 | |
| | Stationär personal | JPS 02 | |
| | Ombordpersonal | JPS 03 | |
| | Trafkledningspersonal | DPS 02 **eller**<br><br>DPS 05 | Använd korrekt orsakskod beroende på vilken personal som saknas. |
| **Personalbyte** | Förarpersonal | JPS 01 | |
| | Ombordpersonal | JPS 03 | |
| **Plankorsningsolycka** | Sammanstötning mellan tåg och/eller andra fordon vid en plankorsning. Även påkörd bom och/eller bondfångare. | OTÅ 02 | Var tydlig med vad som hänt i fritexten. |
| **Plattformsdörrar**<br>**PFA-dörrar** | Trv äger och ansvarar ej för pfa-dörrar, de är andra fastighets-förvaltares ansvar. | OUT 03 | Kan även appliceras när t.ex. hissar är trasiga. Vid yttre påverkan används lämplig O-kod, ex OMÄ 04 vid sabotage. |
| **Polisingripande** | Även vid avhysning, med eller utan hjälp av polis, samt i de fall då polis eller räddningstjänst begär tågstopp. | | För mer information se nr 9 Vägledande principer sid 34. |
| **Prioritering** | Ett järnvägsföretag har bestämt och prioriterat mellan egna tåg. | JPR 01 | Var tydlig med vad som hänt i fritexten. |
| | Två järnvägsföretag har bestämt och prioriterat mellan varandras tåg. | JPR 02 | Var tydlig med vad som hänt i fritexten. |
| | Trafikledare prioriterar pga andra/särskilda skäl än ovan (dvs. | DPR 03 | |

| | | | |
|---|---|---|---|
| | prioriterar ett tidigt/försenat tåg framför ett rättidigt tåg). | | |
| | Operativ lednings prioritering. | DPR 04 | Gäller ej vid aktiverad störningsplan/aktionsplan. Rapportera då på orsaken till varför planen aktiverats. |
| **Provkörning/Testtåg** | | | För mer information se nr 6 Vägledande principer sid 31. |
| **Påkörd person**<br>**Suicidal person** | Påkörd person. | OMÄ 01 | Var tydlig med vad som hänt i fritexten. |
| | Suicidal person. | OMÄ 05 | |
| **Påkört föremål**<br>**Tillbud till påkört föremål** | T ex last eller delar från annat tåg som oavsiktligt hamnat i banan. | OTÅ 01 | |
| | Last eller delar från tåg som lossnat till följd av dålig lastsäkring. | JVA 04 | Var tydlig med vad som hänt i fritexten. |
| | Nedfallna träd vid storm. | | För mer information se nr 2 Vägledande principer sid 27. |
| | Om någon avsiktligt lagt föremål på spåret, t ex cementblock, cyklar eller bråte. | | För mer information se nr 10 Vägledande principer sid 35. |
| | Övriga påkörda naturhinder som inte kan räknas som sabotage eller några av kategori 3-alternativen under ONA. | ONA | |
| **Resande, av-/påstigande** | Vid merförsening pga resande av-/påstigning. | JUF 01 | Gäller oavsett anledning till att resandeutbytet tar längre tid. |
| **Sabotage** | | | För mer information se nr 10 Vägledande principer sid 35. |
| **Sammansättning** | Används om ett tåg utgörs av en annan tågtyp, dras av fel loktyp eller liknande förhållande till uppgiften i TPS. | JAS | Skriv tydlig fritext, kontrollera om möjligt uppgifter i TPS. |
| | Om ett tåg är för långt i förhållande till uppgiften i TPS. | JAS 02 | |
| | Om tåget är för tungt i förhållande till uppgiften i TPS. | JAS 03 | |
| | Om nedsatt hastighet beror på något som ej kan ges annan orsakskod. | JAS 06 | Notera i fritext vem uppgiften om nedsatt sth kommer ifrån. Samt den sth tåget framförs i. |
| **Sen avgång från godsbangård/vagnhall** | | JIA | Operativ personal ska eftersöka nivå 3-information. |
| **Sen ankomst av rättidigt tåg till godsbangård/ motsvarande** | I de fall då mottagande bangård inte kan ta emot ankommande tåg trots att det är i *rätt* tid. | | **Ange den orsak som skapar försening.** |
| | Växling i vägen. | JUF 04 | Om tåget anländer i tid men annan växling är i vägen. Skriv ”vxl” i orsakande tågnummerrutan, då skapas en FAT för tåget som drabbas. |

| | | | |
|---|---|---|---|
| **Sent från/till annan infrastrukturförvaltare** | Endast tåg till eller från bana med annan infrastrukturförvaltare, dock ej Arlandabanan som hanteras enligt normala kodningsprinciper. | OUT 03 | Ex Inlandsbanan, Smålandsbanan |
| **Sent till/från utland** | | OUT | |
| **Sent lagd tågväg** | Används då lagd tågväg inte går in. | ISA 05<br>ITA 15 | |
| | Felaktig ställverksmanöver. | DPS 01 | |
| | Sen tågväg lagd pga ”annan uppgift”, tidsbrist mm. | DPS 01 | I de fall förseningen beror på resursbrist, använd koden DPS 02. |
| **Servicefönster** | När planering inte anpassat tåglägen vid servicefönster och tåg tappar tid pga detta. | IBT 40 | Skriv ”Servicefönster” och ange referens eller objektnr. |
| **Servicepersonal saknas** | Exempelvis personal som ska furnera (lasta på varor på tåget). | JPS 02 | |
| **Signalfel** | Fel på enstaka signaler. | ISA 04 | |
| | När signalställverk är utslaget/stillbild på enskild driftplats pga t ex trasig säkring. | ISA 05 | |
| **Signalsystemfel** | Fel på manöversystem, avser fel på signalutrusning i hel trafikledningscentral eller flera osammanhängande platser. | ISA 08 SNTL<br><br>ISA 10 Ebicos 900<br><br>ISA 12 ERTMS | |
| | Fel på flera sammanhängande platser. | ITA 14 | |
| | Fel på enskild plats. | ISA 04 **eller**<br>ISA 05 | |
| **Sjukdomsfall** | | | För mer information, se nr 9 Vägledande principer sid 34. |
| **Självavkoppling** | | JVA 05 | Även avslitet tåg. |
| **Slag i hjul** | På dragfordon. Upptäckt via detektor eller manuellt. | JDM 04 | Föranleder hjulplattan avsyning av banan ska Ofelian för detta skapas i den J-kodade primärhändelsen. |
| | På vagn. Upptäckt via detektor eller manuellt. | JVA 03 | |
| **Slangbrott** | På dragfordon. | JDM 05 | |
| | På vagn. | JVA 02 | |
| **SNTL** | Fel relaterat till tågledningssystemet SNTL. | ISA 08 | Samtliga fel pga tågledningssystemet SNTL kodas på ISA 08, ex indikeringsfel samt att systemet ej fäller tågväg etc. |
| **Snö/Is** | Fel i infrastrukturen föranlett av snö/is härleds endast till berörd ONA-kod då snöberedskapsnivån | | För mer information, se nr 7 Vägledande principer sid 32. |

| | | | |
|---|---|---|---|
| | **är höjd** till 2 eller högre. Fel i infrastrukturen föranlett av snö/is då snöberedskapsnivån **ej är höjd,** orsakskodas med relevant I-kod. | | |
| **Solkurva** | Solkurvor orsakas nästan uteslutande av eftersatt underhåll eller avvikelser i spårets konstruktion samtidigt som stora tryckkrafter råder pga solvärme. | IBÖ 01 | |
| **Specialtransport** | Används då specialtransporten påverkar tågföringen, ex pga annat spårval eller punktnedsättning och detta inte är anpassat i tågplanen. | JAS 01 | Skriv alltid fritext när JAS används. Kontrollera uppgifterna i TPS. |
| **Spårbrist** | | | **I första hand kopplas förseningar till primärorsaker. Ange annars den orsak som skapar försening.** |
| | Alternativt - använd Följdorsak | FTF 03 | |
| **Spårfel**<br>**Spårledningsfel/**<br>**Spårmarkering** | Koden ska användas vid fysiskt spårfel, t ex uppfrysning, skevningsfel, fel på fast bro. | IBÖ 01 | |
| | Används initialt då spårledning är felaktigt belagd och det är klart att beläggningen inte beror på ex rälsbrott. | ISA 03 | Om rälsbrott upptäcks används korrekt IBÖ-kod, kortslutning av utomstående part medför korrekt OMÄ-kod osv. |
| **Spårhalka** | | | För mer information se nr 1 Vägledande principer sid 26. |
| **Stillbild/transmissionsfel** | Avser fel på signalutrustning i trafikledningscentral t ex transmissionsfel eller indikeringsfel vid flera osammanhängande platser. | ISA 08 SNTL<br><br>ISA 10 Ebicos 900<br><br>ISA 12 ERTMS | |
| | Fel på enskild plats. | ISA 05 | |
| | Fel på flera sammanhängande platser. | ITA 14 | |
| **Strömavtagarfel** | | JDM 03 | Även vid autodrop. |
| **Städning, extra vagnservice** | T ex extra städning. | JIA 01 | |
| **Ställverk**<br>**Signalställverk**<br>**Dataställverk** | Vid fel i lokalställverk eller centralt ställverk, t ex säkringsfel/stillbild eller utebliven kraftmatning till ställverk. | ISA 05 | |
| | Dataställverk | ITA 15 | Ex låsning i dataställverk. |
| **Telefonförbindelse** | Vid tekniska problem med telefoni. Ex operativ telefoni, IP telefoni. | ITA 11 | Viktigt att skriva en kort interntext då orsakskoderna i sig inte beskriver problemen närmare. |
| **Tillkoppling**<br>**Multning** | Vid planerad tillkoppling då tiden inte räcker till. | JIA 06 **eller**<br><br>JUF 03 | |

| | | | |
|---|---|---|---|
| **Tjuvbromslarm** | | | För mer information om varmgång o dyl, se nr 3 Vägledande principer sid 28. |
| **TKL upptagen med annan uppgift/hög arbetsbelastning** | Då tkl pga andra arbetsuppgifter eller pga arbetsbelastning vid störning inte hunnit lägga tågväg eller liknande. | DPS 01 | Skriv fritext, nämn gärna vilka andra händelser som orsakade detta. |
| **TLS** | TLS drar ej, dvs aktiverad tls fungerar inte. | ISA 15 | Förklara i fritext. |
| | TLS drar fel eller tågnummer vänder fel, så att det inte drar vidare. | DOS **eller**<br><br>DPS 01 | Det är viktigt att skilja på när stödsystem inte fungerat tillfredsställande och när man förlitat sig på att dessa fungerar. TLS är ett hjälpmedel och detta ska speglas även i orsakskodningen. Viktigt att tänka på är att Tc själva programmerar TLS, felaktig programmering är därför en felaktig hantering som genererar en DPS 01. |
| **Träd över spår/ktl** | | | För mer information se nr 2 Vägledande principer sid 27. |
| **Tungt tåg** | Används då tåg inte kan hålla sin tidtabell pga den i TPS planerade vagnvikten har överskridits. | JAS 03 | Kontrollera om möjligt uppgifterna i TPS. Beskriv i fritext, gärna förarens förklaring. |
| **Tåg före** | I första hand kopplas förseningen till primärorsaken på det sena tåg som merförsenas. | | |
| | Finns ingen klar primärorsak, koda med följdorsak. | FTF 03 | |
| | Om tkl prioriterar ett tidigt/försenat tåg framför ett rättidigt tåg. | DPR 03 | Vid DPR 03 skapas händelsen på det bortprioriterade tåget. I *fritext* anges vad tkl prioriterat. |
| **Tågmöte** | I första hand kopplas förseningen till primärorsaken till det sena tågmötet. | | |
| | Finns ingen klar primärorsak, koda med följdorsak. | FTF 01 | |
| | Om tkl prioriterar ett tidigt/försenat tåg framför ett rättidigt tåg. | DPR 03 | Vid DPR 03 skapas händelsen på det bortprioriterade tåget. I *fritext* anges vad tkl prioriterat. |
| **Tågplan/Tidtabell** | Vid misstänkt fel i tågplanen/felplanering dvs tåg försenas oförklarligt och tkl inte kan finna annat än att anledningen finns i planeringsläget. Även om ett tåg saknas i grafen. | DTT **eller**<br><br>DPS 04 | Beskriv alltid med fritext vad som hänt samt rapportera i Lime vid behov. Tidtabeller som är skapade inom 24 timmar och av tågledare orsakskodas DPS 04. Tidtabeller skapade innan 24 timmar och av Planering orsakskodas DTT. |

| | | | |
|---|---|---|---|
| **Tågnummertapp** | När tåget ex "tappar" tågnumret vid tågvändningar. | DOS 03 | Viktigt med interntext. |
| **Tågsättsbyte** | Om tågsättsbyte sker innan avgång, från utgångsdriftplats. | JIA 05 | Ange orsak till tsä-bytet i interntext. |
| | För att få tsä i ”rätt omlopp” eller ex tåg har gått för många km utan översyn mm. | JPR **eller**<br><br>annan lämplig kod | Om orsak är relaterat till fordonsfel eller annat – använd den händelsen även för detta. Ange annars den orsak som bäst förklarar anledningen. |
| **Tågvändning/Omlopp/ Tåglänk** | I första hand kopplas förseningen till den ursprungliga Opalhändelse som är anledningen till det försenade omloppet. | | |
| | Om JF har önskat att göra omloppsändringar kan det beroende på situation vara lämpligt med ovanstående primärorsakskodning, men i annat fall. | JPR 06 | Ex när JF begär omloppsändring med tåg som har ordinarie ankomsttid efter ordinarie avgångstid för ”nya” omloppet. |
| | Om det inte finns någon tydlig primärorsak och det är ett ordinarie omlopp använd följdorsak. | FOI 05 | |
| **Underminering** | | IBÖ 01 | Skriv fritext och Ofelia! |
| **Uppfrysning** | Används vid fysiskt spårfel pga uppfrysning. | IBÖ 01 | Skriv fritext och Ofelia! |
| **Uppkörd växel/spårspärr** | | OTÅ 05 | Var tydlig med vad som hänt, i fritexten. |
| **Urspårning** | | OTÅ 01 | |
| **Vagnavkoppling/ Tillkoppling** | Överskriden tid för planenlig av- eller tillkoppling. | JPR 04 | Vid av- tillkoppling pga något fordonsfel används aktuell kod för felet. |
| | Om järnvägsföretaget har begärt extra uppehåll för växling, dvs icke planenlig växling. | JPR 08 | |
| **Vagnfel** | Vagnfel | JVA | Orsakskodas med den nivå tre som är relevant, om operativ personal känner till denna. |
| **Vandalisering** | | | För mer information se nr 10 Vägledande principer sid 35. |
| **Varmgång** | | | För mer information se nr 3 Vägledande principer sid 28. |
| **Väderlek** | | | För mer information se nr 7 Vägledande principer sid 32. |
| **Vägförsignal** | Vid fel på enstaka vägförsignal. | ISA 04 | |
| | Vid fel på hjälpkraften då alla vägförsignaler på en sträcka är släckta. | IEA 02 | |
| | Påkörd vägskyddsanläggning. | OTÅ 02 | |

| | | | |
|---|---|---|---|
| **Växelfel** | Även vid fel på växelvärme. | IBÖ 02 | OBS! Uppkörd växel kodas OTÅ 05. |
| **Växling** | När ett järnvägsföretag har begärt extra växling. | JPR 08 | Beror förseningen på fordons-/vagnfel ska aktuell J-kod för det felet användas. |
| | Överskriden tid för planenlig växling innan avfärd från utgångsdriftplats. | JIA 07 | |
| | Växling/rangering utöver plan. | JPR 04 | |
| **Växling i vägen** | När en växlingsrörelse befinner sig i vägen för ett tåg och försening uppstår på ett tåg. | JIA 12 **eller**<br>JUF 04 | I orsakande tågnummer-rutan i Opal anges vxl. |
| **Ändrad uppehållsstation** | När JF begär extra eller flyttat uppehåll. | JPR 08 | |
| **Överskriden uppehållstid** | Används om försening uppstår pga att planerad uppehållstid ej räcker till, ex försening orsakad av exempelvis resenär. Ex många resande, mycket bagage, barnvagnar, mm. | JUF 01 **eller**<br>JUF 03 | |
| **Översvämning** | | ONA 02 | |
| **Övriga naturhinder** | Ex vid dimma. | ONA | |
| | När tavlor/signaler är skymda bakom vegetation. | IBÖ 03 | |
| | Lavin | ONA 04 | |
| | Skred | ONA 05 | |
| | Åska | ONA 10 | |

# Vägledande principer

| Nr 1 | Beskrivning av händelse eller situation: |
|---|---|
| **Spårhalka**<br>*Problematik:*<br>Tåg kör fast eller blir försenade. När anses det vara pga halka, när anses det inte vara pga halka? När beror det på väder och när anses det vara Trafikverkets åtgärder som ej varit tillräckliga? När anses ett tåg vara för tungt för väderlek när vagnsvikter inte är med i linjebok – var ligger ansvaret? | |
| **Koder som berörs:** | |
| JAS/IFK 01/ONA 07 | |
| **Vägledande princip:** | |
| ***Arbetssätt orsakskodning operativt:***<br>Initialt orsakskodas händelsen ONA 07. Om felavhjälpare bedömer att åtgärd behövs, eller om fler tåg är direkt påverkade av halkan på samma plats och kring samma tid - justeras koden till IFK 01.<br><br>Vid fastkörningar ska Tc, i största möjliga mån, kontrollera tågets sammansättning mot system. Om sammansättningen avviker – koda JAS samt lämplig nivå 3 som anger avvikelsen.<br>-<br>Spårhalka ska anmälas till Tkl där och då det inträffar, detta för att Trafikverket ska ha möjlighet att vidta åtgärder. Halka ska alltid anmälas vidare till Dt av Tkl, i de fall flera tåg drabbas på samma plats eller sträcka. Viktigt att Tkl fyller i Opalhändelsen med tydlig beskrivning kring plats, vem anmälaren är etc.<br><br>Ansvar kring tågs vagnvikt ligger på enskilt järnvägsföretag och den dokumentation de har.<br><br>Vid förhöjd beredskapsnivå kan orsakskodningen påverkas, se avsnitt om Väderlek. Även utklipp nedan kan påverka orsakskodningen.<br><br>Utklipp JNB 2022:<br>2.4 Trafikrestriktioner<br>Tillfälliga trafikrestriktioner kan förekomma till följd av skador på infrastrukturen, till exempel på grund av olyckor, översvämningar och skred. Dessutom kan restriktioner för vagnvikt förekomma på vissa sträckor till följd av yttre förhållanden, till exempel lövhalka. Järnvägsföretagen ska anpassa vagnvikten efter rådande förhållanden, men Trafikverket kan alltid besluta om generella begränsningar av vagnvikten för alla järnvägsföretag inom geografiska områden när järnvägsföretagens egna begränsningar inte bedöms vara tillräckliga. Trafikrestriktioner kan även förekomma på grund av infrastrukturens beskaffenhet och trafikens art. | |

| **Nr 2** | **Beskrivning av händelse eller situation:** |
|---|---|

**Träd och trädsäkring**

*Problematik:*

Träd faller över spår eller kontaktledning/annan infrastruktur. Hur ska vi tänka med trädsäkring?
När anses ONA 09 vara korrekt, när anses IFK 03 vara korrekt?

**Koder som berörs:**

ONA 09/IFK 03

**Vägledande princip:**

***Arbetssätt orsakskodning operativt:***

Initialt används orsakskoden IFK 03.

-

Trädsäkrad bana – om träd ändå faller – används kod IFK 03.

Om icke trädsäkrad bana – orsakskodas händelsen ONA 09.

Det finns områden som inte kan trädsäkras, ex:

- **Naturreservat, kommunala och statliga**
- **Områden som omfattas av Naturvårdsavtal**
- **Olika skyddsformer kring biotopskyddsområden**
- **Detaljplanerade områden**
- **Prickad mark**

Tc ska i största möjliga mån försöka ta reda på status kring trädsäkring på aktuell bana för korrekt användning av kod.

Vid förhöjd beredskapsnivå kan orsakskodningen påverkas, se avsnitt om Väderlek.

| Nr 3 | Beskrivning av händelse eller situation: |
|---|---|
| **Varmgångslarm Tjuvbromslarm**<br>*Problematik:*<br>När anses väder vara orsak till varmgångslarm och tjuvbromslarm, när ligger ansvaret på järnvägsföretaget och när ligger ansvaret på Trafikverket – i form av förebyggande åtgärder o dyl?<br>Om konstaterat fel på fordon, när används JDM 05 eller JDM 12, JVA 02 eller JVA 08? | |
| **Koder som berörs:** | |
| ONA 03/ONA 06/JDM 05/JDM 12/JVA 02/JVA 08/OSY 02/ITA 01 | |
| **Vägledande princip:** | |
| ***Arbetssätt orsakskodning operativt:***<br>Initialt används lämplig J-kod för inträffat larm.<br><br>Normalläge:<br>Trafikverket såväl som järnvägsföretagen ska kunna hantera rådande läge, då man genom att inte gå upp i beredskapsnivå säger att man klarar av att genomföra normal drift avseende infrastruktur samt tågfordon. I de fall larm uppkommer under normalläge kodas lämplig J-kod som beskriver den situation som uppstått. Om åtgärd utförs innan vidare färd kvarstår J-kod, om åtgärd ej behövs justeras koden till OSY 02. Även åtgärder som vidtas i förebyggande syfte som skapar förseningar eller merförseningar orsakskodas med relevant J-kod.<br><br>Vid förhöjd beredskapsnivå kan orsakskodningen påverkas, se avsnitt om Väderlek. | |

| Nr 4 | Beskrivning av händelse eller situation: |
|---|---|
| **Pandemi**<br>*Problematik:*<br>När appliceras koden ONK 01 avseende förseningar kopplat till pandemi? Vilka kriterier behöver vara uppfyllda för användning av ONK 01? | |
| **Koder som berörs:** | |
| JPS 01/JPS 02/JPS 03/DPS 02/DPS 05/ONK 01 | |
| **Vägledande princip:** | |
| ***Arbetssätt orsakskodning operativt:***<br>ONK 01 används i de fall det tydligt framkommer att pandemi är orsak till förseningen.<br><br>NOL/Krisledning beslutar om att ONK 01 ska användas. Här behöver det tydligt framgå att ev försening detta orsakar, beror på rådande pandemi. | |

| Nr 5 | Beskrivning av händelse eller situation: |
|---|---|

**Stoppassage OSPA-A**

*Problematik:*

Ett tåg kör mot stopp, när appliceras kod JPS 05 och när appliceras ex berörd I-kod? Finns det oklarheter när JPS 05 ska användas och i sådana fall – vilka?

**Koder som berörs:**

JPS 05, lämplig I-kod/O-kod

**Vägledande princip:**

***Arbetssätt orsakskodning operativt:***

Initialt orsakskodas händelsen JPS 05.

Här skrivs en BOTA – avvikelserapport - där föraren intervjuas direkt i samband med händelse av Tkl, vilket gör att tydlig information kommer i ett tidigt skede. Här framgår om föraren själv begått misstag eller om det finns en annan yttre faktor som orsakat stoppkörningen. Om växling är orsakande kommer detta generera en FAT då vxl anges som orsakande tåg i tågnummerrutan i Opal.

| Nr 6 | Beskrivning av händelse eller situation: |
|---|---|
| **Provkörning/Testtåg**<br>*Problematik:*<br>När anses ett tåg vara ett provkörningståg? Vilka kriterier ska vara uppfyllda för användning av kod OTÅ 06? | |
| **Koder som berörs:** | |
| OTÅ 06/JUF/JUF 02/JAS 06 | |
| **Vägledande princip:** | |
| ***Arbetssätt orsakskodning operativt:***<br>OTÅ 06 används i de fall det gäller provkörning med provkörningsbeslut.<br><br>Det ska tydligt framgå att det avser provkörning vid ansökan om tågläge och ett provkörningsbeslut ska finnas tillgängligt för operativ personal. Övriga rörelser härlett till fordonstest eller i förekommande fall – personal som ex övningskör eller liknande – orsakskodas enligt normala kodningsprinciper. | |

| **Nr 7** | **Beskrivning av händelse eller situation:** |
|---|---|
| **Väderlek**<br>*Problematik:*<br>När anses ex storm, snöstorm eller sträng kyla vara situationer som Trafikverket och järnvägsföretag ej kunnat påverka – vilket medför lämplig O-kod? Vilka kriterier behöver vara uppfyllda för användning av sådan kod? | |
| **Koder som berörs:** | |
| ONA/ONA 03/ONA 06/Aktuell I-kod eller aktuell J-kod | |
| **Vägledande princip:** | |
| ***Arbetssätt orsakskodning operativt:***<br>Ej förhöjd beredskapsnivå och nivå 1: Trv + JF = J-kod, I-kod/annan lämplig kod<br>Beredskapsnivå 2 eller högre: Trv + JF = lämplig O-kod<br>-<br>Beredskapsnivåer; så länge en beredskapsnivå inte är förhöjd ska Trafikverket samt järnvägsföretagen kunna hantera trafiken och infrastrukturen enligt normal drift. | |

| **Nr 8** | **Beskrivning av händelse eller situation:** |
|---|---|
| **Fåglar i infrastrukturen och på fordon**<br>*Problematik:*<br>En fågel orsakar skador i infrastrukturen och/eller på fordon. När anses Trafikverket ha vidtagit tillräckliga åtgärder för att förhindra att detta kan ske och när anses Trafikverket ha möjligheter att utveckla möjligheter för att förhindra att det sker? När anses ansvaret ligga hos enskilt järnvägsföretag? | |
| **Koder som berörs:** | |
| ONA 08/lämplig IEA/lämplig JDM eller JVA | |
| **Vägledande princip:** | |
| ***Arbetssätt orsakskodning operativt:***<br>Initialt orsakskodas händelsen med relevant IEA-kod, dvs symptomkodning för hur felet framträder.<br>-<br>Där Trafikverket installerat s k fågelskydd, anses Trafikverket ha vidtagit tillräckliga åtgärder för att minimera risken och i dessa fall orsakskodas händelsen ONA 08. Där Trafikverket haft möjlighet att installera s k fågelskydd men ej gjort detta, bedöms åtgärderna vara otillräckliga på aktuell plats och händelsen orsakskodas med relevant IEA-kod.<br>Om en fågel orsakar skador genom kontakt med fordon, orsakskodas detta med en relevant JDM-kod eller JVA-kod. | |

| **Nr 9** | **Beskrivning av händelse eller situation:** |
|---|---|

**Akut sjukdom/Avhysning/Hotfull situation på tåg**

*Problematik:*

Resande eller personal blir akut sjuka på tåget eller i anslutning till tåget. Ett polisingripande eller avhysning sker, en hotfull situation uppstår som berör personal eller resande.
Polis/räddningstjänst/blåljusmyndighet begär tågstopp.

**Koder som berörs:**

OMÄ 03

**Vägledande princip:**

***Arbetssätt orsakskodning operativt:***

I de fall situationen berör ex hot, våld, akut sjukdom avseende resenär eller personal - eller insats av blåljusmyndighet - används orsakskoden OMÄ 03.

-

Vid sjukdomsfall på/vid tåget eller i nära anslutning till tågets avgång, vid polisingripande och vid avhysning. Gäller även vid avhysning av resande då tågpersonal själva avhyser en person - sjukdom hos resande eller personal. OMÄ 03 appliceras även vid hotfulla situationer, ex när personer på tåg orsakar en situation som riskerar att eskalera till hot och våld.

OMÄ 03 används även när polis/räddningstjänst, dvs blåljusmyndighet begär tågstopp.

| Nr 10 | Beskrivning av händelse eller situation: |
|---|---|
| **Hot mot anläggning/Sabotage**<br>*Problematik:*<br>Sabotage eller hot om sabotage mot anläggning eller järnvägsfordon. | |
| **Koder som berörs:** | |
| OMÄ 04 | |
| **Vägledande princip:** | |
| ***Arbetssätt orsakskodning operativt:***<br>I de fall sabotage eller hot riktas mot anläggning eller järnvägsfordon appliceras kod OMÄ 04.<br><br>-<br>Vid yttre påverkan; ex sabotage mot anläggning och järnvägsfordon. Även vid hot som inkommer som riktas mot anläggning eller järnvägsfordon. | |

| Akut inställda tåg - förklarad kodlista | | |
|---|---|---|
| **Tecken som kan användas i orsakrapporteringsrutorna.** | H eller h | Ett formulär visas där en redan befintlig händelse kan väljas eller en händelse kan skapas. |
| | T eller t | Ett formulär där orsakande tåg kan anges. (Se beskrivning nedan av Orsakande tåg-formulär.) |
| | Orsakskod | Anges en kod som är rätt så godkänns koden och rätt formulär visas. Om en felaktig kod anges så kommer ett enkelt fönster upp där man kan ange orsakskoden (Orsakskodsformulär). Beroende på inmatad kod så öppnas formulär där händelse, banarbete eller orsakande tåg kan anges. |

| Rubrik/orsaks-kod | Kod | Beskrivning av situation | Vägledande princip | Förtydligande |
|---|---|---|---|---|
| **Banarbete – fastställd BAP** | **B** | Koden ska användas när tåg ställs in på grund av planerade fastställda banarbeten i BAP. | Planerade banarbeten som är fastställda i BAP.<br>De banarbeten som utförs som inte är av akut art utan är förplanerade. | De banarbeten som utförs som inte är av akut art utan är förplanerade. |
| **Banarbete Förändrat/ nytillkommet** | **E** | Koden ska användas när tåg ställs in på grund av att ett banarbete blir förändrat, förskjutet eller inställt efter fastställd BAP samt vid nytillkommet banarbete.<br>Felavhjälpning på grund av akuta infrastrukturfel/olyckor rapporteras på respektive orsakskod. | Om ett planerat banarbete avviker i tid (start- och sluttid) eller om omfattningen ändras. Gäller även om arbetet är nytillkommet.<br>Felavhjälpning på grund av akuta infrastrukturfel/olyckor rapporteras på respektive orsakskod, detta gäller även vid fel där felavhjälpning anstår, dvs där felet inte är åtgärdat och som leder till inställelse. | |
| **Trafikverket bristfällig planering** | **W** | Koden ska enbart användas när bristfällig/felaktig planering har inträffat hos Trafikverket innan fastställd tågplan eller om ansökan om "Effektivare tågläge" godkänns av Trafikverket. | Koden ska enbart användas när bristfällig/felaktig planering har inträffat under planeringsfasen hos Trafikverket innan fastställd tågplan, oavsett när felet upptäcks.<br>Om ett tåg måste ställas in till följd av att det är felaktigt planerat och inte kan framföras. | Gäller inte tidtabeller skapade i ett operativt läge, då används koden D.<br>Effektivare tåglägen: Se TDOK 2017:0656. |
| **Driftledning** | **D** | Koden ska användas vid akut inställda tåg på grund av brister hos tågledningen. | När operativ personal gör felbedömning eller ett operativt misstag så inställelse uppstår.<br>När operativ personal aktivt uppmanar till inställelse, där det inte finns någon primärorsak. När operativ | På grund av brister hos tågledningen, exempelvis om en tågklarerare saknas eller om en felaktig ställverksmanöver medför akut inställda tåg. Används även när |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | | ledning ger felaktiga direktiv så inställelse uppstår. | TL skapat en tidtabell som är okörbar (tågmöten på enkelspår o dyl). När operativ personal aktivt uppmanar till inställelse där det inte finns någon primärorsak, exempelvis för att komma tillrätta med trafiken vid mycket småförseningar där det inte finns någon tydlig orsak till dessa. |
| **Infrastruktur** | **I** | Koden ska användas när tåg behöver ställas in beroende på infrastrukturfel som är tågstörande. Händelsen ska vara rapporterad i OPAL. Koden ska också användas vid förändrad banstandard utifrån fastställd järnvägsnätsbeskrivning. Vid inställelse ska koden Infrastruktur kvarstå tills banan har återfått ursprunglig prestanda även om det oftast krävs ett banarbete för att återställa infrastrukturen. Om en händelse visar sig bero på annan orsak ska relevant kod användas. | Koden används för inställda tåg tills dess att infrastrukturen åter fått sin normala standard. Om en händelse visar sig bero på annan orsak ska relevant kod användas. En I-händelse i Opal som är trafikpåverkande och medför inställda tåg ska orsakskodas I. | Om banstandarden avviker från JNB används denna kod. Koden ska användas vid solkurvor. |
| **Följdorsak** | **F** | Koden ska användas när tåg blir inställt på grund av störning från annat tåg. | I de fall ett tåg stör andra tåg som medför att de behöver ställas in. Exempelvis inställda tåg till följd av fordonsskada på annat tåg. | |
| **Järnvägs-företag** | **J** | Koden ska användas för såväl avbokningar som akut inställda tåg. Koden ska användas när Järnvägsföretag vill ställa in ett tåg som det inte finns några hinder för att köra samt om det är järnvägsföretaget som är orsakande för det inställda tåget (exempelvis lokskada). Koden ska även användas när Järnvägsföretaget har planerat fel. | Vid avbokningar och akut inställda tåg där det inte finns hinder mot att köra ett tåg samt att det är järnvägsföretaget som är orsakande för det inställda tåget. Exempelvis om ett tåg blir inställt till följd av lokskada eller andra händelser där Järnvägsföretaget orsakat att tåget måste ställas in. Koden ska användas när Järnvägsföretaget har planerat fel och det leder till inställelse. | |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| **Olycka/Yttre tillbud och Externa händelser** | **O** | Koden ska användas vid olyckor/yttre tillbud. Händelsen ska vara rapporterad i OPAL. Koden ska användas vid inställelse på grund av:<br>Avsyning av bana<br>Avsyning av fordon<br>Broöppningar som finns planerade i tågplanen<br>Pandemi<br>Plankorsningsolycka<br>Påkört djur i de fall det leder till inställelse<br>Strejk, både planerad och oplanerad<br>Urspårning/kollision<br>**O-koden används även i de fall då aktuell olycka/tillbud inte kan kategoriseras som koderna OMÄ, ONA eller OUT** | Koden ska användas vid olyckor/yttre tillbud. Händelsen ska vara rapporterad i OPAL.<br>Vid inställelser ska koden **O** kvarstå tills infrastrukturen har återfått ursprunglig prestanda även om det oftast krävs ett banarbete för att återställa infrastrukturen. Om en händelse visar sig bero på annan orsak ska relevant kod användas.<br>Vid konstaterat fel används relevant orsakskod för det som inträffat.<br>Används som initial kodning vid urspårning/olycka. | En händelse i Opal som är trafikpåverkande, föranledd av olyckor/tillbud/ externa händelser och som medför inställda tåg.<br>Pandemi orsakskodas med O i de fall det tydligt framkommer att pandemi är orsaken.<br>Avsyning p.g.a larm om misstänkt fel på infrastrukturen, misstänkt fel på lok, motorvagn och vagn. Gäller även om föremål misstänks ligga i banan. |
| **Människa** | **OMÄ** | Koden ska användas vid personrelaterade händelser. Händelsen ska vara rapporterad i OPAL. Koden ska användas vid inställelse på grund av:<br>Akut sjukdomsfall på tåget<br>Kännedom att person i spåret är suicidal<br>Personer som obehörigt beträder spårområdet<br>Polisiära ärenden<br>Påkörd person/misstänkt påkörd person<br>Sabotage/skadegörelse | Koden ska användas vid personrelaterade händelser samt när polis-, annan blåljusmyndighet eller räddningsingripande förhindrar tågtrafik eller är tågstörande. Händelsen ska vara rapporterad i OPAL.<br>Vid inställelser ska koden **OMÄ** kvarstå tills infrastrukturen har återfått ursprunglig prestanda även om det oftast krävs ett banarbete för att återställa infrastrukturen. Om en händelse visar sig bero på annan orsak ska relevant kod användas. | |
| **Natur** | **ONA** | Koden ska användas vid naturrelaterade händelser. Händelsen ska vara rapporterad i OPAL. Koden ska användas vid inställelse på grund av:<br>Brand<br>Fåglar<br>Lavin<br>Skred<br>Sträng kyla<br>Storm/snöstorm<br>Träd | Koden ska användas vid naturrelaterade händelser. Händelsen ska vara rapporterad i OPAL.<br>Vid inställelser ska koden **ONA** kvarstå tills infrastrukturen har återfått ursprunglig prestanda även om det oftast krävs ett banarbete för att återställa infrastrukturen. Om en händelse visar sig bero på annan orsak ska relevant kod användas. | Vid storm och snöstorm som orsakar inställda tåg. Då fågel orsakar inställda tåg. Träd över spår eller kontaktledning som orsakar inställda tåg. Åsknedslag som orsakar inställda tåg. Åsknedslag som orsakar störningar i system eller i strömförsörjning, gäller |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | Åska<br>Översvämning | | anläggning och fordon. Gäller för brand intill spår. Brand i infrastruktur kopplas till brandorsaken. Brand p.g.a. sabotage rapporteras som **OMÄ**. Vid höga vattenflöden som inte är regelbundet återkommande. Om skredvarningslarm aktiveras pga fel i larmsystem ska I-kod användas. |
| **Utland/ Annan infrastruktur-förvaltare** | **OUT** | Används för samtliga händelser som inträffar i utland samt hos annan infrastrukturägare/infrastrukturförvaltare och som orsakar inställda tåg. | Exempelvis infrastrukturfel, arbeten, olyckor eller dyligt hos annan infrastrukturägare/infrastrukturförvaltare som Trafikverket inte kan ta ansvar för. | |

# Slutresultat och dokumentation

I system för inrapportering inrapporterade orsakskoder för tågförseningar.

# Relaterade dokument

Operativ rapportering av orsakskoder i processen Trafikleda och trafikinformera, TDOK 2013:0457

Avaktivering/återaktivering av kvalitetsavgiftsmodellen vid onormala driftförhållanden, TDOK 2015:0351

Begäran om förnyad bedömning av orsakskod, TDOK 2015:0352

Egenkontroll av Förnyad bedömning av orsakskod (BONO), TDOK 2015:0427

Kvalitetssäkring av orsakskoder inom Trafikledning, TDOK 2014:0179

# Versionslogg

| Fastställd version | Dokumentdatum | Ändring | Namn |
|---|---|---|---|
| 1.0 | 2014-06-30 | Överföring från BVC dokument till dokumentmall instruktion, redaktionella ändringar | Maria Alexandersson |
| 2.0 | 2014-09-08 | Händelsetypen solkurva är införd Namnändringar på ODJ-koderna införda | Kari Räihä/Maria Alexandersson |
| 3.0 | 2014-12-09 | Hastighetsnedsättningar p.g.a. olycksdrabbad passage samt vid evenemang, festivaler o.dyl. Orsakskodning vid kopparstöld | Robert Gabrielsson |
| 4.0 | 2015-08-18 | OUT –beskrivning<br>DPS 02 –beskrivning<br>JPR -beskrivning (Ny rad)<br>OTÅ –avgrävd kabel<br>Uppmaning till kontroll i Trainplan innan koda JAS.<br>Uppmaning till Fritext vid DTT och JAS.<br>Justerat förklaring av ISA 5 samt 8-11.<br>Införd i ny mall. | Anders Thorén |
| 5.0 | 2015-12-07 | Korrigering av kod DPS | Anders Thorén, TLOap |
| 6.0 | 2016-10-03 | Större justering av layout. Tagit bort motsägelsefulla beskrivningar. Ändrat avgrävda kablar, personalomlopp, förtydligat gällande F-koder med flera koder. | Johnny Tilgrim, Tloap |
| 7.0 | 2016-12-11 | Akut inställda tåg infört samt förtydligat flertalet orsakskoder och hur användning ska ske. Förenklat och förbättrat layout väsentligt. | Andreas Nilsson och Sirpa Etholén, Tloap |
| 8.0 | 2017-04-04 | Införande av BAR-koder, justerat instruktion, infört | Kari Räihä, Produktionsuppföljning |

| | | | |
|---|---|---|---|
| | | innehållsförteckning samt mindre justeringar i text | (TLoap) |
| 9.0 | 2017-05-05 | Förtydligande kring försenade tåg som tillhör entreprenör som kan kopplas till akut felavhjälpning förtydligat på flera ställen. Rättat stavfel och mindre justeringar. | Kari Räihä, Produktionsuppföljning (TLoap) |
| 10.0 | 2018-04-09 | Korrigering av beskrivningen av koden IBT07 i delen BAR-koder på sidan 33. | Thorén Anders, TLoap |
| 11.0 | 2018-06-26 | Inga ändringar i innehåll. Endast ändrad klassning av dokumentet. | Åsa Nylén, TLoap |
| 12.0 | 2019-06-18 | Mindre korrigeringar om bland annat förar- och ombordpersonal. Har bytt från Basun till OPAL. | Åsa Nylén, TLoap |
| 13.0 | 2020-10-01 | Omfattande genomgång av TDOK. Ändrat till Orsaksutredning. Tagit bort motsägelsefulla förklaringar samt justerat så dokumentet samspelar tydligare i olika stycken. Tagit bort dubbel information för smidigare utförande. Korrigerat stavfel och gjort texter mer enhetliga. Infört kod ONK. | Alexandra Sewerin, TRvso och Jonas Olsson, TRvso |
| 14.0 | 2020-03-31 | Infört SNTL samt koden JAS 06. | Alexandra Sewerin, TRvso |
| 15.0 | 2022-02-23 | Förtydligat stycke ”Naturhinder” med ”hård vind” ang storm. Ändrat rubrik från Otillåten stoppassage till Obehörig stoppsignalpassage. | Alexandra Sewerin, TRvso |
| 16.0 | 2022-05-04 | Ändrat koder i stycke ”Träd över spår/kontaktledning”. | Alexandra Sewerin, TRvso |
| 17.0 | 2022-09-08 | Träd över spår/kontaktledning, förtydligat användandet av koderna. Sent från/till annan | Alexandra Sewerin, TRvso |

| | | | |
|---|---|---|---|
| | | infrastrukturförvaltare, lagt till avgående tåg. | |
| 18.0 | 2022-10-24 | Total genomgång pga ändrad kodlista för merförsenade tåg. Nya koder införda, andra borttagna. Kodningsprinciper har ändrats i somliga fall eller tagits bort. Vägledande principer införda. Nya koder för inställda tåg har tillkommit samt att principer har utvecklats. Vägledande principer har tillkommit. | Alexandra Sewerin, TRvso |
| 19.0 | 2023-03-16 | Plankorsningsolycka: lagt till ”bondfångare”. Balisfel: justerat förklaring och kod för Balisöverensstämmelse-fel. Banarbete: lagt till ”Uppkörd växel”. Uppkörd växel: justerat rubrik. Avläsningspunkt: tagit bort kod DPS 01, justerat all text att peka på kod DOS 03. Tågnummertapp: kortat ner information. Kontakt-ledning: Is på kontakt-ledning, justerat till kod IFK 02. | Alexandra Sewerin, TRvso |

Dokumentegenskaper, TDOK-nummer TDOK 2014:0259, Fastställt avChef Orsaksutredning, Skapat av Sewerin Alexandra, TRvso, Dokumentdatum *2023-03-16*, Gäller från *[Gäller från]*, Ersätter *[Ersätter]*
Dokumenttyp INSTRUKTION, Konfidentialitetsnivå: 1 Ej känslig