

SUBMISSION RE

John Edward Harrington (74)

33 Aldgate St.

PROSPECT NSW 2148

Phone/Fax (02) 9631-7691

CBD & SOUTH EAST LIGHT RAIL

APPLICATION N° SSI 6042

Attention Director - Infrastructure Projects Branch

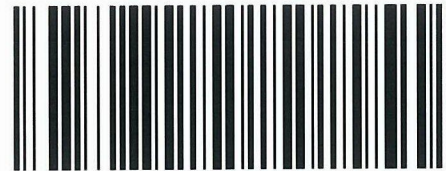
Development Assessment Systems & Approvals

Department of Planning & Infrastructure

GPO Box 39

SYDNEY NSW 2001

4 ~~3~~ PAGES



PCU049494

Dear Minister,

I OBJECT to the proposed position in the STREET of TRAM TRACKS in the CBD, the proposed position of TRAM STOPS, the proposed position of OVERHEAD SUPPORT, the proposed construction of PEDESTRIAN & TRAM ONLY ZONES the proposed BY-PASSING of the CLEVELAND ST. CORRIDOR & the proposed TRAM ONLY LANES in COMMERCIAL & RESIDENTIAL STREETS.

The REASONS are as follows:-

- ① It is COMMERCIALLY NECESSARY to SHARE ALL LANES with ALL VEHICLES, especially GOODS DELIVERY & EMERGENCY VEHICLES as does the PRESENT BUS SYSTEM through the use of LANE ② with GENERAL TRAFFIC & pulling into & out of ACCESSIBLE KERBSIDE STOPS for PASSENGERS, thus leaving LANE ① FREE for GOODS DELIVERY ETC. — MODERN BENDY TRAMS can NOW DO THIS by having BENDY TRAM STOPS, accessed from a LANE ② TRACK POSITION using GIVE WAY RULE BLINKERS for ENTRY & EXIT as do BUSES. Thus creating an ACCESSIBLE LEVEL ENTRY AT ALL DOORS TRAM STOP, allowing FOLLOWING EXPRESS TRAMS & GENERAL TRAFFIC to OVERTAKE on the R/H SIDE whilst at the TRAM STOP.
- ② A LANE ② TRACK POSITION SHARED WITH GENERAL TRAFFIC, means it can ALSO be EASILY REACHED by SMART, SHARED, STREET LIGHT POLES, sighted AWAY from the KERB behind the FOOTPATH so as to SUSPEND the OVERHEAD CONTACT WIRE WITHOUT the UNSIGHTLY CLUTTER of SPAN WIRES A CROSS THE STREET or the use of HAZARDOUS CENTRE OF THE ROAD TRACK POLES.
- ③ The construction of PEDESTRIAN & TRAM ONLY ZONES requires AUTOMATIC SPEED GOVERNORS to AVOID PEDESTRIAN KNOCK DOWNS combined with EMERGENCY ELECTROMAGNETIC TRACK BRAKES thus greatly SLOWING THE TRAM.
- ④ BY-PASSING the CLEVELAND ST. CORRIDOR, BY-PASSES SYDNEY BOYS & SYDNEY GIRLS HIGH SCHOOLS & the COMMERCIAL STRIP.
- ⑤ Creating TRAM ONLY LANES creates INACCESSIBILITY.

Yours Sincerely

John Edward Harrington (74)

FORMER W.C.C. TROLLEYBUS OPERATOR 140 WELINGTON N.Z.
FORMER M&MTB TRAM CONDUCTOR 3345 MELBOURNE VIC.

Department of Planning
Received

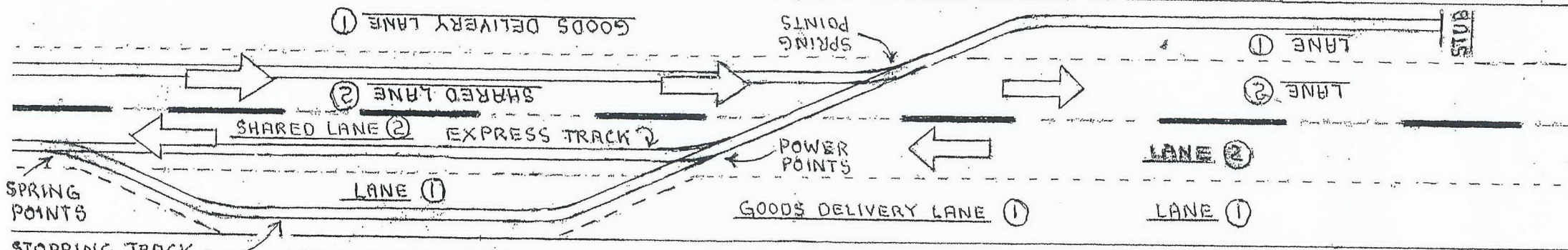
18 NOV 2013

Scanning Room

AMENDED 22/7/11
further amended 10/10/10
For all Submissions
18/6/07 (C) 2007

LOCK UP
TOILET
AT ALL
TERMINALS

STUB TRAM TERMINUS
WITH ROOM FOR LAYOVERS



STOPPING TRACK
(kerbside tram stops - level entry)

KERB PASSABLE & COMPATIBLE
ALL SAFE ACCESSIBLE LEVEL-ENTRY
kerbside TRAM STOPS that allow following traffic to SAFELY PASS (overtake) at every TRAM STOP on the R/H side. (10/10/10) as well as following EXPRESS TRAMS

PAGE 4
CITY OF PARRAMATTA
SUBMISSION
15/5/07
MAYERLEY & WOOLAHRA NSW MUNICIPAL COUNCIL
SUBMISSION
6/6/07
PAGE 3

PRIORITY GIVE WAY RULE BLINKERS
Must be used to EXIT all BENDY TRAM STOPS
further amended 10/10/10. 22/7/11. 23/3/12.
AMENDED TRACK POSITIONS For all Submissions

From John Edward Harrington
Light Rail & Trolley Bus Driver (WELLINGTON NZ. & MELBOURNE VIC.)

CONDUCTOR 3345 Signed John Edward Harrington
Age Pensioner (72)

33 Aldgate St. PROSPECT NSW AUSTRALIA 2148 Phone/Fax (02) 9631-7691 18/6/07

* USING INSULATED GROOVED RAIL IN POCKET SLOTTED MASS CONCRETE PANEL TRACK. 22/7/11 2007
AS IN THE SPEED GOVERNED SECTION OF STREET TRACK RAILWAY COLONNADE & HAY ST.

STAGGERED HALF BENDY & FULL BENDY (ALL COMPULSORY and EXPRESS TRAM STOP overtaking)
Both sides (double) priority GIVE WAY BLINKERS must be used and GONG SOUNDED to EXIT STUB TRAM TERMINUS against TRAFFIC FLOW LANE 2
(Spring Points Departure)
All other FULL BENDY TRAM STOPS are directly opposite each other.

MODERNÍ TECHNOLOGIE MODERN TECHNOLOGY

SKŘÍŇ VOZIDLA VEHICLE BODY

Kostra skříně vozidla je dynamicky odolná svařovaná konstrukce z kvalitní oceli se zvýšenou korozi-vzdorností. Čelní partie sestává z několika snadno výměnitelných laminátových tvarových dílů sendvičové konstrukce. Střešní partie je tvořena sendvičovými panely. Boční obložení je tvořeno lepenými velkoplošnými laminátovými díly.

The car-body framework is a dynamically resistant, welded construction made of high-quality steel with high corrosion resistance. The front part consists of several easily removable laminated structural parts of sandwich construction. The roof is made of sandwich panels. The side covering is made of laminated large segments.

ENGLISH

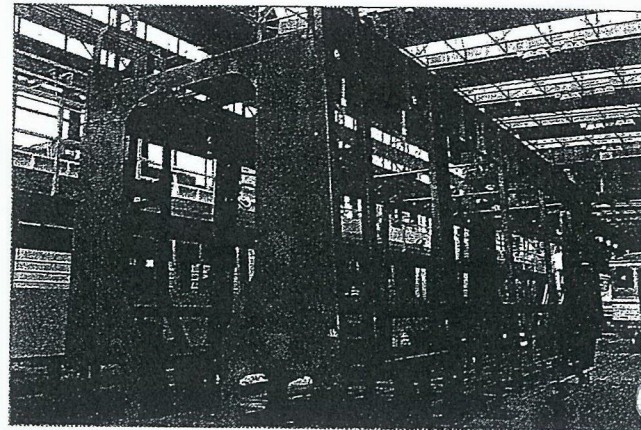
The vehicle is equipped with driving bogies as it could be also equipped with normal ones. The outer bogies differ from the inner bogies in the bogie framework and swing bolsters. Nevertheless, many parts are identical for all types of bogies.

The bogies have two axles and two-level springing. The mounted wheels are made of rubber-sprung wheels with integrated brake-discs and axle beam.

On the axle beams there is a combined, dynamically resistant, primary rubber-bonded-metal-sprung bogie framework. This bogie framework supports four traction motors and one (in outer bogies) or two (in inner bogies) sprung swing bolsters.

The secondary springing of the swing bolsters is secured by steel coil springs with parallel hydraulic rotating dampers. On the swing bolsters there are pivot bearings, which facilitate full rotation of the bogie below the body without any limitations.

The unconventional arrangement of the bogies, and their optimized design make it possible to use a 100% low floor, while preserving full rotation of the bogies at the same time.



PODVOZKY BOGIES



Vozidlo je vybaveno hnacími podvozků a popřípadě i běžnými podvozků. Krajin podvozků se odlišují od vnitřních podvozků podvozkovým rámem a kolébkami. Značný počet dílů je však u všech typů podvozků shodný.

Podvozků jsou dvounápravové s dvoustupňovým odpružením. Dvojkol jsou tvořena pryží odpruženými koly s integrovanými brzdovými kotouči a nápravnicí. Na nápravnicích spočívá primárními pryžokovovými prvky odpružený kombinovaný dynamicky odolný podvozkový rám, který nese čtyřicet trakčních motorů a jednu (krajní podvozků) nebo dvě (vnitřní podvozků) odpružené kolébkky. Sekundární vypružení kolébek je tvořeno ocelovými vinutými pružinami s paralelními hydraulickými rotačními tlumiči. Na kolébkách jsou umístěna otočová ložiska umožňující natáčení podvozků pod skříní bez omezení v plném rozsahu.

Netradiční rozmístění podvozků a jejich optimalizovaný návrh umožňují aplikaci 100% nízké podlahy při zachování plné otočnosti podvozků.

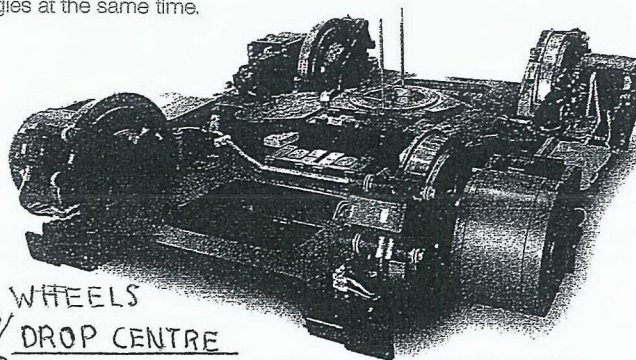
MODERN BENDY TRAM BOGIES
FOR USE WITH BENDY TRAM STOPS



NO
CROSS
AXLES

CENTRAL TURNTABLE PLUS
SWINGING BOLSTERS (INDEP.)

SELF STEERING PIVOTTED WHEELS
& HUB MOTORS BOGIE 100% DROP CENTRE
LOW FLOOR, LEVEL ENTRY & EXIT THROUGHOUT TRAMCAR



WHEELS &
MOTORS (GEAR-
LESS) UNDER
BACK TO BACK
SEAT BOXES.

ŠKODA TRANSPORTATION

ForCity Prague Tramcar

The three-sectional modular ForCity tramcar, with 100% low-floor and very high usability for the most demanding service conditions of medium-sized to large European cities, is the most modern tramcar vehicle developed by ŠKODA TRANSPORTATION.

Advanced technology

Gearless individually controlled synchronous traction motors with permanent magnets, together with IGBT invertors, distinctively reduce both energy requirements and maintenance costs. The electrical equipment is placed in easily accessible compact containers mounted on the roof. The car bodies of all vehicle sections are made of well-proven materials, ensuring a long lifetime and excellent reliability.

Driving dynamics

High-power, 100% adhesion and car bodies pivotably joined with bogies enable the ForCity tramcar the required dynamics for curved tracks in crowded city centers or steep gradients exceeding 85‰.

Easy boarding

Easy boarding is enabled by an entrance height of 320 mm above TOR. Full barrier-free access is provided by the retractable bridge-plate in the first door area. Useful low-floor area represents 100 % of the entire vehicle floor.

Comfortable and practical interior

Inside the spacious interior, there is plenty of space for baby-buggies and passengers with reduced mobility. Traveling in the vehicle, with its comfortable seats, comprehensible information system, and overall thermal comfort, is a pleasure for the passengers.

Special equipment

In its basic design for the Prague Transportation Authority, the 15 T tramcar is equipped with closed-circuit TV (CCTV) and a separate air-conditioned driver's cabin.

E-tag "ON - OFF" level entry at all doors FARE COLLECTION

Tramvaj ForCity Praha

Tříčlánková modulární tramvaj ForCity je nejmodernější tramvajové vozidlo se 100% nízkou podlahou a velmi vysokou užitnou hodnotou, vyvinuté ve společnosti ŠKODA TRANSPORTATION s ohledem na nejnáročnější provozní podmínky velkých a středních evropských měst.

Moderní technologie

Bezpečnostní individuálně řízené synchronní trakční motory s permanentními magnety spolu s IGBT měniči výrazně snižují energetickou náročnost a náklady na údržbu. Elektrická výzbroj je uložena v lehce přístupných kompaktních kontejnerech na střeše vozidla. Skříň jednotlivých článků jsou vyráběny z dlouhodobě prověřených materiálů, zaručujících vysokou spolehlivost.

Vysoká dynamika

Vysoký výkon, 100% adheze a vůči podvozkům otočné skříň dávají vozidlu ForCity potřebnou dynamiku pro obloukovité trati v přeplněných centrech měst i pro strmá stoupání přesahující 85 ‰.

Snadný nástup do vozidla

Snadný nástup umožňuje nástupní hrana dveří ve výšce 320 mm nad TK. Plná bezbariérovost je zajištěna pomocí vyklápěcí plošiny v prostoru prvních dveří. Užité plocha nízkopodlažní části vozidla představuje 100 % celkové užité plochy.

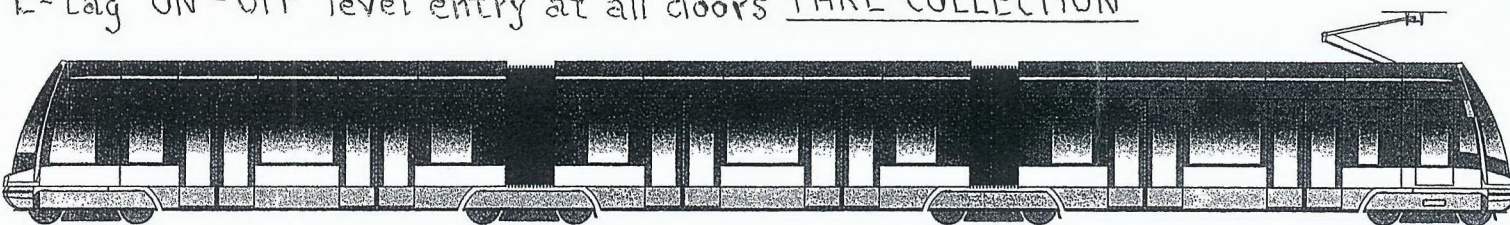
Komfortní a praktický interiér

V prostorném interiéru je počítáno s dostatkem místa pro dětské kočárky a osoby se sníženou pohyblivostí. Pobyt ve vozidle zpřijemňují cestujícími pohodlná sedadla, přehledný informační systém a optimální teplota.

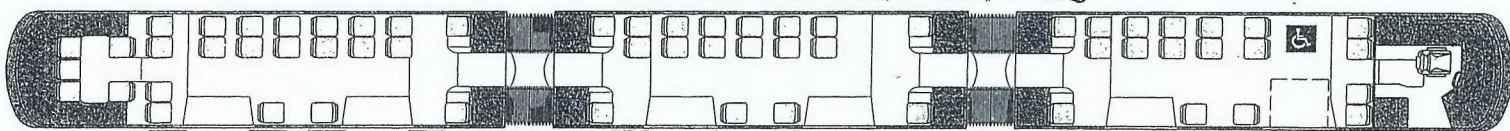
Speciální vybavení

V základním provedení pro Dopravní podnik hl. m. Prahy jsou tramvaje 15 T vybaveny kamerovým systémem (CCTV) a oddělenou klimatizovanou kabinou řidiče.

BASIC TECHNICAL DATA ZÁKLADNÍ TECHNIČKÉ ÚDAJE	CATENARY VOLTAGE TROLEJOVÉ NAPĚTÍ	600 V DC
	AXLE ARRANGEMENT USPOŘÁDÁNÍ POJEZDU	Bo' Bo' Bo' Bo'
	TRACK GAUGE ROZCHOD KOLEJE	1 435 mm
	MAXIMUM SPEED MAXIMÁLNÍ RYCHLOST	60 km/h
	LENGTH OVER BUFFERS DĚLKA PŘES NÁRAZNÍKY	31 400 mm
	WIDTH ŠÍŘKA	2 460 mm
	HEIGHT ABOVE TOR VÝŠKA NAD TK	3 600 mm
	FLOOR HEIGHT ABOVE TOR VÝŠKA PODLAHY NAD TK	350/450 mm
	TRACTION MOTOR OUTPUT VÝKON TRAKČNÍCH MOTORŮ	720 kW
	LOW-FLOOR AREA RATIO PODÍL NÍZKOPODLAŽNÍ PLOCHY	100 %
TRANSPORTATION CAPACITY PŘEPRAVNÍ KAPACITA	NO. OF SEATS POČET MÍST PRO SEDÍCÍ CESTUJÍCÍ	61
	NO. OF STANDING PASSENGERS (8 pers./m ²) POČET MÍST PRO STOJÍCÍ CESTUJÍCÍ (8 os./m ²)	239
	TOTAL NO. OF PASSENGERS (8 pers./m ²) CELKOVÝ POČET CESTUJÍCÍCH (8 os./m ²)	300



CAN BE FOUR ABREAST SEATING



CAN BE BI-DIRECTIONAL

CAN BE 1067 mm NARROW GAUGE OR 1435 mm STANDARD GAUGE OR DUAL VOLTAGE 25 2.5 kV AC / 650 V DC



ŠKODA TRANSPORTATION s.r.o.

Tylova 1/57 | 301 28 Plzeň

Czech Republic | Česká republika

Tel.: +420 37 818 6666 | Fax: +420 37 813 9059

E-mail: transportation@skoda.cz

www.skoda.cz

ČSN EN ISO 9001:2001