

Bbr.550.

Till K o n u n g e n. Siiö 166/57

Ang. Westfeldtska säkerhetsanordningar vid plankorsningar mellan järnväg och väg.

Sedan Kungl. Maj:t genom remiss den 23 nästlidne juni anbefallt järnvägsstyrelsen att avgiva yttrande rörande ett av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen den 18 juni afgivet förslag angående användning av fällbommar, som manövreras automatiskt genom taget, får järnvägsstyrelsen med återställande av remisshandlingarna anföra följande.

Enligt gällande kungörelse av den 23 maj 1924 äro automatiskt stängande fällbommar icke tillåtna som säkerhetsanordning vid vägkorsning. Då automatiska anordningar behöva komma till användning, har järnvägen i förordningen hänvisats till att använda sig av blinkljussignaler eller vid enklare trafikförhållanden endast ringklockor eller bada signalanordningarna i förening. Det torde ligga i öppen dag, att självstängande bommar med tillhörande motorer m.m. samt signaler såväl åt vägen som åt banan böra bliva i fråga om anläggnings- och underhållskostnad för järnvägen avsevärt mera betungande än de i förordningen anvisade automatiska signalerna. Redan detta förhållande måste komma att begränsa användningen av automatiska vägbommar till vissa speciella fall, där användning av enbart signaler som automatisk anordning är utesluten på grund av direktiven i förordningen, t.e. vid korsning med stadsgator och liknande.

Utom den rent ekonomiska synpunkten måste vid användning av automatiska bommar tagas i betraktande, att för desamma erfordras vidlyftigare maskinella anordningar än som är behöfligt för omkoppling av en ljussignal eller igångsättning av en ringklocka. De jämförelsevis tunga och skrymmande delarna, som skola sättas i verksamhet vid bommarnas höjande och fällande, och som lätt äro utsatta för yttre åverkan, måste desutom medföra ojämförligt mycket större möjlighet till störningar än varje annan vid järnvägen hittills använd automatisk signalanordning. Störningar torde säkerligen icke kunna förebyggas annat än genom noggrann och ofta upprepade tillsyn av mekaniskt utbildad personal. Detta kan visserligen fullföljas beträffande en eller annan försöksanläggning, men

måtte befaras komma att medföra olägenheter med ett större antal anläggningar, spridda över ett stort järnvägsnät.

Härtill komma störningar på grund av bommarnas påkörning av vägfärande, vilka måste tagas i betraktande, då man vet att endast under föregående år vid statens järnvägar inträffade 118 anmälda fall, då de över banan fällida vägbommarna påkördes. Sammanlagda antalet fallbommar vid statens järnvägar var vid årsskiftet omkring 600.

På grund av dessa risker för störningar är det nödvändigt, att eventuell automatisk bomanläggning kompletteras med fullständigt signal-system åt banan. Dessa signalanordningar böra visa röda stoppsignaler åt banan, så länge bommarna icke äro fullständigt fällida, och i förekommande fall vara kombinerade med försignaler på vederbörligt avstånd, så att tåget med säkerhet kan stoppas, i händelse att bommarna icke äro fällida.

För de nuvarande automatiska vägsignalerna gäller, att stoppsignal skall visas åt vägen minst 30 sekunder, innan tåget framkommer till korsningen. För självstängande bommar synes denna bestämmelse böra tillämpas så, att bommarna skola vara fullständigt nedfällida över vägen 30 sekunder innan tåget framkommer dit för att giva eventuellt instängda vägfärande tid att komma ut. Liksom vid fjärranövrerade bevakade bommar bör för de automatiska bommarna föreskrivas förringning under minst 15 sekunder, innan bommarna börja falla. Om bommarna falla hastigare än som brukas vid bevakade bommar, synes förringningstiden böra ökas något.

Trots att järnvägsstyrelsen icke är övertygad om lämpligheten av automatiskt verkande bommar vare sig ur ekonomisk, teknisk eller säkerhetssynpunkt, annat än möjligen för vissa speciella undantagsfall, skulle järnvägsstyrelsen intet hava att erinra mot att i förordningen inbegripes möjligheten för järnvägen att som särskild säkerhetsanordning använda sig av automatiskt stängande bommar, om läget för närvarande böre sådant att man kunde hänvisa till ett praktiskt utprovat och betryggande system.

Beträffande den av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen särskilt utpekade konstruktionen meddelar ingenjör Täcklind i firman Jean L. Roths & Sötr, i Stockholm, som enligt uppgift nu leder experimenten med den Westfölska bomkonstruktionen, att anordningarna å Roslagsbanan borttagits i och för ändring och omkonstruktion. Anordningen synes sålunda fortfarande befinna sig i experimentstadiet. Det torde böra framhållas, att för-

sök med ifrågavarande bommar påbörjades omkring ett år innan förordning-
en 318/24 fastställdes den 23 maj 1924 och hade demonstrerats officiellt
redan i november 1923. Idén om självstängande bommar var sålunda av ve-
derbörande känd vid förordningens fastställande och kan sålunda icke
anses såsom nytt uppslag framkommit efter det förordningen trätt i kraft.

På grund härav synes generell ändring av förordningen på sakens nu-
varande ståndpunkt knappast vara påkallad, utan Järnvägsstyrelsen får
hemställa, att Kungl. Maj:t tåcktes bestämma, att Järnväg, som önskar
använda sig av självstängande bommar, skall hänvisa till att därom gö-
ra framställning i varje särskilt fall i anslutning till näst sista
stycket av § 4 i Kungl. Maj:ts kungörelse nr. 318/24. Stockholm den 12
juli 1927.

Underdånigst

Axel Granholm.

A. Tydén.

Df:s stämpel
Bd.

Överlämnas till Distriktsförvaltningarna vid II-V distrikten /III/
till kännedom. Stockholm den 31 augusti 1927.

Kungl. Järnvägsstyrelsen

L. Marcus.
tji.

Avskrift för kännedom till Bld. M. N. Hg. Malmö den 3/9 1927.

e.u. Ivar Larsson.

Bestyrkes
& tjänstens vägnar:

[Signature]

