

Föreskrift
gällande

**BESIKTNING OCH
UNDERHÅLL
AV
SPÅRANLÄGGNING**

Utgåva 2
Gäller fr.o.m.
2016-05-01

WFJF Ba10

WADSTENA FOGELSTA JÄRNVÄGS FÖRESKRIFTER

WFJF Ba10

2016-05-01 Utgåva 2

A5

Sida 2(19)

Förteckning över ändringstryck.

Ändringstrycket skall antecknas här nedan sedan särtrycket kompletterats.

Nr	Gäller fr o m den	Infört den	Infört av
1			
2			
3			
4			
5			
6			
7			
8			
9			

*Föreskriften ligger till grund för WFJ:s säkerhetstillstånd givet av
Transportstyrelsen.*

	Befattn.	Signatur	Datum
Handläggare:	<i>Tsa</i>	<i>Carl-Johan Fahlgren</i>	2016-03-08
Godkänd av WFJ säkerhetsansvarig	<i>Tsa</i>	<i>Carl-Johan Fahlgren</i>	2016-03-08
Fastställd av WFJ styrelse			2016-05-01

Tilldelas

expeditionsexemplar

Transportstyrelsen
WFJ Styrelse
Tågexp Vadstena
Tc, Tsa
Banavd

personliga exemplar

Avd chefer
Besiktningsman
Banförman

Innehållsförteckning.

	Sida.
§ 1. Allmänt.....	5
1. Om denna föreskrift	5
2. Instruktionen WFJH Ba10.01	5
3. Grundläggande krav	5
4. Myndigheters krav	5
5. WFJ:s krav	6
6. Förutsättningar	6
7. Dokumentation.....	6
§ 2. Begrepp.....	7
1. Grundläggande begrepp	7
2. Begrepp rörande järnvägsbro.....	7
3. Övriga begrepp	7
§ 3. Besiktning- och behörighetsnivåer.....	9
1. Allmänt	9
2. Periodisk säkerhetsbesiktning	9
3. Mindre besiktning	10
4. Ibruktagandebesiktning	10
5. Bansyn	10
§ 4. Befattningshavare.....	10
1. Chefen för banavdelningen, Cba.....	10
2. Besiktningssman.....	10
3. Banförman	11
§ 5. Anmärkningar vid banbesiktning	12
1. Besiktningssprotokoll	12
2. Klassificering av fel	12
3. Detaljerad beskrivning av besiktningssanmärkningar.	13
§ 6. Säkerhetsbesiktning.....	15
1. Utförande av periodisk säkerhetsbesiktning.....	15
2. Ansvar för att säkerhetsbesiktning utförs	15
3. Omfattning	15
§ 7. Besiktning av upptäckta fel och utförda åtgärder	15
§ 8. Ibruktagandebesiktning	16
1. När ibruktagandebesiktning skall göras	16
2. Besiktningssrapport	16
§ 9. Förebyggande underhåll	16
§ 10. Bansyn.....	16
1. När bansyn skall genomföras.....	16
2. Begäran om bansyn.....	17

WADSTENA FOGELSTA JÄRNVÄGS FÖRESKRIFTER

WFJF Ba10

2016-05-01 Utgåva 2

A5

Sida 4(19)

3.	Ansvar.....	17
4.	Omfattning.....	17
5.	Bansyn från fordon.	17
§ 11.	Inspektion av järnvägsbroar	17
§ 12.	Kontroll vid åtgärder som påverkar säkerheten.	17
§ 13.	Kontroll efter olycka.	18
§ 14.	Felanmälan vid upptäckta fel.	18
§ 15.	Akuta åtgärder efterfelanmälan	19

§ 1. Allmänt.

1. Om denna föreskrift.

Denna föreskrift behandlar besiktning och underhåll av spåranläggningen vid WFJ undantaget signalanläggningar, vilket behandlas i WFJF 601, ”Föreskrifter för signalavdelningens arbete”. Föreskriften är föremål för omarbetning med ny utgåva.

Tidigare utgåva av denna föreskrift kallades WFJF 510 ”Banbesiktningsföreskrifter” och kallas nu med den nya numreringen WFJF Ba10 med titeln ”Besiktning och underhåll av spåranläggning”.

Innehållet från den tidigare utgåvan har omarbetats och delats upp så att en ny WFJ handbok WFJH Ba10.01 har skapats med de praktiska anvisningarna rörande besiktning och underhåll av spåranläggning. Materialet bygger till stor del på ULJ:s föreskrifter för bana.

2. Instruktionen WFJH Ba10.01.

Som anges ovan finns ett tillägg till WFJF Ba10 med praktiska anvisningar hur besiktning, underhåll och avhjälpande åtgärder skall gå till. Instruktionen kallas WFJH Ba10.01 ”Instruktion för besiktning och underhåll av spåranläggning”.

3. Grundläggande krav.

För att över huvudtaget få driva järnvägstrafik enligt de önskemål WFJ ställer, måste tillstånd erhållas av Transportstyrelsen. För att erhålla detta tillstånd och bibehålla tillståndet skall vissa krav uppfyllas bland annat gällande spåranläggningen.

För att tillgodose kravet på banans farbarhet och funktion med uppfyllande av säkerhet enligt myndigheters och egna ställda krav, är kontrollåtgärder och underhåll nödvändiga.

Kontrollåtgärderna, banbesiktning och bansyn, skall ske enligt reglerna i denna föreskrift.

4. Myndigheters krav.

Myndigheternas krav styrs av TSFS 2015:34 och EU kommissionens förordning nr 1169/2010.

WFJ ansvarar för att det finns bestämmelser för besiktning och underhåll som hanterar ovanstående krav och att dessa följs.

5. WFJ:s krav.

WFJ:s krav styrs förutom av myndigheternas krav även av egna krav anpassade till verksamheten. För att undvika allt för udda egna krav och med tanke på att besiktning kan utföras av extern besiktningsman, bör reglerna i möjligaste mån harmonisera med gängse krav inom museijärnvägsverksamheterna i Sverige.

6. Förutsättningar.

Förutsättningar för besiktning enligt bestämmelserna i denna föreskrift är att trafiken bedrivs i huvudsak under tidsperioden 15 maj till 15 september, och att den största tillåtna hastighet som medges är 50 km/h på huvudspår samt 20 km/h på sidospår.

Besiktning och bansyn skall göras av person som har kunskap om och erfarenhet av arbete i spåranläggningar och har av WFJ fått behörighet att utföra detta.

7. Dokumentation.

All besiktning och gjorda åtgärder eller förändringar av betydelse för trafiksäkerheten skall dokumenteras.

Besiktning dokumenteras genom att ett besiktningsprotokoll upprättas.

Gjorda åtgärder noteras i åtgärdsrapporter.

Cba ansvarar för att originalen förvaras och arkiveras enligt direktiven i denna föreskrift.

§ 2. Begrepp.

1. Grundläggande begrepp.

Ibrukttagande- besiktning.	Teknisk kontroll som utförs före driftsättning av en spåranläggning och som säkerställer att dess utförande stämmer med aktuella normer och bygghandlingar.
Underhåll.	Åtgärder som utförs för att upprätthålla spåranläggningens tekniska kvalitet.
Säkerhets- besiktning.	Regelbunden kontroll som fastställer det underhåll som krävs för att upprätthålla funktioner som av spårinnehavaren bedöms ha primär betydelse för säkerheten.

2. Begrepp rörande järnvägsbro.

Fortlöpande inspektion	Inspektion som utföres i samband med banbesiktning.
Helinspektion	Utföres av fackman var 5:e år.
Inspektion av stålförband	Utföres av fackman var 15:e år.

3. Övriga begrepp.

Banbesiktning	Besiktning av banan som utföres enligt ett bestämt tidsintervall eller av annan anledning.
Banbesiktningsman	Person som är behörig att utföra banbesiktning och bansyn.
Bandisposition	Tid då banan är spärrad för trafik (se säo § 92).
Banförman	Person som är behörig att leda och avsluta banarbeten som kan ha inverkan på trafik-säkerheten samt är behörig att utföra bansyn.
Bansyn	Behovsinspektion av banan efter längre trafik-uppehåll eller av annan anledning.
Cba	Chefen för banavdelningen.

WADSTENA FOGELSTA JÄRNVÄGS FÖRESKRIFTER

WFJF Ba10

2016-05-01 Utgåva 2

A5

Sida 8(19)

Olycksplats-ansvarig	Person utsedd att leda röjning och återställande av banan efter olycka (se WFJF Ta13).
Trafiksäsong enligt tidtabell	Tiden fr o m årets första trafikdag t o m årets sista trafikdag enligt fastslagen tidtabell. Normalt 1 juni – 1 september.
Trafiksäsong	Den del av året som banan enligt överenskommelse mellan trafikavdelningen och banavdelningen normal står till trafikavdelningens förfogande. Övrig tid på året förfogar banavdelningen normalt över banan. Banan kan dock upplåtas för trafik året om.
Periodisk besiktning	Periodisk säkerhetsbesiktning av banan som skall vara genomförd inom viss tid före ordinarie trafikstart. (Kallas också vårbesiktning.)
Huvudspår	Järnvägsinfrastruktur i form av spåranläggning som normalt är signalreglerad och avsedd för tågfärd eller spärrfärd (<i>spår som är avsett för säkrad rörelse</i>).
Sidospår	Järnvägsinfrastruktur som normalt är avsedd för växlingsrörelser i max 20 km/h. Spår som normalt inte är avsett för tågrörelse (såo § 1:20).
Tågspår	Spår, som är avsett för tågrörelse (såo § 1:37).
Väsentlig ombyggnad	T ex arbeten där hela banöverbyggnaden tagits bort och återlagts på en sträcka längre än 20 meter eller att nya växlar har lagts i eller motsvarande.

§ 3. Besiktning- och behörighetsnivåer

1. Allmänt.

Beroende av vilken typ av besiktning som skall utföras ställs olika krav på besiktningssman. Högst krav ställs på den som skall utföra periodisk säkerhetsbesiktning, därefter kommer ibruktagandebesiktning och besiktning av upptäckta fel och utförda åtgärder och slutligen kraven på den som skall utföra bansyn.

Skälet till detta är att bland annat att tillgänglig personal med högsta kompetens kan vara svår att tillkalla med kort varsel och kan få hämtas externt. För mindre besiktningar krävs inte samma helhetskunskap som vid en mer omfattande eller periodisk säkerhetsbesiktning av spåranläggningen utan kunskapen kan vara begränsad till tekniken vid den egna banan och erfarenhet av arbete vid denna och kan då utan kostnad utföras av lättare tillgänglig egen personal.

För inspektion av upptäckta avvikelser eller besiktning av utförda åtgärder samt bansyn krävs att personen har utbildats i banans konstruktion vid WFJ och har minst två års erfarenhet av praktiskt banunderhåll med goda vitsord.

Bansyn avser att kontrollera att inget avvikande förkommer som kan påverka säkerheten inför tågrörelse och skall kunna utföras utan fördröjning om misstanke om att problem finns. Personal kunnig att utföra bansyn bör därför alltid finnas tillgänglig med kort varsel.

Cba avgör vilken kompetensnivå en besiktningssman behöver om osäkerhet skulle uppstå vid ett besiktningstillfälle.

2. Periodisk säkerhetsbesiktning.

Den periodiska säkerhetsbesiktningen gäller hela den för trafik godkända spåranläggningen och kräver goda kunskaper om konstruktion och funktion och god erfarenhet om känsliga punkter och förekommande risker i en anläggning samt att kunna bedöma hur allvarlig en eventuell avvikelse är och hur omfattande avhjälpande åtgärder skall vara. För att få utföra periodisk säkerhetsbesiktning skall besiktningssman kunna uppvisa referenser till utförda säkerhetsbesiktningar och genomgångna utbildningar samt att hälsokrav är uppfyllda. (Avseende hälsa gäller för extern besiktningssman, att denna endast behöver uppvisa ett intyg om att

hälsokraven enligt Transportstyrelsens föreskrift BV-FS 2000:4 är uppfyllda).

3. Mindre besiktning.

Mindre besiktningar kräver kunskap om det som skall besiktigas och allmän kunskap om och god erfarenhet av arbete i spåranläggning i övrigt. Djupare kunskap om det som skall besiktigas kan inhämtas inför varje besiktningstillfälle.

4. Ibrukttagandebesiktning.

Inför ibrukttagandebesiktning avgör cba om särskild besiktningssman skall anlitas eller om besiktning kan utföras av egen personal med kompetens för mindre besiktningar.

5. Bansyn.

För att få utföra bansyn krävs linjekännedom och kunskap om platser utmed banan där problem kan förekomma samt vilka avvikelser som kan påverka trafiksäkerheten. Man skall även ha grundläggande kunskap om banans konstruktion och erfarenhet av banarbete.

§ 4. Befattningshavare.

Nedan beskrivs de tjänster som har ansvar för säkerheten i spåranläggningen.

Befattningshavaren får inte utföra besiktning av anläggningsdel som han inte har behörighet för eller anser sig inte ha erforderliga kunskaper om utan skall då tillkalla expertis.

1. Chefen för banavdelningen, cba.

Cba ansvarar för att banan håller ställda säkerhetskrav, underhålls, synas och besiktigas enligt plan samt att de dokument som är nödvändiga och behövs för ovanstående finns och är uppdaterade. Cba har befogenhet att avstänga banan helt eller delvis eller införa restriktioner i trafiken om så skulle vara befogat av säkerhetsskäl.

2. Besiktningssman.

Säkerhetsbesiktning skall utföras av en särskild besiktningssman med kunskap och befogenhet att utföra säkerhetsbesiktning.

Besiktningsman skall,

- ha god allmän iakttagelseförmåga,
- ha ansvarskänsla,
- ha gott omdöme,
- ha tillräckliga kunskaper om de konstruktions- och funktionskrav som ställs på banan,
- ha behövliga kunskaper om besiktning och de föreskrifter som gäller,
- ha erfarenhet av byggande eller underhåll av järnväg,
- kunna dokumentera och rapporta iakttagna fel på ett klart och entydigt sätt,

Banbesiktningsman utses av cba.

Besiktningsman för säkerhetsbesiktning kan sökas externt.

3. Banförman.

För att få leda och avsluta banarbeten som kan ha inverkan på trafiksäkerheten skall det för varje sådant arbete finnas en ansvarig banförman. Banförmannen skall vara utbildad och behörig enligt de krav som ställs för tjänsten och skall,

- ha god allmän iakttagelseförmåga,
- ha ansvarskänsla,
- ha gott omdöme,
- ha tillräckliga kunskaper om de konstruktions- och funktionskrav som ställs på banan,
- ha tillräckliga kunskaper om kraven vid besiktning och de föreskrifter som gäller,
- ha erfarenhet av byggande eller underhåll av järnväg,
- kunna dokumentera och rapportera iakttagna fel på ett klart och entydigt sätt.

Banförman skall ha behörighet att utföra bansyn samt påbörja avhjälpande och planerat underhåll.

Banförman utses av och lyder under cba.

Cba kan ge banförman befogenhet att besiktiga ett utfört arbete.

§ 5. Anmärkningar vid Banbesiktning.

1. Besiktningsprotokoll.

Vid all besiktning skall besiktningsprotokoll upprättas.

I rapporten ska det tydligt framgå vad som har granskats, varför, hur och på vilken nivå granskningen genomförts, och om godkännandeobjektet eller förändringen av godkännandeobjektet uppfyller eller inte uppfyller de krav som ställs (graden av kravuppfyllelse kan variera). Om kraven inte kan tillfredsställas fullt ut skall den som utför granskningen ange vilka konsekvenser detta kan medföra, samt om möjligt ange vilka åtgärder som bör genomföras inför ett godkännande.

2. Klassificering av fel.

För varje fel som upptäcks och protokollförs skall det anges hur allvarligt felet är samt var felet är beläget. Klassificeringen av felen görs enligt nedan där "1" har högsta prioritet och "4" lägstprioritet avseende åtgärd.

I besiktningsprotokollet är upptäckta brister klassificerade enligt följande rangordning avseende prioritering av åtgärd:

Prioritet	Typ av fel	Åtgärd
1 (Akut)	Trafikfarligt fel som innebär omedelbar risk för urspårning eller liknande.	Omedelbar åtgärd eller avstängning av spår tills felet är åtgärdat.
2 (Vecka)	Fel som ej utgör en omedelbar risk för urspårning eller liknande men som utan åtgärd lätt kan gå över till prio 1.	Åtgärdas snarast och inom 2 veckor.
3a (Månad)	Fel som ej utgör risk för urspårning eller liknande men som på längre sikt kan övergå i prio 1 eller 2.	Åtgärdas inom 3 månader men skall prioriteras.

WADSTENA FOGELSTA JÄRNVÄGS FÖRESKRIFTER

WFJF Ba10

2016-05-01 Utgåva 2

A5

Sida 13(19)

3b	Fel som ej utgör risk för urspårning eller liknande.	Åtgärdas inom 3 månader.
4	Övriga anmärkningar.	Åtgärdas då tillfälle ges men bör vara åtgärdade före nästa vårbesiktning.

Kräver ej åtgärd.

5	Kommentar som utgörs av ett standardhöjande förslag.	Inget krav på åtgärd.
----------	--	-----------------------

Alla fel med anmärkning 1 (akut), 2 (vecka) och 3a (månad) skall prioriteras vad det gäller åtgärd. Därefter åtgärdas fel av typ 3b som t ex rensning av flänsrännor, siktröjning, slipersbyten etc. Anmärkningar av typ 4 bör vara åtgärdade före nästa vårbesiktning då risk annars föreligger att felet vid nästa besiktning kan ha gått över till högre prioritet.

3. Detaljerad beskrivning av besiktningens anmärkningar.

All prioritering skall sättas mot sträckans allmänna standard, trafikbelastning och hastighet. Vidare skall även felets placering vägas in. Ett fel som befinner sig på ett ”farligt” ställe där konsekvenserna av en händelse (urspårning) skulle kunna bli större skall bedömas hårdare. Exempel på sådana ställen är strax före och på bro, hög bank och kurva eller dylikt.

Om osäkerhet råder kring vilken nivå ett fel skall graderas, tillämpas den högre prioriteringen med en kommentar varför högre prioritering sätts.

Prioritetsnivå 1 (akut).

Prioritetsnivå 1 betyder omedelbar trafiksäkerhetsfara. En anmärkning av nivå 1 skall medföra att trafiken stängs av, eller att hastighetsnedsättning anordnas efter provisorisk åtgärd med riskbedömning. Exempel på nivå 1 är, rälsbrott, skarvjärn som gått av eller näst intill, skevningssfel eller spårviddsökning som övergår tabellvärden eller andra jämförbara skador på anläggningen.

Prioritetsnivå 2.

Prioritetsnivå 2 betyder fel som om dessa växer kommer att övergå i nivå 1. Exempel: sprickor i räler och skarvjärn som kan leda till brott, spårviddsökningar över 20 mm, skevningfel, oroväckande antal dåliga sliprar i rad, lösa räler, behov av siktröjningar vid (obevakade) plankorsningar, dåliga sliprar i eller dåligt understoppade isolerskarvar, tendens till solkurva, samt andra jämförbara fel och skador. Åtgärdas ej fel inom nivå 2 innan nästa besiktningstillfälle skall en hastighetsnedsättning anordnas på platsen.

Prioritetsnivå 3a.

Prioritetsnivå 3a betyder fel som avviker från normerad standard, men som i dagsläget och nuvarande trafik ej är nivå 1 eller 2. Felet kan medföra en viss åverkan på anläggningsdetaljer och kan på längre sikt (över 1 år), bedöms medföra fel av nivå 1 eller 2. Exempel på fel är: spårviddsökningar över 15 mm, båda sliprarna i en skarv är dåliga, dåligt understoppade skarvar, lösa skarvbultar, lösa räler, flera dåliga sliprar i rad, ballast fattas i slipersände på längre sträcka (risk för solkurva) samt andra jämförbara fel.

Åtgärd skall prioriteras och utföras snarast men får inte dröja längre än max tre månader.

Prioritetsnivå 3b.

Prioritetsnivå 3b betyder fel som avviker från normerad standard, men som i dagsläget och nuvarande trafik ej är nivå 1 eller 2. Felet kan medföra en viss åverkan på anläggningsdetaljer eller annan fara. Exempel på fel är: grus i flänsrännor, dålig sikt i plankorsningar, slipersbyten med prio 3b etc.

Åtgärd bör utföras inom tre månader.

Prioritetsnivå 4.

Prioritetsnivå 4 innebär fel som avviker från normerad standard men som vid aktuell tidpunkt inte utgör något fel enligt prio 1, 2, 3a eller 3b. Exempel är nedskjunkna skarvar, dåliga sliprar (max 2 i rad, sth 30 eller högre), osv.

Nivå 5.

Med nivå 5 ges förslag till åtgärd som vid genomförandet kommer att höja den normerade standarden. Det finns inget krav på genomförande

av åtgärd vid nivå 5.

§ 6. Säkerhetsbesiktning.

Varje utförd säkerhetsbesiktning skall dokumenteras och innehålla uppgifter om,

1. vad som kontrollerats,
2. vem som utfört besiktningen,
3. tidpunkt för besiktningen samt,
4. eventuella avvikelser, åtgärder eller rekommendationer.

Besiktingsprotokoll upprättas med anmärkningsnivåer enligt 5 §.

Dokumentationen skall sparas så att de tre senaste säkerhetsbesiktningarna kan verifieras.

1. Utförande av periodisk säkerhetsbesiktning.

Periodisk säkerhetsbesiktning skall utföras **årligen** av den del av spåranläggningen som får trafikeras enligt av Transportstyrelsen givet tillstånd. Besiktningen skall göras inom intervallet 60 dagar före till två veckor före trafiksäsongens start, så att eventuella allvarliga anmärkningar hinner åtgärdas före trafikstarten.

2. Ansvar för att säkerhetsbesiktning utförs.

Chefen för banavdelningen, cba, ansvarar för att säkerhetsbesiktning utförs enligt uppsatta regler och att besiktningen dokumenteras.

3. Omfattning.

Banbesiktningen skall ske enligt anvisningarna i instruktionen WFJH Ba10.01 avsnitt 3 ”Anvisningar för besiktningsman”.

§ 7. Besiktning av upptäckta fel och utförda åtgärder.

Om det vid den periodisk säkerhetsbesiktning upptäcks säkerhetspåverkande fel, skall inspektion göras av felet med instruktion om de åtgärder som krävs. Efter genomförda åtgärder skall besiktning göras för att bedöma om säkerheten är återställd.

Sådan besiktning får göras av inom WFJ utbildad och behörig besiktningsman. Personen skall ha genomgått utbildning för

besiktningsman och vara erfaren rörande banarbete. Cba utser sådan person.

§ 8. Ibruktagandebesiktning.

1. När ibruktagandebesiktning skall göras.

Ibruktagandebesiktning skall utföras före det att en nybyggd eller väsentligt ombyggd spåranläggning eller del av den tas i bruk.

Cba utser besiktningsman för ibruktagandebesiktning till varje enskilt objekt. Besiktningsman skall ha tillräcklig kunskap om det som skall besiktigas.

Besiktningsmannen skall i sitt utlåtande ange om han bedömer att anläggningen/objektet kan tas i drift eller ej.

Anm. Med väsentligt ombyggd menas t ex arbeten där hela banöverbyggnaden tagits bort och återlagts på en sträcka längre än 20 meter eller att nya växlar har lagts i eller motsvarande.

2. Besiktningsrapport.

Varje ibruktagandebesiktning skall dokumenteras och innehålla uppgifter om,

1. vad som kontrollerats,
2. vem som utfört besiktningen,
3. tidpunkt för besiktningen samt,
4. eventuella avvikelser, åtgärder eller rekommendationer.

Dokumenterna skall sparas i minst fem år.

§ 9. Förebyggande underhåll.

Förebyggande underhåll skall utföras i tillräcklig utsträckning med avsikt att minimera säkerhetsfarliga brister. Detta säkerställs genom att periodisk säkerhetsbesiktning utförs och att underhållet till stor del består av att åtgärda besiktningsanmärkningarna enligt prioriteringsnivåerna och framkomna rekommendationer.

§ 10. Bansyn.

1. När bansyn skall genomföras.

Har inte banan trafikerats med tåg/vut på 4 veckor, skall bansyn utföras innan tåg/vut som medför resande tillåts trafikera banan. Bansyn utförs även efter extrem väderlek, t.ex. storm, skyfall etc eller vid misstanke om annan säkerhetsrisk.

2. Begäran om bansyn.

Tågledaren meddelar cba när behov av bansyn finns. Tågledaren kan även begära att bansyn utförs vid misstanke om något oregelbundet längs spåret.

3. Ansvar.

Cba ansvarar för att resurser för bansyn finns.

4. Omfattning.

Bansynen omfattar tågspår och innebär kontroll av:

- att banan är i sådant skick, att tågen kan framföras med banans tillåtna hastighet,
- inga föremål finns inom fria rummet eller som lätt kan komma att inkräkta på fria rummet med risk för skada,
- att ingen påverkan av banunderbyggnaden har skett.

5. Bansyn från fordon.

Bansyn får ske från fordon om överblicken av spår och banvall är tillfredsställande.

§ 11. Inspektion av järnvägsbroar.

För närvarande finns inga järnvägsbroar på trafikerad bana vid WFJ.

§ 12. Kontroll efter åtgärd som påverkar trafiksäkerheten.

Om förebyggande eller felavhjälpande underhåll medför ingrepp som har betydelse för trafiksäkerheten, skall sådant ingrepp åtföljas av

en kontroll som säkerställer avsedd funktion innan spåranläggningen på nytt upplåts för trafik.

Görs större förändring i samband med åtgärd skall riskbedömning göras av förändringen.

§ 13. Kontroll efter olycka.

I WFJF Ta13 "*Föreskrifter gällande Hjälpberedskap och Olyckshantering*" 3 §, föreskrivs att Trafikförvaltningen skall utse ett antal personer att kunna fungera som Olycksplatsansvarig. I händelse av olycka utser tågledaren en olycksplatsansvarig ur listan.

Olycksplatsansvarig skall vid en olycksplats tillse att nödvändiga åtgärder vidtas för att spåret åter skall kunna trafikeras och att eventuella väntande tåg kan hanteras.

En inspektion av spåret skall alltid ombesörjas av olycksplatsansvarig när ett urspåret fordon passerat genom en växel, över en bro eller i övrigt orsakat synbara skador på räl eller befästningar, så att avhjälpande åtgärder kan göras innan trafiken åter släpps på. En sådan inspektion får endast utföras av person med befogenhet att utföra besiktning.

Olycksplatsansvarig skall avrapportera till cba snarast efter avslutat uppdrag så att cba kan besluta om ytterligare besiktning eller åtgärder måste utföras.

§ 14. Felanmälan vid upptäckta fel.

Det åligger tjänstgörande personal att, vid upptäckt, omedelbart rapportera misstänkta fel på järnvägsinfrastrukturen som kan påverka eller påverkar trafiksäkerheten.

Felrapport skall skrivas på blankett WFJ bl. "Felanmälan". På blanketten anges om anmälan gäller bana eller signal. Under trafikdagar kan blanketten lämnas till tkl och under arbetsdagar till arbetsansvarig för vidarebefordran till respektive avdelningschef. Övrig tid kan felanmälan lämnas direkt till ansvarig chef på lämpligaste sätt eller i dennas fack på stationen i Vadstena. Felanmälan skall alltid vara skriftlig även om den också lämnas via t ex sms, detta för att kunna registreras på korrekt sätt.

Allvarliga säkerhetspåverkande fel skall omgående meddelas respektive chef och eventuellt kan åtgärder enligt Säo behöva vidtas.

§ 15. Akuta åtgärder efter felanmälan.

Anmälan om allvarligt säkerhetspåverkande fel skall omgående resultera i en undersökning av felet. Besiktningen skall utföras av person behörig att utföra besiktning.

Om, under trafikdag, behörig besiktningsman inte har möjlighet att på plats avgöra om anmält fel är av den art att trafiken kan upprätthållas skall tkf med hjälp av tillgänglig personal med teknisk kompetens fatta nödvändiga beslut om hastighetsnedsättning, spåravstängning etc. Cba skall omedelbart underrättas om beslutet och snarast möjligt se till att besiktning utförs och att nödvändiga återställande åtgärder vidtas.

Har felet åtgärdats vid upptäckten behöver felanmälan inte lämnas men åtgärdsrapport skall lämnas till respektive avdelningschef för registrering. Besiktning av åtgärd skall göras snarast möjligt.

Cba har skyldighet att snarast underrätta csia om frågor som berör signalanläggningen.

Har felet resulterat i olycka, tillbud eller allvarlig händelse skall Händelserapport lämnas och övriga åtgärder vidtas enligt WFJF Ta13.

I övrigt gäller åtgärder enligt Säo och Tdt del A.