

Endringsoversikten beskriver alle endringer som er utført i de ulike kapitler, og hvilke konsekvenser dette har for brukeren

Alle kapitler som er endret vil få nytt revisjonsnummer gjeldende for **hele** kapitlet. Eventuelle papirkopier av regelverket *skal* erstattes fullstendig av det reviderte kapitlet.

JD 532 Overbygning, Regler for vedlikehold

| Kapittel | Avsnitt | Side | Endringer | Konsekvenser |
|----------|---------|------|---|--|
| 1 | 4 | 7 | Presisering av at teknisk regelverk utgis elektronisk og at den elektroniske versjonen til en hver tid er å regne som gyldig versjon. | Reduksjon av antall papirkopier av regelverket. Ved å bruke elektronisk versjon er brukeren sikker på å alltid ha siste versjon av regelverket. |
| 2 | 2.1 | 3 | Klargjøring av verbene skal, bør og kan, og presisering av krav til avviksbehandling. | Avvik fra "bør"-anbefaling i regelverket skal håndteres som avvik av anleggseier. Dokumentasjon på behandling av avvik nødvendig, OG synliggjøring av avvik i sluttdokumentasjon for anlegget nødvendig. |
| 4 | 4 | 6 | Rutiner for rapportering av feil er tilføyd i dette avsnitt | klargjør hvilke feil som skal rapporteres og hvordan rapportene skal behandles. |
| 6 | 2 | 4 | Valg av ugrasmidler : Imazapyr, Arsenal 250, tillates ikke lengre brukt som sprøytemiddel. Beskrivelse og tekst endret i henhold til dette. | Alternative midler eller metoder må benyttes ved vegetasjonskontrollen. Tilsvarende gjelder for linjesprøyting, beskrevet i JD 522, kap. 13 Vegetasjonskontroll. |
| 7 | 3.2 | 6 | Nytt avsnitt som inneholder anbefaling og krav til skinnesliping på steder hvor det registreres kontaktutmatting på skinnene | Dersom det registreres kontaktutmatting skal det planlegges for regelmessig sliping basert på trafikkbelastning |
| 7 | 6 | 13 | Krav til inspeksjon for å hindre korrosjonsbelegg på skinner i spor med liten trafikk er tilføyd | Banesjefen må planlegge inspeksjon av spor/sporsløyfer med svært liten trafikk for å hindre at tog ikke belegger spor pga at korrosjon hindrer hjulaksler i å kortslutte signalstrømmen |
| 7.a | hele | | Klassifisering av skinnefeil er integrert i revidert skinnefeilkatalog (UIC 712). Utvidet fra 2 til 4 feilklasser iht. UIC 712. | Liten praktisk konsekvens da klasse 1 og 2 forblir som tidligere. Inspeksjonsintervaller for feil i klasse 2a og 2b gjøres trafikkbelastningsavhengig i stedet for |

JD 532 Overbygning, Regler for vedlikehold

| Kapittel | Avsnitt | Side | Endringer | Konsekvenser |
|----------|---------|-------|--|--|
| | | | | tidsavhengig. |
| 11 | 2.2.2 | 5 | Krav til min. avstand tunge-stokkskinne er endret | Er nå avhengig av antall drivmaskiner; 160 mm for én drivmaskin og 110 mm for 2 eller flere drivmaskiner – mot 140 mm for alle spv. tidligere. |
| 13 | 2.2.2 | 8 | Tabell 13.9: Tilføyd kolonne for "nyjustert spor, 9 m basis", samt kommentert anvendelsen av disse toleransene. | Ved sluttkontroll av ferdigstilt, finjustert spor må også 9 m feil kontrolleres. |
| 13 | 5 | 14-17 | Nytt underavsnitt 5.1: "Stabilitetsøkende faktorer" - stoffet er hentet fra Kap. 9 [JD531]. Avsnittet forskyver nummereringen av de neste 3 avsn. | Sammenstilling av regler for bygging og vedlikehold i dette kapitlet letter oversikten. |
| 13 | 5.4 | 16-17 | "Krav til hastighet" er strukturert i 3 underavsnitt, der avsnitt 5.4.2 - "Tillatt hastighet etter avsluttet sporarbeid" er hentet fra Kap. 9 [JD531]. | En bedre struktur er ment å lempe på forståelsen av regelverket på området. |