

Rapport

Över

Vagtrafikinspektörens besiktning av plankorsningar å
Långedragjarnvägen i Göteborg m.m. den 22 augusti 1938.

Närvarande vid inspektionen:

Spårvägsdirektör C.A. Reuterswärd

Ingenjör T. Vidlund

t.f. Vagingenjör K. Nestman m.fl.

Genom resolution den 31 mars 1928 har Kungl. Maj:tt
under vissa villkor medgivit Göteborgs spårvägar befrielse
från skyldigheten att vidtaga i 1924 års säkerhetskungörelse
föreskrivna säkerhetsanordningar vid 4 st. vägkorningar å
Saltholmen - Göteborgs järnväg.

Genom byggandet av ny vägförbindelse Göteborg - Lång-
drag - i detta ärende benämnd Älvsborgsvägen - har emeller-
tid uppstått väsentligt förändrade förhållanden. Göteborgs
spårvägar har därför i skrivelse den 17 maj 1938 hos väg-
och vattenbyggnadsstyrelsen hemställt om yttrande rörande
tolkning av Kungl. Maj:ts ovannämnda resolution. Yttrande i
ärendet har afgivits av beredningsstyrelsen Asplund, vagingen-
jören samt länstyrelsen.

Vid inspektionen befunns att trafikförhållandena ge-
nom Älvsborgsvägens tillkomst så förändrats, att de förut-
sättningar, som lagat till grund för Kungl. Maj:ts beslut,
icke längre kunde anses vara för handen. För den skull bör
frågan om avvikelser från gällande säkerhetskungörelse ånyo
underställas Kungl. Maj:ts prövning.

Vid besiktningen gjordes följande anteckningar, till
vilka hänvis bör tas vid utarbetande av nytt förslag

1. Samtliga krysumärken bör uppsättas vinkelrätt mot
den väg, som korsar järnvägen.

Blir kryssmärke då icke synligt från samtliga de vägar, som ansluta till korsningen, bör en varningsmarkering sättas.

Hurigenom vinnes i förevarande fall bl.a. att trafikanterna på den genomgående Älvsborgs^{vägen} väg för villas av ofta förekommande kryssmärken, till vilka de icke behöva taga någon hänsyn.

2. För korsningen med Grimmeredsvägen finnas ljussignaler.

För dessa gäller nu den lättnaden, att för tåg i riktning från Göteborg rött sken behöver visas först vid tågets avgång från hållplatsen Stadsgränsen under villkor att samtliga tåg i nämnda riktning göra uppehåll dörstades. Denna lättnad kan utan oönskan fortfarande gälla för trafiken på Grimmeredsvägen.

De uppsatta ljussignalerna tjänstgöra emellertid icke för den trafik, som från Älvsborgsvägen skall svänga in över korsningen. En ändring av signalerna, så att de bliva verkosanna även för denna trafik, skulle medföra stor olägenhet för den genomgående trafiken på Älvsborgsvägen. Spårvägen har ansett nödig säkerhet föreligga genom den sikt, som vägtrafiken har över banan, vilken går parallellt med och omedelbart intill Älvsborgsvägen.

Då man torde kunna beräkna, att, sedan Älvsborgsvägen färdigställd, ifrågasättande svängande trafik blir obetydlig och av lokal karaktär, synes Spårvägens förslag kunna bifällas.

3. Korsningen med Kyrkebacksvägen är efter tillkomsten av Älvsborgsvägen icke längre nödig för den allmänna samfärdseln. Korsningen har mycket dålig profil och ligger så olämpligt placerad, att den måste anses trafikovarlig, även om den skulle förses med säkerhetsanordningar. Jag vill därför föreslå, att korsningen helt avstänges för all trafik. För den lokaltrafik, som här kan hava behov att kunna passera mellan Älvsborgsvägen och Långedragsvägen, kan lämpligen anordnas en ny korsning vid Tranereds hållplats. Denna nya korsning bör - även om den skulle bliva

ansedd såsom allmänneligen befaren - kunna länkas utan säkerhetsanordningar under villkor att så många tåg i båda riktningarna föra uppehåll omedelbart framför korsningen.

4. För korsningen med Ängskärrgatan finnas nu ljussignaler anbragta, vilka fungera enligt säkerhetskungörelse föreskrifter för trafiken på Ängskärrgatan.

För den trafik, som från Älvsborgsgatan vill avsnäla in över korsningen, råder samma förhållanden, som vid korsningen med Grimsboresgatan. Motsvarande anordningar förordas (Jaf. punkt 2).

Omedelbart väster om denna korsning ligger en korsning med en enskild väg (gamla Ängskärrsvägen), vilken tillsynes omedelbart hållas öppen för körtrafik. Avstängdes denna korsning, skulle tågförarnas uppmärksamhet kunna koncentreras på korsningen med den allmänna vägen och säkerheten vid densamma ökas. Jag vill därför förordas, att korsningen med förevarande enskilda väg avstänges för körtrafik.

Skulle på järnvägen finnas ytterligare korsningar med enskilda vägar, vilka blivit onödiga efter tillkomsten av Älvsborgsgatan, vore det icke enbart till fördel för järnvägen utan även för trafiksäkerheten på den nya genomgångsvägen, om dessa korsningar bleve avstängda.

5. För Hinnesholmsvägens östra korsning gäller nu den lättnaden, att endast en ljussignal med alltså ett vägen från Göteborg synbart även behöver finnas under vissa villkor beträffande tågens uppehåll framför korsningen m.m. Korsningen förmedlade nämligen tidigare endast trafik mellan länets dragvägen och området söder om järnvägen.

Efter Älvsborgsgatans tillkomst föres numera över denna plankorrigering hela den genomgående trafiken Göteborg - Långedrag. Trafikförhållandena vid korsningen äro således helt annorlunda än som rådde vid tidpunkten för Kungl. Maj:ts beslut.

Sedan hållplatserna numera anordnats så, att samtliga
tåg göra uppehåll framför korsningen, har Spårvägen föreslå-
fit, att densamma lämnas utan säkerhetsanordning ar.

Vägingenjören har i sitt yttrande den 24 december 1936
förfordat, att ljussignal skulle upprättas för den trafik, som
å Långedragsvägen närmar sig korsningen från Östeborgshället.

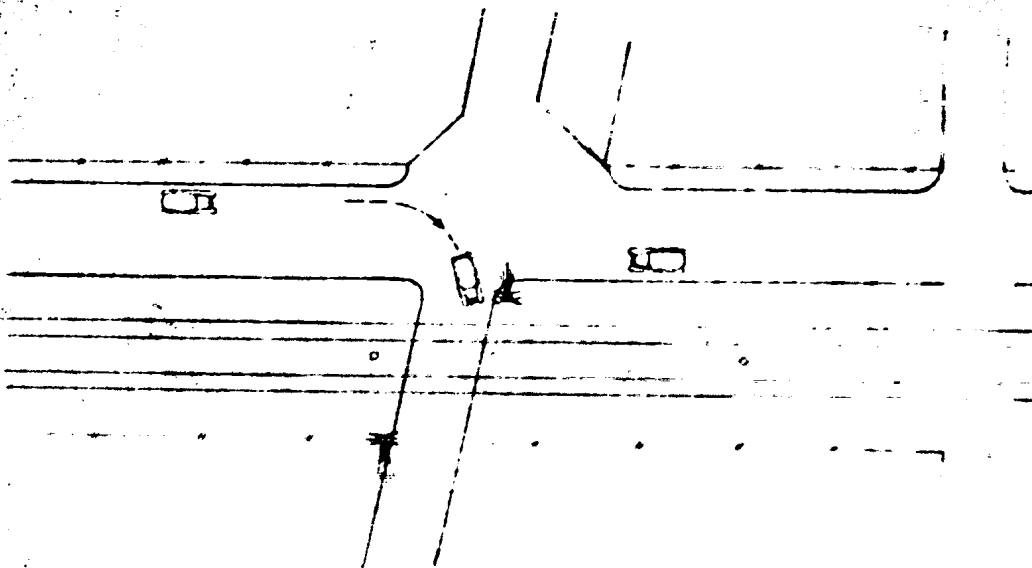
Föresvarande korsning är belägen i ett väl skal med icke
mindre än 8 vägriktningar. Även om järnvägen icke hade funnits,
skulle i vägskelet förelagat behov av vissa refugeanordningar
för trafikens ordnande. Med det ytterst begränsade område, som
vägen disponerar, är det emellertid enligt mitt förmenande nu
icke möjligt att inlägga refuger eller att vidtaga några andra
anordningar för trafikens ordnande. Med den stora tågtrafik, som
här förekommer, torde det icke heller vara möjligt att genom för-
fattningssnälla ljussignaler åstadkomma någon ökad trafiksäkerhet
i korsningen. Efter upprättande av vagnmarkeringar och ryms-
märken torde man ur trafiksäkerhetssynpunkt, icke ha något annat
att göra än att lita på vägtrafikanternas och tågförarnas försäk-
tighet.

Säkerheten från korsningen mellan Hockebybanan och Drätt-
singholmsvägen vid Kristineberg tyder på att den av Spårvägen före-
slagne anordningen bör kunna tillävidare godtagas. Emellertid bör
för tågtrafiken förutom i reseriften om att samtliga tåg skola gö-
ra uppehåll omedelbart framför korsningen, även gälla, att tågmöte
icke får äga rum å spårleden över själva korsningen.

I en snar framtid torde det emellertid bliva ofrånkomligt att
flytta korsningen mellan järnvägen och Älvsborgsvägen till annan
plats, varvid korsningen givetvis helst bör göras skenfri.

7. Då man på detta sätt bygger ett stort trafikstråk omedel-
bart intill en järnväg möter det icke endast svårigheter att ordna,
säkerhetsanordningarna för järnvägsanordningarna. Den svängande tra-
fiken på huvudvägen, som sto pås upp av anslutande tåg, utgör en
ständigt anledning till besvärlika situationer. Vid sidan om vägen

finnes nämligen icke något utrymme för ett uppstoppat fordon utan detta måste stannas så, att det avstänger stor del av vägbanan. Jmf. nedanstående figur.



Transumt av denna rapport kommer att överlämnas till Göteborgs Spårvägar, vägingenjören och väginспекtören samt till kommunalborgmästaren i Mölndal.

Stockholm den 30 september 1938.

Ragnar von Segebaden.