



AB STORSTOCKHOLMS LOKALTRAFIK

TEKNISKA AVDELNINGEN

Vagnsektionen

Vår handläggare, tel ankn

Ola Källberg, ankn 2240

Datum

1979-04-03

Er meddelande

Vår beteckning

Er beteckning

Avd dir E Avander

REKVISIT KORT
 BEHÖRIG FÖR ALLT ÖFRÅGAT
 tekniska avdelningen

79 04. 05.

34/ 920 79:088/

Statens Vägverk
 Tekniska avdelningen
 Järnvägsenheten
 Faok
 102 20 STOCKHOLM

Skar. t. (se ovan) 79-05-02

Anteckningar från sammanträde 1979-03-20 beträffande uppställning av tåg på Saltsjöbanan

Härmed översändes de anteckningar som från vår sida fördes vid sammanträde 1979-03-20. Vi hoppas att Ni icke har några erinringar mot formuleringarna.

Till anteckningarna har vi även fogat en notering om telefonsamtal mellan herrar Hakfors, Industriverket och Källberg, SL.

Med vänlig hälsning

[Signature]
 N O Källberg

*Se dit kopia av anteckningar med SIND tillägg
 790510 E*

Bilaga
Anteckningar

AH

Postadress	Getadress	Telefon	Telegram	Bankgiro	Postgiro
122 31 ENSKEDE	Sollielundsvägen 13	08 - 23 85 00	Stocktransit	180-1624	5 36 36 - 7

BL 2182 Kuv BL 876

Energibyran
Säkerhetssektionen
N Hakfors, ABAB Storstockholms Lokaltrafik
Tekniska avdelningen
Vagnsektionen
Sofielundsvägen 13
122 31 ENSKEDESTATENS VÄGVERK
CENTRALFÖRVALNINGEN
Tekniska avdelningen

79 04. 25.

S | TR | TP | TO | TV | TÖ | Kontor

SL ref Ola Källberg

Säkerhetssektionen

Opställning av tåg på Saltsjöbanan

Med anledning av AB Storstockholms Lokaltrafiks skrivelse den 3 april 1979 och därtill hörande anteckningar angående anordning för bromsning av tåg vid tillfälligt kort uppehåll på station på Saltsjöbanan meddelar statens industriverk följande.

Industriverket har från elektrisk säkerhetssynpunkt ej något att erinra mot föreslagen anordning under förutsättning

att den i anteckningarna nämnda "klenspänningstransformatorn" är en av Svenska Elektriska Materielkontrollanstalten AB, SEMKO, godkänd skyddstransformator och

att till skyddstransformatorns nedsida anslutna anslutningsdon (uttag, stickpropp etc.) är av speciellt utförande så att de ej kan anslutas till uttag med högre spänning, jfr starkströmsföreskrifternas § 37 a.

Det har noterats att med orden "lågspänningskabel" som använts i anteckningarnas första sida, sista stycket, avses ledningen för skyddsklenspänning och skall ersättas med adekvat benämning.

En kopia av denna skrivelse översändes för kännedom samtidigt till statens vägverk, ad Avander.

Gustav Ohlén

Nils Hakfors

1979-04-03

SL	Reg. nr K	517
VCAX	U	L
Dik. 1979-04-05		
IN		
VIL		
EN		

Ny kopia utsänd 1979-05-07 till:

Avd dir Avander

Dir Webrink

CKV

CKVE

CKE

Jle

Anteckningar från sammanträde 1979-03-20 beträffande uppställning av tåg på Saltsjöbanan.

Närvarande från Statens Vägverk:	Avd dir Avander	✓	27-04-03
	Saltsjöbanan: Dir Webrink	✓	
	" Berglund	✓	
	" Lagerhjelm	✓	27-04-04
	" Strand	✓	
	" Fredriksson	✓	
SL:	Lembke		
"	Källberg		

Sammanträdet hade kommit till stånd för att en anordning för "fixering" av obromsat tåg skulle demonstreras. Demonstrationen ägde rum vid Neglinge station, spåret mot Solsidan, där erforderliga installationer gjorts.

Bakgrunden är följande. Erfarenheterna har visat att vid kall väderlek kan bromsblocken i ett fullbromsat tåg frysa fast även vid ett relativt kort uppehåll. Från förarpersonalens sida har man därför begärt att vagnarna skall utrustas med anordning, som möjliggör att föraren utan säkerhetsrisk kan lämna ett obromsat tåg och låsa förarhytten för en kortare rast. Det gäller framför allt vid Igelboda station och tåget mot Solsidan.

Den demonstrerade utrustningen består av följande:

Under plattformen har monterats en klenspänningstransformator med 24 V sekundärspänning. Från transformatorn går en kabel i marken fram till en stolpe, placerad vid spåret bredvid den normala platsen för förarhyttsfönstret. Ledningen avslutas med ett lämpligt uttag. I förarhyttens apparatskåp har monterats ett relä av växelströmstyp, som icke kan matas med likström och som icke heller kan mekaniskt blockeras i tillslaget läge. Reläet är anslutet dels till lämpliga anslutningspunkter i förarkontrollern, dels till ett befintligt provintag i förarpulpeten.

Anordningen fungerar på följande sätt:

När föraren vill lämna tåget vid Igelboda, stoppar han in en tunn lågspänningskabel genom dörren och pluggar in den i stolputtaget. Sedan lossar han bromsen och pluggar in lågspänningskabeln i intaget i förarhytten. Därefter kan han släppa manöverhandtaget, som då återgår till fullbromsläge utan att bromsättning sker, samt lämna förarhytten och låsa dörren. Tåget står därvid formellt obromsat, men om tåget skulle komma i rörelse, kommer kabeln att slitras av efter några decimeter, varvid tåget automatiskt fullbromsas.

Källberg ✓
Lembke ✓

1979-04-03

Arrangemanget provades på så sätt att ett icke bromsat tåg med handkraft sköts i riktning mot Solsidan. Efter någon decimeter slets kopplingen lös och tåget stannade efter ytterligare någon decimeter - då helt fullbromsat.

Avdelningsdirektör Avander förklarade att han icke hade något att erinra mot det demonstrerade utförandet, men att han - med hänsyn till att man från Industriverket tidigare förklarat sig intresserad av anordningen - önskade få ta del av Industriverkets yttrande innan han slutgiltigt godkände arrangemanget.

(Avdelningsdirektör Nils Hakfors har vid telefonsamtal med överingenjör Ola Källberg den 6 mars meddelat att man från Industriverkets sida - med hänsyn till att det rör sig om klenspänning - f n icke anser att något ytterligare engagemang från Industriverkets sida är nödvändigt.)


N O Källberg

Tillägg:

Statens Industriverk (SIND) har i skrivelse 1979-04-23 påpekat:

- 1) att den i anteckningarna nämnda "klenspännings-transformatorn" skall vara en av Svenska Elektriska Materielkontrollanstalten AB, SEMKO, godkänd skyddstransformator och
- 2) att till skyddstransformatorns nedsida anslutna anslutningsdon (uttag, stickpropp etc) skall vara av speciellt utförande så att de ej kan anslutas till uttag med högre spänning, jfr starkströmsföreskrifternas § 37 a.
- 3) att med orden "lågspänningskabel" som använts i anteckningarnas första sida, sista stycket, avses ledningen för skyddsklenspänning och skall ersättas med adekvat benämning.

1979-05-02
Datum
1979-05-02
En datum341 T 924 78:3844
Beträffning
-för besöksnr-
920 79:0881Tekniska avdelningen
Tjänsteställe, handläggare

Järnvägsenheten

AB Storstockholms Lokaltrafik
Tekniska avdelningen

TBjv

122 31 ENSKEDE

Uppställning av tåg på Saltsjöbanan

Ni har under hand framfört önskemål om att tåg på Saltsjöbanan i vissa fall kortfristig vid uppställning skulle få lämnas obromsade. Motiven för Er framställning och anordningarna här- för redovisas i anteckningar från sammanträde 1978-11-08 punkt 5.

Vid praktiska prov på platsen - redovisade i anteckningar från sammanträde 1979-03-20 - kunde konstateras att anordningarna fungerade väl.

I skrivelse 1979-03-23 till SL har statens industriverk för sin del ej haft någon erinran mot anordningarna under vissa i brevet angivna förutsättningar.

Statens vägverk godkänner under av industriverket nämnda villkor att anordningarna för kortfristig uppställning av obromsat tåg på Saltsjöbanan får användas.

Einar Avander