

STATENS JÄRNVÄGAR

9.2.1967

Centralförvaltningen

Chefen för driftavdelningen

Kommunalförbundet för
Stockholms stads och läns regionala frågor
Box 40 117
STOCKHOLM 40

Lokaltrafiköverenskommelsen, stationsfrågorna

Frågorna om nedläggning av vissa stationer på pendelsträckorna och om inrättande av Flemingsberg som station har diskuterats vid de förhandlingar om kompletteringsavtal, som förts mellan KSL:s och SJ:s förhandlingsdelegationer. Vi har därvid från SJ:s sida successivt redovisat resultaten av hittills gjorda undersökningar och vår bedömning av frågorna på basis härav. Utredningsarbetet som är av tidskrävande slag, pågår dock fortfarande. En sammanfattande PM om de konsekvenser m m man på nuvarande stadium kan förutse, håller på att utarbetas och beräknas kunna avlämnas till KSL-delegationen inom någon månad.

När det gäller frågan om återupptagande av lokalpersontrafiken vid Uttran liksom om inrättande av Flemingsberg som station vill vi dock redan här slå fast att de kapacitetsanalyser, som bör föregå ett sådant beslut, måste grundas på empiriska data om det nya trafiksystemets och den nya rullande materielens prestanda. Några utfästelser utöver vad som anges i lokaltrafiköverenskommelsen kan således ej lämnas från vår sida. Som vi framhöll i vår skrivelse 1.4.1966 förefaller det, med hänsyn till det begränsade tidtabellsutrymme som står till buds, knappast möjligt öka det i trafikplanen (bilaga 1 till överenskommelsen) fixerade antalet platser för trafikutbyte. I vart fall kan redan nu fastslås, att önskemålen om såväl Uttran som Flemingsberg icke kan tillgodoses. Endera av dessa borde därför nu avföras ur diskussionen.

En kopia av ovan nämnd PM kommer att tillställas kommunalförbundet.

Olle Nelander
Driftdirektör

UTVECKLINGSAVDELNINGEN*

Tidtabells- och störningsproblem på linjen Stockholm—Södertälje, föranledda av användningen av styv tidtabell för lokaltrafiken

Ett lokaltåg Stockholm C—Södertälje S måste på grund av tidsåtgången för inbromsning, resandeutbyte och start på mellanstationerna få längre tidtabellstid än ett express- eller snälltåg. Med 8 undervägsuppehåll blir tidsskillnaden mellan ett fjärrtåg och ett lokaltåg ca 10 min, då max-hastigheten är den nuvarande, d v s 100 km/h. En höjning av maxhastigheten till 120 km/h, vilken på längre sikt beräknas kunna genomföras på denna linje, ökar tidsskillnaden till minst 12 min. Som framgår av tidtabellskisser i bil 1** innebär detta, att man vid 1/2-timmesintervall mellan lokaltågen har en "korridor" till sitt förfogande för inläggning av fjärrtågen, vilken vid max 100 km/h är 16 min bred och vid max 120 km/h är 14 min bred. Ökas antalet uppehåll för lokaltågen från 8 till 10, minskar korridorens bredd till 13 min vid max 100 km/h resp 11 min vid max 120 km/h. I samtliga fall har härvid räknats med ett minsta tidsavstånd av 2 min mellan tågen i sträckans ändpunkter. Detta är ett teoretiskt minimivärde och normalt bör detta tidsavstånd i tidtabellen vara minst 3 min. För tidtabellskonstruktören är alltså korridorbredden 12 min vid 8 lokaltågsuppehåll och max 120 km/h resp 9 min vid 10 uppehåll och 120 km/h. För att något belysa vad detta betyder för *tidtabellskonstruktionen* har möjligheter att i dylika korridorer lägga in ett antal express- och snälltåg på linjerna Stockholm—Göteborg och Stockholm—Malmö schematiskt undersökts enligt bil 2. De i Sveriges Kommunikationer under rubriken "Snabba förbindelser och biljettpreiser" angivna tågen har medtagits. Det har förutsatts att styv tidtabell tillämpas för lokaltrafiken även i göteborgs- och malmöområdena och att där användbara korridorer har samma bredd som på södertäljelinjen. Speciellt för malmöområdet gäller att korridorbredden sannolikt påverkas av styv tidtabell för Köpenhamns lokaltrafik via färjelinjerna, vilket ger en mindre bredd än vad förhållandena i övrigt skulle medge. Vidare har förutsatts att korridorerna kan inplaceras på för fjärrtågen bästa sätt, vilket innebär att t ex sambandet mellan fjärrtrafiken på Uppsala—Västeråslinjerna och Södertäljelinjen (25 min övergångstid vid Stockholm C) inte beaktats. Man finner enligt denna undersökning att införandet av styv tidtabell för lokaltågen i och för sig medför en påtaglig försämring av konstruktionsmöjligheterna. Av 35 undersökta tåg måste 4 ges förlängd restid på grund av lokaltrafiken, då korridorbredden är 12 min. Minskas korridorbredden till 9 min, måste 8 tåg av 35 (23 %) ges förlängd restid, d v s 3 min minskning av korridorbredden fördubblar det antal tåg för vilka man inte vid tidtabellskonstruktionen kan utnyttja den restid, som förhållandena i övrigt medger.

Om man i stället har en av olika skäl bunden korridorplacering, d v s inte har möjlighet att välja den för fjärrtrafiken i varje enskild relation bästa lösningen, ökas det antal tåg för vilka tidtabellstiden påverkas av lokaltrafiken. Till denna tågkategori kommer då i medeltal över en längre tidsperiod att hänföras 17 %

* Förevarande promemoria är den PM som åsyftas i SJ:s brev av den 9.2.1967.

** Bilagorna ej här tryckta.

av fjärrtågen vid 12 min korridorbredd och hela 37 % vid 9 min bredd. Man har nämligen i detta fall möjlighet att av de 30 lika sannolika restidsvärdena i ett 1/2-timmesintervall placera in $(13+12=)$ 25 st utan förlängning vid 12 min korridorbredd resp $(10+9=)$ 19 st vid 9 min korridorbredd. I återstående 5 resp 11 fall, motsvarande $(\frac{5 \cdot 100}{30}=)$ 16,7 resp $(\frac{11 \cdot 100}{30}=)$ 36,7 %, erhålles restidsförlängning.

Ännu besvärligare för tidtabellskonstruktionen blir lokaltrafikens rusningstider, då sk insatståg skall inläggas i 1/2-timmesintervallet mellan de "pendlande" lokaltågen. Som framgår av bilaga 4 kan ett fjärrtåg "pressas in" mellan ett pendeltåg och ett insatståg i den för 8 lokaltågsuppehåll gällande tidstabellen endast om insatståget lägges snett så att intervallet mellan pendeltågen delas i proportionen minst 18:12. Vid 10 lokaltågsuppehåll måste insatståget läggas ännu mera snett och intervallet måste då delas i proportionen minst 21:9. Givetvis erhålles i dylika fall en radikal minskning av möjligheterna att placera in fjärrtågen utan restidsförlängningar.

Den styva tidtabellen och korridorbredden har även betydelse ur *tågföringssynpunkt*. Då man lägger in enbart *ett* fjärrtåg i en korridor, kan sannolikheten för att det på grund av försening skall störa eller störas av det efter korridoren inlagda lokaltåget enkelt beräknas så som visas i bilaga 3. Med de där angivna förutsättningarna finner man att sannolikheten för dylika konflikter är ca 16 % vid 12 min korridorbredd resp 20 % vid 9 min korridorbredd.

I samma bilaga har även beräknats sannolikheten för konflikt med *två* fjärrtåg inlagda i korridoren. Vid 12 min korridorbredd är sannolikheten för att ett av fjärrtågen eller båda skall merförseñas av eller förseñas lokaltåget ca 33 %. Minskas korridorbredden till 9 min, ökar denna sannolikhet till ca 41 %. Detta är anmärkningsvärt höga värden, vilka knappast kan accepteras ur *tågföringssynpunkt*. En möjlighet att reducera dem är att vid tidtabellskonstruktionen lägga in fjärrtågen enbart i första halvan av korridoren. Man kan på motsvarande sätt som i bilaga 3 visa att sannolikheten för konflikt vid inläggning av två fjärrtåg i korridoren reduceras till 16 % med 12-min-korridor och till 27 % med 9-min-korridor, om man i båda fallen enbart använder de 6 första lägena i korridoren. Denna lösning av *tågföringsproblemet* medför emellertid en påtaglig försämring av tidtabellens konstruktionsvillkor. Sålunda kan härvid enbart $(6+5=)$ 11 av de 30 möjliga restidsvärdena per 1/2-timmesintervall användas, medan man i återstående 19 fall, motsvarande $(\frac{19 \cdot 100}{30}=)$ 63 % av tågen, måste förlänga fjärrtågens restider. Den erforderliga förlängningen av restiderna blir även större. Medan man vid fullt utnyttjande av korridorbredden får räkna med en förlängning av i medeltal 2,5 min vid 12-min-korridor och 5,5 min vid 9-min-korridor, blir förlängningen i medeltal 9,5 min, då endast de 6 första lägena i korridoren användes.

Beräkningarna i bilaga 3 avser enbart sannolikheten för att en fjärrtågsförsening skall initiera en störning inom lokaltrafikområdet. Vilken omfattning en sådan störning får och hur den fortplantar sig från det ena tåget till det andra är frågor, som man ej utan orimligt stor arbetsinsats kan behandla analytiskt. Däremot kan

de studeras med simulering på datamaskin, även om arbetet därmed ej heller är obetydligt. För stockholmsområdet har sålunda tågföringen undersökts med simulering för ett framtida läge med utbyggt spårssystem och lokaltågstrafik i styv tidtabell. Resultatet av denna undersökning visar att med 8 undervägsuppehåll för lokaltågen ger de planerade utbyggnaderna av de fasta anläggningarna nätt och jämnt acceptabelt god tågföring. Det finns alltså enligt denna undersökning inte utrymme för en förlängning av lokaltågens gångtider, om man vill hålla systemets störningskänslighet och störningsnivå inom acceptabla gränser.

I detta sammanhang bör även påpekas att en utökning av antalet undervägsuppehåll för lokaltågen med därav följande längre gångtider (och längre restid för den stora gruppen lokaltågsresenärer till och från Södertälje) inkräktar på den marginal för inhämtning av förseningar, som avses bli inlagd i pendlarnas ändpunkter. För södertäljependeln blir denna marginal med 8 uppehåll ca 6 min. En ökning av antalet uppehåll med 2 skulle reducera marginalen till hälften, vilket knappast är acceptabelt utan sannolikt kommer att leda till krav på anskaffning av flera tågsätt.

Stockholm den 11 september 1967

N-E Wellin

S T Risberg

AB STORSTOCKHOLMS LOKALTRAFIK

*PM angående nedläggande resp inrättande av stationer på SJ:s pendellinjer**Bakgrund*

I det av SJ den 13/5 1965 framlagda förslaget till upprustning av normalspårslinjerna förutsattes dels att stationerna Stäket, Bromsten, Farsta, Vega, Drevviken och Uttran skulle nedläggas, dels att en ifrågasatt station vid Flemingsberg ej skulle inrättas.

Enligt den mellan KSL och SJ i mars 1966 träffade överenskommelsen rörande pendeltågstrafiken har KSL emellertid ännu ej tagit ställning till ovan nämnda stationsfrågor.

Vad särskilt angår stationen Uttran samt en eventuell station vid Flemingsberg har SJ enligt det till nämnda överenskommelse fogade förhandlingsprotokollet förklarat sig villigt pröva frågan om återupptagande av lokalpersontrafik på järnväg vid Uttran liksom om inrättandet av en ny driftplats vid Flemingsberg sedan erfarenheter av pendeltrafiken vunnits. Med anledning av att KSL och SL i syfte att klarlägga problemställningarna kring frågan om stationer vid Uttran och Flemingsberg hos SJ begärt en utförlig redogörelse för SJ:s syn på ärendet har driftdirektören Nelander i skrivelse till KSL den 9/2 1967 utlovat en PM men har samtidigt meddelat att det redan nu kan fastslås "att önskemålen om såväl Uttran som Flemingsberg icke kan tillgodoses. Endera av dessa borde därför nu avföras ur diskussionen".

Yttranden

I de yttranden som avgivits av de berörda kommunerna jämte andra organisationer har beträffande de berörda stationerna i korthet följande synpunkter framlagts.

Stäket

Järfälla kommun har ansett det vara ur trafikanternas synpunkt fördelaktigt att behålla Stäket och hävdar vidare att stationen bör behållas med hänsyn till att invånarantalet enligt kommunens mening kommer att ökas inom de närmaste åren.

Stäkets fastighetsägareförening hänvisar till att enligt uppgift från Järfälla kommun en bebyggelse för 8 000 invånare planeras vid Stäket och anser därför att ett bibehållande av stationen kan motiveras.

Bromsten och Farsta

Stockholms stads förvaltningar har i sitt gemensamma yttrande över SJ:s upp-
rustning (Stadskollegiets utlåtande nr 83/66) tillstyrkt nedläggandet av Bromsten
och Farsta vid tidpunkten för pendeltrafikens inrättande.

Drevviken

Huddinge kommunalnämnd säger att frågan om en indragning av stationen ej
upptages till slutlig prövning förrän de generalplanemässiga förutsättningarna
redovisats för området.

Vega

Österhaninge kommun har i sitt yttrande över SJ:s upprustning uttalat att en
station inom Vega—Drevvikenområdet bör bibehållas och i en särskild skrivelse
av den 17/4 1967 hävdad att Vega station bör bibehållas, eventuellt i ett ändrat
läge. Motiveringen härför är en planerad förtätad bebyggelse.

Uttran

Salems kommun hemställer om att Uttran bibehålles och anför som motivering
härför dels de enligt kommunens mening höga resandetalen samt tillkomsten av
Salemstaden, dels den enligt kommunens uppfattning uppkommande restidsför-
längningen därest i stället matarbusstrafik till andra stationer inrättas.

Botkyrka kommun har bl a under hänvisning till tillväxten av de delar av Bot-
kyrka som betjänas av Uttrans station samt de invid stationen liggande sjukhusen
uttalat att stationen ej bör nedläggas.

Grödinge kommun har med hänsyn till den försämring som ett indragande av
Uttrans station kommer att medföra för såväl de nuvarande som de blivande in-
byggarna inom Uttranområdet hemställt att frågan om indragning av Uttrans
station omprövas.

Uttrans fastighetsägareförening har i ärendet avgivit två skrivelser av vilka till
den ena bilagts en petitionslista från invånare i främst Grödinge kommun. De
motiv för stationens bibehållande som föreningen anför rör sig främst kring far-
hågorna för en försämrad trafikservice, därest matarbusstrafik inrättas med bl a
den eventuella följderna att invånarna i ökad utsträckning kommer att använda
egen bil. Man pekar även på trafikförsörjningen av Söderby sjukhus.

Herr Arne Hilding har i särskild skrivelse till KSL främst tryckt på behovet av
kommunikationer till den nya Salemstaden samt sjukhusens trafikförsörjning.

Flemingsberg

Huddinge kommun har framfört starka önskemål om att en station inrättas med
hänsyn till såväl planerad bebyggelse som det kommande sjukhuset. Kommunen

anser att en trafikförsörjning av området medelst anslutningstrafik till Huddinge är svår att genomföra på grund av det begränsade bussupställningsutrymmet vid Huddinge station.

Tillhör
dokument 10

Stockholms läns landstings förvaltningsutskott har hemställt att KSL snarast fastställer att stationen anlägges i Flemingsberg. Förvaltningsutskottet hänvisar till att en bebyggelse för ca 30 000 invånare planeras samt att Huddinge sjukhus, den planerade tandläkarhögskolan och övriga anläggningar kommer att få 6 000 anställda varjämte antalet vårdsökande och besökande beräknas bli ca 3 300 per dag.

Stockholms Handelskammare har framhållit det angelägna i att en järnvägsstation inrättas och anser det ej rimligt att persontrafik av den omfattning det här kommer att gälla skall upprätthållas med hjälp av matarbussar.

Diskussion

Inför ett ställningstagande till de här aktuella stationsfrågorna kan följande synpunkter framhållas.

Bromsten och Farsta

Såsom nämnts har Stockholms stads berörda förvaltningar tillstyrkt att stationerna Bromsten och Farsta nedlägges vid tidpunkten för pendeltrafikens inrättande, vilket enligt nu föreliggande tidplan blir år 1968 resp 1970. Stationerna har vardera ca 200 trafikanter per dag. Tillräckliga skäl för att bibehålla stationerna föreligger ej och en upprustning av stationerna till pendeltågsstandard skulle enligt SJ:s beräkning kosta 1,5—2 miljoner kronor per station. Det föreslås därför att stationerna indrages då pendeltrafiken öppnas.

Drevviken och Vega

Trafikmängderna på dessa stationer är synnerligen små, nämligen 30 à 40 resande/dag och kostnaderna för stationernas upprustning har av SJ beräknats till för Drevviken 2,1 miljoner kronor och för Vega 1,5—2 miljoner kronor.

Huddinge kommun har anfört att ett ställningstagande till Drevvikens nedläggande inte bör träffas förrän de generalplanemässiga förutsättningarna för området redovisats och Österhaninge kommun har ansett att en station inom Vega—Drevvikensområdet bör bibehållas med hänsyn till planerad förtätad bebyggelse. Enligt vad som under hand meddelats från SJ föreligger emellertid inga principiella hinder för att stationerna senare inrättas. Ett nedläggande nu och ett eventuellt inrättande längre fram ter sig också motiverat med hänsyn till Österhaninge kommuns uttalande att Vega station eventuellt bör ges ett annat läge.

Det föreslås därför att beslut nu träffas om nedläggande av stationerna Drevviken och Vega. Om de av SJ angivna förutsättningarna består kan senare någon av stationerna inrättas om bebyggelseutvecklingen så motiverar. Möjligheten här till hålles öppen i planläggningen.

Beträffande Stäkets station har Järfälla kommun och Stäkets Fastighetsägareförening som nämnts funnit det fördelaktigt och motiverat att behålla stationen med hänsyn till den bebyggelseplanering som övervägs inom Järfälla kommun. Järfälla kommun har under senare tid uppvisat en kraftig expansion som även återspeglats av en motsvarande ökning av resandetal på järnvägen. Som framgår av tabellen nedan är Stäket betydligt mindre trafikerat än de övriga stationerna och i motsats till dessa har en minskning skett mellan 1965 och 1966.

	1964	1965	1966
Invånare vid årets början	30 745	34 534	38 142
Resande/dag totalt	11 347	13 293	14 049
Barkarby	1 411	1 707	1 938
Jakobsberg	5 475	6 664	7 060
Kallhäll	4 076	4 464	4 624
Stäket	385	458	427

Järfälla planerar för en framtida folkmängd av ca 88 000 invånare men planerna för en bebyggelse vid Stäket synes emellertid ännu ej vara fastställda. Vidare har kommunen helt riktigt påpekat att järnvägsstationen i och för sig ligger periferiskt i förhållande till den bebyggelse som skall betjänas. Skäl föreligger därför att anta att en busstrafikförsörjning, förslagsvis med matarbuss till Kallhälls station, borde vara en fullt acceptabel trafiklösning och att stationen därför bör kunna indragas.

Skälen för ett nedläggande förstärkes av trafiktekniska och byggnadstekniska omständigheter. Stationen ligger på sträckan Kallhäll—Kungsängen, som blir den enda enkelspåriga sträckan på Kungsängenslinjen. Spåret måste således användas av tåg i båda riktningarna och sträckan blir därför mycket hårt ansträngd samt känslig för trafikrubbningar. Ett tåg som befinner sig vid Kungsängens station kan således ej avgå förrän ett söderifrån kommande tåg inkommit på stationen. Det är därför av vikt att sträckan kan tillryggaläggas så snabbt som möjligt. För möten mellan fjärrtåg och lokaltåg föreslås att mötesspår anordnas vid Stäket, varvid enligt de regler som skall gälla för lokaltågens prioritering under högtrafiktiderna lokaltågen skall ges företräde och alltså normalt ej behöva stanna. Om man trots risken för trafikrubbningar skulle vilja bibehålla stationen måste ytterligare ett tåg insättas på denna pendel eftersom tiden för tågens vändning eljest skulle bli otillräcklig. Vill man därjämte eliminera risken för trafikrubbningar måste dubbelspår anordnas även mellan Kallhäll och Kungsängen, vilket skulle medföra investeringar av storleksordningen några 10-tal miljoner.

Stationens läge mellan vattnet och E 18 samt med relativt snäva kurvor vid in- och utfart från stationen gör vidare att den är mycket svår att bygga om till pendeltågsstandard med 250 m lång plattform. Ännu mindre kan stationen framdeles erhålla plattformar av den längd på 300 m för vilka stationerna normalt planeras.

Det föreslås att beslut fattas om ett definitivt nedläggande av stationen Stäket.

För dessa stationer är frågeställningen mera komplicerad än för de tidigare redovisade. Som framgått av yttranden och framställningar från berörda kommuner betraktas det som en allvarlig nackdel om dels stationen Uttran måste nedläggas, dels en station vid Flemingsberg ej inrättas.

Motiven för ett bibehållande av Uttrans station sammanhänger med att stationen funnits under mycket lång tid varunder en i långsam takt bedriven exploatering skett som varit byggd på trafikförsörjning genom järnväg. Det anses att en övergång till busstrafik skulle innebära en försämrad trafikstandard och därjämte pekar man på den nyexploatering som håller på att ske i framförallt Salem. Enligt nu föreliggande exploateringsplaner skall antalet boende i Salemstaden under åren 1967—1972 ökas enligt följande.

Tidpunkt	Folkmängd
1/1 1967	150
1/1 1968	1 800
1/1 1969	4 500
1/1 1970	8 000
1/1 1971	11 400
1/1 1972	12 500

I jämförelse med övriga här tidigare diskuterade stationer har Uttran en större trafikmängd, nämligen ca 1 200 resande per dag. Tillkomsten av Salemstaden gör givetvis att denna siffra kommer att öka. Enligt gjorda resvaneundersökningar torde man kunna räkna med ca 0,4 resor per invånare och dag eller år 1972 totalt 5 000 resor per dag till och från Salemstaden. Hälften av dessa resor torde dock komma att företagas över Rönninge där den busslinje som skall betjäna området får sin ena ändpunkt. Antalet resande vid Uttran skulle sålunda komma att öka till 3 300 resande per dag år 1972. Denna siffra är ej särskilt hög och det föreligger i och för sig inga svårigheter att insätta en ersättande busstrafik även med beaktande av den befolkningsökning som kommer att ske. Stationen blir dock större än flera av de stationer som föreslagits bibehållna. Om Uttran nedlägges skulle anslutningslinjen till området vilken enligt ovan har sin ena ändpunkt i Rönninge lämpligen framdragas till Tumba station där omstigning får ske till pendeltågen. Denna omstigning kommer naturligtvis att av många trafikanter betraktas som en nackdel. Det bör dock understrykas att även vid ett bibehållande av Uttrans station en stor del av Salemstadens trafikförsörjning måste baseras på anslutningstrafik med hänsyn till de stora avstånden. Från Salemstadens centrum får man om Uttran läggs ned en färdtid av ca 41 min (inkl omstigning 3 min) till Stockholms Central. Skulle Uttrans station bibehållas blir motsvarande tid ca 38 min.

En station vid Flemingsbergs station kommer att betjäna ett betydande befolkningsunderlag (ca 30 000 invånare) och därjämte även ett regionsjukhus med undervisning. Senare kommer eventuellt även annan betydelsefull verksamhet såsom en tandläkarhögskola att förläggas i nära kontakt med den tänkta stationen. Det bör dock påpekas att den bebyggelseplanering som redan fastlästs sannolikt kommer att medföra krav på anslutande busstrafik för en del av bebyggel-

sen även om en station vid Flemingsberg inrättas och att ur denna synpunkt en anslutningstrafik som istället framdrages till Huddinge station kan vara en möjlig lösning. Härvid bör emellertid understrykas att om man till Huddinge skall föra ej blott den anslutningstrafik som naturligt hör till stationens influensområde utan också den trafik som alstras av bebyggelsen i Flemingsberg kommer man utan tvivel att få mycket betydande problem och kostnader vid Huddinge bl a för att bereda plats för en välbelägen bussterminal. En trafikmässig och driftekonomisk jämförelse mellan alternativen station vid Flemingsberg eller anslutningstrafik till Huddinge pågår inom SJ och kan väntas ge ytterligare material för en allsidig bedömning av frågan.

Om man således på här anförda grunder måste anse det riktigt att station Uttran skall bibehållas och en ny station när så är motiverat inrättas vid Flemingsberg återstår de av SJ anförda betänkligheterna mot att av trafiktekniska skäl inrätta flera stationer längs Södertäljelinjen än vad som föreslagits i upprustningsprogrammet.

På sträckan Södertälje—Stockholm Central finns förutom ändstationerna följande 9 stationer nämligen

Östertälje
Rönninge
Uttran
Tumba
Tullinge (flyttas till Banslätt)
Huddinge
Stuvsta
Älvsjö
Stockholm Södra

Enligt den av SJ föreslagna upprustningen skulle Uttrans station nedläggas varvid antalet stationer skulle minskas till 8. Om såsom önskvärt är Uttrans station bibehålles och en ny station inrättas vid Flemingsberg ökas antalet stationer till 10. Frågan är därför hur dessa två stationer kan inverka på trafikeringen.

SJ har för sitt förslag beräknat körtiden mellan Södertälje S och Stockholm C till 37 minuter inkl stationsuppehåll och har därvid räknat med att tågen genomsnittligt står stilla 30 sekunder vid stationerna.

SL har utfört studier av de nuvarande stationsuppehållstiderna i mest belastad riktning under högtrafiktid på Södertäljelinjen.

Tiderna visade sig därvid variera mellan 20 och 50 sek. De längre uppehållstiderna erhöles till följd av att passagerarna ej nämnvärt påskyndade på- och avstigningen. Vidare bedrivs lokaltrafiken nu med en annan rullande materiel än vad som kommer att bli fallet på pendeltågstrafiken. Genom höjningen av plattformarna och en motsvarande anpassning av den rullande materielens utformning kommer på- och avstigningen att väsentligt underlättas. Ett studium av delresultat från hårt belastade dörrar pekar också på att man vid mer tunnelbane-

mässig trafik bör kunna komma ner till kortare medeluppehållstider än vad SJ räknat med. Detta bekräftas även av erfarenheterna från ytterdelarna av Stockholms tunnelbana som har likartade förhållanden med dem som kommer att råda på Södertäljependeln med avseende på stationsbelastningarna. På tunnelbanans närmast jämförbara ytterdelar är stationsuppehållstiden i genomsnitt 20 sekunder. Om SL:s antagande om kortare stationsuppehållstider är riktig och man dessutom tar hänsyn till den tidsförlust som uppkommer på grund av tågens acceleration och retardation före och efter ett stationsuppehåll bör två stationer kunna inrättas utan att man får vare sig lägre kapacitet, längre restider eller större behov av rullande materiel än vad SJ räknat med i sitt förslag.

Svårigheterna från SJ:s synpunkt torde snarare gälla de nackdelar för fjärrtrafiken som uppstår om ytterligare stationer inrättas och härvid är det framförallt önskemålen om högsta möjliga hastighet för fjärrtågen som spelar in. Därest SJ accepterar en viss anpassning av fjärrtågens hastighet på sträckan Stockholm—Södertälje till de värden som lokaltrafiken medger även vid inrättande av stationerna Uttran och Flemingsberg, uppstår, såvitt kan bedömas, inga allvarligare tidtabellsproblem.

Sammanfattningsvis synes för stationerna Uttran och Flemingsberg goda skäl föreligga att nu besluta om ett bibehållande av Uttrans station och att samtidigt i planläggningen tillse att erforderliga åtgärder kan vidtagas för inrättande av en station vid Flemingsberg, vilken dock sannolikt ej behöver färdigställas förrän omkring 1972. Beroende på de drifterfarenheter som kommer att erhållas sedan pendeltrafiken igångsatts får man senare taga ställning till om stationen Uttran måste indragas. En upprustning av Uttrans station kan beräknas draga en kostnad av ca 1,2 miljoner kronor medan inrättande av en station vid Flemingsberg kan uppskattas kosta ca 5 miljoner kronor.

Sammanfattning

Härmed föreslås

att stationerna Stäket, Bromsten och Farsta indrages definitivt från och med pendeltrafikens inrättande

att stationerna Drevviken och Vega indrages vid pendeltrafikens inrättande men att deras återinrättande tillsvidare hålles öppen

att en station vid Flemingsberg planlägges och inrättas då behov föreligger

samt att stationen Uttran bibehålles nu och upprustas men nedlägges senare om erfarenheten av pendeltrafiken visar att detta är nödvändigt.

AB STORSTOCKHOLMS LOKALTRAFIK

Helge Berglund

Bror Hillbom

AB STORSTOCKHOLMS LOKALTRAFIK

18.10.1968

Direktör Gunnar Hjerne
Kommunalförbundet för Stockholms
stads och läns regionala frågor
Sergels Torg 12
111 57 STOCKHOLM

SS/ES

Broder!

Med anledning av uppdrag, som meddelades SL vid sammankomst med representer för Botkyrka, Grödinge och Salems kommuner får jag härmed översända inom bolaget upprättad promemoria angående trafikeringen av områdena närmast Rönninge, Uttran och Tumba stationer. Jag delar de i promemorian redovisade ståndpunkterna.

Promemorian har tillställts direktör Åke Ericsson, borgarrådet P. O. Hanson och kanslidirektör Rune Carlsson.

Hälsningar

Helge Berglund

Bil.

AB STORSTOCKHOLMS LOKALTRAFIK

Trafikavdelningen

Entreprenadtrafikbyrån

P. M.

*angående trafikeringen av områdena närmast Rönninge, Uttran och Tumba stationer**

Vid ett av KSL:s ordförande anordnat samråd mellan företrädare för KSL, Botkyrka, Grödinge och Salems kommuner samt trafikbolaget varvid diskuterades hur man skulle ombesörja järnvägstrafiken över stationerna Rönninge och Uttran och hur lokal busstrafik skulle anordnas inom närliggande områden uppdrogs åt trafikbolaget att vid direkt kontakt med de tre kommunerna gå igenom behoven av och förutsättningarna för den lokala trafiken. Förutsättningen för genomgången var att SJ meddelat att man icke kunde ändra sin uppfattning om mer än åtta uppehåll på sträckan Stockholm—Södertälje vid halvtimmesstrafik. Från genomgången som ägde rum på Grödinge kommunalkontor onsdagen den 16 oktober 1968 kan följande noteras.

På begäran av kommunalnämndens ordförande i Grödinge lämnade trafikbolagets representanter en ingående redogörelse för de skäl som SJ åberopat när man för den aktuella järnvägssträckan endast kunnat medge tåguppehåll vid åtta av de nio stationerna på sträckan.

Med utgångspunkt från den givna förutsättningen att Uttrans station är nedlagd och att det är fullständig tågtrafik över de två närliggande stationerna Rönninge och Tumba, redovisade trafikbolaget ett förslag till kompletterande busstrafik. Busslinjen skulle gå sträckan Rönninge station—Salemstaden—Uttran—Segersjö—Tumba station. Busslinjen skulle kunna ges sådan trafikering att Salemstaden, Uttran och Segersjö fick förbindelse till och från samtliga ordinarietåg i pendeltrafik i tidtabellen från den 1 juni 1969, d v s fullständig halvtimmesstrafik på vardagar. Bolaget redovisade också de tidsmässiga anslutningsförhållandena vid linjens båda ändstationer Tumba och Rönninge. För bedömning av trafikförslagets standardmässiga innebörd, redovisade trafikbolaget att före den 12 maj 1968 hade Uttran haft ca 25 dagliga förbindelser i vardera riktningen. Den här skisserade trafiklösningen med buss till Tumba resp Rönninge skulle innebära att Uttran erhöll ca 40 förbindelser åt vardera hållet per vardag räknat. Det underströks av bolagets representanter att förslaget för invånarna kring Uttrans station sålunda icke kunde betraktas som en försämring.

På direkt fråga till de tre kommunernas företrädare huruvida den här skisserade busslösningen kunde anses tillfredsställande erhöll bolaget det beskedet att man icke hade några invändningar däremot. Salems kommuns företrädare meddelade att man tills vidare avstod från att hävda önskemålet om direktkörning mellan Uttran och Tumba.

* Bilaga till SL:s brev av 18.10.1968.

För att klarlägga behoven av och förutsättningarna för en på KSL upptagen fråga om ytterligare lokal busstrafik inom Grödinge lämnade kommunen en redogörelse för Grödinges nuvarande bebyggelseform och kommunens framtidsplaner. Vidare företogs en gemensam besiktningstur genom Uttrans villasamhälle, varvid konstaterades att de 600 à 700 personer som nu bor inom området är bosatta dels i gammal villabebyggelse invid smala vägar och i delvis mycket kuperad terräng. En del av dessa har helt acceptabelt gångavstånd till Uttran. Den nyaste villabebyggelsen ligger likaledes mycket högt och invid gator och vägar, som måste anses som olämpliga för busstrafik. Busstrafik inom området måste bedömas utgöra dels ett störande moment och ur miljösynpunkt olämpligt för de boende, dels en risk för det stora antal barn som finns inom området. De närvarande representanterna för Botkyrka kommun ansåg för sin del att det var olämpligt med busstrafik inom den del av villabebyggelsen, som var belägen inom Botkyrka kommun. Det konstaterades vidare under utfärden att det område inom norra Grödinge (invid vägen Vårsta—Tumba) som har ett för busstrafik tämligen lämpat vägnät redan trafikeras av den s k Grödingelinjen.

På basis av de konstateranden som gjorts under utfärden uttalade trafikbolagets företrädare att de av här angivna skäl icke ansåg sig kunna föreslå sina huvudmän att nu upptaga busstrafik inom det aktuella området. Bolagsrepresentanterna framhöll det vara synnerligen angeläget att Grödinge i sina utbyggnadsplaner lade särskild vikt vid en sådan stadsplan och ett sådant vägnät att busstrafik kunde möjliggöras inom området.

På en under samrådet väckt fråga hur Grödingeborna inom kommunens norra område skulle kunna komma i åtnjutande av den lägre och i övrigt gynnsammare SL-taxan och dessutom på dessa linjer få bättre turtäthet kunde trafikbolagets företrädare endast meddela att denna fråga borde kommunen upptaga direkt med KSL.

Sedan det från representanterna från Grödinge kommun framhållits att man vid övergång till enbart busstrafik vid Uttran skulle gå miste om väntsalen vid Uttran, meddelade trafikbolagets representanter att man i avvaktan på uppförande av regnskydd, eventuellt i förening med trafikiosk, skulle söka utverka medverkan från SJ att väntsalen fick bibehållas.

Företrädarna för Botkyrka kommun upptog därefter den vid sammankomsten på KSL:s kansli väckta frågan om busskompletteringar inom Botkyrka, varvid man efterlyste trafikbolagets syn på lokal trafikförsörjning till Tumba station av det under utbyggnad varande området Storvreten.

Som svar härpå meddelade trafikbolagets företrädare att man besiktigat området och bibringats uppfattningen att det var nödvändigt att anordna en lokal bussförbindelse mellan Storvreten och Tumba. Då området redan nu rymmer 2 500 invånare, som 1970 skulle ökas till 5 000 och år 1972 till ca 7 000 och området dessutom ligger nivåmässigt mycket högt över Tumba station och med upp till mer än 2 km gångavstånd bedömde trafikbolagets företrädare det motiverat att tämligen omgående rekommendera sina huvudmän att insätta trafik på sträckan Tumba station—Storvreten.

Tillhör
dokument 11

Vid sammanträdet på Grödinge kommunalkontor deltog följande.

Från Botkyrka kommun:	Kommunalsekreterare Martin Nilsson Ingenjör Orvar Sätebro
Från Grödinge kommun:	Kommunalfullmäktiges ordf Landerholm Kommunalsekreterare Bertil Pettersson Herr Lennart Andersson Herr A. Fransson
Från Salems kommun:	Kommunaldirektör John Hällgren
Från SL:	Tekniske direktören Kurt Pålsson Direktör Sivert Sahlin Trafikinspektör Gunnar Hybbinette

Stockholm den 17 oktober 1968

Sivert Sahlin

KOMMUNFÖRBUNDET FÖR STOCKHOLMS
STADS OCH LÄNS REGIONALA FRÅGOR
KSL
Förbundskansliet

TJÄNSTEUTLÅTANDE 15.11.1968

Styrelsen inom KSL

Trafiken på pendeltågsstationerna Uttran och Rönninge

Vid styrelsens sammanträde den 25 oktober 1968 förelåg en inom SL utarbetad PM angående trafikeringen av områdena närmast Rönninge, Uttran och Tumba stationer, varvid styrelsen beslöt bordlägga ärendet.

Frågan om trafiken på dessa stationer och ett eventuellt nedläggande av Uttrans station har tidigare behandlats ett flertal gånger i styrelsen, första gången den 10 mars 1966 i samband med godkännande av avtal med 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 SL. Något särskilt ställningstagande gjordes därvid inte från styrelsens sida angående stationen vid Uttran. Överenskommelsen reglerade ej den av SJ aktualiserade frågan om reducering av antalet mellanstationer på sträckan Stockholm C—Södertälje S från nio till åtta, innebärande nedläggning av station Uttran.

Under perioden fram till november 1967 inkom till KSL ett flertal skrivelser bl a från Uttrans fastighetsägareförening, Söderby sjukhus och Salems kommun med begäran om bibehållande av station Uttran, vilka av styrelsen remitterades till SL. Inom SL upprättades "PM angående nedläggande respektive inrättande av stationer på SJ:s pendellinjer", vari bl a föreslogs att station Uttran skulle bibehållas och upprustas men nedläggas senare om erfarenheten av pendeltrafiken skulle visa att detta är nödvändigt. KSL, företrätt av SL, förhandlade vid ett flertal överläggningar med SJ om stationsfrågorna, varvid SJ anförde betänkligheter rörande möjligheten att tillgodose KSL:s krav på bibehållande av station Uttran utan att driftstörningar skulle uppstå, bl a med hänsyn till det snäva tidtabellsutrymmet.

Efter förhandlingar godkände styrelsen den 6 november 1967 en tilläggsöverenskommelse till ovannämnda avtal innebärande bl a att Uttrans station tills vidare bibehålles och upprustas provisoriskt. Under tidtabellsperioden maj 1968—maj 1970 fastställdes antalet mellanstationsuppehåll för varje enskilt SL-tåg på sträckan Stockholm C—Södertälje S till högst åtta under högtrafiktid och högst nio under lågtrafiktid. Som följd härav stannar för närvarande samtliga tåg i Uttran under lågtrafiktid medan uppehållen under högtrafiktid fördelas lika mellan Uttran och Rönninge. Den spårbundna trafiken kompletteras i området med busstrafik Rönninge—Salemstaden—Uttran samt Salemstaden—Uttran—Segersjö—Tumba och åter i anslutning till pendeltåg.

Sedan tilläggsöverenskommelsen träffats inlämnade Salems kommun till KSL en skrivelse vari framfördes missnöje med det minskade antalet uppehåll vid Rönninge och Uttran. Styrelsen beslöt den 12 december 1967 överlämna skrivelsen till SL för övervägande i samband med kommande tidtabellsarbete.

I anslutning till tidtabellsarbetet för perioden våren 1969—våren 1970 har SL infordrat yttrande bl a från kommunerna. Med anledning av berörda kommuners synpunkter på trafiken till Rönninge och Uttran har överläggningar ägt rum den 1 oktober 1968 mellan representanter för KSL, SL och SJ. Från SJ framfördes vid detta tillfälle bl a att några ytterligare tåguppehåll icke kan medges vid Uttrans station utöver vad som stipulerats i tilläggsavtalet. Frågan har därefter blivit föremål för överläggningar med berörda kommuner.

Som en följd av nämnda överläggningar har SL med utgångspunkt från ett nedläggande av Uttrans station utarbetat ett förslag till kompletterande busstrafik på sträckan Rönninge station—Salemstaden—Uttran—Segersjö—Tumba station med förbindelse till samtliga pendeltåg. Förslaget redovisas i "PM angående trafikeringen av områdena närmast Rönninge, Uttrans och Tumba stationer".

Företrädare för Botkyrka och Salems kommuner har för sin del vid överläggningar tillstyrkt förslaget. Särskilt Salems kommun har med tanke på bebyggelsen i Salemstaden starkt understrukit angelägenheten av ett genomförande av den föreslagna trafiklösningen.

Grödinge kommunalnämnd har i protokollsutdrag från sammanträde den 17 oktober 1968 uttalat sin bestämda reservation mot en nedläggning av Uttrans station och — i den händelse stationen nedlägges — hemställt om KSL:s medverkan för anordnande av en vänthall i Uttran samt att frågan om busstrafik till centrala Uttran hålles aktuell.

Därjämte har Uttrans Fastighetsägareförening i skrivelse av den 31 oktober 1968 inkommit med ytterligare protester mot en nedläggning av Uttrans station. Skrivelsen innehåller vissa sakfel. Bl a nämnes att "anslag" beviljats för upprustning av Uttrans station med 1,2 miljoner kronor. Hittills har för provisoriska förbättringar av SJ nedlagts omkring 50 000 kronor.

SL:s förslag innebär att busslinjen går sträckan Rönninge station—Salemstaden—Uttran—Segersjö—Tumba station. Linjen kan ges en sådan trafikering att Salemstaden, Uttran och Segersjö får förbindelse till och från samtliga ordinarie tåg i pendeltrafik i tidtabellen från den 1 juni 1969, d v s fullständig halvtimmestrafik på vardagar. För närvarande har Uttrans station 34 (35) förbindelser till (från) Stockholm C. Enligt SL:s förslag blir antalet förbindelser 40 i vardera riktningen, vilket således innebär en klar förbättring jämfört med nuvarande förhållanden.

Restiden kommer att bli omkring 37 minuter mot 27—34 minuter med direktresor med tåg. Data för trafiken Uttran—Stockholm C bilägges.* Även för Rönninge station innebär förslaget klara förbättringar. Styv tidtabell med regel-

* Ej här tryckt.

bunden halvtimmestrafik ger stationen tätare trafik än förut. Förslaget innebär inte bara bättre trafik till Stockholm, utan den genomgående busstrafiken ger dessutom bättre förbindelser till Södertälje. Vissa trafikantgrupper får genom bussen trafikservice närmare sin bostad än om man endast har järnvägstrafik. 1969 års trafikplan ger dessutom Salemstaden och framför allt Segersjö en rikligare trafik än man kanske annars hade haft möjlighet att erbjuda dessa områden. Det nuvarande trafiksystemet med alternerande resvägar har visat sig medföra vissa primära olägenheter, exempelvis risken för missförstånd. Det nya förslaget till trafikplan eliminerar sådana olägenheter.

Med anledning av synpunkter som framförts från de sjukvårdsinrättningar som är belägna inom Uttran kan noteras att en omläggning till busstrafik inte kommer att medföra någon förlängning av gångavståndet. I stället kan möjligen en förkortning av gångavstånden åstadkommas. Den föreslagna trafiklösningen kommer dessutom att medföra tätare förbindelser bl a med Rönninge vilket förbättrar personalens resemöjligheter.

Med hänvisning till vad som ovan anförts finner kansliet övervägande skäl tala för en nedläggning av Uttrans station från den 1 juni 1969 och att som en följd därav det aktuella området i stället förses med busstrafik i enlighet med av SL redovisade riktlinjer.

Hemställen

Förbundskansliet hemställer att styrelsen måtte besluta

att Uttrans station från den 1 juni 1969 indrages som SL-station

att trafikförsörjningen inom områdena närmast Rönninge, Uttrans och Tumba stationer löses efter de riktlinjer som redovisas i SL:s PM av den 17 oktober 1968.

Rune Carlsson

Ingemar Berg

KOMMUNALFÖRBUNDET FÖR STOCKHOLMS
STADS OCH LÄNS REGIONALA FRÅGOR
KSL
Förbundskansliet

PROMEMORIA
10.12.1968

PM angående vissa trafikförhållanden på södertäljependeln som inverkar på frågan om nedläggandet av Uttrans station

Vid styrelsens behandling av det den 22 november 1968 bordlagda förslaget att nedlägga Uttrans järnvägsstation uttalades ett önskemål att de trafiksynpunkter som kunde motivera förslaget skulle närmare utvecklas.

Till en början må erinras om att vid den på hösten 1965 träffade överenskommelsen angående upprustning av och trafikering på normalspårlinjerna vilken avtalsmässigt bekräftades av parterna i mars 1966 förutsattes att såväl fjärrtåg som lokaltåg skulle kunna framföras på gemensamma spår.

Med beaktande av att lokaltrafikens standard är ett primärt intresse för KSL är likväl SJ:s önskemål om goda villkor för fjärrtrafiken fullt förståelig och saknar ej heller intresse ur regional synpunkt i vidare bemärkelse. Trafikföringen över de närmast Stockholm belägna spårsträckorna måste därför bli en kompromiss mellan principiellt olika trafikintressen så länge spårutrymmet har nuvarande begränsning.

Enligt överenskommelsen gäller således att man "sedan erforderligt tidtabellsutrymme för SJ:s fjärrtåg tillgodosetts inom ramen för återstående tidtabellsutrymme skall eftersträva styv tidtabell för stomtågen (i pendeltrafiken)". Med hänsyn till fjärrtågen har i överenskommelsen SJ:s åtagande beträffande pendeltrafiken maximerats till 2 stomtåg i reguljär halvtimmetrafik och 5 insattåg per riktning och timme under högtrafiktid. Samtidigt har dock även överenskommit att "vid förseningar och oregelmässigheter i trafiken lokaltågen som regel skall ges företräde under förortstrafikens topptrafiktid . . .".

I de trafiktekniska förutsättningar som bifogades överenskommelsen upptogs endast 8 mellanstationer mellan Södertälje S och Stockholm C nämligen stationerna Östertälje, Rönninge, Tumba, Tullinge, Huddinge, Stuvsta, Älvsjö och Stockholm S. Uttrans station förutsattes sålunda från SJ:s sida nedlagd men samtidigt förklarade sig SJ "villigt pröva frågan om återupptagande av lokalpersontrafik på järnväg vid Uttran liksom om inrättandet av en ny driftplats vid Flemingsberg" sedan erfarenheter av pendeltrafiken vunnits. I överenskommelsen inskrevs att KSL icke tagit ställning i dessa och andra stationsfrågor, vilka skulle bli föremål för särskild överenskommelse mellan parterna. Som resultat av vidare förhandlingar träffades sedermera en tilläggsöverenskommelse innebärande att under del av dygnet med i princip 1-timmetrafik antalet mellanstationsuppehåll får uppgå till 9 och under tider med 1/2-timmetrafik till högst 8. Det har således ej utsagts vilka av mellanstationerna som skall trafikeras enligt denna princip men vid upprättandet av tidtabellen för perioden maj 1968—1969 har överenskommelsen utnyttjats så att under högtrafiktid vartannat tåg stannar

i Rönninge och vartannat i Uttran. Salems kommun har numera inför fastställandet av tidtabell för 1969—70 bl a hemställt att samtliga tåg skall stanna i Rönninge.

Tillhör
dokument 11

I ärendet må tilläggas att SJ i skrivelse till KSL den 9 februari 1967 meddelade att det kan "fastslås att önskemålen som såväl Uttran som Flemingsberg icke kan tillgodoses. Endera av dessa borde därför avföras ur diskussion".

Orsaken till SJ:s bestämda inställning till frågan om antalet mellanstationer synes främst ligga i önskemålet att tidsutrymmet mellan lokaltågen och dessas medelhastighet skall medge att fjärrtågen normalt framföres ända till Stockholm C utan nämnvärda hastighetsrestriktioner.

Om nu antalet mellanstationer ökas kommer lokaltågen att behöva längre tid för att tillryggalägga sträckan Södertälje S—Stockholm C. Med det korta tids-mellanrum (tidtabellskorridor) som står till ett fjärrtågs förfogande skulle därvid fjärrtåget "hinna ikapp" framförgående lokaltåg såvida ej fjärrtågets hastighet sänktes. Sett ur denna synpunkt borde alltså antalet mellanstationer kunna ökas om man för fjärrtågens del kunde godtaga en hastighetsnedsättning på delen Södertälje S—Stockholm C, vilket SJ alltså ej ansett sig kunna acceptera. Denna inställning är i och för sig förklarlig med tanke på de kostnader m m som nedlägges för att höja den långväga järnvägstrafikens standard i bl a hastighetshänseende. Det kan nämnas att färdtiden för pendeltågen Södertälje S—Stockholm C enligt SJ uppgår till 37 minuter och för fjärrtågen till 22 minuter. Det bör vidare framhållas att ett ökat antal stationsuppehåll på södertäljelinjen medför ökad restid för många invånare i Södertälje, vilka utgör en relativt betydande andel av linjens trafikunderlag.

SJ har också pekat på störningskänsligheten hos systemet och att risken för trafikrubbingar ökas för såväl lokal- som fjärrtågen vid en krympning av fjärrtågskorridorerna.

Av det föregående framgår att behovet av mellanliggande stationer måste prövas synnerligen noga och att alternativa trafiklösningar, tex anslutande busstrafik, kan bli nödvändiga. Den relativa storleken för närvarande av stationerna på södertäljependeln framgår av en trafikräkning, som utförts av SJ den 28 maj 1968. Avstånden mellan stationerna har även angivits varvid den första sträckan avser Södertälje S—Östertälje.

	Antal resande på- o. avsti- gande	Stationsavstånd km (ca)
Södertälje C och Södertälje S, sammanlagt	4 420	1,9
Östertälje	1 200	5,7
Rönninge	1 247	3,1
Uttran	1 205	2,1
Tumba	3 414	4,1
Tullinge (Banslätt)	2 046	5,8
Huddinge	5 104	2,0
Stuvsta	2 487	3,0
Älvsjö	1 258	5,5
Stockholm S	2 036	2,3
Stockholm C	13 883	

De minst belastade stationerna, Östertälje, Rönninge, Uttran och Älvsjö, är alla av ungefär samma storlek och skulle om enbart den nuvarande trafikbelastningen vore avgörande samtliga kunna diskuteras för ett nedläggande. Rönninge utgör den viktigaste replipunkten för Salemstaden och dessutom planeras en förtätning av bebyggelsen omkring stationen. För Östertälje gäller att denna station betjänar en växande del av Södertälje stad och passagerarstatistiken visar också en kraftig ökning mellan en räkning i mars månad till den nämnda majräkningen. De invånare med resväg i stockholmsriktningen som nu betjänas av Östertälje skulle därjämte, om stationen nedlades, på grund av vägförhållandena få en bakvänd resväg via Södertälje C eller S. För Älvsjö gäller att stationen i sin egenskap av grenstation för västerhaninge- och södertäljependlarna möjliggör omstigning mellan de båda bangrenarna, vilket förutsätter att samtliga tåg på båda linjerna stannar där. Det pågående stadsplanearbetet för området omkring stationen pekar vidare mot en kraftigt ökad trafikbetydelse under kommande år alldeles oavsett S:t Eriksmässan.

Ett nedläggande av någon av stationerna Rönninge, Östertälje eller Älvsjö bör därför avvisas. En indragning av Stockholm S har också framkastats i diskussionerna men förutom att stationen redan nu är mera frekventerad än någon av de nyss nämnda kan framhållas att området kring stationen enligt den nyligen framlagda generalplanen för Södermalm avses bli mera intensivt utnyttjad och således med all säkerhet får ökad betydelse som resmål för de boende längs södertäljependeln.

Nämnda synpunkter talar för att om någon av de minst frekventerade stationerna bör komma ifråga för en nedläggning man bör välja Uttran. Som framhållits i andra sammanhang torde olägenheterna för trafikanterna härav kunna väl kompenseras genom busstrafik till Tumba i synnerhet som bebyggelsens läge i förhållande till Uttrans station även med ett bibehållande av stationen kräver inrättande av anslutande busstrafik.

Som redovisats i olika sammanhang föreligger ett starkt önskemål att inrätta en ny station vid Flemingsberg. Inom en särskild arbetsgrupp utsedd av förbundsstyrelsen pågår ännu utredningar för trafikförsörjningen av detta område men mycket talar för att inrättandet av en station bör förordas. Av allt att döma skulle en sådan station få större trafikfrekvens än någon nu befintlig mellanstation på södertäljependeln. Huddinge sjukhus, den planerade tandläkarhögskolan och en framtida befolkning på ca 30 000 invånare bör uppskattningsvis ge en trafikbelastning av storleksordningen minst 10 000 passagerare per dag.

Även om i princip samma tidtabellsmässiga svårigheter föreligger att inrätta en ny station som att bibehålla en befintlig så förenklas dock problemet jämfört med om båda möjligheterna skall föreligga. Ur regional synpunkt måste det därvid på något längre sikt anses betydligt viktigare att kunna inrätta en station vid Flemingsberg än att bibehålla Uttrans station.

I detta sammanhang bör slutligen påpekas att även om tidtabellsfrågorna i sig innebär de största problemen så måste snarast kapacitetsfrågan i stort tagas upp till behandling. Risken för en kommande överbelastning av pendellinjerna

har påpekats i KSL:s yttrande över regionplaneskissen. En fortsatt bebyggelse längs södertäljependeln — längre fram eventuellt även i Grödinge — kommer efterhand att sannolikt åstadkomma ett trafikbehov som på längre sikt kan medföra behov av kapacitetshöjande åtgärder.

Tillhör
dokument 11

Bror Hillbom

Ingemar Berg

KOMMUNALFÖRBUNDET FÖR STOCKHOLMS
STADS OCH LÄNS REGIONALA FRÅGOR
KSL
Styrelsen

Utdrag
SAMMANTRÄDESPROTOKOLL
13.12.1968

Justeras:

Gunnar Hjerne
Åke Ericsson

§ 242

(470) 147/947 bordlagt ärende, utsänt

Trafiken på pendeltågsstationerna Uttran och Rönninge

Återupptogs till behandling vid styrelsens sammanträde den 22 november 1968
bordlagt ärende angående trafiken på pendelstationerna Uttran och Rönninge.

I ärendet förelåg förbundskansliets tjänsteutlåtande den 15 november och promemoria den 10 december 1968 samt AB Storstockholms Lokaltrafiks promemoria den 17 oktober 1968 angående trafikeringen av områdena närmast Rönninge, Uttran och Tumba stationer.

Styrelsen beslöt i enlighet med förbundskansliets förslag
dels att Uttrans station från den 1 juni 1969 indrages som SL-station,
dels ock att trafikförsörjningen löses efter de riktlinjer som redovisas i SL:s PM
av den 17 oktober 1968.

Vidare beslöt styrelsen uttala att det förutsättes att AB Storstockholms Lokaltrafik vid överläggningar med SJ särskilt beaktar möjligheten att skapa goda omstigningsförhållanden vid Tumba station.

Vid protokollet

Stig Hanno

KOMMUNALFÖRBUNDET FÖR STOCKHOLMS
STADS OCH LÄNS REGIONALA FRÅGOR
KSL
Styrelsen

27.12.1968

Statens Järnvägar

Trafiken på pendeltågsstationerna Uttran och Rönninge

Styrelsen inom KSL behandlade vid sammanträde den 13 december 1968 ärende angående trafiken på pendeltågsstationerna Uttran och Rönninge.

I ärendet förelåg förbundskansliets tjänsteutlåtande den 15 november 1968 och promemoria den 10 december 1968 samt AB Storstockholms Lokaltrafiks promemoria den 17 oktober 1968, vilka bilägges.*

Styrelsen beslöt i enlighet med förbundskansliets förslag dels att Uttrans station från den 1 juni 1969 indrages som SL-station, dels ock att trafikförsörjningen löses efter de riktlinjer som redovisas i SL:s promemoria av den 17 oktober 1968. Vidare beslöt styrelsen uttala att det förutsattes att SL vid överläggningar med SJ särskilt beaktar möjligheten att skapa goda omstigningsförhållanden vid Tumba station.

Med hänvisning till styrelsens beslut hemställas att SJ i samråd med SL vidtar erforderliga åtgärder för dess genomförande.

Gunnar Hjerne

Stig Hanno

* Se 2.11.1, 2.11.2 och 2.11.3.