

57
Järna - M, 15.

Genomslagskopia.

Stockholm 23.2.53

Ebr 6-102/52

Byråchefen
Trafikbyrån

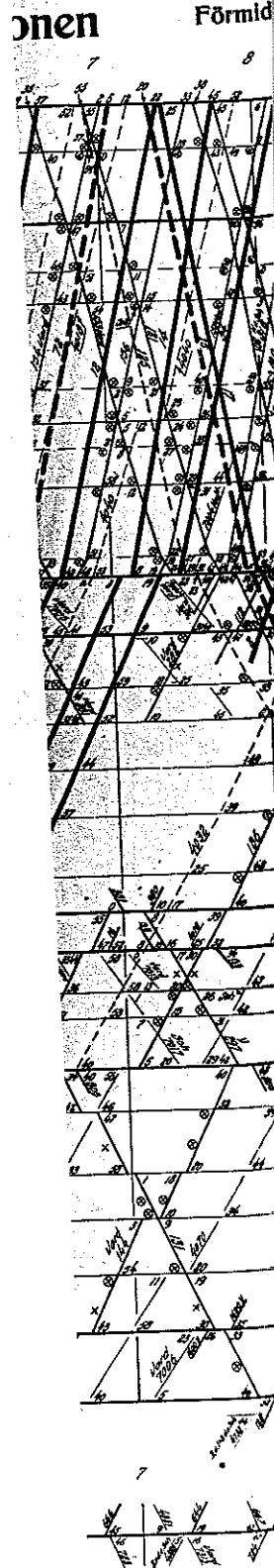
SL/Em

Linjeblockering på
dubbelspårslinjer,
Tbr 30242.

Med anledning av Eder förfrågan den 26.1.53 meddelas att linjeblockering beräknas bli färdigställd budgetåret 1955/56 på sträckan Järna-Flen och 1957/58 på sträckan Flen-Katrineholm i enlighet med det preliminära program för utbyggnaden av signalsäkerhetsanläggningar, som nu håller på att finjusteras i samråd mellan Dnr, Ebr och vederbörande distriktschefer.

De angivna tidpunkterna sammanhånga med att bangårdarna böra förses med fullständiga säkerhetsanläggningar, innan linjeblockeringen toges i bruk.

Ake Karberg



6-102/52

KUNGL. JÄRNVÄGSSTYRELSEN
Trafikbyrån
Dnr Fbr 30242
Sgr 64208

T3/ Kop Brdtl
akten 30242/64201
2,4,24 Ti
1,2 Miö

/Dt

Telefon 2086

Stockholm 26.1.53

De STOCKHOLM
" NORRKÖPING

Tdt 153-154

Ti vid 2 ts har i missivet till förslag till tdt 153-154 anført följande:

"I enlighet med föreskrifterna i styrelsens skrivelse 27/9 52, dnr Pbr Tk. 55, har angivits, när driftplatsen är obevakad. Det måste dock framhållas, att denna angivelse icke är slutgiltig då turlistarbetet icke påbörjas på alla var förrän tidtabellsförslaget är klart. Under turlistarbetets gång kan det sålunda bli nödvändigt att ändra bevakningen på stationerna för att t ex få turlistan att gå ihop med föreskriven normaltid, kalenderdygnsvila o s v utan personalökning.

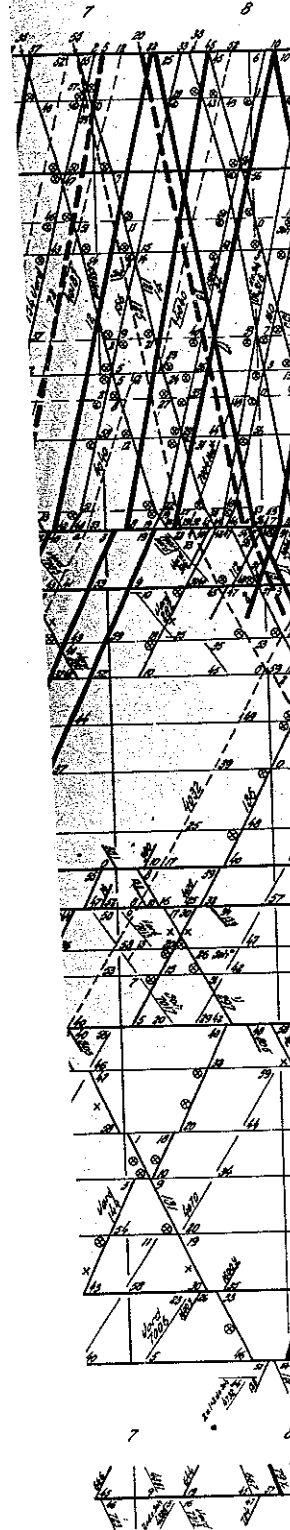
Som framgår av förslaget har utökad bevakning måste göras i Simonstorp. Detta medför, att ett ökat tågantal kan framföras över linjen Norrköping-C. Katrineholm. Det vore fördelaktigt, om en del av trafiken nattetid kunde avledas från Nyköpings-linjen och i stället överföras till Katrineholms-linjen. Tåg 4004 föreslås att gå över Katrineholm i stället för 4012 och 4001 framförande den vägen diskuterades vid tidtabellssammanträdet i november. Förslaget om ytterligare tåg över Katrineholm ansågs då icke böra genomföras med hänsyn till att det f n skulle medföra ökade personalkostnader på 4 trafiksektionen. Det kan emellertid tänkas, att personalbesparingen på 2 trafiksektionen blir större än personalökningen på 4 trafiksektionen.

Trafikinspektören ifrågasätter nämligen att låta Getå bli obevakad, om bommarna där kunna borttagas och ersättas med andra signaler. Enligt uppgift har Fridhem sålts av prins Karls storbhus och vägen upp till Fridhem är ingen allmän väg, som erfordrar bommar. Så snart bekräftelse vunnits om försäljningen, kommer undersökning om bommarnas borttagande att igångsättas. Genom att göra Getå obevakat skulle dels en direkt besparing av 2 man, event 2 man + 1 postbiträde kunna göras, dels skulle man göra en indirekt besparing genom att det bostadshus, som föreslagits till uppförande där, blir obehövt. Getå är dock ur tågföringssynpunkt f n en så pass viktig station, att det vore fördelaktigt med ett mindre antal tåg där, om platsen göres obevakad. Detta skulle ernås, om t ex 4004 och 4001 kunde läggas över Katrineholm. Det är vidare tänkbart, att bortfallet av 4001 och 4004 skulle medföra minskat personalbehov i Tystberga, Sjösa och Jönåker."

Trots att frågan om tågens 4001 och 4004 ledande över Katrineholm diskuterades på tdt-sammanträdena i november förra året och ej föranledde någon åtgärd, synes det med hänsyn till vad 2 ti anført ändock böra övervägas på nytt, om icke ovan nämnda tåg bör läggas över Katrineholm enligt ungefär följande tidtabell:

V g vänd!

onen Förmidd



Handwritten initials

312-1/52

Tåg 4001 Järna avg 0.13, Katrineholm pass 1.55, Ståthöga ank 2.55. (Från Katrineholm i tågs 4013 tdt.)

Tåg 4004 Norrköping C avg 0.18, Katrineholm pass 1.21, Järna pass 3.00, Stockholm C ank 4.00.

I övrigt ifrågasättes följande ändringar i insänt förslag:

Tåg 4036 Katrineholm-Stockholm på tamst efter tåg 4004.

Tåg 4013 tidigarelägges från Järna 23.47, Katrineholm 1.29-2.28, Ståthöga ank 3.27.

Tåg 4585 avg Katrineholm 3.01, Ståthöga ank 3.38.

Tåg 4012 Ståthöga avg 0.50, Katrineholm pass 1.51, Katrineholm-Stockholm enligt tdt-förslaget.

Det bör undersökas hur stor kostnadsökning det beräknas bli på 4 ts på grund av bevakning av vissa stationer och hur stor kostnadsminskningen blir å 2 ts genom minskad bevakning, om tågen 4001 och 4004 läggs över Katrineholm. Särskilt bör även beaktas, hurvida svårigheter eller ökade personalkostnader uppstå i Katrineholm.

Samråd bör äga rum mellan I och VIII Dc.

Edert uttalande bör vara styrelsen tillhanda inom tio dagar. Om I och VIII distrikten bliva ense, att här skisserade ändringar böra vidtagas, emotses med yttrande ändringsförslag till tdt 153-154.

Handwritten initials

KUNGL. JÄRNVÄGSSTYRELSEN

Handwritten signature: Karl Forslind

Karl Forslind
tjf

KUNGL. JÄRNVÄGSSTYRELSEN	
ELEKTROTEKNISKA BYRÅN	
Inkom den	D. No E6r
27.1.53	60-102/52

Ödö Ebr

Linjeblockering å dubbelspåret Järna-Katrineholm är synnerligen önskvärd, liksom på övriga dubbelspårslinjer. När kan man räkna med att linjeblockeringsanläggningar kunna anordnas på nuvarande och blivande dubbelspår? Stockholm 26.1.53.

Handwritten initials

Handwritten signature: Karl Forslind

Karl Forslind
tjf

Handwritten initials

31a¹/52

onen Förmiddag

6.9.52 6-102/52

Distriktschefen vid I distriktet.

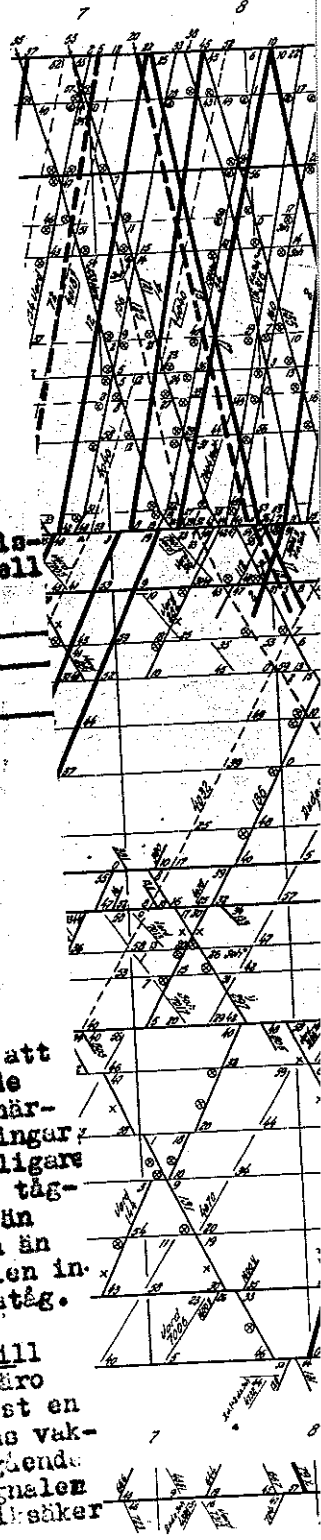
Ang. linjeblockering Järna-Katrineholm.

Tågantalet på sträckan Järna-Katrineholm, enligt tidtabellsboken, somartidtabellen 151, framgår av nedanstående tabell

Sträcka	Antal per vardag		Summa
	uppehållståg	genomfartståg	
Järna-Mölnbo	19	40	59
Mölnbo-Gnesta	22	37	59
Gnesta-Björnlunda	13	40	53
Björnlunda-Stjärnhov	15	38	53
Stjärnhov-Sparreholm	16	37	53
Sparreholm-Skebokvarn	13	40	53
Skebokvarn-Flen	40	22	62
Flen-Sköldinge	27	43	70
Sköldinge-Valla	26	44	70
Valla-Katrineholm	67	3	70

Tågtrörelsen på denna sträcka (85 km) karakteriseras av att tågen följa tätt efter varandra - på kvällen i nedgående riktning och på morgonen i uppgående riktning - såsom närmare framgår av bilagda grafiska tidtabeller. Vid förseningar i synnerhet av de första tågen i tågkön, sker en ytterligare hopträngning. En grafiskt framställd tidtabellsbild av tåg-läget vid sådana mycket vanliga tillfällen skulle bli än mera karaktäristisk som illustration till tågträngseln än vad den normala tidtabellen visar. Förutom i tidtabellen inlagda tåg köres under tåpptrafik ett stort antal extratåg.

Vid den tid på dygnet då tågintensiteten med nära intill varandra liggande tåg med olika hastighet är störst, är stationerna i regel svagast bemannade - nattetid endast en man som tågklarare på bevakade småstationer. På hans vakanshet med tåganslutningen per telefon "0 in" till föregående station och av honom utförd omställning av infartssignalen och utfartssignaler, där sådana finnas, är hela trafikskäret



heten för tryggande av tågavståndet byggd. Lokpersonalen kan utöver iakttagandet av till tåget givna signaler icke utöva någon kontroll i detta avseende. Övrig tågpersonal är helt naturligt utan varje möjlighet till sådan kontroll. Den på sträckan Mölnbo-Järna den 29/3 1950 inträffade sammanstötningen mellan tågen 4048 och 4044 (Öis berättelse 1950) utgör ett belysande exempel härpå.

Sedan det återstående dubbelspårsarbetet för den 17 km långa sträckan Stjärnhov-Skebokvarn, såvitt nu kan beräknas, blir avslutat omkring den 1 januari 1954, kommer med all sannolikhet krav att ställas från styrelsen på framförande av ökat antal tåg över dubbelspåret Järna-Katrineholm genom de förbättrade tågföringsmöjligheterna i jämförelse med enkelspåret Åby-Järna över Nyköping.

I denna situation bör det välmotiverade kravet på modern signalteknik genom automatisk linjeblockering på sträckan Järna-Katrineholm icke längre undanskjutas. Den gradvisa utvecklingen mot större tågastighet är en omständighet som även talar för signaltekniska åtgärder i en nära framtid. Först genom införande av linjeblockering synes de stora kostnader som sedan 20 år tillbaka nedlagts på dubbelspårsbygget, verkligen berättigade och alla härigenom uppkomna möjligheter till utveckling och rationalisering av tågrörelsen tillvaratagna. På vinstsidan kan sålunda antecknas: avsevärt höjd trafikkapacitet, förbättrad tidtabell och tågföring, betryggande trafiksäkerhet, minskat arbete för trafikpersonal genom bortfall av samuell signalering och härigenom bättre personalutnyttning genom minskad stationsbevakning.

Vad som i det föregående sagts som motivering för bättre signalteknik gäller i första hand den normala tågrörelsen vid dubbelspårsdrift. Det bör emellertid beaktas, att stora krav ställas på tågklarararna att med minsta möjliga tidsutdräkt anordna enkelspårsdrift med tågs framförande på högerspår. Denna förekommer vid ofta inträffade oregelmheter genom tågstopp å linjen för lok- och vagnskador m.m. och för övrigt på begäran av ban- och ledningsbefäl vid bandispositioner för spår- och kontaktledningsunderhåll. Erforderliga signalanordningar för en betryggande och systematiskt genomförd högerspårsdrift saknas på här berörda stationer.

Grund av förestående anser jag att frågan om införande av automatisk linjeblockering och i samband därmed även signalanordningar för enkelspårsdrift å högerspår på sträckan Järna-Katrineholm snarast bör upptagas till prövning. Största behovet härav föreligger på delsträckan Skebokvarn-Katrineholm, en besvärande tågträngsel råder under vissa tider av dygnet.

Ett principbeslut härom synes om möjligt böra fattas av styrelsen för att redan under den återstående byggnadstiden för dubbelspåret Stjärnhov-Skebokvarn kunna samordna olika arbetsobjekt bl.a. Sparreholms bangårdsombyggnad och nya elektriska ställverk m.fl.

A. WINBERG

