

19/28

Till Konungen.

I syfte att nedbringa järnvägarnas driftkostnader hava sedan flere år tillbakå såväl vid Statens järnvägar som enskilda järnvägar vissa inskränkningar vidtagits ifråga om bevakningen av vägövergångar, som korså järnvägen i plan. Vid vägövergångar, där västrafiken visat sig vara av ringå omfattning, har bevakningen efter vederbörligt och i god tid verkställt tillkännagivande helt och hållet indragits, vid andra platser har bevakningen indragits och ersatts med automatiskt verkande fasta signaler till de vägfarande.

I samband med ovan nämnda åtgärder har det visat sig behövt att uppsätta för de vägfarande väl synliga varningstavlor, genom vilka de vägfarande erinras om nödvändigheten att vid passerandet av järnvägen iakttaga försigtighet. Erfarenheten har sedermera visat, att dylika varningstavlor jämväl skulle vara ändamålsenliga vid vägövergångar med bevakade grindar eller bommar, enär även vid dylika vägar olyckshändelser förekomma på grund av ovarsamhet från de vägfarande sida.

Effektiviteten av ifrågavarande märken och varningssignaler är givetvis i hög grad beroende av att likformighet med avseende å desamma utseende blir rådande över hela landet. Behovet av likformighet har på senaste tiden framträtt i högre grad än förut på grund av utvecklingen av automobiltrafiken, som bland annat medfört, att beskaffenheten av anordningarna för landsvästrafiken blivit i mindre grad än förut en lokal angelägenhet. Med anledning härav hava Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och Järnvägsstyrelsen ansett sig böra för Eåders Kungl. Maj:t fremlägga förslag till enhetligt ordnande av

berörda fråga på ett sätt, som tillgodoser såväl järnvägarnas ekonomi som de vägfarandes berättigade krav på säkerhet. Därvid hava styrelserna med ledning av försök, som utförts såväl vid Statens järnvägar som vid vissa enskilda järnvägar enat sig om de bestämmelser, som angivas i bilagda förslag till Kungl. kungörelse. Styrelserna anse även att frågan bör lösas snarast möjligt, då behovet av dylika enhetliga bestämmelser för var dag blir alltmera trängande.

§ 1. Varje korsning mellan järnväg och allmän väg bör på särskilt sätt markeras. I stället för de på sina håll använda, fyrkantiga tavlorna med varierande påskrifter såsom "Se upp för tåg", "Järnvägsövergång", "Stanna då tåg höres eller synes" etc., hava Styrelserna enats om ett märke, bestående av två korslagda armar, med påskrift "Varning för tåg". Detta märke bör genom sin särskilda form bliva bättre iakttagbart och mera i ögonen fallande än en fyrkantig tavla. Nämda märke är även i viss mån internationellt, i det mångenstädes i utlandet tvenne korslagda armar användas som varningsmärke vid järnvägs korsningar.

§ 2. Uti § 2 hava Styrelserna fastslagit de anordningar, som kunna ifrågakomma, därest särskilda skyddsanordningar äro behöfliga utöver i § 1 angivet märke.

Styrelserna hava icke kunnat föreslå nämnda anordningar, utan att därvid angiva vissa begränsningar för deras användande. Vid utformningen av bestämmelserna härutinnan hava Styrelserna ansett, att förefintlighet av klar sikt på bana och väg på vissa avstånd från järnvägs korsningen jämte det i § 1 föreslagna märket innebär möjlighet för de vägfarande att utan risk passera korsningen. Vid bestämmande av avståndet för klar sikt på väg och järnväg hava Styrelserna funnit, att om tåg kan iakttagas, när den vägfarande befinner sig på ett avstånd av 50 meter från korsningen, möjlighet finnes för vilken vägfarande som helst att sakta farten och stanna. Vad angår fordringarna på klar sikt över banan, hava desamma

ansetts böra avvagas i förhållande till hastigheten på järnvägen, och hava de i § 2 angivna avstånden för klar sikt på järnvägen beräknats så långa, att ett tåg alltid skall kunna iakttagas minst 12 sekunder, innan vägen uppnås.

§§ 3 - 5. Uti dessa §§ hava Styrelserna uppsatt vissa allmänna tekniska fordringar på ljud- och ljussignaler samt vissa bestämmelser angående anordningar vid grindar och bommar.

§ 6. Vid vissa, tidvis obevakade trafikplatser har uppstått det förhållandet, att vid desamma varande bommar eller grindar vid de tillfällen, då platsen är obevakad, icke stängas över vägen vid tågs passerande. För dylika fall her i § 6 föreslagits införande av ett särskilt märke, som angiver att bommarna eller grindarna ej äro i bruk och korsningen lämnad utan bevakning.

§ 7. Vid korsning med enskild väg samt vid spårvägs-korsningar, där märken och varningssignaler anses nödiga, är det givetvis lämpligt, att dessa äro av samma slag som vid allmän väg.

I anslutning till vad som framhållits, få Styrelserna sålunda i underdånighet hemställa,

att Eders Kungl. Maj:t måtte utfärda kungörelse i ifrågasvarande avseende i enlighet med bifogade förslag.

Styrelserna få dessutom i underdånighet framhålla behovet av ärendets snara behandling.

I detta ärendes slutbehandling hava i Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen deltagit järnväg byråcheferna Ekdahl och Enblom samt byrådirektören Lindencrona och i Järnvägsstyrel-

sen deltagit jämväl överdirektör Virgin.

Stockholm den 7 maj 1923.

Underdånigst

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen

Järnvägsstyrelsen

Fridolf Wijnblad.

Axel Granholm.

Johan Almqvist.

Hj. Åberg.

Förslag till

Kunsk. kungörelse med vissa bestämmelser angående varningsmärken och säkerhetsanordningar vid korsningar i samma plan mellan järnväg och väg.

Med järnväg förstås i denna kungörelse samtliga för trafik upplåtne såväl statsbanor som enskilda järnvägar och med väg samtliga allmänna vägar och gator.

Vid korsning i samma plan mellan järnväg och väg skola varningsmärken och säkerhetsanordningar användas enligt följande bestämmelser.

§ 1.

På sidan av vägen skall på vardera sidan om järnvägen uppsättas ett kryssmärke i enlighet med bifogade bil. 1.

Märket uppsättes i regel invid korsningen och på vänstra sidan av vägen, sett i riktning mot järnvägen. Undantagsvis må märket uppsättas på högst 20 meters avstånd från korsningen eller vid högers väskanten, där på grund av vägens krökning eller andra orsaker, märket härigenom blir avsevärt bättre synligt.

§ 2.

Om förutom det i § 1 föreskrivne märket särskilda säkerhetsanordningar anses vara av nöden skall någon av följande anordningar ifrågakomma.

- A. Ringklocka, som sättes i verksamhet och ringer, då tåg nalkas.
- B. Ljussignal, visande rött blinkande sken åt vägen, då tåg nalkas, och grönt blinkande sken, då korsningen är fri för vägtrafik.
- C. Grindar eller bommar, som hållas bevakade och stängda över vägen, då tåg passerar.

Den under B föreskrivne ljussignalen kan vara anordnad samtidigt med ringklocka enligt A.

Ie under A, B och C angivna säkerhetsanordningarna skola i allmänhet icke anses nödvändiga vid korsning med järnväg, som ej har större tillåten hastighet än 25 kilometer i timmen, ej heller vid korsning med järnväg med större tillåten hastighet, om utsikten över banan är fri, så att vägfärdande, som befinner sig inom en vägsträcka av 50 meter från korsningen, kan observera tåg, som är inom ett avstånd från korsningen av

- 1) 135 meter, då största tillåtna hastigheten på järnvägen är större än 25 men högst 40 kilometer i timmen;
- 2) 200 meter, då största tillåtna hastigheten på järnvägen är större än 40 men högst 60 kilometer i timmen;
- 3) 300 meter, då största tillåtna hastigheten på järnvägen är större än 60 kilometer i timmen.

§ 3.

Ringklocka för angivande av tågs ankomst till vägövergång skall giva minst 100 kraftiga slag i minuten, och skall klockan kunna tydligt höras av gående person på minst 50 meters avstånd från järnvägs-korsningen.

Klockan skall börja ringa minst 30 sekunder före tågets ankomst till vägen och fortfarande att ringa, åtminstone tills tågets främre del uppnått vägövergången.

§ 4.

Ljussignal uppsättes omedelbart nedanför det märke, som i § 1 föreskrivits invid korsningen, på samma stolpe som detta, samt skall vara beskaffad på följande sätt.

Signalens ljusöppning skall vara cirkelrund och minst 200 millimeter i diameter. Ljusstyrkan skall vara sådan, att skenet är väl synligt vid dagsljus på ett avstånd av 100 meter. Ljusets spridning skall vara sådan, att skenet är synligt på 10 meters avstånd från signalen, och skall signalen

samtidigt vara inriktad så, att skenet kan iakttagas på största möjliga område av vägen. Blinkeraktären för det röda skenet skall vara så beskaffad, att minst 50 blinkar med minst 0,15 sekunders lystid per blink erhålles per minut.

Det röda skenet skall visas minst 30 sekunder innan tåget uppnått vägforsningen, och fortfara, tills tåget i sin helhet passerat vägen.

§ 5.

Vid järnvägsövergång med grindar eller bommar, som hållas bevakade och stängda över vägen, då tåg passerar, skall på vardera sidan om banan finnas anbragt en lykta, som under mörker visar rött sken mot vägen, då vägen är avstängd.

Fällbommar, som manövreras från plats på större avstånd från korsningen än 30 meter eller från plats, där utsikten över vägen i närheten av vägforsningen är skydd, skola vara förbundna med ringverk så inrättat, att, då bommarna fällas, kraftiga klocksignaler givas från detsamma, såväl innan bommarna börja falla - förringning - som ock under själva nedfällandet. Tiden för förringningen skall vid bringvridning av fällbomsvindspelets vev med normal hastighet vara minst 15 sekunder och antalet klockslog därvid uppgå till minst 10.

Fällbommar och övre ramen på bevakade grindar skola vara målade med omväxlande röda och vita fält.

§ 6.

Om grindar eller bommar vid bevakad järnvägsövergång vid något tillfälle, på grund av att trafiken på vägen är ringa, icke stängas över vägen, då tåg skall passera, skall under den tid, då vägövergången sålunda är obevakad, på vardera sidan om banan finnas anbragt en tavla enligt bifogade bil. 2, vilken tavla eljest skall vara borttagen eller hopfälld.

Tavlan uppsättes nedanför det i § 1 föreskrivna kryssmärket och skall under mörker vid tågtid vara belyst på så-

dant sätt, att inskriptionen på tavlan blir tydligt läsbar för de vägfärande.

§ 7.

Då vid korsning i plan mellan järnväg och enskild väg särskilda varningsmärken eller säkerhetsanordningar anses erforderliga, skola dessa vara av samma slag, som här ovan föreskrivits.

Det samma gäller vid korsning mellan spårväg och allmän eller enskild väg.

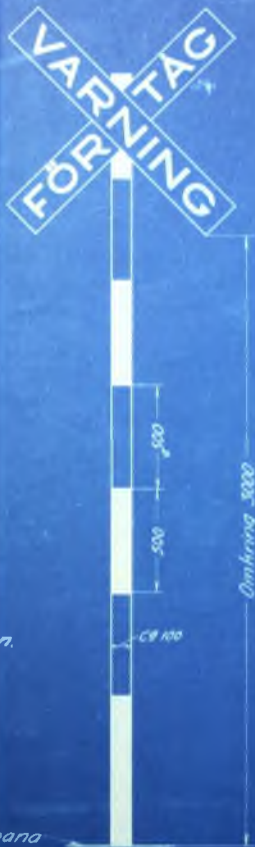


Denne kungörelse skall omedelbart lända till efterrättelse; och skola här påbudna anordningar vara av vederbörande järnvägsförvaltningar genomförda inom ett år.



Måtten är angivna i millimeter

Märket skall målas med svarta bokstäver på brongul botten.
Baksidan skall vara vitmålad.
Stolpen skall målas med omväxlande svarta och vita fält.





Måtten äro angivna i millimeter.

Tavlans skall målas med röda bokstäver på vit botten.

Inskriptionen: "Bommarna ur bruk" ersättes vid grindar med: "Grindarna ur bruk".

Vägbanan