



Trafiksäkerhetsinstruktion för Köpings Kommuns sidospår

1. Allmänt

Denna rutin utgör kompletterande bestämmelser till TDOK 2015:0309 TTJ regelmodul 20 sidospår och övriga säkerhetsbestämmelser för Köpings Kommuns infrastruktur.

2. Infrastrukturanläggningens omfattning

Köpings kommuns spåranläggning består av industrispår i Köpings hamnområde.

Spåranläggningen är 3060 meter som delvis är elektrifierat, har 6 växlar. Anläggningen har 4 plankorsningar varav 2 har ljud och ljusanläggning.

Anläggningen gränsar till Trafikverkets, Yara ABs och Norkalk ABs spåranläggningar. På bifogad karta markeras kommunens spåranläggning med rött, Trafikverkets spår med grönt, Yara AB med grått och Nordkalk AB med grönt. Se bilaga 1.

Gränsen mot Trafikverket går vid växel 301, gränsen mot Yara AB går vid grinden och gränsen mot Nordkalk AB går jämte växel 343.

Benämning av spår framgår av spårkarta.

2.1. Lutningsförhållande inom infrastrukturanläggningen

Samtliga spår inom infrastrukturen är utan lutning.

2.2. Största tillåtna hastighet

Den största tillåtna hastigheten (sth) inom infrastrukturanläggningen är 10 km/tim.

2.3. Största tillåtna axellast

Den största tillåtna axellasten (stax) inom infrastrukturanläggningen är 22,5 ton.

2.4. Signaler och tavlor

Signaler och tavlor följer TTJ modul 20.

2.5. Uppställning av fordon

Vid uppställning av fordon inom infrastrukturanläggningen ska det alltid säkerställas att fordonet inte kommer i rullning. Detta sker enligt trafikutövarens föreskrifter och enligt lutningsförhållandena på spåren enligt Infrastruktursförvaltarens uppgifter.

Klättringsbara järnvägsfordon får inte ställas upp under spänningssatt kontaktledning.

Om det av tvingande skäl måste ställas klättringsbara fordon under spänningssatt kontaktledning får fordonen inte lämnas utan uppsikt mer än kortvarigt. Den som ställer upp fordonet/fordonen ansvarar för att uppsikt hålls så att personer inte klättrar på fordon och riskerar att komma i närheten av strömförande delar.

Järnvägsföretaget bestämmer vilka fordon som är klättringsbara och detta ska framgå av säkerhetsstyrningssystemet för respektive järnvägsföretag som trafikerar området.

Parkeringsspår utgörs av alla sidospår utom spår 1 och spår mellan D-E (se bifogad karta).

Säkrande av uppställda fordon sker enligt TTJ modul 20.

2.6. Farligt gods

Växling med farligt gods förekommer på anläggningen.

2.7. Vistas i spårområde (VIS)

Vistelse i spårområde får endast ske av personer som har genomgått utbildning för att vistas i spårområde. Vistelse i spårområde får endast ske vid tjänsteärende.

2.8. Krav på varselkläder

Personer som vistas i utomhusmiljön inom spårområdet ska bära varselkläder på överkroppen som uppfyller standard EN 20471, klass 3.

3. Larm

Olyckor och allvarliga tillbud som inträffar på Köpings Kommuns infrastruktur ska omgående anmälas Rickard Öhrn 0221–670 672. Om det inte går att få kontakt med honom ska jourhavande arbetsledare larmas på 070 696 70 10.

Vid behov ska även 112 larmas.

4. Bestämmelser för växling

Växling sker enligt TTJ modul 20.

4.1. Trafikledning

Området trafikleds inte.

4.2. Växlingsplan

Växlingen regleras av en växlingsplan. Denna plan bygger på att trafikföretag får tilldelade växlingstider enligt TRAV.

4.3. Krav på broms

Dragfordon ska ha fullt fungerande broms vid växling. Vid tunga växlingssätt (över 250 ton) ska 10 % av fordonens broms vara inkopplade.

Samtliga bromsar enligt ovan ska kontrolleras med ett bromsprov innan de får användas i växlingstjänst.

4.4. Passage av plankorsning inom infrastrukturanläggningen

Följande anläggningar är utrustade med ljus/ljud- och ljusanläggning.

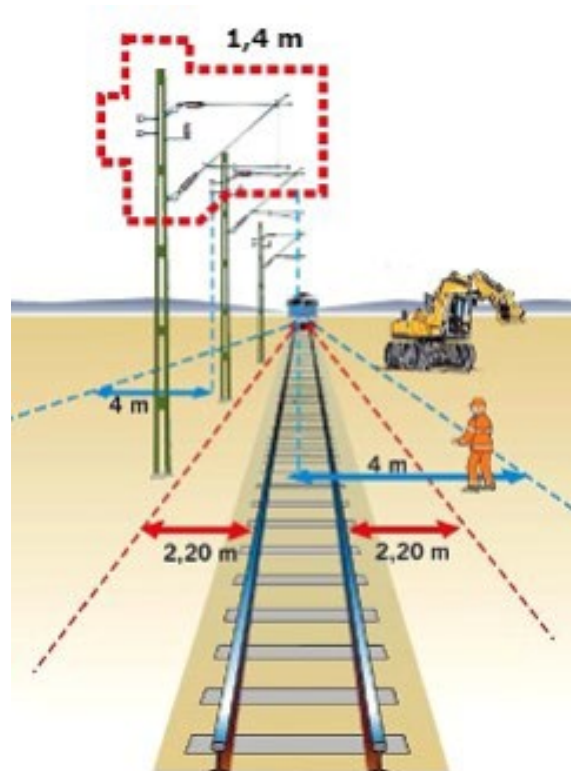
| Namn | Anläggning | Plats på karta bil 1 |
|----------------|-------------------|-----------------------------|
| Matrosvägen | Ljus | A1 |
| Nya Hamnvägen | Ljus och Ljud | B1 |
| Djuphamnsvägen | Ljus | C1 |

Om skyddsanläggningen är felaktig ska vägtrafikanterna varnas med vakt som går före genom signal med utsträckt arm med röd flagga eller lykta med rött sken.

Vid passage av gamla Hamnvägen (D1 på kartan bil1) ska vägtrafiken stoppas av personal från växlingsrörelsen.

5. Spår

5.1. Spårområde, säkerhetszon, upplag och farlig närhet till kontaktledning



5.1.1. Spårområde

Område på eller invid spår som minst utgörs av säkerhetszonen samt ett område som i sidled sträcker sig minst 4 m från närmaste spänningssatta del av kontaktledningsanläggningen.

Vid arbete med fordon får detta bara ske utanför spårområdet utan A-skydd.

5.1.2. Säkerhetszon

I samband med arbeten på eller invid spåret, tillämpas en säkerhetszon. Säkerhetszonen sträcker sig 2,20 meter ut från närmaste räl.

Inga upplag får förekomma inom säkerhetszonen.

5.1.3. Farlig närhet kontaktledningsanläggning

Arbete i spårområde kräver riskbedömning av arbetsledare och samråd med elsäkerhetsledare/eldriftledare. Dessa arbeten får endast utföras efter tillstånd från infrastrukturförvaltaren och i enlighet med dennes instruktioner.

5.1.4. Nyttjande av kontaktledning

Vid temperaturer understigande -15 grader ska elektrifierade lok ej användas för att trygga säkerheten och undvika skador på kontaktledning. Om detta ej efterlevs får järnvägsföretaget stå för kostnader på skador som uppstår.

5.2. Ofarbart spår eller spår i försvagat skick

Den som upptäcker ett fel på spåret som gör det ofarbart ska genast underrätta angiven funktion hos infrastrukturförvaltaren (se punkt 3) som i sin tur ska informera angiven funktion hos järnvägsföretagen.

5.3. Arbete i spår

5.3.1. A-skydd

Arbete som kräver avstängning av spår för att spåret inte går att trafikera (t.ex. byte av spår och grävning över spårområde) eller att växlingsrörelser utgör fara för personalen så ska spåret stängas av enligt reglerna för A-skydd i TTJ modul 20.

Arbeten med redskap med hög bullernivå inom spårområdet ska också utföras som A-skydd.

5.3.2. Arbete i kontaktledningsanläggningen

Arbete med kontaktledningsanläggningen ska alltid genomföras som A-skydd. Anläggningen ska dessutom vara spänningslös och skyddsjordad.

5.3.3. Planering och beviljande

A-arbetet planeras hos och beviljas av infrastrukturförvaltaren som i sin tur ska informera angiven funktion hos järnvägsföretagen.

Infrastrukturförvaltaren informerar angiven funktion hos Järnvägsföretagen i samband med att arbetet planeras.

Överenskommelse träffas om inskränkning i trafiken görs mellan Järnvägsföretagen och infrastrukturförvaltaren innan arbete påbörjas.

Vid akut påkommet behov av arbete tas direkt kontakt med järnvägsföretaget som stoppar sin trafik.



Bil 1

