



Föreskrift för banbesiktning

Bilagor

1. Kompetenslista
2. Besiktningsprotokoll för spårväxlar

Innehållsförteckning

1	DOKUMENTINFORMATION	3
1.1	ALLMÄNT	3
1.2	UNDANTAG	3
1.3	UTGIVNING OCH ÄNDRING	3
1.3.1	<i>Versionshistorik</i>	<i>3</i>
2	ALLMÄNT	4
3	OBJEKT	4
4	DOKUMENTATION	4
5	PRIORITETSGRADERING	4
6	PERIODICITET	4
7	BANSYN	5
8	SÄKERHETSBESEKTNING	5
9	IBRUKTAGANDEBESEKTNING	6
10	PERIODISKT UNDERHÅLL	6

1 DOKUMENTINFORMATION

1.1 Allmänt

Detta dokument utgör en del av säkerhetsstyrningssystemet vid Munkedals Jernväg, och gäller under de förutsättningar som framgår av MJ 201, Banteknisk handbok .

1.2 Undantag

Undantag från detta dokument kan medges av Cba om så anses erforderligt. Medgivna undantag skall motiveras och dokumenteras skriftligt

1.3 Utgivning och ändring

Innehållet i detta dokument beslutas av Cba.

Cba ansvarar för att ny utgåva av detta dokument ges ut efter ändringar.

1.3.1 Versionshistorik

2024-06-26: Nytt dokument som ersätter tidigare dokument i olika nummerserier.

2 ALLMÄNT

Säkerhetsbesiktning utförs årligen, se avsnittet 6 periodicitet. Övriga besiktningar – inklusive bansyn -utförs då behov finns.

Det åligger förare, växlingspersonal och övriga att omedelbart rapportera misstänkta fel på järnvägsinfrastrukturen. Rapportering sker enligt rutin och framgår av MJ Sjö (MJ 100). Kan inte godkänd banbesiktare, avgöra om felet är av den arten att trafiken kan fortlöpa måste förare med hjälp av tillgängliga personer med teknisk kompetens fatta nödvändiga beslut om hastighetsnedsättning, spåravstängning etc. Cba skall omedelbart underrättas om det temporära beslutet och snarast möjligt ombesörja att nödvändiga åtgärder vidtas.

Besiktning skall utföras av godkänd banbesiktare enl. MJ 102. Förteckning över dessa finns i kompetenslistan i bilagan till detta dokument.

3 OBJEKT

Objekt som ingår i säkerhetsbesiktningen framgår av punkten 8 Säkerhetsbesiktning enligt nedan.

4 DOKUMENTATION

All besiktning dokumenteras. Det skall antecknas datum och namn på besiktningsmannen. Felen indelas i tre olika prioritetklasser, där prioritet 1 är akuta fel. Efter åtgärd påtecknas besiktningsrapporten med datum och signatur av felavhjälparen. Dokumentationen sparas i minst fem år.

5 PRIORITETSGRADERING

All prioritering skall sättas mot sträckans allmänna standard, trafikbelastning och hastighet. Vidare skall felets läge vägas in. Ett fel som befinner sig på ett ”farligt” läge, skall bedömas hårdare, exempelvis hög bank eller kurva. Omvänt kan vissa fel, t ex enstaka bristfällig skarvbult eller enstaka dålig skarvslipers ges lägre prioritet på sträckor med högre rälsvikt. Vid osäkerhet skall den högre prioriteten tillämpas.

Prioritet 1: Innebär en omedelbar trafikfara. Trafiken skall stängas av eller hastighetsnedsättning anordnas. Exempel på fel som är prio 1 är: rälsbrott, skarvjärn som gått i brott, skevningsfel och spårviddsfel som överstiger tabellvärden och andra fel som är jämförbara. Skall åtgärdas snarast möjligt (fordon för felavhjälpning får trafikera sträckor med fel av prio 1).

Prioritet 2: Innebär fel som kan komma att utgöra fel enligt prio 1 senare, om åtgärd ej vidtas. Dessa fel bör ägnas särskild tillsyn. Fel enligt prio 2 skall normalt åtgärdas inom två månader, men som alternativa åtgärder kan hastighetsnedsättning och/eller upprepad säkerhetssyn tillgripas. Exempel på fel enligt prio 2 är, sprickor i räler och skarvjärn, oroväckande antal dåliga sliprar i följd, lösa räler, siktröjningar vid plankorsningar, tendens till solkurva och andra jämförbara fel

Prioritet 3: Innebär fel som avviker från normal standard, men som i dagsläget inte innebär fel enligt prioritet 1 eller 2. Felet kan medföra en viss förstöring av anläggningsdetaljer och kan på sikt (över ett år) medföra prioritet 1 eller 2 fel. Exempel på fel är stora spårviddsökningar, båda skarvsliprarna dåliga, dåligt stoppade skarvar, lösa eller saknade skarvbult, lösa räler, flera dåliga sliprar i följd, ballast saknas och andra jämförbara fel.

6 PERIODICITET

Säkerhetsbesiktning utförs årligen. Säkerhetsbesiktning av banan kan delas upp i etapper, men säkerhetsbesiktning av respektive etapp skall utföras inom högst 14 månader från föregående besiktning. Felavhjälpning efter besiktning utförs snarast av fel med prioritet 1 och av de fel med prioritet 2 som skall felavhjälpas.

7 BANSYN

Har banan inte trafikerats på fyra veckor, skall bansyn utföras innan fordon som medför resande tillåts trafikera banan. Bansyn utföres även efter extrem väderlek, tex storm, skyfall etc.

- Bansyn har till uppgift att kontrollera:
- Att banan är i sådant skick, att fordon kan framföras med maximal tillåten sth.
- Att inga föremål av för järnvägstrafiken hinderlig art finns i spåret eller i farlig närhet
- Att ingen påverkan av underbyggnaden har skett.

Bansyn utförs normalt från fordon.

8 SÄKERHETSBESIKTNING

Vid säkerhetsbesiktning skall följande alltid beaktas:

Ballasten: Ballasten skall hålla rätt krönbredd, vara uppfylld till rätt höjd i relation till ruk och fri från växtlighet i möjligaste mån.

Bankroppen: Bankroppen skall vara intakt utan sättningar. Konstaterade sänkningar måste studeras närmare, i synnerhet om de inträffat i anslutning till trummor. Trummor skall vara intakta och vid behov rensas så att vattengenomströmningen inte hindras eller försvåras.

Bron: Bron besiktas av Trafikverket dock skall räler, befästningar, skarvar och slipers besiktas av Munkedals Jernväg.

Hindermärken: Hindermärken skall finnas på de punkter där så föreskrivs och vara målade så att de tydligt kan iakttas även i svagt dagsljus.

Plankorsningar: Plankorsningar skall vara i sådant skick att såväl väg som järnvägsfordon kan passera utan störningar. Detta innebär t ex att plankor skall vara hela, i rätt nivå och väl fästade i underlaget samt att flänsrännor är rensade. Vidare skall kontrolleras att spåret är väl uppgrusat så att inga håligheter finns i vägbanan.

Rälsbefästningarna: Rälsbefästningarna, normalt rälsspik, skall sitta väl fast i slipern. Särskild uppmärksamhet skall ägnas åt sliprar där rälen ätit sig ner i slipern.

Skarvjärnen: Skarvjärnen skall vara väl fastsatta. Antalet bult bör vara minst tre. Särskild uppmärksamhet skall ägnas åt övergångsskarvar mellan olika rälsvikter där eventuella svetsfogar inte får vara skadade.

Sliprarna: Sliprarna skall vara av sådan kvalitet att de beräknas kunna hålla spåret i rätt läge under hela den kommande trafiksäsongen. Upptäcks sliprar där tveksamhet råder skall de bytas ut eller regelbundet besiktas enligt bedömning av besiktningsman. Sådana sliprar bör särskilt markeras, t ex genom färgmärkning.

Spåret: Spåret skall inom godkända toleranser hålla rätt spårvidd, ej ha större skevningsfel än vad toleranserna tillåter, ha rätt rälsförhöjning och i övrigt uppfylla fastställda normer. Anvisningar till rälsbrott får ej förekomma. Nedkörda skarvar som kan påverka det rullande materialet skall åtgärdas.

Tavlor: Tavlor av olika slag skall finnas uppsatta på rätt plats och vara i sådant skick att de kan avläsas på avstånd även i svagt dagsljus. Förekommande kryssmärken vid plankorsningar skall hålla en föreskriftsenlig standard såväl utförande som underhållsmässigt.

Vegetation: Vegetationen längs spåret får inte skymma sikten vid signaler, tavlor, plankorsningar etc. Växtligheten får aldrig inkräkta i fria rummet och bör hållas borta innanför diken och skärningar.

Växlar: Växlar skall kontrolleras i avseende på slitage i tungor och korsningar utöver vad som sagts om spåret generellt ovan. Härutöver skall växlarna smörjas och funktionstestas. Dragstänger skall vara väl fästade och eventuella låsanordningar fungerande. Växelkloten skall vara målade och därmed i sådant skick att man kan konstatera växelläget på avstånd även i svagt dagsljus. Särskild uppmärksamhet skall riktas på att bultar är väl åtdragna. Uppmätning skall ske utifrån bilaga 2 till detta dokument.

9 IBRUKTAGANDEBESIKTNING

Innan nybyggda eller ombyggda delar av järnvägsinfrastrukturen tas i bruk skall en besiktning genomföras.

Ibruktagandebesiktning skall följa samma principer i tillämpliga delar som säkerhetsbesiktning ovan och dokumenteras på samma sätt.

10 PERIODISKT UNDERHÅLL

Det periodiska underhållet i form av slipersbyte, spårviddsjustering i spår och växlar samt underhållslyft styrs i första hand utifrån utförda säkerhetsbesiktningar.