

Museiföreningen



MUNKEDALS JERNVÄG

Föreskrifter

MfMJ 011–1

Tillägg till Trafiksäkerhetsinstruktionen (MfMJ 010 Sjö)

Gäller fr.o.m. 2022-11-01

Omfattar 12 sidor

Beslutande:
Thomas Lange

Föredragande:
Håkan Jaldung

INNEHÅLL

- 1 Allmänt
- 2 Trafikeringsform
- 3 Växling
 - 3.1 Inledning
 - 3.2 Siktrörelser
 - 3.3 Planering
 - 3.4 Kontroll av startvillkor
 - 3.5 Genomförande av växling
 - 3.6 Avslutande
 - 3.7 Växlingsätt
 - 3.7.1 Inledning
 - 3.7.2 Rangering
 - 3.7.3 Koppling av vagnar
 - 3.7.4 Samtidiga växlingsrörelser
 - 3.7.5 Backning av växlingsätt
 - 3.7.6 Vägkorsningar och vägvakt
 - 3.7.7 Utrustning att medföra vid säkerhetskritiska arbetsuppgifter
 - 3.7.8 Färd i förarhytt
- 4 Fordon
 - 4.1 Inledning
 - 4.2 Bromsning (gäller inte vid rangering)
 - 4.2.1 Arbetsuppgift och ansvar
 - 4.2.2 Bromskapacitet
 - 4.2.3 Bromsberäkning
 - 4.3 Transportvillkor för vissa fordon

- 4.4 Stöt och draginrättningar
- 4.5 Fordon och sth
- 4.6 Lastning av fordon
- 4.7 Skadade fordon
- 5 Ledning och säkerhet vid växlingsverksamhet
- 5.1 Order
- 5.2 Personal
- 5.3 Beslut om avspärning
- 5.4 Efterlydnad av order och föreskrifter om säkerhet
- 5.5 Samtal rörande säkerheten
- 5.6 Missöden
 - 5.6.1 Åtgärder vid fara
 - 5.6.2 Åtgärder då fordon kvarlämnas längs spåret
 - 5.6.3 Åtgärder vid ofarbart spår
- 6 Säkerheten på banan
 - 6.1 Arbete på banan
 - 6.2 Underrättelse om ändrad signalmetod
- 7 Brandskydd

1 Allmänt

I föreskriften MfMJ 010 Trafiksäkerhetsinstruktion (MfMJ 010 Säo) finns de allmänna säkerhetsföreskrifterna för Museiföreningen Munkedals Jernväg (MfMJ).

Om säkerhetsstyrningssystemet föreskrivs i MfMJ 008 Säkerhetsstyrningssystemet, riskkontroll och riskanalyser.

Föreskriften MfMJ 011 Tillägg till MfMJ 010 Säkerhetsinstruktion (MfMJ 010 Tillägg Säo) innehåller MfMJ:s särskilda säkerhetsföreskrifter.

Föreskriften ersätter föreskriften MfMJ 101–3 Tillägg till Trafiksäkerhetsinstruktionen (MfMJ Säo) vilken upphävs att gälla fr.o.m. den 1 november 2022.

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

2 Trafikeringsform

All trafikering på MfMJ: s bana sker som växling. Växling innebär förflyttning av fordon på sidospår.

3 Växling

3.1 Inledning

Under körning är föraren ansvarig för säkerheten. Föraren ska kontrollera att dragfordonet har fungerande signaler.

Förare och bromsare ska ha kontakt med varandra innan växlingsrörelsen startar, se vidare föreskriften MfMJ 125 Bromsare.

Funktionskontroll, se föreskriften MfMJ 375 Daglig tillsyn av fordon.

3.2 Siktrörelser

Rörelser genomförs som siktrörelse. Uppsikt i rörelseriktningen ska hållas av en särskild person, om föraren inte är placerad på främsta fordonet med fri sikt.

För siktrörelse gäller antingen hel siktfart eller halv siktfart.

Vid hel siktfart skall hastigheten anpassas så att rörelsen kan stanna inom siktsträckan, före ett stillastående fordon, före signalinrättning eller signaltavla som visar "stopp".

Vid halv siktfart skall hastigheten anpassas så att rörelsen kan stanna inom halva siktsträckan så att kollision förhindras med fordon som framförs med halv siktfart i motsatt riktning, före ett stillastående fordon, före en signalinrättning eller signaltavla som visar "stopp", före en medväxel i fel läge.

Halv siktfart tillämpas vid passage av växlar, i övrigt hel siktfart om inte annan sth är föreskriven och om risk för annan rörelse i motsatt riktning är utesluten.

3.3 Planering

Vid växling ska det finnas en växlingsledare. Om inget framgår av andra bestämmelser, utses växlingsledare av den som initierar växlingen.

Föraren får vara växlingsledare.

Signalgivare ska finnas om föraren inte själv säkert kan besluta om igångsättning eller hålla uppsikt i rörelseriktningen. Signalgivaren kan vara växlingsledaren eller en annan person.

3.4 Kontroll av startvillkor

Innan ett växlingssätt får sättas i rörelse skall växlingsledaren kontrollera i banliggaren om annan växling eller banarbete pågår. Växlingsledaren skall även kontrollera om särskild notering gjorts i banliggaren eller meddelande finns på ordertavlan som kan påverka växlingen. Därefter noterar växlingsledaren tid, namn och mobiltelefonnummer i banliggaren.

3.5 Genomförande av växling

Växlingsledaren övervakar växlingen, beslutar om hur den ska gå till och ger nödvändiga instruktioner till annan personal.

När fordon med resande medförs skall särskild försiktighet iakttas.

Växlingssättet får inte sättas i rörelse förrän signalgivaren, om sådan finnes, givit signal till igångsättning eller lämnat motsvarande muntligt besked. Signal eller muntligt besked får ges först när signalgivaren förvissat sig om att växlingen kan ske utan fara. Är föraren växlingsledare, och det inte finns någon signalgivare, svarar föraren för att växlingssättet inte sätts i rörelse förrän han förvissat sig om att det kan ske utan fara.

Växling sker med hel sikt fart utom vid de tillfällen enligt avsnitt 3.2 där det anges hur farten ska anpassas vid halv sikt fart samt vid momenten rangering och rundgång.

Uppsikt ska hållas i rörelseriktningen av lokpersonal eller av signalgivaren. Signalgivaren ska hålla sig väl synlig för lokpersonal. Lokpersonal ska stoppa rörelsen, om kontakten med signalgivaren förloras mer än tillfälligt.

Fordon får inte skjutas om inte undantag föreligger enligt MfMJ 130 Instruktion för rangering.

Fordon som tillfälligt lämnas ska säkras mot rullning om det finns risk för att de kan komma i rörelse. Fordon med resande ska alltid säkras.

3.6 Avslutande

Efter avslutad växling ska växlingsledaren se till att varje fordon eller grupp av hopkopplade fordon är bromsad eller förstängd med bromsskor eller bromsslädar.

Växlingsledaren ska notera sluttid för växlingen i banliggaren

3.7 Växlingssätt

3.7.1 Inledning

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

3.7.2 Rangering

Se föreskriften MfMJ 130 Rangering.

3.7.3 Koppling av vagnar.

Koppling får endast utföras av behörig personal. Föraren ansvarar för koppling mellan lok och närmsta vagn och bromsare ansvarar för kopplingen av övriga vagnar.

3.7.4 Samtidiga växlingsrörelser

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

3.7.5 Backning av växlingssätt

Om situationen innebär att växlingssättet måste 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 utrustad med en röd flagga. Backning får inte ske vid mörker om inte tillräckligt ljus kan ordnas i färdriktningen. Vid mörker ska mörkersignaler användas.

3.7.6 Vägkorsningar och vägvakt

När järnvägsfordon nalkas plankorsningar i Munkedals hamn, Risvarpsvägen (Hedlunds), korsning vid Munkedals nedre, Västra Åtorpsvägen ska vägtrafikanterna varskos av lokpersonalen genom varningssignal (siren), signalen tåg kommer.

När järnvägsfordon nalkas Västra Åtorpsvägen och hastighetstavlan sth 10 passeras får hastigheten vara maximalt 10 km/h vilket gäller i båda riktningar.

Vägvakt ska utsättas när Västra Åtorpsvägen, ska passeras. Vägvakten ska stoppa vägtrafikanter med hjälp av en utvecklad signalflagga eller med en lykta med rött sken.

Både vägvakt och lokförare måste särskilt uppmärksamma att vägfordon, som kommer norrifrån, stannar före bommarna för Bohusbanan.

Särskild instruktion för uppgiften som vägvakt vid Västra Åtorpsvägen ska utarbetas av Trafikchefen.

3.7.7 Utrustning att medföra vid säkerhetskritiska arbetsuppgifter

All personal som fullgör säkerhetskritiska arbetsuppgifter ska inneha eller ha lätt tillgång till klocka som visar rätt tid samt mobiltelefon.

3.7.8 Färd i förarhytt

Föraren beslutar om en person som inte tillhör MfMJ:s personal får färdas i den förarhytt varifrån växlingssättet manövreras samt det antal personer som får färdas i förarhytten.

4 Fordon

4.1 Inledning

Fordon hos MfMJ indelas i växlingsfordon och småfordon. Växlingsfordon är fordon med för MfMJ normala stöt- och draganordningar. Övriga fordon är småfordon.

Växlingsfordon indelas i dragfordon, som har egen framdrivningsutrustning, och vagnar.

Största antalet axlar i växlingssätt, beroende på dragfordon och sträcka, beslutas av Maskinchefen. Trafikchefen får besluta om undantag i samråd med Maskinchefen.

4.2 Bromsning (gäller inte vid rangering)

4.2.1 Arbetsuppgift och ansvar

Föraren ansvarar för att dragfordonets broms fungerar tillfredsställande.

Föraren får inte hålla högre hastighet än att han kan stanna före ett eventuellt hinder (siktrörelse).

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

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 Bromsare.

Sist i växlingssätt får högst tre obromsade vagnsaxlar medföras.

4.2.2 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.

4.2.3 Bromsberäkning

Bromsberäkning skall göras av föraren. Närmare bestämmelser om beräkning av antalet broms- och lastaxlar finns i avsnitt 4.2.2. Bromstalet utgörs av antalet bromsaxlar i procent av antalet lastaxlar, avrundat nedåt till helt tal.

Det tillgängliga bromstalet ska minst vara det som föreskrivs i avsnitt 4.2.2.

Växlingssättets första fordon skall ha verksamt broms. Sista fordon med resande skall bromsas eller följas av fordon som bromsas. Sist i växlingssättet får högst 4 vagnsaxlar medföras med verksamt broms.

Småfordon ska ha verksamt broms. Det får dock medföras en obromsad tralla e.d. som är kopplad till ett motordrivet småfordon. Tralla som framföres med handkraft behöver inte ha verksamt broms.

4.3 Transportvillkor för vissa fordon

Innan Maskinchefen lämnar medgivande om att framföra fordon, som överskrider konstruktionsprofilen eller lastprofilen eller på annat sätt avviker från järnvägens standard, ska samråd ske med Banchefen och Trafikchefen. Maskinchefen ska utfärda nödvändiga bestämmelser för transporten.

4.4 Stöt- och draginrättningar

Växlingsfordon ska vara försedda med stöt- och draginrättningar enligt Maskinchefens beslut. När växlingsfordon utan fullständiga stöt- och draginrättningar undantagsvis måste flyttas, ska särskild försiktighet iakttas.

4.5 Fordon och sth

För dragfordon är sth 20 om inte annat framgår av märkning i dragfordons förarhytt. Sth för vagnar anges genom märkning på vagnen. Om märkning saknas är sth 20.

Sth för småfordon är 15 om inte annan sth anges genom märkning på fordonet eller i föreskriften i MfMJ 011 Tillägg Säo.

4.6 Lastning av fordon

Vagnar skall lastas så att godset fördelas så jämnt som möjligt. Godset ska på ett betryggande sätt, beroende på vagnens konstruktion och lastens beskaffenhet, vara säkrat så att godset inte förskjuts eller faller av.

4.7 Skadade fordon

Då en hjulplatta har uppkommit, eller ett fordon har skadats på något annat sätt, avgör föraren om och hur fordonet får användas.

Maskinchefen ska alltid underrättas om skadade fordon.

5 Ledning och säkerhet vid växlingsverksamhet

5.1 Order

Order ges muntligt när så är lämpligt och möjligt.

Skriftliga order ska vara tydligt utformade och anslås på Jernvägsförvaltningens (JVG) ordertavla i byggnaden "Åtorp" eller överlämnas skriftligt eller ges muntligt.

Personal som utför säkerhetskritiska arbetsuppgifter ska före tjänstens början ta del av order eller meddelanden på ordertavlan i "Åtorp".

Föraren ska delge ett eventuellt biträde de muntliga order som han har erhållit.

Vid personalbyte ska den avlöste meddela muntliga order till den tillträdande. Den tillträdande är skyldig att fråga om det finns någon order, som berör honom.

5.2 Personal

Inför varje trafiksäsong ska hos JVF upprättas en grundtjänstgöringslista där namn på personal med säkerhetskritiska arbetsuppgifter, samt övrig personal i befattningar som inte kräver säkerhetsutbildning, anges.

C JVF ska kontrollera att personalen har godkänts i föreskriven säkerhetsutbildning och att erforderliga hälsokontroller har genomförts enligt MfMJ 070 Utbildning och MfMJ 065 Hälsokrav och hälsokontroll.

C JVF ska underrätta personalen enligt bestämmelserna i föreskriften MfMJ 069 GDPF.

5.3 Beslut om avspärrning

Banchefen beslutar om avspärrning för att förhindra att fordon framförs på en sträcka eller på ett avsnitt på banan. Avspärrning används bland annat vid ofarbart spår och kvarlämnade fordon. Förutom att sträckan ska utmärkas med hindertavlor ska även meddelande finnas på ordertavlan om avspärrningen.

Tjänstgörande trafikchef beslutar om avspärrning vid fara i dröjsmål om banchefen inte kan nås för beslut.

5.4 Efterlydnad av order och föreskrifter om säkerhet

Order ska följas om ordern inte strider mot författning eller MfMJ:s föreskrifter.

Säkerhetsföreskrifter ska följas även om det medför försening av växlingsrörelse.

Vid tveksamhet om vilken av flera säkerhetsföreskrifter som gäller i ett visst fall ska den bestämmelse tillämpas som ger störst säkerhet. Vid tveksamhet ska Tjänstgörande trafikchef kontaktas för beslut.

Vid överhängande fara ska var och en vidta de åtgärder som anses nödvändiga för att förebygga eller minska faran, även om åtgärderna skulle avvika från MfMJ:s föreskrifter.

Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot säkerhetsföreskrifter kan av MfMJ stängas av från säkerhetskritiska arbetsuppgifter helt eller under längre eller kortare tid, oavsett om missöde eller tillbud har inträffat. Tjänstgörande trafikchef får ta en vårdslös eller olämplig person ur tjänst med omedelbar verkan.

I fall då Trafikchefen eller Tjänstgörande trafikchef inte är anträffbar får andra befattningshavare, såsom lokförare, bromsare eller annan person som är godkänd för säkerhetskritiska arbetsuppgifter, ta en vårdslös eller olämplig person ur tjänst med omedelbar verkan om situationen så kräver

Den som fattat beslut enligt ovan skall snarast möjligt underrätta Trafikchefen och/eller Tjänstgörande trafikchef.

Trafikchefen eller Tjänstgörande trafikchef avgör om beslutet skall fortsätta att gälla eller ändras eller upphöra att gälla.

Trafikchefen eller Tjänstgörande trafikchef ansvarar för underrättelse till berörd personal, avdelningschef samt ordföranden i MfMJ.

Den som ska tjänstgöra i en viss befattning är skyldig att neka tjänstgöring om personen saknar behörighet eller om han inte anser sig vara fullt förtrogen med befattningen i fråga.

Den som har varit med om en olycka eller ett tillbud skall tas ur tjänst enligt förutsättningarna i föreskriften MfMJ 020 Hantering av olyckor och tillbud. Den som har bevittnat en olycka eller ett tillbud kan begära att slippa tjänstgöring enligt samma föreskrift.

5.5 Samtal rörande säkerhetskritiska frågor

Samtal rörande säkerhetskritiska arbetsuppgifter ska koncentreras och vara entydiga. Vid tveksamhet är man skyldig att ställa frågor. Samtal inleds med att personerna anger sin funktion rörande säkerhetskritiska arbetsuppgifter. Namn ska dokumenteras på den, även utomstående personer, som lämnat uppgifter vid samtal med betydelse för säkerheten.

Samtal med betydelse för säkerheten skall vid behov repeteras.

Uppgifter som lämnas ska repeteras för att säkerställa att mottagaren har uppfattat. Repeterade uppgifter ska bekräftas av uppgiftslämnaren. Uppgiftslämnaren kan begära repetition av ett meddelande om tveksamhet har uppstått.

5.6 Missöden

5.6.1 Åtgärder vid fara

Stoppsignal ska genast ges av den som upptäckt:

- brand i fordon i rörelse
- farlig förskjutning av last
- varmgång
- fastbromsning eller svårt slag i hjul
- öppen utåtgående sidodörr på fordon för resande
- nedhängande koppellänk samt
- annan överhängande fara.

Om lokpersonal inte ser stoppsignalen ska andra åtgärder vidtas för att stoppa rörelsen.

Föraren ska ombesörja avsyning av banan om ett fordon skadats eller om föraren misstänker att stort föremål fallit ned från växlingssättet eller om föraren har annan anledning att misstänka att hinder kan finnas på banan.

Fordon som brinner ska snarast skiljas från övriga fordon om det finns risk för eldens spridning.

5.6.2 Åtgärder då fordon kvarlämnas på linjen

Om fordon måste kvarlämnas på linjen, ska föraren ombesörja stoppsignalering på båda sidor om de kvarlämnade fordonen, ca 100 m från dessa, samt att fordonen bromsas eller förstängs och snarast möjligt bevakas, så att de inte kan komma i rullning.

Då föraren inte kan hämta kvarlämnade fordon under tid då denne trafikerar linjen ska anteckning göras om det inträffade i banliggaren.

5.6.3 Åtgärder vid ofarbart spår

Den som upptäcker att ett spår är ofarbart, eller i så försvagat skick, att hastighetsnedsättning kan behövas, ska genast ombesörja följande åtgärder:

När det finns anledning att tro att fordon kan vara på väg: stoppsignalera på båda sidorna ca 250 m från det felaktiga stället samt underrätta Banchefen och anteckna händelsen i banliggaren.

När Banchefen underrättats om att ett spår är ofarbart, eller i sådant skick att hastighetsnedsättning kan behövas, skall Banchefen ombesörja följande åtgärder:

Sidospår stängs av med hindertavlor och förhållandet antecknas i banliggaren.

Bedömning av om spåret åter kan trafikeras, eventuellt med hastighetsnedsättning, skall göras av Banchefen eller av denne utsedd person.

6 Säkerheten på banan

6.1 Arbete på banan

Underhållsarbete på och vid banan får endast förekomma då annan växlingsrörelse inte pågår. Före arbetets påbörjande ska den som skall utföra arbeten på banan underrätta/samråda med annan berörd personal samt anteckna i banliggaren på trafikexpeditionen att arbete har påbörjats.

När arbetet/åtgärden är avslutat ska detta antecknas i banliggaren. Om arbetet på banan inte kan avslutas vid samma tillfälle som det påbörjats, och banan inte är farbar, ska platsen skyddas med hindertavlor. Hindertavla behöver endast placeras åt det håll som fordon kan närma sig avstängt spåravsnitt.

6.2 Underrättelser om ändrad signalmetod m.m.

Underrättelse rörande ändrade signalmedel m.m. ska anslås på ordertavlan i byggnaden "Åtorp".

7 Brandskydd

Följande gäller för att brandskyddet vid växling:

Brandriskklass 1 - 3 Normal försiktighet iakttages

Brandriskklass 4 - 5E Brandbevakningsfordon ska åtfölja ångloksdraget växlingsätt

För förebyggande av brandtillbud ska följande tillämpas:

- På ånglok ska vid färd medföras hink för släckning av eventuell glödbrand.
- Brandbevakningsfordon är motorlok med tillkopplad tankvagn. Tankvagnen ska vara fylld med vatten.
- Tankvagnen ska vara utrustad med en tankad och provkörd motorspruta försedd med 25 meter smalslang med munstycke. Två 15-litershinkar med "svabbar" ska medföras på vagnen.
- Motorloksföraren ska före färd tillse att utrustningen fungerar och är komplett.
- Vid brandbevakning ska personalen medföra mobiltelefon.
- Samråd ska ske mellan ångloksföraren och motorloksföraren innan växling påbörjas.