

40

Eskilstuna den 14 maj 1958.

M/14

Km/AL
52/4
53/4

Svenska Järnvägsföreningen
Vasagatan 24

INKOM T. K. VAG- OCH VATTENB-STYRELSEN		
JÄRNVÄGSBYRÅN		
Dnr Jv 275		
17 MAJ 1958		

S t o c k h o l m C

TILL HANDL.

Betr. signalering mot banan vid vägkorsningar med säkerhets-
anordning m.m.

Åberopande Järnvägsstyrelsens skrivelse den 23 maj 1957 - dnr
Dbr 53411, Sgr 652, 552 - i rubr. ärende meddelas följande.

Under de senaste fem åren har vid TGOJ uppsatts signaler mot ba-
nan vid samtliga vägkorsningar med säkerhetsanordningar. Detta
innebär att 25 st bomanläggningar och 30 st ljus- och ljudsignal-
anläggningar försetts med automatiskt fungerande stopplykta (såo
§ 8, 5a) och automatiskt fungerande kontrollsignallykta (såo §
8.6) samt 20 st ljus- och ljudsignalanläggningar med enbart auto-
matiskt fungerande kontrollsignallykta. Den automatiskt funge-
rande kontrollsignallyktan visar i samtliga fall blinkande brand-
gult sken mot banan med 90 blinkar per minut.

Beträffande den av Järnvägsstyrelsen beslutade ändringen meddelas
följande.

1. Järnvägsstyrelsen föreskriver ett fast vitt sken som klarbe-
sked vid vägkorsning. Enbart ett fast vitt sken är mycket
olämpligt som signal och kan lätt förväxlas med annan ljus-
källa. Ett fast vitt sken är dessutom mycket svårt att se vid
starkt dagsljus.
2. Den föreskrivna lyktan för V-signalen är försedd med färgväxla-
re och har samma lampa för både röda och vita skenet. Line-
systemet blir härigenom förenklat, och signalen får liten ljus-
styrka. Som kontrollsignal synes även en lykta med färgväxlare
vara olämplig, då det finns en teoretisk möjlighet att färg-
växlaren kan hänga upp sig. Vid en eventuell rättegång kan
detta vara en stor nackdel.

3. Införandet av vägkorsningsförsignalen synes vara ett mycket farligt steg dels emedan den är otillfredsställande vid dålig sikt då den verkliga behövs, dels emedan man ca 700 m framför vägkorsningen ej kan svara för förhållandena fram till vägen. Införandet av denna signal kan lätt av domstolarna tolkas så, att en lokförare under alla förhållanden skall kunna stanna vid vägkorsningen om vägen ej är spärrad. Man påtar sig således ett ansvar, som den föreslagna anordningen ej kan svara för.

I samband härmed uppkommer även frågan hur man skall förfara vid en automatisk säkerhetsanläggning som en längre tid tages ur bruk, på grund av t.ex. en bangårdsombyggnad. Uppsättes ej då V-försignal kan vid en ev. olycka en domstol anse, att försummelse föreligger från järnvägens sida.

4. Anmärkningen till punkt III 2 synes helt felaktig. Ett orienteringsmärke kan ej avgöra om vägsignalanläggningen arbetar normalt eller är felaktig. Resultatet blir i detta fall att en lokförare alltid kör på, förlitande sig på att signalen skall slå om.

För TGOJ del skulle de nya bestämmelserna medföra att samtliga signallyktor vid vägkorsningarna måste bytas, och i de flesta fall innebär detta två lyktor vid varje korsning. Signalmasten måste även bytas, emedan befintliga signaler endast är placerade 1,20 m över r.ö.k. mot nu föreskrivna 2,20 m. Härtill kommer V-märket. Kostnaden för denna ändring blir ca 700 kr per väg och för hela TGOJ 50.000:- kronor. Skall V-försignal uppsättas för de för närvarande handmanövrerade bomanläggningarna, vilka under pågående CTC-byggnad kommer att göras helautomatiska, tillkommer ytterligare 30.000:- kronor.

Då den av Järnvägsstyrelsen beslutade ändringen icke synes medföra någon förbättring förordas i vårt fall undantag från dessa bestämmelser.

Översändes

Järnvägsinspektör E Fredriksson
Kungl. Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen

Högaktningssfullt



Stockholm 12

Eskilstuna den 14.5.1958.

TRAFIKAKTIEBOLAGET
GRÄNGESBERG-ÖSTERSUNDS
JÄRNVÄGAR

