

Museiföreningen



MUNKEDALS JERNVÄG

Föreskrifter

MfMJ 101-2

Tillägg till Trafiksäkerhetsinstruktionen
(MfMJ Sjö)

Gäller fr.o.m. 2020-08-01
Beslutande: Styrelsen

Omfattar 9 sidor
Dokumentansvarig:
Biträdande Trafikchefen
Håkan Jaldung

INNEHÅLL

- 1 Allmänt**
- 2 Trafikeringsform**
- 3 Underhåll**
- 4 Utbildning och tjänstgöring**
- 5 Körning med dragfordon**
 - 5.1 Inledning
 - 5.1 Backning med växlingssätt
 - 5.2 Koppling med vagnar
 - 5.3 Bromsning av fordon
 - 5.4 Bromskapacitet
 - 5.5 Rangering
 - 5.6 Samtidiga växlingsrörelser
- 6 Banan**
 - 6.1 Inledning
 - 6.2 Hastighet
 - 6.3 Spårplaner - trafikplatser m.m.
 - 6.4 Växlar
 - 6.5 Fria rummet
 - 6.6 Linjebeskrivning: Munkedals Nedre (Mkln) – Munkedals hamn (Mklh)
 - 6.7 Linjebeskrivning: Munkedals hamn (Mklh) – Munkedals nedre (Mkln)
- 7 Vägkorsningar**
 - 7.1 Vägvak
- 8 Brandskydd**

1 Allmänt

Föreskriften ingår som en del i säkerhetsstyrningssystemet för Museiföreningen Munkedals Jernväg (MfMJ).

Föreskriften ersätter föreskriften MfMJ 101-1 Tillägg till Trafiksäkerhetsinstruktionen (MfMJ Säo) som upphävs att gälla fr.o.m. den 1 augusti 2020.

MfMJ:s organisation m.m. framgår av MfMJ:s stadgar.

2 Trafikeringsform

All trafikering hos MfMJ sker som växling på sidospår.

3 Underhåll

Det rullande materialet underhålls enligt beslut av Maskinchefen med hjälp av behörig personal.

Besiktning av det rullande materialet utförs av Maskinchefen, samt där så krävs av vederbörlig kontrollmyndighet.

Före trafiksäsongen säkerhetsbesiktas Banchefen banan och ansvarar för att nödvändigt underhåll utförs.

4 Utbildning och tjänstgöring

Föreskrifter om utbildning av trafikpersonal finns i föreskriften MfMJ 150 Utbildning.

Föreskrifter om kompetensens vidmakthållande finns i föreskriften MfMJ 120 Personal.

Inför varje trafiksäsong upprättas en tjänstgöringslista där personal med säkerhetskritiska arbetsuppgifter utses såsom, förare, eldare, bromsare och rangerare samt utses övrig personal i befattningar som inte kräver säkerhetsutbildning. Trafikchefen kontrollerar att personalen har godkänts i föreskriven utbildning och att erforderliga hälsokontroller genomförts m.m.

5 Körning av dragfordon

5.1 Inledning

Under drift är föraren ensam ansvarig för säkerheten. Föraren skall tillse att dragfordonet har fungerande signaler. Förare och bromsare skall ha kontakt med varandra innan växlingsrörelsen startar, se vidare föreskriften MfMJ 125 Instruktion bromsare.

I växlingssättet skall normalt verksamt dragfordon gå främst. Om flera verksamma dragfordon används skall de kopplas intill varandra. Beslut om undantag kan ges av Trafikchefen eller Maskinchefen.

5.2 Backning av växlingssätt

Om situationen kräver att växlingssättet backas för att nå en trafikplats med rundgångsmöjlighet får detta ske med sth 10. En signalgivare skall finnas på främsta vagnen, som inte är godsvagn, för att kunna signalera (rörlig stoppsignal) till föraren om hinder eller annan fara skulle uppstå. Signalgivaren skall därvid vara försedd med en röd flagga. Backning får inte ske vid mörker om inte tillräckligt ljus kan anordnas i färdriktningen. Vid mörker skall mörkersignaler användas.

5.3 Koppling av vagnar.

Koppling utförs endast av behörig personal. Föraren ansvarar för koppling mellan lok och närmsta vagn och bromsare för vagnarnas koppling.

5.4 Bromsning av fordon.

Föraren är skyldig att hålla en sådan hastighet att han kan stanna före eventuellt hinder (siktrörelse).

Bromsare skall vid färd befinna sig vid verksam broms på sista personförande (resande) fordon eller efterföljande fordon som bromsas. Om det krävs att flera vagnar bromsas för att uppnå erforderligt bromstal skall bromsarna fördelas jämt över växlingssättet, dock med beaktande av föregående mening. Bromsaren skall i förväg ha kontrollerat att bromsinrättningen fungerar tillfredsställande, se vidare föreskriften MfMJ 125 Instruktion bromsare.

Föraren ansvarar för att kopplingen av vagnarna utförs så att sista fordonet med resande är bromsat eller efterföljas av fordon, som bromsas.

Sist i växlingssätt får högst 4 vagnsaxlar medföras obromsade. Föraren ansvarar även för att dragfordonets broms fungerar tillfredsställande.

5.5 Bromskapacitet

Ett växlingssätt som skall framföras med sth 20 på hela banan, där lutningar upp till 25 ‰ förekommer, skall ett bromstal om minst 25 uppnås. Växlingssätt som skall framföras med högst sth 10 på sträckan Munkedal nedre till E6-bron skall ett bromstal om minst 20 uppnås.

Bromsberäkning:

Verksamt dragfordons axlar skall inte medräknas.

Lastaxel: varje axel räknas som hel lastaxel, utom på godsvagn som är lastad med mindre än $\frac{1}{3}$ av maximal lastvikt som då räknas som $\frac{1}{2}$ lastaxel.

Bromsaxel: bromsad lastaxel räknas som hel bromsaxel.

Bromstal: Antalet bromsaxlar dividerat med antalet lastaxlar, multiplicerat med 100.

5.6 Rangering

Se MfMJ 130 Instruktion rangerare.

5.7 Samtidiga växlingsrörelser

Flera samtidiga växlingsrörelser får ske samtidigt om förare, växlingsledare och signalgivare först samrått om hur växlingen skall ske. Samrådet ska ske med hjälp av mobiltelefon eller kommunikationsradio om de inte befinner sig på samma plats.

MfMJ 101 Tillägg till Trafiksäkerhetsinstruktionen (MfMJ Säo) Utgåva 2. Gäller fr.o.m. 2020-08-01

6 Banan

6.1 Inledning

Banan består av ett enkelspår mellan Munkedals nedre (Mkln) och Munkedals hamn (Mklh).

Vid Mkln finns 3 växlar, ett rundgångsspår samt ett stickspår.

Vid Åtorp (Åtp) finns en växel med spår mot lokstall och där ytterligare en växel före lokstall.

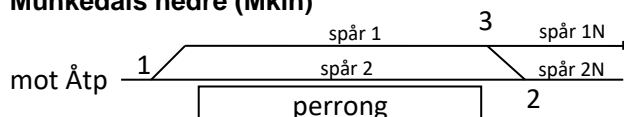
Vid Mklh finns ett rundgångsspår bestående av två växlar.

6.2 Hastighet

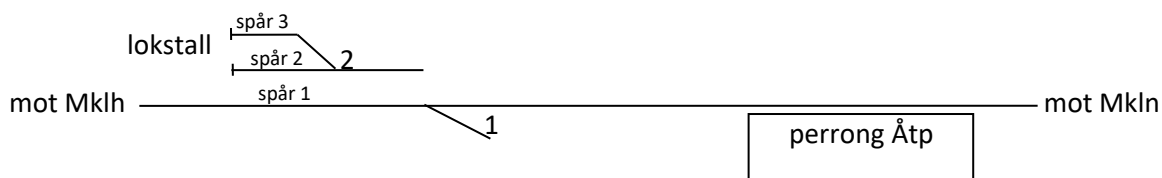
Banans sth är 20.

6.3 Spårplaner - trafikplatser m m

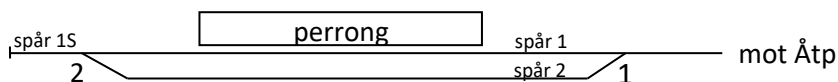
Munkedals nedre (Mkln)



Åtorp (Åtp)



Munkedals hamn (Mklh)

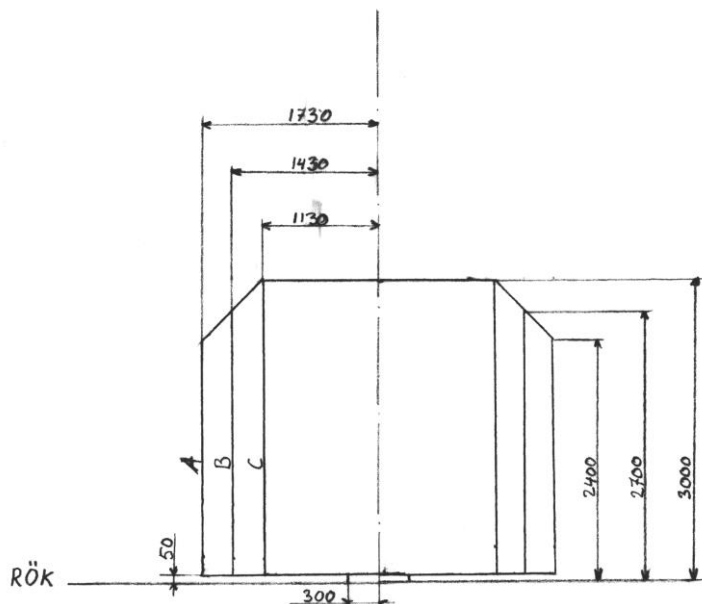


6.4 Växlar

Föraren ansvarar för att växlar ligger rätt vid passage. Se även MfMJ 130 Instruktion Rangerare.

Växel 1 vid trafikplatserna Mkln, Åtp och Mklh skall vara låsta i normalläge vid växling. Detta gäller inte vid rangering och rundgång. Föreningens standardnyckel används.

6.5 Fria rummet



A=Normalsektion

B=min sektion

C=Lastprofil

6.6 Linjebeskrivning: Munkedals nedre (Mkln) - Munkedals hamn (Mklh)

Km	Trafikplats, kort beskrivning eller anmärkning	Anordning
1.800	Mkln	Lastplats, Perrong
1.840	Växel 1 Mkln, skall vara låst utom vid rangering och rundgång	Växel
1.845	obevakad	Plankorsning
2.550	sth 10	Hastighetstavla
2.600	Åtp	Hållplats, Perrong
2.630		Ljudsignaltavla
2.670	Bevakningsalternativ STH 10 gäller	Plankorsning

2.700	Växel 1 Åtp, skall vara låst utom vid rangering	Växel
2800	sth 20, Hastighetstavla	
2.870	Bro över Bohusbanan	Bro
3.070		Ljudsignaltavla
3.025	Obevakad, "Hedlunds"	Plankorsning
4.090	sth 10 upphör	Hastighetstavla
4.550		Ljudsignaltavla
4.640	Obevakad, "Thordésvillan"	Plankorsning
4.770	Obevakad, Vändslinga	Plankorsning
4.780	sth 10	Hastighetstavla
4.790	Obevakad, Vändslinga	Plankorsning
4.880	Växel 1 Mklh, skall vara låst utom vid rangering och rundgång	Växel
4.917	Mklh	Lastplats, Perrong

6.7 Linjebeskrivning: Munkedals hamn (Mklh) - Munkedals nedre (Mkln)

Km	Trafikplats, kort beskrivning eller anmärkning	Anordning
4.917	Mklh	Lastplats, Perrong
4.880	Växel 1 Mklh, skall vara låst utom vid rangering och rundgång	Växel
4.800		Ljudsignaltavla
4.790	Obevakad, Vändslinga	Plankorsning
4.780	sth 20	Hastighetstavla
4.770	Obevakad, Vändslinga	Plankorsning
4.640	Obevakad, "Thordésvillan"	Plankorsning
3.070		Ljudsignaltavla
3.025	Obevakad, "Hedlunds"	Plankorsning
2.870	Bro över Bohusbanan	Bro

2.770	sth 10	Hastighetstavla
2.765		Ljudsignaltavla
2.700	Växel 1 Åtp, skall vara låst utom vid rangering	Växel
2.670	Bevakningsalternativ STH 10 gäller	Plankorsning
2.600	Åtp	Hållplats, Perrong
2.550	sth 10	Hastighetstavla
1.900		Ljudsignaltavla
1.845	Obevakad	Plankorsning
1.840	Växel 1 Mkln, skall vara låst utom vid rangering och rundgång	Växel
1.800	Mkln	Lastplats, Perrong

7 Vägkorsningar

När järnvägsfordon nalkas plankorsningar i Munkedals hamn, Risvarpsvägen (Hedlunds), korsning vid Munkedals nedre, Västra Åtorpsvägen skall vägtrafikanterna varskos därom genom varningssignal (siren), signalen tåg kommer, från lokpersonal.

När järnvägsfordon nalkas Västra Åtorpsvägen och hastighetstavlan STH 10 passeras skall hastigheten vara maximalt 10 km/h, detta gäller i båda riktningar.

Om vägfordon nalkas på Västra Åtorpsvägen, skall föraren vara extra noga med att vägtrafikanter har uppfattat att ett spårfordon kommer att passera, om inte STANNA och låt vägfordonet passera.

Föraren måste särskilt uppmärksamma att vägfordon norrifrån stannar före bommarna för Bohusbanan.

7.1 Vägvak

Vägvak skall användas då plankorsningen, Västra Åtorpsvägen, passeras genom självrullning utan tillkopplat dragfordon eller backning då föraren inte har tillräcklig sikt. Vakt då skall stoppa vägtrafikanter för passage av plankorsning med hjälp av utvecklade signalflygga resp. rött sken i lykta.

8 Brandskydd

Följande gäller:

Brandriskklass 1 - 3 Normal försiktighet iakttages

Brandriskklass 4 - 5E Brandbevakningsfordon skall åtfölja ångloksdraget växlingsätt

För förebyggande av brandtillbud skall följande regler tillämpas:

- Ånglok skall vid färd medföra hink för släckning av eventuell glödbrand.
- Brandbevakningsfordon (motorlok med tillkopplad tankvagn). Tankvagn skall vara fylld med vatten. Vagnen skall vara utrustad med tankad och provkörd motorspruta och 25 meter smalslang med munstycke. Två hinkar (15 liter vardera) med "svabbar" monterade på vagnen.
- Motorloksföraren skall före färd tillse att utrustningen fungerar och är komplett.
- Vid brandbevakning skall mobiltelefon medföras för att kunna att larma vid behov.

Observera att före rörelsen får starta skall samråd enligt avsnitt 5.6 ha skett.