1 HENSIKT OG OMFANG 2
2 KRAV TIL SPORJUSTERING 3
2.1 Sporgeometriske krav 3
2.2 Kvalitetskrav 3
3 KRAV TIL STABILITET 4
3.1 Stabilitetsreduserende faktorer 4
3.2 Stabilitetsøkende faktorer 4
3.3 Tillatte hastigheter etter avsluttet sporarbeid 5

1 HENSIKT OG OMFANG

Kapitlet beskriver regler for sporjustering og stabilisering ved bygging av spor.

2 KRAV TIL SPORJUSTERING

2.1 Sporgeometriske krav

De sporgeometriske krav ved bygging er lik de som er angitt for nyjustert spor i kap. 13 [JD 532].

2.2 Kvalitetskrav

Kvalitetskrav ved bygging er lik de som er angitt for nyjustert spor i kap. 13 [JD 532]. Oppnås ikke forutsatt kvalitetsklasse reduseres hastigheten til den kvalitetsklasse som gir komforttall ≥ 90.

3 KRAV TIL STABILITET

For nybygget spor skal opptredende sporgeometri og komforttall alltid kontrolleres mot de krav som er satt for den aktuelle kvalitetsklassen. I tillegg stilles det krav til sporets stabilitet.

3.1 Stabilitetsreduserende faktorer

De viktigste faktorene for sporets sidestabilitet er følgende:

Ballastens sidemotstand er den viktigste faktoren for sporets sidestabilitet. Den har stor betydning for risikoen for sideforskyvning av sporet såvel som risikoen for at solslyng skal oppstå.

Sidemotstanden avhenger av følgende parametre:

- ballastens komprimerings-/pakningsgrad som følge av trafikkbelastning, ballastkomprimerer eller sporstabilisator
- ballastkvalitet
- ballastprofil
- svillenes underpakking
- svilleavstand
- rammestivhet
- skinnenes treghetsmoment om y-aksen

Sideforskyvningsmotstand som er betydelig lavere for tresviller enn for betongsviller.

Skinnetemperatur. Den rådende eller forventede skinnetemperaturen i forhold til nøytral-temperaturen. Den har fremfor alt betydning for risikoen for solslyng.

Sporjustering. Ved store pilhøydefeil øker også risikoen for solslyng. Størrelsen på pilhøydefeilen påvirker også de laterale krefter som oppstår mellom rullende materiell og spor, og øker dermed risikoen for sideforskyvning.

3.2 Stabilitetsøkende faktorer

Etter sporarbeid kreves konsolidering av ballasten innen full hastighet får benyttes. Dette kan skje ved bruk av sporstabilisator og ballastkomprimerer.

Sporet anses alltid for helt stabilisert etter 100 000 brt.

Bruk av sporstabilisator anses å tilsvare en trafikkbelastning på 50 000 brt. Dette gjelder under forutsetning av at sporstabilisatoren benyttes etter hver pakking.

Bruk av ballastkomprimerer anses å tilsvare en trafikkbelsatning på 25 000 brt.

3.3 Tillatte hastigheter etter avsluttet sporarbeid

Tillatt hastighet på bakgrunn av krav til stabilitet er gitt i tabell 9.1 og 9.2.

Tabell 9.1 Tillatt hastighet for spor med betongsviller

	Trafikkbelastning i 1000-tall bruttotonn			
	0-24	25-49	50-74	75-100
Maks. hast. ved høy temperatur [km/h]	40			
Maks. hast. ved normal temperatur [km/h]	70	100	130	sth
Høy temperatur gjelder ved t	> 30 °C	> 40 °C	> 50 °C	> 50 °C

Tabell 9.2 Tillatt hastighet for spor med tresviller

	Trafikkbelastning i 1000-tall bruttotonn			
	0-24	25-49	50-74	75-100
Maks. hast. ved høy temperatur [km/h]	40			
Maks. hast. ved normal temperatur [km/h]	70	100	130	sth
Høy temperatur gjelder ved t	> 25 °C	> 30 °C	> 40 °C	> 40 °C

t = opptredende eller forventet skinnetemperatur
sth = strekningshastighet

Ved ikke nøytralisert spor skal maks. hastighet uansett ikke overstige 40 km/h.