

Tillägg 1 till överenskommelse av den 15 och 31 mars 1966 mellan Statens Järnvägar och Kommunalförbundet för Stockholms stads och 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)

I anslutning till punkt 10 i "överenskommelsen" har parterna denna dag träffat följande tilläggsöverenskommelse rörande punkterna 1—3 i "överenskommelsen".

Till punkt 1 (Överenskommelsens giltighetsområde)

"Överenskommelsen" skall även omfatta särskild spårbunden lokaltrafik Södertälje S—Södertälje C.

Till punkt 2 (Trafikeringsplan)

Under tidtabellsperioderna maj 1968—maj 1970 får antalet mellanstationsuppehåll för varje enskilt SL-tåg på sträckan Stockholm C—Södertälje S utgöra högst följande:

Under del av dygnet med i princip $\frac{1}{2}$ -timmestrafik (eller tätare) 8 st.

Under del av dygnet med i princip 1-timmestrafik (eller glesare) 9 st.

Uttrans station bibehålles tills vidare och betecknas som "SL-station".

Lokaltrafiken Södertälje S—Södertälje C skall i princip ordnas med pendlande matartåg bestående av motorvagnståg (X 1). Södertälje C skall vara "SJ/SL-station".

Stationerna Stäket, Bromsten, Farsta, Drevviken och Vega nedlägges senast från och med pendeltrafikens start vid respektive stationer. Beträffande stationerna Drevviken och Vega är SJ beredda att pröva frågan om dessa stationers återinrättande om Kommunalförbundet med hänsyn till bebyggelseutvecklingen så önskar.

Punkt 3 (Investeringar)

Investeringar till följd av ovanstående tillägg till punkterna 1 och 2 i "överenskommelsen" finansieras och betalas enligt samma principer som för övriga investeringar enligt "överenskommelsen".

Parterna är ense om, att följande åtgärder skall vidtagas:

Södertälje S

Ombyggnad av spår.
Uppställningsspår anordnas.
Två plattformar höjes.

Södertälje C

En plattform höjes.
Kompletterande anordning för uppställningsspår.

Uttran

Nödvändig provisorisk upprustning (plattformen höjes).

Tilläggsöverenskommelsen blir gällande omedelbart efter undertecknandet och ingår därefter som del i "överenskommelsen".

Stockholm den 16 november 1967

Statens Järnvägar

Erik Upmark

Olle Nelander

Stockholm den 6 november 1967

Kommunalförbundet för Stockholms
stads och läns regionala frågor

Gunnar Hjerne

Rune Carlsson

Överenskommelse mellan Statens Järnvägar (SJ) och Kommunalförbundet för Stockholms stads och läns regionala frågor (KSL) angående utökade och ändrade investeringar i fasta anläggningar — i förhållande till överenskommelsen mellan SJ och KSL av den 15 och 31 mars 1966 — för den av SJ på entreprenad för SL räkning bedrivna lokala persontrafiken på järnväg på sträckan mellan Älvsjö och Västerhaninge.

1 SJ åtager sig att utföra byggnadsarbeten å följande stationer i princip enligt nedannämnda preliminära ritningar (angående slutgiltiga ritningar se punkt 3 nedan):

Södertörns villastad, ritning D 10200 (rev 14.10.70)

Handen, „ D 10121 (rev 14.10.70)

Jordbro „ D 10201 (rev 14.10.70)

Utöver de spåranordningar som framgår av ovannämnda ritningar och utöver vad som omfattas av överenskommelsen av den 15 och 31 mars 1966 skall följande gälla:

Södertörns villastad: Ö-stationshus anordnas.

(Inhägnad av gångväg utgår)

Handen: Stationen förlägges enligt ny stadsplan till nytt läge och utrustas med biljetthall med spåranordningar, personalrum och toaletter, gångviadukt samt mellan biljetthallsplan och plattform två rulltrappor, 3 m bred fast trappa och hiss.

Stationsanläggningen med gångviadukt utföres fram till och med ett landfäste ca 30 m från plattformsmitt. (Från denna linje vidtager anordningar som utföres och bekostas av KSL i samråd med Österhaninge kommun).

(Godstrafiken flyttas till Jordbro, varför ett diskuterat fjärde spår i Handen ej bygges).

Jordbro: Genomgående 4 m bred gångtunnel under järnvägsområdet med 4 m bred fast trappa till plattform samt försvarsarbete för rulltrappa till plattform.

2 SJ åtager sig att utföra frilast- och lastkajsanordningar (godstrafikanordningar) vid Jordbro i princip enligt ritning D 10221 som ersättning för motsvarande an-

ordningar som idag finnes i Handen och Västerhaninge. Mark härför anskaffas av SJ. Anläggningarna skall ägas av SJ samt trafikeras och underhållas genom SJ försorg och på SJ bekostnad.

3 Innan arbetena enligt punkt 1 och 2 ovan igångsättes skall SJ inhämta SL godkännande av ritningarna till desamma.

4 Som ersättning för de utökade åtagandena enligt punkt 1 ovan skall KSL till SJ kontant betala de ytterligare kostnaderna på följande sätt:

A. För Ö-stationshuset i Södertörns villastad samt för gångtunneln i Jordbro betalas de verkliga bokförda kostnaderna.

B. För den nya stationen i Handen betalas verkliga totalkostnaden, minskad med det i överenskommelsen den 15 och 31 mars 1966 ingående beloppet (2,1 miljoner kronor i 1964 års penningvärde) efter uppräknings av detta belopp till penningvärdet vid den aktuella byggnadstidpunkten. Uppräkningen skall ske enligt de regler för indexreglering som intagits i överenskommelsen av den 15 och 31 mars 1966.

C. För både A och B gäller att KSL betalning skall ske månadsvis enligt av SJ utfärdade räkningar, varvid tillägg för administrationskostnader skall ske enligt föreskrifterna i överenskommelsen av den 15 och 31 mars 1966. För B gäller dock att debitering skall ske först när de bokförda utgifterna uppnått det från 2,1 miljoner kronor uppräknade beloppet. Av SJ utfärdade räkningar skall betalas inom 30 dagar, därefter utgår ränta med 12 %.

5 Investeringar i de objekt enligt punkt 1 och 2 som ej specificerats ovan under 4 A och 4 B, finansieras av SJ. Kapitaltjänstkostnaderna härför hänföres helt till särkostnader för lokaltrafiken och betalas av KSL/SL i enlighet med föreskrifterna i 1966 års överenskommelse.

6 Som ersättning för skada till följd av järnvägsdriften enligt punkt 6 i överenskommelsen mellan SJ och KSL av den 15 och 31 mars 1966 skall KSL, samtidigt som slutlikvid erlägges till SJ för de utökade kontantfinansierade åtagandena enligt punkt 4 ovan, inbetala ett engångsbelopp, som utgör 1 % av dessa kostnader.

7 Bestämmelserna i överenskommelsen av den 15 och 31 mars 1966 skall äga tillämpning i alla delar för utökningarna enligt punkt 1, utom beträffande kapitaltjänstkostnader för de belopp som betalas kontant enligt punkt 4.

8 Denna överenskommelse skall gälla under samma tid som överenskommelsen av den 15 och 31 mars 1966.

Av denna överenskommelse är två likalydande exemplar upprättade och utväxlade.

Stockholm den 11.1.1971
För Statens Järnvägar

Lars Peterson

Stockholm den 30.12.1970
För Kommunalförbundet för
Stockholms stads och läns
regionala frågor

Gunnar Hjerne

Jan-Eric Gevalsen

Protokoll från förhandlingar mellan AB Storstockholms Lokaltrafik (SL) och Statens Järnvägar (SJ) den 26 juni 1970 angående utökade och ändrade investeringar i fasta anläggningar för den av SJ på entreprenad för SL räkning bedrivna lokala persontrafiken på järnväg på sträckan mellan Älvsjö och Västerhaninge.

Närvarande: För SL Direktör Berglund
Direktör Sahlin
Direktör Masthagen
Överingenjör Linnér
Direktörsassistent Adebäck
Förste sekreterare Boudrie
Förste sekreterare Vollmer-Roos (delvis)

För SJ Direktör Bäckström
Direktör Carlstedt
Trafikchef Tollin
Överingenjör Olsson

§ 1

Att justera förhandlingsprotokollet utsågs herrar Berglund och Bäckström.

§ 2

Parterna överenskom att föreslå sina huvudmän Kommunalförbundet för Stockholms stads och läns regionala frågor (KSL) och styrelsen för Statens Järnvägar att träffa bifogade överenskommelse rörande utökade och ändrade investeringar i fasta anläggningar för den av SJ på entreprenad för SL räkning bedrivna lokala persontrafiken på järnväg på sträckan mellan Älvsjö och Västerhaninge.

§ 3

Överenskommelse om utformningen av Västerhaninge station skall träffas i samband med fortsatta förhandlingar om kollektivtrafiken mellan Västerhaninge och Nynäshamn varvid skall beaktas att godshanteringen i Handen och Västerhaninge helt överflyttas till Jordbro.

§ 4

Efter hemställan från SL utfäste sig SJ *dels* att verka för att pendeltrafiken på sträckan Stockholm C—Västerhaninge startas under 1972, *dels* att pröva möjligheterna att insätta ytterligare två insatståg (alltså sammanlagt fem insatståg) på sträckan Stockholm C—Västerhaninge. SJ anmälde preliminärt praktiska svårigheter att medhinna ombyggnadsarbetena så att trafiken kan starta under år 1972 ävensom att insätta ytterligare insatståg.

§ 5

Parterna skall gemensamt pröva mötesspårens längd i Södertörns villastad, Jordbro och Handen.

§ 6

Anbud som avser sådana investeringar som finansieras av KSL enligt bilagda förslag till överenskommelse skall prövas gemensamt.

Tillhör
dokument 5

§ 7

Kostnaderna för de tillkommande arbeten, som skall kontantfinansieras av KSL har av SJ uppskattats till ca 5 miljoner kronor i 1969 års penningvärde. SJ skall snarast möjligt till SL överlämna en ny kostnadsuppskattning, baserad på de ändrade ritningar, som SL granskning enligt punkt 3 i avtalet kan föranleda.

Vid protokollet:

Seve Boudrie

Justeras:

Helge Berglund

Ingemar Bäckström

Överenskommelse mellan Statens Järnvägar (SJ) och Kommunalförbundet för Stockholms stads och läns regionala frågor (KSL) angående trafikeringen fram till pendeltrafikens start på järnvägslinjen Västerhaninge—Nynäshamn på vilken SJ som entreprenör skall bedriva lokaltrafik för AB Storstockholms Lokaltrafik (SL)

I anslutning till överenskommelsen den 15.3 och 31.3.1966 mellan Statens Järnvägar (SJ) och Kommunalförbundet för Stockholms stads och läns regionala frågor (KSL) 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) har SJ för Stockholm Nynäs Järnvägs AB nedan gemensamt kallade SJ å ena sidan och KSL å andra sidan denna dag träffat överenskommelse om principerna för samarbetet mellan SJ och SL rörande trafikerings- och ersättningsfrågor m m i vad avser trafiken på järnvägslinjen Västerhaninge—Nynäshamn fram till den tidpunkt då pendeltrafiken startar på sträckan Västerhaninge—Stockholm C—Kungsängen.

1 *Överenskommelsens giltighetsområde*

Överenskommelsen omfattar den av SJ bedrivna lokaltrafiken på järnvägslinjen Västerhaninge—Nynäshamn.

2 *Trafikeringsplan*

Trafikeringen skall på den under punkt 1 angivna järnvägslinjen i princip bedrivas enligt nuvarande system och omfattning.

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 överenskomits 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 inom ramen för tillgängliga resurser).

Vissa trafiktekniska förutsättningar redovisas i bilaga 1. I denna bilaga anges även vissa begreppsbestämningar för den av SJ bedrivna lokaltrafiken. Utöver vad som angivits ovan kan antalet trafikerade stationer begränsas på framställning av KSL. Någon ökning av antalet stationer skall ej förekomma.

3 *Investeringar*

Några nyinvesteringar avses ej förekomma.

Parterna är med hänsyn till överenskommelsens begränsade giltighetstid ense om att endast sådant underhåll skall utföras, som med hänsyn till inom SJ tillämpade säkerhets- och standardnormer är nödvändigt för att driftsäkerheten ej skall bli eftersatt.

4 *Taxefrågor o d*

4.1 *Taxesystem, samordnad taxa*

Parterna är ense om att den samordnade taxa (SL-taxa, SL-biljetter), som enligt principöverenskommelsen successivt skall genomföras, även skall innefatta den persontrafik, som SJ i egenskap av entreprenör utför åt SL enligt denna överenskommelse.

Intill dess den samordnade taxan införes, tillämpas en av KSL 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 SL:s trafikmedel*

Vid färd mellan station inom SL-området och station utanför SL-området eller omvänt erfordras lokaltrafikbiljett för resa inom området och biljett enligt SJ:s allmänna taxa för resa utanför området.

För samtrafikresor till/från Gotland gäller särskilda regler varom särskild överenskommelse träffas.

5 *SL:s ersättning till SJ för entreprenadåtagandet m m*

5.1 *SL:s ersättning till SJ*

SJ:s kostnader för lokaltrafiken beräknas enligt de regler och riktlinjer som finns angivna i bilaga 4 i överenskommelsen av den 15.3 och 31.3.1966 angående normalspårtrafiken. Ersättningen till SJ skall dock — förutsatt att några ny- eller reinvesteringar ej görs för lokalpersontrafikens räkning — ej innehålla några kapitaltjänstkostnader för fasta anläggningar.

Så länge trafikeringen av linjen Västerhaninge—Nynäshamn direkt hänger samman med trafikeringen av linjen Västerhaninge—Stockholm C skall någon särredovisning ej utföras utan hela bandelen Stockholm C—Nynäshamn redovisas som en enhet.

5.2 *Beräkning av inkomsterna av lokaltrafiken*

Biljettinkomster av resor helt inom SL-området separatredovisas av SJ och tillfaller SL.

Omsättningsavgifter från AB Svenska Pressbyråns kiosker i anslutning till SJ:s järnvägsanstalter 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	
	SJ	SL
SJ/SL-station	75	25
SL-station	25	75
Lokaltågsklarna	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 punkt 5.2 ovan inlevereras av SJ till SL kvartalsvis och senast sex veckor efter varje kvartals slut. 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 punkt 5.1 göres efter varje kalenderårs slut, senast den 15 mars.

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 åtager sig att i samråd med SL anordna redovisning och driftsstatistik så att så tillförlitligt underlag som möjligt erhålles för den ekonomiska avräkningen samt för bedömning 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 inom giltighetsområdet i den utsträckning ansvaret enligt lag åvilar järnvägsföretaget samt ombesörjer skaderegleringen i samband härmed. SJ ansvarar även för skador på egna anläggningar och egen materiel.

SL ersätter SJ för åtagandet här ovan enligt regler och riktlinjer i normalspårsöverenskommelsen.

7 Force majeure

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

8 Överenskommelses giltighetstid m m

Denna överenskommelse gäller från och med den 1 januari 1967 fram till den tidpunkt, då pendeltrafiken startar på sträckan Västerhaninge—Stockholm C—Kungsängen. Parterna kan dock överenskomma om att häva avtalet från det tidigare datum som omständigheterna kan kräva.

9 Övriga frågor

Protokollet från förhandlingar mellan AB Stockholms Spårvägar och Statens Järnvägar den 19 december 1966 angående den järnvägstrafik SJ som entreprenör skall bedriva för AB Storstockholms Lokaltrafik på sträckan Västerhaninge—Nynäshamn (*bilaga 2*) godkännes av parterna.

Stockholm den 20 januari 1967

För Kommunalförbundet för
Stockholms stads och läns
regionala frågor

Gunnar Hjerne

Rune Carlsson

Stockholm den 20 januari 1967

För Statens Järnvägar

Erik Upmark

Olle Nelander

Trafiktekniska förutsättningar

för

SL:s lokaltrafik på järnvägslinjen

VÄSTERHANINGE—NYNÄSHAMN

(Trafikeringsplan)

1 Begreppsbestämningar

1.1 Områdets omfattning

Järnvägslinjen: Västerhaninge—Nynäshamn.

1.2 Stationstyper¹⁾

SJ/SL-station (i persontrafikhänseende): Förortsstation med såväl lokaltrafik- som viss fjärrtrafikservice.

SL-station: Station med enbart lokaltrafikservice.

2 Stationer

Trafikanstalterna har förtecknats i nedanstående tabell:

Station	Trafikservice	Anmärkning
Västerhaninge	SJ/SL-station	
Nedersta	SL-station	Obemannad
Tungelsta	SL-station	
Hemfosa	SL-station	Obemannad
Segersång	SL-station	Obemannad
Ösmo	SL-station	
Älgviken	SL-station	Obemannad
Nynäsgård	SL-station	Obemannad
Nynäs havsbad	SL-station	Obemannad
Nynäshamn	SJ/SL-station	
Nynäshamns hamn	SL-station	Bemannad endast vissa tider

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

3 Tidtabellsförutsättningar

Tågens största tillåtna hastighet på bandelen framgår av nedanstående tabell. Mellan Nynäshamn och Nynäshamns hamn framföres tågen som växlingsrörelse.

Bansträcka	Största tillåtna hastighet km/tim
Västerhaninge—Nynäsgård	80
Nynäsgård—Nynäshamn	60

4 Tidtabellen

Antalet tåg och tågens läge i tidtabellen fastställs för varje tidtabellsperiod i samråd mellan SJ och SL (se punkt 2).

§ 5

Parterna är överens om att föreslå sina huvudmän att i samband med godkännande av överenskommelsen även godkänna innehållet i detta protokoll och att protokollet bilägges överenskommelsen.

Vid protokollet

Thorsten Bäck

Justeras

Helge Berglund

Olle Nelander

Överenskommelse mellan Statens Järnvägar (SJ) och Kommunalförbundet för Stockholms stads och läns regionala frågor (KSL) angående lokaltrafik på järnvägslinjen Södertälje S—Gnesta

Statens Järnvägar (SJ) och Kommunalförbundet för Stockholms stads och läns regionala frågor (KSL) har denna dag träffat följande överenskommelse om principerna för samarbetet mellan SJ och SL rörande trafikerings- och ersättningsfrågor m m i vad avser lokaltrafik på järnvägslinjen Södertälje S—Gnesta från och med den 1 juni 1969.

1 *Överenskommelsens giltighetsområde*

SJ åtager sig att som entreprenör åt AB Storstockholms Lokaltrafik (SL) bedriva lokaltrafik på järnvägslinjen Södertälje S—Gnesta på sätt anges i denna överenskommelse.

2 *Trafikeringsplan*

Lokaltrafiken Södertälje S—Gnesta skall i princip ordnas med pendlande motorvagnståg, typ X1. Sedan erforderligt tidtabellsutrymme beretts för SJ:s fjärrtrafik skall inom ramen för återstående tidtabellsutrymme en tidtabell för lokaltågen på sträckan Södertälje S—Gnesta kunna anordnas med i princip högst 90 minuters intervall. SJ är beredd att medverka till att tätare lokaltrafik på sträckan anordnas om så kan ske utan förfång för fjärrtrafiken och kapaciteten vid Södertälje S så tillåter.

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 överenskommit för varje tidtabellsperiod kan SJ och SL överenskomma om tillfälliga tågarrangemang av olika slag (tex extratåg vid speciella evenemang, utökning och minskning av tågsätt o dyl inom ramen för tillgängliga resurser).

Sträckan skall uppta följande driftplatser: Södertälje S (SJ/SL-station)—Järna (SL-station)—Mölnbo (SL-station obemannad) och Gnesta (SL-station). Järna skall dock vara SJ/SL-station så länge lokaltrafiken på sträckan Södertälje S—Vagnhärad/Nyköping upprätthålles.

3 *Investeringar*

Investeringar till följd av denna överenskommelse finansieras och betalas enligt samma principer som för investeringar enligt överenskommelse mellan parterna den 15 mars och 31 mars 1966 angående normalspårtrafiken.

3.1 Fasta anläggningar

Parterna är överens om att följande åtgärder, avsedda att täcka det nu förutsedda behovet till år 1980, skall vidtagas:

Södertälje S

En plattform höjes.

Järna

En plattform höjes.

Mölnbo

Plattformen höjes.

Gnesta

En plattform höjes.

Fjärrblockering och s k automatisk hastighetsövervakning

I samband med att fjärrblockering och automatisk hastighetsövervakning införes för SJ:s järnvägstrafik i övrigt på sträckan Södertälje S—Gnesta utföres för lokaltrafiken nödvändiga sådana anordningar. Fördelning av investeringskostnaderna härför mellan lokaltrafik och fjärrtrafik skall bestämmas enligt särskild överenskommelse.

Övrigt

Kompletterande anordningar i övrigt för lokaltrafiken som kan visa sig erforderliga eller lönsamma skall kunna utföras efter därom mellan parterna träffad särskild överenskommelse.

3.2 Rullande materiel

Parterna är överens om att behovet av rullande materiel tills vidare är en X1-enhet. Om trafikutvecklingen så motiverar kan parterna överenskomma om ytterligare anskaffning av rullande materiel.

4 *Taxefrågor o dyl*

4.1 Taxesystem, samordnad taxa

Parterna är ense om att den samordnade taxa (SL-taxa, SL-biljetter), som enligt principöverenskommelsen successivt skall genomföras, även skall innefatta all lokaltrafik på järnvägssträckan Södertälje S—Gnesta. Intill dess den samordnade taxan införes, tillämpas en av KSL beslutad särskild lokaltrafiktaxa. 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

Vid färd mellan station inom område där SL-taxan gäller och station utanför sådant område eller omvänt erfordras lokaltrafikbiljett för resa inom SL-taxe-

området och biljett enligt SJ:s allmänna taxa för resa utanför området. Till och med den 31 december 1970 eller annan tidpunkt — varom parterna kan överenskomma — gäller bestämmelserna i överenskommelsen av den 17 februari 1967.

Tillhör
dokument 7

5 SL:s ersättning till SJ för entreprenadåtagandet m m

5.1 SL:s ersättning till SJ

SJ:s kostnader för lokaltrafiken beräknas enligt de regler och riktlinjer som finns angivna i bilaga 4 i överenskommelsen av den 15 mars och 31 mars 1966 angående normalspårtrafiken.

5.2 Beräkning av inkomsterna av lokaltrafiken

Biljettinkomster av resor helt inom område där SL-taxa gäller separatredovisas av SJ och tillfaller SL.

Omsättningsavgifter från AB Svenska Pressbyråns kiosker i anslutning till SJ:s järnvägsanstalter 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	
	SJ	SL
SJ/SL-station	75	25
SL-station	25	75
Lokaltågsreklam	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 punkt 5.2 ovan inlevereras av SJ till SL kvartalsvis och senast sex veckor efter varje kvartals slut.

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 punkt 5.1 göres efter varje kalenderårs slut, senast den 15 mars.

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

För resor med SL-färdbevis på sträckan Södertälje S—Järna i SJ-tåg som ej innefattas i SJ:s entreprenadåtagande skall SL månatligen i samband med avräkningsförfarandet till SJ erlägga Trettontusenfyrahundra (13 400) kronor. Denna särskilda ersättning till SJ bortfaller om och när trafiken med SJ-tågen upphör. Skulle väsentliga förändringar i resandefrekvensen i SJ-tågen uppkomma, kan parterna överenskomma om ändring av ersättningsbeloppets storlek.

6 Ersättning för skada till följd av järnvägsdriften

SJ svarar för ersättning för skada å person och/eller egendom till följd av järnvägsdriften 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 regler och riktlinjer i överenskommelsen av den 15 och 31 mars 1966.

7 Force majeure

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

8 Överenskommelsens giltighetstid m m

Denna överenskommelse gäller från och med den 1 juni 1969 till och med den 31 december 1979.

För överenskommelsen gäller en ömsesidig uppsägningstid av två år. Uppsägs överenskommelsen ej av någondera parten förlänges densamma till och med den 31 december 1990. För tiden därefter gäller för denna överenskommelse samma uppsägnings- och förlängningstider som för överenskommelsen den 15 och 31 mars 1966.

Därest denna överenskommelse förlänges till och med den 31 december 1990 på grund av utebliven uppsägning skall dock senast under år 1979 med giltighet från och med den 1 januari 1980 överenskommelsen omprövas med avseende på investeringar och därmed sammanhängande ekonomiska förhållanden. För tiden därefter gäller vad därom stadgas i överenskommelsen den 15 och 31 mars 1966.

9 Avräkningsförfarande vid överenskommelsens upphörande och äganderätt m m

Vad härom stadgas mellan parterna i överenskommelsen av den 15 och 31 mars 1966 skall gälla även för denna överenskommelse.

10 *Övriga frågor*

Tillhör
dokument

Bilagda protokoll från förhandlingar mellan AB Storstockholms Lokaltrafik och Statens Järnvägar den 17—18 januari 1968 angående den järnvägstrafik SJ som entreprenör skall bedriva för AB Storstockholms Lokaltrafik på sträckan Södertälje S—Gnesta godkännes av parterna.

Stockholm den 22 februari 1968

Stockholm den 19 maj 1969

För KOMMUNALFÖRBUNDET
FÖR STOCKHOLMS STADS OCH
LÄNS REGIONALA FRÅGOR

För STATENS JÄRNVÄGAR

Gunnar Hjerne

Erik Upmark

Göran Rådö

Ingemar Bäckström

*Bilaga till överenskommelse 22.2.1968 mellan SJ och KSL
angående lokaltrafik på järnvägslinjen Södertälje S—Gnesta.*

Protokoll från förhandlingar mellan AB Storstockholms Lokaltrafik (SL) och Statens Järnvägar (SJ) den 17—18 januari 1968 angående den järnvägstrafik SJ som entreprenör skall bedriva för SL på sträckan Södertälje S—Gnesta.

Närvarande:

för AB Storstockholms Lokaltrafik:
Direktören Sivert Sahlin
Bolagsjuristen Thorsten Bäck
Förste sekreteraren Seve Boudrée

för Statens Järnvägar:

Trafikchefen Bo Tollin
Byråassistenten Conny Adebäck

samt som representanter för Gnesta kommun:

Kommunalsrådet Eric O Sjöström
Kommunalnämndens vice ordförande Bo Blomberg

§ 1

Att justera protokollet utsågs herrar Sahlin, Sjöström och Tollin.

§ 2

Parterna överenskom att föreslå sina huvudmän — Kommunalförbundet för Stockholms stads och läns regionala frågor (KSL) respektive Styrelsen för Statens Järnvägar (SJ) — att träffa bilagd överenskommelse rörande den lokaltrafik som SJ från och med den 1 juni 1969 skall bedriva som entreprenör åt SL på sträckan Södertälje S—Gnesta.

§ 3

SJ:s representanter förklarade att en förutsättning för överenskommelsens genomförande var att Kungl Maj:t beviljade SJ erforderliga investeringsmedel.

§ 4

Parterna var överens om att en ytterligare förutsättning för överenskommelsen var att avtal kunde träffas mellan KSL och Gnesta kommun om den ersättning Gnesta kommun skulle erlägga till KSL för ifrågavarande järnvägstrafik.

Tillhör
dokument 7

Vid protokollet

Thorsten Bäck

Justeras:

Sivert Sahlin

Eric O Sjöström

Bo Tollin

*Avtal mellan Kommunalförbundet för Stockholms stads och läns regionala frågor (KSL) och Gnesta köping angående ersättning till KSL för järnvägs-
trafik på sträckan Södertälje S—Gnesta*

Kommunalförbundet för Stockholms stads och läns regionala frågor (KSL) och Gnesta köping har denna dag träffat följande avtal angående ersättning till KSL för den järnvägstrafik Statens Järnvägar skall bedriva för AB Storstockholms Lokaltrafik (SL) på sträckan Södertälje S—Gnesta.

§ 1

KSL:s åtagande

Mellan SJ och KSL har träffats överenskommelser angående lokaltrafik på järnvägslinjen Södertälje S—Gnesta dels för tiden 12 maj 1968 till och med den 31 maj 1969, dels ock för tiden därefter. Överenskommelserna med därtill hörande förhandlingsprotokoll är i avskrift fogade till detta avtal. Genom nämnda avtal har SJ åtagit sig att som entreprenör åt SL bedriva lokaltrafik på järnvägssträckan Södertälje S—Gnesta på sätt avtalen närmare anger.

§ 2

Gnesta köpings ersättning till KSL

Kostnaderna för trafiken, framräknade i enlighet med principerna i de i § 1 nämnda avtalen, skall sedan intäkterna för trafiken avräknats, fördelas med 65 % på KSL och 35 % på Gnesta köping. För varje tolv månaders period skall göras en preliminär beräkning av ersättningens storlek och uppgift härom överlämnas till Gnesta köping. Betalning skall av Gnesta köping erläggas med en sjättedel av det beräknade årsbeloppet vid vardera av följande tidpunkter: den 15 januari, den 15 mars, den 15 maj, den 15 juli, den 15 september samt den 15 november.

Slutlig reglering av erlagda belopp på basis av kostnadsberäkningar och influtna intäkter enligt principerna i de i § 1 angivna avtalen skall första gången göras snarast möjligt efter den 31 maj 1969 och därefter varje kalenderårs slut.

§ 3

Taxesystem

KSL förbinder sig att för av detta avtal omfattad lokaltrafik tillämpa samma taxa som KSL tillämpar beträffande de normalspåriga järnvägslinjer där SJ som entreprenör åt SL bedriver lokaltrafik.

§ 4

Avtlets giltighetstid

Detta avtal gäller från och med den 12 maj 1968 till och med den 31 december 1979.

För avtalet gäller en ömsesidig uppsägningstid av två år. Uppsägs avtalet ej av någondera parten förlänges detsamma till och med den 31 december 1990. För tiden därefter förlänges avtalet från och med den 1 januari 1991 med tio år i taget med en uppsägningstid av fem år.

Tillhör
dokument 7

Avtalet förutsättes kunna revideras på begäran av endera av parterna om de allmänna förutsättningarna för trafikens bedrivande väsentligt skulle förändras.

Därest avtalet efter uppsägning skulle upphöra att gälla skall Gnesta köping utgiva ersättning till KSL för icke avskriven del av investeringarna i plattform i Gnesta. Skulle parterna icke enas om ersättningens storlek skall parterna gemensamt utse opartisk förhandlingsman med uppgift att framlägga förslag till slutavräkning parterna emellan.

Detta avtal gäller under förutsättning dels att kungl järnvägsstyrelsen godkänner överenskommelserna mellan SJ och KSL angående lokaltrafik på järnvägslinjen Södertälje S—Gnesta, dels att kungl maj:t beviljar SJ medel för erforderliga investeringar.

Stockholm den 22 februari 1968

GNESTA KÖPING

KOMMUNALFÖRBUNDET FÖR
STOCKHOLMS STADS OCH
LÄNS REGIONALA FRÅGOR

Eric O Sjöström

Gunnar Hjerne

Mats Andersson

Göran Rådö

Överenskommelse mellan Statens Järnvägar (SJ) och Kommunalförbundet för Stockholms stads och läns regionala frågor (KSL) angående trafikeringen på de delar av SJ:s smalspåriga järnvägslinjer inom Roslagssektorn 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 och sedan i enlighet härmed överenskommelse träffats mellan KSL och SJ 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, har SJ å ena sidan och KSL å andra sidan denna dag träffat överenskommelse om principerna för samarbetet mellan SJ och SL rörande trafikerings- och ersättningsfrågor m m enligt punkt 7 A och om taxesystem enligt punkt 8 i ovan angivna principöverenskommelse i vad avser trafiken på SJ:s smalspåriga järnvägslinjer inom Roslagssektorn.

1 *Överenskommelsens giltighetsområde*

Överenskommelsen omfattar den av SJ bedrivna lokaltrafiken på järnvägslinjerna

Stockholms östra—Lindholmen,
Roslags Näsby—Österskär,
Djursholms Ösby—Näsbypark samt
Djursholms Ösby—Eddavägen.

2 *Trafikeringsplan*

Med en beräknad årlig total produktion av ca 3,2 miljoner vagnkilometer skall trafikeringen på de under punkt 1 angivna järnvägslinjerna i princip bedrivas enligt nuvarande system och omfattning, med utnyttjande av inom SJ disponibel brukbar rullande materiel av ifrågavarande spårvidd.

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 inom ramen för tillgängliga resurser).

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

Utöver vad som angivits ovan, kan antalet trafikerade stationer begränsas på framställning av KSL. Eventuell ökning av antalet stationer fordrar särskild överenskommelse mellan parterna.

3 *Investeringar*

Erforderliga ny- och reinvesteringar i fasta anläggningar och investeringsinventarier betalas av SJ. Reinvesteringar i rullande materiel betalas likaledes av SJ. Några nyinvesteringar i rullande materiel avses ej förekomma.

Parterna är med hänsyn till överenskommelsens begränsade giltighetstid ense om att investeringarna skall omfatta endast sådana objekt, som visar lönsamhet samt sådan förnyelse, som med hänsyn till inom SJ tillämpade säkerhets- och standardnormer är nödvändig för att driftsäkerheten ej skall bli eftersatt.

4 *Taxefrågor o d*

4.1 *Taxesystem, samordnad taxa*

Parterna är ense om att den samordnade taxa (SL-taxa, SL-biljetter), som enligt principöverenskommelsen successivt skall genomföras, även skall innefatta den persontrafik som SJ i egenskap av entreprenör utför åt SL enligt denna överenskommelse.

Intill dess den samordnade taxan införes, tillämpas särskilda järnvägstaxor inom denna överenskommelses giltighetsområde, vilka i fråga om biljettsystem, taxenivå m m tills vidare överensstämmer med SJ:s järnvägstaxor.

SJ förbinder sig att medverka till att de taxejusteringar genomföres, som KSL kan påkalla med anledning av trafik- och kostnadsutvecklingen.

4.2 *Biljetts giltighet för resa med SL:s trafikmedel*

Vid färd mellan station inom SL-området och station utanför SL-området eller omvänt erfordras lokaltrafikbiljett för resa inom området och biljett enligt SJ:s allmänna taxa för resa utanför området.

5 *SL:s ersättning till SJ för entreprenadåtagandet m m*

5.1 *SL:s ersättning till SJ*

SL erlägger till SJ

dels en årlig fast arrendeavgift om 1,5 miljoner kronor

dels ock en avgift per för SL:s räkning körd vagnkilometer bestämd till 4 kronor 50 öre. Så länge järnvägstrafik upprätthålles på bandelen Lindholmen—Rimbo utgör vagnkilometeravgiften 4 kronor 40 öre.

Om det årliga vagnkilometerantalet understiger 3,0 miljoner eller överstiger 3,4 miljoner skall förhandlingar om höjning respektive sänkning av vagnkilometeravgiften upptagas mellan parterna.

Här ovan angivna vagnkilometeravgifter gäller för år 1967. För vagnkilometeravgiftens anpassning till löne- och prisutvecklingen årsvis under därefter återstående del av överenskommelsens giltighetstid gäller nedanstående regler.

Tillhör
dokument 8

Den för år 1967 fastställda vagnkilometeravgiften = a är uppdelad i tre delposter som följer utvecklingen av vardera sin indexserie enligt vad nedan följer.

För 0,6 a tillämpas	SAF:s lönestatistik över "Arbetslöner i egentlig industri, män och kvinnor — oavsett veckoarbetstidens längd — exkl skifttillägg och helgdagslön men inkl semester och andra förmåner samt övertid".
för 0,3 a tillämpas	partiprisindex och
för 0,1 a tillämpas	bostadsstyrelsens byggnadskostnadsindex, materialdelen. = SCB.

Indexläget i januari 1967 utgör i samtliga fall utgångspunkt för beräkning av indexutvecklingen och de häremot svarande förändringarna av delbeloppen.

Anpassningen av vagnkilometeravgiften på grund av indexförändringar göres endast en gång per kalenderår så snart samtliga indexvärden föreligger och grundas på indexförändringarna från januari ett år till januari påföljande år. På året fallande och redan erlagda avgifter regleras omedelbart därefter.

5.2 Beräkning av inkomsterna av lokaltrafiken

Biljettinkomster av resor helt inom SL-området separatredovisas av SJ och tillfaller SL.

Omsättningsavgifter från AB Svenska Pressbyråns kiosker i anslutning till SJ:s järnvägsanstalter 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	
	SJ	SL
SL-station	25	75
Lokaltågsreklam	10	90

5.3 Avräkningsförfarande och ersättning

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

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

Vid varje månads slut erlägger SL till SJ ett belopp motsvarande en tolfedel av arrendeavgiften samt vagnkilometeravgift efter räkning från SJ.

SL äger rätt att genom särskilt utsedda granskningsmän granska SJ:s räkningsunderlag och redovisning av inkomster från lokaltrafiken.

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 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.

7 *Force majeure*

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

8 *Överenskommelsens giltighetstid m m*

Denna överenskommelse gäller från och med den 1 januari 1967 till och med den 31 december 1971 eller det tidigare datum, som omständigheterna kan kräva och varom parterna överenskommer.

SJ åtager sig — 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 förhandlingar senast den 1 januari 1971 upptagas mellan parterna om nytt avtal för tiden efter den 31 december 1971.

9 *Övriga frågor*

Protokollet från förhandlingar mellan AB Stockholms Spårvägars och Statens Järnvägar den 4, 5 och 8 juli 1966 angående den järnvägstrafik SJ som entreprenör skall bedriva för AB Storstockholms Lokaltrafik på Roslagsbanan (*bilaga 2*) godkännes av parterna.

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

Stockholm den 20 september 1966
För KOMMUNALFÖRBUNDET
FÖR STOCKHOLMS STADS OCH
LÄNS REGIONALA FRÅGOR

Hj Mehr

Rune Carlsson

Stockholm den 11 oktober 1966
För STATENS JÄRNVÄGAR

Erik Upmark

Olle Nelander

Trafiktekniska förutsättningar
för
SL:s lokaltrafik på järnvägslinjerna

STOCKHOLMS ÖSTRA—LINDHOLMEN

ROSLAGS NÄSBY—ÖSTERSKÄR

samt

DJURSHOLMS ÖSBY—NÄSBYPARK

DJURSHOLMS ÖSBY—EDDAVÄGEN

(Trafikeringsplan)

1 *Begreppsbestämningar*

1.1 Områdets omfattning

Järnvägslinjerna: Stockholms östra—Lindholmen
 Roslags Näsby—Österskär
 Djursholms Ösby—Näsbypark
 Djursholms Ösby—Eddavägen

1.2 Stationstyper¹⁾

SL-station: Station med enbart lokaltrafikservice.

2 *Stationer*

Trafikanstalterna har förtecknats i tabell 1 och har genomgående karaktären av SL-stationer. Vid vissa av de i tabellen angivna SL-stationerna kan dock viss begränsad fjärrtrafikservice förekomma.

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

Tabell 1. Förteckning över trafikanstalerna.

Bandel	Station	Bandel	Station
Stockholm Ö— Lindholmen	Stockholm Ö	Roslags Näsby —Österskär	Grindtorp
	Frescati		Galoppfältet
	Stocksund		Viggbyholm
	Mörby		Hägernäs
	Djursholms Ösby		Rydbo
	Bråvallavägen		Täljö
	Djursholms Ekeby		Åkers Runö
	Enebyberg		Åkersberga
	Roslags Näsby		Tunagård
	Ensta		Österskär
	Täby	Djursholms Ösby— Näsbypark	Vendevägen
	Byle		Östberga
	Bällsta		Altorp
	Vallentuna		Lahäll
	Ormsta		Näsbyallé
	Molnby	Djursholms Ösby— Eddavägen	Näsbypark
	Lindholmen		Bragevägen
			Djursholms Sveavägen
			Restauranten
			Germania
			Djursholms
			Framnäsaviken
			Vikingavägen
			Eddavägen

3 Tidtabellsföresättningar

Tågens största tillåtna hastighet på de olika bandelarna framgår av tabell 2.

Tabell 2. Största tillåtna hastighet för tåg på berörda bandelar.

Bansträcka	Största tillåtna hastighet km/tim
Stockholm Ö—Lindholmen	60
Djursholms Ösby—Lindholmen	¹⁾ 75
Roslags Näsby—Österskär	¹⁾ 75
Djursholms Ösby—Näsbypark	60
Djursholms Ösby—Eddavägen	50

¹⁾ Motorvagn litt Xoa2p sth 60.

Tågstorleken anpassas efter behovet i varje särskilt fall, dock med den begränsning uppåt av antalet vagnar i olika tågslag som framgår av tabell 3.

Tabell 3. Maximal tågstorlek.

Tillhör
dokument 8

Bansträcka	Antal vagnar	
	Loktåg	Motorvagns- tåg
Stockholm Ö—Lindholmen	lok + 6 Bo	mtv + 5 Bo
Roslags Näsby—Österskär	lok + 7 Bo	mtv + 7 Bo
Djursholms Ösby—Näsbypark	—	mtv + 3 Bo
Djursholms Ösby—Eddavägen	—	mtv + 3 Bo

4 Tidtabellen

Antalet tåg och tågens läge i tidtabellen fastställs för varje tidtabellsperiod i samråd mellan SL och SJ (se punkt 2).

Protokoll från förhandlingar mellan AB Stockholms Spårvägar (SS) och Statens Järnvägar (SJ) den 4, 5 och 8 juli 1966 angående den järnvägstrafik SJ som entreprenör skall bedriva för AB Storstockholms Lokaltrafik på Roslagsbanan

Närvarande:

för AB Stockholms Spårvägar: verkställande direktören Berglund (ordf), trafikdirektören Jonasson, tjänsteförrättande tekniske direktören Pålsson, organisationsdirektören Fischier, biträdande organisationsdirektören Sahlin, ombudsmannen Bäck vid protokollet och direktörsassistenten Åström.

för Statens Järnvägar: driftdirektören Nelander, tekniske direktören Carlstedt, distriktschefen Elwing, trafikchefen Tollin, avdelningsdirektören Nyström, överingenjörerna Gabrielsson och Andersson samt byråassistenten Adebäck.

för Kommunalförbundet: trafikutskottets ordförande, direktören Å Ericsson.

§ 1

Att justera förhandlingsprotokollet utsågs herrar Berglund och Nelander.

§ 2

Parterna överenskom att föreslå sina huvudmän — Kommunalförbundet för Stockholms stads och läns regionala frågor (KSL) respektive styrelsen för Statens Järnvägar (SJ) — att träffa den överenskommelse rörande den järnvägstrafik som SJ under åren 1967—1971 skall bedriva som entreprenör på Roslagsbanan för AB Storstockholms Lokaltrafik (SL), vilken överenskommelse finns fogad vid detta protokoll.

§ 3

SJ-delegationen anmälde att SJ hade för avsikt att — under förutsättning av Kungl Maj:ts bemyndigande — nedlägga den spårbundna trafiken på bandelen Lindholmen—Norrtälje så snart detta är möjligt och att ersätta densamma med likvärdig busstrafik.

§ 4

Inför förhandlingar angående nya respektive förlängning av avtal angående kiosk- och reklamverksamhet inom giltighetsområdet skall SJ samråda med SL och SL:s godkännande föreligga innan sådan uppgörelse träffas.

§ 5

SJ åtager sig, att för åren 1967 och 1970 upprätta och under första kvartalet efter respektive år till SL överlämna separatredovisning över den av denna överenskommelse omfattade verksamheten.

§ 6

I och med huvudmännens godkännande av till detta protokoll fogad överenskommelse har i protokollet den 15—17 november 1965 angående lokaltrafiken på SJ normalspåriga järnvägslinjer (§ 5) angivna förutsättningar uppfyllts, vilket innebär, att i principöverenskommelsen punkt 7 A fastställd reducering av ersättningen från SL till SJ under åren 1967, 1968 och 1969 icke skall bli föremål för ändring.

Tillhör
dokument 8

§ 7

Parterna är överens om att föreslå sina huvudmän att i samband med godkännande av överenskommelsen även godkänna innehållet i detta protokoll och att protokollet biläggas överenskommelsen.

Vid protokollet

Thorsten Bäck

Justeras

Helge Berglund

Olle Nelander