

Del I.

Allmän del

A. Banan och dess utrustning

1. Bansträckning m. m.

Tunnelbanan — vari inbegripes såväl själva banan och dess anordningar som tunnelstationerna och övriga anläggningar för densamma — är i den inre staden i huvudsak förlagd under markytan; en "tunnelbana" i egentlig bemärkelse. I övrigt är den belägen ovan jord och anordnad på sådant sätt, att den är helt avskild från annan trafik.

Sträckorna ovan jord är inhägnade med stängsel av minst 1,5 m höjd, så att banan i sin helhet är avstängd för tillträde av obehöriga. I stängslet finns grindar på vissa platser vid och mellan stationerna. Grindarna är i första hand avsedda att användas vid fel och driftstörningar för att snabbt nå störningsplatserna. Grindarna skall alltid hållas låsta.

Banans sträckning framgår av bilaga 1.

2. Spår och växlar

Spår- och växelsystemet framgår av bilaga 1. Växlarna är markerade med fyrsiffriga tal efter ett särskilt system. Den första siffran i varje nummer anger, vilken bandel växeln tillhör. Siffran 2 t. ex. anger sträckan Slussen—Hökarängen, siffran 1 sträckan Slakthuset—Stureby och siffran 6 sträckan Kungsgatan—Vällingby. De tre sista siffrorna anger växelns avstånd i 10-tal meter från Slussen.

Växlar med samma nummer är kopplade och manövreras gemensamt från resp. ställverk. Den ena av två kopplade växlar betecknas med bokstaven A efter siffran för bandelens nummer, t. ex. 2 A 513.

Växlarna är i regel manövrerade genom en elektrisk drivanordning samt kontrollerade från vederbörligt ställverk.

Eventuell nödutlösning av ställverksmanövrerad växel sker genom att en intill växeln uppsatt tryckknapp intryckes, varefter omläggning sker från ställverket. Tryckknappen skall hållas intryckt **under hela tiden** nödutlösning äger rum. Nödutlösning av växel får endast ske efter anhållan därom per telefon hos ställverket.

Vissa växlar är försedda med elektrisk uppvärmningsanordning för att underlätta omläggning vintertid. En del växlar lägges om automatiskt genom att tågen ger impulser till mottagardon i banan, vilka sedan via reläer åstadkommer den automatiska växlemläggningen.

Utöver ovan nämnda växlar finns ett mindre antal växlar, som endast kan läggas om för hand (klotväxlar). De är försedda med kontrollås K 12. Nyckeln till resp. lås förvaras intill växeln i ett skåp, låst med fyrkantsnyckel. Dessa växlar förekommer f. n. på linjerna 18 och 19:s yttersträckor, men kommer att ersättas med elektrisk drivanordning enligt ovan.

3. Strömskena och strömförsörjning

a) Beskrivning av strömskaneanläggningen

Strömöverföringen till vagnarna sker genom en **strömskena**, placerad vid sidan av spåren. Strömskenan utgöres av en järnskena, som är upplagd på isolatorer. Strömöverföringen sker genom att tunnelvagnarnas strömavtagare, de s. k. släpskorna, ligger an mot strömskenan. För att minska risken för ofrivillig beröring med spänningsförande delar är en skyddsbräda av trä placerad ovanför strömskenan.

Strömskenan är uppdelad i **sektioner**, som är elektriskt skilda från varandra. Varje sektion matas från en eller flera **matarpunkter**, där kablar från likriktar-

stationerna är anslutna till strömskenan. Matarpunkterna är placerade i mindre skåp utefter banan.

Återgångsströmmen ledes genom farskenorna till matarpunkterna och därifrån genom kablar till likriktarstationerna.

Spänningen mellan strömskena och farskena är cirka 700 volt.

För att en vagn skall vara ansluten till strömskeneanläggningen, är det tillräckligt, att en av vagnens fyra strömvtagare är i kontakt med strömskenan. Då avståndet mellan det främre och bakre strömvtagarparet på en vagn är 11 m, kan gap i strömskenan passeras utan avbrott i vagnens strömtillförsel, om dessa är mindre än 11 m. Mellan två sektioner finns emellertid alltid ett gap, som är större än 11 m. Gap större än 11 m förekommer även vid vissa växlar och korsningar.

Strömskenornas ändar är utformade på sådant sätt, att strömvtagarna föres upp på strömskenan.

Vid vissa växlar är strömskenan försedd med snedställda plåtar, s. k. uppfångarskenor, för att möjliggöra strömvtagarnas förande från sidan upp på strömskenan. Då dessa plåtar icke kan skyddas helt av skyddsbrädan, är denna här försedd med särskild varningsmarkering, bestående av en röd- och gulmålad träribba, placerad ovanför skyddsbrädan.

På tunnelbanans yttersträckor har strömskenan försetts med ett stort antal frostskyddsbad för att förebygga isbildning. Baden har monterats på sådana platser, där särskild risk för isbildning föreligger.

b) Spänningsförande delar av strömskeneanläggningen och på tågen

Åtkomliga spänningsförande delar av strömskeneanläggningen och på tågen utgöres av:

a) D-sektorder LK 77/1953 gällande fr.o.m. den
1/3-53 : Förbudet för icke specialutbildad trafik-
personal att befatta sig med isolering av ström-
tagare på tv från spänningsförande strömskena.
Då händelser inträffar, som påfordra dylik isolering
skall vaktmästare tillkallas. (D-sektorder B4/1953).

På strömskaneanläggningen: Järnskenan med tillhörande kablar och anslutningsdetaljer samt i vissa fall isolatorerna.

På vagnarna: Strömavtagarna (4 st per vagn). Dessa är rödmålade och markerade med varningsskyltar.

c) Föreskrifter för tunneltrafikpersonalen

1. Strömskenan skall alltid betraktas som spänningsförande.
2. All personal varnas för att med kroppen eller något föremål beröra åtkomliga spänningsförande delar av strömskaneanläggningen eller tåget.
3. Gap i strömskenan, som är större än 11 m, skall om möjligt passeras med frånslagen motorström från och med det ögonblick, då vagnens sista strömavtagare förlorar kontakten med strömskenan. Härigenom undviks större ljusbågar mellan strömavtagare och strömskena.
4. Skyddsbrädan är icke spänningsförande men får ej beträdas eller användas som sittplats eller gångplanka.

4. Signaler och ställverk

Signalsystemet för tunnelbanan utgöres av dels hytt-signaler, kombinerade med tågkontroll, dels fasta signaler i banan.

Hyttsignalerna är placerade i tågens förarhytter. De anger den högsta hastighet, med vilken tåg får framföras vid visst tillfälle. För kontinuerlig kontroll av körhastigheten är tunnelbanenätet indelat i blocksträckor. Tågkontrollen innebär, att hyttsignalen är sammankopplad med bromssystemet i tåget på sådant sätt, att detta automatiskt bromsas, om föraren skulle köra fortare, än vad som är tillåtet för tillfället.

Fasta signaler i banan finns vid växlar m. fl. platser.

På sträcka, där såväl hyttsignaler som signal från fast signalinrättning ges, skall den signal åtlidas, som anger den lägre hastigheten eller **stopp**.

Trafiken och signalsystemet övervakas från ställverk, bemannade dygnet runt.

Vid korsning mellan gata och tunnelbanespar — sådan förekommer endast vid infarten till Nya Enskedehallen — finns även fasta signaler i banan. Signalerna ingår icke i ställverkets kontrollområde utan manövreras av portvakten vid vagnhallen.

Angående hyttsignalutrustningen på vagnarna, se del II, Vagnbeskrivning för tunnelvagnar.

Angående särskilda hyttsignalföreskrifter och förekommande fasta signaler i banan, se del III, Trafiktjänsten.

5. Anordningar för rapportering

a) Telefoner

Huvudtelefonsystem

Tunnelbanans huvudtelefonsystem utgör en del av bolagets eget telefonnät, anslutet till rikstelefonnätet. Apparater finns

- på expeditioner och i avräkningsrum,
- på varje stationsplattform,
- i spär 1 (den ständigt bemannade spärrkiosken på varje station) samt
- vid vissa övergångsväxlar och vändspår utefter banan.

Konferenstelefonsystem

Genom särskilda anordningar på huvudtelefonsystemet eller nedan nämnt direkttelefonsystem kan vissa telefoner på tunnelbanan **konferenskopplas**, dvs. gemensamma order och meddelanden telefoneras **samtidigt** till samtliga eller vissa anknytningar.

För att konferenstelefonering skall fungera på önskat sätt, är det nödvändigt att iakttaga viss bestämd telefonrutin. Instruktion för konferenstelefonering finns anslagen vid ifrågavarande telefoner.

Ställverkstelefonssystem

I resp. ställverk finns en mindre telefonväxel med anknytningar i första hand vid växlar och signaler inom ifrågavarande ställverks kontrollområde. Anknytningarna utgöres av telefonuttag, vartill anslutning sker med tågtelefon (jfr nedan under pkt c). Uttagen är uppsatta på signalstolpar utefter banan. Om samtal via ställverkstelefonsystemet önskas med tunnelcentralen, sker detta genom överkoppling i ställverket.

Direkttelefonssystem

För att tunnelcentralen snabbt och utan hinder av andra samtal skall kunna komma i förbindelse med viktiga punkter på tunnelbanenätet, utryckningsmanskap m. m. kommer framdeles att inrättas ett direkttelefon-system för tunnelbanan. Genom detta system kan även grupper av stationer kopplas in på en gång.

b) Blanktrådssystem

Utefter tunnelväggarna på tunnelsträckan i den inre staden finns s. k. blanktrådar, lagda på sådan höjd att de kan nås såväl från tågen som från marken. Då trådarna sammanföres, brytes strömtillförseln till strömskenan automatiskt och samtidigt tändes belysningen i tunneln. Systemet är avsett att vid driftavbrott, kollisioner e. d. förebygga olyckstillbud genom ofrivillig beröring med strömskenan samt att underlätta räddningsarbete o. d. i tunneln.

På blanktrådarna kan inkoppling ske av tågtelefonerna, varvid direktförbindelse erhålles med tunnelcentralen (se nedan).

c) Tågtelefoner

På varje tåg medföres en tågtelefon, genom vilken förbindelse kan erhållas med tunnelcentralen. Inkoppling av tågtelefonen kan ske antingen via telefonuttag-
en på yttersträckorna eller via blanktrådarna i tunn-
larna. I förstnämnda fallet erhålles förbindelse med
tunnelcentralen via vederbörligt ställverk. I sist-
nämnda fallet sker direktkoppling till tunnelcentralen.

d) Högtalarsystem

På stationerna finns högtalaranläggningar, genom
vilka meddelande kan lämnas till allmänheten och
personalen. Meddelandena kan lämnas från såväl
spärr som befälsrum och vidarebefordras till olika ut-
rymmen inom stationsområdet, såsom biljetthallar och
plattformar. Framdeles kommer eventuellt meddelan-
den att kunna sändas centralt från tunnelcentralen
till en eller flera stationer samtidigt.

e) Sökarsignaler

För att komma i förbindelse med viss personal, så-
som vakthavande befäl m. m. kommer att på prov sät-
tas upp en sökarsignalanläggning inom varje station
på södra nätet med sökarsignaler i biljetthallar, på
plattformar m. fl. platser. Sökarsignalerna utgöres av
en ljusstablå med olika ljuskombinationer (koder) för
olika personer med tjänst inom tunnelbanenätet. An-
ropssignal för sökarsignalsystemet avges från tunnel-
centralen. Då viss kod visas, skall vederbörande per-
son snarast anmäla sig per telefon till tunnelcentralen.

f) Överfallslarm

Under disken i varje biljettkiosk finns en tryck-
knapp, med vilken larmsignal kan ges till tunnelcen-
tralen. Knappen är av en tunn pappskiva skyddad mot
oavsiktlig beröring. Vid larm tryckes knappen helt i
botten, varvid pappskivan förstöres. På en kontroll-

tavla i tunnelcentralen markeras, från vilken station överfallslarm gjorts, varvid tunnelcentralen larmar radiopolisen. På så vis kan erforderlig hjälp snabbt erhållas.

Överfallslarm får användas **endast i fall av verklig fara**, t. ex. vid överfall eller rånförsök. Vid mindre allvarliga intermezzon skall anmälan till tunnelcentralen ske per telefon i vanlig ordning.

Har överfallslarm givits, och det senare visar sig, att polishjälp ej erfordras, skall tunnelcentralen omedelbart meddelas och radiopolisen återkallas.

Kan, sedan överfallslarm givits, kompletterande meddelande om orsaken lämnas per telefon, skall så likaledes ske och tunnelcentralen under hand orientera radiopolisen om händelsernas utveckling.

6. Rapportering vid trafikhändelser samt ur- och inkoppling av ström till strömskenan

Alla åtgärder vid trafikhändelser o. dyl., såsom om-dirigering av trafiken m. m. vid tillfälliga trafikstopp, ledes från tunnelcentralen, bemannad dygnet om. T. v. finns en tunnelcentral för vardera av södra och västra tunnelbanorna, men när dessa sammanbindes, kommer en gemensam tunnelcentral att inrättas för hela tunnelnätet. För ur- och inkoppling av tunnelbanans strömskeneanläggning har för tjänstgörande kontrollör vid resp. tunnelcentral utarbetats särskild instruktion.

Till tunnelcentralen skall såväl tunneltrafikpersonalen som personalen på anslutningslinjer till tunnelbanan omgående rapportera allt som är av vikt för trafiken på tunnelbanan och anslutningslinjer för att dels kunna erhålla erforderlig hjälp, dels lämna trafikanter på stationerna upplysningar om förseningar osv. Förutom tunneltrafikpersonalen skall givetvis envar annan vid bolaget anställd inrapportera till tunnelcentralen händelser av vikt rörande tunneltrafiken.

För rapportering gäller i övrigt följande:

a) På tunnelsträcka i innerstaden

Vid allvarligare olycksfall, urspåringar, kollisioner o. dyl., som fordrar omedelbara åtgärder, skall strömmen till strömskenan omgående brytas genom att blanktrådarna sammanföres samt tunnelcentralen snarast därefter meddelas om händelsen. Med tanke på de omfattande trafik- och säkerhetsåtgärder med åtföljande störningar i trafiken, som måste vidtas i samband med att strömmen slås ifrån strömskenan, får strömmen brytas, endast då absolut behov därav föreligger. (Jfr även sid 52—53).

b) Övriga bansträckor (utanför tunnelsträckan)

All muntlig rapportering sker antingen från de fasta telefonerna på stationer e. dyl. eller genom att inkoppla tågtelefonen på ställverkstelefonsystemets närmaste uttag.

Vid tillfällen, då strömmen till strömskenan skall brytas, sker detta efter meddelande därom till tunnelcentralen. I övrigt gäller samma bestämmelser som i punkt a) ovan.

7. Anmälan om in- och utpassage till resp. från tunnel

Belysningen mellan stationerna på tunnelsträcka är normalt släckt. Tändning resp. släckning utföres efter anmälan till tunnelcentralen.

Vid tänd belysning i tunnel skall föraren skärpa uppmärksamheten med hänsyn till att person(-er) därvid kan vara inne i tunneln.

För att tunnelcentralen skall få vetskap om, när belysningen skall tändas resp. släckas, åligger det envar, som har ärende in i tunneln, att sätta sig i förbindelse med tunnelcentralen såväl före som efter besöket i tunneln. Denna anmälningsskyldighet föreligger sålunda, även om belysningen redan skulle vara tänd vid

inträdet i tunneln, då i annat fall belysningen kan komma att släckas under vistelsen där. Skall flera personer i sällskap besöka tunneln, skall en av dem svara för ovannämnda anmälan till tunnelcentralen.

Anmälan om in- och utpassage antecknas i en särskild liggare på tunnelcentralen av tjänstgörande kontrollören där.

Har en händelse inträffat, som nödvändiggör snabb tändning i tunneln, sker detta genom sammanföring av de båda blanktrådar, som är uppsatta utmed tunnelväggen. Denna utväg får dock **icke tillgripas annat än i rent nödfall**, enär strömskeneanläggningen samtidigt blir spänningslös och ej åter får inkopplas, förän orsaken till urkopplingen blivit klarlagd. En sådan undersökning kan medföra, att ett längre trafikstopp uppstår.

8. Skyddsutrymmen och skyddsmarkering

Endast personal, som skall utföra arbete på spårområdet eller av tjänsteskäl i övrigt måste vistas där, får beträda banan. För att skydda denna personal från att bli påkörd av tåg, finns skyddsutrymmen inlagda på vissa platser vid stationer och utefter banan.

Skyddsutrymmen finns som regel på spårens ytter-sidor, dvs. utmed tunnelväggarna och utmed inhägnaden på förortssträckorna. Vid samtliga stationer finns dessutom skyddsutrymme även mellan spåren utanför plattformсандarna. Vid **stationer i tunnel** är skyddsutrymmena anordnade under plattformskanterna. Invid tunnelväggen saknas här skyddsutrymme. Skyddsutrymme under plattformskanter kan i enstaka fall även förekomma vid stationer på förortssträckorna.

På enstaka kortare sträckor i tunnel har skyddsutrymme ej kunnat anordnas. I vissa fall har där skyddsnischer upptagits i tunnelväggen.

För att markera platser där skyddsutrymme saknas eller där skyddsutrymme upphör för att fortsätta på annan plats är **varningsmarkering** utförd enl. följande:

- a) Sträcka utmed tunnelvägg, som saknar skyddsutrymme, är **punktvis markerad med skyltar, försedda med gula och svarta ränder**. (Undantag härifrån utgör tunnelvägg utmed plattform, där denna skyddsmarkering helt saknas.)
- b) Vid nischer samt på platser, där skyddsutrymme upphör för att fortsätta på annan plats, är **gula pilar uppsatta**, vilka anger i vilken riktning nästa skyddsutrymme finns.
- c) Pelare, stolpar, o. dyl., som står uppsatta inom skyddsutrymme så nära banan, att risk föreligger för klämning mellan fordon och pelare m. m., är markerade **med gula och svarta ränder**.

9. Skydds- och bärgningsutrustning

För att så snabbt som möjligt få tillgång till erforderliga verktyg m. m. vid inträffade trafikhändelser, såsom urspårningar och olycksfall finns vid följande stationer och vagnhallar särskild skydds- och bärgningsutrustning:

Södra nätet

Slussen

Medborgarplatsen

Skanstull

Johanneshov

Hammarby

Kyrkogården

Hökarängen

Slakthuset

Stureby

Nya Enskedehallen

Västra nätet

Kungsgatan

Rådmansgatan

Odenplan

S:t Eriksplan

Fridhemsplan

Kristineberg

Alvik

St. Mossen

Åkeshov

Blackeberg

Brommahallen

Spångahallen

Utrustningen har, där så varit möjligt, placerats i slutna rum för att vara skyddad för damm- och rostbildning.

I skydds- och bärgningsutrustningen ingår följande verktyg m. m.:

Vid stationer i tunnel:

- ✓ 1 st transporttralla för redskap
- 5 „ domkrafter (typ Nike 42 H special) med två separata lyftkrokar
- 3 „ balkar för sidoförskjutning av vagn
- 2 „ domkraftstöd av järn, försedda med taggar mot glidning
- 2 „ kättingar med krok för förankring av domkraftstöd
- ✓ 1 „ skäraggregat med brännare
- 1 „ av vardera stålspett, slägga, brandyxa, bågfil, plåtsax, bulstax, fogsvans samt spade
- 1 „ sladdlampa med 30 meter sladd
- 1 „ strålkastare med 30 meter sladd
- 1 „ av vardera sjukbår, filt och förbandslåda
- 1 „ jordningsdon
- 1 „ spänningsprovare
- 1 „ pressening
- Div. pallningsvirke

Vid stationerna Slussen, Kungsgatan, Odenplan och Fridhemsplan ingår dessutom i utrustningen 1 st transporttralla för tunnelvagnsboggi.

Vid stationer utanför tunnelsträcka samt vid vagnhallar

Utrustningen är densamma som i tunneln, dock med minskning av skäraggregatet, 1 st domkraftsstöd och 1 st balk. Transporttralla för tunnelvagnsboggi ingår dessutom i utrustningen vid stationerna Hökarängen och Stureby samt vid vagnhallarna.

Övriga bestämmelser för skydds- och bärgningsutrustningen

Förvaringsplats för ifrågavarande utrustning är i regel belägen vid ena plattformänden.

Utöver ovan nämnd utrustning finns på varje station i spärr 1 en förbandslåda. På stationer med tunnelcentral är förbandslådan placerad i tunnelcentralen.

Skydds- och bärgningsutrustningen får endast användas för de ändamål för vilka den är avsedd. Användes utrustningen för andra ändamål, kan det leda till, att verktyg m. m. skadas eller förkommer, vilket skulle innebära, att en värdefull säkerhetsanordning ej fungerar vid en urspårning eller vid ett olycksfall.

Nyckel till rum, där skydds- och bärgningsutrustning finns, förvaras i spärr 1. Härutöver finns en nyckel upphängd inom glas vid dörren till förvaringsutrymmet. Sistnämnda nyckel får endast användas, då så är oundgängligen nödvändigt och skall efter användningen överlämnas till tunnelcentralen med rapport över orsaken till användningen.

Reservnycklar för skydds- och bärgningsutrustningarna finns vid tunnelcentralen.

Genom tunnelbefälets försorg skall en gång i månaden inventering av skydds- och bärgningsutrustningen verkställas samt kontrolleras, att den inom glas upphängda nyckeln och nyckeln i spärr 1 finns på sina platser. Synes något ej vara i sin ordning, skall tunnelcentralen underrättas för vidare rapport till hallsektionen, vilken svarar för tillsyn av nämnda utrustning. Eventuell brist i förbandslådan skall dock anmälas till säkerhetstjänsten (tel. 11 68), vilken svarar för tillsynen av denna utrustning.

För sjukvårdsutrustningen gäller särskilt följande:

I första hand skall förbandslådan i spärr 1 användas. Den förbandslåda som ingår i skydds- och bärgningsutrustningen, får endast begagnas i samband

med användning av övrig utrustning eller då så är oundgängligen nödvändigt, t. ex. om spärrens förbandslåda av någon anledning ej skulle vara komplett.

För att man skall vara säker på att innehållet i förbandslådorna blir kompletterat, skall anteckning ske i en anteckningsbok, som förvaras i varje förbandslåda, varje gång förbandsartiklar, läkemedel e. dyl. tas i bruk.

Utöver den sjukbår, som ingår i skydds- och bergningsutrustningen, finns på varje station en hopfällbar bår, som är placerad i befälsrummet eller i avräkningsrummet på station, där befälsrum saknas. På stationer med friliggande personalbyggnad är båren placerad i trappnedgången till pannrummet.

10. Eldsläckningsredskap m. m.

För omedelbart ingripande vid brand finns eldsläckningsredskap m. m. vid stationer, relärum, elcentral och maskinrum enligt följande:

Stationer i tunnlar

På varje stationsplattform finns minst 2 brandposter med tillhörande slang. Dessutom finns ett brandskåp för alarmering av brandkåren.

I varje biljetthall finns 1 brandpost samt i vissa lokaler tappkran med slang för inkoppling på vattenledningsmunstycke.

Stationer på förorts nätet

På samtliga stationer utmed förorts nätet finns spolposter i biljetthallar och pannrum, från vilka vatten kan hämtas för eldsläckning.

Relärum, elcentraler och maskinrum

I dessa lokaler finns i regel en kolsyresnösläckare och en tappkran med slang.

Övriga bestämmelser för brandredskapen

Redskapen skall så vitt möjligt användas så, att onödiga skador på person eller egendom ej vållas. Särskilt kan kolsyreapparater vålla personskador, om de ej användes på föreskrivet sätt.

Att spruta vatten på en strömskena eller på en bar kabel bör undvikas, enär en vattenstråle, om den är sammanhängande, kan leda ström.

För att markera var redskapen finns, är förvaringsplatserna utmärkta med en vit skylt med en röd ring och en röd siffra i den vita mittytan, angivande redskapets nummer. För att redskapen alltid skall vara lätt tillgängliga är det förbjudet att placera någonting framför desamma.

Tillsyn av brandredskapen m. m. utövas av bolagets civilförsvarsektion, (tel. 21 45, under icke expeditionstid 25 04) till vilken anmälan via tunnelcentralen skall ske, om redskapen använts eller om felaktighet iakttas.

B. Stationer

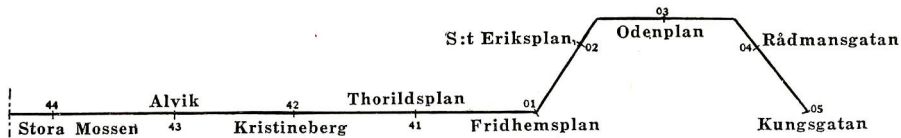
1. Stationernas utformning

Tunnelbanenätets stationer är numrerade med tvåsiffriga tal enligt ett system, som även anger, vilken bana eller bandel stationen tillhör. Numren ligger bl. a. till grund för angivande av tjänsteindelningen på resp. stationer (se fig. 1 sid. 23).

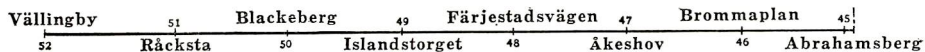
Stationsplattformarna har en längd av 145 m samt uppgång i ena eller båda ändarna. På förortsstationerna är plattformarna dock i flertalet fall tills vidare ej utbyggda till full längd.

I stationsanläggningarna ingår biljetthallar och personalutrymmen m. m. I biljetthallarna finns spärrkiosker för såväl in- som utgående trafikanter. Kioskerna för inpasserande trafikanter utgöres av inbyggda tvåmans biljettkiosker och för utpasserande av öppna viserkiosker. Vid några stationer, finns dess-

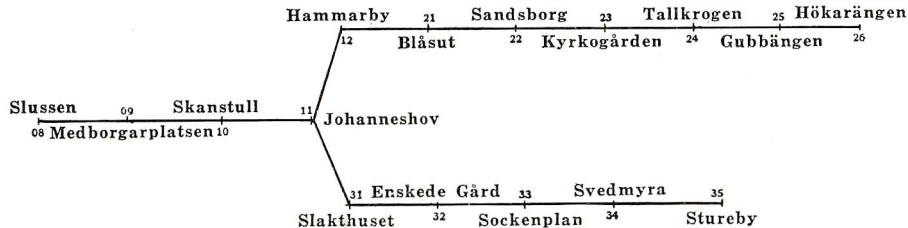
Västra nätet



Linje 11



Södra nätet



Linje 18

Linje 19

Fig. 1. Nummerindelning av tunnelstationerna.

utom framför spärrlinjen försäljningsplatser, s. k. förkiosker, där biljetter köpes, vilka sedan skall uppvisas i viserspärren.

Personalutrymmena ligger antingen i direkt anslutning till biljetthallen eller i en fristående stationsbyggnad. De utgöres av avräkningsrum, toalett- och matrum samt på vissa stationer befälsrum. Envar åligger att för den gemensamma trevnaden hålla noga på ordning och snygghet i personalutrymmena, ställa in servis i skåpen efter användningen osv. samt att så vitt möjligt bidra till att obehöriga ej bereda sig tillträde till lokalerna. Särskilt i friliggande personalbyggnader eller där personalrummen är utan kontroll av tjänstgörande personal, är det nödvändigt, att ingångsdörren hålles låst.

På stationerna finns även försäljningskiosker för tidningar och tobak m. m. De ligger i regel utanför spärrlinjen.

För att underlätta för trafikanterna att välja rätt tåg, finns på vissa stationsplattformar ljusskyltar, vilka tändes, strax innan tåg kommer in på stationen och därvid anger tågets destination.

Stationerna indelas i följande typer:

1) Stationen har spärrar, personalutrymmen m. m. i huvudsak i **samma** plan som plattformen (t. ex. Slussen).

2) Stationsanläggningen är förlagd **över** spårplanet med trappnedgång till plattformen (t. ex. Medborgarplatsen). Trapporna är vid vissa större stationer delvis utförda som rulltrappor.

3) Stationsanläggningen är förlagd **under** spårplanet med trappuppgång till plattformen (t. ex. Kyrkogården). Ev. finns rulltrappa till plattformen.

4) Spärrbyggnad är anordnad på plattformen. Stationsbyggnaden är **friliggande** utanför spårområdet (t. ex. Blåsut).

2. Nycklar till tunnelstationerna

För tjänstgöring vid tunnelbanan utlämnas nycklar till trafikpersonalen enl. följande:

Personalgrupp	Slag av nycklar	Nyckeln avsedd för
Tunnelbefäl	Stationsnyckel typ TT1 samt grindnyckel	Stationsingångar och personalutrymmen, ställverk, städskrubbar, nedgångar till källarvåningen på stationer med friliggande stationsbyggnad, omklädnadsrum, pannrum och rulltrappsmånöverrum. Grindnyckeln passar till grindarna utefter förortssträckorna.
Tågpersonal (förare och tågvak)	Stationsnyckel typ TT3	Stationsingångar och samtliga personalutrymmen på tunnelstationerna samt de friliggande stationsbyggnaderna. Nycklarna passar ej till biljettkioskerna.
Stationspersonal (biljettförsäljare, spärrvakter och plattformsvakter).	Stationsnyckel typ TT4	Stationsingångar, biljettkiosker, personalutrymmen och städskrubbar på tunnelstationerna och de friliggande stationsbyggnaderna. (Vid stationer med friliggande stationsbyggnad är nyckeln även avsedd för nedgång till källarvåningen.)
Ställverkspersonal	Stationsnyckel typ TT5	Stationsingångar och ställverk.

Del II.

**Vagnbeskrivning för
tunnelvagnar**

Se särskild instruktion.