

GH/ABL

Förslag till ansökan om ny koncession för innerstadens spårvägsanläggningar jämte därför erforderliga anslutningsspår.

Till

Konungen

Genom Kungl. Maj:ts resolutioner den 30 december 1916 och den 8 maj 1925 meddelades Aktiebolaget Stockholms Spårvägar tillstånd att för tiden fram till och med den 31 december 1956 få utnyttja vissa spårvägsanläggningar norr respektive söder om Norrström. Kungl. Maj:t medgav samtidigt att under denna tid finge bolaget efter av Stockholms stadsfullmäktige genom av överståthållarämbetet fastställt beslut meddelat tillstånd vidtaga ändring eller utvidgning av spårvägsanläggningen i den mån sådan ändring eller utvidgning komme att utföras å till allmänt begagnande upplåten, av Stockholms stad ägd och innehavd gatumark inom område av Stockholm, där byggnadsstadgan för rikets städer vore gällande.

De ursprungliga anläggningarna voro i huvudsak förlagda på Stockholms stads mark, dock med undantag för vissa anläggningar inom ett med Stockholms stad numera inkorporerat område av Nacka socken och den fortfarande brukade anläggningen inom dåvarande Solna socken - nuvarande Solna stad - mellan Norrtull och Haga södra grindar. Vidare var en del av den ursprungliga anläggningen - Djurgårdslinjen - anlagd på Kronans mark.

Sedan de ursprungliga koncessionerna utfärdades har ifrågava-

rande anläggningar undergått avsevärda förändringar. Nya anläggningar har tillkommit och gamla anläggningar har nedlagts. Tillstånd för spårvägsbolaget att bygga och begagna sådana nya anläggningar, som förlagts till av staden ägd och innehavd mark, har därvid i enlighet med huvudkoncessionernas lydelse meddelats av överståthållarämbetet. I de fall nya spårvägsanläggningar förlagts på Kronans mark - vändalingsor å Kungl. Södra Djurgården runt fastigheten Oakhill, å Kungl. Norra Djurgården vid korsningen av Lidingsö- och Tegeluddsvägerna samt i Valhallavägen vid Oxenstiernsgatan - har medgivande härtill lämnats även av Riksmarskalksäm-
 betet resp. Djurgårdsnämnden. Den nuvarande omfattningen på de spårvägsanläggningar, som på här nämnt sätt framvuxit ur de ursprungligen koncessionerade anläggningarna framgår av bilagda karta.
 ./.

De tekniska bestämmelser, som Kungl. Maj:t utfärdade för det norra nätet i resolution den 30 december 1916, fastställdes även för det södra nätet i Kungl. Maj:ts resolution den 8 maj 1925. Dessa bestämmelser gälla fortfarande men synas i flera hänseenden vara föråldrade och i behov av överarbetning. I resolution den 4 februari 1944 har Kungl. Maj:t dock medgivit att vid utvidgning eller ändring av den befintliga anläggningen får kontaktledningen förläggas på annan höjd över räls än som anges i de ursprungliga bestämmelserna.

I Kungl. Maj:ts resolution den 30 december 1916 finnas dessutom ganska detaljerade specialbestämmelser för spårvägsanläggningen på Södra Djurgården. Enligt dessa bestämmelser åläggas spårvägsbolaget att svara för väghållningen inom och närmast utanför spårområdet, att ensamt vidkännas kostnaderna för framtida väg- och ledningsarbeten inom visst angivet område o.s.v.

De båda var för sig koncessionerade anläggningarna norr och söder om Norrström äro numera ur driftsynpunkt att betrakta som en enhet. Genom den successiva utbyggnaden av trafikleder mellan de

norra och södra stadsdelarna har sålunda flera förbindelser åstadkommits mellan de båda anläggningarna. Vidare trafikeras dessa numera med gemensam vagnmateriel och för båda anläggningarna gälla samma tekniska bestämmelser. För fortsatt trafik efter den 31 december 1956 synes det därför vara praktiskt att även ur koncessionssynpunkt betrakta dessa båda anläggningar som en anläggning.

Under hänvisning till ovanstående får spårvägsbolaget härmed anhålla att Eders Kungl. Maj:t måtte meddela bolaget tillstånd att från och med den 1 januari 1957 till och med den 25 juli 1980 begagna de nu befintliga anläggningarna för innerstadens spårvägslinjer jämte tillfartsspår i den omfattning som framgår av till denna ansökan bilagd karta.

Spårvägsbolaget anhåller om att Kungl. Maj:t för i frågavärande spårvägsanläggning måtte medge bolaget rätt att på av överståthållarämbetet efter stadsfullmäktiges hörande lämnat tillstånd vidtaga ändring eller utvidgning av anläggningen i den mån sådan ändring eller utvidgning kommer att utföras å till allmänt begagnande upplåten, av Stockholms stad ägd och innehavd gatumark inom stadens jurisdiktionsområde.

Vidare får spårvägsbolaget underdånigast anhålla att Eders Kungl. Maj:t för begagnandet av denna anläggning samt för ändring respektive utvidgning av denna måtte fastställa tekniska bestämmelser som i huvudsak ansluta till följande förslag, vilket utgör ett försök till modernisering av de för anläggningen redan gällande bestämmelserna varvid ^{förslaget} i många stycken baserats på analoga bestämmelser som Kungl. Maj:t fastställt för senare ibruktagna förortelinjer:

För den elektriska anläggningen

Kontaktledningarnas spänning må ej någonstädes väsentligt överstiga 900 volt till jord (likriktad ström).

Kontaktledningarna med tillhörande stolpar och övriga mekaniska konstruktioner skola uppfylla bestämmelserna i gällande, av Sveriges standardiseringskommission godkända "Normer för kontaktledningar för bananläggningar".

Kontaktledningsanläggningens isolation och jordning skall utföras i den omfattning och på det sätt, kommerskollegium må bestämma.

Kontaktledningarnas höjd över spår skall normalt uppgå till minst 5,0 meter. Denna höjd må dock nedgå till lägst 4,0 meter där så oundgängligen erfordras till följd av de lokala förhållandena. Där ledningsanläggningen ej berör annan trafik må kontaktledningen dock normalt förläggas på en höjd av 4,35 meter över spår.

Där kontaktledning framgår under väg- eller gångbro skall skyddsanordningar - nät, tak - anordnas i den omfattning som vederbörande tillsynsmyndighet må bestämma.

Linjeifrånkiljare, med vilka kontaktledningarna kunna urkopplas sektionvis, skola anbringas i erforderligt antal och på lämpliga ställen.

Kontaktledningsanläggningen jämte anordningar för återgångsströmmen skall genom driftledningens försorg minst två gånger om året besiktigas av person, som är förtrogen med anläggningar av ifrågavarande slag. Besiktningens resultat skola antecknas i särskild bok eller på annat sätt göras tillgängliga för kontroll. Vid besiktning eller mätning iakttagna brister skola snarast avhjälpas.

För vagnarna

Motorvagn skall vara utrustad med elektrodynamisk broms samt med mekaniskt bromssystem, som skall tjänstgöra som kompletterings- och reservbroms för den elektrodynamiska bromsen samt som parkeringsbroms.

Tillfredsställande anordning för sandning på skenorna skall ingå i utrustningen.

Motorvagn skall vara försedd med överspänningskydd.

I huvudledningen för driftströmmen skall finnas en av övriga bryt- och reglerorgan oberoende huvudströmbrytare med maximalutlösning. Dylig brytare skall fungera oberoende av kontaktledningsspänningens storlek. Den skall vara utförd så, att den kan manövreras från förarplatsen. I strömkrets för elektrodynamisk broms må varken självbrytare eller säkringar vara anbragta.

Manöverutrustning skall vara så anordnad, att ström ej kan tillföras drivmotor, då fram- och backhandtaget står i nolläge. Fram- och backhandtaget skall i nolläge vara avtagbart eller låsbart med nyckel som kan borttagas.

Bryt- och reglerorgan skola vara elektriskt eller mekaniskt förreglade, så att de skilda strömkretsarna ej kunna slutas eller brytas i felaktig ordning, om detta skulle medföra fara för driftsäkerheten.

Drivmotor skall i tillämpliga delar vara utförd i enlighet med gällande, av Sveriges standardiseringskommission godkända normer för banmotorer.

De olika strömkretsarna för belysning, värme, signaler, etc. skola vara skilda från varandra och var för sig vara utrustade med särskilda självbrytare eller strömbrytare och säkringar.

Värmeapparat skall vid högsta förekommande spänning och där emot svarande högsta effekt hava tillräcklig mekanisk, termisk och elektrisk hållfasthet. Fast värmeapparat skall vara av damm-

skyddat utförande. Kamin skall vara så konstruerad, att damm ej kan intränga till delar, som kunna antaga högre temperatur än 125°C . På uppställningsplatsen får temperaturen å yttre höljet icke överstiga 80°C .

Ledningar skola vara så dimensionerade, att de hava tillräcklig mekanisk hållfasthet och under normala driftförhållanden icke antaga skadlig temperatur. Hänsyn skall därjämte tagas till uppstående kortslutningsströmmar.

Isolerad lednings hölje skall vara så beskaffat, att det med hänsyn till spänning och rådande förhållanden erbjuder nödig säkerhet. Dylig ledning skall långtidsprovas med växelström 3.750 volt eller likström 7.500 volt, varvid genomslag ej får inträffa.

Fast förlagd ledning skall genom utförande, läge eller särskild anordning vara skyddad mot skada genom mekanisk åverkan samt genom vatten, smuts, kemiskt angrepp eller värme. Ledningar för kraft och belysning samt manöver- och nödsignalledningar skola utförda av koppar ha minst $2,5\text{ mm}^2$ area. Oarmerad, isolerad ledning skall på platser, där den kan bliva utsatt för mekanisk åverkan eller där allmänheten har tillträde, förses med skyddshölje i form av metallrör, rännor av plåt eller mot röta skyddade trälistor. Skyddshölje skall utföras och anordnas så, att vatten hastigt inner av och ej stannar kvar inom höljet.

Skarvning bör vara utförd genom mekaniskt förankrad lödning eller säkrad förskruvning eller annan betryggande anordning. Skarv skall vara lika väl isolerad som ledningen i övrigt. Ledningars anslutningar till apparater skola ske genom säkrade skruvförbindningar.

Elektriskt kopplingsdon (vagnuttag eller kopplingspropp) skall vara försett med krage eller dylig, så att kontaktytorna skyddas mot mekanisk åverkan. Kopplingsdon få ej användas för slutning och brytning av ström över 10 ampère.

Vagnuttag och kopplingspropp skola vara så utförda, att

proppen ej kan lossna genom skakningar.

Jorddon på uttag och propp skall vara så utfört, att vid slutning kontakt mellan jorddonen erhålles före kontakt mellan övriga kontaktdelar.

Utsatta delar skola vara skyddsjordade på betryggande sätt genom anslutning till vagnskorg eller underrede.

Blank jordledare skall bestå av koppar eller varmförzinkat järn och vara så dimensionerad, att den maximala jordslutningsströmmen icke kan framkalla någon för ledaren eller dess omgivning skadlig uppvärmning.

Utan hinder av ovanstående bestämmelser må redan i bruk varande vagnar användas å linjerna i den omfattning och under de villkor, som väg- och vattenbyggnadsstyrelsen samt - i vad avser den elektriska utrustningen - kommerskollegium må bestämma.

Därest framtida särskilda normer för elektriska fordonsanläggningar bliva godkända av Sveriges standardiseringskommision, skola dessa normer lända till efterrättelse för vagnar, som nyanskaffas efter tidpunkten för normernas godkännande.

För anläggningen i dess helhet

Det skall åligga anläggningens ägare att till förhindrande av alstring och spridning av svagströms- och radiostörningar vidtaga de åtgärder vid anläggningen, vilka kommerskollegium och telegrafstyrelsen anse skäligt påfordra.

För såväl linje som vagnar skola i övrigt i tillämpliga delar gälla bestämmelserna dels i Kungl. Maj:ts stadga den 5 maj 1939 om elektriska starkströmsanläggningar, med undantag av vad i 9 § stadgas, dels ock i kommerskollegii i kungörelse i samma dag med föreskrifter angående utförande och skötsel av elektriska starkströmsanläggningar för en spänning understigande 600

volt, allt i den mån bestämmelserna ej äro stridande mot i denna resolution meddelade särskilda villkor.

Bilaga 1 st. karta