

Avskrift

Stämplrar.

K U N G L. M A J : T S

resolution, given Stockholms slott den 12 april 1946, ^å nedan omförmälda ansökningar.

Hos Kungl. Maj:t har Stockholm-Rimbo järnvägsaktiebolag anhållit om tillstånd att höja driftspänningen vid vissa bolaget tillhöriga elektriska järnvägslinjer till normalt 1.500 volt.

Utlåtanden häröver hava avgivits av statens industrikommission den 2 augusti 1944, av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen den 23 augusti 1944, av telegrafstyrelsen den 11 januari 1945 samt av kommerskollegium den 14 februari 1945.

Vicare har järnvägsaktiebolaget hos Kungl. Maj:t anhållit dels om tillstånd att fortsättningsvis till den 29 september 1885 nyttja vissa elektriska järnvägsanläggningar, angivna med rött å en vid ansökningen fogad karta, dels om upphävande av bestämmelserna i Kungl. Maj:ts resolutioner den 7 juli 1893 och den 13 oktober 1899 angående rätt för bolaget att såsom drivkraft å vissa bandelar använda elektricitet m.m., dels om tillstånd till viss avvikelse från meddelade bestämmelser angående normalsektionen för fria rummet å järnvägarna, dels ock om fridlysning av ifrågavarande järnvägsanläggningar med därtill hörande telegraf- och telefonledningar.

Utlåtanden över sistnämnda ansökning hava avgivits av överståthållarämbetet, efter vederbörandes hörande, den 19 juli 1945, av länsstyrelsen i Stockholms län, likaledes efter vederbörandes hörande, den 9 augusti 1945, av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen den 14 augusti 1945, av järnvägsstyrelsen den 9 oktober 1945, av riksmarskalksämberet den 22 oktober 1945, av kommerskollegium den 14 februari 1946 samt av telegrafstyrelsen den 15 mars 1946.

Genom beslut den 23 mars 1945 har Kungl. Maj:t, på därom av järnvägsaktiebolaget gjord ansökan, jämlikt 2 § 5 mom. lagen den 27 juni 1902, innefattande vissa bestämmelser om elektriska anläggningar, förklarat hinder ej möta mot utförande av erforderliga arbeten för höjning av spänningen till normalt 1500 volt i kontaktledningarna för bolagets järnvägslinjer från Stockholm till Långängen, Eddavägen, Näsby park och Roslagsnäsby.

K u n g l. M a j : t finner med anledning av föreliggande ansökningar gott bevilja Stockholm-Rimbo järnvägsaktiebolag, här nedan benämnt koncessionshavaren, tillstånd att dels vidtaga erforderliga åtgärder för övergång till drift med en spänning av normalt 1500 volt på järnvägslinjerna Engelbrektsplan - Stockholm Ö., Stockholm Ö. -

Angående ansökningar av Stockholm-Rimbo järnvägsaktiebolag om förlängd koncessionstid m.m. för bolaget tillhöriga elektriska järnvägsanläggningar.

Stämpel
Sextio kronor.

Stocksund - Djursholms Ösby - Roslagsnäsby, Stocksund - Långängen, Djursholms Ösby - Eddavägen och Djursholms Ösby - Näsby park, dels ock till den 29 september 1955 nyttja de högspänningsledningarna för nämnda spänning inom järnvägens område, vilka erfordras för den elektriska driften på såväl nämnda linjer som linjerna Roslagsnäsby - Lindholmen och Roslagsnäsby - Österskär, allt under följande villkor: För linjerna.

Kontaktledningssystemet skall vara utfört för standardspänningen 1500 volt till jord (likriktad ström).

Kontaktlednings spänning må under normal drift ej någonstades överstiga 1800 eller understiga 1000 volt till jord.

Kontaktledning med tillhörande stolpar och övriga tillbehör skola uppfylla bestämmelserna i gällande, av Sveriges standardiseringskommission godkända normer för hållfasthetsberäkning av kontaktledningar för bananläggningar.

Kontakttråd skall bestå av koppar, hava en area av minst 80 mm² samt uppfylla bestämmelserna i gällande av Sveriges standardiseringskommission godkända normer för kontakttråd. Den skall uppbäras av bärlina med en area av minst 50 mm² och uppdelas i från varandra avskiljbara sektioner med högst 1,5 km längd, vilka var för sig hållas sträckta med spännvikter. Spännvidden må ej överstiga 60 m.

Utan hinder av förenämnda bestämmelser må kontaktledning över stickspår eller, där vederbörande tillsynsman över elektriska starkströmsanläggningar det medgiver, över annat spår utföras med kontakttråd med en area av minst 65 mm² samt, om spännvidden minskas till högst 35 m, utan bärlina. Kontakttråd med 65 mm² area må ej mekaniskt hopkopplas med kontakttråd med annan area.

Kontaktlednings höjd över räls överkant skall vara minst 5,0 m men må minskas till 4,7 m under vägbron vid Ålkistan, till 4,3 m under vägbroarna vid Runö och Veda, till 4,15 m under vägbron vid Stocksundstorp, till 4,1 m under vägbron vid Stocksunds bangård samt till 4,8 m under vägbroar och dylika hinder i övrigt.

Kontaktlednings bärstolpar skola i regel bestå av järn eller betong. Stolpar av trä skola vara helimpregnerade. Bärstolparna skola vara placerade på ett avstånd av minst 2,3 m från spårmittpunkt till raklinje med erforderlig tillägg i kurvor. Utan hinder härav må avståndet från spårmittpunkt till bansträckorna Roslagsnäsby - Vallentuna och Roslagsnäsby - Österskär bibehållas vid minst 2,18 m med erforderligt tillägg i kurvor intill dess befintliga stolpar utbytas eller väg- och vattenbyggnadsstyrelsen föreskriver ökning av avståndet. I undantagsfall må sistnämnda styrelse medgiva minskning av stolparnas avstånd till spårmittpunkt till raklinje inom bangård till minst 2,12 m.

Stolpar, stag, isolatorkonsoler m.m. skola vara jordade i den omfattning och på det sätt, kommerskollegium må bestämma.

Svetsade kopparförbindningar med tillräcklig area skola finnas dels över varje sken skarv, dels ock med inbördes avstånd av högst 150 m mellan skensträngarna, dock ej på sträckor, där dylika för-

ändringar komma att förhindra anordnande av erforderliga signalanordningar.

Linjeifrånskiljare, med vilka luftledningarna kunna urkopplas sektionvis, skola placeras i ledningsstolpes topp och manövreringsbara från marken eller eljest på botryggande sätt - finnas i erforderligt antal och på lämpliga ställen.

Kontaktledningssystemet inom varje stationsområde skall vara så anordnat, att det kan göras spänningslöst utan hinder för tågdriften å anslutande bandelar. För detta ändamål skall vid stationsområdena finnas förbiledning. Kontaktledningen över varje särskilt lastspår skall dessutom med särskild linjeströmbrytare kunna göras spänningslös. Anslag, angivande, då sådan ledning är spänningsförande, att lastning icke må ske, och då ledningen är spänningslös, att lastning må ske, skall finnas, där vederbörande tillsyningsman över elektriska starkströmsanläggningar så påfordrar.

Vid plankorsning med körväg skola på ömse sidor av järnvägen finnas portar över vägbanan med en fri höjd av 4,5 m; kontaktledningens höjd över räls överkant får härvid ej understiga 5,0 m.

Vid väg- eller gångbro över järnvägen skola finnas skyddstak över kontaktledningarna och skyddsnät å bron till 1,8 m höjd över brobanan eller ock andra skyddanordningar, som av vederbörande tillsyningsman över elektriska starkströmsanläggningar kunna godkännas.

Vid plankorsningar, på vägbroar samt inom stationsområden skola finnas tydliga anslag med varning för de elektriska ledningarna.

Jämväl andra anordningar, som äro eller kunna bliva erforderliga till skydd vid järnvägen korsande trafikleder, skola av koncessionshavaren vidtagas.

Koncessionshavaren skall låta verkställa noggrann besiktning minst två gånger årligen av alla till anläggningen hörande luftledningar, varjämte ledningarna å stationsområden samt vid korsningar med trafikleder och med andra ledningar skola särskilt ofta och noggrant inspekteras. Skenskarväförbindningarna skola kontrolleras i den ordning, kommerskollegium må bestämma. Resultaten av mätningar och besiktningar skola antecknas i särskild bok eller på annat sätt göras tillgängliga för kontroll.

För lok, motorvagnar och andra vagnar.

Lok och motorvagnar skola vara utrustade, förutom med handbroms, med tryckluftbroms eller därmed ur säkerhetssynpunkt åtminstone likvärdig bromsanordning, ävensom med tillfredsställande anordning för sandning av skenor.

Lok och motorvagnar skola vara försedda med överspänningsskydd.

I huvudledningen för driftströmmen skall finnas en av övriga bryt- och reglerorgan oberoende huvudströmbrytare med maximalutlösning (självbrytare). Dylik brytare skall fungera oberoende av kontaktledningsspänningens storlek. Den skall vara utförd och placerad så, att den kan betjänas från förarplatsen.

Lok och motorvagnar skola vara försedda med nödurkopplare, så utförd, att motorerna fränkopplas och bromsning automatiskt inträder, om föraren släpper greppet om kontrollerveven eller om strömtillförseln upphör.

Kontroller skall vara så anordnad, att alla strömkretsar äro brutna, då fram- och backhandtaget står i nolläge (stoppläge). Fram- och backhandtaget skall i nolläge (stoppläge) vara avtagbart eller låsbart.

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

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

För belysning och signaler skall finnas särskilt system med generator eller ackumulator för lågspänning.

De olika strömkretsarna för belysning, signaler m.m. skola vara skilda från varandra och var för sig utrustade med särskilda självbrytare eller strömbrytare och säkringar. I strömkrets för kortslutningsbroms må dock varken självbrytare eller säkringar vara anbragta.

Värmeapparat skall vid högsta förekommande spänning och däremot svarande högsta effekt hava tillräcklig mekanisk, termisk och elektrisk hållfasthet. Kamin skall vara så konstruerad, att damm ej kan intränga till delar, som kunna antaga högre temperatur än 125° C. På uppställningsplatsen må temperaturen å yttre höljet icke överstiga 80° C.

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

Fast förlagd ledning skall genom utförande, läge eller särskild anordning vara skyddad mot skada genom mekanisk åverkan, vatten, smuts, kemiskt angrepp eller värme. Ledning av koppar skall hava en area av minst 4 mm^2 ; dock må ledning för belysning vara utförd med en area av minst $2,5 \text{ mm}^2$. Oarmerad, isolerad ledning skall på platser, där den kan bliva utsatt för mekanisk åverkan eller där allmänheten har tillträde, vara försedd med skyddshölje av metallrör, plåtrännor eller impregnerade trälistor. Skyddshölje skall vara utfört och anordnat så, att vatten hastigt rinner av och ej stannar inom höljet.

Skarvning bör vara utförd med mekaniskt förankrad lödning, säkrad skruvförbindning eller annan betryggande anordning. Skarv skall vara lika väl isolerad som ledningen i övrigt. Lednings anslutning till apparat skall vara utförd med säkrad skruvförbindning.

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

Vagnuttag och kopplingspropp skola vara så utförda, att proppen ej kan lossna genom skakning.

Jorddon på uttag och propp skola vara så utförda, att vid slutning kontakt erhålles mellan jorddonen, innan kontakt uppstår mellan övriga kontaktdelar.

Utsatta delar skola vara skyddsförlade 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 rullande materiel användas å järnvägen i den omfattning och under de villkor, som väg- och vattenbyggnadsstyrelsen samt - i vad avser den elektriska utrustningen - kommerskollegium må bestämma.

Därest främdeles särskilda normer för elektriska fordonsanläggningar bliva godkända av Sveriges standardiseringskommission, skola dessa normer lända till efter rättelse för rullande materiel, som nyanskaffas efter tidpunkten för normernas godkännande.

För anläggningen i dess helhet.

För såväl järnvägslinjerna som den rullande materielen skola i övrigt i tillämpliga delar och, i den mån de ej äro stridande mot ovannämnda villkor, 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 kungörelse samma dag med föreskrifter angående utförande och skötsel av elektriska starkströmsanläggningar.

Det skall åligga koncessionshavaren att vidtaga sådana åtgärder vid anläggningen till förhindrande av skadegörelse genom elektrolys i telegrafverkets svagströmskablar till följd av läckströmmar från järnvägslinjerna, vilka kommerskollegium efter samråd med telegrafstyrelsen kan finna skäligt föreskriva. Därest kommerskollegium eller telegrafstyrelsen så påfordrar, skall representant för vederbörande verk lämnas tillfälle att utföra erforderliga undersökningar beträffande storleken och utbredningen av de från järnvägslinjerna härrörande läckströmmarna.

Vidare skall koncessionshavaren vara skyldig att till förhindrande av alstring och spridning av svagströms- och radiostörningar vidtaga de åtgärder vid anläggningarna, vilka kommerskollegium och telegrafstyrelsen anse skäligt att påfordra. Koncessionshavaren skall själv verkställa eller lämna erforderlig medverkan vid sådana undersökningar rörande anläggningarnas inverkan på svagströmsledningar och radiomottagning, vilka påfordras av kommerskollegium eller telegrafstyrelsen.

Utan hinder av bestämmelserna i väg- och vattenbyggnadsstyrelsens samt järnvägsstyrelsens cirkulär den 21 juni 1905 angående enskilda järnvägars rullande materiel må kontaktbyglarna, då de äro uppsläppta mot

aktträden, gå utanför gällande normalsektion för fria rummet å järnvägarna.

Koncessionshavaren skall vara skyldig att vid fel i den elektriska driften i erforderlig omfattning uppehålla driften med ånglok.

Koncessionshavaren må icke utan medgivande av chefen för försvarsstaben minska järnvägens innehav av ånglok eller upphöra med underhåll av dem. Därest koncessionshavarens förslag i ämnet icke av chefen för försvarsstaben godkännes, må koncessionshavaren underställa frågan Kungl. Maj:ts prövning.

Koncessionshavaren äger nedlägga befintlig vattenstation, såvitt densamma anses obehörlig enligt bestämmelserna i Kungl. Maj:ts brev den 12 februari 1909 med vissa allmänna bestämmelser att iakttagas vid ny- och tillbyggnader vid statens järnvägar, punkt 4, eller eljest enligt chefens för försvarsstaben medgivande.

För järnvägslinjerna i övrigt meddelade bestämmelser skola i tillämpliga delar gälla även deras elektriska utrustning.

Det skall åligga koncessionshavaren att till vederbörande myndigheter överlämna sådana ritningar och uppgifter rörande de elektriska anläggningarna och deras drift - däri inbegripet uppgifter angående verkliga anläggnings-, drift- och underhållskostnaderna, inträffade fel och driftstörningar samt dessas orsaker - vilka begäras av chefen för försvarsstaben, kommerskollegium eller väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Kungl. Maj:t förordnar, att ifrågavarande järnvägsanläggningar med därtill hörande elektriska ledningar m.m. skola åtnjuta samma skydd, som jämlikt 19 kap. 11, 12, 13 och 22 §§ strafflagen tillkommer motsvarande, staten tillhöriga anläggningar; och åligger det överståthållarämbetet och länsstyrelsen i Stockholms län att på koncessionshavarens bekostnad behörigen kungöra detta beslut angående fridlysning av anläggningarna.

I fråga om tolkningen av denna resolutions rätta mening är koncessionshavaren underkastad Kungl. Maj:ts avgörande.

Kungl. Maj:t förordnar, att Kungl. Maj:ts resolutioner den 7 juli 1893 angående spårväg mellan Djursholm och Ösby m.m. samt den 13 oktober 1899 angående järnväg från Kohagsviken över Svalnäs till Ösby skola i vad de innehålla bestämmelser rörande utförande och nyttjande av elektriska starkströmsanläggningar upphöra att gälla.

Slutligen anbefaller Kungl. Maj:t kommerskollegium att förse förenämnda karta med påskrift om Kungl. Maj:ts beslut i ärendet och därefter överlämna densamma till koncessionshavaren, som har att inom en månad från mottagandet ingiva bestyrkta kopior därav till kommerskollegium, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, järnvägsstyrelsen samt telegrafstyrelsen.

Detta länder vederbörande till efterrättelse.

GUSTAF
(Sigill) / Torsten Nilsson.

Vidimeras:

B. Rydbeck *H. J. Dahl*