

27622

KUNGL
JÄRNVÄGSSTYRELSEN
Drifttjänstbyrån
Dnr Sgr 652, 552
Dbr 53411

Gd, Öd, Öis, Öib, Ebr, Bbr, Ero,
samtl Bsf, Msf, Tsf o Sisf, Vägtrafik-
inspektören Vov, SJMF

Stockholm 7.12.55

Saml de

Ang vägkorsningar

Såsom tidigare meddelats har styrelsen den principiella inställningen, att de bom- och grindanläggningar, som manövreras av särskild vägvakt, successivt bör utbytas mot automatiska säkerhetsanläggningar. Då det emellertid kommer att ta avsevärd tid, innan alla anläggningar bytts ut, bör under mellantiden vissa förbättringar vidtas vid korsningarna i fråga. Dessa bör dock ej gå så långt, att korsningarna förses med huvud- och försignaler för att man därigenom skall kunna föreskriva absolut tågstopp framför varje bom- eller grindskyddad korsning i de ytterst få fall, då bomarna (grindarna) ej avstänger vägtrafiken. En sådan ordning skulle i hög grad ta kapital- och arbetskraftsresurserna i anspråk till förfång för bl a den ur säkerhetssynpunkt betydligt angelägnare utbyggnaden av säkerhetsanläggningar vid oskyddade korsningar. I stället skall den förbättring av signaleringen mot banan, som pågått sedan länge, fortsättas.

Inom styrelsen har utarbetats nedanstående förslag till detaljerade normer för signalering mot banan vid vägkorsningar, som är skyddade av bommar, grindar, ljus- eller ljudsignaler. Innan normerna fastställs, önskar styrelsen Edert yttrande över förslaget. För att kunna bedöma storleksordningen av den insats av kapital och arbetskraft, som krävs om förslaget genomförs, erfordras dessutom inventering av korsningarna. En första inventering skall utföras på så sätt, att msf hos lokpersonalen snarast inhämtar upplysning om dels de vägkorsningar med säkerhetsanläggning, där signal mot banan saknas eller är så placerad, att sken från denna uppenbarligen ej är synligt på det avstånd, som nämnts i punkt 2 nedan, dels vilka av dessa korsningar som anses vara särskilt ogynnsamma i berörda avseende och orsaken härtill. Resultatet av inventeringen meddelas av msf till sisf, vilken gör en sammanställning för distriktet på bifogade blankett (övriga data i blanketten torde kunna fyllas i med ledning av på siföx tillgängliga uppgifter).

Styrelsen önskar Edert yttrande och den ifyllda inventeringsblanketten senast den 1 februari 1956.

Förslag till normer

1. Invid korsningar, som skyddas av säkerhetsanläggning (bommar, grindar, ljus- eller ljudsignaler) - utom när denna är förbunden med huvud- eller försignal på så sätt, att signalen visar "stopp" intill dess att vägtrafiken är avstängd - skall signal mot banan visas med vägforsningssignal av den nya typen (förrädsnummer 05 52 25); på dubbelspår skall en sådan signal finnas för varje huvudspår, placerad till vänster om vänsterspår och till höger om högerspår, dock att placeringen mellan yttersta växlarna på station får bli beroende av de lokala förhållandena.
2. Enligt nu gällande bestämmelser i såo (sär) § 68:3 skall tåg om möjligt stanna framför vägforsning och signalen "tåg kommer" ges upprepade gånger, när stoppsignal visas mot tåget från bl a vägforsningssignal. För att underlätta för lokpersonalen att iaktta denna föreskrift skall följande princip för signaleringen mot banan tillämpas. Skenet från vägforsningssignalen skall i klar sikt kunna iakttas från förarens plats från och med en punkt minst 600 m framför korsningen, då den största hastigheten på bandelen är högst 90 km/tin, och minst 800 m i övriga fall; om detta ej är möjligt, skall en repetersignal placeras på sådant avstånd framför korsningen, att sken från repetersignalen kan iakttas på nyssnämnt sätt. Repetersignalen skall visa gult blinkande eller ofärgat fast sken mot tåg; det gula blinkande skenet skall korrespondera med vägforsningssignalens röda sken och det ofärgade skenet med sistnämnda signals ofärgade sken. Styrelsen (Ebr) kommer att utfärda närmare direktiv om repetersignalen.
3. Med hänsyn till siktförhållandena från ånglok skall dessutom följande gälla. Om vägforsningssignalen eller repetersignalen ej kan placeras så, att sken från denna kan ses från förarens plats under hela den i punkt 2 nämnda sträckan, skall detta av sif anmälas till tsf, som skall ombesörja, att detta anges i linjebeskrivningen i tidtabellsboken del A.
4. Vid de korsningar, som nämnts i punkt 1 - utom vid manuellt manövrerade anläggningar på station, som ej får lämnas obevakad - skall dessutom sättas upp ett signalmärke vid den punkt, från och med vilken sken från vägforsnings- eller repetersignalen kan ses från tåg i klar sikt, alltså minst 600 resp 800 m framför korsningen. Detta signalmärke skall ha till uppgift dels att orientera lokpersonalen om att en vägforsning med säkerhetsanläggning är att vänta, dels att tillkännage för lokpersonalen att, om man vid märket ej ser sken från vägforsnings- eller repetersignalen - t ex på grund av dimma eller snöyra - skall "tåg kommer" ges upprepade gånger tills skenet från nämnda signal iakttas. Lokpersonalens åtgärder därefter blir beroende av det sken som visas: om signalen anger, att säkerhetsanläggningen avstänger vägtrafiken, skall signaleringen från tåget upphöra, och i annat fall skall såo (sär) § 68:3 tillämpas (fortsatt signalering från tåget och om möjligt stopp före korsningen). För ändamålet erfordras ett signalmärke av ny typ, t ex orienteringsmärke och därunder rektangulärt lystringsmärke. Styrelsen återkommer till frågan om signalmärkets utseende.

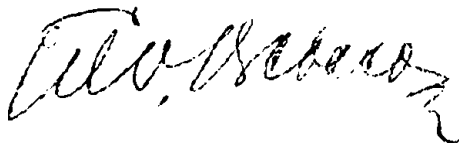
Det nya signalmärket skall vid manuellt manövrerade anläggningar ej placeras längre ut från korsningen än 800 m. Vid automatiska anläggningar skall det ej sättas upp längre ut från korsningen än vid den punkt, där det snabbaste tåget på sträckan befinner sig, när vägforsningssignalen (repetersignalen) skall slå om från rött (resp gult) till ofärgat sken. Genom sistnämnda placering uppnås den fördelen, att lokpersonalen vet vid vilken punkt man måste vidta åtgärder enligt såo (sär) § 68:3, om det röda skenet i vägforsningssignalen resp det gula skenet i repetersignalen då står kvar.

5. För att undvika förväxling mellan gult sken från repetersignal och från automatiskt fungerande kontrollsignallykta, skall de sistnämnda snarast möjligt utbytas mot vägforsnings-signal.
6. Det skall tillses, att signalerna mot vägen är tillräckligt avskärmade mot banan och att i övrigt risk för förväxling ej föreligger.

Omedelbara åtgärder

7. Vid de korsningar, där bommar (grindar) nanövreras av särskild vägvakt och där ovannämnda inventering visat att förhållandena är särskilt ogynnsamma, skall förbättringsåtgärder snarast vidtas. Om ej utbyte av äldre signal mot vägforsningssignal blir tillfyllest, kan det vara lämpligt att - i avvaktan på att ovanstående normer fastställs - sätta upp triangelformigt lystringsmärke på det avstånd framför korsningen, som frångår av str 239, avd G 10.
8. Bsf och tsf erinras om bestämmelsen i styrelsens skrivelse den 25.4.1955, dnr Dbr 41519 (intagen även i "Meddelande nr 10 från Öis") att tågankonstsignalering skall vara anordnad vid bomskyddad korsning, när omständigheterna så kräver - t ex vid otillfredsställande sikt eller dåliga akustiska förhållanden.
9. Styrelsen återkommer snarast med närmare direktiv om vägvakternas tjänstgöring samt kontakten mellan tågklarare och vägvakt m m.

KUNGL JÄRNVÄGSSTYRELSEN

A handwritten signature in dark ink, appearing to be 'A. B. ...', written over the typed text of the railway authority.