

AKTIEBOLAGET STOCKHOLMS SPÄRVÄGAR

Trafikavdelningen

GH/KJ

Trafikdirektörsorder

Litt. A 225/1965

Gällande fr.o.m

den 18/10 1965

NYTT TRAFIKERINGSSYSTEM
FÖR TUNNELBANORNA.

Ny Trafikplan

Turintervall, Linjdestinationer
Tågföljder, Trafikvariationen
Kopplingen, Förstärkningstrafiken
Vagnstillhörigheten, Tågbehovet
och Bemanningsreglerna ändras

Kompletterad Tågutrustning

Dörr-öppnar- resp. stängnings-
systemen kompletteras och ändras
Högtalarsystemet kompletteras
Diverse utrustning ändras

Trafikföreskrifter

För tvåmansdriften modifieras
För enmansdrift införes
Högtalarmeddelanden i tåg ändras

Övriga förändringar

Vissa servicefunktioners omlägg-
ning aviseras

AKTIEBOLAGET STOCKHOLMS SPÄRVÄGAR

Trafikavdelningen

GH/KJ

Personlig order till sll
tunneltrafikpersonel

Trafikdirektörsorder

Litt. A 225/1965

Gällande fr.o.m.

den 18/10 1965

Till

Tunneltrafikbefälet

Tunneltrafikpersonalen

Ang.

nytt trafikeringssystem
för tunnelbanorna

Fr.o.m. dagtrafikens början måndagen den 18 oktober 1965 skall en helt ny plan för tågtrafiken tas i bruk på Tunnelbanan. Vidare införes enmansbetjäning på tåg om högst 4 vagnar. Den personal som beröres av ändringarna kommer icke att erhålla någon särskild utbildning. Därför lämnas redan nu för benäget studium en förhåndsorientering om såväl de trafikmässiga förändringarna som de delvis ändrade tjänsteföreskrifter som skall tillämpas. De förändringar av tjänster m.m. som samtidigt skall genomföras kommer att bekantgöras på annat sätt.

1. Ny trafikplan.

Den nye trafikplanen bygger på att heldagslinjerna 11, 18, 19 samt 13 och 14 skall utgöra en fast basstrafik med en turtäthet som hålles konstant under lång tid per dygn och långa perioder per år. Ut- och ingångstiderna för första resp. sista tåg på dessa linjer bibehålles i stort sett oförändrade.

Tidtabellen har konstruerats så att det blir konstanta tidsavstånd mellan de olika heldagstågen på den gemensamma sträckan. Så länge en viss turtäthet gäller blir det sålunda samma tidsavstånd mellan dessa tåg antingen det går förstärkningståg (linjerna 28, 29, 24) eller ej.

I varje körriktning skall vidare tillämpas en konstant körtid. Avsikten härmed är att avgångstider från ändstationerna och passagetider vid mellanstationerna skall infalla på minuttel som upprepas timme för timme så länge

det fasta basintervallet gäller.

För att möjliggöra denna målsättning har det varit nödvändigt att ändra linjeföringen i Västerort för tre av linjerna. I den nya trafikplanen skall följande gälla:

11. Turintervall (Heldagslinjerna)

Period och veckodag Turintervall-minuter-för varje linje under resp. del av dygnet

<u>Måndag-Fredag</u>	Utgång - 20.30	20.30-0.00
Början sept.-Medio juni	10 min.	15 min.
Medio juni-Början sept.	12 "-	15 "-
<u>Lördagar</u>		
Hels året	12 min.	15 min.
<u>Sön- och helgdagar</u>		
Hels året	12 min.	15 min.

I natttrafiken bibehålls nuvarande intervall.

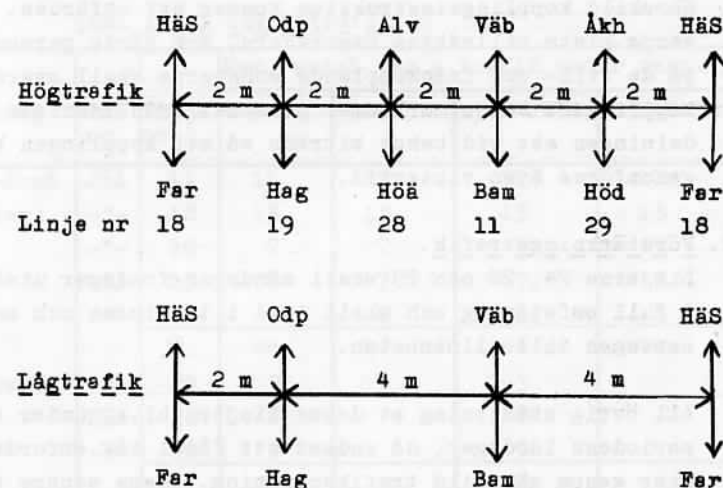
12. Linjdestinationer.

Linje 11	Bagarmossen-Vällingby
"- 18	Farsta-Hässelby Strand
"- 19	Hagsätra-Odenplan
"- 13	Sätra-Östermalmstorg
"- 14	Fruängen-Östermalmstorg
"- 24	Telefonplan-Östermalmstorg
"- 28	Hökarängen-Alvik
"- 29	Högdalen-Åkeshov

De understrukna namnen innebär en förändring för resp. linje.

13. Tågföljder.

Som exempel på den nya trafikens uppläggning visar figuren de tågföljder och intervall, som skall tillämpas över "gemensamma sträckan" på T-bana 1 i måndag-fredagstrafikens vinterprogram under tiden ~ 5.30-20.30. (10-minuterstrafiken).



14. Trafikvariation.

Som angivits i det föregående kommer turintervallen att vara konstanta under långa perioder. Variationen av platsutbudet kommer därför huvudsakligen att ske genom dels ändring av antalet vagnar i heldagstågen (koppling) dels temporär insats av förstärkningstrafik.

14.1. Koppling.

Heldagslinjernas stomme skall utgöras av 4-vagnarståg till vilka kopplas förstärkningsenheter om 2-4 vagnar: dels måndagar-fredagar under såväl morgonens som eftermiddagens högttrafiktid. (Visse tåg utgår dock med fullt vagnantal) dels lördagar från och med morgonens till och med eftermiddagens högttrafiktid. (Ingen fränkoppling på fm) dels vissa söndagar och då på enstaka linjer och under begränsad tid, exempelvis linje 18 under tiden kl. 11.30-16.30.

Utöver detta sker tillkoppling för att erhålla erforderlig förstärkning av utbudet natt till lördag och natt till söndag.

Linjerna till- och fränkopplas enligt följande:

- Linje 11 Vällingby och Bagarmossen
- Linje 18 Vällingby, Hässelby Strand och Farsta
- Linje 19 Hagsätra
- Linje 13 Sätra
- Linje 14 Fruängen

Särskild kopplingsinstruktion kommer att utfärdas. För varje plats tillsättes övervakare, som jämte personalen på de till- och fränkopplande enheterna skall svara för kopplingen. Dessutom kommer personal från tekniska avdelningen att vid behov biträda så att kopplingen kan genomföras även vintertid.

142. Förstärkningstrafik.

Linjerna 24, 28 och 29 skall måndagar-fredagar utsättas i full omfattning och skall ingå i turlistan och annonseringen till allmänheten.

All övrig utsättning av dessa linjer, bl.s. under vinterperiodens lördagar, då endast ett fåtal tåg erfordras, sker genom särskild trafikordning. Dessa senare tåg annonseras ej.

143. Vagnstillhörigheten.

Vad gäller vagnarnas halltillhörighet bygger trafikplanen för T-bans 1 på följande regler, som också skall tillämpas vid improvisationer:

1. Under lågtrafiken på dagen får vagnar ingå till valfri hall.

2. Vid ingångar på eftermiddag, kväll och natt skall resp. hall återfå sina egna vagnar. Om detta icke är möjligt må:

Spångevagnar ingå till Högdalshallen

Högdalsvagnar ingå till Spånga- eller Hammarbyhallen

Hammarbyvagnar ingå till Högdalshallen

Per dygn räknat måste varje vagnhall dock återfå

lika många vagnar som tidigare utsänts därifrån.

3. Vid tågbyten - på grund av vagnfel - får det felaktiga tåget ingå på den ur trafiksynpunkt sett bäst belägna vagnhallen.

144. Antal tåg i trafik.

Veckodag	Tab nr	Linje nr	Max. antal tåg i trafik under resp. period				
			Utg-930	930-1530	1530-1830	1830-2030	2030-000
Månd-Fred (Vinter)	25A	11	11	11	11	11	8
	"	18	13	13	13	13	9
	"	19	7	7	7	7	5
	8A	13	7	7	7	7	5
	"	14	6	6	6	6	4
		Σ	44	44	44	44	31
	8A	24	5		5		
	25A	28	8		8		
	"	29	9		9		
		Σ	22		22		
		Tot.	66	44	66	44	31
Lörd (Helt år)	25B	11	9	9	9	9	8
	"	18	11	11	11	11	9
	"	19	6	6	6	6	5
	8B	13	6	6	6	6	5
		14	6	6	6	6	4
		Σ	38	38	38	38	31
		24	0	0			
	25B	28	2	2			
	"	29	3	3			
		Σ	5	5			
		Tot.	43	43	38	38	31
Sönd (Helt år)	25C	11	9	9	9	9	8
	"	18	11	11	11	11	9
	"	19	6	6	6	6	5
	8C	13	6	6	6	6	5
	"	14	6	6	6	6	4
		Tot.	38	38	38	38	31

15. Bemanningsregler.

Den nye trafikplanen bygger på ett tåg, som innehåller upp till 4 vagnar skall köras i enmansdrift. Tåg med större vagnantal än 4 skall som hittills framföras dubbelbemänsade. För den komplettering av vagnutrustningen som gjorts för enmansdriften och de tjänsteföreskrifter, som därvid skall tillämpas, redogöres i det följande:

2. Kompletterad tågutrustning.

Vagnar C1, C2 och C4 har försetts med nya anordningar, som skall underlätta enmansdriften. Även om alla vagnar icke hinner färdigställas till omlägningsdagen kommer dock ledarvagnarna i de aktuella tågen att ha den nye utrustningen från denna tidpunkt. Kompletteringen gäller:

21. Öppningen av tågsidodörrarna.

Vid förarplatsen har uppsetts två grupper nye manöverknappar - en för vardera tågsidans dörrar.

Se figur 1.

Varje sådan grupp består av tre stycken knappar varav den ensamt placerade "Öppna" är en säkerhetsknapp. Av de båda invid varandra placerade knapparna utgör den som är märkt "Öppna" en manöverknapp för tågsidodörrarna. Den andre knappen märkt "Pess.Öppna" utgör impulsdon för medgivande om lokalt öppnande.

Öppning av tågsidodörrarna resp. impuls för medgivande om lokalt öppnande med användande av dessa nye knappar förutsätter att säkerhetsknappen intryckes samtidigt med någon av de båda andre knapparna i samma grupp. Denna dubbelmanöver, som måste ske med tvåhandsgrepp, är betingad av säkerhetsskäl, dörröppning skall endast kunna ske på stillastående tåg.

22. Stängning av tågsidodörrarna.

För stängning av tågsidodörrarna har en ny knapp uppsetts på varje tågvektstavla intill den redan befintliga stängknappen. En sådan ny rund knapp har dessutom monterats i

änden av handtaget på den nye handmikrofon, som uppsetts innanför varje hyttsidodörr.

Se figur 1.

23. Dörrmanöversystemet, som sammanhänger med de nye knapparna, fungerar så att om någon av de nyuppsatta knapparna begagnats för dörröppning, skall dörrstängningen också ske med någon av de nye knapparna.

Vidare gäller att om tågsidodörrarna öppnats med de nye knapparna kan tågvektens hytt dörr stängas utan att tågsidodörrarna går igen. Slutligen kan tågvektensnyckeln uttagas och insättas i annan hytt utan att detta påverkar tågsidodörrarna. Efter det sådan flyttning skett skall öppnarimpuls ges i den nye hytten, varigenom manövreringen kopplas bort i den tidigare begagnade hytten och övertages av den nye.

Manöversystemet med de ursprungliga knapparna på tågvektstavlorna är helt oförändrat.

24. Högtalarsystemet har kompletterats med en bärbar handmikrofon (med spiralkabel) anbrings innanför varje hyttsidodörr.

Se figur 1.

Med de bibehållna strömställarna för högtalarsystemet kan denna mikrofon kopplas för kontakt med antingen "Trafikenter" eller "Tågpersonal". Därvid skall den särskilda in- och urkopplingsställaren stå i läge "Till". I mikrofonens handtag finnes vidare en tangent för in- och urkoppling av mikrofonen.

25. Stegen för utrymning, som nu är placerad på den inre förarhyttsdörren i A-änden flyttas till kupéutrymmet, där den upphänges under vegnens tak.

26. Förarstol av ny konstruktion införes.

3. Trafikföreskrifter.

31. För tvåmansdriften på tåg om 5-8 vagnar skall nuvarande bestämmelser och tjänsteföreskrifter gälla. En förenkling av tågvektsutropen genomföres dock. (Se vidare härom i punkt 33).

32. För enmansdriften gäller enligt Kungl. Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsens beslut att denna driftform får begagnas på i trafik gående tunneltåg under förutsättning att tåget innehåller högst fyra vagnar.

För tjänsten som förare på tåg i enmansdrift skall i tillämpliga delar och med smärre modifikationer gälla de föreskrifter som nu tillämpas för såväl förartjänsten som tågvektstjänsten. Innebörden av förändringarna är bl.a.

att föraren vid vagnuttagningen, utöver normal förarutrustning skall medföra tågvektsnyckel, handsignallykta och högtalarkort. Tågvektsnyckeln skall vara insatt i lederhyttens tågvektstavla

att förarens åtgärder vid kontrollen av utgående korta tåg skall innefatta även tågvekts skyldigheter

att föraren vid tågs avgång från station skall ha övertygat sig om att av- och påstigningen är avslutad och att tågsidodörrarna kan stängas innan han själv ger stängningsimpuls. Vid denna kontroll får föraren icke avlägsna sig längre bort från sin öppna hytt dörr än att han kan förhindra obehörig att taga sig in i körhytten.

Sedan "vita lampan" tänts skall föraren ge klarsignal och invänta att denna gått fram innan han startar tåget

att föraren, därest klarsignalen feller, skall ansätta fullbroms. Tändes "vita lampan" får föraren ge förnyad klarsignal, varvid denna kan ges från den närmast förarplatsen belägna tågvektstavlan

att föraren under färd skall utföra viss utropning av stationer m.m. enligt anvisningar i det följande
att föraren, därest han måste avlägsna sig så långt bort från körhytten att han ej kan övervaka denna, måste förebygga obehörig manövrering av tåget. Därvid skall bromshandtaget ställas i fullbromsläge. Lämner föraren sin hytt, när tåget står vid stationsplattform, måste han dessutom ställa fertyckeln i neutralläge samt stänga och låsa hytt dörren

att föraren skall tända och släcka kupébelysningen, vilket skall ske vid stationen närmast före resp. efter den aktuella tunnelsträckan.

Nu gällande föreskrifter om åtgärder vid enkelspårsdrift och vid vissa vagnfel skall även tillämpas på normalt enbemannade tåg. De uppgifter, som enligt nuvarande föreskrifter åligger tågvekt exempelvis uppsikt bakåt vid backningsrörelser genom växlar och uppsikt framåt vid körning från annan hytt än lederhytten kommer sedan enmansdriften införts att uträttas av särskilt beordrad personal.

33. För en- och tvåmansdriften gäller att föraren resp. tågvekten skall lämna information till allmänheten genom högtalarsystemet i tåget.

Den förenklade informationen - bl.a. borttages den nuvarande utropningen av nummer på anslutande busslinjer -, som för övrigt bör kunna lämnas utan läsning i högtalarkort, skall innefatta.

A. Vid "På- och avstigning", vid "Driftstörningar" och på "Ingående tåg" göres de anrop och lämnas de meddelanden, som ingår i de nuvarande rutinerna.

B. I all linjetrafik:

- a) Vid avgång från och vid ankomst till ändstation verkställs de nuvarande utropen.
- b) Före ankomst till station utropes stationens namn.
- c) Före ankomst till grenpunkt skall (vid färd från ytterstad mot Gamla Stan) utrop göras av destination för avgrensande linjer.
- d) Före avgång från grenpunkt skall (vid färd från Gamla Stan mot ytterstad) utrop göras av det egna tågets destination.

C. I natttrafiken (Extra anrop):

Före avgång från station skall (vid färd söderut) på den med linjerna 11 och 19 resp. 13 gemensamma sträckan utropes att tåget medtager trafikanter till dessa linjers södra destinationer.

För den personal som önskar en detaljerad anvisning om hur dessa anrop skall göras utges samtidigt nya högtalarkort som genom de gjorda förenklningarna kunnat utföras som ett kort för vardera T-bans 1 och T-bans 2 jämte ett gemensamt kort för de enligt punkt 1 ovan angivna utropen.

Utropet "Tåget stannar ej vid Johannelund", som under aktuell tid skall göras i vardagstrafiken på linje 18 - i södergående vid Hässelby Gård och i västergående vid Vällingby - verkställs i enlighet med de speciella hållkort, som skall ingå i tågutrustningen på linje 18. De nuvarande markeringarna härför utgår ur tidtabellerna.

4. Övriga förändringar.

De här angivna förändringarna innebär givetvis följdverkningar för andra verksamhetsområden inom tunnelbanorna. Sålunda är att räkna med:

Ändrad destinationsskyltning för linjerna 11, 18 och 29.

Nya tågtidstabeller n:ris 25A, B och C för T-bans 1
samt -"- 8A, B och C -"- T-bans 2.

Nya ut- och ingångstabeller för tågen.

Nya kopplingslistor.

Nya omskyltningstabeller.

Nya tjänstgöringstider för tågvändare.

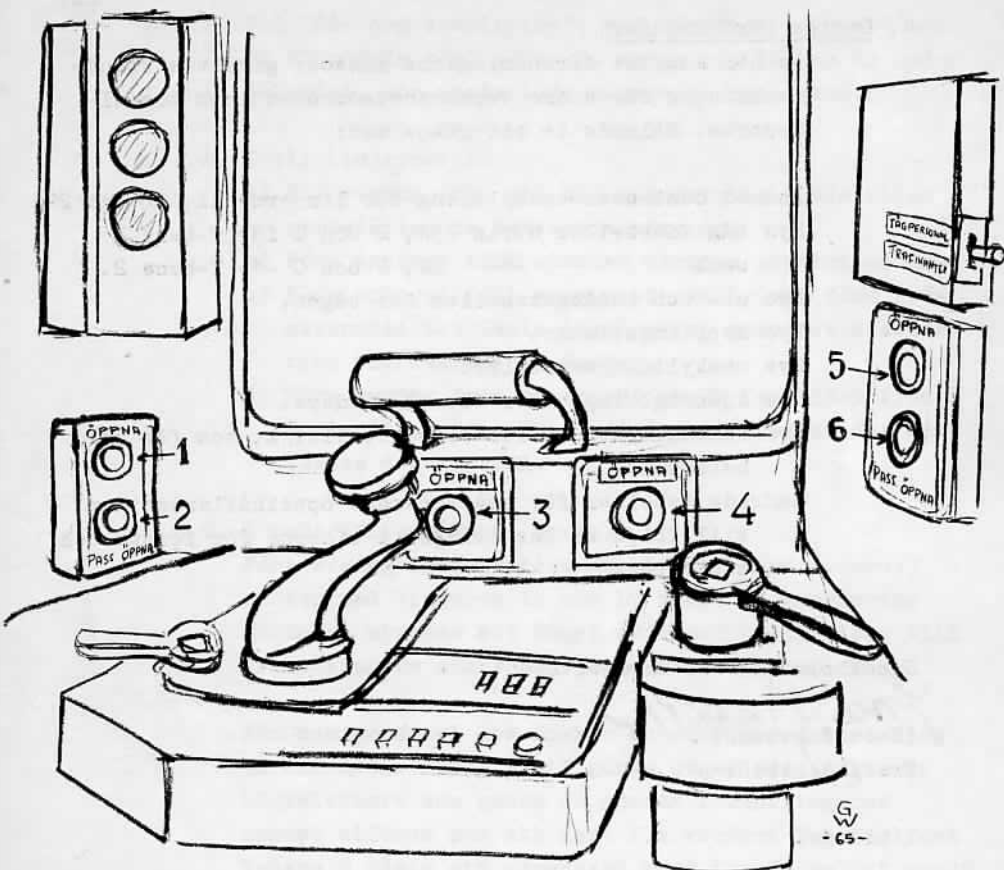
Nya bemanningstider för vissa ställverk, som får ökad belastning.

Ändrade tabeller för stationernas öppethållandetider till följd av justeringar i tiderna för första och sista tåg.

Stockholm den 12 augusti 1965

Sven Jonasson
(Sven Jonasson)
Trafikdirektör

1 bilaga.



MIKROFON-
INKOPPLING

STÄNGNING AV
TÅGSIDODÖRRAR

MANÖVERKNAPPAR FÖR ÖPPNING AV TÅGSIDODÖRRAR

	<u>VÄNSTER</u>	<u>HÖGER</u>
SÄKERHET	3	4
ÖPPNA	1	5
PASS ÖPPNA	2	6