

Museiföreningen



MUNKEDALS JERNVÄG

Föreskrifter

MfMJ 101-3

**Tillägg till Trafiksäkerhetsinstruktionen
(MfMJ Sjö)**

Gäller fr.o.m. 2020-10-01
Beslutande: Styrelsen

Omfattar 13 sidor
Dokumentansvarig: Samordnaren
Håkan Jaldung

INNEHÅLL

- 1 Allmänt**
- 2 Trafikeringsform**
- 3 Säkerhetsstyrningssystemet**
 - 3.1 Bakgrund
 - 3.2 Allmänt om MfMJ:s säkerhetsstyrningssystem
 - 3.3 Förslag från personalen rörande säkerhetsstyrningssystemet
 - 3.4 Kontinuerlig förbättring av säkerhetsstyrningssystemet
 - 3.5 Förfaranden för säkerhetsrelaterade krav
 - 3.6 Förfaranden och metoder för riskbedömning m.m.
 - 3.7 Kompetens och kunskapsspridning rörande säkerhetsstyrningssystemet
 - 3.8 Dokumenthanteringssystemet
- 4 Underhåll**
- 5 Utbildning och tjänstgöring**
- 6 Körning med dragfordon**
 - 6.1 Inledning
 - 6.2 Backning med växlingssätt
 - 6.3 Koppling med vagnar
 - 6.4 Bromsning av fordon
 - 6.5 Bromskapacitet
 - 6.6 Rangering
 - 6.7 Samtidiga växlingsrörelser
- 7 Banan**
 - 7.1 Inledning
 - 7.2 Hastighet
 - 7.3 Spårplaner - trafikplatser m.m.
 - 7.4 Växlar
 - 7.5 Fria rummet

7.6 Linjebeskrivning: Munkedals Nedre (Mkln) – Munkedals hamn (Mklh)

7.7 Linjebeskrivning: Munkedals hamn (Mklh) – Munkedals nedre (Mkln)

8 Väggorsningar

8.1 Vägvak

9 Brandskydd

1 Allmänt

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

Föreskriften ersätter föreskriften MfMJ 101-2 Tillägg till Trafiksäkerhetsinstruktionen (MfMJ Sjö) vilken upphävs att gälla fr.o.m. den 1 oktober 2020.

Ett nytt kapitel 3 om MfMJ:s säkerhetsstyrningssystem har införts varvid en förskjutning av kapitelindelningen samt revidering i kapitel 5 om Utbildning och tjänstgöring har genomförts. Ordet "skall" har genomgående bytts till "ska".

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

2 Trafikeringsform

All trafikering hos MfMJ sker som växling på sidospår.

3 Säkerhetsstyrningssystemet

3.1 Bakgrund

I MfMJ:s föreskrifter, i kapitlet Allmänt, framgår om respektive föreskrift ingår i MfMJ:s säkerhetsstyrningssystem

Härutöver gäller följande rörande säkerhetsstyrningssystemet hos MfMJ utifrån vad som anges i EU-kommissionens förordning nr 2010/1169 (2010-12-10) om en gemensam säkerhetsmetod för bedömning av överensstämmelse med kraven för att erhålla säkerhetstillstånd för järnväg

3.2 Allmänt om MfMJ:s säkerhetsstyrningssystem

Inom JVF ska arbetet prioriteras med att utveckla och förbättra säkerhetsstyrningssystemet.

MfMJ:s styrelse beslutar närmare om Järnvägsförvaltningens (JVF) samråd och samverkan med företrädare för Museibanornas Riksorganisation (MRO) och andra museijärnvägar i frågor som rör säkerheten vid museijärnvägar. Samrådet och samverkan syftar till att identifiera risker, utveckla och vidta åtgärder för riskhantering såsom att JVF särskilt uppmärksammar säkerhetsfrågorna vid planering och genomförande av växling på sidospår samt genomför de förändringar i verksamheten som kan vara nödvändiga för att öka säkerheten.

Trafikchefen och Samordnaren ska tillsammans hos styrelsen initiera de ändringar i MfMJ:s föreskrifter som är påkallade till följd av nya föreskrifter från Transportstyrelsen, till följd av MRO:s rekommendationer eller dokumenterade och prövade erfarenheter hos andra museijärnvägar.

JVF ska ägna uppmärksamhet åt frågan om samarbetet med andra aktörer medför att MfMJ 100 Trafiksäkerhetsinstruktionen (MfMJ Sjö) behöver revideras eller om vissa avsnitt i föreskriften behöver bli föremål för utbildningsinsatser.

3.3 Förslag från personalen rörande säkerhetsstyrningssystemet

Avdelningscheferna inom JVF ska ta tillvara personalens förslag till förbättringar rörande säkerhetsstyrningssystemet. Förslagen ska dokumenteras gemensamt på lämpligt sätt av förslagsställaren och avdelningschefen. Avdelningschef ska föredra förslaget vid möte med JVF varvid beslut fattas om vidare åtgärder såsom eventuella förändringar i föreskrifter rörande säkerhetsstyrningssystemet eller förändringar i utförandet av vissa arbetsuppgifter.

Styrelsen ska hållas informerad om förslagsverksamheten rörande säkerhetsstyrningssystemet av chefen för JVF.

3.4 Kontinuerlig förbättring av säkerhetsstyrningssystemet

Årligen, i god tid innan trafiksäsongen börjar, ska JVF granska säkerhetsstyrningssystemet tillsammans med Samordnaren vid JVF.

Härvid ska dokumenterade erfarenheter från föregående års växlingsverksamhet och den externa säkerhetsrevisorns resultat ligga till grund för analys och åtgärder rörande fastställda fel. Respektive avdelningschef inom JVF ska rätta till fastställda fel i verksamheten.

Gjorda egna erfarenheter och eventuell dokumenterad utveckling hos andra museijärnvägar ska ligga till grund för prövning om nya säkerhetsstyrningsregler ska initieras av JVF hos styrelsen.

3.5 Förfaranden för säkerhetsrelaterade krav

JVF ska tillsammans med Samordnaren som en del av sin verksamhet följa upp om verksamheten uppfyller befintliga, nya och ändrade tekniska och operativa normer eller andra föreskrifter.

I förfarandet vid JVF ingår att identifiera krav och säkerställa en ändringshantering, genomföra nödvändiga förändringar, kontrollera överensstämmelsen med beslutade förändringar och, vid behov, vidta åtgärder om bristande överensstämmelse identifierats samt att muntligt eller via dokument informera berörd personal.

3.6 Förfaranden och metoder för riskbedömning m.m.

JVF hanterar frågor om ändringar rörande utrustning, förfaranden, organisation, bemanning eller samspel. Riskbedömningar ska genomföras. Riskbedömningarna ska grundas på en identifiering av riskkällor.

En lista med riskkällor ska upprättas inom JVF med identifierade riskkällor, därtill knutna åtgärder, riskkällornas orsaker och vilken avdelningschef inom JVF som ska hantera och åtgärda dem.

I hanteringen av riskkällor ingår särskilt att avdelningscheferna inom JVF förmedlar riskbedömningens resultat till personalen och gör riskerna synliga för dem.

Chefen för JVF ska hålla styrelsen kontinuerligt informerad om genomförda riskbedömningar och delge styrelsen lista med riskbedömningar när sådan lista har upprättats inom JVF.

3.7 Kompetens och kunskapsspridning rörande säkerhetsstyrningssystemet

MfMJ 101 Tillägg till Trafiksäkerhetsinstruktionen (MfMJ Sjö) Utgåva 3. Gäller fr.o.m. 2020-10-01

Kompetensstyrningssystemet hos JVF ska inriktas på följande:

Identifiera vilken kunskap och vilka färdigheter som krävs för säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter såsom trafikchef, maskinchef, banchef, lokförare, eldare, bromsare och rangerare samt andra befattningar som av JVF identifierats medföra säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter.

Vid arbetet med befattningsbeskrivningar ska JVF föreslå styrelsen vilka krav på grundläggande utbildningsnivå, psykisk och fysisk lämplighet samt vilka andra krav som bör vara uppfyllda för att tjänstgöra i säkerhetsrelaterad befattning. Formell utbildning och annan likvärdig utbildning och erfarenhet ska prövas vid urvalsprocessen hos JVF.

Kompetenskrav för extern säkerhetsrevisor fastställs av styrelsen.

Kompetenskrav för banbesiktningsman fastställs och dokumenteras av banchefen.

Om fortlöpande utbildning, regelbunden uppdatering av befintliga kunskaper och färdigheter föreskrivs i MfMJ 120 Personal och MfMJ 150 Utbildning.

Sättet att sprida information inom MfMJ, såsom spridande av dokument i säkerhetsstyrningssystemet och driftrelaterad information, framgår av föreskriften MfMJ 012 Information.

Chefen för JVF beslutar om regelbundna kompetenskontroller vid behov, särskilda åtgärder vid olyckor/tillbud eller lång arbetsfrånvaro efter behov eller i förekommande fall samt om särskild utbildning i säkerhetsstyrningssystemet för chefer inom JVF.

Chefen för JVF ska initiera hos styrelsen om förändringar är påkallade i kompetensstyrningssystemet.

Företrädare för JVF deltar i av MRO anordnade säkerhetsutbildningar enligt styrelsens beslut.

3.8 Dokumenthanteringssystemet

I föreskrifterna MfMJ 010 Föreskrifter, 012 Information och 900 Arkiv finns MfMJ:s bestämmelser om dokumenttyper, beslut kring dokument, versionsbeteckningar, vem som är berörd av dokumenten samt hur säkerhetsinformation hanteras, distribueras och arkiveras.

Gällande föreskrifter, se MfMJ:s hemsida.

4 Underhåll

Rullande materiel ska underhållas enligt beslut av Maskinchefen med hjälp av behörig personal.

Besiktning av rullande materiel utförs av Maskinchefen samt, där så krävs, av kontrollmyndighet.

Före trafiksäsongen ska Banchefen besikta banan. Banchefen ansvarar för att nödvändigt underhåll utförs.

5 Utbildning och tjänstgöring

Utöver vad som framgår av avsnitt 3.6 Kompetens och kunskapsspridning rörande säkerhetsstyrningssystemet gäller följande:

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

Föreskrifter om kompetensens vidmakthållande finns i föreskriften MfMJ 120 Personal.

Inför varje trafiksäsong ska hos JVF upprättas en tjänstgöringslista där personal med säkerhetskritiska arbetsuppgifter, samt övrig personal i befattningar som inte kräver säkerhetsutbildning, utses.

Trafikchefen ska kontrollera att personalen har godkänts i föreskriven utbildning och att erforderliga hälsokontroller genomförts m.m.

6 Körning av dragfordon

6.1 Inledning

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

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

6.2 Backning av växlingssätt

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

6.3 Koppling av vagnar.

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

6.4 Bromsning av fordon.

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

Bromsare ska 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 ska bromsarna fördelas jämt över växlingssättet, dock med beaktande av föregående mening. Bromsaren ska 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.

6.5 Bromskapacitet

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

Bromsberäkning:

Verksamt dragfordons axlar ska 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.

6.6 Rangering

Se MfMJ 130 Instruktion rangerare.

6.7 Samtidiga växlingsrörelser

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

7 Banan

7.1 Inledning

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

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

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

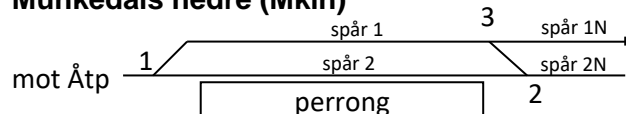
Vid Mklh finns ett rundgångspår bestående av två växlar.

7.2 Hastighet

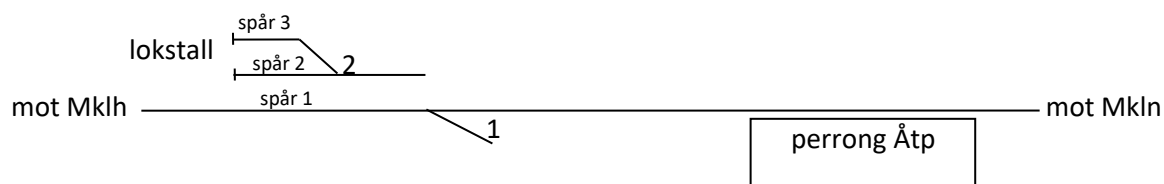
Banans sth är 20.

7.3 Spårplaner - trafikplatser med mera

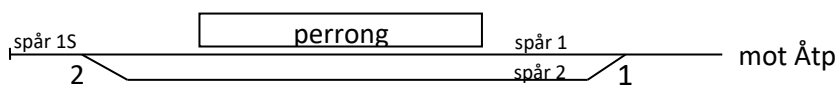
Munkedals nedre (Mkln)



Åtorp (Åtp)



Munkedals hamn (Mklh)

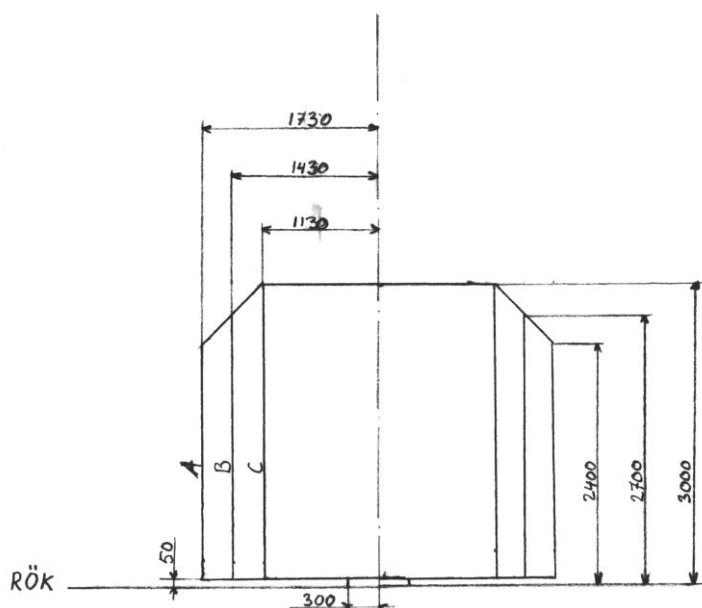


7.4 Växlar

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

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

7.5 Fria rummet



A=Normalsektion

B=min sektion

C=Lastprofil

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

Km	Trafikplats, kort beskrivning eller anmärkning	Anordning
1.800	Mkln	Lastplats, Perrong
1.840	Växel 1 Mkln, ska 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, ska 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, "Thordénavillan"	Plankorsning
4.770	Obevakad, Vändslinga	Plankorsning
4.780	sth 10	Hastighetstavla
4.790	Obevakad ,Vändslinga	Plankorsning
4.880	Växel 1 Mklh, ska vara låst utom vid rangering och rundgång	Växel
4.917	Mklh	Lastplats, Perrong

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

Km	Trafikplats, kort beskrivning eller anmärkning	Anordning
4.917	Mklh	Lastplats, Perrong
4.880	Växel 1 Mklh, ska 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, "Thordénavillan"	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, ska 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, ska vara låst utom vid range- ring och rundgång	Växel
1.800	Mkln	Lastplats, Perrong

8 Vägkorsningar

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

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

Om vägfordon nalkas på Västra Åtorpsvägen, ska 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.

8.1 Vägvaktt

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

9 Brandskydd

Följande gäller:

Brandriskklass 1 - 3 Normal försiktighet iakttages

Brandriskklass 4 - 5E Brandbevakningsfordon ska åtfölja ångloksdraget växlingsätt

För förebyggande av brandtillbud ska följande regler tillämpas:

- Ånglok ska vid färd medföra hink för släckning av eventuell glödbrand.
- Brandbevakningsfordon (motorlok med tillkopplad tankvagn). Tankvagn ska vara fylld med vatten. Vagnen ska vara utrustad med tankad och provkörd motorspruta och 25

meter smalslang med munstycke. Två hinkar (15 liter vardera) med "svabbar" monterade på vagnen.

- Motorloksföraren ska före färd tillse att utrustningen fungerar och är komplett.
- Vid brandbevakning ska mobiltelefon medföras för att kunna larma vid behov.

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