



BANSTANDARD I GÖTEBORG, KONSTRUKTION

Kapitel K 1.1 SPÅR, Spårgeometri	Utgåva	Sida 1 (1)
Avsnitt K 1.1.11 Räl förhöjning, gatuspår	Datum 2014-10-15	Senaste ändring
Upprättad av Håkan Karlén	Susanne Hultgren	

1. ALLMÄNT

Rälförhöjning anordnas i kurvor för att i första hand ge en komfortabel tågföring men även för att minska räls slitaget. Spår i gata styrs ofta av omgivande mark varför det inte alltid går att anordna en rälförhöjning. Man ska dock eftersträva att följa nedanstående anvisningar. Rälförhöjningsbristen får inte vara större än att den ej kompenserade sidoaccelerationen normalt blir 0,3 m/s², vid extremfall kan sidoaccelerationen få uppgå till högst 1,0 m/s².

2. RÄLFÖRHÖJNING

2.1 Normal rälförhöjning

erhålls genom att minska den teoretiska rälförhöjningen med **45 mm** (ger 0,3 m/s² i sidoaccelerationen).

2.2 Minsta tillåtna rälförhöjning

erhålls genom att minska den teoretiska rälförhöjningen med **150 mm** (ger 1,0 m/s² i sidoaccelerationen). Rälförhöjningen bör inte underskrida 0 mm.

2.3 Högsta tillåtna rälförhöjning

är 100 mm, i hållplats 0 mm.

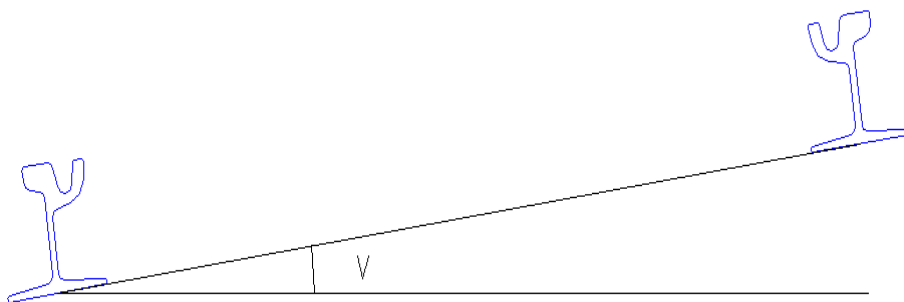


Fig 1 Rälförhöjning och rälförhöjningsvinkeln v