

2 Dokument

Med asterisk (*) betecknade fotnoter är införda vid redigeringen av dokumentdelen och ingår således inte i originalhandlingen.

Principöverenskommelse om samordning, utbyggnad och drift av det kollektiva trafiksystemet i Storstockholm m.m.*

1. *Grunderna för det kommunala samarbetet, Storstockholms Lokaltrafikförbund och dess uppgifter*

A. Stockholms stad och Stockholms läns landstingskommun överenskommer att samarbeta i fråga om utbyggnad och drift av det kollektiva trafiksystemet inom Storstockholm i syfte att erbjuda invånarna en god trafikservice ävensom att gemensamt verka för att en god trafikservice lämnas jämväl invånarna inom de delar av Stockholms län, som icke hänföres till Storstockholm.

För här angivna ändamål bildar staden och landstingskommunen ett kommunalförbund, benämnt Stockholms lokaltrafikförbund.

Med Storstockholm avses i denna överenskommelse Stockholms stad samt de städer, köpingar och landskommuner inom Stockholms län, som upptagits i bilagda förteckning (Bil 1). Till Storstockholm räknas därjämte Upplands Bro landskommun i Uppsala län, varvid förutsättes, att avtal om samarbete skall träffas mellan kommunalförbundet och kommunen. Det skall ankomma på kommunalförbundet att pröva vilka ytterligare kommuner som i de hänseenden denna överenskommelse avser skall hänföras till Storstockholm.

B. Kommunalförbundet, vars verksamhet skall närmare regleras i en särskild förbundsordning, skall ha bland annat följande uppgifter i fråga om den kollektiva trafiken inom Storstockholm, nämligen:

a) att ansvara för den översiktliga planeringen av den fortsatta utbyggnaden av det kollektiva trafiksystemet;

b) att svara för utbyggnad av tunnelbanor i enlighet med vad i punkt 5 A sägs samt besluta om riktlinjerna för utbyggnad av det kollektiva trafiksystemet i övrigt;

c) att genom särskilt aktiebolag, som äges av förbundet, ansvara i administrativt och ekonomiskt hänseende för all kollektiv lokaltrafik inom området och genom samma bolag bedriva sådan trafik i den omfattning, som närmare anges i punkt 2 B;

* Den s k Hörjelöverenskommelsen.

d) att bestämma riktpunkterna i fråga om trafikstandarden i olika avseenden och riktlinjerna i fråga om taxesystem och taxenivå;

samt

e) att svara för finansiering av förbundets egna investeringar och tillhålla bolaget såsom lån investerings- och rörelsemedel, som förbundet finner böra ställas till bolagets förfogande, samt att täcka eventuella förluster i bolagets verksamhet genom särskilda tillskott.

C. Kommunalförbundet skall medverka till en samordning av den kollektiva trafiken inom de delar av Stockholms län, som icke tillhör Storstockholm, ävensom mellan dessa delar av länet och Storstockholm. Förbundet skall vidare med uppmärksamhet följa utvecklingen av trafikbehoven inom nyssnämnda delar av länet och vidtaga de åtgärder, som förbundet finner erforderliga.

Staden och landstingskommunen skall vardera utse hälften av ledamöterna i förbundsfullmäktige. Inom förbundet skall utöver styrelse finnas en nämnd med de uppgifter, som anges i punkt 4 A.

2. Företagsform för trafikens bedrivande. Aktiebolaget Storstockholms Lokaltrafik och dess uppgifter

A. I anslutning till vad i 1 B c) sägs skall en rekonstruktion ske av Aktiebolaget Stockholms Spårvägar (SS). Härvid förvärvas stadens aktier av kommunalförbundet, och bolagets namn ändras till Aktiebolaget Storstockholms Lokaltrafik (SL).

B. SL skall bedriva all tunnelbanetrafik inom Storstockholm samt ombesörja den busstrafik och de trafikuppgifter i övrigt, som nu handhaves av SS. I fråga om den järnvägs- och busstrafik inom Storstockholm, som nu bedrivs av kommunala och enskilda trafikföretag, förutsättes, att förhandlingar skall upptagas i syfte att till SL överföra denna trafik i erforderlig omfattning. Förhandlingar förutsättes jämväl skola upptagas för bestämmande i vilken omfattning buss- trafik, som nu bedrivs av Statens järnvägar (SJ) och dess dotterföretag, lämpligen bör övertagas av SL. I enlighet med vad i punkt 7 A sägs förutsättes härjämte, att avtal skall träffas med SJ om att detta företag och dess dotterföretag skall på sina järnvägslinjer och på de busslinjer, som fortsättningsvis skall tillhöra nämnda företags linjenät, bedriva viss lokaltrafik för SL räkning.

3—6 Det kollektiva trafiksystemet

3 Trafiksystemets utbyggnad

A. Med hänsyn till befintlig och nu planerad bebyggelse inom Storstockholm avses en utbyggnad av det kollektiva trafiksystemet — utöver vad redan beslutats — tills vidare skola ske i huvudsaklig överensstämmelse med vad nedan under B—D sägs.

B. Tunnelbanorna utbygges till att omfatta tre system. Sålunda kompletteras tunnelbanesystem 2 med en ny bana, som från station Östermalmstorg går via

Frescati genom Solna, Stocksund och Danderyd till Täby. Vidare kompletteras detta tunnelbanesystem med en bansträcka från Vårberg till Botkyrka. Härutöver tillskapas ett tredje tunnelbanesystem. Av detta bör i en första etapp byggas en bana från Stockholms city genom Kungsholmen, Solna och Sundbyberg till nya bebyggelseområden på Järvafältet inom Stockholm. I senare skede förutsättes, att tunnelbanesystem 3 utbygges från Stockholms city till sydöstra Södermalm och därifrån med en bana till Nacka och en till station Isstadion, där nuvarande bangrenen till Hagsätra anslutes till nämnda system. Såsom riktpunkt för planering och byggande skall gälla, att banorna till Järvafältet, Täby och Botkyrka skall vara helt färdigställda före 1975 samt att banorna till Nacka och station Isstadion skall vara helt färdigställda under senare hälften av 1970-talet.

Tillhör
dokument 1

C. En upprustning förutsättes skola ske genom SJ:s försorg av lokaltrafiken på de normalspåriga järnvägslinjerna i Storstockholm. Upprustningen skall givas den omfattningen, att trafikbehoven inom ifrågavarande sektorer tillgodoses, och genomföras i enlighet med av kommunalförbundet godkända investeringsplaner, därvid riktpunkten bör vara, att pendeltrafik med moderna motorvagnsenheter skall kunna utföras i full skala på sträckan Märsta—Södertälje våren 1968 och på sträckan Kungsängen—Västerhaninge senast våren 1970.

D. Det kollektiva trafiksystemet, vari tunnelbane- och järnvägstrafiken utgör stommen, kompletteras med matartrafik och annan trafik med buss i erforderlig utsträckning. Härvid förutsättes behövliga bussterminaler anordnade i innerstaden, förslagsvis en på Norrmalm och en på Södermalm, vilka båda bör vara belägna invid tunnelbanestation.

4. *Administration av planering och utbyggnad av tunnelbana*

A. Fråga om planering och utbyggnad av tunnelbana skall för kommunalförbundets del beredas av en särskild nämnd. För verkställande av utredning och utarbetande av förslag skall nämnden äga åtnjuta biträde av det expertutskott, som f n inom stadens generalplaneberedning bereder bland annat ärenden avseende utformningen av tunnelbanesystemet. Då expertutskottet biträder nämnden, skall utskottet utökas med lämpligt antal experter, utsedda av nämnden.

Nämnden skall vidare äga åtnjuta biträde av stadens vederbörande myndigheter och organ för ombesörjande av projektering, konstruktion och utförande av underbyggnad för tunnelbana och sådana anordningar i övrigt, som avses i punkt 5 A.

B. Kommun skall beredas tillfälle att vara företräd vid nämndens sammanträde, då fråga om tunnelbanas sträckning m m inom kommunen behandlas. Företrädare för kommunen skall äga rätt att delta i nämndens överläggningar men ej i dess beslut. Vidare förutsättes, att kommunen genom experter, som står till dess förfogande, i erforderlig omfattning biträder nämnden och SL vid utredning och planering.

C. Grunderna för ersättning till staden och kommun inom länet för kostnader, som förorsakas staden eller kommunen genom biträde vid utredning m m, som avses ovan under A och B, skall regleras genom särskilda avtal.

5. *Fördelning av kostnaderna för utbyggnad av tunnelbana*

A. Kommunalförbundet skall ombesörja och bekosta anläggning av för tunnelbana erforderlig underbyggnad med vad därtill hör jämte byggnadstekniska råkonstruktioner för trappnedgångar m m.

B. SL skall — i huvudsaklig överensstämmelse med vad som f n gäller för SS — ombesörja och bekosta anläggning av för tunnelbana erforderlig spåröverbyggnad m m liksom övriga anordningar för trafiken och trafikanterna och bolagets personal.

C. Närmare överenskommelse rörande fördelning av ansvar och kostnader för olika anordningar för tunnelbanor förutsättes sedermera komma att träffas mellan kommunalförbundet och SL.

6. *Förvaltning och underhåll av tunnelbana*

A. Underbyggnad och övriga delar av tunnelbanesystemet, som ombesörjts och bekostats av staden, skall upplåtas till kommunalförbundet för tiden till den 1 januari 1972. Vid nämnda tidpunkt skall, i den mån ej annat överenskommes, stadens rätt till ifrågavarande anläggningar övergå till förbundet.

B. Närmare överenskommelse förutsättes komma att träffas mellan kommunalförbundet och SL rörande förvaltning och underhåll av tunnelbaneanläggningarna samt mellan staden och kommunalförbundet om biträde från stadens vederbörande myndigheter och organ i fråga om underhåll av anläggningarna.

7. *Samarbete mellan trafikföretagen*

A. I anslutning till vad i punkt 2 B sägs förutsättes, att SL träffar avtal med SJ om att detta företag och dess dotterföretag skall på sina järnvägs- och busslinjer bedriva lokaltrafik i enlighet med en av SL för varje år godkänd trafikeringsplan, angivande bland annat linjesträckor, turtäthet, gångtider, vagntyper och väsentliga standardkrav i övrigt. Intäkterna av denna lokaltrafik skall tillkomma SL. I gengäld skall SL till SJ och dess dotterföretag lämna ersättning för drift- och kapitaltjänstkostnaderna för nämnda lokaltrafik. Investeringsbeloppet för erforderlig upprustning av lokaltrafiken på SJ järnvägslinjer beräknas med nu förutsedd standard och därest ej särskilda omständigheter till annat föranleder komma att, utöver hittills investerade 50 miljoner kronor, fram t o m år 1975 icke överstiga 400 miljoner kronor exkl räntor under byggnads- och anskaffningstiden. 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 järnvägslinjer och å andra sidan de beräknade kostnaderna för en på samma sträckor bedriven trafikrörelse, som icke omfattar den ovan avsedda lokaltrafiken. Vad beträffar åren 1967—69 skall dock den sålunda bestämda ersättningen minskas med resp 14, 10 och 6 miljoner kronor. De kostnadsredovisningar, som erfordras för beräkning av ersättningarna till SJ och dess dotterföretag, skall vara uppgjorda av SJ enligt av SJ och SL

på förhand godkända riktlinjer. SL skall äga rätt att granska redovisningen och det räkenskapsmaterial, som ligger till grund för redovisningen.

Tillhör
dokument I

I den mån i punkt 2 B avsedda förhandlingar om överförandet i erforderlig omfattning till SL av järnvägs- och busstrafik, som nu bedrivs av kommunala och enskilda trafikföretag, icke hinner slutföras före den tidpunkt, då samordningen av den kollektiva trafiken i Storstockholm avses skola genomföras, förutsättes att vederbörande myndigheter, i brist på överenskommelse mellan parterna, med stöd av bestämmelserna i trafiktillstånd och koncessioner meddelar för samordningen nödvändiga föreskrifter.

8. *Taxesystem*

För den kollektiva trafiken inom Storstockholm skall införas enhetliga regler för övergång mellan olika linjer och trafikmedel samt successivt genomföras en samordning av taxesystemet.

9. *Vissa ekonomiska frågor*

A. De staden tillhöriga aktierna i SS skall av kommunalförbundet förvärfvas mot en köpeskilling motsvarande deras bokförda värde i stadens räkenskaper (ca 17,6 miljoner kronor).

B. Staden och SS skall bekosta den utbyggnad av tunnelbanesystemet och de kollektiva trafikmedlen i övrigt, varom staden och SS fattat beslut. Staden och SS skall vidare fram till den tidpunkt, då kommunalförbundet förvärvat stadens aktier i SS, företa avskrivningar enligt fastställda planer.

C. Vad beträffar underbyggnad och övriga delar av tunnelbanesystemet, som bekostats eller ovan enligt B skall bekostas av staden, skall förbundet från den tidpunkt, då förbundet förvärvat stadens aktier i SS, varje år till staden erlagga ett belopp motsvarande årlig avskrivning enligt fastställd plan jämte ränta på oavskrivet belopp. Räntan skall motsvara medelränta under ifrågavarande år för stadens långfristiga upplåning.

10. *Bidrag av staden och landstingskommunen till kommunalförbundets verksamhet*

A. Kostnaderna för kommunalförbundet verksamhet skall i den mån de ej täcks på annat sätt bestridas genom bidrag av staden och landstingskommunen. Fördelningen mellan staden och landstingskommunen skall — med den jämkning som följer av de nedan under B intagna särskilda bestämmelserna — ske i förhållande till antalet skattekronor inom staden respektive landstingsområdet enligt taxeringen året närmast före räkenskapsåret.

B. Innan kostnadsfördelning sker enligt huvudbestämmelsen ovan under A, skall

staden respektive landstingskommunen påföras vissa kostnader på sätt nedan under a), b), och c) sägs.

a) För första avtalsåret skall staden påföras ett belopp motsvarande kapitaltjänstkostnaderna för dels stadens investeringar i underbyggnad och övriga delar av tunnelbanesystemet, dels bolagets investeringar. Härvid avses hittills gjorda investeringar och sådana ytterligare investeringar, som erfordras för fullföljande av stadens och SS beslut.

b) För första avtalsåret skall landstingskommunen påföras ett belopp motsvarande kapitaltjänstkostnaderna för dels den lokaltrafik, som enligt punkt 2 B förutsättes skola bedrivas av SJ för SL räkning, dels den lokaltrafik, som nu bedrivs av andra företag än SS och som enligt samma punkt förutsättes skola överföras till SL.

c) För andra avtalsåret skall staden respektive landstingskommunen påföras ett belopp motsvarande 80 procent av de på nyssnämnda år belöpande kapitaltjänstkostnaderna beräknade enligt enahanda grunder, som i a) och b) sägs. Nämnda procenttal skall efter hand för varje år minskas med 20 enheter t o m år 1971, varefter samtliga kostnader skall fördelas enligt huvudbestämmelsen ovan under A.

d) I den mån för visst år summan av de belopp, som staden och landstingskommunen enligt ovan påföres, och kommunalförbundets intäkter överstiger dess kostnader, skall ifrågavarande belopp minskas i lika proportioner.

11. *Vissa ytterligare spörsmål*

Överenskommelse om reglering av ekonomiska frågor, som hör samman med den avveckling av spårvägstrafiken, som med undantag av viss linje avses skola ske senast vid tidpunkten för övergång till högertrafik, förutsättes senare skola träffas mellan staden och landstingskommunen.

Vad beträffar de ytterligare spörsmål, som sammanhänger med samordning, utbyggnad och drift av det kollektiva trafiksystemet men som inte särskilt reglerats genom denna överenskommelse, förutsättes jämväl erforderlig överenskommelse senare skola träffas mellan staden och landstingskommunen.

12. *Ikraftträdande*

De i denna överenskommelse angivna riktlinjerna för samordning, utbyggnad och drift av det kollektiva trafiksystemet skall tillämpas från och med år 1967. För vidtagande av härför erforderliga förberedelser och övergångsanordningar skall kommunalförbundet bildas under år 1965.

Förestående principöverenskommelse har träffats under förutsättning att statsbidrag utgår med 95 procent av kostnaderna för underbyggnad för i punkt 3 B angivna tunnelbanor, inberäknat kostnaderna för marklösen.

För att bli bindande skall överenskommelsen ha godkänts av Stockholms stadsfullmäktige respektive Stockholms läns landsting före den 15 april 1965.

Tillhör
dokument I

Stockholm den 17 december 1964

För Stockholms stad:

Hjalmar Mehr
Gunnar Dalgren
Gösta Agrenius
Folke Lundin
Helge Berglund

För Stockholms läns landstingskommun:

Erik A Lindh
Ruth Kärnek
Åke Ericsson
Lennar Ländin
Per Wahlström
P G Holm
Lennart Stiernstedt
Lennart Mattsson
Bengt H Bengtson

Godkännes i de delar, som berör Statens järnvägar:

Erik Upmark

Förteckning

över de kommuner inom Stockholms län, som enligt överenskommelsen om riktlinjer för samordning, utbyggnad och drift av det kollektiva trafiksystemet i Storstockholm skall hänföras till Storstockholm

Städer: Djursholm, Lidingö, Nacka, Nynäshamn, Sigtuna, Solna, Sundbyberg, Södertälje och Vaxholm.

Köpingar: Danderyd, Saltsjöbaden, Sollentuna, Stocksund och Täby.

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

Närvarande:

generaldirektören Nils Hörjel samt
för Stockholms stads dess trafikdelegation: borgarråden Hjalmar Mehr, Gösta Agrenius, Helge Berglund, Gunnar Dalgren och Folke Lundin, ävensom direktören Gunnar Hjerne (ej den 17 december), vilken adjungerats med delegationen,

för Stockholms läns landsting

dess ordförandeberedning: kanslichefen Erik A. Lindh, köpmannen P. G. Holm, ingenjören Åke Ericsson, fru Ruth Kärnek, friherren Lennart Stiernstedt ävensom landstingsmannen Lennart Ländin, vilken adjungerats med beredningen, samt *dess trafikberedning:* utöver ovannämnda herrar Ericsson och Lindh, riksdagsmannen Bengt Bengtson, försäkringsdirektören Per Wahlström och lokföraren Lennart Mattsson,

för Statens Järnvägar: generaldirektören Erik Upmark.

Vid protokollet undertecknad Gårdö, assessor.

§ 1.

Att jämte Hörjel justera dagens protokoll utses herrar Mehr och Lindh.

§ 2.

Hörjel redogör för de hittillsvarande överläggningarna angående en principöverenskommelse om samordning, utbyggnad och drift av ett kollektivt trafiksystem i Storstockholmsområdet.

Utkast till överenskommelse har tidigare tillställts delegationen och beredningarna.

Efter överläggningar förklarar sig delegationen och beredningarna beredda att, med beaktande av vad nedan i §§ 3—10 angivits, föreslå sina huvudmän, Stockholms stadsfullmäktige och Stockholms läns landsting, att träffa överenskommelse, vilken såsom bilaga finnes fogad vid detta protokoll.

§ 3.

Under de fyra första åren skall ordförandeskapen i Storstockholms lokaltrafikförbunds fullmäktige och i förbundets planeringsnämnd samt i aktiebolaget Storstockholms lokaltrafiks styrelse tillkomma staden. Ordförandeskapet i förbundets styrelse skall under samma period tillkomma landstingskommunen.

§ 4.

Mellan Stockholms stad och Lidingö stad har träffats ett avtal angående utbyggnad av tunnelbanesystem 2 från station Gärdet till en station vid Ropsten. Enligt avtal skall, sedan statsbidrag till flyttning av vissa spårvägsspår avräknats, kostnaderna fördelas med ca 14 miljoner kronor på Stockholms stad och ca 3 miljoner kronor på Lidingö stad, varvid Stockholms stad skall upplåna erforderliga medel och av Lidingö stad erhålla dess andel av kapitaltjänstkostnaderna för

lånen. Parterna är ense om att förhandlingar senare skall upptagas mellan parterna och Lidingö stad i denna fråga.

§ 5.

Parterna är ense om att de — för att snabbt kunna påbörja planering och projektering av tunnelbanenätets utbyggnad samt upprustningen av statens järnvägars lokaltrafik — omgående skall tillsätta en gemensam planeringskommitté för dessa uppgifter intill dess kommunalförbundet bildats.

§ 6.

Parterna förklarar sig för sin del beredda att medverka till att den 1 januari 1966 införes övergångsrätt mellan olika trafikmedel.

SJ anser för sin del frågan inte tillräckligt utredd för att nu kunna ställa i utsikt sin medverkan till ett genomförande till den 1 januari 1966.

§ 7.

De avskrivningsnormer, som har tillämpats av staden för tunnelbaneunderbyggnader respektive av SS för dess tillgångar, skall bibehållas även efter kommunalförbundets bildande och dess övertagande av stadens aktier i SS, såframt icke staden och landstinget enas om ändring härav.

§ 8.

Beträffande SS och Stockholms stads investeringar och därav föranledda kapitaltjänstkostnader är parterna ense om innehållet i härvid fogad promemoria.

§ 9.

Till de spörsmål, som jämlikt 11 andra stycket i principöverenskommelsen skall göras till föremål för fortsatta överläggningar, hänföres bl a frågan om överlåtelse till staden av vissa SS tillhöriga fastigheter, som inte längre erfordras för trafikrörelsen.

§ 10.

Det antecknas, att de i punkt 7 A angivna investeringsbeloppen avser 1964 års penningvärde.

§ 11.

Parternas godkännande av överenskommelsen skall av samtliga delegationens och beredningarnas ledamöter tecknas å tre likalydande exemplar av överenskommelsen, varav parterna skall taga var sitt och förhandlingsmannen erhålla ett.

Vid protokollet:

Gösta Gårdö

Justeras:

Nils Hörjel

Erik A. Lindh

Hj Mehr

*Promemoria beträffande SS och Stockholms stads investeringar och därav för-
anledda kapitaltjänstkostnader*

I en PM av den 6/12 1961 från Statens förhandlingsman för Storstockholmstrafiken har sammanställts uppgifter beträffande kapitaltjänstkostnaderna för bla "SS-systemet i av staden beslutad omfattning". Däri återfinnes för år 1967 beloppet 108 miljoner kronor. Staden och Spårvägsbolaget har beträffande bakgrunden för detta belopp lämnat följande information.

Kapitaltjänstkostnaderna har beräknats som konstanta annuiteter vid räntefoten 6 %.

Beloppet 108 miljoner kronor fördelar sig med ca 73 miljoner kronor på Spårvägsbolaget och 35 miljoner kronor på Gatukontoret för tunnelbaneunderbyggnad. Bakomliggande investeringsbelopp beräknas för Spårvägsbolaget år 1967 i 1964 års prisnivå vara 1 023 miljoner kronor. För Gatukontoret beräknas bakomliggande investeringsbelopp i anskaffningsårets penningvärde och efter gjorda avskrivningar vara ca 500 miljoner kronor. Dessa belopp bygger på förutsättningen att trafiksystemen till Ropsten resp Vårberg är i sin helhet utbyggda.

Den för Spårvägsbolaget angivna annuiteten 73 miljoner kronor fördelas ungefär på följande sätt:

Vagnhallar och verkstäder	ca 12 Mkr	(baserat på 40 års avskrivn)
Stationer	„ 12 „	(„ „ 30 „ „)
Banöverbyggnad	„ 11 „	(„ „ 50 „ „)
Tunnelvagnar	„ 24 „	(„ „ 25 „ „)
Bussar	„ 12 „	(„ „ 15 „ „)
Övriga	„ 2 „	(baserat på varierande avskrivningstider)
	73 Mkr	

Bilaga 8 till statsverkspropositionen år 1965

KOMMUNIKATIONSDEPARTEMENTET

Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet på Stockholms slott den 4 januari 1965.

Närvarande:

Ministern för utrikes ärendena Nilsson, statsråden Sträng, Andersson, Lindström, Lange, Lindholm, Kling, Skoglund, Edenman, Johansson, Hermansson, Holmqvist, Aspling, Palme, Sven-Eric Nilsson.

Chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Skoglund, anmäler de frågor, som gäller utgifterna för budgetåret 1965/66 inom kommunikationsdepartementets verksamhetsområde, och anför därvid följande.

Jag övergår härnäst till frågan om den kollektiva närtrafiken i storstockholmsområdet.

I överensstämmelse med vad jag anförde i prop 1963: 191 angående riktlinjer för den statliga trafikpolitiken m m (s 115—117) förordnade Kungl Maj:t den 19 december 1963 numera generaldirektören N J Hörjel att vara statlig förhandlings- och utredningsman för den kollektiva närtrafikens ordnande i storstockholmsområdet.

Förhandlings- och utredningsmannen har med biträde av särskilt tillkallade experter bedrivit ett omfattande utredningsarbete och fört förhandlingar med företrädare för Stockholms stad och Stockholms läns landsting. Arbetet har resulterat i en preliminär principöverenskommelse den 17 december 1964 mellan stadens och landstingets företrädare om samordning, utbyggnad och drift av det kollektiva trafiksystemet i Storstockholm m m. Överenskommelsen har i de delar, som berör statens järnvägar, godkänts av järnvägsstyrelsen. Principöverenskommelsen har träffats under förutsättning att statsbidrag utgår med 95 % av kostnaderna för sk underbyggnad för de i överenskommelsen angivna tunnelbana, inberäknat kostnader för marklösen. I huvudsak innebär överenskommelsen följande.

Staden och landstinget skall genom ett kommunalförbund samarbeta i fråga om utbyggnad och drift av det kollektiva trafiksystemet inom Storstockholm i syfte att erbjuda invånarna en god trafikservice samt gemensamt verka för en god trafikservice jämväl åt invånarna inom de delar av landstingsområdet som inte ingår i storstockholmsområdet. Aktiebolaget Stockholms spårvägar skall ombildas och förvärfvas av kommunalförbundet. Bolaget, som efter ombildningen skall benämnas Aktiebolaget Storstockholms lokaltrafik (SL), skall bedriva tunnelbanetrafik samt ombesörja den busstrafik och de trafikuppgifter i övrigt som nu handhas av spårvägsbolaget. Vad beträffar den busstrafik, som nu bedrivs av SJ inom Storstockholm och den järnvägs- och busstrafik inom området, som nu bedrivs av kommunala och enskilda trafikföretag, skall förhandlingar upptas i syfte att till SL överföra denna trafik i erforderlig omfattning. Vidare förutsättes att avtal skall träffas med SJ om att SJ och dess dotterföretag skall på sina järnvägslinjer och på de busslinjer, som fortsättningsvis skall tillhöra nämnda företags linjenät, bedriva viss lokaltrafik för SL:s räkning. I anslutning därtill förutsättes en upprustning ske genom SJ:s försorg av lokaltrafiken på de normalspåriga järnvägslinjerna innehållande bl a pendeltrafik med moderna motorvagnsenheter på sträckan Märsta—Södertälje från våren 1968 och på sträckan Kungsängen—Västerhaninge från våren 1970. SJ:s centralförvaltning har uppskattat kostnaderna för upprustningen av SJ:s lokaltrafik fram till år 1975 till sammanlagt högst 400 miljoner kronor exklusive räntor under byggnads- och anskaffningstiden. Intäkterna av den lokaltrafik, som SJ bedriver för SL:s räkning, skall tillkomma SL, som i gengäld skall till SJ lämna ersättning för drift- och kapitaltjänstkostnader för nämnda trafik enligt vissa i överenskommelsen angivna grunder.

Enligt överenskommelsen skall tunnelbanorna byggas ut till att omfatta tre system. Sälunda kompletteras tunnelbanesystem 2 med en ny bana som från station Östermalmstorg går via Frescati genom Solna, Stocksund och Danderyd till Täby. Vidare kompletteras detta tunnelbanesystem med en bansträcka från Vårberg till Botkyrka. Det tredje tunnelbanesystemet avses i en första etapp byggas från stadens centrum genom Kungsholmen, Solna och Sundbyberg till Järvafältet. I ett senare skede förutsättes en utbyggnad från stadens centrum till sydöstra Södermalm och därifrån med en bana till Nacka och en till station Isstadion. Som riktpunkt för planering och byggande skall enligt avtalet gälla att tunnelbanorna till Järvafältet, Täby och Botkyrka skall vara färdiga före 1975 samt banan till Nacka och den nämnda bandelen till station Isstadion under senare hälften av 1970-talet.

För den kollektiva trafiken inom Storstockholm skall enligt överenskommelsen införas enhetliga regler för övergång mellan olika linjer och trafikmedel samt successivt genomföras en samordning av taxesystemet.

Det kommunalförbund staden och landstinget avser att bilda skall enligt överenskommelsen bl a ansvara för den översiktliga planeringen av den fortsatta utbyggnaden av det kollektiva trafiksystemet, svara för den angivna utbyggnaden av det kollektiva trafiksystemet, svara för den angivna utbyggnaden av tunnelbanesystemet, genom SL i administrativt och ekonomiskt hänseende svara för all kollektiv lokaltrafik inom området, bestämma riktpunkterna i fråga om trafik-

standard, riktlinjer i fråga om taxesystem och taxenivå samt täcka eventuella förluster i SL:s verksamhet genom särskilda tillskott.

Tillhör
dokument 2

Staden och landstinget skall vardera utse hälften av ledamöterna i kommunalförbundets fullmäktige.

I fråga om kostnaderna för utbyggnaden av tunnelbanesystemet anges bl a att kommunalförbundet — med det av parterna förutsatta statsbidraget — skall ombesörja och bekosta för tunnelbanorna erforderliga underbyggnader med vad därtill hör jämte byggnadstekniska råkonstruktioner för trappnedgångar m m. SL skall ombesörja och bekosta spåröverbyggnad m m liksom övriga anordningar för trafiken, trafikanterna och SL:s personal.

Kostnaderna för kommunalförbundets verksamhet skall i den mån de ej täcks på annat sätt bestridas genom bidrag av staden och landstinget. Fördelningen skall ske i förhållande till antalet skattekronor. Under en övergångstid — t o m år 1971 — gäller särskilda bestämmelser i fråga om fördelningen av kapitaltjänstkostnaderna.

De i överenskommelsen angivna riktlinjerna för samordning, utbyggnad och drift av det kollektiva trafiksystemet skall tillämpas fr o m år 1967. För erforderliga förberedelser och övergångsanordningar skall kommunalförbundet bildas redan under år 1965. För att bli bindande skall överenskommelsen ha godkänts av Stockholms stadsfullmäktige och Stockholms läns landsting före den 15 april 1965.

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 storstockholmsregionen. 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 samhälls-ekonomiska kostnad, i första hand genom åtgärder för en samordning av investerings-, drift- och taxepolitiken för närtrafiken inom området.

Den tidigare nämnda kostnaden för upprustning av lokaltrafiken på statens järnvägar avser 400 miljoner kronor i 1964 års kostnadsläge. Av beloppet har 200 miljoner kronor beräknats för spåranläggningar, 165 miljoner kronor för rullande materiel och 35 miljoner kronor för signal- och teleanläggningar samt diverse anläggningar. Enligt min mening bör denna beräkning kunna läggas till grund för ifrågavarande upprustning. För budgetåret 1965/66 beräknar jag medelsbehovet till ca 10 miljoner kronor avseende främst rullande materiel.

I fråga om den i överenskommelsen angivna förutsättningen rörande statsbidrag till byggande av tunnelbanor vill jag anföra följande. Med den gemensamma planering och samordning inom närtrafiken som uppnås genom utökad tunnelbanetrafik och i 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 s k 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 gatubyggande fr o m budgetåret 1965/66. I enlighet med hittills tillämpad terminologi avses med tunnelbaneanläggnings underbyggnad i princip banvall intill ballastens underkraft eller intill underkanten på motsvarande anordning för elastisk uppläggning jämte därtill hörande tunnlar, broar och viadukter. Jag avser i enlighet härmed att senare föreslå Kungl Maj:t att för riksdagen framlägga förslag till de författningsbestämmelser, som föranledes av vad jag föreslagit i det föregående.

Överenskommelse mellan Statens Järnvägar och Kommunalförbundet för Stockholms stads och Stockholms läns regionala frågor (Kommunalförbundet) angående upprustningen av och trafikeringen på de delar av SJ:s normalspåriga järnvägslinjer inom Storstockholm, på vilka SJ som entreprenör skall bedriva lokaltrafik för AB Storstockholms Lokaltrafik (SL)*

Sedan principöverenskommelsen den 17 december 1964 om samordning, utbyggnad och drift av det kollektiva trafiksystemet i Storstockholm m m godkänts av berörda parter har Statens Järnvägar för egen del och för Stockholm—Nynäs Järnvägs AB, nedan gemensamt kallade SJ, å ena sidan, samt Kommunalförbundet genom dess planeringskommitté å andra sidan, denna dag träffat överenskommelse

dels om den upprustning SJ skall genomföra av lokaltrafiken på SJ:s normalspåriga järnvägslinjer inom Storstockholm som anges i punkt 3 C i ovan angivna principöverenskommelse

dels ock om principerna för samarbetet mellan SJ och det blivande SL rörande trafikerings- och ersättningsfrågor m m enligt punkt 7 A och om taxesystem enligt punkt 8 i samma principöverenskommelse i vad avser trafiken på SJ:s normalspåriga järnvägslinjer inom Storstockholm.

1. Överenskommelsens giltighetsområde

Överenskommelsen omfattar den av SJ bedrivna lokaltrafiken på följande sträckor av normalspårslinjerna:

Stockholm C—Märsta,
Stockholm C—Kungsängen,
Stockholm C—Södertälje S och
Stockholm C—Västerhaninge

2. Trafikeringsplan

Under förutsättning att erforderliga kapacitetshöjande arbeten hunnit utföras och erforderlig rullande materiel erhållits — jfr punkt 3 nedan — ordnas stomtrafiken som pendeltrafik med motorvagnsenheter på sträckan Märsta—Södertälje S

* Det s k pendeltågavtalet.

Stomtrafikens turtäthet skall, om SL så påfordrar, under dagtid (06.00—24.00) kunna vara ett tåg i varje riktning per halvtimme. Stomtrafiken kompletteras under rusningstid med erforderliga insatståg, dock maximalt till det antal som angives nedan. Under 00.00—06.00 bestäms lokaltrafikens turtäthet för varje tidtabellsperiod.

Vissa trafiktekniska förutsättningar redovisas i *bilaga 1*. I denna bilaga anges även vissa begreppsbestämningar för den av SJ bedrivna lokaltrafiken ävensom principerna för tågstorleken.

Tågplanen för varje tidtabellsperiod liksom normer för tågstorlek under olika avsnitt av perioden skall i förväg godkännas av SL och fastställas av SJ senast den 1 mars årligen. SL:s önskemål inför kommande tidtabellsperiod skall framläggas senast den 1 oktober årligen. Utöver vad sålunda överenskommits för varje tidtabellsperiod kan SJ och SL överenskomma om tillfälliga tågarrangemang av olika slag (t ex extratåg vid speciella evenemang, utökning och minskning av tågsätt o d).

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

Parterna är även ense om att SJ:s åtaganden under överenskommelsens giltighetstid maximeras att gälla följande antal insatståg under lokaltrafikens rusningstid:

Märstalinjen	5 insatståg,
Södertäljelinjen	5 insatståg,
Kungsängenlinjen	5 insatståg och
Västerhaningelinjen	3 insatståg.

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.

3. *Investeringar*

3.1 *Fasta anläggningar*

Investeringsbeloppet för SJ:s genom denna överenskommelse beslutade nyanläggningar och upprustning av för lokaltrafiken erforderliga fasta järnvägsanläggningar beräknas enligt penningvärdet för 1:a kvartalet 1964 uppgå till ca 235

miljoner kronor, vartill kommer dels projekterings- och administrationskostnader, dels räntor under byggnadstiden och dels markförvärvskostnader.

Tillhör
dokument 3

Projekterings- och administrationskostnader, vilka preliminärt beräknats uppgå till storleksordningen 40 miljoner kronor, debiteras enligt följande vid SJ tillämpade regler:

- a) På lön (inkl semesterlön, sjukersättning och annan lön under bortovaro — men ej pension) till vid i egen-regi arbeten sysselsatt personal pålägges 50 %.
- b) På förbrukade förrådseffekter (exkl spårmaterial) beräknade enligt gällande förbrukningspriser pålägges 10 %.
- c) På entreprenadsumman för entreprenadarbeten pålägges 15 %.

Dessa pålägg sammantagna utgör ersättning för alla centrala och regionala särskilda kostnader för projekteringen och därmed förenad administration, ävensom kostnader för det lokala arbetsbefälet — ej direkta arbetsledare — och dessas expeditioner samt för särskilda omkostnader i själva investeringsarbetet, bl a pensioneringskostnader.

Investeringsplanen för lokaltrafikens fasta anläggningar är intagen i *bilaga 2*.

Ovan beräknat investeringsbelopp ca 235 miljoner kronor omfattar det nu förutsedda behovet t o m 1975. Ombyggnaden av delen Kungsgatsbron—Tegelbacken har enligt investeringsplanen förutsetts inte kunna komma till utförande förrän efter år 1975. Denna ombyggnad innefattas alltså ej i ovan angivna investeringsbelopp.

Anläggningsbehovet tillgodoses — om ej i särskilda fall annat överenskommes — i följande turordning:

- a) Anläggningar för att höja kapaciteten eller åstadkomma rationell drift.
- b) Anläggningar för att höja standarden.

I investeringsplanen ingår ej utbyggnad av s k automatisk hastighetsövervakning. Kapitalanskaffning för en sådan eventuell framtida investering skall ombesörjas av SJ. Fördelningen av investeringskostnaden mellan lokaltrafik och fjärrtrafik skall bestämmas enligt särskild överenskommelse.

SJ nu tillhörig mark som erfordras för järnvägsanläggningar, upplåtes utan kostnad. Den kostnad som SJ kan åsamkas för förvärv av mark erforderlig för sådana anläggningar skall läggas till investeringsbeloppet för fasta anläggningar och belasta SL:s årliga kostnader. SL skall på allt sätt medverka till att här avsedd mark kan förvärfvas av SJ utan dröjsmål och på rimliga villkor.

3.2 Rullande materiel

Investeringsbeloppet för den nya rullande materiel, som skall anskaffas enligt denna överenskommelse, beräknas i varje fall tills vidare under perioden fram till 1975 med förutsedd tågtäthet och standard enligt penningvärdet för 1:a kvartalet år 1964 inte överstiga 140 miljoner kronor exklusive projekterings- och administrationskostnader samt räntor under anskaffningstiden.

Projekterings- och administrationskostnaderna beräknas vid upphandling i Sverige uppgå till 0,8 % och vid upphandling i utlandet till 1,6 % av totala anskaffningsbeloppet. Häri ingår även kostnader för SL-representanters deltagande vid typbesiktning o d.

Investeringsplanen för lokaltrafikens rullande materiel med preliminär leveransplan m m är intagen i *bilaga 3*.

I fråga om utbyggnad av automatisk hastighetsövervakning gäller vad ovan sagts under 3.1.

4. *Taxefrågor o d*

4.1 Taxesystem, samordnad taxa

Parterna är ense om, att den samordnade taxan (SL-taxa, SL-biljetter), som enligt principöverenskommelsen successivt skall genomföras, även skall innefatta den av SJ som entreprenör åt SL utförda persontrafiken.

Intill dess den samordnade taxan införes, tillämpas en av Kommunalförbundet beslutad särskild lokaltrafiktaxa för den av SJ åt SL bedrivna järnvägstrafiken inom det i punkt 1 angivna giltighetsområdet. Särskild överenskommelse mellan SL och SJ träffas om lokaltrafiktaxans detaljutformning, biljettsystem m m.

4.2 Biljetts giltighet för resa med SJ:s respektive SL:s trafikmedel

SJ:s allmänna persontaxa gäller inte för personbefordran för stationer inom det i punkt 1 angivna giltighetsområdet med undantag för Stockholm C och pendelsträckornas yttre gränsstationer. Vid färd mellan station inom giltighetsområdet, för vilket SJ:s allmänna persontaxa ej gäller, och station utom området eller omvänt erfordras lokaltrafikbiljett (sedermera SL-biljett) för resa inom området och biljett enligt SJ:s allmänna taxa för resa utanför området. Lokaltrafikbiljett (sedermera SL-biljett) gäller inte för resa med SJ:s fjärrtåg om inte särskild överenskommelse härom träffas. Biljett utfärdad enligt SJ:s allmänna taxa gäller inte vid resa med tåg i lokaltrafik inom giltighetsområdet.

5. *SL:s ersättning till SJ för drift- och kapitaltjänstkostnader m m*

5.1 Beräkning av kostnaderna för lokaltrafiken

SJ:s kostnader för lokaltrafiken beräknas enligt i *bilaga 4* angivna regler och riktlinjer.

5.2 Beräkning av inkomsterna av lokaltrafiken

Tillhör
dokument 3

Biljettinkomster av resor helt inom det i punkt 1 angivna giltighetsområdet separatredovisas av SJ och tillfaller SL.

Omsättningsavgifter från AB Svenska Pressbyråns kiosker i anslutning till SJ:s driftplatser inom det i punkt 1 angivna giltighetsområdet liksom reklaminkomster från samma område separatredovisas av SJ och fördelas på SJ och SL enligt nedanstående sammanställning.

Anm: Därest principen om omsättningsavgift ändras skall förhandlingar om bestämmandet av annan ersättningsgrund upptas mellan SL och SJ.

Avgifter och inkomster från	Procentuell fördelning	
	SL	SJ
Stockholm C	90	10
SJ/SL-station	75	25
SL-station	25	75
Lokaltågreklam	10	90

5.3 Avräkningsförfarande och ersättning

Under månaden influtna biljettinkomster av lokaltrafiken inlevereras av SJ till SL senast under loppet av nästföljande månad.

SL:s del av omsättningsavgifter och reklaminkomster enligt 5.2 ovan inlevereras av SJ till SL kvartalsvis och senast sex veckor efter varje kvartalsslut.

Vid varje månads slut erlägger SL till SJ ett belopp motsvarande en tolfedel av de kalkylerade årskostnaderna för lokaltrafiken. Avräkning och reglering av erlagda belopp på basis av kostnadsberäkningar enligt 5.1 göres efter varje kalenderårs slut, senast den 15 mars.

Den framräknade ersättningen från SL till SJ skall under åren 1967—69 reduceras sålunda:

år 1967 med 14 miljoner kronor för helår ($1\frac{1}{6}$ mkr för månad),
år 1968 med 10 miljoner kronor för helår ($\frac{5}{6}$ mkr för månad), och
år 1969 med 6 miljoner kronor för helår (0,5 mkr för månad).

SL äger rätt att genom särskilt utsedda granskningsmän granska SJ:s beräkning av kostnader för och redovisning av inkomster från lokaltrafiken samt det räkenskapsmaterial, som ligger till grund härför.

SJ åtar sig att i samråd med SL anordna redovisning och driftstatistik så att så tillförlitligt underlag som möjligt erhålles för den ekonomiska avräkningen samt för bedömningen av utvecklingen av resor och ekonomi.

6 Ersättning för skada till följd av järnvägsdriften

SJ svarar för ersättning för skada å person och/eller egendom till följd av järnvägsdriften på SJ tillhöriga normalspåriga järnvägslinjer inom giltighetsområdet

i den utsträckning ansvaret enligt lag åvilar järnvägsföretaget samt ombesörjer skaderegleringen i samband härmed. SJ svarar även för skador på egna anläggningar och egen materiel.

SL ersätter SJ för åtagandet här ovan enligt i bilaga 4 angivna regler och riktlinjer.

7 Force majeure

Avtalet gäller inte vid strejk, lockout eller annan force majeure, som förhindrar parterna att uppfylla åtaganden.

8 Överenskommelsens giltighetstid m m

Denna överenskommelse gäller fr o m 1.1.1967 till och med den 31.12.1990. Överenskommelsen gäller med en ömsesidig uppsägningstid av fem år, det kalenderår under vilket uppsägning skett oräknat. Uppsäges icke överenskommelsen av någondera parten förlänges densamma fr o m den 1.1.1991 med tio år i taget med enahanda uppsägningstid.

Senast under år 1975 och med giltighet från den 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.

9 Avräkningsförfarande vid överenskommelsens upphörande och äganderätt m m

Det åligger SJ att, om ej annat påyrkas av Kommunalförbundet, under avtalstiden och dess förlängning genom erforderliga reinvesteringar vidmakthålla den för den avtalade lokaltrafiken erforderliga driftkapaciteten.

Efter avskrivningstidens utgång tillfaller den rullande materielen SL, om ej annat överenskommes. Fasta anläggningar förbliver i SJ:s ägo mot att SJ till SL utger ersättning motsvarande eventuellt kvarstående nytta av egendomen, därest ej annat överenskommes.

Skulle överenskommelsen efter varje uppsägning upphöra att gälla skall parterna gemensamt utse opartisk utrednings- och förhandlingsman med uppgift att framlägga förslag till rörelsens avveckling och slutavräkning parterna emellan.

10 Övriga frågor

Protokollet från förhandlingar mellan AB Stockholms Spårvägar och Statens Järnvägar den 15—17 november 1965 angående 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:s delegationen — nedläggandet 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 bliva föremål för särskild överenskommelse mellan parterna.

Tillhör
dokument 3

Denna överenskommelse har upprättats i två exemplar, varav parterna tagit var sitt.

Stockholm den 31 mars 1966

Stockholm den 15 mars 1966

Kungl Järnvägsstyrelsen

För Kommunalförbundet för
Stockholms stads och läns
regionala frågor

Erik Upmark

Hj Mehr

Trafiktekniska förutsättningar
för
SL:s lokaltrafik på järnvägslinjerna

MÄRSTA—SÖDERTÄLJE S

och

KUNGSÄNGEN—VÄSTERHANINGE
(Trafikeringsplan)

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

- 1. Begreppsbestämningar
 - 1.1 Områdets omfattning
 - 1.2 Tågtyper
 - 1.3 Stationstyper
- 2. Stationer
 - 2.1 Stockholm C
 - 2.2 Förortsstationer
- 3. Tidtabellsförutsättningar
- 4. Tågstorlek

1. Begreppsbestämningar

1.1 Områdets omfattning

Pendel 1:	Märsta—Södertälje S
Pendel 2:	Kungsängen—Västerhaninge

1.2 Tågtyper (SL-tåg)

Motorvagnståg:	Speciella för lokaltrafiken anskaffade motorvagnståg — jfr bilaga 3
Stomtåg:	Tåg som pendlar mellan ovanstående ändpunkter på pendellinjerna i fasta omlopp.
Insatståg:	Tåg som sättes in i rusningstrafik på hela eller delar av pendellinjerna.

1.3 Stationstyper¹⁾

Förortsstation:	Varje av lokaltrafiken berörd station utom Stockholm C.
SJ/SL-station: (I persontrafikhänseende)	Förortsstation med såväl lokaltrafik- som viss fjärrtrafikservice.
SL-station:	Förortsstation med enbart lokaltrafikservice.

2 Stationer

2.1 Stockholm C

Utformningen av stationen framgår av investeringsplanen — bilaga 2.

2.2 Förortsstationer

Lokaltrafiken baseras på Stockholm C samt de i följande förteckning upptagna förortsstationerna med för respektive stationer angiven persontrafikservice (jfr Begreppsbestämningar under 1).

Utformningen av de olika förortsstationerna framgår av investeringsplanen — bilaga 2.

¹⁾ Samtliga driftplatser inom lokaltrafikområdet benämnes i detta sammanhang "stationer".

*Förteckning över de för lokaltrafiken upplåtna förortsstationerna och
persontrafikservicen vid dessa*

Förortsstation	Trafikservice	Förortsstation	Trafikservice
Märsta	SJ/SL-station	Rönninge	SL-station
Rosersberg	SL-station	Östertälje	SL-station
Upplands Väsby	SJ/SL-station ¹	Södertälje S	SJ/SL-station
Rotebro	SL-station		
Norrsviken	SL-station	Kungsängen	SJ/SL-station
Häggvik	SL-station	Kallhäll	SL-station
Tureberg	SJ/SL-station ¹	Jakobsberg	SJ/SL-station ¹
Helenelund	SL-station	Barkarby	SL-station
Ulriksdal	SL-station	Spånga	SL-station
Solna	SL-station	Sundbyberg	SJ/SL-station ¹
Karlberg	SL-station		
Stockholm S	SL-station	Södertörns Villastad	SL-station
Älvsjö	SL-station	Trångsund	SL-station
Stuvsta	SL-station	Skogås	SL-station
Huddinge	SJ/SL-station ¹	Handen	SL-station
Tullinge	SL-station	Jordbro	SL-station
Tumba	SJ/SL-station ¹	Västerhaninge	SJ/SL-station

¹⁾ SJ-tåg gör ej uppehåll.

3 Tidtabellsförutsättningar

Följande förutsättningar gäller för tidtabellen:

a) största tillåtna hastighet på

Märstalinjen	110 km/tim
Södertäljelinjen	100 km/tim
Kungsängenlinjen	105 km/tim
Västerhaningelinjen	90 km/tim

b) Upphållstiden på mellanstationerna beräknas till 30 sek och vid Stockholm C till 2 min.

c) Omloppstiden för stomtågen beräknas till 3 tim på pendel 1 och normalt till 2½ tim på pendel 2.

d) De pendlade stomtågen kompletteras under rusningstrafik med insatståg. Ankomst- och avgångstiderna för dessa tåg lägges, så långt tidtabellsutrymme gör det möjligt, efter beräkningar angående resandefördelning med hänsyn till arbetets början och slut.

4 Tågstorlek

Tåg skall normalt omfatta 2 eller 4 enheter. Tåg om 1 eller 3 enheter skall även kunna förekomma. Tåg om 5 enheter skall sedermera (efter år 1975) ävenledes kunna användas (se bilaga 2).

INVESTERINGSPLAN
för lokaltrafikens fasta anläggningar
på järnvägslinjerna

MÄRSTA—SÖDERTÄLJE S

och

KUNGSÄNGEN—VÄSTERHANINGE

t o m år 1975

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

- 1. Sammanfattning
- 1.1 Allmänt
- 1.2 Investeringsobjekt
- 1.3 Kommunala ombyggnadsplaner
- 2. Redogörelser för olika objekt
- 2.1 Växelkryss, linje- och fjärrblockering
- 2.2 Teleanläggningar
- 2.3 Förortsstationer och mötesplatser
- 2.4 Spårrombyggnader m m på sträckan Solna—(Stuvsta)
- 2.5 Skötselhallar
- 2.6 Kraftförsörjning och fjärrstyrning av fränskiljare

Bihang 1 a: Karlberg—Märsta,	}	Schematiska linjeplaner
Bihang 1 b: Stockholm C—Hagalund		
Bihang 2: Stockholm S—Södertälje S,		
Bihang 3: Karlberg—Kungsängen,		
Bihang 4: Västerhaninge—Älvsjö,	}	Principritningar
Bihang 5: Skötselhall Älvsjö (E 31890 A),		
Bihang 6: Skötselhall Älvsjö (E 31890 B),		
Bihang 7: Skötselhall Älvsjö (D 9457),		
Bihang 8: Skötselhall Hagalund (D 9459),		

1 Sammanfattning

1.1 Allmänt

Investeringsbeloppet för fasta anläggningar fram t o m år 1975 beräknas enligt den här intagna planen uppgå till ca 235 miljoner kronor i 1964 års penningvärde (1 kvartalet), exklusive projekterings- och administrationskostnader, samt räntor under byggnadstiden och kostnader för markförvärv.

Investeringsplanen redovisas schematiskt i vad avser linjen och stationerna i *bi-hangen 1—4* (ritning nr D 9461, D 9527, D 9463, D 9462, D 9460).

1.2 Investeringsobjekt

Investeringsprogrammet är uppdelat på följande sex objekt:

växelkryss, linje- och fjärrblockering,
teleanläggningar,
förortsstationer,
spårrombyggnader m m på sträckan Solna—(Stuvsta),
skötselhallar,
kraftförsörjning och fjärrstyrning av frångiljare.

I nedanstående tabell sammanfattas de beräknade kostnaderna enligt planen för de olika objekten.

Objekt	Kostnad Mkr
Växelkryss, linje- och fjärrblockering	15,5
Teleanläggningar	5,0
Förortsstationer	46,0
Spårrombyggnader m m Solna—(Stuvsta)	131,0
Skötselhallar	16,0
Kraftförsörjning och fjärrstyrning av frångiljare	21,5
Summa	235,0

1.3 Kommunala ombyggnadsplaner

Kommunala projekt inom lokaltrafikområdet har ej beaktats vid utarbetandet av planen. Skulle sådana aktualiseras måste planen omprövas på berörda punkter. Kostnader för dylika kommunala projekt ingår ej i denna överenskommelse.

2 Redoförelse för olika objekt

2.1 Växelkryss, linje- och fjärrblockering

2.11 Växelkryss och linjeblockering

Trafiktätheten på *pendel 1* kommer att kräva att tågen kan framföras med 2 min intervall.

För att begränsa driftstörningarna vid underhållsarbeten på linjen eller tågmissöden anordnas dubbla övergångsväxlar ("kryss") mellan upp- och nedspåret.

Tillhör
dokument 3

Sådana kryss inläggs:

på två ställen mellan de nuvarande stationerna Huddinge och Tumba,
på ett ställe mellan Tumba och Rönninge,
på två ställen mellan Rönninge och Södertälje,
på ett ställe mellan Ulriksdal och Tureberg,
på ett ställe mellan Tureberg och Rotebro,
på ett ställe mellan Rotebro och Upplands Väsby,
på två ställen mellan Upplands Väsby och Rosersberg samt
på ett ställe mellan Rosersberg och Märsta.

Växlarna utformas så att hastigheten vid övergång mellan spåren kan uppgå till 70 km/tim.

Linjeblockeringen utföres med blocksträckor, som så litet som möjligt överstiger försignalavstånden, d v s 800 m på horisontell bana. Den utrustas med huvudsignaler även för högerspårskörning.

På *pendel 2* är dubbelspårsträckorna Karlberg—Sundbyberg och Spånga—Kallhäll redan utrustade med modern linjeblockering, som ger erforderlig kapacitet. Sträckan Sundbyberg—Spånga ges samma standard med kryss på en plats. Enkelspårsträckorna utrustas med automatisk linjeblockering med ca 1 000 m långa blocksträckor.

2.12 Fjärrblockering

För att det skall bli möjligt att klara den utökade trafiken på endast ett dubbelspår och för att kryssen skall kunna manövreras utan dröjsmål vid störningar förses hela området med fjärrblockering, d v s möjlighet att från ett fjärrställverk i tågcentralen på Stockholm C övervaka trafiken och manövrera växlar och signaler. För att detta skall kunna vara möjligt förses alla stationer med fjärrmanövrerade ställverk.

2.2 Teleanläggningar

2.21 Signaltelefon

Inom lokaltrafikområdet anordnas signaltelefonutrustning enligt gängse system med i huvudsak en telefonapparat vid varje signal för kommunikation med fjärrställverket vid Stockholm C.

2.22 Telefoner i spärrkuror och på plattformar jämte överfallslarm i spärrkurarna.

I spärrkuror och på plattformarnas ändar uppsättes telefonapparater anslutna till linjetelefonsystemet.

Överfallslarm anordnas i spärrkurarna. Larmet överföres till fjärrställverket.

2.23 Ändring av kabelavgreningar och gaskontroll

I samband med ombyggnad av signalanläggningarna göres avgreningar på telehuvudkabeln vid relärum och vid blockposter längs linjen. Samtidigt förses telekabeln med gastrycksskydd.

2.24 Högtalare och elur på plattformar

Alla stationer förses med högtalar- och eluranläggningar. Högtalaranläggningarna utförs för lokala utrop och ansluts dessutom så att utrop på linjestationerna kan göras centralt från fjärrställverket vid Stockholm C.

2.25 Plattformsskyltar

Skyltsystemet för lokaltrafiken utföres utan tidsangivelser. Skyltarna styres av tågnummerutrustningen i fjärrblockeringsanläggningen varvid räknas med maximalt 10 varianter per skylt. Ett specialfall utgör skyltarna vid Stockholm C, där en kombination med befintligt system göres.

2.26 Radio för tåg och underhållsenheter

Radioanläggningen utföres för två kanaler med två basstationer, den ena norr den andra söder om Stockholm. Motorvagnsenheterna utrustas med mobila radioanläggningar.

2.3 Förortsstationer och mötesplatser

2.31 Avsnittets omfattning

Södertäljelinjen	Södertälje S, Östertälje, Rönninge, Tumba, Tullinge, Huddinge, Stuvsta
Märstalinjen	Ulriksdal, Helenelund, Tureberg, Häggvik, Norrviken, Rotebro, Upplands Väsby, Rosersberg, Märsta
Kungsängenlinjen	Sundbyberg, Spånga, Barkarby, Jakobsberg, Kallhäll, Stäket 1), Kungsängen
Västerhaningelinjen	Västerhaninge, Jordbro, Handen, Skogås, Trångsund, Södertörns Villastad, Högdalen 1)

Anm. Älvsjö, Stockholm S, Stockholm C, Karlberg och Solna behandlas ej här utan i 2.4.

2.32 Beskrivning över vissa allmänna åtgärder vid stationer

Banteknik	Växlar 1:15 och 1:18,5 lägges in i tågvägarna för att möjliggöra hastigheten 70 km/tim fram till plattformsbörjan.
Elteknik	Plattformsbelysning med ledningar och transformatorer samt anordningar för tåguppvärmning och eluppvärmning av samtliga centralt omläggbara växlar utföres.
Signalteknik	Samtliga stationer utrustas med moderna reläställverk.

2.33 Beskrivning över särskilda åtgärder vid stationerna

2.331 Allmänt

Standardplattform för lokaltrafik skall ha en längd av 250 m, bredd 7—8 m avsmalnande mot entréfria ändar, höjd 730 mm (hög plattform) samt vara försedd med tak av minst 60 m längd.

¹⁾ Endast mötesplats, ej trafikutbyte.

På de platser där bangårdsutformningen ändras skall om möjligt denna ges en sådan form att framtida förlängning av plattformarna för 10-vagnarståg kan anordnas utan alltför stora ingrepp i spårsystemet.

Tillhör
dokument 3

Med *Ö-stationshus* avses i det följande mindre byggnad för förortsstations plattform innehållande i princip

Biljettexpedition och spärrar
Personalutrymmen
Mindre väntutrymme
Toaletter

2.332 Särskilda åtgärder vid stationerna

Södertäljelinjen

Södertälje S

Nuläget Äldre stationshus (i gott skick)
Tre låga plattformar
Gångtunnel

Åtgärder Två plattformar höjes

Östertälje

Nuläget Äldre stationshus
Låg plattform, 210 m
Trappa till gångbro över spåren

Åtgärder Ombyggnad av spår
Hög plattform, 250 m
Gångtunnel (genomgångstunnel)
Ö-stationshus
Stationshus och gångbro rives

Rönninge

Nuläget Äldre stationshus
Låg och mellanhög plattform, 260 m, delvis smal
Gångtunnel (genomgångstunnel)

Åtgärder Ombyggnad av spår
Hög plattform, 250 m
Ö-stationshus
Ny gångtunnel

Tumba

Nuläget Äldre stationshus
Hög plattform, 330 m
Gångtunnel

Åtgärder

Spårsystemet ombygges, så att plats beredes för fyra tågspår med två höga, 250 m långa, plattformar. Gångtunnel förlänges och nya trappförbindelser med spärrar till plattformarna byggs. Uppställningsspår för insatståg
Nytt stationshus (SL:s kostnadsdel = Ö-station)
Vägport i västra änden utökas

Tullinge

Nuläget

Äldre stationshus
Låg plattform, 220 m
Gångtunnel (genomgångstunnel)

Åtgärder

Hög plattform, 250 m
Ö-stationshus
Stationshuset rives

Huddinge

Nuläget

Äldre stationshus (i gott skick)
Två låga plattformar, ca 250 m
Gångtunnel

Åtgärder

Höga plattformar

Stuvsta

Nuläget

Nytt stationshus
Låg plattform, 240 m
Gångtunnel

Åtgärder

Hög plattform

Märstalinjen

Ulriksdal

Nuläget

Äldre stationshus
Låg, smal stamplattform, 200 m
Låg mellanplattform, 120 + 80 m ensidig träplattform
Uppställningsspår för makadamtåg till Ulriksdals-Verken

Åtgärder

Ny hög plattform, 250 m
Väntspår för godståg, 670 m
Passagespår för godståg
Flyttning av uppställningsspår för makadamvagnar till Ulriksdals-Verken
Gångtunnel anordnas gemensamt med Solna stad för passage mellan Bagartorp och kapplöpningsfältet
Ö-stationshus
Stationshuset rives

} Utföres
senare
under
perioden

Anm. Plattformens läge är anpassat till framtida driftspår till Järvaterminalen och väntspår för godståg norrifrån.

Helenehund

Nuläget	Ö-stationshus Låg plattform, 240 m Gångtunnel
Åtgärder	Hög plattform

Tureberg

Nuläget	Äldre stationshus (i gott skick) Låg plattform, 240 m Gångtunnel
Åtgärder	Hög plattform

Häggvik

Nuläget	Ö-stationshus Låg plattform, 240 m Gångtunnel
Åtgärder	Hög plattform

Norrviken

Nuläget	Nytt stationshus Hög plattform, 230 m Gångtunnel
Åtgärder	—

Rotebro

Nuläget	Äldre stationshus Stamplattform, 230 m, samt två smala låga mellanplattformar, 230 resp 150 m
Åtgärder	Ombyggnad av spår Hög plattform, 250 m Gångtunnel (genomgångstunnel) Ö-stationshus Stationshuset rives

Upplands Väsby

Nuläget	Äldre stationshus (i gott skick) Gångtunnel Två höga plattformar, 230 m
Åtgärder	Spårsystemet ombygges med fyra persontågsspår Plattformarna förlänges till 250 m Lokaltågspåren anslutes till uppställningsspår för insatståg Kulvertering av Edsån

Rosersberg

Nuläget

Äldre stationshus
Stamplattform, 190 m, och mellanplattform, 160 m,
båda låga

Åtgärder

Ombyggnad av spår
Hög plattform, 250 m
Gångtunnel och Ö-stationshus bygges
Stationshuset rives

Märsta

Nuläget

Äldre stationshus
Stamplattform, 325 m, samt tre mellanplattformar,
160 m, 165 m resp 140 m, samtliga låga

Åtgärder

Ombyggnad av spår
Ny mellanplattform för fjärrtrafiken
Ny hög stamplattform, 250 m, bygges för lokaltrafiken
Två bostadshus med uthus rives
Uppställningsspår anordnas

Västerhaningelinjen

Västerhaninge

Nuläget

Äldre stationshus (i gott skick)
Hög plattform, 190 m
Gångtunnel utan förbindelse med plattform

Åtgärder

Ombyggnad av spår
Plattformen förlänges mot norr till 250 m längd
Industrispår till Nedersta elektrifieras och disponeras för
uppställning av motorvagnar

Jordbro

Nuläget

Stationshus saknas
100 m hög enkelsidig plattform
Uppställningsspår för godsvagnar med anslutning av in-
dustrispår till Jordbro industriområde
(Gångtunnel inlagd i stadsplanen)

Åtgärder

Nytt mötesspår för lokaltrafiken
Hög plattform, 250 m
Ö-stationshus
Ytterligare ett uppställningsspår anordnas

Handen

Nuläget

Äldre stationshus
Två tågspår med träplattform, 160 m
Uppställningsspår m m

Åtgärder

Ombyggnad av spår
Hög plattform, 250 m
Ö-stationshus
Bommar vid övergången till plattformen

Skogås

Nuläget	Stationshus saknas Provisorisk hållplats med träplattform, 85 m
Åtgärder	Ombygges till mötesstation Hög plattform, 250 m Ö-stationshus med anslutning till befintlig gångtunnel som förlänges

Trångsund

Nuläget	Stationshus saknas Låg plattform, 100 m
Åtgärder	Hög plattform, 250 m Mindre stationsbyggnad

Södertörns Villastad

Nuläget	Äldre stationshus Tre tågspår, uppställningsspår Hög plattform, 100 m
Åtgärder	Ombyggnad av spår Hög plattform, 250 m Stationen kombineras med T-banestation Inhägnad gångväg mellan T-banestation och järnvägsstation

Högdalen

Nuläget	Intet
Åtgärder	Ny mötesstation anordnas, ej trafikutbyte

Kungsängenlinjen

Sundbyberg

Nuläget	Nytt stationshus Hög plattform, 240 m
Åtgärder	—

Spånga

Nuläget	Äldre stationshus Två låga mellanplattformar, 210 resp 220 m Fem tågspår varav ett godstågspår och ett spår för soptrafiken till Lövsta
Åtgärder	Hög plattform, 250 m Mindre stationsbyggnad Bommar vid övergången till plattformen

Barkarby

Nuläget	Ö-stationshus Gångtunnel och hög plattform, 180 m
Åtgärder	Plattformen förlänges till 250 m

Jakobsberg

Nuläget	Äldre stationshus Gångtunnel och hög plattform, 250 m
Åtgärder	—

Kallhäll

Nuläget	Äldre stationshus Stamplattform samt mellanplattform, höga, 240 m Gångtunnel
Åtgärder	Ö-stationshus

Stäket

Nuläget	Äldre stationshus Två tågspår, låg plattform, 190 m
Åtgärder	Mötesstation, ej trafikutbyte

Kungsängen

Nuläget	Äldre stationshus Tre tågspår, mellanplattform och stamplattform, båda låga, 195 resp 160 m
Åtgärder	Två nya lokaltågspår med hög stamplattform, 240 m Godsmagasin, kaj med tillhörande spår rives

2.4 Spårrombyggnader m m på sträckan Solna—(Stuvsta)

2.411 Solna (bihang 1 a)

Ett väntspår utlägges för tillkopplingsenheter mellan upp- och nedspår norr om plattformsändan. Plattformen breddas och förlänges i anslutning här till.

2.412 Solna—Tomtebodan, ny driftspårstunnel (bihang 1 a och b)

En ny dubbelspårig driftspårstunnel anlägges genom "Hagalundsberget" parallellt med nuvarande tunnel.

2.413 Solnagruppen—(Karlberg) (bihang 1 b)

Inom området mellan Stockholm C och Hagalunds-tunneln ombygges spårsystemet för att möjliggöra uppdelning av tågtrafiken på speciella spår. Vid Solnagruppen kommer sålunda att finnas från öster räknat:

ett dubbelspår för personförande fjärr- och lokaltåg

ett dubbelspår (driftspår) för dels tomtåg till och från Hagalund,

dels godståg till och från Tomtebodan,
tre utdragsspår för rangeringen på Tomtebodan rangerbangård samt ett spår för
in- och utfart till och från västra delen av rangerbangården.

Spångaområdet för huvudspåren utefter Tomtebodan rangerbangård kommer efter
ombyggnad att utgöras av sex spår, vilka i ordning från öster till väster är:

Uppsalabanans nedspår,
Västeråsbanans dubbelspår,
Uppsalabanans uppspår samt
ett dubbelspår för tomtåg till och från Hagalund (driftspår).

2.414 Karlberg (bihang 1 b)

Vid Karlberg anordnas två 250 m långa, höga plattformar.

Spårsystemet bygges om bl a för att medge en med driftuppspåret planskild ut-
fart från Tomtebodan rangerbangård. En stödmur byggs mot den blivande gatu-
trafikleden väster om spårsystemet. Vägportarna i Rörstrandsgatans förlängning
samt i Tre Portars Väg stänges och ersättes av en gatuled under banområdet till
en kostnad av ca 5 miljoner kronor.

2.415 (Karlberg)—Kungsgatan (bihang 1 b)

Söder om Karlberg skiftas delvis spåranvändningen i ett växelområde. Lokal-
tågen sammanföres till ett dubbelspår och fjärrtågen till ett annat dubbelspår. Vid
Lokstallsbron ordnas en planskild korsning på så sätt att lokaltågsspåren drages
i tunnel under fjärrtågsuppspåret och drifttågnedspåret.

Efter nyssnämnda planskilda korsning får spåren efter ombyggnad den inbördes
ordning och användning, som de kommer att ha över själva Stockholm C-om-
rådet.

Från väster räknat kommer att finnas:

ett *utdragsspår* med fyra uppställnings- och rangerspår för växling på spårgrup-
perna vid ilgodsmagasinet och posten,
driftuppspåret för godståg söderifrån mot Tomtebodan samt tomtåg från spår 15,
16, 17 och 18 mot Hagalund,
lokaltdubbelspåret,
en *tillkopplings-* eller *väntspårsgrupp* om fem spår, varav ett passagespår,
två spår för uppställning av tågsätt som skall in på södra avgående fjärrtågs-
spåren,
två spår för uppställning av fjärrtåg, som skall utgå från norra säcken,
dubbelspåret för fjärrtåg till och från norra säcken samt ett 650 m långt ut-
drags- och *drifttdgsspår*.

2.416 Kungsgatan—Tegelbacken (bihang 1 b)

Den spårutformning, som planeras för själva Stockholm C, grundar sig på att
Kungsgatsbron behöver breddas och byggas om, varvid stödplaneringen göres
sådan att den passar till ett jämfört med dagens läge något uträtat spårområde
vid genomgångsbangårdens norra del. Härigenom vinnes i huvudsak att lokaltågs-
plattformen (plattform 6) kan förlängas ända till Kungsgatan och få trappför-
bindelse med denna.

Vid den förlängda lokaltågsplattformens mitt anordnas spårkryss, varigenom plattformen kan delas upp i två av varandra spårmissigt oberoende delar. Detta förfaringssätt förutsätter dock, att spåren 12 och 15 (som normalt är avgångs- respektive ankomstspår för fjärrtåg) under högtrafiktimmarna utnyttjas som passagespår för lokaltrafik.

Lokalplattformen får trappförbindelse även med norra sidan av Klarabergsviadukten.

Innan förenämnda ombyggnad av Kungsgatsbron utförts — bedöms ej möjlig under perioden fram t o m år 1975 — måste de projekterade nya spårplanordningarna anpassas till ett läge med nuvarande stödplacering. Detta innebär, att de nyprojekterade spårplanordningarna fram t o m år 1975 kan utföras i full utsträckning norrifrån endast till något söder om Lokstallsbron. Därefter måste en provisorisk sammankoppling göras till i stort sett nuvarande spårssystem, dock med den skillnaden att lokaltågspåren till och från plattform 6 kopplas om, så att de kommer på västra sidan om nuvarande postvagnstillväxlingsgruppen. (De arbeten som bedöms bli utförda efter år 1975 ingår ej i kostnadsberäkningarna.)

Trucktunnel under spårområdet vid Stockholm C ingår i ombyggnaden.

2.417 Tegelbacken—Årstabron

På denna sträcka göres inga förändringar.

2.418 Årstabron—Götalandsvägen (bihang 2)

Söder om Årstabron ombygges spårsystemet för att åstadkomma en med nedspåret planskild in- och utfart för Årsta rangerbangård. (Kostnaderna för den planskilda vägkorsningen mellan Nya Sockenvägen och järnvägsspåren, 4 miljoner kronor, förutsattes belasta vägföretaget — ej SJ/SL).

Norra ut- och infartsspåret från Årsta rangerbangård drages vidare ned mot södra infarten till Årsta. Den planskilda korsningen mellan Nybodaspåret (till Liljeholmen) och nuvarande dubbelspåret breddas i sitt befintliga läge till att omfatta tre spår. För Nynäsbanans tåg anordnas en planskild spårkorsning vid Götalandsvägen.

Som ersättning för de godstågspår på Älvsjö bangård som måste tas i anspråk för annat ändamål anordnas tre spår vid nuvarande spårgruppen på Årsta rangerbangård.

Vid den nyligen färdigställda högbron för Västberga allé lägges de nya växelförbindelser, som skall förbinda upp- och nedspåren jämte det från norra infarten till Årsta utdragna spåret med de från den planskilda korsningen kommande båda spåren för Nynäsbanan. Bredvid den nya godstågsinfarten till Årsta rangerbangård lägges ett särskilt utdrags- och väntspår. (Det bör här framhållas, att den spårlösning, som valts i detta område, medför att en infartsgrupp för en framtida större Årsta rangerbangård icke kan läggas som tidigare framtidsplaner visat mellan Götalandsvägen och Västberga allé, utan måste förläggas enligt system Tomtebodas, d v s som särskilda spår bredvid rangergruppen.

2.419 Götalandsvägen—Älvsjö (bihang 2)

Tillhör
dokument 3

På Älvsjö bangård anordnas två nya höga mellanplattformar, en för tågen på pendel 1 och en för tågen på pendel 2. Utanför plattformsspåren vid pendel 1-plattformen, lägges förbigångsspår för upp- och nedgående fjärrtåg. Mellan detta fjärrtågsnedspår och uppspåret för pendel 2 lägges den södra enkelspåriga in- och utfarten till Årsta rangerbangård.

2.420 Älvsjö—(Stuvsta) (bihang 2)

På sträckan Älvsjö—Stuvsta göres en planskild spårkorsning för överföring av söderifrån kommande godståg samt lokaltåg, som skall till- eller avkopplas förstärkningsenheter vid Älvsjö, från uppspåret till infartsspåret till Årsta rangerbangård vid Älvsjö.

2.5 Skötselhallar

Enligt denna plan anordnas två skötselhallar, en i Älvsjö och en i Hagalund.

Älvsjöhallen avses få ett utseende och läge enligt ritningar nr E 31890 A (bihang 5) B (bihang 6) och D 9457 (bihang 7).

Hagalundshallen får ett liknande utseende som Älvsjöhallen och med ett läge inom SJ:s mark enligt ritning D 9459 (bihang 8).

2.6 Kraftförsörjning och fjärrstyrning av fränkskiljare

2.61 Kraftförsörjning

Utbyggnaden av elkraftförsörjningen är beräknad för en motoreffekt på 4×276 kW per enhet (två motorvagnar) och under antagande att under högtrafik varje lokaltågsätt är sammansatt av 4 sådana enheter.

Utbyggnadsplanen innefattar bl a ny omformarstation i Ösmo, ny omformarhall i Älvsjö, nya matarkablar mellan Häggvik och Tomtebodas samt ett antal nya aggregat.

Härutöver bör mark reserveras vid Älvsjö och Kallhäll för eventuella framtida utbyggnadsbehov, exempelvis vid utökning till tåg om 5 enheter.

2.62 Fjärrstyrning av fränkskiljare

Fjärrstyrning av fränkskiljare anordnas inom hela lokaltrafikområdet och närmast angränsande delar.

INVESTERINGSPLAN
för lokaltrafikens rullande materiel
på Järnvägslinjerna
MÄRSTA—SÖDERTÄLJE S
och
KUNGSÄNGEN—VÄSTERHANINGE
t o m år 1975

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1. Sammanfattning
- 1.1 Anskaffning av rullande materiel
- 1.2 Beräknade kostnader
- 1.3 Preliminär leveransplan
2. Kort specifikation av den rullande materielen

Bihang 1: Utkast till 2-vagnssätt för SL-trafik (34MP-17789)*

1 *Sammanfattning*

1.1 Anskaffning av rullande materiel

SJ anskaffar t v 90 motorvagnsenheter om vardera 2 vagnar (2-vagnssätt)

1.2 Beräknade kostnader

140 miljoner kronor i 1964 års penningvärde (I kvartalet), exkl projekterings- och administrationskostnader samt räntor under anskaffningstiden.

1.3 Preliminär leveransplan

Preliminär leveransplan för anskaffning av den rullande materielen

t o m 1.6.1968	30 enheter
t o m 1.10.1968	50 enheter
t o m 1.8.1970	90 enheter

* Ej här tryckt.

Ungefärliga huvudmått, indelning, soffdelning, platsantal m m framgår av ritning 34 MP-17789 — bihang 1.

För varje motorvagnsenhet gäller, utöver vad som anges på ritningen, följande preliminära data:

Motoreffekt	1 100 kW
Max hastighet	120 km/h
Max acceleration	ca 0,9 m/s ²
Max retardation	ca 0,85 m/s ²
Broms, mekanisk	Skivbroms
Broms, elektrisk	Motståndsbroms

Fönster	Enkla rutor. De öppningsbara fönstren av halvskjuttyp.
Dörrsystem	Dörrarna kan med centrala manöverenheter öppnas och stängas. Mittdörrarna kan ställas i friläge för individuell öppning utifrån. Central manöverenhet för resp sidas dörrar på båda sidor i förarhytterna. Knappsats utvändigt vid varje mittdörr för individuell öppning. Indikeringslampa utanpå varje vagnsida, vid centralt manöverställe i förarhytter, angivande, att dörrarna stängts och förreglats.
Avgångssignal	Avgångssignal från centralt manöverställe för dörrar fram till förarhytt.
Soffor	Tunnelbanetyp. Plastklädsel.
Resgodshyllor	Utefter båda sidoväggarna.
Värmesystem	Varmluftsvärmeledning med kaminvärmeledning som grundvärme och för nattvarmhållning. Termostatreglerad.
Innetemperatur	+ 15° C vid lägst — 20° C utetemperatur.
Ventilation	Ventilation genom varmluftsvärmeledningen. Ca 5 000 m ³ /h, ökande returluftandel vid fallande utetemperatur.
Belysning	Lysrör. Tändning och släckning centralt från förarhytter.
Högtalaranläggning	För utrop till resenärerna. Mikrofon i förarhytter.
Rökning	Ej tillåten.
Toaletter	Finnes ej.
Övrigt	Vagnarna utföres så, att de kan multipelköras i tåg om 5 motorvagnsenheter.

REGLER OCH RIKTLINJER

för beräkning av SJ:s kostnader för

den normalspåriga lokaltrafiken

1 *Allmänt*

SJ:s kostnader för lokaltrafiken, lokaltrafikens särskostnader, skall motsvara kostnadsskillnaden mellan ett jämförelsealternativ och ett undersökningsalternativ, definierade enligt följande:

jämförelsealternativ: SJ:s trafikrörelse inkl den av SL enligt trafikeringsplanen godkända lokaltrafiken.

undersökningsalternativ: SJ:s trafikrörelse exkl ovannämnda lokaltrafik baserad på driftplanering i rimlig utsträckning.

2 *Särkostnader för normalspårtrafiken*

2.1 Kapitaltjänstkostnader för fasta anläggningar, rullande materiel och investeringsinventarier

Kapitaltjänstkostnaderna beräknas enligt annuitetsmetoden på återanskaffningsvärdena.

För annuitetsberäkningen tillämpas livslängder enligt bihang 1.

För marklösen räknas endast ränta på det ursprungliga lösenbeloppet.

Beräkning av återanskaffningsvärden skall i stort sett ske enligt de metoder SJ hittills tillämpat vid beräkning av avskrivningar. Dessa metoder belyses av exempel i bihang 1. Metoderna för beräkning av återanskaffningsvärden i de enskilda fallen skall redovisas för SL.

Räntefot: Det med hänsyn till omfattningen av och tidpunkten för investeringen vägda genomsnittet av emissionsräntan på långfristig statslån.

För upprustningen av lokaltrafiken har redan investerats 50 miljoner kronor i fasta anläggningar, räknat i 1964 års pris- och lönenivå.

Beloppets fördelning på objekt framgår av bihang 2.

Anm. För beräkning av kapitaltjänstkostnader gäller i tillämpliga delar vad framgår ovan.

Disponeras materiel ur SJ:s ordinarie lok- och vagnpark skall SL erlægga på ovan angivet sätt beräknade kapitaltjänstkostnader för den använda materielen inkl reserv för den del av den totala användningstiden som faller på lokaltrafiken. Meranvänder SJ för lokaltrafiken anskaffad materiel göres avdrag från kapitaltjänstkostnaderna enligt samma beräkningsprinciper.

Tillhör
dokument 3

2.2 Driftkostnader

2.21 Personalkostnader, inkl administration men exkl underhållstjänst. Skillnaden i antalet man i jämförelse- och undersökningsalternativen bestämmes. De för olika befattningshavare fastställda lönekostnaderna ökad med de vid SJ kalkylmässigt vedertagna procentuella tilläggen för att täcka reservbehov för sjukdom och semester samt pensions- och sjukvårdskostnader.

2.22 Underhållskostnader

a) Spår och kontaktledningstråd.

Kostnader för underhåll och förnyelse beräknas med ledning av de enhetskostnader som SJ kalkylmässigt tillämpar för stockholmsområdet. Det kalkylmässiga underlaget ävensom den använda metoden för fastställande av enhetskostnaderna redovisas för SL.

b) Övriga fasta anläggningar och investeringsinventarier.

För övriga fasta anläggningar och investeringsinventarier för lokaltrafikens räkning beräknas särkostnaderna för underhållet så långt möjligt med ledning av bokförda kostnader. I de fall härför erforderliga bokföringsmässiga dispositioner ej rimligtvis kan vidtagas eller bokföring i sig själv ej kan ge vägledning, beräknas underhållskostnaderna enligt schablon, vars kalkylmässiga underlag skall redovisas för SL.

c) rullande materiel.

Underhållskostnaderna för rullande materiel beräknas med ledning av bokförda kostnader. Om materielen användes såväl i den här avsedda lokaltrafiken som i annan trafik skall underhållskostnaderna uppdelas efter kalkylmässiga grunder och med tillämpning av vid SJ kalkylmässigt vedertagna enhetskostnader.

Anm. För tiden före pendeltrafikens införande gäller, att underhållskostnaderna för lok och lokdragna vagnar endast skall motsvara normalt underhåll. Innan erfarenhetsmässiga data har erhållits för de nya motorvagnssätten räknas med underhållskostnader för närmast motsvarande redan befintliga vagnar. Avräkning sker vid varje års slut.

I de fall där enhetskostnader tillämpats, gäller vad som sagts under a) och b) ovan.

2.23 Elenergikostnader för tågdriften

SJ:s standardvärden för kalkyländamål användes.

2.24 Kostnader för skada till följd av järnvägstrafiken

För SJ:s åtaganden enligt punkt 6 i överenskommelsen erlägger SL till SJ en årlig ersättning som utgår med 1 % av summan av de årliga kapitaltjänst- och driftkostnaderna, beräknade enligt 2.1 och 2.2.

2.25 Oförutsedda kostnader

Oförutsedda merkostnader för lokaltrafiken belastas SL, liksom sådana oförutsedda merkostnader för fjärrtrafiken som förorsakas av lokaltrafiken. Vid dispositionen ifråga om fjärrtrafiken skall SJ tillse att SL ej förorsakas onödigt stora merkostnader.

Anm. De här ifrågavarande kostnaderna skall vara väl specificerade och dokumenterade samt av annat slag än de i 2.24 avsedda.

2.26 Övriga kostnader

Bokförda kostnader enligt specifikation för övriga variantkostnadsslag fördelas mellan SL och SJ efter lämplig fördelningsnyckel, såvida ej kostnaderna kan klart hänföras till lokal- resp fjärrtrafiken.

Avskrivningstider för olika objektslag samt exempel på av SJ tillämpade indexserier för beräkning av återanskaffningsvärden.

Anläggningsgrupp	Avskrivningstid år	Återanskaffningsvärdet beräknas på grundval av
Marklösen		
Terrassering (inkl tunnlar)	40	SJ index nr 8
Kulvertar och trummor	40	SJ index nr 9
Vägar och vägövergångar	40	SJ index nr 10
Sliprar, trä	40	SJ index nr 11
Sliprar, betong	40	SJ index nr (ej framräknad)
Ballast	40	SJ index nr 12
Stängsel	40	Partiprisindex
Stations- och lastplaner	40	SJ index nr 13
Husbyggnader (utom verkstadsbyggn, bostadshus och omf stationer)	40	SCB Byggnadskostnadsindex
Verkstadsbyggnader	40	SCB Byggnadskostnadsindex
Bostadshus	40	SCB Byggnadskostnadsindex
Räler och växlar	33	SJ index nr 2
Broar, viadukter, vägportar	40	SCB Byggnadskostnadsindex
Plattformer m m	40	SJ index nr 10
Signalsäkerhetsanläggningar	30	SJ index nr 3
Teleanläggningar	30	SJ index nr 4
Kontaktledningssystem	40	SJ index nr 5
Husbyggn för omf stationer	40	SCB Byggnadskostnadsindex
Maskinella anordn i omf stationer	25	SJ index nr 6
Rullande materiel, motorvagnar	25	SJ index nr 15
Rullande materiel, ellok	33	SJ index nr 15
Rullande materiel, psvagnar	33	SJ index nr 15

SJ indexserier är baserade dels på utvecklingen av erlagt pris på inköpt material, dels på utvecklingen av t ex banarbetarlön då sådan skall ingå, dels slutligen i förekommande fall på utvecklingen av officiella indexserier.

Utvecklingen av de olika använda indexserierna belyses i bifogade tabell.

Anm. Då en löpande anskaffning av rullande materiel av bestämd typ pågår utgöres återanskaffningsvärdet av anskaffningspriset för resp period.

*SJ kostnadsindex för anskaffning av vissa anläggningar och materielgrupper
m m (1948 = 100)*

År	Husbyggnader (SCB)	Räler, växlar, tillbehör	Växelsignal säkerhets- anläggning	Telegraf- och telefonan- läggning	Kontakt- telefon- anläggning	Maskinella anordn Omformare
1948	100	100	100	100	100	100
49	106	102	105	102	103	104
50	104	106	116	105	110	107
51	153	121	141	130	142	121
52	165	164	154	139	156	150
53	166	172	159	121	148	158
54	166	154	151	120	148	155
55	165	161	163	130	160	161
56	162	179	169	134	172	166
57	157	201	160	133	163	175
58	159	190	165	130	154	173
59	159	175	166	132	156	169
60	169	189	174	140	165	183
61	178	198	177	141	166	197
62	186	199	186	146	194	206
63	190	193	190	142	206	214
64	195	194	191	149	208	228

År	Maskiner och transport- medel (SCB)	Terras- sering	Kulvertar	Vägar och vägöver- gångar	Sliprar och ballast		Stations- och last- planer
					Sliprar	Ballast	
1948	100	100	100	100	100	100	100
49	101	102	100	102	100	101	103
50	104	105	101	105	89	101	105
51	122	123	109	123	166	120	120
52	135	146	135	146	234	136	140
53	133	157	138	157	188	138	145
54	127	157	151	157	189	155	145
55	130	166	155	166	190	157	155
56	136	175	163	175	195	177	165
57	140	180	166	180	185	190	170
58	140	186	171	186	188	191	176
59	139	190	174	190	180	194	179
60	142	201	180	201	191	206	190
61	148	212	194	212	201	217	200
62	151	225	206	225	241	230	216
63	152	230	211	230	248	235	222
64	154	233	213	239	260	241	226

Rullande materiel

Ursprungligt anskaffningspris skall höjas eller sänkas enligt nedan angivna regler. Priset anses sammansatt av en *fast del*, *materialkostnadsdelar* samt en *arbetskostnadsdel*.

Fasta delen av priset är oberoende av ändringar i materialpriser arbetarlöner etc.

Materialkostnadsdelarna anses variera enligt Kommerskollegii i "Kommersiella meddelanden" publicerade partiprisindex för respektive materialslag med år 1949 som basår.

Tillhör
dokument 3

Arbetskostnadsdelen anses variera enligt i Statistiska Centralbyråns Statistiska Meddelanden angivet indextal för genomsnittlig timförtjänst för arbetare inom industrin, grupp verkstadsindustri m m.

Kostnadsdel	% av det i kontraktet angivna priset	Utgångstid månad resp kvartal	Utgångs-index	Antal månader före den kontraktsenliga leveransmånaden under vilka genomsnittsindex skall beräknas
Fast del	12			
Mellanprodukter av järn	20	mars 64	157	
Järnmanufaktur				
Koppar (kr/t)	6	" "	3 832	
Övriga metaller	1	" "		
Kemisk-tekniska varor	1	" "	105	
Spånadsämnen och textilvaror	1	" "	140	
Papper	1	" "	170	
Sågade trävaror	1	" "		
Kautschuk	1	" "		
Färger och lacker	2	" "		
Arbetskostnad	54	I kv 64	366,9	

Förteckning

*över redan färdigställda fasta anläggningar för vilka kostnaderna bedömts
böra belasta lokaltrafiken*

	Mkr	
Dubbelspårbyggnad Spånga—Kallhäll	12,0	
Ombyggnad av Stockholm C och Hagalund	18,5	
Övriga bangårdsombyggnader		
	Mkr	
Märsta (3:e tågväg)	0,3	
Upplands Väsby	1,2	
Norrsviken	0,9	
Stuvsta (tunnel)	0,5	
Huddinge, Älvsjö (plattform)	0,1	
Tumba	1,8	
Uttran (tunnel)	0,5	
Sundbyberg	2,7	8,0
Elektrifiering och upprustning av SNJ		8,5
Del i ställverksombyggnad vid Stockholm C (25 %)		1,9
Diverse		1,1
Summa		50,0

Protokoll 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.

Närvarande:

för AB Stockholms Spårvägar: borgarrådet Berglund (ordf.), direktör Kekonius, direktör Hillbom, direktör Fischier, överingenjör Pålsson, ombudsman Bäck vid protokollet och direktörsassistent Sahlin.

för Statens Järnvägar: direktör Nelander, direktör Carlstedt, direktör Frostberg, distriktschef Elwing, distriktschef Olsson, trafikchef Tollin och avdelningsdirektör Nyström.

§ 1

Att justera dagens protokoll utsågs herrar Berglund och Nelander.

§ 2

Parterna överenskom att föreslå sina huvudmän — Kommunalförbundet för Stockholms stads och Stockholms läns regionala frågor genom dess planeringskommitté resp Järnvägsstyrelsen och Stockholm—Nynäs Järnvägs-AB — att träffa den överenskommelse med tillhörande bilagor 1—4 rörande upprustningen av SJ:s normalspåriga järnvägslinjer inom Storstockholm samt lokaltrafiken på dessa, vilken överenskommelse finns fogad vid detta protokoll. Huvudmännens godkännande förutsattes kunna inhämtas före den 6 december 1965.

§ 3

Förslaget till överenskommelse enligt § 2 innefattar inte lokaltrafiken på f d Stockholm—Roslagens Järnvägar. Förhandlingar om denna trafik kommer senare att upptagas.

§ 4

Förslaget till överenskommelse enligt § 2 innefattar inte heller busstrafiken på SJ:s linjenät inom Storstockholm. Förhandlingar i denna fråga kommer senare att upptas.

§ 5

Den i punkt 7 A i principöverenskommelsen av den 17 december 1964 fastställda reduceringen av ersättningen från SL till SJ om 14, 10 resp 6 miljoner kronor under åren 1967, 1968 resp 1969 har i sin helhet reglerats i det till detta protokoll fogade förslaget till överenskommelse angående den normalspåriga järnvägstrafiken. Härvid har förutsatts att överenskommelse enligt § 3 i detta protokoll kommer att träffas. Skulle så ej bli fallet, skall nya förhandlingar tas upp för att bestämma storleken av den del av reduceringen som skall hänföras till det normalspåriga järnvägsnätet.

§ 6

I och med att överenskommelse enligt § 2 ovan träffas blir den preliminära överenskommelsen om övergångsrätt mellan SJ:s och SS:s trafikmedel av den 17 september 1965 definitiv.

§ 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, i fråga om Uttran och Stäket dock först i

samband med pendeltrafikens start. Sedan upprustningen av de normalspåriga järnvägslinjerna inom Storstockholm i huvudsak genomförts och erfarenheter av pendeltrafiken vunnits, torde SJ emellertid vara villig pröva frågan om återupptagande av lokalpersontrafik på järnväg vid Uttran liksom om inrättandet av en ny driftplats vid Flemingsberg.

Från SS sida har ställning i dessa frågor ej tagits.

§ 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.

Parterna är i övrigt överens om att SJ icke utan Kommunalförbundets medgivande bör vidtaga förändringar i den regionala persontrafiken på de normalspåriga järnvägslinjerna utanför pendlarna inom Storstockholm samt inom de områden som anges i punkt 1 C i principöverenskommelsen. Parterna är överens om att — därest Kommunalförbundet i visst fall skulle önska bibehålla annan och mera kostnadskrävande lösning än den av SJ föreslagna — Kommunalförbundet svarar för härmed förenade ekonomiska konsekvenser.

§ 9

SJ delegation förbinder sig att medverka till att pendeltrafiken med tillfällig ändring i förslaget till överenskommelse får starta med annan pendelkombination därest Kommunalförbundet uttrycker önskan därom före den 1 april 1966.

§ 10

Prognossiffrorna för antalet resande under maximitimmen på de normalspåriga järnvägssträckorna har reducerats jämfört med de av SJ tidigare erhållna och använda värdena. SJ delegation vill härvid framhålla att om trafikutvecklingen t o m år 1975 går snabbare än vad som sålunda nu förutses och om detta ökade behov skall tillgodoses på järnväg måste erforderliga ökade resurser, i huvudsak i fråga om rullande materiel, anskaffas.

§ 11

Vid bestämmandet av antalet vagnar erforderliga för ombesörjande av lokaltrafiken för tiden fram t o m år 1975 har försöksvis räknats med en reservpark om endast ca 12 %. Med hänsyn härtill skall SJ vid anbudsinfordran och beställning av vagnar begära option för ytterligare 10—20 vagnar därest det skulle visa sig erforderligt att utöka antalet vagnar för tillgodoseende av trafikbehovet.

§ 12

Kontakterna med kommunerna angående utbyggnaden av förortsstationerna förutsattes etablerade genom Kommunalförbundets försorg. SJ förutsattes lämna erforderlig medverkan.

§ 13

Behovet av busstrafikplatser vid förortsstationerna liksom behovet av lämpligt placerade och utformade parkeringsutrymmen förutsattes bli tillgodosett främst genom kommunernas försorg. Behovet klargöres i samband med kommunkontakterna enligt § 12 ovan.

SJ-mark, som för närvarande användes för busshållplatser och terminaler ställs till SL:s förfogande utan kostnad. SJ tillhörig mark vid förortsstationer, som ej användes eller behövs för annat ändamål, skall likaledes av SJ utan kostnad för SL ställas till förfogande för busshållplatser och -terminaler eller parkeringsplatser.

§ 14

Ett alternativ till utförande av den rullande materielen enligt den sk multiplexprincipen har prövats av parterna. Detta alternativ har förkastats när det har bedömts bli avsevärt dyrare utan att ge häremot svarande fördelar, varjämte en viss, ej disponibel utvecklingstid hade varit behövlig.

§ 15

Parterna är ense om att SJ bör begära Kungl Maj:ts tillstånd till att få teckna försäkring för de i överenskommelsens punkt 6 angivna skadekostnaderna och att, om tillstånd härtill erhålles, ersättningsbeloppet enligt bilaga 4, punkt 2.24 tas upp till förnyad prövning. I annat fall äger SL välja mellan den i bilaga 4, punkt 2.24 angivna ersättningsformen och försäkring genom egen försorg.

§ 16

Investeringsbeloppet för erforderlig upprustning av lokaltrafiken på de normal-spåriga järnvägssträckorna fram t o m år 1975 beräknas enligt penningvärdet för första kvartalet 1964 uppgå till ca 415 miljoner kronor exklusive räntor under byggnadstiden vilket med ca 15 miljoner kronor överstiger det i principöverenskommelsen av den 17 december 1964 angivna beloppet.

Avvikelserna fördelar sig på följande sätt.

Projekterings- och administrationskostnader	+ ca 40 Mkr
Reducering av antalet enheter av rullande materiel	— ca 36 Mkr
Kostnadsökningar p g a följdarbeten och standardhöjning av stationer och vagnar	+ ca 11 Mkr
Summa	+ ca 15 Mkr

Härtill kommer markförvärvskostnader, vilka ännu inte kan specificeras.

§ 17

SS delegationen har tolkat principöverenskommelsen så att anskaffningen av det kapital, som erfordras för investeringar efter år 1975 för den upprustning av lokaltrafiken på SJ:s normalspåriga järnvägslinjer inom Storstockholm, varom parterna kunna enas, skall tillhandahållas på samma sätt som i den nu aktuella överenskommelsen.

§ 18

Intill tidpunkterna för pendeltrafikens införande skall i allt väsentligt nuvarande trafikeringsplan på respektive sträckor bibehållas.

§ 19

I investeringsplanen, bilaga 2 till överenskommelsen, ingår uppförandet av två vagnhallar, en i Älvsjö och en i Hagalund. Det har visat sig att det för vagnhall i Älvsjö avsedda markområdet är reserverat för Stockholms elverk. Om detta medför att vagnhallen måste uppföras på annan plats skall parterna gemensamt söka annan lösning. Härigenom ev uppkommande ökning av investeringsbeloppet ingår inte i investeringsplanen.

§ 20

Försvarsarbeten till en uppskattad kostnad av ca 10 miljoner kronor måste utföras för den blivande Rådmansleden och för den del av Klarastrandsleden, som kan komma att föreslås anlagd över järnvägsområdet. Dessa kostnader ingår ej i investeringsplanen. Parterna är ense om att nämnda åtgärder måste utföras samtidigt med bangårdsarbetena på sträckan.

SS gör gällande att finansieringen av dessa kostnader bör ske genom SJ:s försorg enär de är att betrakta som följdinvesteringar för bangårdsområdets ombyggnad. SJ delegation är beredd föreslå att frågan underställes Kungl Maj:t.

§ 21

De i principöverenskommelsen av den 17 december 1964 angivna tidpunkterna för pendeltrafikens start förutsatte att erforderliga arbeten snabbt kunde sättas igång och att erforderlig rullande materiel kunde beställas utan tidsutdräkt. Med hänsyn till den tid som förflutit sedan principöverenskommelsens undertecknande är SJ:s delegation tveksam huruvida den uppställda tidplanen kan hållas. Även markförvärvs-, tillståndsfrågor m m kan verka försenande.

§ 22

De omfattande utbyggnadsarbetena utföres under svåra betingelser, eftersom trafiken samtidigt måste upprätthållas. Detta kan medföra stora påfrestningar för driften med risk för åtföljande störningar. Det förutsattes att Kommunalförbundet och SL kommer att hysa förståelse för SJ:s svårigheter i detta avseende och att medverkan kan påräknas till de improvisationer som kan bli nödvändiga.

§ 23

Parterna är överens om att SJ skall bedriva den av överenskommelsen enligt § 2 ovan omfattade lokaltrafiken på rationellast möjliga sätt. SJ är därför skyldig

att fortlöpande föreslå SL åtgärder som kan minska denna trafiks totala kostnader. I avsikt att stimulera denna utveckling kan parterna — sedan erforderlig erfarenhet av pendeltrafik vunnits — överenskomma om lämplig fördelning mellan parterna av på detta sätt erhållna rationaliseringsvinster för tiden där-
efter.

Tillhör
dokument 3

Vid protokollet

Thorsten Bäck

Justeras

Helge Berglund

Olle Nelander