

AL

KUNGL. JÄRNVÄGSSTYRELSEN  
Drifttjänstbyrån  
Dnr 53411  
Sgr 652, 552

Öib, Öim, Öis, Öit, Sp, Wbg, Kg, Kn, Ebr,  
Ebr, samtl Bsf, Msf, Tsf och Sisf, Järnvägsinspektören och Vägtrafikinspektören VoV

Stockholm 15.4.1958

*Best. på m. fr. a*  
*Se fog*  
*My sänkt*

Samtliga De  
*Kjg Sjö*

INKOM T. K. VÄG- OCH VATTENB.-STYRELSEN		
JÄRNVÄGSBYRÅN		
Dnr JV 231		
17 APR 1958		

Signalering mot banan vid vägkorsningar med manuell manövrerad säkerhetsanordning eller automatisk helbomsanläggning

I anslutning till styrelsens skrivelse 23.5.1957 lämnas härmed vissa ytterligare direktiv.

Vägkorsningsförsignal (V-försignal). Allmänt

1. Enligt nämnda skrivelse skall V-försignal finnas framför "vissa vägkorsningar med manuell manövrerad säkerhetsanordning - - -". Med manuell manövrerad säkerhetsanordning avses även automatisk fällbomsanläggning, som vid vissa tillfällena manövreras manuellt, och ljus- och ljudsignalanläggning, som är fränkopplingsbar.

V-försignal skall vidare enligt samma regler, som gäller för manuell manövrerad säkerhetsanordning, finnas framför automatiska fällbomsanläggningar med helbommar.

V-försignal behövs ej framför vägkorsning på spår, som ej får trafikeras med högre hastighet än 40 km/tim under förutsättning att skenet från V-signalen kan ses minst 200 m framför korsningen.

2. När en V-försignal gäller för flera korsningar, skall den första V-signalen ej visa vitt sken, förrän vägtrafiken är spärrad vid alla korsningarna. V-försignal får vara gemensam för flera korsningar även om avståndet mellan dessa

överstiger 300 m. Antalet korsningar med gemensam V-försignal behöver därför begränsas endast med hänsyn till den tid, som vägtrafiken anses kunna spärras.

#### V-försignal framför vägkorsning på linjen

3. V-försignal behövs ej framför vägkorsning, om beroende finns mellan utfartssignal och korsningens säkerhetsanordning. Sådant beroende ordnas i regel endast om korsningen finns högst ca 400 m bortom stationsgränsen.
4. För vägkorsning mellan försignal och infartssignal gäller - oavsett om V-försignal skall sättas upp eller ej - att sådant beroende skall ordnas, att grön blink visas från försignalen tills vägtrafiken är spärrad.
5. För vägkorsning mellan försignal och blocksignal eller på blocksträcka, som är högst ca 1.000 m gäller - oavsett om V-försignal skall sättas upp eller ej - att sådant beroende skall ordnas, att grön blink visas från försignalen (blocksignalen framför vägkorsningen), tills vägtrafiken spärrats. Beroende mellan blocksignal och vägkorsnings säkerhetsanordning skall ej ordnas i andra fall.

#### V-försignal m m framför vägkorsning på station

6. För vägkorsning på bevakad station med huvudljussignaler skall beroende finnas mellan
  - a) infartssignal och korsningens säkerhetsanordning, när korsningen finns före den punkt, där tåg vanligen brukar stanna,
  - b) utfartssignal och korsningens säkerhetsanordning, när korsningen finns mellan utfartssignalen och stationsgränsen,
  - c) utfartsförsignal och korsningens säkerhetsanordning i övriga fall, så att grön blink visas från försignalen tills vägtrafiken spärrats.

7. V-försignal behövs ej framför vägkorsning på station, om beroende enligt punkt 6 eller enligt ritning Ebrsi 1000 - 379 finns.

#### Placering av V-försignal m m

8. V-försignal bör ej placeras närmare huvud- eller försignal, som gäller i samma tågriktning, än 100 m.
9. När V-försignal måste placeras mellan yttersta växlarna på station, behöver sådan signal sättas upp endast vid huvudtågvägen. Placeringen anpassas efter rådande förhållanden i samråd med stf.
10. Gäller V-försignal endast för tåg på viss linje eller om den är gemensam för flera korsningar, kan upplysning lämnas härom på särskild skylt, som placeras på V-försignalens stolpe.

#### Orienteringsmärke

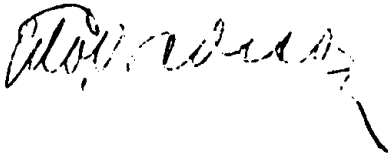
11. När V-försignal utelämnas enligt ovanstående, skall ej heller orienteringsmärke sättas upp.
12. Orienteringsmärke behövs ej framför vägkorsning, vars säkerhetsanordning styrs av korta spårledningar och där tågens hastighet av denna anledning är nedsatt.
13. Orienteringsmärke skall alltid sättas upp framför automatiska fällbomsanläggningar med helbommar. Märket sätts upp vid den punkt, där tåg befinner sig, när V-signalen skall slå om från rött till vitt sken.
14. När orienteringsmärke måste placeras mellan yttersta växlarna på station, behöver sådant märke sättas upp endast vid huvudtågvägen. Placeringen anpassas efter rådande förhållanden i samråd med stf.

V-signal

15. Huvudsignal, som skyddar endast vägkorsning, kan förändras till V-signal genom att man byter den gröna linsen mot en ofärgad och sätter upp vägkorsningstavla. Hela signalen behöver således ej bytas.
16. V-signal vid automatisk fällbomsanläggning får visa vitt sken så snart bommarna börjat röra sig nedåt.

Om det är tveksamt, hur föreskrifterna skall tillämpas vid viss anläggning, bör ritningar över anläggningen sändas till Elektrotekniska byrån för ~~Stockholm~~.

KUNGL JÄRNVÄGSSTYRELSEN

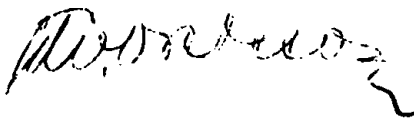


Överlämnas till

De II

Ovanstående utgör svar på Eder skrivelse 14.10.1957, dnr De 8045/55.Stockholm 15.4.1958

KUNGL JÄRNVÄGSSTYRELSEN



Överlämnas till

Si18 6

Ovanstående utgör svar på Eder skrivelse 24.9.1957.

I de fall automatiskt fungerande stopplykta användes vid automatisk säkerhetsanläggning, därför att spårledningen delvis kan fränkopplas, bör stopplyktan normalt ersättas av vägkorsningssignal. Stopplyktan är avsedd att utgå ur nya säo, och därför får sådan ej användas utan styrelsens medgivande i varje särskilt fall, sedan nya säo börjat gälla. Stockholm 15.4.1958

KUNGL JÄRNVÄGSSTYRELSEN

