

Förhandlingar mellan Stockholms läns landsting och Statens Järnvägar

Bakgrund och dokument till och med januari 1973
sammanställda av
Stockholms läns landstings förhandlingsdelegerade

Innehåll

<i>Förord</i>	5
<i>Sammanfattande översikt</i>	7
Behovet av trafiksamordning	7
Hörjelöverenskommelsens huvudsakliga innebörd	8
Hörjelöverenskommelsens fullföljande. Riksdagsbehandlingen	9
Den kommunala behandlingen	10
Avtalen med SJ	11
Den ekonomiska innebörden av trafiköverenskommelserna	14
Investeringar för Hörjelöverenskommelsens fullföljande	15
SL-koncernens utveckling. Entreprenadtrafikens andel i SJ:s totala person- trafik	16
Taxorna	17
Särskilda frågor som tillspetsats	18
 <i>Dokument</i>	 25
1. Principöverenskommelse om samordning, utbyggnad och drift av det kollektiva trafiksystemet i Storstockholm m. m. (Hörjelöverenskomme- sen)	27
2. Utdrag ur statsverksprop. 1965	39
3. Överenskommelse mellan SJ och KSL ang. upprustningen av och tra- fikeringen på de delar av SJ:s normalspåriga järnvägslinjer inom Stor- stockholm, på vilka SJ som entreprenör skall bedriva lokaltrafik för AB Storstockholms Lokaltrafik (Pendeltågavtalet)	43
4. Tillägg 1 till pendeltågavtalet (ang spårbunden lokaltrafik Södertälje S —Södertälje C m m)	81
5. Överenskommelse mellan SJ och KSL ang utökade och ändrade investe- ringar i fasta anläggningar på järnvägssträckan Älvsjö—Västerha- ninge	83
6. Överenskommelse mellan SJ och KSL ang trafikeringen fram till pendel- trafikens start på järnvägslinjen Västerhaninge—Nynäshamn	87
7. Överenskommelse mellan SJ och KSL ang lokaltrafik på järnvägslinjen Södertälje S—Gnesta med anslutande avtal mellan KSL och Gnesta köping	93
8. Överenskommelse av 20 september och 11 oktober 1966 mellan SJ och KSL ang trafikering av Roslagsbanan	103
9. Köpeavtal mellan SJ och Stockholms läns landsting ang Roslagsbanan med anslutande överenskommelser och protokoll	113
10. Skrivelse av 9 februari 1967 från SJ till KSL ang lokaltrafiköverens- kommelsen och stationsfrågorna jämte anknytande PM av SL	161
11. KSL:s beslut 13 december 1968 ang indragning av pendeltågsstationen i Uttran jämte PM	173
12. Flemingsbergsgruppens utredning av 18 juni 1969	187

13. SL:s PM av 23 oktober 1970 ang Flemingsbergs station och kapaciteten på Södertäljelinjen	199
14. Brevväxling direktör Helge Berglund—generaldirektör Lars Peterson ang. kapacitetsproblemen på förortslinjerna	203
15. Skrivelse av 10 mars 1971 från Stockholms läns landsting till Kungl. Maj:t med anhållan om förordnande av särskild förhandlingsman m m	211
16. Förhandlingsdelegerades redovisning av 27 augusti 1971 till förvaltningsutskottet ang förhandlingsläget med granskning av SJ:s förslag till nytt pendeltågavtal	219
17. Radiointervju med statsrådet Norling och landstingsrådet Lekberg 19 april 1972 angående Flemingsbergsstationen	247
18. Föredragningspromemoria av 25 april 1972 ang förhandlingsläget rörande pendeltågstation vid Flemingsberg jämte PM av SL	249
19. Kungl Maj:ts beslut av 5 maj 1972 ang Flemingsbergsstationen	261
20. Preliminärt avtal av den 10 mars 1972 mellan SJ och landstinget om järnvägstrafik på sträckan Västerhaninge—Nynäshamn	263
21. Brevväxling landstingsrådet Bertil Jonberger och generaldirektör Lars Peterson ang godkännande av ovannämnda preliminära avtal	273
22. Skrivelse av 20 oktober 1972 från landstinget till SJ:s styrelse om godkännande av avtalet om järnvägstrafik Västerhaninge—Nynäshamn ..	275
23. Kungl Maj:ts beslut av 24 november 1972 om infordran av protokoll m m från SJ för prövning av avtal m m ang trafikeringen på järnvägslinjen Västerhaninge—Nynäshamn samt Kungl Maj:ts beslut av 15 december 1972 om godkännande av nyssnämnda avtal	279
24. Det godkända avtalet om trafikeringen på järnvägslinjen Västerhaninge—Nynäshamn	281
25. Brevväxling SL—SJ ang vissa provisoriska åtgärder för starten av pendeltrafiken Västerhaninge—Kungsängen	289

Förord

Förhandlingarna mellan Stockholms läns landsting och Statens järnvägar rörande olika frågor av betydelse för den kollektiva närtrafikens ordnande inom stockholmsregionen har kommit att tilldra sig ett ökat allmänt intresse. Landstingets trafikförhandlingsdelegerade har mot bakgrund härav ansett det vara befogat att göra en sammanställning av ingångna avtal och andra viktigare dokument, vilka enligt landstingets bedömning bör ge en fyllig bakgrund till de kollektivtrafikproblem som landstinget och SJ har att söka lösa gemensamt för att nå en så effektiv och ur allmän kostnadssynvinkel rationell kollektiv trafik som möjligt inom regionen. Förevarande bok avser att tjäna sådant informativt syfte.

Stockholm i januari 1973

Gunnar Hjerne

Bertil Jonberger

John-Olof Persson

Björn Björnström

Cyril Olsson

1 Sammanfattande översikt

1.1 Behovet av trafiksamordning

Principöverenskommelsen av den 17 december 1964 mellan dåvarande Stockholms läns landsting och Stockholms stad samt — i vissa delar — Statens järnvägar (den s k Hörjelöverenskommelsen) är grundläggande för samordningen, utbyggnaden och driften av den regionala och lokala kollektivtrafiken inom Stockholms län.

Ännu vid 1960-talets mitt var den kollektiva trafikförsörjningen inom Stockholmsregionen starkt splittrad. Trafikförsörjningen sköttes av ett tiotal olika företag, varav dåvarande AB Stockholms Spårvägar hade hand om spårvägs-, buss- och tunnelbanetrafik inom Stockholms stads område. I övrigt drev Statens järnvägar lokal tågtrafik på sina järnvägslinjer inom regionen, inklusive den smalspåriga Roslagsbanan. SJ drev även en omfattande busstrafik inom regionen. Härutöver drevs buss- och järnvägstrafik av andra företag, av vilka de flesta var i enskild ägo. Taxesystem och taxenivåer var olika.

Det var en enig bedömning att den rika floran av trafikföretag försvårade en rationell och ekonomisk drift av kollektivtrafiken liksom också möjligheterna att ge trafikanterna en god kollektivtrafikstandard. Det splittrade trafiksystemet var också till stor olägenhet när det gällde att på längre sikt planera för regionens utveckling i övrigt.

Sedan på kommunalt initiativ ett omfattande utredningsarbete utförts under 1950-talet om samordning och utbyggnad av det kollektiva trafiksystemet, vilket bl a ledde till vissa överenskommelser mellan några av kommunerna, framstod det i början av 1960-talet såsom en samlad bedömning bland kommunala instanser att trafikförsörjningen i storstockholmsregionen knappast kunde baseras på insatser från enskilda primärkommuner utan krävde en långtgående samordning på regional bas. Det stod också klart att samordningen måste beröra det statliga trafikföretaget.

Mot denna bakgrund tillsatte regeringen år 1963 en särskild förhandlings- och utredningsman med uppdrag att gemensamt med företrädare för Stockholms läns landsting, Stockholms stad och Statens järnvägar utarbeta en grundval för samordning av kollektivtrafiken inom regionen. För uppdraget utsågs dåvarande statssekreteraren i kommunikationsdepartementet Nils Hörjel. Det under hans ledning utförda utrednings- och förhandlingsarbetet utmynnade i den principöverenskommelse, som kunde dateras den 17 december 1964 och som sedermera godkännts av dåvarande Stockholms läns landsting och Stockholms stad. Genom

särskild påteckning är den också godkänd av Statens järnvägar avseende de delar den omfattar SJ. Överenskommelsen har redovisats för riksdagen i statsverkspropositionen till 1965 års riksdag. Överenskommelsen förutsätter nämligen att statsbidrag skall utgå i viss omfattning för tunnelbanornas utbyggnad. Genom Hörjelöverenskommelsen har statsmakterna således manifesterat sitt ansvar för kollektivtrafikens samordning och utbyggnad i Stockholmsregionen.

1.2 Hörjelöverenskommelsens huvudsakliga innebörd

Överenskommelsen innebar i huvudsak följande. Stockholms stad och Stockholms läns landsting skulle bilda ett gemensamt kommunalförbund att vara huvudman för den kollektiva lokaltrafiken i Storstockholm. AB Stockholms Spårvägar skulle ombildas till AB Storstockholms Lokaltrafik (SL) och förvärvas av kommunalförbundet.

En upprustning förutsattes ske genom SJ:s försorg av lokaltrafiken på de normal-spåriga järnvägslinjerna i Storstockholm. Upprustningen skulle ges den omfattningen "att trafikbehoven inom ifrågavarande sektorer tillgodoses". Upprustningen skulle genomföras i enlighet med av kommunalförbundet godkända investeringsplaner.

Det geografiska område utöver Stockholm som överenskommelsen omfattar angavs enligt bilaga till överenskommelsen vara

de dåvarande städerna:

Djursholm, Lidingö, Nacka,
Nynäshamn, Sigtuna, Solna,
Sundbyberg, Södertälje och
Vaxholm;

de dåvarande köpingarna:

Danderyd, Saltsjöbaden,
Sollentuna, Stocksund
och Täby;

de dåvarande landskommunerna:

Boo, Botkyrka, Ekerö,
Färingsö, Grödinge,
Gustavsberg, Huddinge, Järfälla,
Märsta, Salem, Sorunda,
Tyresö, Upplands-Väsby, Vallentuna,
Värmdö, Västerhaninge,
Ösmo, Österhaninge och Österåker.

Inom ramen för upprustningen skulle pendeltrafik "med moderna motorvagnsenheter" anordnas på sträckorna Märsta—Södertälje och Kungsängen—Västerhaninge. Riktpunkter för start av pendeltrafik "i full skala" angavs till våren 1968 för den förstnämnda sträckan och våren 1970 för den andra.

Förhandlingar skulle upptagas med berörda företag om att i erforderlig omfattning till SL överföra såväl den busstrafik inom Storstockholm som bedrevs av SJ som den av enskilda och kommunala trafikföretag bedrivna järnvägs- och busstrafiken inom området. Det förutsattes vidare att avtal skulle träffas med SJ om att SJ och dess dotterföretag skulle på sina järnvägslinjer och på de busslinjer, som fortsättningsvis skulle komma att tillhöra nämnda företags linjenät, bedriva lokaltrafik för SL:s räkning.

I överenskommelsen intogs grunder för beräkning av den ersättning som SL skulle utge till SJ för den trafik som SJ förutsattes enligt särskilda avtal komma att driva på entreprenad åt SL. Här om mera nedan.

Tunnelbanorna skulle byggas ut. En gren skulle utbyggas till Täby, en annan till Botkyrka och en tredje till Järvafältet. Som riktpunkt för dessa utbyggnader angavs färdigställande före 1975. Utbyggnad förutsattes i ett senare skede ske av en tunnelbanegren till Nacka att vara färdig under senare hälften av 1970-talet. De skilda taxeyesystemen skulle enligt överenskommelsen successivt anpassas i riktning mot en enhetlig taxa för hela området. I överenskommelsen uttalades vidare att den träffats under förutsättning att statsbidrag kom att utgå med 95 % av kostnaderna för underbyggad för i överenskommelsen angivna tunnelbanor, inberäknat kostnaderna för marklösen.

De i överenskommelsen angivna riktlinjerna för samordningen och utbyggnaden av kollektivtrafiken skulle tillämpas från år 1967. Kommunalförbundet skulle dock bildas redan under år 1965.

1.3 Hörjelöverenskommelsens fullföljande

1.3.1 Riksdagsbehandlingen

Som tidigare nämnts redovisades Hörjelöverenskommelsen av regeringen för riksdagen. Det skedde i statsverkspropositionen år 1965.

Som sammanfattande omdöme uttalade föredragande statsrådet:

Den sålunda föreliggande överenskommelsen mellan företrädare för Stockholms stad och Stockholms läns landstingskommun skapar enligt min mening en god grundval för lösning av den kollektiva närtrafikens problem i storstockholmregionen. Överenskommelsen ansluter väl till den målsättning jag i prop. 1963:191 angav för den statliga förhandlings- och utredningsmannens arbete, nämligen att uppnå en lösning som innebär en fullgod trafikservice till lägsta samhällsekonomiska kostnad, i första hand genom åtgärder för en samordning av investerings-, drift- och taxepolitiken för närtrafiken inom området.

(K M:ts prop nr 1/1965, bilaga 8, sid 42).

I statsbidragsfrågan anförde departementschefen:

"I fråga om den i överenskommelsen angivna förutsättningen rörande statsbidrag till byggande av tunnelbanor vill jag anföra följande. Med den gemen-

samma planering och samordning inom närtrafiken som uppnås genom utökad tunnelbanetrafik och övriga i överenskommelsen angivna åtgärder kan vägande skäl anföras för att staten bör aktivt stödja en utbyggnad för kollektiv närtrafik av detta slag. En kapacitetsjämförelse ger vid handen att därest trafikförsörjningen i en större tätortsregion — inom ramen för vad som från stadsbyggnadsmässiga och andra synpunkter är praktiskt möjligt — till övervägande del skall baseras på busstrafik och individuell biltrafik, erforderliga investeringar för utbyggnad av väg- och gatunätet torde bli avsevärt mer kostnadskrävande än de behöver bli vid tillgång till ett väl utbyggt tunnelbanesystem. Detta motiverar enligt min mening att sk underbyggnad för tunnelbanor i likhet med vad som gäller för vägar och gator göres statsbidragsberättigad. Under villkor att den preliminära överenskommelsen godkännes av vederbörande huvudmän och under de förut i övrigt angivna förutsättningarna bör statsbidrag kunna utgå med 95 % av kostnader för sådan underbyggnad inberäknat marklösen och medel härför efter angelägenhetsprövning anvisas från anslagen till väg- och gatubyggnad fr o m budgetåret 1965/66."

(K M:ts prop, nr 1/1965, bilaga 8, sid. 43).

Vid utskottsbehandlingen av statsbidragsfrågan skedde en viss skärpning. Statsutskottet tillstyrkte att statsbidrag skulle utgå till utbyggnad av tunnelbanor i princip i enlighet med de av departementschefen angivna grunderna men markerade i sitt uttalande att bidragen skulle tillkomma "inom ramen för eljest normal ökning av gatu- och väganslagen till regionen". Riksdagen beslöt i enlighet med utskottet.

1.3.2 Den kommunala behandlingen

Det överenskomna kommunalförbundet — KSL — bildades genom beslut av dels Stockholms stadsfullmäktige den 15 okt 1965, dels Stockholms läns landsting den 8 okt 1965. KSL upplöstes i och med storlandstingets bildande. Dess uppgifter har således övertagits av Stockholms läns landsting fr o m den 1 januari 1971.

Det överenskomna nya trafikföretaget AB Storstockholms Lokaltrafik (SL) var färdigbildat den 1 januari 1967.

Under KSL:s ledning upptogs i samarbete med SL förhandlingar om förvärv av de företag som bedrev kollektiv lokaltrafik inom regionen. Dessa förvärvades successivt. Vid utgången av 1969 hade samtliga utom ett förvärvats, inkl den av SJ bedrivna busstrafiken. Det återstående — Vaxholms Trafik AB — förvärvades år 1971. Landstinget har senare från SJ även förvärvat Roslagsbanan (fr o m den 1 maj 1972).

Utbyggnaden och planeringen av tunnelbanenätet har skett med inriktning på fullföljande av Hörjelöverenskommelsen. Botkyrkagrenen till Fittja togs i drift i oktober 1972 och återstående delar planeras vara i drift i januari 1975. Beträffande Järva- och Täbybanorna har främst av stadsbyggnadsmässiga och andra tekniska skäl vissa förseningar uppkommit. Bidragande orsak till förseningen är även att statsbidrag inte kommit att beviljas i förutsatt omfattning. Bl a innebär

detta att statsbidrag inte utgår till marklösenkostnader. Sträckan T-centralen—Hjulsta planeras färdig september 1975 och sträckan fram till Akalla (Norra Järvafältet) april 1977. På Täbybanan beräknas trafik öppnas till Tekniska Högskolan i oktober 1973 och till Frescati (Universitetet) oktober 1974 samt till Täby C under 1979. Beträffande delen Mörby C—Täby C pågår särskild utredning inom ramen för den inom landstinget tillsatta trafikpolitiska utredningen. Investeringarna för Hörjelöverenskommelsens fullföljande redovisas nedan under avsnitt 1.4.

1.3.3 Avtalen med SJ

I anslutning till Hörjelöverenskommelsen inleddes förhandlingar mellan KSL och SJ angående det förutsatta avtalet om entreprenadtrafik på SJ:s normalspårnät, den s k pendeltågtrafiken. Förhandlingarna ledde till ett avtal, daterat den 15 och 31 mars 1966. Till avtalet hör fem bilagor innehållande investeringsplaner, regler för beräkning av SJ:s kostnader, trafiktekniska förutsättningar och ett förhandlingsprotokoll daterat den 15—17 november 1965.

Pendeltågavtalet följdes av flera kompletteringsavtal, som gäller tågtrafik Västerhaninge—Nynäshamn, Södertälje S—Södertälje C, Södertälje S—Gnesta, upprustning av vissa stationer på sträckan Älvsjö—Västerhaninge m m.

Det bör även nämnas att KSL för en kortare övergångsperiod hade entreprenadavtal med SJ om busstrafik innan den övertogs av SL den 1 februari 1969. Dessutom har entreprenadavtal för Roslagsbanan funnits för åren 1967—1971.

Pendeltågavtalet

Genom pendeltågavtalet uppnåddes en mera detaljerad reglering av de åtgärderna som intagits i Hörjelöverenskommelsen i fråga om lokaltrafik på SJ:s normalspårnät.

I enlighet med Hörjelöverenskommelsen utsäger avtalet att pendeltrafiken skall starta vid tidtabellskiftet våren 1968 på sträckan Märsta—Södertälje S och vid tidtabellskiftet våren 1970 på sträckan Kungsängen—Västerhaninge, men med tillägget "under förutsättning att erforderliga kapacitetshöjande arbeten hunnit utföras och erforderlig rullande materiel erhållits". De investeringar som här åsyftas anges i bilagor till avtalet.

Avtalet reglerar vidare prioriteringen mellan SJ:s fjärrtrafik och pendeltågtrafiken samt omfattningen av denna. I fråga om prioriteringen utsäges i avtalet:

"Parterna är ense om att man, sedan erforderligt tidtabellsutrymme för SJ:s fjärrtrafik tillgodosetts, inom ramen för återstående tidtabellsutrymme skall eftersträva styv tidtabell för stomtågen och att vid förseningar och oregelmässigheter i trafiken lokaltågen som regel skall ges företräde under förortstrafikens topptrafiktid och fjärrtågen under övrig tid."

Till den citerade klausulen är fogad en anmärkning av följande lydelse:

"Anm. Skulle sådana ändringar i trafikförutsättningarna komma att inträffa på längre sikt att SJ utan förfång för fjärrtrafiken får möjlighet att insätta

ytterligare insatståg är SJ beredd att positivt pröva framställning från SL:s sida i sådan riktning."

Investeringarna för den erforderliga upprustningen av normalspårnätet beräknas i avtalet till sammanlagt 415 miljoner kronor exkl räntor under byggnadstiden och markförvärvskostnader. Härav hänför sig 275 miljoner kronor till fasta anläggningar och 140 miljoner kronor till rullande materiel. Investeringskostnaderna är i avtalet beräknade i penningvärdet första kvartalet 1964 och avser investeringar under perioden t o m år 1975.

I överensstämmelse med de i Hörjelöverenskommelsen intagna principerna fastslår pendeltågavtalet att kapitalanskaffningen för investeringarna skall ombesörjas av SJ. Å andra sidan skall SJ få ersättning av SL för kapitalkostnaderna liksom för driftkostnaderna. Regler för beräkning av dessa ersättningar ingår i avtalet. Vad gäller kapitalkostnaderna innebär de att ersättningen skall beräknas på basis av återanskaffningsvärde. Ersättningen höjs således med prisnivåns höjning. I bilaga till avtalet anges vilka prisindexserier som skall användas vid beräkning av återanskaffningsvärdena. Det bör noteras att Hörjelöverenskommelsen inte innehåller uttalande om kapitalkostnadsersättning till återanskaffningsvärde.

I fråga om biljettpriser utsäges i pendeltågavtalet att den samordnade taxa för hela regionens kollektivtrafik, som successivt skulle genomföras enligt Hörjelöverenskommelsen, skall gälla.

Pendeltågavtalet gäller t o m år 1990 med en ömsesidig uppsägningstid av fem år. Uppsäges inte avtalet, förlängs det med tio år i taget med samma femåriga uppsägningstider.

Hörjelöverenskommelsen hade att utgå från utbyggnadsplaner som sträckte sig ca tio år framåt, d v s till mitten av 1970-talet. Av denna anledning har i pendeltågavtalet intagits en klausul som säger att "senast under år 1975 och med giltighet från 1 januari 1976 skall överenskommelsen omprövas med avseende på investeringsplaner samt därmed sammanhängande ekonomiska förhållanden. Dylik omprövning skall därefter normalt ske vart tionde år eller oftare om parterna därom enas."

Pendeltågavtalet redovisas i sin helhet jämte tillhörande bilagor i dokument 3.

Kompletterande avtal

I förhandlingsprotokollet, bilaga 5 till pendeltågavtalet, gjordes vissa noteringar dels om stationer, dels om trafiken Södertälje S—Södertälje C. Följande text finns intagen i protokollet (§ 7).

"Överenskommelsens trafikeringsplan (bil 1) för pendeltrafiken förutsätter nedläggning av stationerna Stäket, Bromsten, Uttran, Farsta, Vega och Drevviken på grund av bl a knapphet på tidtabellsutrymme och/eller ringa resandefrekvens. SJ:s delegation förutsätter att driftplatserna får nedläggas dessförinnan vid ur SJ:s synpunkt lämpliga tidpunkter, ifråga om Uttran och Stäket dock först i samband med pendeltrafikens start. Sedan upprustningen av de normalspåriga järnvägslinjerna inom Storstockholm i huvudsak genomförts och er-

farenheter av pendeltrafiken vunnits, torde SJ emellertid vara villig pröva frågan om återupptagande av lokalpersontrafik på järnväg vid Uttran liksom om inrättande av en ny driftplats vid Flemingsberg.
Från SS sida har ställning i dessa frågor ej tagits."

samt (§ 8)

"Parterna har tolkat principöverenskommelsen så, att persontrafiken på bansträckan Södertälje S—Södertälje C skall nedläggas vid pendeltrafikens genomförande, varav följer att persontrafikstationen Södertälje C skall indragas."

I avtalets punkt 10 har om dessa frågor angivits:

"Protokollet från förhandlingar mellan AB Stockholms Spårvägar och Statens järnvägar den 15—17 november 1965 ang den framtida lokaltrafiken på SJ:s normalspåriga järnvägslinjer inom Storstockholm (bil 5) godkännes av parterna. Härvid gäller dock, att Kommunalförbundet icke tagit ställning till, dels — i likhet med SS delegation — nedläggande av de i § 7 i förhandlingsprotokollet nämnda stationerna, dels den i § 8 i förhandlingsprotokollet gjorda tolkningen av principöverenskommelsen beträffande persontrafiken på sträckan Södertälje S—Södertälje C och nedläggandet av persontrafikstationen Södertälje C. Dessa frågor skall bli föremål för särskild överenskommelse mellan parterna."

Särskild tilläggsöverenskommelse (tillägg 1) träffades den 6 och 16 november 1967 (dokument 4). Enligt denna överenskommelse utökades pendeltågavtalet till att även omfatta spårbunden lokaltrafik Södertälje S—Södertälje C. Trafiken skulle i princip ordnas med pendlade matartåg bestående av motorvagnståg. Beträffande stationsfrågorna anger tilläggsavtalet att för tidtabellsperioderna maj 1968 till maj 1970 fick antalet stationsuppehåll för varje enskilt SL-tåg på sträckan Stockholm C—Södertälje S utgöra högst 8 under del av dygnet med i princip halvtimmestrafik och 9 under del av dygnet med i princip entimmestrafik. Uttrans station skulle bibehållas tills vidare och betecknas som "SL-station". För tidtabellsperioden maj 1968—maj 1969 ordnades trafiken på så sätt att vartannat tåg under tider med halvtimmestrafik gjorde uppehåll i Uttran och vartannat i Rönninge. Båda dessa stationer fick på detta sätt entimmestrafik under hela trafikdygnet. Bl a på grund av praktiska svårigheter att få denna trafikeringsmetod att fungera beslöt styrelsen i KSL den 13 december 1968 att Uttrans station inte skulle trafikeras fr o m tidtabellskiftet i maj 1969. Beslutet om nedläggande av Uttrans station hade även en vidare bakgrund vilket framgår av dokumenten 10 och 11. Såsom framgår av SJ:s skrivelse till KSL av 9 februari 1967 bedömde SJ då att kapaciteten på sträckan Södertälje—Stockholm inte medgav att både Uttrans station bibehölls och Flemingsbergstationen inrättades utan att en av dessa stationer fick avföras ur diskussionen. Detta besked från SJ fanns med i bedömningen då KSL valde att medgiva nedläggande av stationen i Uttran.

Stationerna Stäket, Bromsten, Farsta, Drevviken och Vega skulle enligt tilläggsöverenskommelsen nedläggas senast fr o m pendeltrafikens start vid resp stationer. Beträffande stationerna Drevviken och Vega var SJ berett att pröva frågan om dessa stationers återinrättande.

Pendeltågavtalet följdes av avtal den 20 januari 1967 om trafiken mellan Västerhaninge—Nynäshamn (dokument 6). Trafiken på denna sträcka hängde — och gör så fortfarande — samman med trafiken på sträckan Västerhaninge—Stockholm. Genomgående tåg trafikerar de två sträckorna. Avtalet förutsatte att trafiken skulle fungera på oförändrat sätt fram till dess pendeltågtrafiken startar på sträckan Västerhaninge—Stockholm. I övrigt innebar avtalet samma principer vad gäller taxa, ersättning till SJ m m som pendeltågavtalet.

För sträckan Södertälje S—Gnesta träffades dels ett avtal för tidtabellsperioden maj 1968—maj 1969, dels ett avtal för tiden 1 juni 1969 till 31 december 1979 (dokument 7). Det förstnämnda avtalet innebar oförändrad trafik. Det senare avtalet, vilket nu gäller, innebär att särskild pendeltrafik köres på sträckan Södertälje S—Gnesta. I båda avtalen tillämpades samma principer för taxa, ersättning till SJ för drift, underhåll och investering som i pendeltågavtalet. Att märka i detta sammanhang är att Gnesta kommun inte innefattas i Hörjelöverenskommelsen. Mellan Stockholm läns landsting och Gnesta kommun föreligger ett avtal som reglerar ersättning från Gnesta kommun till landstinget.

Ett entreprenadtrafikavtal har även funnits för trafiken på Roslagsbanan för tiden 1 januari 1967—31 december 1971 (dokument 8). Även detta avtal förutsatte oförändrad trafik och tillämpning av principerna i Hörjelöverenskommelsen och pendeltågavtalet. Sträckan Lindholmen—Rimbo ingick inte i avtalet men för denna sträcka tecknades särskild överenskommelse som gjorde det möjligt att även där tillämpa SL-taxan.

1.3.4 Den ekonomiska innebörden av den överenskomna trafiksamordningen

Den samordning av kollektivtrafiken inom Stockholmsregionen som uppnåddes och avtalsmässigt reglerades i Hörjelöverenskommelsen och den därtill knutna överenskommelsen om pendeltågtrafiken med kompletterande avtal innebar i ekonomiskt hänseende sammanfattningsvis följande:

- 1) För pendeltågtrafiken på SJ:s normalspårnät fastställdes ett upprustningsprogram om 415 miljoner kronor, för vilket SJ skulle skaffa finansieringsmedlen men som SL skall betala genom de årliga kapitalersättningarna. Till SL:s betalningsskyldighet kommer dessutom kapitalkostnader på 50 miljoner kronor avseende vid avtalstidpunkten redan färdigställda anläggningar, vilka bedömdes böra belasta lokaltrafiken. SL:s betalning skall beräknas på återanskaffningsvärden. I prisnivån april 1972 uppgår kostnaderna för det något utvidgade upprustningsprogrammet till ca 590 miljoner kronor, exkl nyssnämnda 50 miljoner kronor.
- 2) Genom att SL betalar indexreglerad ersättning för SJ:s kostnader för pendeltrafiken, har SJ avlyfts fortsatta förluster för lokaltrafiken inom regionen. Dessa uppgick innan avtalet trädde i kraft till 20—30 miljoner kronor per år.
- 3) Tunnelbaneinvesteringarna blev statsbidragsberättigade i vad avser underbyggnader och marklösenkostnader. Härigenom uppnåddes principiell likabehandling med väg- och gatuinvesteringar, vilket i samhällsekonomiskt avseende bedömdes medföra en mera rationell och kostnadsbesparande användning av bilskattemedlen.

1.4 Investeringar för Hörjelöverenskommelsens fullföljande

I anslutning till Hörjelöverenskommelsen gjordes överslagsmässiga beräkningar av investeringskostnaderna för den utbyggnad av kollektivtrafiken som överenskommelsen omfattade.

I fråga om utbyggnad av *tunnelbanenätet* beräknades de sammanlagda anläggningskostnaderna, inkl vagnanskaffning, till ca 1 545 miljoner kronor. Härav hänförde sig ca 385 miljoner kronor till Nackabanan. Kostnaderna för underbyggnad och marklösen beräknades till 883 miljoner kronor, varav 265 miljoner kronor hänförde sig till Nackabanan. Beloppen angavs i 1964 års pris- och kostnadsläge.

Följande tablå redovisar t o m år 1972 utförda samt för tiden 1973—1975 nu beräknade *tunnelbaneinvesteringar*. Kostnaderna för perioden 1965—1972 är angivna i löpande priser och för åren 1973—1975 i 1972 års prisnivå.

T-banor, invest. Mkr	1965—72	1973—75	Totalt 1965—75
Underbyggnad	433	462	895
Marklösen	27	14	41
Vagnhallar	174	27	45
Rullande mtrl		168	241
Överbyggnad		189	252
Kraftförsörjn		40	60
T-banor, totalt	634	900	1 534
Statsbidrag mkr	¹⁾ 299	²⁾ 265	564
% av underbyggn + marklösen	65	56	60

¹⁾ Uppburna förskott av statsbidrag.

²⁾ Statsbidragstilldelning enligt Vägverkets förslag till flerårs- och fördelningsplaner 1973—1977.

Det bör påpekas att i de i ovanstående tablå redovisade beloppen ingår ej anläggningskostnader för tunnelbana till Nacka, eftersom frågan om denna tunnelbanegren hänskjutits till den av landstinget våren 1972 tillsatta kollektivtrafikutredningen.

För förvärv av *trafikföretag* har KSL och landstinget under perioden 1965—1972 investerat sammanlagt 156 miljoner kronor. Häri ingår förvärvet av SJ:s busslinjer samt det beräknade värdet av de pensionsåtaganden som varit anknutna till företagsförvärven.

De för *upprustningen av normalspårnätet* (för pendeltrafiken) hittills nedlagda investeringarna uppgår till ca 550 miljoner kronor, inkl de för år 1972 beräknade. De investeringar som återstår för perioden fram t o m år 1975 beräknas till ca 40 miljoner kronor. Det sammanlagda investeringsbeloppet utgör således ca 590 miljoner kronor. Samtliga belopp är härvid omräknade till prisnivån april 1972. De i pendeltågavtalet av år 1966 angivna investeringarna — vilka var beräknade i prisnivån första kvartalet 1964 — uppgick som tidigare sagts till 415 miljoner kronor, exkl räntor under byggnadstiden och markförvärvskostnader.

För upprustningen av normalspårnätet för pendeltrafiken skall SJ enligt Hörjelöverenskommelsen och 1966 års pendeltågavtal svara för kapitalanskaffningen. Så har i stort sett också skett. I några fall — om sammanlagt ca 10 miljoner kronor — har emellertid SL fått åta sig kapitalanskaffningen. Det har gällt ombyggnader vid Älvsjö station samt vissa stationer på Nynäsbanan.

Kostnaderna för investeringarna i normalspårnätet för pendeltrafiken skall bäras av SL, som enligt pendeltågavtalet betalar årlig ersättning till SJ härför.

1.5 SL-koncernens utveckling

SL-koncernens utveckling i fråga om antalet resor, totala intäkter och kostnader samt skattemedelstillskott framgår av följande tablå:

	1967	1968	1969	1970	1971
Antal resor, milj	287,0	282,0	309,0	325,0	326,0
Totala intäkter, mkr	363,2	338,0	387,1	404,8	405,3
Totala kostnader, mkr	469,3	464,8	521,7	575,4	637,7
Tillskott av skattemedel, mkr ¹⁾	92,0	116,8	128,6	170,6	232,4

SL:s vagnpark, exkl vagnar för den av SJ bedrivna entreprenadtrafiken, har utvecklats enligt följande:

	1967	1968	Antal vagnar		1971
			1969	1970	
Bussar	769	812	1 289	1 429	1 508
T-bana och spårväg	688	726	723	724	758
Järnväg (Saltsjöbanan)	—	—	20	20	20

1.6 Entreprenadtrafikens andel i SJ:s totala persontrafik

Den tågtrafik som SJ bedriver på entreprenad åt SL svarar för en växande andel av SJ:s totala persontrafik såväl i fråga om antal resor som inkomster. Däremot visar entreprenadtrafikens andel av SJ:s produktion i persontågtrafiken, mätt i antal vagnaxelkm, en betydligt långsammare utveckling. Medan entreprenadtrafikens andel av SJ:s totala produktion för persontågtrafiken år 1967/68 utgjorde 6,2 % och år 1971/72 7,3 %, har den av SL betalade ersättningen ökat från 8,6 % till 18,4 % av SJ:s totala intäkter av persontågtrafik respektive år. Detta framgår av följande sammanställning:

¹⁾ Under en övergångstid, åren 1967—1969, lämnade SJ i enlighet med Hörjelöverenskommelsen ett bidrag till SL om 14, 10 resp 6 miljoner kronor.

	1967/68	1968/69	Budgetår 1969/70	1970/71 ¹⁾	1971/72
Antal resor milj					
Hela SJ	51,4	55,6	57,8	52,0	59,3
därav entreprenadtrafik åt SL					
antal	20,0	25,0	30,5	32,7	35,2
%	38,9	45,0	52,8	62,9	59,4
Persontrafikintäkter mkr					
Hela SJ	571,9	574,0	628,0	581,4	661,9
därav entreprenadtrafik åt SL					
mkr	49,4	65,2	86,8	106,2	121,5
%	8,6	11,4	13,8	18,2	18,4
Produktion i vagnaxelkm milj					
Hela SJ	1 309	1 290	1 305	1 117	1 182
därav entreprenadtrafik åt SL					
milj	73,6	80,4	88,0	87,6	85,8
%	5,6	6,2	6,7	7,8	7,3

¹⁾ Siffrorna för 1970/71 är påverkade av arbetsmarknadskonflikten våren 1971.

Stockholmsregionens betydelse för persontrafiken i övrigt på SJ:s tågnät framgår av den omständigheten att av alla resor med SJ-fjärrtåg i runt tal 80 procent berör Stockholm.

1.7 Taxorna

Hörjelöverenskommelsen innebar att de tidigare starkt splittrade trafiktaxorna inom Stockholmsregionen skulle sammanjämkas till en för hela regionen enhetlig taxa. Sammanjämkningen har genomförts stegvis. Efter utjämnande taxeändringar 1966 och 1967 skedde våren 1968 en sammanföring till i huvudsak två taxor, den ena gällande f d Stockholms Spårvägars trafik och den andra den övriga trafiken. Samtidigt krymptes spännvidden mellan taxorna. Hösten 1971 genomfördes i praktiken ett enhetligt taxesystem för alla arbetsresor genom det s k 50-kortet. Systemet innebär ett för hela trafikområdet giltigt månadskort om 50 kr, vilket ger rätt till ett obegränsat antal resor under den kalendermånad för vilket kortet gäller. Kortet gäller för resor inom SL-trafiken inom hela landstingsområdet samt den anslutande lokaltrafiken till Gnesta. Pensionärer har rätt till månadskort för halva priset med vissa begränsningar under rusningstrafik. Efter beslut våren 1972 kommer en enhetlig taxa även för övriga resor att genomföras fr o m mitten av februari 1973²⁾.

²⁾ Vad beträffar den trafik som bedrivs av det landstingsägda Waxholms Ångfartygs Aktiebolag (WÅAB) så förekommer ingen taxesamordning på biljettsidan. Däremot infördes i samband med 50-kortets införande den 1 oktober 1971 möjlighet för innehavare av SL:s 50-kort att för ett tillägg till månadskortet om 25:- också åka med WÅAB. För den bofasta befolkningen i skärgården som saknar bro- eller fast färjeförbindelse finns möjlighet att inköpa ett 50-kort som berättigar till resor både med WÅAB och SL. Under 1972 har försöksverksamhet bedrivits med månadskort av samma valörer även på de privata rederierna Blidö-Expressen, Forsman Sightseeing AB och Nya Ångfartygs AB Strömma kanal. Landstinget har ersatt dessa rederier för det intäktsbortfall som försöksverksamheten medfört. För år 1973 kommer nya förhandlingar att upptagas.

Det kan i detta sammanhang vara av visst intresse att se hur taxorna inom SL-trafiken utvecklats i jämförelse med det tänkta fallet att Hörjelöverenskommelsen inte hade träffats och lokaltrafiken på normalspårnätet således fortfarande varit SJ-driven. I det senare fallet är att antaga att taxorna ändrats i överensstämmelse med SJ:s persontrafiktaxor i övrigt.

I följande tablå är en jämförelse gjord av dessa två fall.

Pris dels SJ-taxa, dels SL-taxa 1967 och 1972

Reslängd	1967		1972	
	SJ-taxa	SL förorts-taxa	SJ-taxa	SL förorts-taxa
<i>Enkel biljett</i>				
10 km	2:00	2:00	2:80	2:00
20 km	3:60	3:40	5:20	3:60
30 km	5:00	4:80	6:80	4:80
<i>Månadsbiljett</i>				
10 km	53:—	48:—	70:—	50:—
20 km	73:—	66:—	100:—	50:—
30 km	93:—	85:—	128:—	50:—

1.8 Särskilda frågor som tillspetsats

Som framgår av redogörelsen i det föregående träffades inom loppet av några år de kompletterande överenskommelser beträffande busstrafiken och lokaltrafik på normalspårnätet som i Hörjelöverenskommelsen förutsatts skola ske mellan KSL och SL å ena sidan och SJ å den andra. De förutsatta förvärven av övriga lokaltrafikföretag inom regionen genomfördes också.

Under år 1970 började en framskymtning av de svårigheter i samarbetet som därefter blivit mera markerade och som i vissa betydelsefulla frågor inte kunnat överbryggas i direkta förhandlingar mellan de två huvudintressenterna. Vid två tillfällen har Kungl Maj:t ansett sig böra ingripa för att förhindra att en meningsmotsättning eljest skulle kvarstå till men för samhällsintresset.

En av dessa frågor har gällt inrättandet av pendeltågstation i Flemingsberg i Huddinge på normalspårsträckan Stockholm—Södertälje. Den ståndpunkt som KSL, sedermera landstinget, och SL intagit liksom de sakliga grunderna härför redovisas utförligt i dokumentdelen. Här skall i korthet erinras om bakgrunden och ges en sammanfattning av landstingets och SL:s ståndpunkt.

1.8.1 Flemingbergsstationen

En station för pendeltågen vid Flemingsberg fanns med i planeringen då pendeltågavtalet träffades år 1966. Planeringen för det blivande storsjukhuset i Flemingsberg, vilket numera tagits i bruk i en inledande del, hade då bedrivits på grundval av en år 1962 upprättad sjukhusplan för Stockholms stad och län. Stationen har vidare avsetts betjäna det planerade bostads- och arbetsplatsområdet i Flemingsberg. Det är mot denna bakgrund som det till pendeltågavtalet hörande förhandlingsprotokollet — daterat 15—17 november 1965 — innehåller det förut citerade uttalandet om bl a Flemingsbergsstationen.

Mot den bakgrunden fortsattes projekteringen och uppförandet av sjukhuset. En första del av detta togs i bruk våren 1972 och omfattar en vårdenhets om ca 400 platser. Sjukhuset skall enligt de beslutade planerna vara färdigt i sin helhet år 1981 och då innehålla 1 468 vårdplatser, exkl 153 sk tekniska vårdplatser. Sjukhuset skall dessutom inrymma utbildning för läkare, tandläkare och annan vårdpersonal. Öppenvårdsverksamheten vid sjukhuset beräknas få en kapacitet av ca 300 000 vårdbesök per år vid början av 1980-talet. Totala antalet anställda och studerande vid sjukhuset och tandläkarhögskolan beräknas år 1976 uppgå till ca 5 000 personer och år 1981 till ca 6 800 personer. Antalet besökande till sjukhuset och tandläkarhögskolan beräknas år 1976 uppgå till ca 2 700 per dag och år 1981 till ca 4 000 per dag.

I november 1967 tillsattes en expertgrupp med representanter för KSL, SL, SJ, Huddinge kommun och dåvarande Stockholms läns landsting för utredning av flemingsbergsområdets trafikförsörjning. Gruppen redovisade sin rapport i juni 1969. Gruppen sammanfattade sin slutsats i huvudfrågan:

"Inom ramen för uppdraget att utreda flemingsbergsområdets trafikförsörjning har gruppen studerat olika alternativa lösningar. Med utgångspunkt från föreliggande ehuru ej fastställda planer för områdets exploatering har gruppen vid en jämförelse funnit övervägande skäl tala för att trafikförsörjningen bör ordnas genom anläggandet av en järnvägsstation i Flemingsberg kompletterad med anslutande busstrafik. Principskisser till stationsutformning, busslinjenät m m redovisas i bilagor.

Med hänsyn till bla föreliggande exploateringsplaner för området samt de ogynnsamma förutsättningarna för busstrafikförsörjning torde det vara realistiskt räkna med att en station bör öppnas för trafik 1973—1974. Under alla förhållanden måste dock under en övergångstid erforderligt utrymme ställas till förfogande vid Huddinge station för en omfattande anslutande busstrafik från flemingsbergsområdet. För denna busstrafik är det nödvändigt att nu gällande vägplan omprövas så att ombyggnaden av vägen mellan flemingsbergsområdet och Huddinge station kan göras under 1971 eller att en väsentlig upprustning av nuvarande väg kan vara genomförd vid denna tidpunkt främst med avseende på vägbredd och gångbanor.

För närvarande synes det dock av tidtabellsskäl inte möjligt att — inom ramen för överenskommelsen mellan KSL och SJ — utöka antalet stationsuppehåll på pendeln. Vidare torde det, oavsett om man väljer att inrätta en station i Flemingsberg eller ej, enligt gruppens uppskattning uppstå kapacitetsproblem på södertäljependeln redan åren omkring 1975. Trots att dessa tidtabells- och kapacitetsproblem ansetts ligga utanför utredningsuppdraget har gruppen utan eget ställningstagande redovisat tänkbara åtgärder som kan bli erforderliga för att inrätta en station i Flemingsberg. Detta motiveras av att gruppen funnit att särskilda åtgärder kan vara berättigade för att möjliggöra inrättandet av en station i området. Enligt gjorda bedömningar torde nämligen en station i Flemingsberg få större trafikfrekvens än övriga mellanstationer på södertäljependeln. Därtill kommer att området kommer att inrymma ett flertal vård- och utbildningsanläggningar av regional karaktär."

Gruppen föreslog att "KSL genom överenskommelse med SJ skapar förutsättningar för att flemingsbergsområdets trafikförsörjning baseras på en ny pendel-

station i området". Gruppen var enhällig i sin slutsats och rekommendation. Gruppens rapport redovisas i dokument 12.

Under år 1970 meddelade SJ såsom sin ståndpunkt i fråga om Flemingbergsstationen, att denna icke skulle kunna inrättas med mindre annan, befintlig station för pendeltrafiken på bandelen Älvsjö—Tumba drogs in eller ett nytt dubbelspår anlades på sträckan Flemingsberg—Älvsjö. Det nya dubbelspåret skulle bekostas av SL. Den preliminärt angivna kostnaden för spåret var ca 90 miljoner kronor.

Landstinget och SL har såsom utförligt redovisas i dokumenten 13, 14 och 16 icke ansett sig kunna acceptera SJ:s krav. Den expertis som landstinget och SL förfogar över delar inte SJ:s bedömning av kapacitetsfrågan. Förslag från SL:s sida till SJ att låta båda parternas expertis i samråd undersöka kapacitetsproblemen har avvisats av SJ.

Då motsättningarna bedömdes inte kunna övervinnas genom fortsatta förhandlingar beslöt Kungl Maj:t i maj 1972 att förelägga SJ att vidtaga erforderliga förberedelser för att station för pendeltågtrafiken skall vara färdig vid årsskiftet 1974/1975. I samma beslut bestämde Kungl Maj:t att utredning skulle ske av kapacitetsfrågan så att beslut om eventuellt erforderliga konsekvensåtgärder med anledning av Flemingsbergsstationens inrättande skall kunna fattas senast under första halvåret 1974.

Därmed hade enligt landstingets bedömning tills vidare klagörande besked givits i fråga om Flemingsbergsstationen. Från landstingets och Huddinge kommuns sida har vid uppvaktning för kommunikationsministern begärts att landstinget och kommunen av praktiska skäl skulle beredas tillfälle att delta i projekteringsarbetet för stationen. Landstinget har även anhängit att på lämpligt sätt få delta i utredningsarbetet rörande kapacitetsfrågan. Från landstingets sida har även framförts bestämda krav om att projekteringsarbetena för stationen påskyndas så att stationen kan tas i drift årsskiftet 1974/75, d v s till den i Kungl Maj:ts beslut angivna tidpunkten.

1.8.2 Nynäshamnsbanan. Västerhaningependeln

Som förut nämnts skulle enligt det år 1966 träffade pendeltågavtalet pendeltrafiken till Västerhaninge starta våren 1970. Frågan om trafikeringen mellan Västerhaninge och Nynäshamn löstes inte i pendeltågavtalet utan man förutsatte att särskild överenskommelse skulle nås härom. Sådan överenskommelse träffades genom avtalet av den 20 januari 1967 om järnvägstrafik Västerhaninge—Nynäshamn. Denna överenskommelse var knuten till pendeltågavtalet på sådant sätt att den upphörde att gälla när pendeltrafiken till Västerhaninge startade. I sin yttersta konsekvens innebar således 1967 års avtal om lokaltrafik för KSL:s räkning på Nynäsbanan (delen Västerhaninge—Nynäshamn) att denna skulle bli en angelägenhet *enbart för SJ* samma dag som pendeltågtrafiken till Västerhaninge startade om inte nytt avtal om Nynäshamnstrafiken dessförinnan träffats. Vid förhandlingssammankomster kunde dock fastslås att landstinget och SJ hyste gemensamt intresse att träffa avtal om lokaltrafik på järnväg till Nynäshamn även sedan pendeltågstrafiken till Västerhaninge startat samt att denna trafikeringssfråga borde kunna lösas isolerat från andra aktuella avtalsfrågor mellan SJ och landstinget. Sådant konstaterande gjordes vid förhandlingssammankomst den 18 augusti 1971. Förhandlingar i detta syfte påbörjades.

SJ hade tidigt anmält att försening för pendeltrafikstarten till Västerhaninge var att förutse. I anslutning till överenskommelse år 1970 om ombyggnader för av landstinget begärd högre standard i vissa stationer på pendeltågsträckan Stockholm—Västerhaninge utfäste sig SJ i förhandlingsprotokollet att verka för pendeltågsstart till Västerhaninge under 1972, men anmälde preliminärt praktiska svårigheter att hinna med ombyggnadsarbetena till denna tidpunkt.

I mars 1972 ledde förhandlingarna mellan SL och SJ till en uppgörelse om lokaltrafik på järnvägssträckan Västerhaninge—Nynäshamn med anslutning till pendeltrafiken i Västerhaninge. Uppgårelsen — daterad den 10 mars 1972 — innebar bl a en större ombyggnad av stationen i Västerhaninge än vad som innefattades i pendeltågavtalet och utsades träda i kraft samtidigt med pendeltågtrafiken till Västerhaninge. I sak innebar detta att förutsättningarna var uppfyllda för att starta Västerhaningependeln vid tidtabellskiftet i juni 1973. Överenskommelsen hade på vanligt sätt utarbetats och ingåtts av därtill utsedda förhandlare. Den var således preliminär och förutsatte godkännande av dels Stockholms läns landsting, dels SJ:s styrelse.

Efter det överenskommelse om Nynäshamnstrafiken sålunda hade villkorligt träffats, meddelade chefen för SJ landstinget under hand att han icke var beredd godkänna överenskommelsen med mindre en uppgörelse kunde nås med landstinget om Flemingsbergsstationen d v s i sak om nedläggande av annan pendeltågstation på Södertäljependeln. Landstinget ansåg sig inte kunna acceptera sådan koppling. Enligt landstinget uppfattning fanns inget sakligt samband mellan frågan om Flemingsbergsstationen och eventuella konsekvenser härav på Södertäljependeln å ena sidan och frågan om Nynäshamnstrafiken och Västerhaningependeln start å den andra. Beträffande Flemingsbergsstationen förelåg dessutom ett beslut av Kungl. Maj:t (av den 5 maj 1972).

Landstinget ansåg sig därför böra godkänna den villkorligt träffade överenskommelsen av den 10 mars 1972 om Nynäshamnstrafiken och Västerhaningependeln. Detta skedde vid landstingsmöte den 11 september 1972. I särskild framställning till SJ:s styrelse begärdes från landstingets sida SJ:s godkännande av överenskommelsen (dokument 22).

Vid förhandlingssammankomst den 21 november 1972 förklarade chefen för SJ att han var av samma uppfattning som han under hand framfört tidigare i fråga om villkoren för godkännande av överenskommelsen av den 10 mars 1972. Från landstingets sida förklarades vid samma tillfälle att man inte förstod skälen till den av SJ-chefen gjorda kopplingen mellan de två frågorna, att Kungl Maj:ts beslut i fråga om Flemingsbergsstationen och utredning av den därmed sammanhängande kapacitetsfrågan finge accepteras och att landstinget därför vidhöll sitt krav gentemot SJ:s styrelse om godkännande av mars-överenskommelsen om Nynäshamnstrafiken. Sammankomsten den 21 november 1972 slöt i ett konstaterande av parternas motsatta ståndpunkter. Härmed hade den i mars förutsatta tidpunkten för pendeltrafikens start till Västerhaninge — juni 1973 — på nytt hamnat i fara.

Mot bakgrund av den läsning som sålunda uppkommit i förhandlingssituationen ingrep kommunikationsministern. Efter att ha infordrat protokoll och övriga

handlingar i anslutning till den överenskommelse som villkorligt träffats den 10 mars 1972 beslöt Kungl Maj:t den 15 december 1972 att för statens järnvägar godkänna den protokollerade överenskommelsen. Samtidigt uttalade Kungl Maj:t att riktpunkten för igångsättandet av trafiken skulle "såvitt beror på statens järnvägar" vara tidtabellsskiftet år 1973 — d v s juni 1973 — "eller den senare tidpunkt som är ofrånkomlig av skäl som sammanhänger med i förslaget förut-satta anläggningsarbeten".

Efter det Kungl Maj:t sålunda meddelat sitt beslut och avtalet undertecknats även från SJ:s sida, vilket skedde den 27 december 1972, lät SJ i samband med de kontakter som omedelbart efter årsskiftet togs från SL:s sida för ordnande av de tekniska förberedelserna förstå att man icke avsåg att påbörja den nya trafikeringen förrän våren 1974, d v s ett år senare än som förutsatts vid ingåendet av mars-avtalet. Vid kontakterna i de tekniska frågorna mellan SL och SJ framkom emellertid att de för trafiken erforderliga anläggningsarbetena skulle enligt bedömningen inom SJ kunna bli klara till den 1 oktober 1973. I detta läge begärde SL i skrivelse till SJ den 5 januari 1973 (dokument 25) att övergången till den nya trafikeringen skulle ske vid den tidpunkt när de tekniska förutsättningarna för trafikens öppnande skulle föreligga, vilket enligt SJ alltså skulle vara den 1 oktober 1973. Samtidigt förklarade sig SL berett diskutera en lösning som skulle innebära att pendeltrafik provisoriskt skulle komma i gång på Nynäsbanan vid tidtabellsskiftet i juni 1973 och att likaså en provisorisk trafikförsörjning skulle anordnas för den södra bandelen under tiden fram till 1 oktober 1973.

På grundval av SL:s förslag till provisorisk lösning nåddes en uppgörelse med SJ. Denna innebär att pendeltågtrafiken till Västerhaninge med dess anslutning till Nynäshamn startar när de erforderliga anläggningsarbetena blir klara, vilket beräknas till omkring den 1 oktober 1973. Under en övergångstid, från tidtabellsskiftet våren 1973, vänder pendeltågen i Jordbro och bussförsörjning ordnas mellan Jordbro och Nynäshamn genom SL:s försorg. Uppgörelsens närmare innehåll framgår av dels SJ:s brev av den 16.1.1973 dels SL:s bekräftande svar härpå av den 25.1.1973. Båda dessa brev innehålls i dokument 25.

1.8.3 Ersättningen till SJ för pendeltågtrafiken

Ett tredje frågekomplex där svårigheter anmält sig i relationerna mellan landstinget (SL) och SJ gäller de grunder efter vilka SL skall betala ersättning till SJ för den tågtrafik som SJ utför på entreprenad åt SL. Frågan har ännu inte satts på sin spets men de intentioner som härvidlag framkommit från SJ-ledningens sida är ur landstingets synvinkel djupt oroande. Det kan av denna anledning vara motiverat att något belysa frågeställningen.

Det kan då fastslås att Hörjelöverenskommelsen på denna punkt innehåller en klausul (punkt 7 A) av följande lydelse:

"Såvitt gäller lokaltrafiken på järnvägslinjerna skall ersättningen motsvara den kostnadsskillnad som framkommer vid en enligt vedertagna företagsekonomiska beräkningsgrunder gjord jämförelse mellan å ena sidan kostnaderna för den totala trafiken på ifrågavarande järnvägslinje och å andra sidan de beräknade kostnaderna för en på samma sträckor bedriven trafikrörelse som icke omfattar den ovan avsedda lokaltrafiken."

Det förtjänar påpekas att den ersättningsprincip som intagits i Hörjelöverenskommelsen överensstämmer med de generella grunder för kostnadskalkyler, pris- och taxesättningar m m som utarbetades av 1942 års järnvägskostnadsutredning och som angivits i dess betänkande "Principer och metoder för kostnadsberäkningar vid statens järnvägar" (SOU 1949:5). De regler för ersättningen till SJ som intagits i Hörjelöverenskommelsen är således baserade i för SJ utarbetade generella regler. De uttrycker således ingen särbehandling av Stockholmsregionen. Grundtanken i ersättningsreglerna är att SL skall ge SJ ersättning som överensstämmer med den kostnadsminskning som skulle uppkomma för SJ därest SJ inte hade att driva entreprenadtrafiken i fråga. SL skall annorlunda uttryckt betala merkostnaderna.

Utifrån nämnda princip har regler utarbetats för beräkning av den ersättning som SJ skall ha. Dessa regler, som angivits i bilagor till pendeltågavtalet, innebär att SJ erhåller ersättning på grundval av redovisade kostnader förorsakade av lokaltrafiken. För kapitalkostnaderna gäller därvid som nämnts ovan att ersättningen skall baseras på återanskaffningspris.

Från SJ:s sida har kravs rests om nya ersättningsgrunder, innebärande ett frångående av de i Hörjelöverenskommelsen fastlagda principerna. Frågan aktualiserades av SJ i ett förslag till nytt avtal rörande pendeltågtrafiken, vilket presenterades under våren 1971. Med tillämpning av de i avtalsförslaget intagna ersättningsreglerna skulle ersättningen till SJ, inklusive beräknat tillägg för då ej slutförda investeringar, för år 1971 ha ökat från 105 miljoner kronor till ca 210 miljoner kronor, räknat i prisnivån december 1970, trots att trafikutbudet skulle bli något *lägre* än enligt gällande överenskommelse. Landstinget beslöt bl a av dessa skäl att avvisa avtalsförslaget. Detta redovisas jämte den granskning härav som skedde inom SL och landstinget i dokument 16.

Att förhandlingarna om Roslagsbanan blev så segslitna som fallet blev har sin förklaring i att SJ även här ville frånga Hörjelöverenskommelsens ersättningsgrunder.

Entreprenadavtal om Roslagsbanans trafikering slöts hösten 1966 mellan KSL och SJ. Roslagsbaneavtalet var uttryckligen — genom ingressen i avtalet — knutet till ersättningsgrunderna i Hörjelöverenskommelsen. Med hänsyn till att den spårbundna lokaltrafiken i området förutsattes bli avlöst av tunnelbanan till Täby, gjordes Roslagsbaneavtalet kortfristig. Det gavs en giltighetstid av fem år, men i giltighetsklausulen inskrevs ett åtagande för SJ "— därest KSL senast den 1 januari 1971 så påfordrar och därest överenskommelse om villkoren härför kan träffas — att jämväl för tiden efter 1971 års utgång dock längst till 1976 års utgång bedriva trafik för SL:s räkning inom det av denna överenskommelse omfattade giltighetsområdet. Vid sådan påfordran från KSL:s sida skall förhandlingarna senast den 1 januari 1971 upptagas mellan parterna om nytt avtal för tiden efter den 31 december 1971".

KSL påfordrade i december 1970 i skrivelse till SJ fortsatt åtagande under hänvisning till Roslagsbaneavtalets giltighetsklausul.

Vid de förhandlingar som därefter vidtog hävdades från SL:s och landstingets

sida att Hörjelöverenskommelsens ersättningsgrunder skulle tillämpas även för det begärda nya avtalet i varje fall för tiden fram till 1976, eftersom en till denna tidpunkt förlängd avtalsperiod var förutskickad i det gällande avtalet. SL betalade för år 1970 till SJ i ersättning för driften av Roslagsbanan 18,4 miljoner kronor. SJ ansåg att Hörjelöverenskommelsens ersättningsgrunder ej kunde åberopas för det avtal som förhandlingarna nu avsåg. SJ hänvisade till den gällande giltighetsklausulens formulering "därest överenskommelse om villkoren härför kan träffas". Det var enligt SJ:s uppfattning nu fråga om ett "nytt" avtal, ej förlängning av det då gällande. Det förslag till nytt avtal som SJ överlämnade innebar att ersättningen skulle höjas till 31,1 miljoner kronor, räknat i 1970 års prisnivå. Någon specificerad redovisning av de ersättningsgrunder, som SJ härvid tillämpat, vägrade SJ att lämna utöver en allmän förklaring att ersättningen innefattade "del i SJ:s samkostnader".

Under förhandlingarnas gång lämnades från landstingets sida ett kompromissbud. Men SJ vek ej från sitt lagda krav.

Twisten löstes som bekant genom att överenskommelse nåddes om försäljning av banan till landstinget. Av tidsskäl blev det nödvändigt att ha ett fortsatt kortare entreprenadavtal för tiden 1.1—29.2 1972, senare förlängt till 31.4 1972. Härigenom kom tillämpligheten av Hörjelöverenskommelsens ersättningsgrunder icke att sättas på sin spets i detta sammanhang.