

Överlämnas till

agl. väg- och vattenbyggnads-
styrelsen

Einar Fredrikson

Protokoll fört vid besiktning för ökad tåghastighet på Lidingö Trafikaktiebolag tillhöriga norra lidingöbanan mellan Brogrenen å Lidingöbron och Kyrkviken, längd 3,6 km, den 23 september 1953.

Sedan Lidingö Trafikaktiebolag i skrivelse till Kungl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsen den 2 maj 1953 gjort framställning om ökning av högsta tillåtna tåghastigheten för persontåg å norra lidingöbanan från 50 km/tim till 60 km/tim har undertecknad ovan nämnda dag verkställt besiktning av järnvägen ifråga.

N ä r v a r a n d e:För Lidingö Trafikaktiebolag:

Civilingenjör F. Brundin, styrelseordförande
Verkställande Direktör E. Johnsson
Driftsingenjör R. Harvall och
f.d. Trafikinspektör E. Westerberg.

Inkom t. K.vvstn
Järnvägsbyrån
Dnr Jv 629
23 Okt. 1953.

För Kungl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsen:

Järnvägsinspektör E. Fredrikson, besiktningsförrättare.

1) Kungl. Maj:ts resolution den 5 juli 1907 angående tillstånd att anlägga en för elektrisk drift avsedd järnväg i Lidingö socken Mellan Islinge (Sommarbo) och Kyrkviken.

De tekniska bestämmelserna innehålla följande. Råler = 25,5 kg/m. Sliper = längd 2,4 m. Slipersavstånd = 0,75 m. Ballast: djup 0,4 m. Minsta kuryradie: i huvudspår 250 m, i sidospår 180 m. Kontaktledningshöje: från r.ö.k. o:a 5,5 m. Spänning: 650 V (likriktad ström).

2) Kungl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsens tillstånd den 25 oktober 1907 till trafik mellan Islinge och Herbyholm med användande av Stockholms Spårvägar tillhörig materiel.

3) Kungl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsens tillstånd den 9 januari 1909 till trafik mellan Herbyholm och Kyrkviken med användande av Stockholms Spårvägars materiel och med en högsta tåghastighet av 25 km/tim och största hjultrycket 3,5 ton.

4) Kungl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsens tillstånd den 19 januari 1917 till högsta tåghastigheten för spårvägståg av 30 km/tim.

5) Kungl. Maj:ts resolution den 28 januari 1923 angående tillstånd att anlägga en dubbelspårig järnväg för elektrisk drift mellan Islinge

och Nya Lidingöbron.

- 6) Kungl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsens tillstånd den 26 februari 1925 för trafik mellan Islinge och Nya Lidingöbron med en hastighet för allmän trafik (person) ej överstigande 20 km/tim.
- 7) Kungl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsens tillstånd den 13 september 1926 till godstrafik å norra lidingöbanan med en högsta hastighet av 25 km/tim och ett hjultryck för tvåaxlig godsvagn icke överstigande 7,0 ton.
- 8) Kungl. Maj:ts resolution den 18 november 1927 med bland annat befrielse från skyldigheten att vidtaga särskilda anordningar, som stadgas i Kungl. kungörelsen den 23 maj 1924 (nr 318) vid vägkorsningarna vid hållplatserna Vasavägen och Hershbyholm under villkor att samtliga tåg göra uppehåll omedelbart före passerandet av vägkorsningarna.
- 9) Kungl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsens tillstånd den 14 maj 1930 till en högsta tåghastighet på sträckan Islinge-Kyrkviken av 50 km/tim och enligt särskilda bestämmelser ett största hjultryck av 5,4 ton för drivhjul och 6,75 ton för löp- och vagnstjul.
- 10) Lidingö Trafikaktiebolag, tjänstgöringsreglemente fastställt av Kungl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsen den 9 maj 1931.
- 11) Kungl. Maj:ts resolution den 10 mars 1944 angående tillstånd att ljussignalerna vid vägkorsningar å järnvägalinjerna Toravik-Gåshaga (södra lidingöbanan) och Toravik-Kyrkviken må ordnas så att under den tid, vilka de skola visa rött sken innan tåg uppnår korsningen, skall utgöra minst 15 sekunder.
- 12) Kungl. Maj:ts resolution den 27 oktober 1944 med ändring av bestämmelsen i koncessionen den 5 juli 1907 att kontaktledningsspänningen icke må på något ställe väsentligt överstiga 900 volt till jord (likriktad ström).
- 13) Lidingö Trafikaktiebolags (och Trafikaktiebolaget Stockholm-Södra Lidingöns) tidtabellsbok gällande från den 15 september 1946.
- 14) Kungl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsens medgivande den 8 januari 1947 till en högsta tåghastighet 35 km/tim å sträckan mellan Brogrenen och enkelspårets början varigenom denna hastighet, sedan väg- och vattenbyggnadsstyrelsen genom skrivelse till Lidingöbrostyrelsen 2 augusti 1935 höjts på Lidingöbron till 35 km/tim tillåtes för persontrafik för hela sträckan till enkelspåret början.
- 15) Lidingö Trafikaktiebolag med formulär A rörande officiella järnvägstatistiska uppgifter om bana och byggnader m.m. 1948, vari anges att nya räler med vikten 34,5 kg/m inlagts mellan en punkt 110 m norr om Lidingöbrons landfäste till Kyrkviken.
- 16) Lidingö Trafikaktiebolag med formulär A rörande uppgifter om ba-

na och byggnader etc. för år 1952.

Vid besiktning iaktogs, inhämtades och anfördes följande.

Största lutningsförhållandet på järnvägen var mellan Islinge och Kyrkviken 25 ‰ och mellan Islinge och Lidingöbron 20 ‰.

Minsta krökningsradie å huvudspår var 250 m vid hållplatserna Islinge, Dalängen och Kvarnen och å linjen i övrigt ej under 300 m.

Hälsförhöjningen angavs vara gjord för hastigheten 50 km/tim.

Benvallen hade en krönbredd för dubbelspår av 8800 mm. Avståndet mellan spårens mittlinjer på raxspår var 4500 mm.

Ballasten bestod av grus av god beskaffenhet, som vid provgrävningar visade sig ha en mäktighet av 500 mm mätt från slipersändas överkant.

Broar finnas icke på järnvägen.

En vägviadukt korsar järnvägen vid c:a km 0 + 380.

Hälerna voro av stål med en vikt av 34,5 kg/m.

Skenskarvarna voro svävande och skarvförbindningarna bestodo av dubbla vinkelskarvjärn fästade med 4 st bultar.

Sliperna voro av furu, 150 mm tjocka och med längder 2400 och 2500 mm.

Slipersavståndet var c:a 750 mm.

Spårväxlarna hade tungor med längderna 4800 och 5200 mm och voro lagda på hela plåten.

Korsningsvinklarna voro 1:9 och 1:12.

Underläggsplattor under rälsfoten hade lagts i några kurvor. I övriga kurvor hade klotning utförts.

Enligt uppgift korsas järnvägen av följande allmänna och allmänligen befarna vägar. Kilometertal räknat i järnvägens längdmätning från Lidingöbrons landfäste.

Islinge hållplats, km 0 + 270. Här finnas ljussignaler, som fylla samma villkor som de vid Dalängens hållplats.

Dalängens hållplats, km 1 + 170. Här finnas ljussignaler, vars anordningar fylla villkoret i Kungl. Maj:ts beslut den 10 mars 1944 för en tåghastighet av 60 km/tim.

Morrevägens hållplats, km 1 + 570. Här finnas ljussignaler, som fylla samma villkor som de vid Dalängens hållplats.

Vasavägens hållplats, km 1 + 870. Särskilda säkerhetsanordningar utom kryssmärken finnas icke. Samtliga tåg stanna framför vägkorsningen enligt Kungl. Maj:ts beslut den 18 november 1927.

Hersbyholas hållplats, km 2 + 470. Särskilda säkerhetsanordningar utom kryssmärken finnas icke. Samtliga tåg stanna framför vägkorsningen enligt Kungl. Maj:ts beslut den 18 november 1927.

Kvarnens hållplats, km 2 + 970. Här finnas ljussignaler, som fylla samma villkor som de vid Dalängens hållplats.

Bantelefon fanns inledd vid driftplatserna.

Normalsektion för fria rummet uppgavs vara överallt iakttagen.

Någon kilning av banan på grund av förekommande frostknölar hade icke gjorts under de senare åren.

För att möjliggöra tågmöte hade strax intill brogrenen inlagts en växel och ett 85 m långt sidospår jämte växel till kurvspåret. Samtliga gamla räler hade utbytts mot nya 34,5 kg/m. Genom utsprängning i berget för sammanbindningsvägen till Torsvik hade järnvägsspåret blivit helt frilagt och avskilt från den allmänna vägen.

Enkelspåret räcker således från ovannämnda växel och förbi Islinge driftplats till växeln för dubbelspåret vid c:a km 0 + 400. Denna enkelspårssträcka är signalreglerad.

Vid c:a km 0 + 300 finnes korsning med enskild körväg ned till kaj och båtvarv, vilken väg provisoriskt avstängts, då den icke längre anses behövlig. När sikten från järnvägen till nämnda korsning är mycket dålig, skall vägen, som starkt lutar mot järnvägen, effektivt avstängas för körtrafik.

Direktör Johnsson upplyste att järnvägsspåret till gamla färjläget skall tagas bort för att bereda körväg till kajen. Vägen skall analutas till allmänna vägen på norra sidan om järnvägen. Trafikbolaget skall till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen inkomma med dels anhållan om spårets borttagande dels ock förslag till vägens ordnande på järnvägsmarken för granskning.

Vid Hersbyholms hållplats finnes ett c:a 105 m långt stickspår anslutet till vagnhallsspåren.

Det upplystes att vid Kyrkvikens hållplats kommer rundspåret och elektriska kontaktledningen att borttagas. Trafikbolaget skall till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen inkomma med anhållan om spårens borttagande samt förslag till granskning och eventuellt godkännande till ändring av anläggningen mot vad som fastställts i koncessionen.

De personvagnar, som kunna framföras på järnvägen med hastigheten 60 km/tim tillhör dels Lidingö Trafikaktiebolag och dels Trafikaktiebolaget Stockholm-Södra Lidingön och äro följande.

<u>LiB</u>	An- tal	N:ris	Största hjul- tryck vid lastad vagn	Minsta axel- avstånd	Fordonen äro god- kända med hänsyn till sin konstruk- tion för en högsta hastighet av
Motorvagnar (boggie)	7	6,7,8,9 o. 10,11 o.12	3,7 ton	1,85 m	70 km/tim
Manöver- och släpvagnar (boggie)	5	24,25,34, 35 o. 36	2,9 "	1,85 m	70 "

<u>SSLidj</u>	An- tal	N:r:s	Största hjul- tryck vid lastad vagn	Minsta axel- avstånd	Fordonen äro god- kända med hänsyn till sin konstruk- tion för en högsta hastighet av
Motorvagnar (bogie)	9	13,14,15, 16,17,18, 19,20 och 21.	3,7 ton	1,85 m	70 km/tim
Manöver- och släpvagnar (bogie)	7	27,28,29, 30,31,32 och 33.	2,9 "	1,85 m	70 "
Lokomotiv		201 och 202	5,25 " 7,0 "	3,35 m 3,6 m	50 "

Trafikpersonalen är gemensam för norra och södra lidingöbanorna, och den rullande materielen användes i samtrafik, ävenså är tidtabellboken upprättad för båda banorna. Emellertid finnes ett tjänstgöringsreglemente för norra, ett för södra banan samt ett för Värtan-Lidingöns järnväg (Lidingöbron), vilka alla tre äro sinsemellan olika. Samtliga reglementen äro i behov av kompletteringar särskilt med hänsyn till nytillkomna signalanordningar. Då trafiken på alla tre järnvägarna skötas enhetligt synes lämpligt att gemensamt tjänstgöringsreglemente utarbetas för alla järnvägarna.

Lidingö Trafikaktiebolag önskar få järnvägen mellan norra brogrenen och Kyrkvikens hållplats godkänd för ett största hjultryck av 9,0 ton. Detta hjultryck tillämpas nu vid nytillverkning av godsvagnar, vilka användas i samtrafik. Givetvis kan för närvarande på järnvägen endast tagas in vagnar med det lägre hjultryck som tillåtes för Lidingöbron. Då järnvägen erhållit nya 34,5 kg:s räler och slipersavståndet är c:a 750 mm och ballasten över 400 mm djup samt broar icke finnas på järnvägen så synes intet hinder möter att tillåta 9,0 tons hjultryck.

Utlåtande.

Under hänvisning till vad sålunda inhämtats och iakttagits samt ovan anförts får jag härmed tillstyrka att för norra lidingöbanan på sträckan mellan norra brogrenen och Kyrkvikens hållplats följande hastigheter och hjultryck måtte få tillämpas på nedanstående villkor.

Högsta tillåtna hastigheten för persontåg med av styrelsen godkänd rullande materiel och bestående av vagnar med ett största hjultryck ej överstigande 4,0 ton och med ett axelavstånd ej understigande 1,8 m, får uppgå till 60 kilometer per timme med de inskränkningar i denna hastighet, som kan vara påkallad.

Högsta tillåtna hastigheten för godståg må uppgå till 40 kilometer per timme och största hjultrycket till 9,0 ton för lok och gods-

vagnar.

Ovanstående hastigheter och hjultryck må tillåtas på villkor:
att erforderlig spårjustering utföres varvid bör iakttagas att
endast kurvor uppläggas till full rälsförhöjning som i all-
mänhet komma att befaras med hastigheten 60 kilometer per
timme,

att tåghastigheten icke får överstiga 40 kilometer per timme
i kurvan vid Islinge hållplats km 0 + 300.

Vidare bör förvaltningen till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen
ingiva förslag för granskning till ny säkerhetsordning före utgång-
en av år 1954.

Lidingö den 23 september 1953.



Einar Fredrikson
Järnvägsinspektör
vid

Kungl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsen