

den 15 november 1958.

Kopia till:

Ö.rev.

Lidingö Trafikaktiebolag

L i d i n g ö 2.

Jv. 523, 541, 543/58

På därom av Eder i skrivelse till Kungl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsen den 30 oktober 1958 gjord framställning att få öka persontågshastigheten på norra Lidingöbanan till 75 kilometer per timme får väg- och vattenbyggnadsstyrelsen med stöd av här i avskrift bifogat protokoll från besiktning av banan den 10 november 1958 härmed medgiva Eder att mellan norra Brogrenen på Lidingöbron och Kyrkvikens hållplate framföra spårvägståg bestående av vagnar med ett hjultryck icke överstigande 4,0 ton och med ett axelavstånd icke understigande 1,85meter med en högsta hastighet av 75 kilometer per timme på villkor:

- att hastigheten i växelkurvor icke överskrider 40 kilometer per timme,
- att vid korsningar försedda med automatiska ljussignaler uppsätts hastighetstavor mot banan angivande erforderlig nedsättning av hastigheten för att föreskriven stopplystid 15 sekunder skall erhållas,
- att tågen äro sammansatta av materiel, som uppfylla föreskrifterna i Kungl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsens och Kungl. Järnvägsstyrelsens gemensamma cirkulär den 30 december 1921 angående rullande materiel sambestämnelserna i det för Eder gällande tjänstgöringsreglementet ävensom att materielen är godkänd för angivna hastigheter,
- att hastighetstavor, där så erfordras, uppsätts
- och att erforderlig spårjustering utföres varvid bör iakttagas att endast de kurvor uppläggas till full rälsförhöjning, som i allmänhet komma att befaras med den högsta tillåtna hastigheten. Stockholm som ovan.

KUNGL. VÄG- OCH VATTENBYGGNADSSTYRELSEN

Överlämnas till

väg- och vattenbyggnads-
styrelsen

Einar Fredrikson

Protokoll fört vid besiktning
för ökad tåghastighet för persontåg
på Lidingö Trafikaktiebolag tillhöriga
norra Lidingöbanan mellan norra Bro-
grenen och Kyrkviken, längd 3,5 km
den 10 november 1958.

Sedan Lidingö Trafikaktiebolag i skrivelse till Kungl. väg- och vattenbygg-
nadsstyrelsen den 30 oktober 1958 gjort framställning om ökning av högsta tillåtna
tåghastigheten för persontåg å norra Lidingöbanan från 60 km/tim till 75 km/tim har
undertecknad ovan nämnda dag verkställt besiktning av banan ifråga.

N ä r v a r a n d e:

För Lidingö Trafikaktiebolag:

Verkställande Direktör E Johnsson
Driftsingenjör R Harvall.

Inkom t. K.vvstn
Järnvägsbyrån
Dnr Jv 543
12 Nov. 1958

För Kungl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsen:

Järnvägsinspektör E Fredrikson, besiktningsförrättare.

(523,541/58)

Vid besiktningen företeddes följande handlingar.

1. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens trafiktillstånd den 16 december 1953 för
bandelen norra Brogrenen till Kyrkvikens hållplats med högsta tåghastigheten för
persontåg av 60 km/tim; dock med begränsning till 40 km/tim i kurvan vid Islinge
hållplats gällande för vagnar med minsta axelavståndet av 1,85 m och ett största
hjultryck av 4,0 ton samt högsta tåghastigheten för godståg till 40 km/tim med ett
största hjultryck för lok och vagnar av 9,0 ton. (Jv.629/53).
2. Tjänstgöringsreglemente för Norra Lidingöbanan (LiB), Stockholm-Södra Liding-
öns Järnväg (SSLidJ) och Värtan-Lidingöns Järnväg (Lidingöbron) fastställd av väg-
och vattenbyggnadsstyrelsen den 20 december 1954. (Jv.657/54).
3. Formulär A angående uppgifter å bana, byggnader och rullande materiel för år
1957. (Jv.120/57).
4. Avskrift av skrivelse den 5 november 1958 från ASEA angående högst tillåtna
hastigheten 75 km/tim för motorvagnar. (Jv.541/58).

Vid besiktningen iaktogs, inhämtades och anfördes följande.

Största lutningsförhållande på banan var mellan Islinge och Kyrkviken 25 ‰
och mellan Islinge och norra Brogrenen på Lidingöbron 20 ‰.

Minsta krökningsradie i huvudspår är 250 m (hållplatserna Islinge, Dalängen
och Kvarnen).

Rälsförhöjningen var lagd för hastigheten 60 km/tim.

Banvallen hade en krönbredd för dubbelspår av 9,5 m. Avståndet mellan spårens mittlinjer på räckspår var 4,5 m. Krönbredden på enkelspår var 5,0 m.

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

Broar funnos icke på banan.

Vägviadukt korsar banan vid km 0 + 380.

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

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

Sliperna voro av furu 150 mm tjock och med längder mellan 2400 och 2500 mm.

Slipersavståndet var cirka 750 mm.

Spårväxlarna hade tungor med längderna 4700 och 5900 mm och voro lagda på hela plåtar.

Korsningsvinklarna voro 1:9 och 1:12.

Underläggsplattor under rälerna hade lagts i en del kurvor. I övriga kurvor hade klotsning utförts.

Korsning med allmänna och allmänneligen befarna vägar med automatiska signaler anordnade för en tåghastighet av 60 km/tim finnas på följande platser.

Dalängen, km 1 + 170.

Islingevägen, km 1 + 300.

Norevägen, km 1 + 570.

Kvarnen, km 2 + 970.

Kilometermärken funnos.

Bantelefon fanns inledd vid driftplatserna.

Normalsektionen för fria rummet hade överallt iakttagits.

Signalsäkerhetsanläggningar äro så anordnade att infartssignalerna ange växel-läget och äro i beroende av varandra till förhindrande av att klarsignal kan lämnas åt tåg på blockerad sträcka.

Kilning för frostkölar hade icke gjorts under senare år.

Personvagnarna vid banan ha ett största hjultryck vid lastad vagn av 3,7 ton. Minsta axelavståndet är 1,85 m. Högsta hastigheten med hänsyn till konstruktionen är 75 km/tim.

Godsloken ha ett största hjultryck av 7,0 ton (nr 202) och axelavståndet 3,6m. Max. hastigheten 50 km/tim.

Utlåtande.

Under hänvisning till vad sålunda iakttagits, inhämtats och ovan anförts får jag tillstyrka att för norra Lidingöbanan på sträckan mellan norra Brogrenen och Kyrkvikens hållplats följande hastigheter och hjultryck må få tillämpas på nedanstående villkor.

Högsta tillåtna hastigheten för persontåg med av styrelsen godkänd rullande materiel och bestående av vagnar med ett största hjultryck icke överstigande 4,0 ton och med axelavstånd ej understigande 1,85 m får uppgå till 75 km/tim med de inskränkningar i denna hastighet, som med hänsyn till banan kan vara påkallad.

Ovanstående hastighet och hjultryck må tillåtas på villkor

att erforderlig spårjustering utföres, varvid bör iakttagas att endast de kurvor uppläggas till full rälhöjning som i allmänhet komma att befaras med den högsta tillåtna hastigheten,

att tåghastigheten i växelkurvor icke får överskrida 40 km/tim

och att vid korsningar försedda med automatiska ljussignaler uppsättas hastighetstavlor mot banan, angivande erforderlig nedsättning av tåghastigheten för att föreskriven stopplystid 15 sekunder skall erhållas.

Lidingö den 10 november 1958.

Einar Fredrikson

Järnvägsinspektör
vid

Kungl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsen