

Banbesiktningsmanual Motocross fr.o.m. 2026-08-01

Grön text i denna manualen anger,
ändringar och tillägg för denna upplaga
Reviderad 2026-08-01



INNEHÅLL

Detta informationsdokument ger ledare, klubbar och besiktare värdefull och detaljerad information kring rutiner, regler och riktlinjer i samband med besiktning av motocrossbanor. För att öka tydligheten kring detta delas materialet upp i ett antal områden.

Följande kapitel/område behandlas i kommande material:

1. Administrativa rutiner för banbesiktning

Information om de krav som är kopplat till en banbesiktning, varför banlicens krävs och information om särskilda dokument och blanketter som krävs vid banbesiktning.

2. Miljöfrågor

Information om miljöcertifiering, ljudmätning, tvättplatser av MC etc.

3. Allmänt och startområde

Information om banmaterial, konstruktion av väntzon, startgrind, startbox, startraka och startkurva. Banbredd/banlängd samt klassificering av banor.

4. Bankonstruktion

Information om konstruktion av tunnelhopp, banmarkeringar, frizoner, hopp/waves, bandepå samt målområde.

5. Säkerhet och skyddsanordningar

Information om konstruktion av flaggposter, skyddsnät, avspärrning mellan banslingor samt bevattning.

6. Publik och avspärrning

Information om konstruktion av publikavspärrningar och läktare.

VARFÖR BANBESIKTNING?

I Svemo Nationella Tävlingsreglemente (NT) anges följande:

- NT § 3.1.5 På banor eller anläggningar, där det finns av Svemo utfärdad gällande banlicens, fransäger sig Svemo allt ansvar för all verksamhet utan Svemo sanktion och att inga som helst försäkringar från RF eller Svemo då gäller.
- NT § 12.2 Banlicens
- NT § 12.2.1, Permanenta eller tillfälliga banor får inte användas för tävling eller träning förrän banlicens utfärdats av Svemo. Inga försäkringar gäller om giltig banlicens saknas.
- NT § 12.2.2, Innan banlicens kan sökas ska banan ha besiktigats av behörig person, utsedd av Svemo för de grenar där banbesiktning krävs. Dessutom ska anläggningen miljöcertifieras enligt gällande regler.
- NT § 12.2.3 Ansökan om banlicens ska även innehålla en noggrann och detaljerad planritning/banritning över tävlingsområdet i skala 1:1000. Ritningen ska uppvisa detaljer såsom bansträckning, banlängd, avspärrningsanordningar, depåers läge etc. vilka beräknas vara av värde för Svemo slutgiltiga godkännande. Eventuella avsteg kan finnas i respektive SR.

VARFÖR BANBESIKTNING?

- NT § 12.2.4, Svemo kan vid utfärdande av banlicens komplettera med säkerhetsåtgärder, begränsning av antalet startande etc., som Svemo bedömer nödvändigt.
- NT § 12.2.5 Banlicensens giltighetstid är: 1 evenemang, 1 eller 2 år.
- NT § 12.2.6 Svemo äger rätt att avslå ansökan om, eller dra in redan utfärdad banlicens.
- NT § 12.2.7 Banlicens upphör att gälla när föreningen som står för licensen inte längre är ansluten till Svemo eller när andra myndighetskrav inte efterlevs.
- NT § 12.2.8 Innehavare av banlicens äger förstahandsrätt att förnya licensen.
- NT § 12.2.9. **Tillfällig banlicens**
Banlicens gällande ett evenemang kan lösas. Därvid gäller till fullo bestämmelserna enligt 4.5.1-3, 12.2.4 och 12.2.6-8

ANMÄLAN OM BANBESIKTNING (Förnyelse av banlicens/ombesiktning)

- Tillsättning av banbesiktare sker under första halvåret varje år. Klubbarna informeras genom ett e-postutskick som även publiceras på svemo.se
- Följande datum gäller för att besiktningen ska gälla som förnyelse av licens:
 - Besiktning får ske fr.o.m. 1:e juli för banor i övre, mellersta, nedre norra.
 - Besiktning får ske fr.o.m. 1:e september för banor i östra, västra och södra
- Utskicket innehåller information om följande:
 - Beskrivning av besiktningsrutin
 - Vilka dokument som krävs
 - Utsedd banbesiktare
 - Information att körförbud råder efter 31/12 om ej banlicens förnyas.

Informationsbrevet och tilldelad banbesiktare publiceras också på nedanstående sidas på www.svemo.se

<https://www.svemo.se/for-foreningen/anlaggning/besikta-banan>

ANMÄLAN OM BANBESIKTNING (Tilläggsbesiktning vid ombyggnation)

- När en bana byggts om under period för befintlig gällande banlicens kontaktar klubben den som senast besiktade banan och ansöker om banbesiktning. Detta görs **minst 1 månad** före planerad besiktningsdatum. (Har banbesiktaren avslutat sitt förbundsuppdrag, kontaktas Svemo-kansli.)
- Vid den här typen av tilläggsbesiktning ändras inte banlicensen giltighetstid utan aktuell besiktningsrapport och karta biläggs tidigare dokument.
- Vid besiktning av bana ska en tydlig sammanställning av eventuella åtgärder som krävs för godkännande av banan delges klubben med en lista som ligger till grund för klubbens åtagande inför kommande besiktningstillfälle.
- Ingen besiktare får ta egna uppdrag vid nybesiktning utan att förankra detta med koordinator för Motocross på Svemo's kansli!

INFÖR BANBESIKTNING (Klubb)

Innan banbesiktning gör/tillhandahåller klubben följande:

- Ca 1 månad före klubben önskar banbesiktning, kontakta utsedd banbesiktare och boka tid för besiktning.
- Ta fram **3** st skalenliga banritningar (1:1000)
- Om inte anläggningen är miljöcertifierad, utförs detta genom kontakt med distriktets miljöansvarige/revisor. (läs mer på <https://www.svemo.se/for-foreningen/miljo-foreningar>). Banlicens utfärdas ej på anläggning som saknar miljöcertifiering.
- Innan besiktning tillse att anläggningen är "tävlingsredo" (gäller ej E-banor) ev. ombyggnationer ska vara avslutade.
- Den checklista som följer banbesiktningsrapporten ska vara i fylld (samtliga punkter ska vara besvarade av klubben.)
- Banliggare ska finnas innehållande aktuell banbesiktningsrapport, aktuell banlicens samt tävlingsrapporter från 2 år tillbaka.
- Banor får ej besiktigas om extrema väderförhållande råder (t.ex. snötäckt) som omöjliggör upprätthållande av hög säkerhet för förare, funktionärer, ledare och publik. Beslut om en banbesiktning kan genomföras eller ej, fattas av tilldelad banbesiktare.
- **Incidentrapport ska genomföras av samtliga klubbar (se nästa sida)**

INFÖR BANBESIKTNING (Klubb)

BESKRIVNING FÖR INCIDENTRAPPORTERING

Samtliga klubbar med en giltig Svemo banlicens (avsett banklass) ska rapportera incidenter på en banritning.

- Banritningen (mininum A3-format) ska placeras på väggen i klubbstugan alternativt finnas i banliggaren.

Hur noteras incidenten:

- Var på banan incidenten inträffade markeras med ett färgat kryss eller nål (gärna olika färg för olika år).

Vad ska noteras för incidenten:

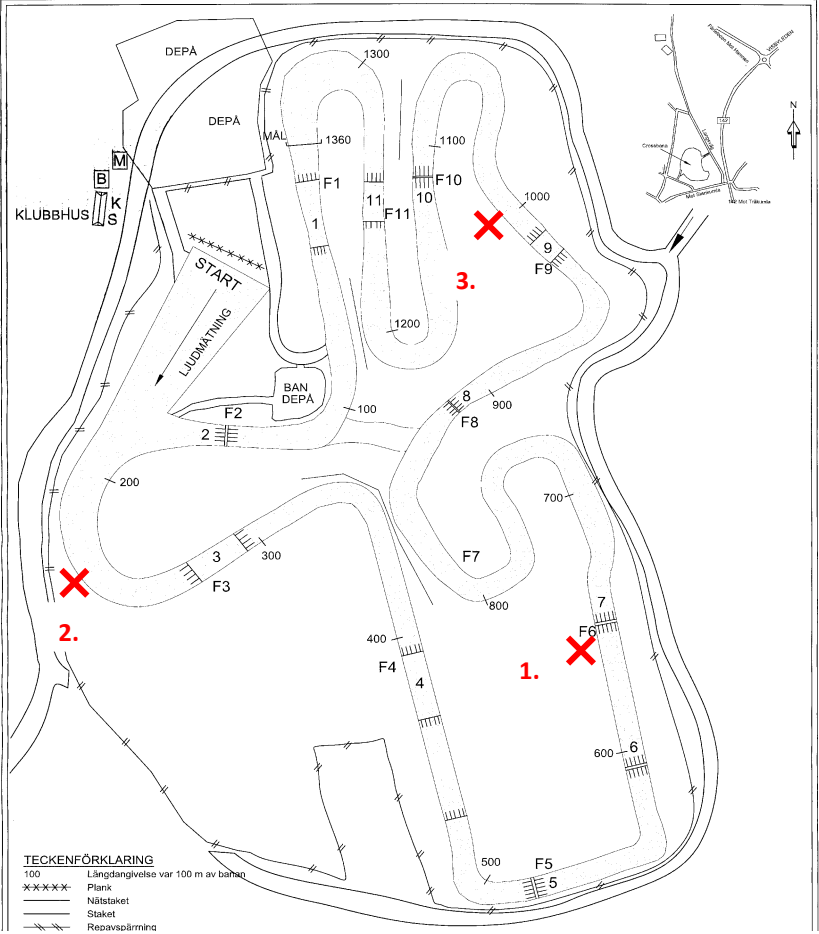
- Datum (exempel, 2016-01-01)
- Storlek på motorcykel: (exempel 50cc, 125cc, MX2, Sidvagn)
- Licensstyp på föraren: (Exempel Guldhjälms, Junior, Bredd,)
- Typ av skada, fördelat i fem olika områden:
(Huvud/Nacke, Rygg, Mage/Bröst, Arm, Ben/Fot)

Exempel:

2016-05-20, 85cc, Ungdom, (Nacke)

Ange aldrig skadad föräres fulla personnummer!

Incidentrapporten ska lämnas till banbesiktaren, för att banlicensen ska kunna förnyas. Har inga incidenter skett noteras detta i banbesiktningsrapporten och motocrossektionen kan besluta att ålägga arrangören att betala sanktionsavgift!



Kan ni av utrymmesskäl på banritningen inte skriva direkt när incidenten inträffade, gör en separat lista med numrering så att uppföljningen blir lättare!

INFÖR BANBESIKTNING (Klubb)

UPPFÖLJNING AV INCIDENTRAPPORTERING

Varje klubb ansvarar för att göra kontinuerliga uppföljningar av inträffade incidenter. När antalet eller typen av incidenter är återkommande på enskilda platser på banan, ska åtgärder vidtas. Kontakt ta då banbesiktare som senast besiktade banan alternativt tas kontakt med Svemo Motocrossektion för vidare vägledning/instruktion.

- Vid tävling kontrollerar supervisorn/jury ordförande alltid incidentritningen.
- Vid träningar och andra tillfällen när banan är öppen, kan representanter Svemo Motocrossektion, aktuellt distrikts motocrosskommitté eller Svemos Säkerhetsråd begära att få se incidentrapporteringen/ritningen.

Observera!

Vid träning och tävling ska föraren anmäla sin skada till försäkringsbolaget IF.

Vid träningar ska träningsledaren rapportera skadan till Svemo, via ett webbformulär, (se www.svemo.se / Rapportera skada).

Läs mer: <https://www.svemo.se/vara-sportgrenar/generell-information/rapportera-skada>

Ange aldrig skadad förarens fulla personnummer!

INFÖR BANBESIKTNING

(Banbesiktare)

Innan banbesiktning gör besiktaren följande:

- När det årliga utskicket erhålls kan banbesiktaren ta kontakt med tilldelade klubbar, för överenskommelse om tidpunkt för banbesiktning men ansvaret för att få sin bana besiktad ligger hos respektive förening.
- Få bekräftat att anläggningen är miljöcertifierad innan tid för besiktning bokas!
- Säkerställ att klubben har godkänd skalenliga banritningar (1:1000) över banan / anläggningen.
- Informerar klubben tydligt att anläggningen ska vara "tävlingsredo".
(ev. ombyggnationer ska vara avslutade vid godkännande!)

Vid besiktningstillfället kontrolleras också följande dokument:

- Checklistan som följer banbesiktningsrapporten är korrekt ifylld.
- Banliggare finns och innehåller tidigare/aktuella besiktningsrapporter, aktuell banlicens samt tävlingsrapporter. Dessa dokument kan även delges banbesiktaren digitalt.

INFÖR BANBESIKTNING

Banbesiktaren medtar:

- Mäthjul (kontrollmätning av banlängden, zoner etc.)
- Banbesiktningsrapport (som senare ifylles på dator och sänds till klubben och Svemo's kansli.)
- Blankett för uppföljning av tidigare miljöcertifiering.

Samtliga blanketter finns att hämta och fylla i på www.svemo.se

GODKÄND BANRITNING

En godkänd banritning ska innehålla nedanstående:

- **3** ex banritningen tas fram och bör om möjligt vara dataritade.
- Skalenlig (1:1000) med godkännande stämpel från lokal polis myndighet!*
(Om Polis inte vill stämpla en karta/banritning, vänligen kontakta motocross.kansli@svemo.se)
- Korrekt banlängd (mätt från mållinjen) och vara utmärkt i 100 meters intervaller 100, 200, 1000, 1200 (gäller när ny ritning skapas.)
- Numrering av säkerhetsposterings och hopp med början från mållinjen
- Förardepåns, ljudmättningsplats (se SR Motocross) och byggnaders läge samt en förklarande text för samtliga funktioner.
- **Har ingen förändring skett av banområdet sedan tidigare besiktning krävs inget godkännande/stämpel av polismyndighet!**
- Koordinaterna för banans position anges på banritningen, enligt nedan:
Latitud: 58.337983 / Longitud: 12.018869 (se *nästa sida för detaljer*)

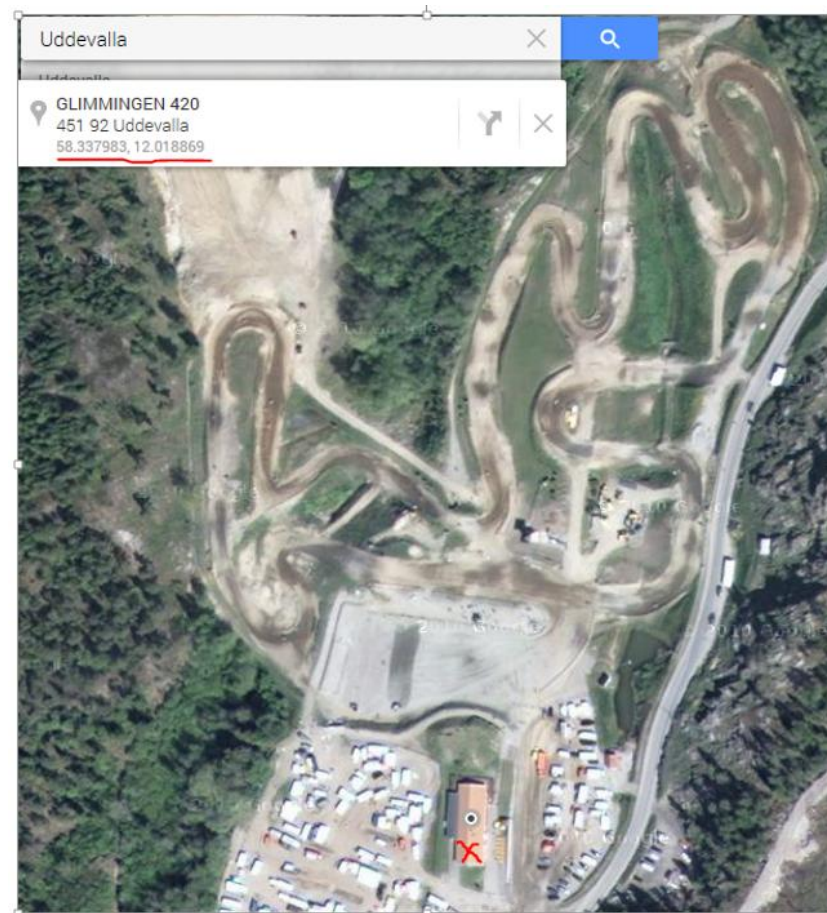
GODKÄND BANRITNING

Koordinaterna för banans position anges på banritningen, enligt nedan:

- Latitud: 58.337983 / Longitud: 12.018869

- För att få fram koordinaterna:

1. Besök: www.google.se/maps
2. Sök fram er anläggning
3. Sätt muspekaren på er anläggning (X på bilden)
4. Uppe till vänster i bild visas då aktuella koordinater. Dessa anges därefter på banritningen.



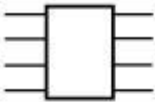
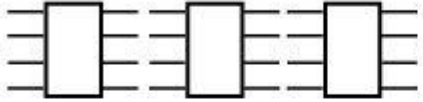
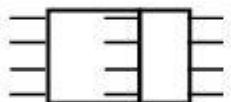
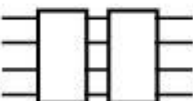
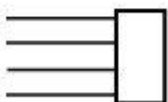
GODKÄND BANRITNING

Följande teckenförklaring ska användas:

100m	Metersmarkering var hundra meter
	Plank
	Staket eller uppfångningsnär mellan banslingor
	Jordvall
	Repavspärrning
	Säkerhetsposten (Flaggvakt) ska vara numrerad med början från mållinje
	Körriktning
	Kommunikation
	Sjukvård
	Plats för ljudmätning
	Ambulans
	Tvättplats
	Miljöstation

GODKÄND BANRITNING

Följande teckenförklaring ska användas:

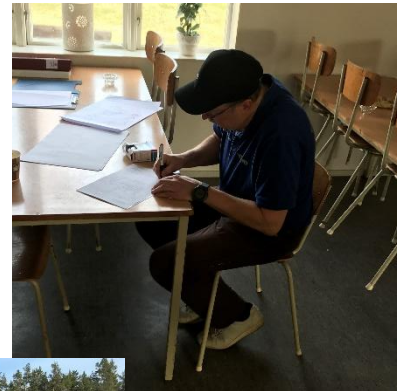
	Plattåhopp
	Annat mindre hopp
	Waves
	Trapphopp (Uppför)
	Trapphopp (Nedför)
	Dubbelhopp
	Uppförsbacke
	Nedförsbacke



GENOMFÖRANDE AV BANBESIKTNING

Vid ankomst till anläggningen:

- Kontrollera vägbeskrivning, tillfartsvägar.
- Kontrollera att banritningarna är godkända och att aktuell banliggare finns.
- Informera om hur banbesiktningen kommer att genomföras.
- Fyll i banbesiktningsrapporten samt kontrollera att uppföljningsblankett för miljöcertifiering stämmer med verkligheten. (Följ aktuell lathund, se svemo.se!)
- Gå ett varv runt banans sträckning och kontrollera: startgrindens funktion, frizoner, uppfångningsnät, publikstaket, hopp, säkerhetsposters placering samt notera i besiktningsrapporten och påpeka för klubben i de fall åtgärder behövs för att upprätthålla högsta möjliga säkerhet på banan. Kontrollera klubbens flaggor som används för signalering till förare, flaggornas färg får inte vara möjliga att förväxla. (Finns behov av nya kan de beställas på svemo.se!)



BANBESIKTNINGSRAPPORT

(Blanketten finns att hämta och fylla i på www.svemo.se)

Tänk på att alltid ange:

- Om aktivitetsområden, alternativa banslingor, guldhjelmsöverfarter etc. finns på anläggningen/banan, redogör för detta i rutan *"Kommentarer om..."* i banbesiktningsrapporten.
- Avisering sker nu via Svemo TA
- Antalet tränande och startande på ett led för guldhjälmsöverfarter, ungdom, minicross, sidvagn/quad, solo.
- Finns läktare som är **högre än 2 meter från markplan** skall ett godkännande nummer noteras i rapporten.
- Krävs åtgärder från klubben för att få banan slutgodkänd, ska en tydlig åtgärdslista delges klubben! Banbesiktaren avgör om foto på åtgärd/åtgärder kan godkännas. Detta ökar tydligheten i klubbens kommande åtgärdsarbete för ökad säkerhet.

EFTER BANBESIKTNING

Banbesiktaren:

Efter godkänd besiktning stämplas och signeras samtliga **3 st** banritningar.
Banbesiktningsrapporten och miljörevisionen signeras också.
(Finns Snöskoterbana på anläggningen ska särskild banbesiktningsrapport och banritning tas fram för denna.)

Banägaren/klubben:

Banritning samt besiktningsrapport lämnas till polismyndigheten för godkännande. Har ingen förändring skett av banområdet sedan tidigare besiktning krävs inget godkännande av polismyndigheten. Spara alltid det senaste exemplaret av banritning som polisen stämplat!

Dokumentfördelning:

- Klubben 1st, banbesiktningsrapport, banritning och miljörevision
- Banbesiktare 1st, banbesiktningsrapport, banritning och miljörevision
- Polisen 1st, banbesiktningsrapport, banritning (Gäller oavsett om polis godkänt banriktning eller närvarat vid besiktningstillfället.)
- Svemo (via e-post!) 1st, banbesiktningsrapport, banritning, miljörevision och incidentrapport!
Samtliga dokument ska sändas digitalt till Svemo!

Därefter utfärdas banlicensen i TA till klubben. Räkna med minst 7 dagars handläggningstid från det att all dokumentation mottagits av kansliet tills att banlicensen finns att betala och skriva ut i TA av klubben. Vi avråder från att begära faktura i TA, betala direkt med kort/swish, då registreras betalningen snabbare och banlicensen gäller när betalning inkommit!

EFTER BANBESIKTNING

Observera!

- Även om banan nyligen blivit besiktad är det klubben som har det yttersta ansvaret för att hålla området/ banan i sånt skick att den löpande under hela banlicensens giltighetstid uppfyller de säkerhetskrav som gäller enligt banbesiktningsmanualen.
- Klubben ska också informera sin banchef /underhållspersonal som gör arbeten på banan/området vad som gäller utifrån Svemos banbesiktningsmanual och av polisen beslutade regler och rutiner. (FAP512:1)
- Inga ändringar får ske utifrån banans utformning vid besiktningstillfället utan att en ny banbesiktning sker av de ändringar som gjorts. Rådgivning uppmuntras med banbesiktaren som senast besiktade banan.

MILJÖCERTIFINGEN



Exempel på Miljöstation

Samtliga anläggningar ska var miljöcertifierade och banbesiktaren ansvarar för att följa upp aktuell certifiering, respektive klubbs miljöombud ska delta vid uppföljningen av certifieringen!

Aktuella blanketter för uppföljning av miljöcertifiering finns på:

<https://www.svemo.se/for-foreningen/anlaggning/miljocertifiera-din-anlaggning>

Saknas uppföljningsblanketten för miljöcertifieringen när bandokumentet inkommer till kansliet, utfärdas ingen banlicens. Banbesiktaren uppdras då kontakta aktuell förening!

Mer information om miljöfrågor finns på [svemo.se](https://www.svemo.se/for-foreningen/miljo-foreningar)
<https://www.svemo.se/for-foreningen/miljo-foreningar>

EXEMPEL PÅ TVÄTTPLATSER

Tvättning av motorcykel får endast ske på av arrangören angiven plats.



BANBREDD / BANLÄNGD

	Banbredd	Banlängd
A-bana	minst ca 6 meter	ca 1500 - 2000m
B-bana	minst ca 5 meter	ca 1000 - 2000m
E-bana (träning)	minst ca 2 meter)	- 1750m

HASTIGHET

Banan ska vara konstruerad på ett sådant sätt att snabbaste förarens genomsnittshastighet inte överskrider 55 km/tim. Uppmätt enlighet beskrivning i special reglementet (SR) i Motocross.

BANKLASSIFICERING

Efter genomförd banbesiktning klassificeras banan enligt följande:

- | | |
|----------------|--|
| Klass A | Godkänd för alla typer av tävling. |
| Klass B | Godkänd endast för nationella tävlingar.
JSM, Sverige Cup, USM, RM, SM Quad, (dock inte SM Solo). |
| Klass E | Godkänd endast för träning. |

ALLMÄNT BANSTRÄCKNING

En bana kan inte godkännas om den enligt banbesiktarens uppfattning är farlig på grund av omgivningen, underlaget eller om för hög hastighet uppnås på någon del av banan. Banan ska vara konstruerad så att största möjliga säkerhet uppnås och byggas av t.ex. sand, grus, jord eller liknande. Betong eller asfaltsbeläggning får ej förekomma på banorna. (Undantag görs för befintlig startplatta.)

Sker ändring av banan så som hopp, sträckning eller säkerhetsanordning, så att det avviker från gällande banritning under gällande licensperiod måste ny banbesiktning genomföras.

Klubben tar då kontakt med den banbesiktare som senast besiktigade banan för besiktning av förändringen.

INBESIKTNING AV BANSLINGOR

Alternativa banslingor så som speedcross, guldhjälms eller andra överfarter (ex. för träning) på banan måste vara inritade på banritningen och vara godkända av banbesiktaren.

Viktigt är att inte göra avkall på säkerhetsfaktorer som frizoner etc.

STARTOMRÅDET

Väntzon

Väntzon skall finnas i direkt anslutning till startområdet och vara inhägnad, samt ha in- och utfart. Klocka samt Skyltar med "Rökning Förbjuden ska finnas uppsatta i väntzonen!

Startlinje

Startlinjen ska ha en bredd som minst motsvarar:
100 cm per startande solomaskin.
200 cm per startande sidvagns-/quadekipage.

(Sidvagn/Quad tillåts starta i 2 led, med max 15 startande i främre ledet.)

EXEMPEL PÅ VÄNTZON



STARTGRIND

Startgrind

Samtliga tävlingsbanor ska vara försedda med startgrind.

Startgrindens konstruktion kan vara från- eller motfallande.
På nybyggd bana/anläggning godkänns endast motfallande startgrind.
Härdbelagd startplatta är **tillåten!**
Gallerunderlag tillåts vid flytt, renovering eller nybyggnation av startplats.
(Se särskild konstruktionsbeskrivning för gallerunderlag, på kommande sidor!)

Måttuppgifter för startgrind:

	Höjd*	Vinkel	Bredd
Motfallande:	min 500 mm max 520mm	max 80°	1000 mm/startande solo
Frånfallande:	min 500 mm max 520mm	90°	1000 mm/startande solo

(*) Samtliga mått gäller från markplan.

STARTGRIND

Konstruktion

Den motfallande grindens bågar skall vara konstruerade så att förarnas framhjul inte låser sig i bågen och grindens bottenkonstruktion skall ligga jämt med markplan.

Utlösningmekanismen samt starter får ej vara synliga för förarna på grind.



STOPPBALK (Solo)

Stoppbalk med en höjd på cirka 15 cm från markplan skall finnas 3,0 m bakom grind för att förhindra rullstart mätt enligt följande: Finns startgaller enligt FIM-reglemente gäller 2,5 m till stoppbalk.

Motfallande: räknat från grinden nerfälld (kant på övre rör till främre kant stoppbalk).

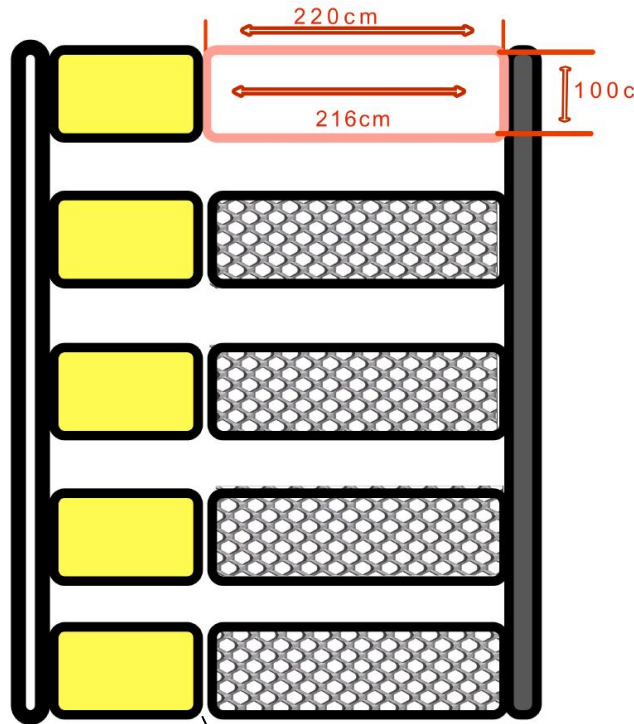
Frånfallande: räknat från grinden uppfälld (kant på nedre grindfästet till främre kant stoppbalk).



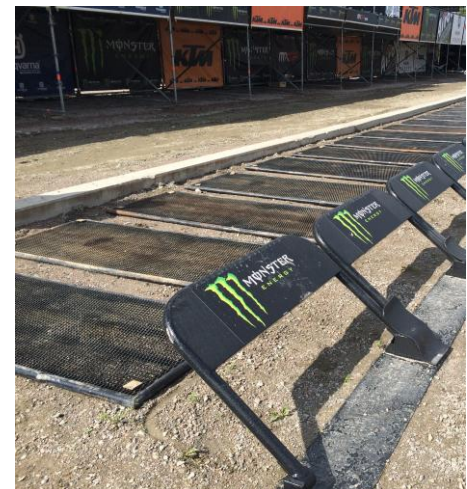
KONSTRUKTION GALLERUNDERLAG

Används startgaller gäller följande:

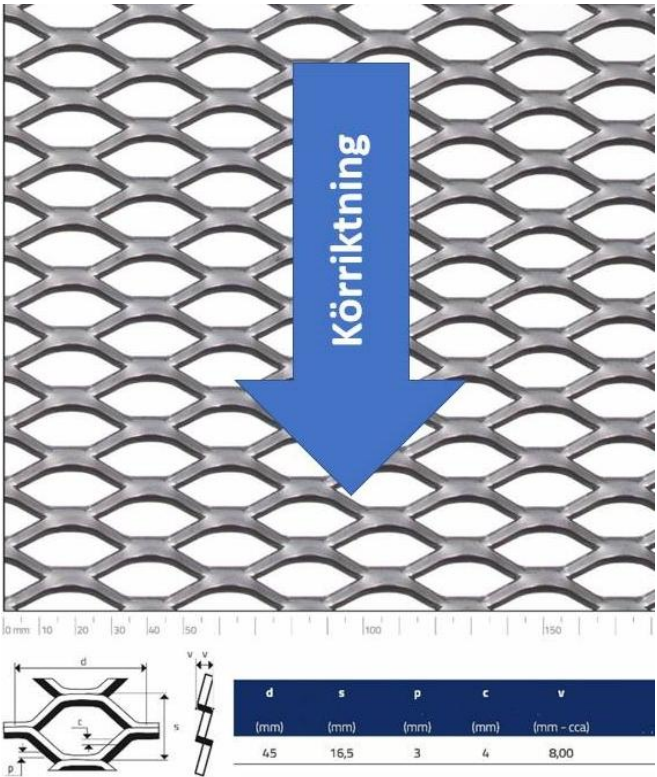
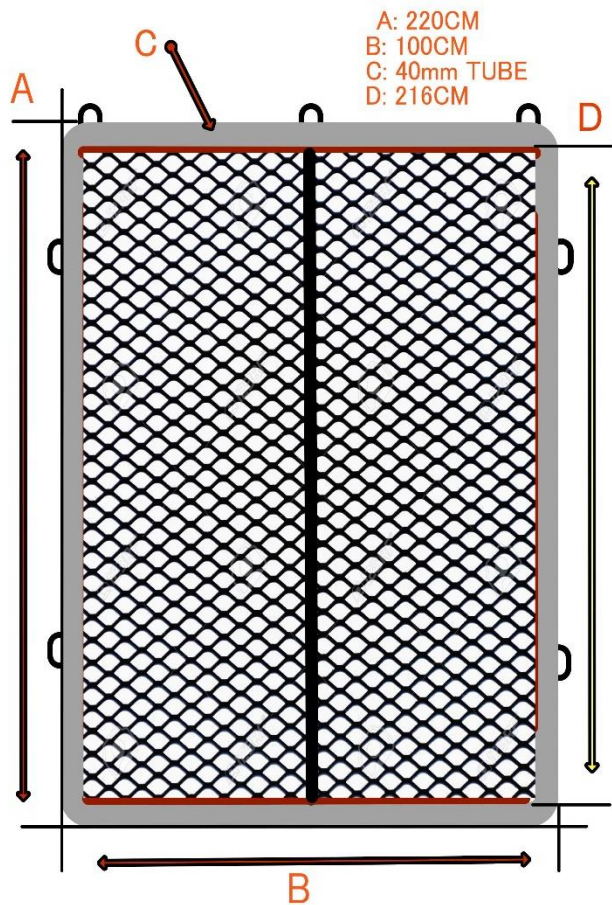
- Konstruktionen bör följa FIM's standard (se bilder)
- Gallren ska placeras på jämt underlag och fastmonteras med markskruv eller spett.
- De ska i framkant ligga i linje med startgrinden:
Vid motfallande startgrind, i nerfällt läge.
Vid frånfallande startgrind, i uppfällt läge.



Exempelbild på när startgallret ligger i linje med nedfällt motfallande startgrind.



EXEMPEL PÅ KONSTRUKTION AV GALLERUNDERLAG



STARTRAKANS KONSTRUKTION

Startsträckan ska ur säkerhetssynpunkt vara så lång att en fördelning av fordonen kan beräknas ske före första kurvan. Startsträckans längd ska vara minimum ca 80 meter och maximum ca 125 meter (mätt från insidan av startgrind fram till kurvan börjar att svänga).



KONSTRUKTION AV INLEDANDE KURVOR

För bana med **40 grind** gäller följande:

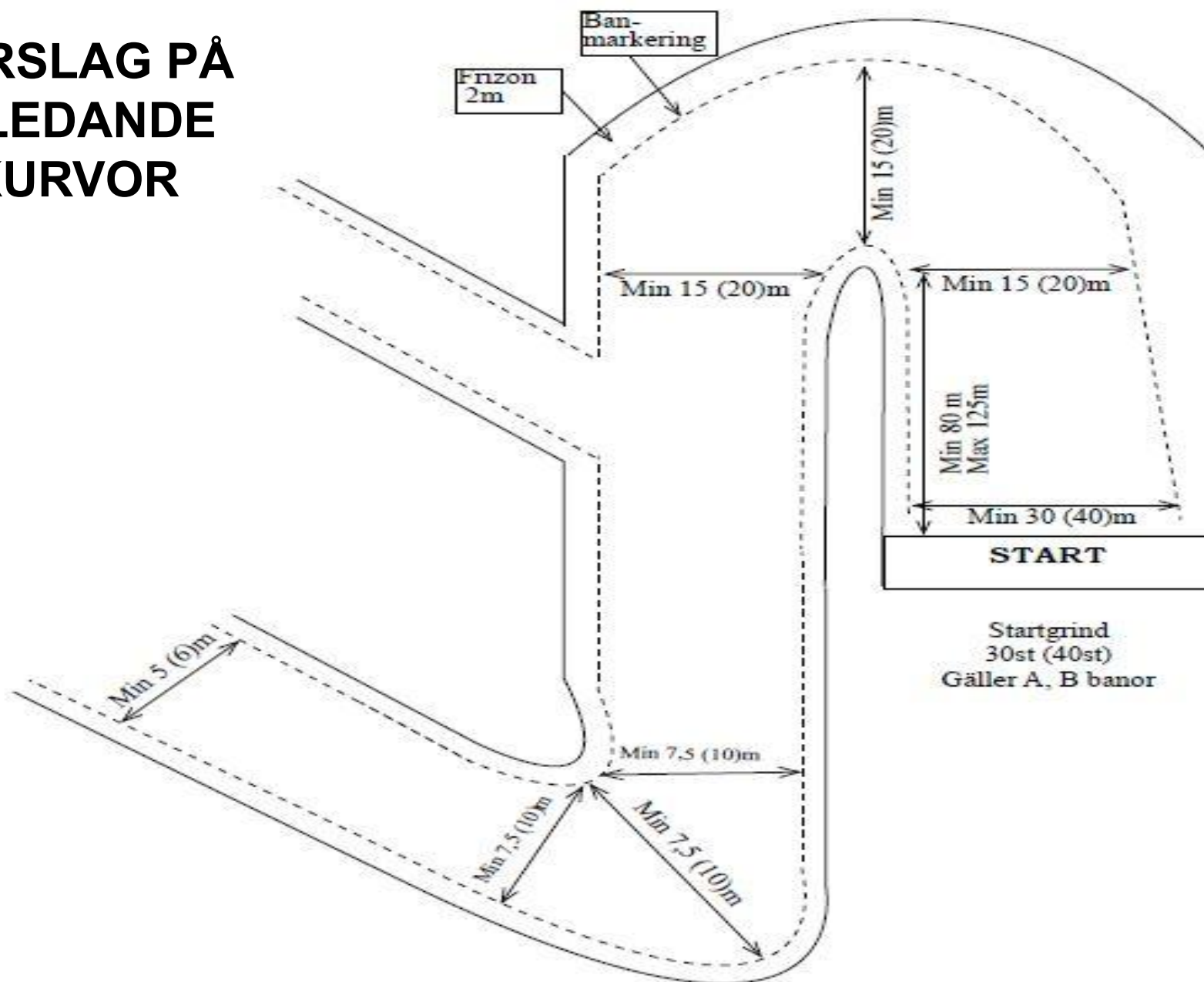
- 1:a kurvans bredd, ca 20 meters banbredd mellan banmarkeringar.
- 2:a kurvans bredd, ca 10 meters banbredd mellan banmarkeringar.
- Därefter övergår banan i banbredd beroende av banklass (5 alt. 6 meter)

För bana med **30 grind** gäller följande:

- 1:a kurvans bredd, ca 15 meters banbredd mellan banmarkeringar.
- 2:a kurvans bredd, ca 7.5 meters banbredd mellan banmarkeringar.
- Därefter övergår banan i banbredd beroende av banklass (5 alt. 6 meter)
- Startkurvan bör vara 180 grader (u-sväng)

Se exempelbild på nästa sida.

FÖRSLAG PÅ INLEDANDE KURVOR



FRIGÅNGSHÖJD

Minsta fria höjd då banor går under broar eller liknande ska vara med god marginal till hindret. Förare skall inte under några omständigheter komma i kontakt med hindret.



TUNNELPASSAGE

Skyddsanordning måste sättas upp som hindrar föraren från att åka utanför banan och få ett fritt fall ned där publik, funktionärer etc. passerar.

Skyddsanordning saknas på nedanstående tunnelpassager och därför är dessa EJ godkända!



TUNNELPASSAGE

Inledande del av skyddsanordning/plank ska vara ställd utåt före tunnelhoppet. Planket ska avslutas efter tunneldelen uppe på hoppet så att förare inte riskerar att landa på planket.

Obs! Innan byggnation av tunnelhopp ta alltid kontakt med koordinatör för motocross, Peter Isgren på Svemo-kansli för vägledning!



BANMARKERING

All banmarkering ska alltid vara utsatt för att kunna bedöma att kravet om frizon uppfylls. Som banmarkering kan plaströr, slang, kabelskydd eller för ändamålet framtagna produkter användas. All banmarkering ska vara böjbar/flexa.

Maxmått: Höjd 500 mm, tjocklek 50 mm vid slang och 150 mm för kabelskydd.

När banan är nedsänkt minst 50 cm under omgivande marknivå krävs ingen separat banmarkering.

Om halm eller isoleringsbalar används som banmarkering skall dessa vara inklädda i plastpåse.

Färgen på banmarkeringen ska tydligt avvika från omgivningen!

5 meter rekommenderas mellan varje banmarkering. Vid risk för gening används kortare avstånd mellan varje banmarkering, alternativt jord/sandvall på max ca 50 cm.

BANMARKERING

Däck och koner är förbjudet att använda som banmarkering eller rundningsmärke, inga undantag finns. (se bildexempel nedan).



EXEMPEL PÅ SKYDD FÖR BEVATTNINGSDAMMAR m.m

Större vattensamlingar och bevattningsdammar måste vara inhängande, så att varken obehöriga eller körande förare riskerar att hamna i vattnet.



GODKÄND BANMARKERING

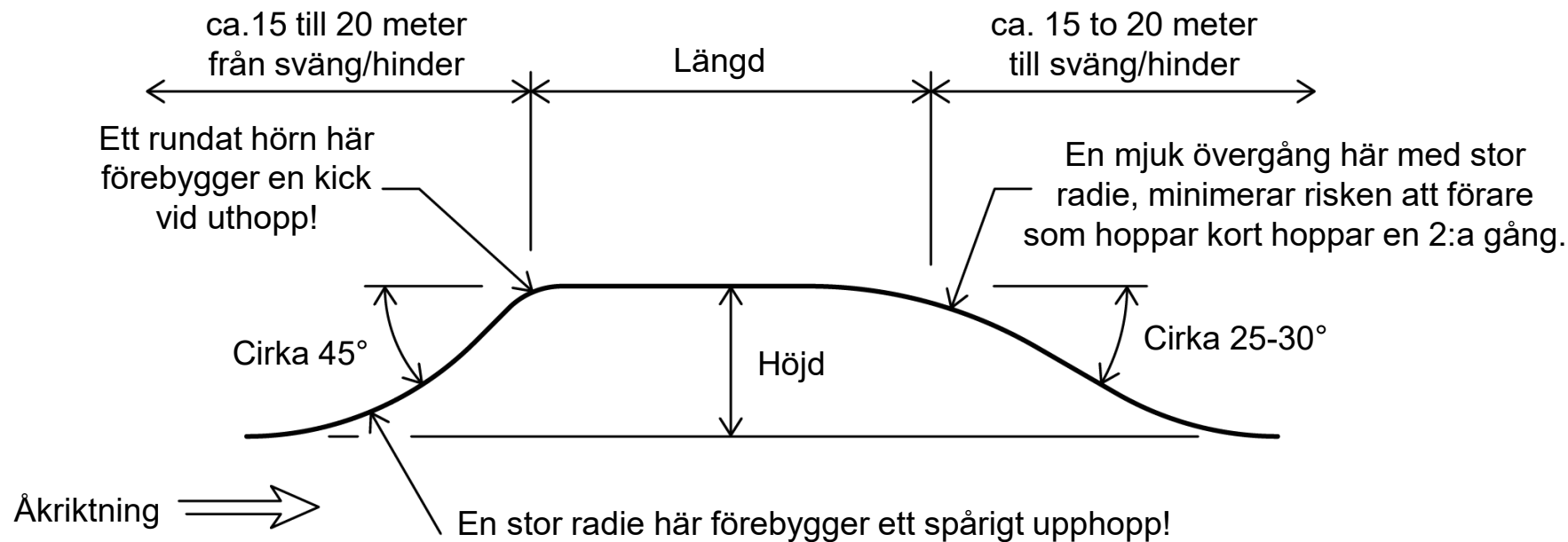


KONSTRUKTION AV HINDER

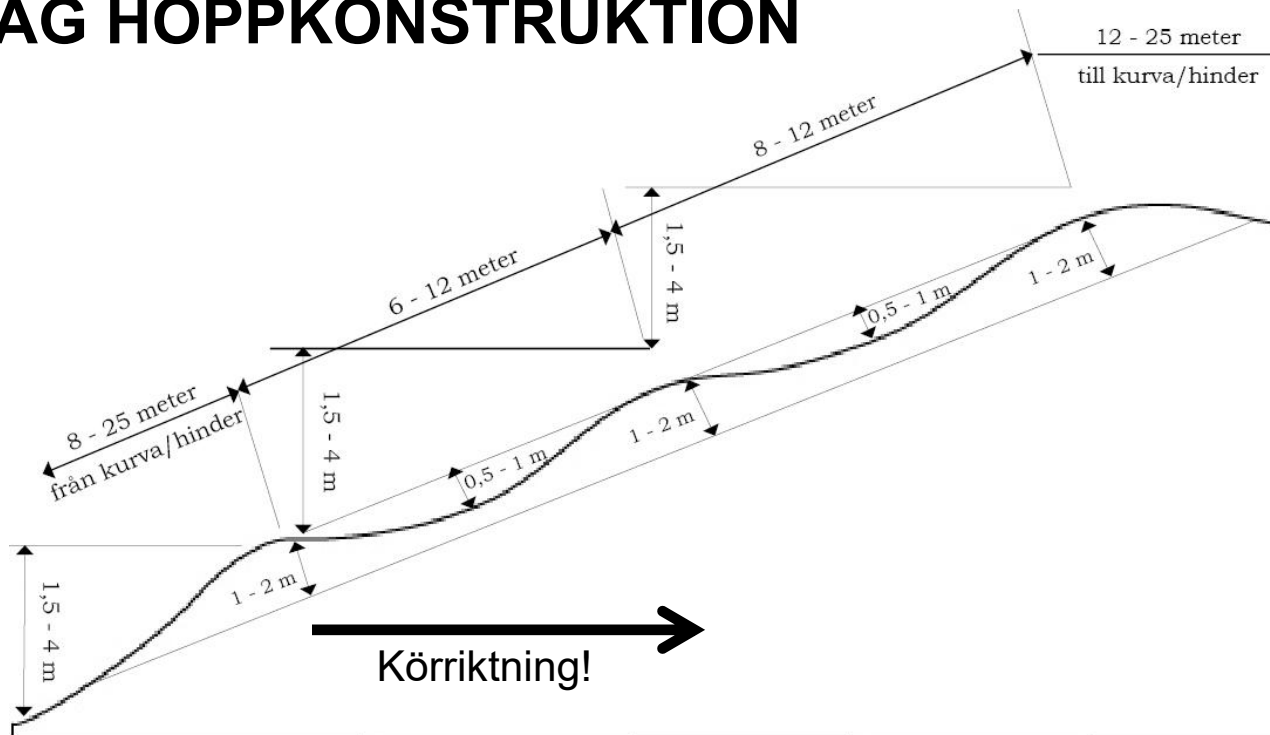
- Samtliga hopp, rytmssektioner, velodromer etc. ska vara konstruerade på ett sätt som värnar förarens säkerhet oavsett kategori och körhastighet. Vid byggnation rekommenderas att en rutinerad förare deltar.
- Särskild vikt ska läggas på konstruktion av hoppets uppgång. Upphoppsvinkeln ska anpassas efter hoppets längd och andra förutsättningar för att skapa en säker luftfärd.
- Banbredden för landningen ska vara bredare än vid upphoppet.
- Slänten på hoppets sida ska vara åkbar så att en förare kan köra ner för den.
- Dubbel och trippelhopp skall vara utformade enligt följande beskrivning:
Uppgången på hopp 2 och 3 ska vara så pass flack så att det går att landa i dom utan att det medför fara för föraren.
- Definition av dubbel / trippelhopp:
Hopp vars höjd räknat från markplan överstiger 1 meter och har mindre än 30 meter mellan hoppets högsta punkt anses som dubbel-, alternativt trippelhopp.

FÖRSLAG HOPPKONSTRUKTION

Om längden är mer än ca. 10 meter bör höjden vara mer än ca. 3 meter



FÖRSLAG HOPPKONSTRUKTION

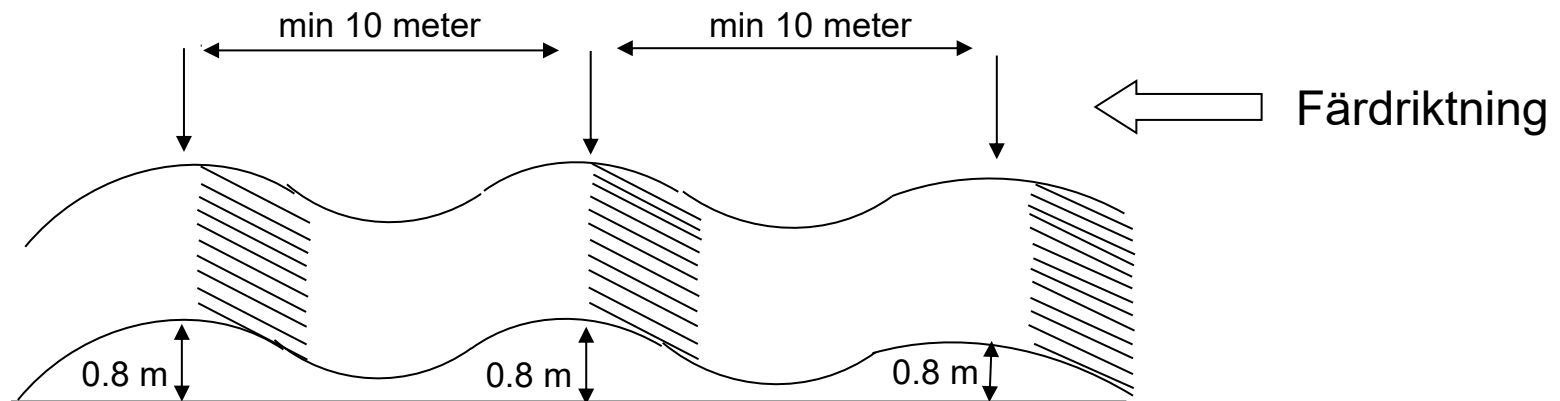


RYTMSEKTIONER

Skall vara placerade i direkt anslutning till utgången efter en kurva (ca 10 -15 meter efter kurvan).

Ingen begränsning finns på antalet som får finnas efter varandra.

Avståndet mellan högsta punkt på respektive hinder ska vara minimum 10 meter och höjd på respektive hinder är max 80 cm.



RYTMSEKTIONER:

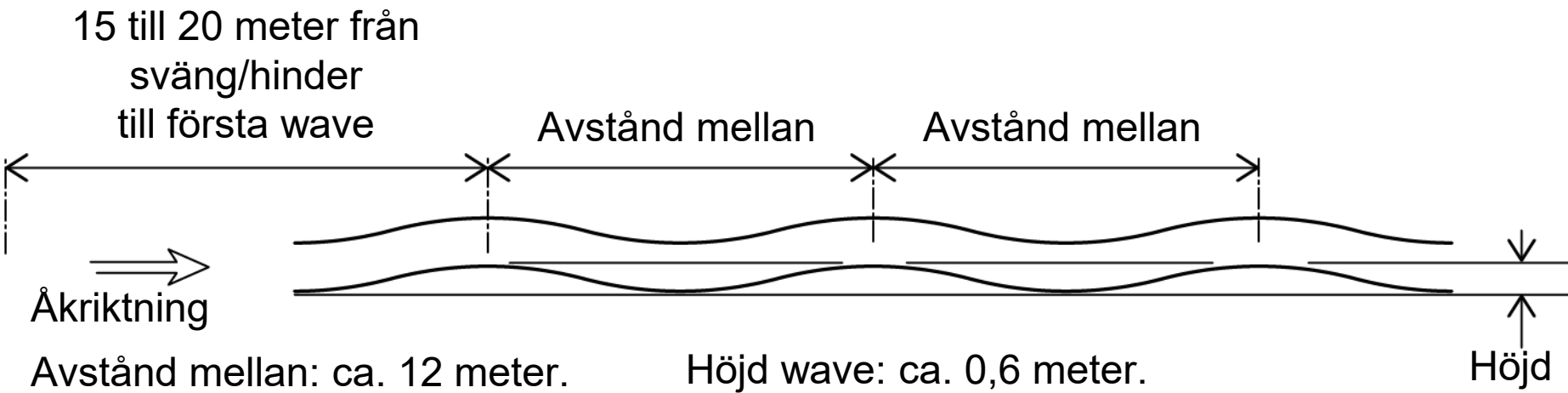
Dessa kräver regelbundet underhåll och tillgång till maskiner lämpliga för detta!

RYTMSEKTIONER



WAVES

Formen på Waves skall vara mjukt rundade, meningen med dessa är att de inte skall gå att dubbla! Det finns ingen begränsning för antalet i rad.



Wavesektioner: Kräver mindre underhåll än Rytmsektioner och enklare maskiner!



GODKÄND BANDEPÅ

- Bandepån ska vara försedd med ca 120 cm högt plank mot banan. Bandel där signaler till förare ges ska ha samma marknivån som bandepån.
- På planket ska en överliggare finnas som klarar belastning från mekaniker som hänger ut visningstavla till föraren.
- In- och utfart till bandepå ska vara väl skyltade och måste vara placerade på samma sida om mållinjen och vara formade så att hastigheten på föraren minskas.
- Skyltar med "Rökning Förbjuden" ska finnas uppsatta.



MÅLLINJEN

Mållinjen ska vara markerad med ett svart/vitt rutmönster, höjd ca 50 cm i bankant på vardera sida om banan.

Mållinjen & transponderavläsningen ska utgöra samma linje över banan!



SÄKERHETSPOSTER

Samtliga säkerhetsposter ska vara numrerade och finnas inritade på banritningen. Nr 1 på första säkerhetsposten efter mål o.s.v. i färdriktningen.

Om möjligt ska de placeras 2 meter från bankanten, när de placeras närmare ska säkerheten bedömas och eventuellt madrasseras (höbal eller liknande).*

De kan utformas på olika sätt och ska skydda säkerhetsvakten så bra som möjligt vid eventuell förarkollision. *

Säkerhetsposten ska vara placerad så att säkerhetsvakten tydligt ser banan fram till nästa postering och att föraren tydligt uppfattat när säkerhetsvakten signalerar.

(*) Att montera säkerhetsposter uppe på hopp ska undvikas och fr.o.m. 2028 är ambitionen att alla flaggvaktsburar på hopp är borttagna och ersatta med flaggposteringar i markplan. (se följande sidor för beskrivning av detta internationella system.)

Vid besiktningstillfället kan eventuellt säkerhetsposter behöva flyttas eller läggas till.

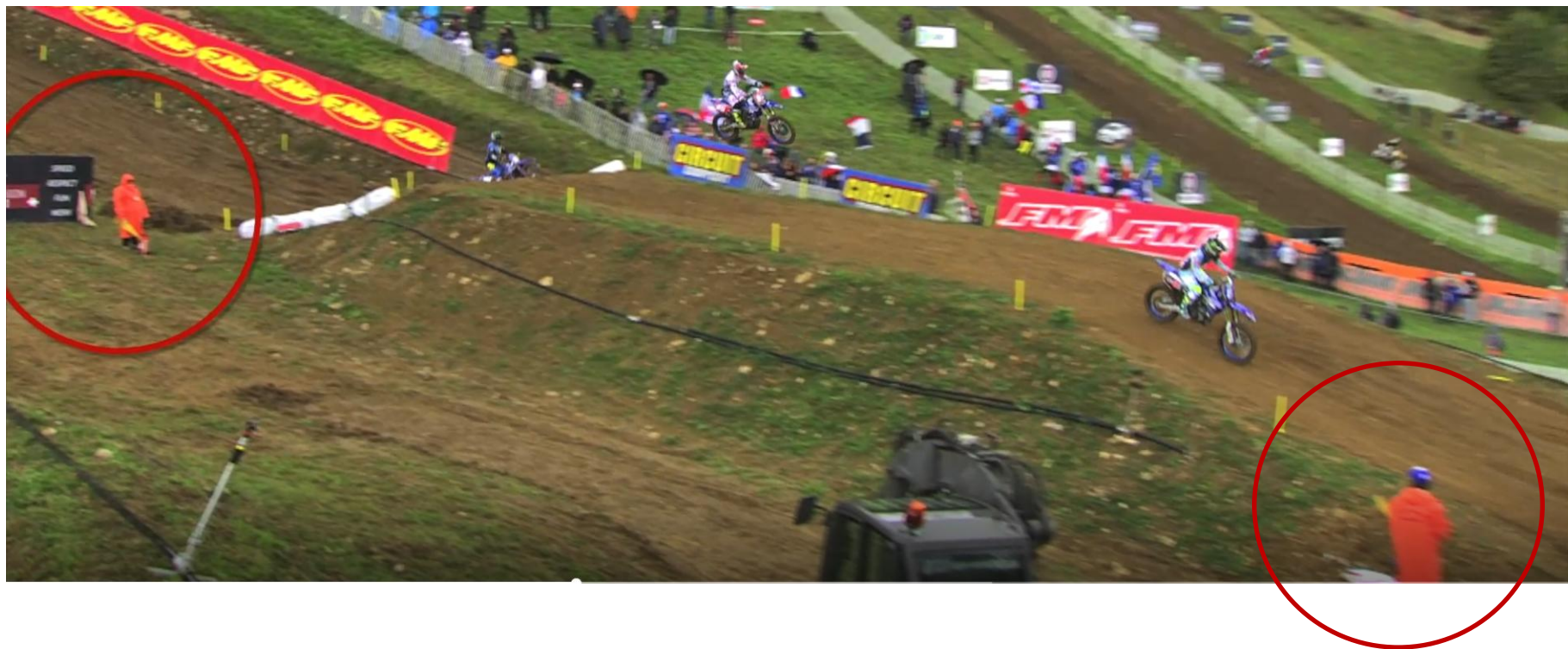
EXEMPEL PÅ SÄKERHETSPOSTER

Den här formen av "boxar" får användas t.o.m. 2027 och därefter ska **om möjligt** säkerhetsvakten istället placeras på en slät/stabil platta, i direkt anslutning till banan. Vid vissa större/längre hopp kan det krävas dubbla säkerhetsposter, en i början och en i slutet.

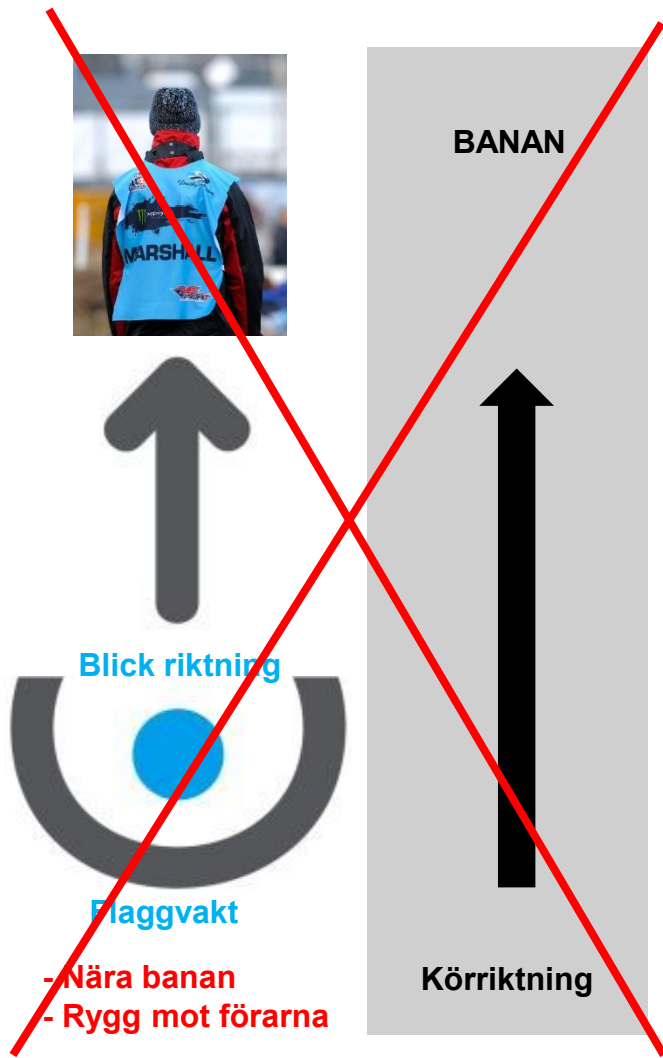


EXEMPEL PÅ NY SÄKERHETSPOSTERING

För att öka säkerheten för säkerhetsvakter vill vi följa internationella regler, där säkerhetsvakter vid hopp istället placeras i marknivå, före OCH efter hoppet. När olycka sker flaggar säkerhetsvakten efter hoppet som uppmärksammas av flaggvakten framför, som tar ett steg närmare banan och flaggar före hoppet. Chansen att förarna uppmärksammar denna flaggsignal är större än om säkerhetsvakten placeras uppe på hoppet.



PLACERING AV NY SÄKERHETSPOSTERING



Den här placeringen av säkerhetspost tillåts ej fr.o.m. 2028



- + En bit ifrån banan
- + Kan se förarna i flera riktningar

FRIZON

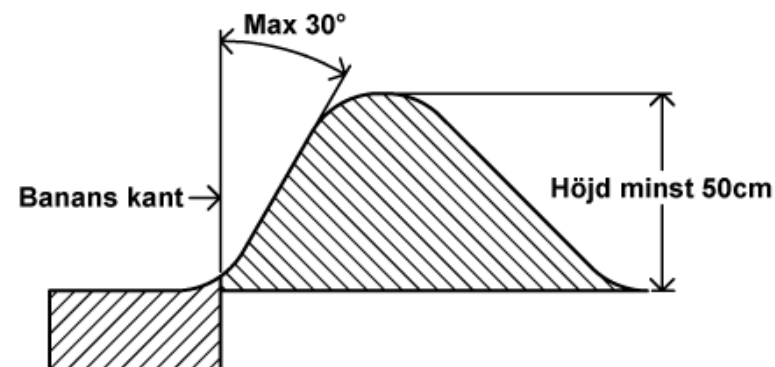
- En zon om minst 2 meter för A och B-banor samt 1 meter för E-banor mätt från bankanten ska hållas ren från stubb och sten etc. Denna zon kallas "frizon".
- Inom frizonen kan endast plank eller motsvarande monteras för att ersätta frizon där denna ej kan finnas. Undantag är i yttersväng.
- Utanför frizonen kan metallnät (typ Gunnebo) samt särskild typ av alpina nät monteras.
- Kravet på frizon utgår när det finns ett heltäckande plank, gummimatta, lodrät jordvall eller dylikt som hindrar föraren/maskinen att passera. Höjd ca 120 cm.
- Utanför frizonen kan också stenar, material och liknande behöva flyttas eller träd sågas ner alternativt madrasseras med tanke på förarnas säkerhet. Bedömning görs av banbesiktaren för varje unikt situation.

FRIZON

- Om hindret är godkänt avgörs av banbesiktaren vid banbesiktningen. Om banbesiktningen har godkänt ett hinder så gäller det beslutet till nästa banbesiktning, ett hinder får inte bytas ut/förändras utan ett nytt godkännande.
- Vid en tävling kan Supervisorn ha synpunkter på säkerheten och vid tävlingen beordra arrangören att justera banan, stängsel, placering av säkerhetsvakten m.m.

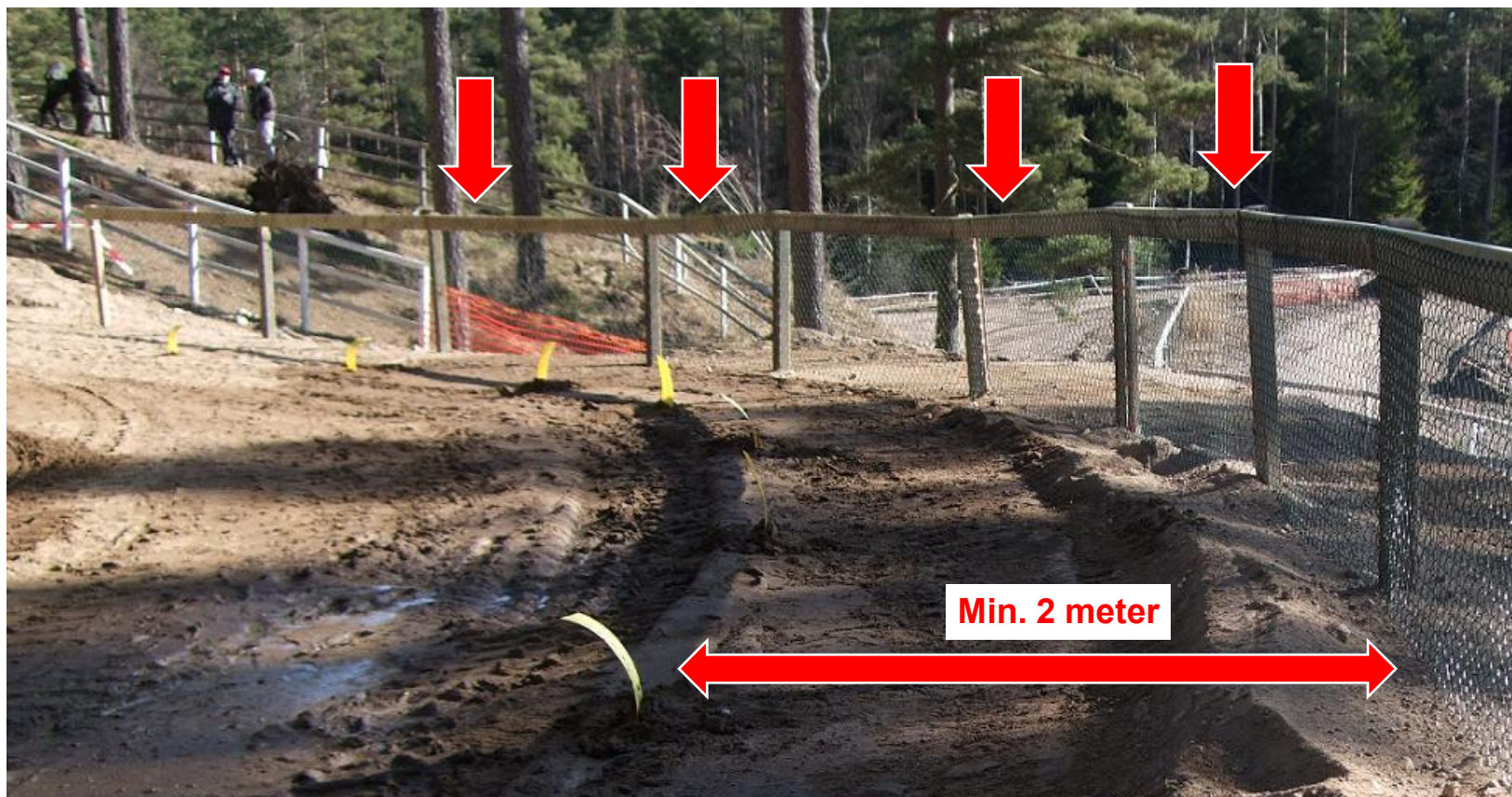
För att kravet på banmarkering skall utgå krävs en uppbyggd vall (skarpt skuren) enligt skiss nedan!

- Höjd på vall skall vara minst 50cm.
- Vinkel på vallen mot banslingan får vara max 30°.



GODKÄND FRIZON

Stående överliggare av typen "klenvirke" får finnas på skyddsnät.
Stolparna får ej sticka upp ovan överliggaren.



SÄKERHETSHÖJDANDE SKYDD

Träd eller andra föremål som bedöms utgöra en risk och finns i anslutning till banan, innanför eller utanför frizonen, ska flyttas och om det inte är möjligt ska de madrasseras eller skyddas med inplastad höbal eller liknande.



KONSTRUKTION AV SKYDDSNÄT

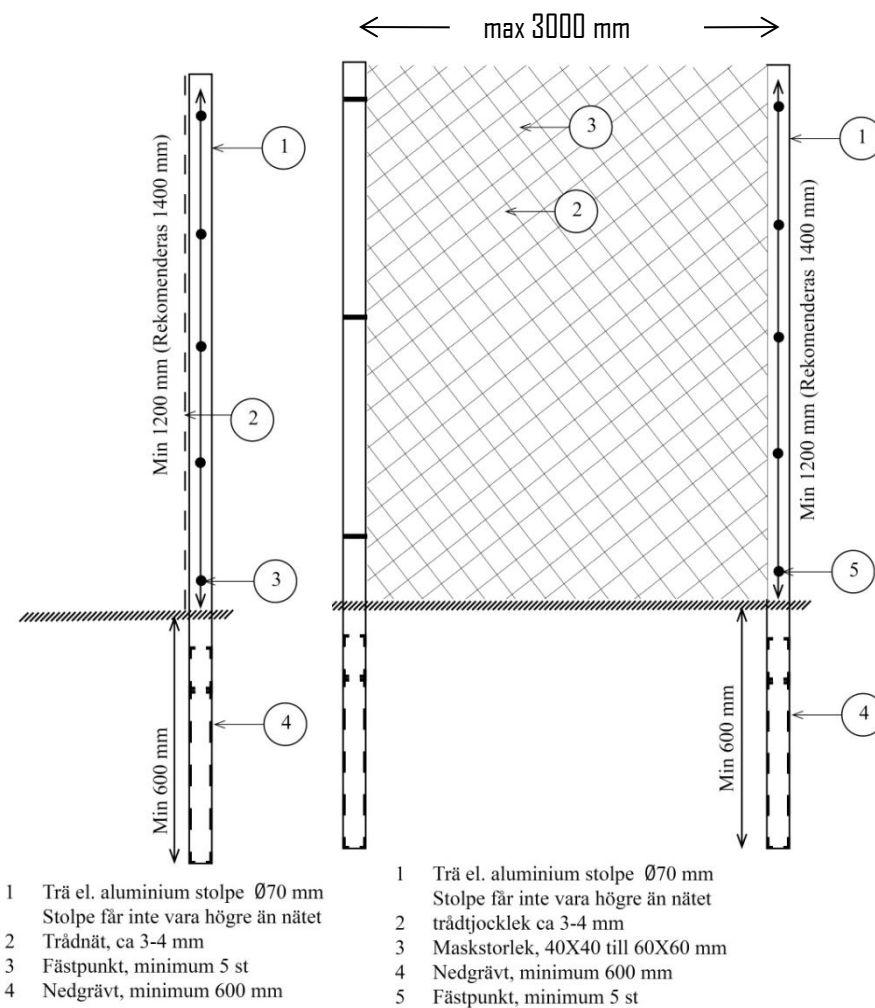
- Bilder till höger visar ett exempel på **spänntråd** som inte är godkänd på skyddsnät.
- **Inflätad spänntråd** som bilden här till höger visar **är tillåten** på skyddsnät.

Spänntråd i uppfångningsnät är inte godkänt, istället ska det finnas stående klenvirke ca. 21x120mm.



KONSTRUKTION AV SKYDDSSNÄT

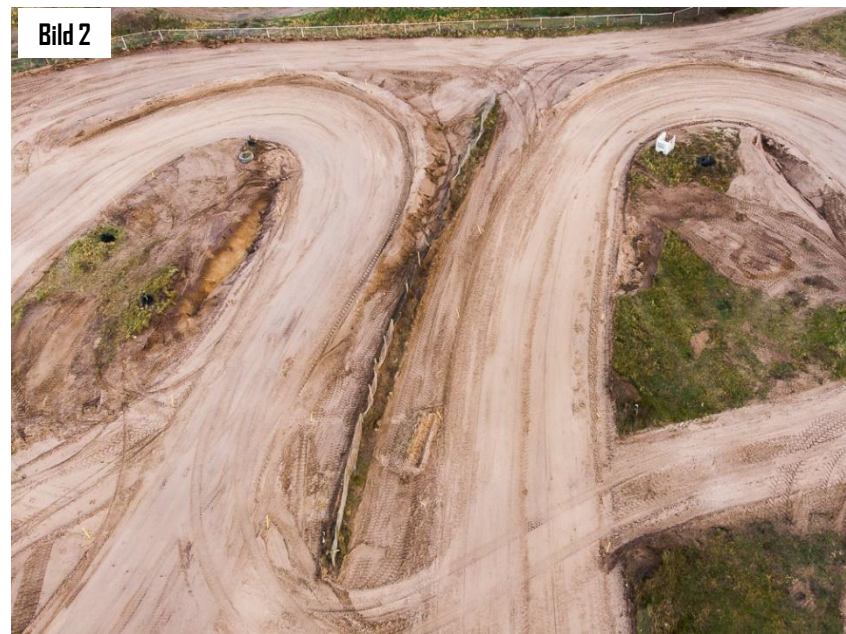
- Skyddsnät kan förstärkas med stående överliggare i trä "klenvirke".
- Används plastnät måste dessa förstärkas med metallnät eller liknande för att få användas.
- Mellanrum får ej finas mellan nät och mark.
- Höjd: Minimum 1200mm
(Rekommendation) 1400 mm högt, mätt från markplan
- Stolparna får vara Ø 70 – 80 mm.
- Väderbeständiga skyddsnät som används vid alpin skidåkning kan godkännas. Kontakta Svemo-ansvarige för banbesiktning för vägledning.
- Skyddsnät godkänt för alpin skidåkning med minsta klassning B-nät är godkänt utan förstärkning av metallnät.
- Nätets typ och klassning skall kunna verifieras med certifikat eller liknande handling.
- Avstånd mellan fästpunkter per stolpe för alpina nät ca 25 cm.



AVSPÄRRNING MELLAN BANSLINGOR

Där kollisionsrisk finns mellan mötande banslingor skall avspärrning finnas i form av skyddsnät, plank (*), gumminatta eller lodrät jordvall.
Vid mindre än ca 9 meter mellan banslingornas bankant (banmarkeringar) skall det finnas något av ovan nämnda hinder. I vissa fall kan det vara befogat vid längre avstånd beroende på utformning och hastighet. Det slutgiltiga avgörandet om det måste finnas ett skydd mellan två banslingor eller inte ligger hos banbesiktaren.

* Sätts gumminatta eller plank (se bild 2) måste man noga överväga om det eventuellt även ska krävas ett nät (Gunnebo) ovanpå mattan/planket. (Exempel är jordvallen 80-100cm hög eller lägre, bör nätet vara 120cm högt. Detta för att förhindra att förare flyger över, och motorcykeln stannar i planket vid en kollision.



Avståndet är mindre än 9 meter mellan banmarkeringar vilket kräver avspärrning mellan banslingorna, som saknas på denna bild.

BEVATTNING

En motocross bana:

-Ska ha en väl fungerande dränering

-Ska även ha en väl fungerande bevattning för att undvika dammbidning.
Exempelvis sprinkler, tankvagn/tankbil, vattenslangar eller brandförsvarsutrustning.

Bevattningspost får placeras i frizonen men utgör den en eventuell fara vid omkullkörning måste den skyddas.



PUBLIKAVSPÄRRNING

Banan ska avspärras på ett sådant sätt att det klart framgår för obehöriga personer att de inte äger tillträde till banområdet.

Avspärrningen kan ske med nät av minst 1200 mm höjd eller annan anordning med motsvarande funktion. Avspärrning förses med överliggare så publik inte hänger ned avspärrningen.

***”Avspärrning får inte i något fall utgöra del av skyddsanordning inom banområden” !
(Utdrag ur FAP512:1)***

Är publiken placerad på samma nivå som banan skall avståndet mellan bankanten och publik/skyddsanordning vara **minst 6 meter mellan en särskild skyddsanordning och en avspärrning ska avståndet vara minst 3 meter.**

Befinner sig publiken minst 2 meter över bannivån kan avståndet mellan bankanten och publik/skyddsanordning minskas till **3 meter**

Besiktaren har rätt att kräva mer än 6 meter om den anser att så behövs för att upprätthålla en hög säkerhet för publiken.

GODKÄND PUBLIKAVSPÄRRNING

Detta nät är
förstärkt med
metallnät.



Reservation för att
överliggare saknas på
publikstaket, dock är
avståndet från banan
godkänt samt ett
uppfångningsnät placerat
innanför
publikavspärrning!

EXEMPEL PÅ PUBLIKSTAKET



PUBLIKLÄKTARE

Publikläktare som är högre än 2 meter skall kontrolleras och godkännande nummer skall noteras i besiktningsrappor. Permanenta läktare besiktigas av Statens Provningsanstalt. Tillfälliga läktare besiktigas av behörig installatör.



AKTIVITETSOMRÅDE FÖR BARN & UNGDOMAR 50-65cc Guldhjälms

Motocrossen svarar för den största barn och ungdomsverksamheten inom förbundet vilket innebär att majoriteten av våra anläggningar har olika former av banor/område anpassade för barn och ungdomar.

Detta är ett område med en oftast kort och mindre slinga som lämpat för nybörjare och "prova-på"-verksamhet. Dessa områden ska ritas in på banritningen. Klubbar rekommenderas att även rita in själva banslingan på banritningen.

