

Inventering av Dellenbanan

Banans spårstandard idag

Sträckan Ljusdal-Delsbo har 34 kg/m räler med längden 10m som ligger på furuslipers med ett c/c-avstånd på ca 75-80cm. Befästningen är spik och underläggsplattor men sträckvis ligger rälererna direkt på slipers utan underläggsplattor.

Sträckan Delsbo-Hudiksvall har 41/43 kg/m räler med längden 30m som ligger på furuslipers med ett c/c-avstånd på ca 75-80cm. Befästningen är spik och underläggsplattor. Detta innebär att banans bärighet är STAX 18, alltså tål ett axeltryck på 18 ton, vilket har till följd att tung godstrafik ej är möjlig.

Inventering

Slipersbeståndet är i ett bedrövt skick mest på grund av den omfattande vegetationen i spåret. Jag uppskattar utbytesbehovet till ca 50-60% bara för att vidmakthålla hållfastheten utan att höja spårstandard. Sträckan Delsbo-Fredriksfors ser på grund av ett visst underhåll något bättre ut.

I stort sett samtliga dräneringsdiken är igenväxta och behöver rensas. Då vegetationen i diken på långa sträckor är riktigt grov krävs först en röjning/avverkning. Detta gäller alltså i princip hela sträckan.

Trummor under spår är i de flesta fall utförda som stensatta. Skicket är gott på de flesta. De behöver dock ses över och rensas.

Angående broar och vägportar med stålbalkar/stensättning bedöms de vara i gott skick. Dock behöver samtliga utom vägport i Delsbo och bro vid Fredriksfors station ett totalt slipersbyte samt blästring och målning av stålbalkar. En mer professionell bedömning bör göras av en certifierad brobesiktningsman innan åtgärder bestäms.

Samtliga vägövergångar är i dåligt skick vad gäller körbana för vägtrafik och behöver ny vägbeläggning (plank/betongplattor eller dylikt).

Bankroppens allmäntillstånd är gott i grunden men behöver åtgärder för en höjning av standarden och säkerheten. Banvallens bredd är för liten och slipersändarna ligger ofta fritt i luften. En omfattande grusning/bankbreddning är alltså av nöden. Längs Dellensjön finns några sträckor där banvallen går rätt ner i vattnet med stensättning/glacismurar som skoning mot vågor. Dessa stensättningar behöver en förstärkning om axeltrycket skall höjas. Kan väl röra sig om ca en halv till en kilometer sammanlagt.

Vintertid skapar tjälskjutning/tjällossning stora problem för det känsliga järnvägsspåret. Dellenbanan som inte trafikerats sedan 80-talet har förmodligen inte blivit föremål för några större åtgärder för att avhjälpa detta problem. Istället krävs stora manuella insatser med återkommande inspektioner och justering av spårläget. Tjälskadeproblemen kan åtgärdas med isolering av spåret med styrofoam i ett tjugo centimeter tjockt lager och ballastrening/ny ballast med gott resultat. En välgjord och fungerande dränering är naturligtvis i hög grad bidragande till en minskning av dessa problem. Omfattningen av tjälskador på Dellenbanan är av naturliga skäl ej känt så en uppskattning av åtgärds kostnader är omöjlig att göra i dagsläget. SJ/Banverket som har skött underhållet tidigare har förmodligen fört ”bok” över åtgärder under den tid de skötte underhållet, om de finns tillgängliga idag är osäkert.

In mot Hudiksvall är spåret en kort sträcka samt en vägport rivna. Anslutningsväxlar finns ej i ”banändarna”.

Åtgärdstankar.

Jag tror att det mest ekonomiska på även ganska kort sikt är att riva upp spåret och byta samtliga slipers. Ett selektivt utbyte ger ett ständigt över åren pågående arbete med sämre resultat. På sträckan Ljusdal-Delsbo bör samtidigt göras ett rälsbyte till åtminstone 41/43 kg's räler, dessa finns förmodligen att få tag på begagnade. Om man river upp det gamla spåret för slipersbyte är det så mycket enklare och mer kostnadseffektivt att göra en vegetationsrensning i banvallen och då samtidigt förlänga och renovera en del trummor.

Ante Larsson. Intersignal
2013-06-20