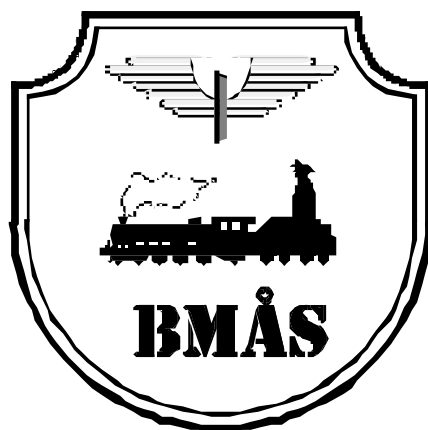




# Säkerhetsordning (SÄO)

för Borås MiniaturÅngloksSällskap,  
Sandlidsbanan.



Utgåva 2019-07-05

<b>Innehåll:</b>	<b>Sida:</b>
<b>Förord.</b>	2
<b>Syfte.</b>	2
<b>Banan.</b>	3
Kort beskrivning.	3
Underhåll och skötsel.	3
<b>Fordon.</b>	4
<b>Trafiken.</b>	5
<b>Olycka / brand.</b>	6
<b>Hänvisningar.</b> (Utgivna som egna skrifter.)	
Standardmått för 7¼" järnväg.	
Trafikeringsalternativ för Sandlidsbanan.	
Utdrag ur MRO-säo för BMÅS.	
BMÅS befattningsbeskrivning och lista på godkända lokförare.	
Linjebok för Sandlidsbanan. (Utkast finns.)	
Fordonsjournal för BMÅS.	
Sandlidsbanans ban- och incidentjournal.	

## **Förord.**

Föreningen Borås MiniaturÅngloksSällskap (BMÅS) bildades 1980 av ett antal entusiaster för att på en föreningsägd 7¼"-bana få möjlighet att bedriva riktig tågtrafik med föreningens fordon samt fordon ägda av enskilda medlemmar. För detta ändamål har föreningsmedlemmar byggt "Sandlidsbanan".

Denna typ av förenings- och hobbyverksamhet (lifesteam) har sitt ursprung i England, där man i slutet av 1800-talet började anlägga miniaturjärnvägar. England är fortfarande det ledande landet för denna verksamhet och har utformat både standard, regelverk och vedertagen praxis för minaturjärnväg. I England finns ett flertal nationella organisationer som representerar och tillvaratar hobbyutövarnas intressen.

## **Syfte.**

Borås MiniaturÅngloksSällskap (BMÅS) vill med denna Säkerhetsorning (SÄO) visa hur vi möter samhällets krav på att vår verksamhet skall vara säker och inte förorsaka olyckor och personskador.

Skriften skall även säkerställa att de regler som finns för trafik på BMÅS bana är kända för berörda personer.

## **Banan.**

Kort beskrivning.

Banan har en spårvidd på 7¼", 184 mm, och består av räls med vignolprofil, 32 mm hög, spikad på träsliprar. Banan är byggd i markplan och ligger i ballast av makadam. Den är drygt en kilometer lång och har både grävda skärningar och utfyllda bankar. Banans sträckning passerar även under en gångbro, genom en tunnel med slät brädfodring samt över en bro. Spåranläggningen har ett flertal växlar, en vändskiva samt en "slaggrav" med tre spår för bl.a. smörjning av fordon och påeldning av ånglok.

Banan är byggd enligt etablerad standard för 7¼"-banor och från början tänkt för skala 1:8 av normalspårvidd. Det går även att trafikera banan med "smalspårsfordon" i annan skala.

Begränsningen är det fria rummet som tillåter max. fordonsbredd på 60 cm.

(Hänvisning till: Standardmått för 7¼" järnväg.)

Underhåll och skötsel.

För att banan skall vara säker att trafikera är det av största vikt att den underhålls och sköts på ett professionellt och systematisk sätt.

I samband med anläggningens vårrustning inspekteras hela bansträckningen. Vintern kan ha påverkat spårläge etc. En bedömning av sliprarnas kondition görs också. En sliper av tryckimpregnerad furu har en genomsnittlig livslängd på ca. 25 år. Alla växlar rengörs noggrant och kontrolleras i avseende på slitage och funktion samt smörjs. De fel och brister som upptäcks i samband med vårrustning eller vid annat tillfälle, bedöms huruvida de måste åtgärdas omgående eller kan vänta för senare åtgärd.

Inför varje tillfälle med resandetrafik skall banan inspekteras.

Varje inspektion förs in i Sandlidbanans journal för ändamålet enligt dess anvisningar.

Vid förhöjd brandrisk, placeras hinkar med vatten och svabbar på ett antal ställen längs banan, för att snabbt kunna släcka mindre brand i spåret orsakad av t.ex. glöd från ånglok.

(Hänvisning till: Linjebok för Sandlidsbanan samt Sandlidsbanans ban- och incidentjournal.)

## **Fordon.**

De fordon som skall trafikera banan skall uppfylla och rymmas inom Sandlidsbanans standard, som beskrivs i bilagan: Standardmått för 7¼" järnväg.

Fordon, som inte uppfyller denna standard eller av annan orsak inte bedöms som säkert, kan förbjudas att trafikera banan.

Vid sammankoppling av fordon med varierande kopplingsanordning skall erforderlig adapter fungera så att spontan losskoppling inte kan ske. Sådan anordning skall också på ett betryggande sätt ta hand om påskjutningskraften mellan fordonen.

Endast fordon som är bedömda som säkra för resandetåg, får ingå i resandetåg.

För fordon, som fordrar särskild besiktning och intyg, skall ägaren kunna uppvisa gällande protokoll från sådan besiktning.

Ånglok som eldas med fast bränsle skall ha asklåda som inte släpper ut glöd. Vid förhöjd brandrisk rekommenderas att skorstenen förses med gnistsläckare.

(Hänvisning till: Fordonsjournal för BMÅS.)

## **Trafiken.**

Vid föreningens inplanerade och organiserade trafikarrangemang, eller när mer än ett fordon eller tåg trafikerar banan, skall något av de alternativ som beskrivs i skriften

Trafikeringsalternativ för Sandlidsbanan användas.

Tåg som medför resande som inte är medlem i föreningen skall framföras av lokförare som är godkänd och finns upptagen i förteckningen över godkända lokförare.

(Se befattningsbeskrivning.)

Vid resandetrafik får endast ett tåg vara i rörelse åt gången inom stationsområdet, det vill säga innanför stationens infartssignaler.

Undantaget när tågvägarna är oberoende av varandra t.ex. när tåg avgår från stationen åt var sitt håll.

Under tiden det pågår resandeutbyte på station, får fordonsrörelser inte ske på station.

Undantag är lok som skall gå till lokstationen på Sandlid C, vilket då endast får ske via spår 3.

Lok från lokstationen får anslutas till persontåg på avgångsspåret 1.

Vi organiserad resandetrafik skall minst en Tågklarerare (Tkl.) vara i tjänst på Sandlid C.

Om trafikföringen är sådan att det är både dubbelriktad trafik på linjesträcka 1 och tågmöten på Rustansberg skall även Tkl. vara i tjänst där. När båda stationerna är bemannade med Tkl. blir Tkl. Sandlid C även Tågledare (Tl.).

Vid all sorts tågtrafik med dubbelriktad trafik på linjesträcka 1 och tågmöten på Rustansberg skall lokföraren medföra stafett (token) under färd på denna sträcka. Stafetten lämnas till lokföraren av Tkl. på avgångstation och ges till Tkl. vid ankomsten till nästa station.

Stafetten utgår när fungerande linjeblockeringssystem är i drift.

Tåg som medför resande (ej personal) skall ha instruerad person (konduktör) som sitter på platsen längst bak i tåget för att ha uppsikt och påkalla lokförarens och resandes uppmärksamhet med visselpipa om något skulle inträffa.

Signaler och märken som förekommer och används på banan är enligt svensk järnvägsdrift och hämtade ur MRO-säo. (Museibanornas Riksorganisation).

(Hänvisning till: Trafikeringsalternativ för Sandlidsbanan och

Utdrag ur MRO-säo för BMÅS. samt BMÅS befattningsbeskrivning.)

## **Olycka / brand.**

Om en olycka med personskador skulle inträffa, skall all trafik omedelbart avstanna.

Om polis har tillkallats, får inte trafiken återupptas förrän polisen gjort sin undersökning och meddelat att trafiken får fortsätta.

Försäkringsbolaget bör kontaktas utan onödigt dröjsmål. Styrelsen sköter kontakten med försäkringsbolaget.

## **Larma 112.**

**Adress: Brinellgatans förlängning, grusvägen efter SPs parkering.**