

KAP. III.

§ 14.

Pt 1. Det har ansetts lämpligt föreskriva, att medgivande till anordnande av upplag å station å annat område än sådant, som en gång för alla är upplåtet för sådant ändamål, skall i varje fall inhämtas av stationsföreståndaren, då eljest åtgärder, som strida mot dennes avsikter, kunna bli vidtagna.

Pt 2. Med lastprofilens ökning i breddriktningen kräves en ökning av avståndet mellan rälssträng och upplag av lösa föremål. Dessutom förekommer, att, med särskilt tillstånd, laster framföras, som väl rymmas inom normalsektionen, men ej inom lastprofilen. Å station, där personalen måste röra sig mellan upplag och i gång varande vagnar å närliggande spår, bör därför till undvikande av olycksfall utrymme för en man finnas mellan vagnarna och upplaget, medan däremot på linjen fullt samma utrymme ej är erforderligt.

§ 15.

Pt 1. Då det visat sig behöfligt att hava en benämning å den tjänsteman, som för viss sträcka utövar bevakning eller tillsyn å banan och rörelsen därå, har här för föreslagits uttrycket »sträckvakt».

Kommittén har närmare angivit, vilka tjänstemän, som räknas till »banbevakningen». Olika uppfattningar hava nämligen gjort sig gällande rörande betydelsen av denna benämning, i det å vissa håll ansetts, att jämväl föreståndare för banmästaravdelning borde däri inbegripas. Då en sådan innebörd av nämnda uttryck emellertid skulle omöjliggöra meddelande av underrättelse medelst signal om extra tågs gång till *all* banbevakning, har kommittén genom bestämmelsen i fråga velat uttryckligen framhålla, att nämnda föreståndare ej är att hänföra till »banbevakningen».

Pt 2. Då för rörliga broar förhållandena i avseende å bevakning, manövrering m. m. torde vara ganska olika,

hava allmänna bestämmelser härom ansetts icke kunna införas i D. R. I stället har uttalats, att särskild instruktion rörande dessa förhållanden skall finnas.

Rörande bevakning av banan har kommittén, som före utgivandet av tillägg nr 8 till Sä. O. i nu förevarande hänseende ställt sig på den ståndpunkt, som kommit till uttryck i nämnda tillägg, avfattat sitt förslag i anslutning till detsamma.

I fråga om den tid, sträckvakt bör, efter slutad tjänstgöring för dagen, vara under natten anträffbar medelst telefon, har kommittén ansett bestämmelsen i Banbevakningsordningen, § 5, att han skall vara anträffbar tills bevakande morgonvakt träder i tjänstgöring, vara väl sträng. Ur säkerhetssynpunkt är ej behöfligt påfordra mera än att han under denna tid skall kunna träffas under det rörelser pågå å vederbörande stationssträcka, å vilken han har sitt tjänstgöringsområde.

Pt 3. Uttrycket »inspektion» har ersatts med uttrycket »besiktning», som ansetts i detta fall bättre motsvara, vad som åsyftas.

Pt 4. Bestämmelser om banans klarhållande hava ansetts böra inflyta i D. R, varemot föreskrifterna om själva tillvägagångssättet vid tillsynen av underhållet ansetts i enlighet med den för D. R. följda planen ej böra medtagas.

Pt 5. Kommittén har ansett lämpligt att här särskilt framhålla vikten för platsvakt vid rörlig bro (brovakt) att taga hänsyn till att, enligt bestämmelserna i annan § av D. R., tåg, som icke är personförande, får avsändas 3 minuter före den i tidtabellen angivna tiden, ävensom att tåg eljest kan komma för tidigt.

Motsvarande erinran finnes ock i § 16 införd för vägvakt.

§ 16.

Pt 1 och 2. Vid bedömandet av frågan, när bevakning av vägövergång i banans plan skall anordnas, bör enligt kommitténs mening endast vägtrafikens livlighet vara avgörande. Med en sådan utgångspunkt hava bestämmelserna härom kunnat göras klarare och tydligare än motsvarande bestämmelser i Sä. O. och de föreslagna bestämmelserna i Trafiksäkerhetskommitténs förslag till »Grindlag», utan att därför synas förlora i verkan.

Förslaget om bevakningens utbytande i vissa fall mot annan anordning, exempelvis ringverk, överensstämmer med vad som redan i stor utsträckning tillämpas vid S. J.

Beträffande frågan om, huruvida vägtrafiken över en viss vägövergång skall anses livlig eller icke, vill kom-

mittén såsom sin åsikt uttala, att några bestämmelser härutinnan icke kunna intagas i D. R., utan torde bedömandet härav lämpligen böra anförtros åt vederbörande järnvägsmyndighet.

Pt 3. Förklaring över innebörden av bestämmelsen, när »bevakning» anses vara förhanden, är av behovet påkallad. Kommittén har ansett det rikligare, att bevakningen hänföres till vägövergången i dess helhet i stället för endast till avstängningsanordningen såsom i Trafiksäkerhetskommitténs förslag till Grindlag föreslagits.

Benämningen grindvakt har, med hänsyn till att andra avstängningsanordningar än grindar finnas, ersatts av benämningen vägvakt.

Pt 5. I Instruktionen för banvakter, § 29, finnes för närvarande en föreskrift, att grindvakt skall, då grindarna öppnats för tåget, giva alltväl-signal med handsignallyktan. Behovet av denna signal från vägvakten har emellertid upphört efter det att vid grindarna (bommarna) anordnats signallyktor, som visa ofärgat sken mot tåget, då grinden (bommen) är stängd mot vägen.

Pt 8. Jfr motiveringen till § 67, pt 11.

§ 17.

Pt 1. Den under *a)* angivna inspektionen avser givetvis ej att göra banmästarens eller sträckvaktens besiktning överflödig, utan avser att kontrollera dels att anläggningarna av personalen begagnas aktsamt och vårdas väl, dels att bristfälligheter icke förefinnas av den art, att särskilda åtgärder från föreståndarens sida erfordras för avhjälpande av desamma och för säkerhetens tryggande under tiden, tills felen avhjälpas.

Genom bestämmelserna i denna punkt har föreskriften i Sä. O. § 17, första stycket, angående signalinrättningsvård ansetts ersatt.

Pt 2. Den dagliga inspektionen av säkerhetsanläggningarna är redan nu föreskriven i Stf. I, § 18.

Då emellertid bestämmelsens följande å större stationer kan medföra svårigheter för föreståndaren och det ej heller är nödvändigt, att inspektionen alla dagar utföres av honom personligen, har kommittén föreslagit, att annan tjänsteman må kunna erhålla i uppdrag att emellanåt utföra densamma. Kommittén har därvid närmast tänkt på sådan tjänsteman, som turvis med föreståndaren tjänstgör som tågexpeditör, för vilken det ju bör vara till nytta att på detta sätt komma i tillfälle att grundligt lära känna anläggningarna å den station, där han tjänstgör.

§ 18.

Bestämmelserna i denna paragraf avse att ordna förhållandet mellan drifttjänsten å ena sidan och tjänsten med utförande av underhålls- och förnyelsearbeten å andra sidan, i den mån de senare kunna inverka störande å driften. Dessa arbeten hava i anledning härav här benämnts »driftstörande».

Pt 2. Till »mindre arbete utan vagnuttagning» har ansetts kunna hänföras jämväl arbete med utbyte av enstaka räler, om borttagen räl kan omedelbart ersättas av annan, ehuru dylikt arbete under ett visst tidsmoment utgör hinder för tågs förande förbi arbetsplatsen. Sker däremot rälsutbyte i större omfattning, lär spåret bliva brutet under så lång tidrymd, att arbetet bör vara skyddat på det sätt, som genom linjedisposition ernås.

Pt 3. Vid flera tillfällen har det visat sig, att oklarhet rått i fråga om befälsförhållandet vid utförande av driftstörande arbeten, så att ansvaret för arbetets utförande och säkerhetsåtgärders vidtagande, såsom anordnande av föreskriven skyddssignalering m. m., ej alltid ålegat någon bestämd tjänsteman, varigenom olyckshändelser uppstått. Detta ansvar bör av principiella skäl påläggas arbetsledaren. På grund härav har en uttrycklig bestämmelse i berörda hänseende intagits i D. R.

Pt 4. Den här ifrågasatta inskränkningen i antalet av de sträckor, å vilka mindre arbeten, t. ex. utgrävning av tjälskjutande jord, få samtidigt företagas, har visat sig vara erforderlig till undvikande av större tågförseningar.

Pt 5. Då banavdelningen skall utföra större arbete å huvudspår, upplåtes vanligen linjesträckan mellan två stationer till banavdelningens uteslutande begagnande för ifrågavarande ändamål. En dylik upplåtelse plägar kallas linjedisposition, vilket uttryck kommittén ansett lämpligen böra användas i D. R.

Vid linjedisposition bör i regeln hela linjesträckan mellan två stationer upplåtas, när sträckan genom upplåtande av blott en del av densamma i verkligheten ändå blir spärrad för framförande av tåg, och detta så så mycket mer som kommittén i pt 12 intagit föreskrift, att å stationssträcka, som upplåtits för linjedisposition, tåg ej får utsläppas å denna, förrän arbetsledaren anmält banan klar för trafik.

Från V distriktet har kommittén upptagit bestämmelsen om angivande, när arbetet ej kan utföras i ett sammanhang, huruvida under mellantiderna banan bör be-

faras med minskad hastighet eller ej. Detta fall, som ej finnes förutsett i Sä. O., kan givetvis inträffa och bära sålunda bestämmelser härom finnas.

Order angående linjedisposition brukar i allmänhet kvitteras av de närmaste å ömse sidor om linjedispositionssträckan belägna, under tiden för linjedispositionen såsom blockstationer tjänstgörande driftplatserna. Kommittén har emellertid ansett sådan kvittering icke vara av den vikt för säkerheten, att den bör föreskrivas i D. R.

Pt 6. I nuvarande bestämmelser finnes föreskrivet, att större underhålls- eller byggnadsarbete å banan, vilket kan komma att hindra tågs regelbundna gång, icke får företagas, förrän trafikinspektören blivit underrättad och i samråd med baningenjören bestämt de tider, under vilka arbetet får pågå.

Denna bestämmelse tillämpas för närvarande så, att tillstånd begäres endast för dylika arbeten å huvudspår å linjen, men däremot icke alltid för dylika arbeten å station — även om dessa i verkligheten komma att vålla hinder för tågs regelbundna gång — ej heller å sidospår å annan driftplats.

Enär även å station eller å sidospår å annan driftplats sådana arbeten som spårömläggningar och ombyggnad av plattformar eller hus kunna verka hindrande för såväl tåg- som växlingsrörelser samt därför emellanåt kräva särskilda, provisoriska anstalter för rörelsens bedrivande under arbetets gång, och då det är föreståndaren å station eller annan driftplats, som är närmast ansvarig för tågens behöriga expedierande, bör dylikt arbete ej få företagas utan samråd med honou. Att dylikt samarbete mellan ban- och trafikavdelningarna skall äga rum, kan synas vara en så självklar sak, att det ej skulle behöva framhållas i reglementet. Erfarenheten har emellertid visat, att en uttrycklig bestämmelse härom är erforderlig.

Pt 7. I fråga om till driftplats anslutet, men ej till densamma hörande spår, hör av ovan angivna skäl arbete ej få företagas förrän den, som har att förfoga över spåret, därtill givit tillstånd.

Pt 8. En bokstavlig tillämpning av bestämmelserna i Sä. O., § 19, att signalkarlen nattetid icke får avlägsna sig från *signalstället*, skulle föra därhän att 3 man skulle behövas vid t. ex. driftstörande arbete, en vid arbetsstället och en å vardera sidan vid resp. signalställen. Detta skulle medföra avsevärda svårigheter vid banarbetets utförande. Då emellertid med de av kommittén föreslagna ställsignalerna med 2 signalsken större säkerhet

uppnås än med nuvarande signaler med blott *ell* sken, har kommittén ansett att medgivandet för signalkarl att avlägsna sig från signalstället bör utsträckas att gälla även nattetid.

Såsom en ytterligare säkerhet har kommittén föreslagit, att *arbetsstället* (det farliga stället) skall vara bevakat av en man, som tillika tillser signalerna.

Av skäl, som utvecklas i motiveringen till § 24, pt 4, erfordras klarhållande av spår näst intill det, å vilket arbetande vingplog skall framgå. Däremot synes i dylikt fall signalering å förstnämnda spår icke vara erforderlig. Något »farligt» ställe finnes nämligen icke å spåret i fråga.

Pt 9. Föreskrift har intagits om skyldighet för vederbörande blockstation att i vissa fall om linjedisposition underrätta de tåg, som skola framgå å dispositionssträckan. Då sträcka skall befaras med varsamhet, har det ansetts lämpligt att föraren om möjligt därom på förhand underrättas. Då varsamhetssignal enligt förslaget till signalordning skall betyda, att sträckan får befaras med högst 20 km i timmen, måste föreskrift finnas att, då hastigheten får vara större, detta skall angivas i ordern till tåget.

För att undvika den rätt betungande ordergivningen till tågen har kommittén ansett lämpligt att hastighetstaylor må, då stadigvarande minskning av hastigheten behöver äga rum, användas.

Pt 10 och 12. Enligt nu tillämpat förfaringsätt får tåg utsändas å stationssträcka, å vilken linjedisposition för arbetes utförande är medgiven å en del av sträckan. Man anser nämligen den signalering, som enligt § 19 i Sä. O. skall anordnas å ömse sidor om arbetsplatsen, vara tillräcklig till tryggande av säkerheten och man vinner längre arbetstid, enär platsen icke behöver vara klar *före* tågs avgång från närmaste station, en tidsvinst, som, särskilt då fråga är om längre stationsavstånd, nog kan vara av ett visst värde.

Enligt kommitténs mening är det emellertid ur säkerhetssynpunkt principvidrigt att utsända tåg på en sträcka, om vilken man på förhand vet, att den på ett visst ställe är ofarbar, även om detta ställe, som sagt, skyddas av tillfälliga signaler. Den minskning av arbetstiden, som med kommitténs förslag kan befaras bliva en följd, torde med hänsyn till befintligheten av bantelefon icke behöva bliva så stor, att betänkligheter mot förslaget av detta skäl behöva hysas.

Dessutom kan det i samma syfte ifrågasättas, om det

icke vore lämpligt, att arbetsledare vid behov försåges med s. k. fälttelefoner, varigenom möjlighet skulle kunna beredas att utsträcka arbetstiden till omedelbart före tågs utgång å sträckan.

Pt 11. Då arbetsledaren är den, som är ansvarig för signaleringen, bör det vara uttryckligen angivet, att signaleringen icke får indragas utan dennes order.

De i denna punkt i övrigt intagna bestämmelserna utgöra ett förtydligande av motsvarande bestämmelser i Sä. O.

§ 19.

Pt 2. Här ifrågavarande underrättelse har ansetts behöva lämnas allenast till närmaste med huvudsignal utrustade driftplats åt det håll, varifrån tåg först väntas. Underrättelsens vidareförande till närmaste driftplats å andra sidan ävensom till blockstationerna å ömse sidor om det farliga stället bör förstnämnda driftplats draga försorg om.

Bestämmelsen i Sä. O., § 15, har i det äldre Tjänstgöringsreglementet varit upptagen under avdelning »A. Banan», men i Sä. O. överförts till det allmänna Kap. I, utan att något motiv härför anförts. Då bestämmelsen för närvarande dels är upprepad å flera ställen i Sä. O., t. ex. i § 18, där det föreskrives, att stoppsignaler »ofördröjligen» skola anordnas, och i § 22, där det föreskrives, att lossgången vagn skall »så fort ske kan» förstängas, dels står i strid med sådana bestämmelser, i vilka viss tidpunkt är föreskriven för vidtagandet av säkerhetsåtgärd, som t. ex. i § 26 om tidpunkten för vägövergångs stängande, så har kommittén ansett det lämpligast att utesluta bestämmelsen i dess nuvarande allmänna form och i stället i varje särskilt fall angiva, när säkerhetsåtgärd skall vidtagas »omedelbart». Sådana fall omnämnas, förutom i denna paragraf, bland annat, i D. R. §§ 20 och 81.

Pt 3—5. Vad beträffar sättet för signaleringen, bör, om ställsignal finnes tillgänglig, sådan givetvis helst användas.

Vad i motiv. till § 18, pt 8, sagts om bevakande vid signaleringsstället, gäller även i nu förevarande fall.

Att signalkarl, när sådan skall vara eller eljest är tillstädes, giver stoppsignal med handsignal, anser kommittén lämpligt såsom en förstärkning av ställsignalen. Den nuvarande bestämmelsen, att den, som färdas för utsättande av stoppsignal, under tiden skall visa dylik signal med handsignal, har uteslutits, då det ansetts nog, att han visar dylik signal, så snart tåg eller fordon blir synligt.

Pt 6. Genom här föreskriven åtgärd förkortas en genom ett fel å banan ofarbar vorden blocksträcka, vilket i vissa fall kan tjäna till tågrörelsens underlättande.

§ 20.

Pt 2. Underrättelse om fel av ifrågavarande beskaflenhet behöver av den vakt eller driftplats, som först fått kännedom därom, lämnas allenast till endera av blockstationerna å ömse sidor om det farliga stället, varefter denna blockstation enligt pt 5 underrättar det tåg, som skall framgå.

Pt 3. Hänvisningen till S. O. vb 11 innebär att varsamhetssignaler skola förstärkas med knallsignaler, då väntat tåg ej hunnit underrättas om förhållandet. Härigenom vinnes större säkerhet för att signalering icke utebliver, även om ställsignalen av en eller annan anledning — den kan exempelvis hava blåst omkull — icke skulle vara synlig från tåg.

Enligt Sä. O. skall varsamhetssignal vara bevakad under natten. Detta anser kommittén icke behövt, varken då tåg är underrättat, enär underrättelsen i och för sig utgör ett förstärkande av signalen, och ej heller, då tåg icke är underrättat, enär i detta fall förstärkning av signalen medelst knallsignaler tillkommer såsom ett ytterligare säkerhetsmoment.

Däremot anses bevakning erforderlig, då det kan befaras att det farliga stället icke kan i tid iakttagas av föraren. Kan sådan bevakning ej anordnas, har kommittén ansett att det farliga stället »skall på lämpligt sätt utmärkas», vilket torde kunna ske på så sätt att en trädgren e. d. lägges tvärs över spåret.

I övrigt hänvisas till vad som anförts vid § 19.
