



Museiföreningen  
Stockholm  
Roslagens

# **Banavdelningens verksamhetsplan för 2017**

Version 1.5 daterat 2016-11-03

## Verksamhetsplan 2017, version 1.5

---

### Innehållsförteckning

<b>1. Allmänt .....</b>	<b>3</b>
<b>2. Banavdelningens mål för verksamheten.....</b>	<b>3</b>
<b>3. Tillämpad prioritering i verksamheten .....</b>	<b>3</b>
<b>4. Förutsättningar för verksamheten under 2017 .....</b>	<b>3</b>
<b>5. Verksamheten under 2017 .....</b>	<b>4</b>
5.1. Ledning.....	4
5.2. Utförande av underhållsarbeten .....	4
5.3. Felsam .....	5
5.4. Dokumentation .....	5
5.5. Riskanalyser .....	5
<b>6. Fokusområden under 2017 .....</b>	<b>5</b>
6.1. Plankorsningar.....	5
6.2. Växelrevisioner .....	5
<b>7 Strategi för underhållsåtgärder .....</b>	<b>5</b>
<b>8 Vad vill vi göra under 2017 .....</b>	<b>6</b>
8.1 Utbildning.....	6
8.2 Byte av slipers, banupprustning med hjälp av kommunens resurser (Jobcenter) .	6
8.3 Banupprustning i egen regi .....	7
8.4 Växlar.....	7
8.5 Renovering av följande vägkorsningar .....	7
8.6 Diken och trummor .....	7
8.7 Broar.....	7
8.8 Ogräsbekämpning.....	7
8.9 Buskröjning .....	7
8.10 Perronger .....	7
8.11 Omhändertagande av utbytta slipers .....	8
8.12 Skadeavhjälpande underhåll.....	8
8.13 Underhåll av utrustning.....	8
8.14 Förråd .....	8
8.15 Investeringar bana/utrustning.....	8
8.16 Isolerskarvar .....	8
<b>9. Konsekvenser vid reduktion av ekonomiska resurser .....</b>	<b>8</b>
<b>10. Förutsättningar för lång livslängd hos sliprarna .....</b>	<b>8</b>

### 1. Allmänt

Bifogad verksamhetsplan är avsedd att beskriva ledning och styrning av underhåll och reinvesteringar i vår infrastruktur, både på kort och lång sikt, och därmed ge en bakgrund till banavdelningens budgetförslag för år 2017.

### 2. Banavdelningens mål för verksamheten

Målen med Banavdelningens verksamhet är som följer

- Att infrastrukturen inte får vara orsak till incidenter, tillbud, skador eller dödsfall.
- Att järnvägens grannars egendom inte får skadas på grund av brister hos infrastrukturen.
- Att underhållet ska skapa förutsättningar för teknisk uthållighet hos infrastrukturen.
- Att banans tekniska standard ska medge en största tillåten hastighet av 50 km/tim för rälsbusståg och 40 km/tim för övriga tåg.
- Att banans tekniska standard inte ska ha negativ inverkan på den rullande materielen.

### 3. Tillämpad prioritering i verksamheten

I banavdelningens verksamhet prioriteras åtgärder enligt följande prioriteringsordning vilket naturligtvis påverkar hur, var och när vi genomför åtgärder.

1. Vidmakthållande av trafiksäkerheten hos spåranläggningen.
2. Vidmakthållande/upprustning av gränssnittet mot våra grannar (övergångar, dikning, trummor, röjning av vegetation samt hägnad).
3. Kapacitetshöjning (höjd största tillåten hastighet).

### 4. Förutsättningar för verksamheten under 2017

Faktorer som påverkar banavdelningens verksamhet och budget under 2017:

- En fungerande omvärldsbevakning finns på plats för att kunna hantera ärenden kopplade till infrastrukturen.
- System för omhändertagande av besiktnings- samt åtgärdsrapporter.
- System för att omhänderta och analysera de anmärkningar som rapporteras.

- En stor trafikbelastning gör att banan bär spår av slitage och som en konsekvens så ökar underhållskostnaderna, speciellt avseende skarvunderhåll.
- Genomförande ett antal arbetshelger som en del i det pågående underhållet av banan. En arbetshelg begränsas av tidsskäl till att omfatta specifika, mindre projekt eller åtgärder.
- Genomförande av två spårriktarveckor med fokus på spårriktning av föregående slipersbyte samt makadamkomplettering vilket medför ett fortsatt behov av att köpa in externa tjänster/varor.
- Att föreningen söker stöd för större infrastrukturåtgärder för att säkerställa uthålligheten i systemet.
- Möjlighet att fortlöpande underhålla och förnya verktyg och maskiner.
- Att Trafikverkets inte ändrar sitt beslut avseende omhändertagande av utbytta slipers.

### 5. Verksamheten under 2017

Nedanstående är en beskrivning över hur Banavdelningen leder sin verksamhet, hur vi avser att bemanna och utföra underhållsarbetena samt hantera frågor kring dokumentation under 2017.

#### 5.1. Ledning

Verksamheten leds via Banavdelningens ledningsgrupp under ledning av CBa. Gruppen träffas 8-10 gånger per år och planerar verksamheten. För att skapa en god kommunikation håller Banavdelningen möte för alla aktiva två gånger per år.

#### 5.2. Utförande av underhållsarbeten

För genomförande av detta åtagande deltar våra aktiva i olika underhållsaktiviteter. Till aktiviteterna sänder vi inbjudan att delta i aktiviteten, ju mer omfattande i tid desto tidigare kommer inbjudan.

Dessa aktiviteter organiseras under olika former, nedanstående beskriver dessa i huvudsak.

- Arbetsveckor, exempelvis en så kallad spårriktarvecka
- Arbetshelger med specifika underhållsåtgärder
- Arbetskvällar organiseras med fokus på avhjälpande underhåll.
- Enskilda insatser, mer specifikt av personer som har möjlighet att delta under veckorna.

### 5.3. Felsam

Att arbeta med utvecklingen av FELSAM för att säkra rapportering och återrapportering. Utredda om en databaslösning i Access eller motsvarande är lämplig eller om vi ska lägga upp FELSAM som den är i ett "moln" med egna mappar och behörigheter för besiktningsmännen. För broar används systemet BatMan för att säkerställa underhållet samt dokumentera detta.

### 5.4. Dokumentation

Att arbeta med att säkra tillgången till all nödvändig dokumentation i digital miljö så att föreskrifter, handböcker och blanketter alltid är lätt åtkomliga.

### 5.5. Riskanalyser

Banavdelningen genomför riskbedömningar och riskanalyser för de delar i infrastrukturen som anser ombyggnationer eller ändringar och inte utgör allmänt underhåll. Särskilt fokus från i år och några år framåt kommer vara inventering och analys av våra plankorsningar i huvudsakligt syfte att minimera olyckor men också efter en värdering av riskerna veta var vi ska fokusera våra åtgärder och få ut maximalt av dem. Det kommer också genomföras en riskanalys av ombyggnationen av motortrallan.

## 6. Fokusområden under 2017

Vi kommer att ha två fokusområden under 2017 vilket redovisas nedan.

### 6.1. Plankorsningar

Att i ett första steg genomföra riskanalyser och ta fram åtgärdsplaner för de plankorsningar som efter analysen bedöms innebära störst risk för plankorsningsolycka.

I ett andra steg genomföra riskanalys för resterande plankorsningar för att klarlägga vilka risker som finns. Detta ska i förlängningen skapa underlag för ett system med återkommande riskanalyser av plankorsningarna.

### 6.2. Växelrevisioner

Att under året skapa, utveckla metoder för och genomföra ett antal växelrevisioner. I processen ingår också att ta fram verktygssatser och reserv/förbrukningsmaterial.

## 7 Strategi för underhållsåtgärder

Banavdelningen prioriterar större spårupprustningar där extern personal deltar och där ULJ Banavdelning assisterar med sina begränsade personella resurser, allt för att få största möjliga effekt av antalet ideella arbetstimmar.

Samtidigt måste vi åtgärda trafiksäkerhetsfarliga fel, men på grund av ev. personal- och materialbrist kommer den första åtgärden alltid att bli hastighetsnedsättningar på de delar av banan som har spårtekniska fel avseende spårålag samt andra fel på bananläggningen.

Vi har under föregående år uppnått det långsiktiga målet avseende banans hastighetprofil och avser inte att under överskådlig framtid genomföra några förändringar största tillåten hastighet.

## 8 Vad vill vi göra under 2017

### 8.1 Utbildning

- Påbörja utbildning av nya banbesiktningsmän – Banteknisk kurs
- Återkopplingsmöte/fortbildning banbesiktningsmän
- Rekrytera förare av banmaskiner samt påbörja utbildning

### 8.2 Byte av slipers, banupprustning med hjälp av kommunens resurser (Jobcenter)

Genom ett intensivt utbyte av slipers har behovet av slipersbyte minskat väsentligt. Vi går nu in i en fas av vidmakthållande av banans tekniska status vilket innebär att behovet av slipersbyte kommer att variera från år till år baserat på den tekniska bedömningen av banans skick.

Vidmakthållande slipersbyte innebär att bytet sker i normal omfattning baserat på en tidscykel på 7 år. Inför varje slipersbyte så görs en analys av behovet av utbyte på den sträcka som står i tur.

#### 2017

- |                                     |         |
|-------------------------------------|---------|
| • Dagvattendammen – Sibirienkurvan. | 450 st. |
| • Labruden – Km 98.                 | 375 st. |
| • Ärnevi – Funbovägen               | 100 st. |
| • Faringe bangård.                  | 150 st. |

Totalt 1075 st.

#### 2018

- Sandgatan – Moga hållplats
- Plk Byrsjön – Plk Råberg km 96+000
- Plk Länna Brukgata – Marmavägen
- Faringe bangård

1100 st/år

2019 – och framåt..... Utökad byte

1500 st/år

### 8.3 Banupprustning i egen regi

Spårriktning, komplettering av ballast på sträckorna:

- Surtäppsvägen – Moga.
- Marmavägen – Storängskurvan.
- Ägoväg Löt – Bruksgatan.
- Fortsatt kompletterande byte av slipers på Faringe station.

### 8.4 Växlar.

- Byte av växelslipers Faringe station (växel 1 och 5).
- Byte av slipers i växel 3 i Bärby.
- Växelrevisioner i Faringe. Växel 11 (mellan spår 2 och 3)
- Växelrevisioner i Marielund.
- Almunge: Utbyte av växel 2 (växeln är ett ihop plock av olika delar) Inga mått stämmer.
- Almunge: Utbyte av tungpartier i växel 1 från vänster till höger

### 8.5 Renovering av följande vägkorsningar

- Ulvbydsvägen i samarbete med fastighetsägaren Uppsala kommun
- Funbovägen i samarbete med fastighetsägaren Uppsala kommun

### 8.6 Diken och trummor

- Locksta rensning av trumma 104+880
- Utredning av trummor runt plk Årnvi och Bärby V0
- Bosshus km 91+260 Spoling samt reparation av södra stenvälv

### 8.7 Broar

- Uppföljning av underhållssystem BATMAN

### 8.8 Ogräsbekämpning

- Genomförande av minst 2 stycken ogräsbekämpningar.

### 8.9 Buskröjning

- Fortsatt vegetationsröjning på sträckan Faringe – Uppsala.
- Närsikt vid plankorsningar.

### 8.10 Perronger

Upprustning av perronger enligt följande:

- Underhåll av plattformsytor med stenmjöl.
- Tillverkning och uppsättning av plattformsskyltar för 2-3 stycken plattformar.
- Tillverkning av gjutformar till plattformskanter och gjutning av dito.

### **8.11 Omhändertagande av utbytta slipers**

- För närvarande uppstår inga kostnader för destruktion av utbytta slipers vilket sker genom Trafikverkets avtal.

### **8.12 Skadeavhjälpande underhåll**

- Fortsatt avhjälpande av skador enligt "FELSAM".

### **8.13 Underhåll av utrustning**

- Fortsatt underhåll och förnyelse av större och mindre utrustning/fordon.

### **8.14 Förråd**

- Fortsatt omstrukturering enligt Banavdelningens förrådsplan.
- Iordningställande av upplagsyta för rälsförråd i Bärby

### **8.15 Investeringar bana/utrustning**

- Stångmotorsåg

### **8.16 Isolerskarvar**

- Reservmaterial för isolerskarvar är en bristvara och förråden är mycket små. Vi kommer därför att tvingas köpa nya isolerjärn (av glasfiber) för att kunna säkerställa funktionen hos de spårledningarna som finns. Tyvärr är de dimensioner som vi behöver udda och därför tvings vid köpa en större minikvantitet än som hade varit fallet om det hade varit standarddimensioner.

## **9. Konsekvenser vid reduktion av ekonomiska resurser**

För 2017 finns således ett utbytesbehov av 1075 stycken sliprar samt ballastkomplettering med cirka 700 ton.

Införskaffande av material för isolerskarvar

Om medel inte ställs till förfogande bedömer vi att det ger följande konsekvenser:

### **2017 och framåt**

- Ackumulerat behov av slipersbyte uppstår.
- Driftstörningar vid signalanläggningar då vi inte kan åtgärda trasiga isolerskarvar.

## **10. Förutsättningar för lång livslängd hos sliprarna**

Det långsiktiga behovet av slipersbyte beräknas till cirka 1500 stycken per år men är för närvarande lägre (1200 st./år 2016) på grund av tidigare genomförda slipersbyten i närtid.

Det långsiktiga behovet baseras på att en sliper är spårduglig i minst 40 år. Om livslängden sjunker till exempelvis 30 år så ökar behovet till 1600-1800 st. per år.



## Verksamhetsplan 2017, version 1.5

---

För att nå en livslängd på 40 år krävs att man skapar förutsättningar för att nå den livslängden. I korthet kan dessa förutsättningar sägas vara följande.

- Att ny ballast, makadam, tillförs banan i samband med slipersbytet för att förbättra dräneringen och för att hålla sliprarna så torra som möjligt.
- Att underhåll av diken och rensning av trummor genomförs för att hålla dräneringen av banvalls kroppen i gott skick.
- Att ogräsbekämpning genomförs regelbundet för att minimera angrepp av ogräs och åtföljande tillförsel av organiskt material.
- Att vegetationsbekämpning återkommande genomförs samt att större bestånd av buskar/träd tas bort för att minska antalet nedfallande löv på banvallen samt fuktbindning i banvallen genom inväxande rötter.

För varje kilometer som spåret renoveras visar erfarenheten att omkring 3-400 ton makadam behövs för att genomföra nödvändig ballastkomplettering vid spårjustering. Motsvarande behov av dikning ligger på 100 meter dike per 1000 meter bana. En liknande kostnad finns för underhåll och förnyelse av trummor.