

**KOMMUNALFÖRBUNDET FÖR STOCKHOLMS
STADS OCH LÄNS REGIONALA FRÅGOR****KSL****Flemingsbergsgruppen****18.6.1969**

Styrelsens presidium

Utredning om flemingsbergsområdets trafikförsörjning

I enlighet med KSL:s styrelses uppdrag den 6 november 1967 beslöt styrelsens presidium den 17 november 1967 tillsätta en arbetsgrupp för utredning om flemingsbergsområdets trafikförsörjning. Arbetsgruppen, som antagit benämningen Flemingsbergsgruppen, har haft följande sammansättning: tekniske direktören Bror Hillbom, KSL, ordförande, förvaltningsdirektören Bernt Mattson, Huddinge kommun, direktören Sivert Sahlin, SL, trafikchefen Bo Tollin, SJ, samt administrativa direktören Nils-Otto Witting, Stockholms läns landsting. Härutöver har särskilt inkallade experter deltagit i arbetet. Gruppens sekreterare har varit sekreteraren Stig Hanno.

Bakgrund

I mars 1966 träffades mellan KSL och SJ överenskommelse angående den framtida lokaltrafiken på SJ:s normalspåriga järnvägslinjer. Överenskommelsen gäller till och med år 1990 och uppsägs den inte av någondera parten förlängs densamma med tio år i taget. Senast under 1975 och med giltighet från den 1 januari 1976 skall den dock omprövas med avseende på investeringsplaner och därmed sammanhängande ekonomiska förhållanden. Avtalet förutsätter att såväl fjärrtåg som lokaltåg skall kunna framföras på gemensamma spår.

Enligt överenskommelsen gäller att man "sedan erforderligt tidtabellsutrymme för SJ:s fjärrtrafik tillgodosetts, inom ramen för återstående tidtabellsutrymme skall eftersträva styv tidtabell för stamtågen". Med hänsyn till fjärrtågen har i överenskommelsen SJ:s åtagande beträffande lokaltrafiken på södertäljelinjen maximerats till att utöver tågen i reguljär halvtimmestrafik omfatta 5 insatståg under lokaltrafikens rusningstid. Samtidigt har dock även överenskommit att "vid förseningar och oregelmässigheter i trafiken lokaltågen som regel skall ges företräde under förortstrafikens topptrafiktid och fjärrtågen under övrig tid".

I de trafiktekniska förutsättningar som ingår i överenskommelsen upptogs endast 8 stationer mellan Södertälje S och Stockholm C, nämligen stationerna

Östertälje, Rönninge, Tumba, Tullinge, Huddinge, Stuvsta, Älvsjö och Stockholm S. Samtidigt förklarade sig SJ "villig pröva frågan om återupptagande av lokalpersontrafik på järnväg vid Uttran liksom om inrättandet av en ny driftplats vid Flemingsberg" sedan upprustningen av linjerna i huvudsak genomförts och erfarenheter av pendeltrafiken vunnits.

Som resultat av vidare förhandlingar träffades sedermera en tilläggsöverenskommelse avseende tidtabellsperioderna maj 1968—maj 1970 innebärande att under del av dygnet med i princip 1-timmes trafik antalet mellanstationsuppehåll får uppgå till 9 och under tider med 1/2-timmes trafik 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—maj 1969 utnyttjades överenskommelsen så att under tiden med halvtimmes trafik vartannat tåg stannade i Rönninge och vartannat i Uttran (skipstopssystem).

Styrelsen inom KSL beslöt vid sammanträde den 13 december 1968 att Uttrans station från den 1 juni 1969 skall indragas som SL-station. Efter denna tidpunkt bussförsörjes Uttran och omkringliggande områden med anslutning till de två närmast belägna stationerna Rönninge och Tumba. Genom detta beslut bereddes utrymme för fullständig tågtrafik på samtliga kvarvarande 8 pendelstationer.

Framställningar angående inträttande av en pendelstation i Flemingsberg

I Huddinge kommuns yttrande över SJ:s förslag till ovannämnda huvudöverenskommelse angående järnvägstrafiken på de normalspåriga järnvägarna och plan för dennas upprustning anfördes starka önskemål om att en station i Flemingsberg — senast i anslutning till byggandet av Huddinge sjukhus — inrättas med hänsyn till såväl planerad bebyggelse som det kommande sjukhuset m m.

Inom KSL har ärendet vidare aktualiserats genom skrivelse den 16 februari 1967 från Stockholms läns landstings förvaltningsutskott. I denna skrivelse anfördes att landstinget har ett synnerligen starkt intresse av att trafikförsörjningen vid Flemingsberg får en riktig och för framtiden hållbar lösning. Som skäl härför betonas framför allt att Huddinge centralsjukhus skall förläggas till västra Flemingsberg. Förvaltningsutskottet hemställer att KSL snarast fastställer att en station anlägges i Flemingsberg.

Härutöver har Stockholms Handelskammare för kännedom till SL översänt sitt yttrande över förslag till dispositionsplan för västra Flemingsberg. I detta yttrande framhålls det angelägna i att en järnvägsstation inrättas. Enligt kammarens mening är det ej rimligt att persontrafik av den omfattning det här kommer att gälla skall upprätthållas med hjälp av matarbussar.

Slutligen må erinras om att herr Wahlström vid förbundsstyrelsens behandling i augusti 1968 av ärende avseende avtal angående flyttning av Tullinge station förutsatte att Flemingsbergsgruppen belyste även frågan om inrättande av en ny station mellan Flemingsberg och Tullinge nya station vid Banslätt.

Karta utvisande flemingsbergsområdets läge jämte befintliga kommunikationer i denna sektor av regionen bilägges.* Området som är beläget ca 3 km söder om Huddinge station delas av järnvägen och länsväg 226 i en västlig och en östlig del, västra respektive östra Flemingsberg. Västra Flemingsberg begränsas i norr av Glömstavägen och i väster av kommungränsen mot Botkyrka.

Inom hela flemingsbergsområdet bor för närvarande drygt 2 600 människor fördelade på ca 1 300 i vardera Kvarnängen och Visättra inom östra Flemingsberg. Vidare finns — exklusive byggarbetsplatsen för Huddinge sjukhus — tre större arbetsplatser — samtliga lokaliserade till östra Flemingsberg — med sammanlagt ca 1 300 anställda. En av dessa är landstingets centrala vårdanstalt för psykiskt efterblivna, Björnkullahemmet. De övriga två är industrier.

I samband med den igångsatta exploateringen av Flemingsberg inrättades busslinje 724 för områdets trafikförsörjning. Denna busslinje trafikerar för närvarande sträckan Huddinge station—Visättra/Björnkulla. Avsikten är att linjen successivt skall ändras och anpassas till hur det växande bostadsområdet jämte industrier och vårdanläggningar utvecklas.

Planer för områdets utbyggnad

Enligt föreliggande planer för västra Flemingsbergs exploatering skall där tillkomma ett nytt bostadsområde beläget i anslutning till Huddinge sjukhus. Detta område, som ägs av landstinget och som genom dess försorg skall successivt bebyggas i takt med sjukhusets uppbyggnad, beräknas enligt ännu ej definitiva planer rymma ca 11 000 invånare när det är helt utbyggt under senare delen av 1970-talet. Vid Huddinge sjukhus och en därtill anknuten vårdyrkesskola samt vid en planerad statlig odontologisk utbildningsanstalt (tandläkarhögskola) beräknas vid denna tid vara verksamma drygt 7 000 personer inklusive ca 800 vikarier vid sjukhuset och ca 2 000 medicine och odontologie studerande samt elever vid vårdyrkesskolan. Enligt preliminära planer torde ytterligare institutioner, statliga och landstingskommunala, komma att lokaliseras till denna stadsdel. Dessa planer är emellertid ännu inte tillräckligt konkreta för att någon uppskattning nu skall kunna göras av antalet som kommer att vara sysselsatta vid dessa arbetsplatser.

Östra Flemingsberg beräknas enligt nuvarande planer uppskattningsvis — när området är fullt utbyggt mot slutet av 1970-talet — rymma ca 21 000 invånare. Antalet anställda inom detta område kan uppskattas till omkring 2 000. Utöver vad här redovisats tillkommer verksamma inom bostadsområdena och dess centrumanläggningar.

Totalt skulle alltså hela flemingsbergsområdet enligt föreliggande planer mot slutet av 1970-talet rymma i runda tal 32 000 invånare och 10 000 sysselsatta. För en helhetsbedömning av området från trafiksynpunkt bör vidare följande beaktas. Enligt landstingets prognoser kommer mot slutet av 1970-talet antalet personer som besöker patienter vid sjukhuset att uppgå till på vardagar ca 1 100 samt på söndagar omkring 2 300. Härtill kommer antalet patienter i öppen

* Ej här tryckt.

vård vid sjukhuset och vid tandläkarhögskolan, vilket antal jämte medföljande personer vid motsvarande tidpunkt uppskattats till i runt tal 2 500 per arbetsdag.

Västra Flemingsberg kommer i hög grad att domineras av nämnda sjukvårds- och utbildningsanläggningar. Enligt utbyggnadsplanerna kommer en första del av sjukhuset samt vårdyrkesskolan att vara i drift våren 1972. Sjukhusanläggningen, som därefter kommer att färdigställas successivt, planeras i allt väsentligt stå färdig 1976—1977. Tandläkarhögskolan kan enligt preliminära bedömningar komma att vara i drift före år 1975.

Trafikmängdsberäkningar

En närmare totalbedömning av kapaciteten på pendelnätet har ej gjorts då detta enligt gruppens mening ligger utanför utredningsuppdraget. I det följande redovisas dock vissa inom gruppen gjorda överslagsmässiga bedömningar. Det må i sammanhanget erinras om att det inom exploateringskommittén aktualiserats att utreda en ny spårbunden förbindelse på sträckan Stockholm—Södertälje.

På södertäljependeln kan framföras fem insatståg under högtrafiktid. Om det skulle visa sig möjligt, och önskvärt, att koncentrera alla dessa tåg till en timme skulle detta inklusive de två under timmen gående stomtågen totalt innebära ett platsutbud med 8 400 platser varav 5 600 sittplatser per maxtimme (8-vagnarståg). Enligt trafikräkning den 12 mars 1969 uppgick antalet trafikanter på södertäljependeln mest belastade sträcka till 4 300 trafikanter per maxtimme och riktning, därav från Södertälje ett 1 000-tal. Trafikunderlaget kan bedömas till att då ha varit ca 57 000 invånare exklusive Södertälje, som måste anses ha en mycket hög självförsörjningsgrad vad avser arbetstillfällen.

Med hänsyn till den befolkningsutveckling man har att vänta utefter södertäljependeln till omkring 1976, kan man räkna med att belastningen frånsett tillkomsten av bebyggelsen i Flemingsberg och Södertälje kan ha ökat till ca 72 000 invånare. Man torde i detta fall kunna räkna med proportionell ökning av antalet resenärer i förhållande till antalet invånare och antalet trafikanter på mest belastade sträckan skulle sålunda komma att uppgå till minst 5 400 trafikanter per maxtimme och riktning.

Beträffande trafikbelastningen från Flemingsberg kan man föra följande resonemang. En viss del av Flemingsbergs invånare har sina arbetsplatser på sjukhuset och på andra platser utanför Stockholm. Med hänsyn härtill och med stöd av företagna resvaneundersökningar kan man räkna med att ca 14 % är yrkesverksamma i Stockholm och att 45 % av dessa reser in under maxtimmen med järnväg. Enligt de planer som finns beträffande Flemingsbergs utbyggnad kan man 1975 räkna med totalt 12 000 invånare i Flemingsberg varav sålunda 1 700 skulle vara verksamma i Stockholm. Detta skulle ge ett tillskott till det ovan nämnda trafikantbelastningstalet med 750 trafikanter per maxtimme och riktning.

Man kommer alltså fram till att södertäljependeln vid den tidpunkt då Flemingsberg är utbyggt till 12 000 invånare kommer att ha en belastning av minst 6 150 trafikanter per maxtimme och riktning vilket ger en beläggningsgrad på

73 %. Som jämförelse kan nämnas att Stockholms tunnelbanor på de mest belastade snitten för närvarande har en belägningsgrad på ca 75 %.

Tillhör
dokument 12

Sedan Flemingsberg blivit fullt exploaterat med drygt 30 000 invånare mot senare delen av 1970-talet skulle maxtimbelastningen från Flemingsberg med ovanstående resonemang komma att uppgå till ca 2 000 trafikanter per riktning. Då kommer också exploateringen utefter södertäljependeln i övrigt att ha medfört en ökad belastning på pendeltågen. Detta kan kräva ökad kapacitet på pendelsträckan eller andra åtgärder såsom avlastande busstrafik. Sådan avlastning bör dock avse andra områden än Flemingsberg som dels ligger väl till i förhållande till en ny station på stambanan, dels kan betjäna Huddinge sjukhus. Det bör observeras att kapacitetsproblemet på banan blir detsamma antingen trafiken till och från Flemingsberg sker över en ny station eller genom anslutande busstrafik till förslagsvis Huddinge station.

Allmänna förutsättningar för trafikförsörjningens ordnande

De allmänna förutsättningarna för en god kollektivtrafikförsörjning av flemingsbergsområdet är relativt ogynnsamma. Detta beror i första hand på att befintliga vägsystem samt terrängförhållandena starkt begränsar möjligheten att lokalisera bebyggelsen inom acceptabelt gångvägsavstånd från en eventuell station i området. Den redan befintliga bebyggelsen inom östra Flemingsberg ligger ca 500—800 m från ett tänkt stationsläge med en nivåskillnad på 25—30 m. Även tillkommande bebyggelse i östra Flemingsberg kommer att vara så lokaliserad att samtliga boende får mera än 500 m gångväg till en tänkt järnvägsstation. Bebyggelsen i västra Flemingsberg kommer också att ligga ogynnsamt i förhållande till en station — i vissa fall med en nivåskillnad av 30 m — och på sådant avstånd att i bästa fall endast ca 1/3 av stadsdelens invånare kommer inom femhundrametersavståndet. I görligaste mån kommer dock bebyggelsen i västra Flemingsberg att förtätas i området närmast järnvägen. Det blivande sjukhusets entré ligger ca 800 m från ett tänkt stationsläge och 30 m högre än järnvägen.

För sjukhusområdet inom västra Flemingsberg och för viss ytterligare bebyggelse vid Visättra och Kvarnängen finns fastställda stadsplaner. På grundval av förslag till generalplan av december 1964 för hela flemingsbergsområdet har upprättats dels förslag till dispositionsplan för västra Flemingsberg (februari 1967 samt december 1968 och juni 1969), dels förslag till dispositionsplan för östra Flemingsberg (december 1967). Dispositionsplanen för västra Flemingsberg är för närvarande under bearbetning och beräknas bli färdig under 1969. Planförslag för Huddinge framtida centrum (Fullersta) finns upprättade, men är för närvarande under överarbetning.

SL avgav i skrivelse den 4 december 1967 yttrande över förslag till dispositionsplan för västra Flemingsberg. I dispositionsplanen förutsattes att en järnvägsstation skulle anläggas vid Flemingsberg. Med hänvisning till att det inte finns något beslut om en station underströk SL vikten av att planen utformas så att stadsdelen kan fungera väl såväl med som utan järnvägsstation. Vidare anförde SL att om en station ej inrättas vid Flemingsberg eller om en sådan station kommer till utförande först sedan stadsdelen utbyggt måste de under alla förhållanden erforderliga anslutningsbusslinjerna kunna omhänderta hela trafik-

försörjningen. Så länge något beslut ej föreligger om att en station skall inrättas borde enligt SL hänsyn tas till anslutningstrafikens utrymmesbehov vid planerandet av bussterminal invid Huddinge station.

Nu föreliggande planer har i möjligaste mån upprättats i överensstämmelse med SL:s förslag. Således har bebyggelsen i västra Flemingsberg lokaliserats så att busstrafikförsörjning av området är möjlig. Vidare har efter samråd mellan KSL—SL och Huddinge överenskommelse träffats mellan parterna med innebörd att bussterminal med plats för 12 bussar samt infartsparkering för ca 100 bilplatser skall anläggas vid Huddinge station.

Det är emellertid synnerligen tveksamt om denna terminal är tillräcklig ens för den trafik som kan förutses under ett övergångsskede innan en eventuell station kan färdigställas vid Flemingsberg. Om förverkligandet av planerna för Fullersta centrums framtida utformning inte skulle medföra avsevärt ökade förutsättningar för en utökad terminal synes det klart att betydande svårigheter föreligger att vid en permanent anslutningstrafik från Flemingsberg till Huddinge station bereda erforderligt utrymme intill stationen för en bussterminal av den storlek som då krävs. Härtill kommer att det bristfälliga vägsystemet mellan Huddinge och Flemingsberg under lång tid kan leda till avsevärda olägenheter vid anslutningstrafik med buss. Dessa frågor behandlas ytterligare i det följande.

I KSL:s och SL:s yttranden i augusti 1968 över stadsplan för viss ytterligare bebyggelse i Visättra och Kvarnängen anfördes bl a att planen bör utformas så att den kan anpassas till såväl spårbunden trafik som busstrafik. Vidare betonades att vid planens genomförande, bl a med hänsyn till de långa gångvägsavstånden, stor vikt borde läggas vid gångvägarnas utförandestandard.

Som torde framgå av ovanstående medför terrängförhållanden mm att en stor del av flemingsbergsområdet måste kollektivtrafikförsörjas med anslutande busstrafik även om en järnvägsstation inrättas vid Flemingsberg. Denna anslutningstrafik kan inom flemingsbergsområdet i allt väsentligt ges samma utformning oavsett om trafiken kommer att repliera på en pendeltågsstation i Huddinge eller en i Flemingsberg. Principförslag till bussnät bilägges.*

Jämförelse mellan de två huvudalternativen till trafikförsörjning av flemingsbergsområdet

Flemingsbergsområdets trafikförsörjning kan som ovan framhållits i princip ordnas antingen genom anläggandet av en järnvägsstation vid Flemingsberg, vilken kompletteras med anslutningstrafik (alt 1), eller med anslutande busstrafik till Huddinge station (alt 2). Ytterligare lösningar är tänkbara och behandlas i korthet nedan.

Vid bedömningen av de båda huvudalternativen har bl a jämförts restider och kostnader. Vidare har något belysts de olika problem och konsekvenser som kan uppstå för de olika lösningarna.

Gruppen har studerat *restidsfaktorn* vid buss- eller järnvägsförsörjning av området. Enligt gjorda beräkningar blir tidsåtgången för anslutningsbuss och

* Ej här tryckt.

tåg på sträckan Flemingsberg—Stockholm C 31—35 minuter. Tidsåtgången för anslutningsbuss till Huddinge station samt tåg sträckan Huddinge—Stockholm C blir — när vägnät samt gångförbindelse mellan terminal och station färdigställt — minimum 33—38 minuter. Därvid har räknats med ett vägavstånd mellan Flemingsberg och Huddinge på 3 km samt att anslutningstrafiken tillryggalägger denna sträcka på ca 5 minuter. Med hänsyn till vägnätets nuvarande låga kapacitet och standard samt den höga trafikbelastning och därmed sammanhängande risker för köbildningar och andra trafikstörningar får man dock åtminstone under de närmaste åren räkna med väsentligt längre restid för anslutningstrafiken framförallt under högtrafiktid.

Tillhör
dokument 12

Den för *anslutningstrafiken* närmast aktuella vägen mellan Flemingsberg och Huddinge station skall enligt vägförvaltningens planer byggas om till stadsmotorväg. I gällande flerårsplan för perioden 1967—1971, vilken skall revideras 1969, upptas medel för detta ändamål år 1971. Enligt preliminära planer skall ombyggnaden vara färdig 1974—1975. Denna ombyggnad avser dock inte hela den för busstrafiken aktuella sträckan mellan Flemingsberg och Huddinge station. Då vägförbindelsen i nuvarande skick mellan flemingsbergsområdet och Huddinge station (främst sträckan gamla järnvägsviadukten—Flemingsberg) icke är lämplig för en så omfattande busstrafik, varom här är fråga, erfordras snabbt en upprustning. För busstrafiken och den ökade trafiken, som bla flemingsbergsområdet alstrar på den aktuella sträckan, anser arbetsgruppen att nu gällande vägplan måste omprövas så att vägombyggnaden kan göras under 1971 eller att en väsentlig upprustning av nuvarande väg kan vara genomförd vid denna tidpunkt främst med avseende på vägbredd och gångbanor. Gruppen vill för sin del med skärpa understryka vikten av att detta genomföres. Den sålunda planerade utbyggnaden synes nämligen utgöra ett minimikrav för att vägtrafiken inom området skall kunna upprätthållas på ett tillfredsställande sätt oavsett om anslutningstrafiken ordnas till Huddinge station eller till en ny station i Flemingsberg. Under alla förhållanden måste man nämligen räkna med att lokal busstrafik erfordras mellan Flemingsberg och det blivande Fullersta Centrum vid Huddinge station.

Andra busslinjer mellan Flemingsberg och närliggande områden, som kan tänkas repliera på en station vid Flemingsberg har gruppen inte ansett sig ha anledning att närmare studera. Vid bedömningar av erforderligt terminalutrymme vid en station i Flemingsberg har dock denna fråga beaktats.

Som ovan angivits beräknas flemingsbergsområdet fullt utbyggt alstra ca 2 000 resande i mest belastad riktning under maxtimme. Om samtliga dessa skulle transporteras med anslutningsbussar till Huddinge station torde det krävas 35—40 bussar under en timme med 50—60 resande i varje. För att omstigningstiden skall kunna minimeras krävs därvid busskonvojer om ca 6 bussar per tåg för att klara den angivna mängden trafikanter under maxtimmen. Även om denna busstrafik delvis kommer att framföras på olika sträckor kommer den i närheten av Huddinge station i allt väsentligt få samma sträckning. Därtill blir den sannolikt svårmanövrerbar och framför allt kommer det att krävas speciella anordningar vad gäller bussterminal, in- och utfarter samt omstigning.

Anslutningstrafiken till en station vid Flemingsberg måste även den bygga på principen om busskonvojer men trafikmängden under maxtimmen torde bli 300—

500 resande färre eftersom, en del av trafikanterna kan nå stationen till fots. Vid bussmatning till en station i Flemingsberg krävs således ca 30 bussar per max-timme eller 4 bussar per tåg. Till skillnad mot vad fallet är vid Huddinge station finns det relativt goda förutsättningar att ordna erforderlig bussterminal i anslutning till en station i Flemingsberg.

Antagandet att behovet av anslutningsbussar till en station i Flemingsberg blir färre grundas på förhållandet att ca 10—12 % av det totala invånarantalet på ca 32 000 i det utbyggda flemingsbergsområdet torde komma att bo inom ett avstånd av 500 meter från en järnvägsstation. Därtill kommer att det i nuvarande planering anses acceptabelt med ett gångavstånd av upp till 1 000 m mellan enfamiljsbebyggelse och station för spårbunden trafik samt att det erfarenhetsmässigt visat sig att trafikanterna i viss utsträckning avstår från möjligheten att inom detta avstånd utnyttja befintlig matartrafik.

Principskiss till stationsutformning, bussterminal i Flemingsberg m m biläggas.*

Av denna framgår att busshållplatser torde kunna förläggas dels på ett nedre plan i samma nivå som plattformen, dels på den viadukt över plattformen som sammanbinder östra och västra Flemingsberg. En dylik spridning av den anslutande busstrafiken torde bli med hänsyn till omstigningsproblem m m vara att föredra jämfört med en enda stor terminal.

Även med avseende på möjligheterna att ordna infartsparkering är flemingsbergsalternativet att föredra då det synes föreligga goda förutsättningar att i anslutning till en sådan station ordna parkeringsplatser, vilket framgår av nämnda principskiss. Vid Huddinge station är dessa möjligheter ytterligt begränsade om inte en lösning med parkeringshus väljs. På grund av oklarheter rörande den definitiva utformningen av stadsplan för Fullersta centrum kan i dag dock ej avgöras om erforderliga anläggningar för anslutningstrafiken, d v s såväl bussterminal som parkeringsplatser över huvudtaget kan rymmas i anslutning till Huddinge station.

Gruppen har vidare gjort vissa överslagsmässiga *kostnadsjämförelser* mellan de båda huvudalternativen. Med beaktande av de omfattande om- och nybyggnadsarbeten som krävs vid Huddinge station för att klara en permanent anslutningstrafik till och från Flemingsberg jämte de högre markkostnaderna där torde investeringarna bli av samma storleksordning i Huddinge som i Flemingsberg. Anläggningskostnaden för stationsanläggning i Flemingsberg inklusive bussterminal, infartsparkering och gångförbindelser enligt föreliggande principskiss har uppskattats till storleksordningen 10 miljoner kronor.

De årliga drift- och kapitaltjänstkostnaderna — exklusive kostnader för vägan-slutning, bussterminal m m — för alternativet med bussmatning till Huddinge har överslagsmässigt bedömts bli något högre än jämförbar kostnad för alternativet med en station i Flemingsberg.

Någon värdering av eventuella differenser på intäktssidan har ej gjorts. En dylik jämförelse skulle dock sannolikt inte ändra på förhållandet att de båda alternativen ur kostnadssynpunkt är relativt likvärdiga.

* Ej här tryckt.

Mot bakgrund av ovanstående jämförelse mellan de båda huvudalternativen finner gruppen således starka skäl tala för att basera trafikförsörjningen av Flemingsberg på en station inom området. Med hänsyn dels till bebyggelsens lokalisering utmed järnvägen mellan Tullinge och Huddinge, dels till flemingsbergsområdets utformning mm är det föreslagna läget för järnvägsstationen det enda tänkbara. Detta belyses delvis av följande uppgifter rörande stationsavstånd: Huddinge—Flemingsberg 3 km, Flemingsberg—Tullinge (i det nya läget vid Banslätt) 3 km.

Som tidigare nämnts kommer enligt gruppens bedömning vissa kapacitetsproblem att uppstå på södertäljependeln redan åren omkring 1975. Problemet blir dock som ovan framhållits, detsamma vare sig trafiken till och från Flemingsberg baseras på en ny station eller på en annan station utmed banan.

Ett annat problem är frågan om det möjliga antalet uppehåll på sträckan Södertälje—Stockholm. Enligt överenskommelsen mellan SJ och KSL har SJ förklarat sig villig pröva möjligheten att inrätta en station i Flemingsberg sedan upprustningen av linjerna i huvudsak genomförts och erfarenheter av pendeltrafiken vunnits. Upprustningen beräknas i huvudsak vara genomförd under år 1972. Därefter kan slutliga erfarenheter av pendeltrafiken vinnas. SJ anser därför att definitiv prövning av inrättandet av en station i Flemingsberg i överensstämmelse med avtalet tidigast torde kunna ske 1974. Detta skulle i sin tur medföra att en station i bästa fall skulle kunna tas i bruk under 1976, vilket ur trafikförsörjningssynpunkt inte kan anses tillfredsställande. Av detta skäl synes det motiverat att överenskommelse träffas mellan parterna, som gör det möjligt att frångå tidigare avtal. Vid ett dylikt förfaringsätt skulle en station kunna tas i bruk ca tre år efter beslut om dess inrättande.

Om det vid den kommande bedömningen inte skulle visa sig möjligt att inrätta en station i Flemingsberg och samtidigt bibehålla övriga stationer kan någon eller några av nedan antydda åtgärder diskuteras för att lösa problemen. Vid en bedömning av denna fråga bör beaktas att en station i Flemingsberg torde få större passagerarfrekvens än övriga mellanstationer utmed pendeln. Åtgärderna har här redovisats utan prioritering eller annat ställningstagande från gruppens sida då detta bedömts ligga utanför utredningsuppdraget.

1) Anläggande av ytterligare spår mellan Söderby spårkryss söder om Tumba och Älvsjö. Mellan Älvsjö och Årstabron kommer att finnas fyra spår och på den resterande sträckan till Stockholm C kan lokal- och fjärrtåg hålla ungefär samma hastighet, varför tidtabellsproblemet på detta sätt kan reduceras. SJ bevakar i samband med stadsplaneärenden möjligheten att anlägga ytterligare två spår på bl a ifrågavarande sträcka.

2) Fjärrtågen kör med reducerad hastighet. Även detta skulle begränsa tidtabellsproblemet, men SJ:s representant har bedömt detta alternativ som ogenomförbart enär effekten av miljoninvesteringar på fjärrtågslinjerna i hastighetsökande syfte då skulle bortfalla.

3) Lägga ned någon station utmed den aktuella pendellinjen. Denna lösning är givetvis inte önskvärd såvida inte likvärdig trafik kan ordnas på annat sätt.

4) Tillämpning av det s k skipstopsystemet med alternerade tåguppehåll. Erfarenheter från trafiken på Uttran och Rönninge visar dock att denna lösning ur trafikeringsynpunkt har vissa nackdelar.

Enligt gruppens uppfattning bör dessa antydda alternativa möjliga lösningar snarast bli föremål för överväganden. Härvid är det också angeläget att det framtida kapacitetsproblemet på södertäljependeln i sin helhet medtages i bedömningarna. Om erfarenheterna av pendeltrafiken på södertäljependeln skulle visa att det inte är möjligt att utan vidtagande av särskilda åtgärder inrätta en ny station i Flemingsberg synes det ändå — med hänsyn till det relativt stora antalet invånare i Flemingsberg m m i förhållande till många andra utmed banan belägna områden — rimligt att en station inrättas där för områdets trafikförsörjning.

Andra tänkbara trafiklösningar

Utöver ovanstående huvudalternativ för flemingsbergsområdets trafiklösning har övervägts att basera områdets trafikförsörjning på direktgående busstrafik till innerstaden eller till lämplig tunnelbanestation. Gruppen har dock med hänsyn till bl a restider och vägnätets begränsade framkomlighet inte ansett det motiverat att närmare utreda detta alternativ.

Slutligen har mycket allmänt diskuterats möjligheten av en förlängning av Fruängsbanan till Huddinge. Den befintliga banan från T-Centralen till Fruängen är ca 9,5 km lång och restiden på denna sträcka uppgår till drygt 16 minuter. En förlängning av banan till Flemingsberg torde inte medföra någon tidsvinst för resenärerna från detta område jämfört med resa med anslutningsbuss och tåg på sträckan Flemingsberg—Stockholm. En utbyggnad av tunnelbanan torde bl a av denna anledning och med hänsyn till de betydande investeringar en dylik banförlängning skulle medföra inte i första hand vara av intresse för trafikförsörjningen av flemingsbergsområdet utan den skulle motiveras av andra skäl. Därtill har gruppen ansett att den aktuella exploateringen av Flemingsberg av tidskäl inte kan baseras på en tunnelbana då resurserna för tunnelbanebyggnad genom fattade beslut redan är ianspråktaga till senare delen av 1970-talet. På grund härav samt då en dylik utbyggnad är en regional fråga och således bör ses i ett större sammanhang har gruppen inte ansett det ligga inom utredningsuppdraget att närmare behandla frågan. Det må erinras om att KSL och SL i sina yttranden över regionplaneskissen förordat att förutsättningarna för att förlänga Fruängsbanan mot Flemingsberg utreds i det fortsatta regionplanarbetet.

Sammanfattning

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

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

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

Med överlämnande av ovanstående utredning samt förslag till åtgärder för ordnande av flemingsbergsområdets trafikförsörjning anses gruppens uppdrag slutfört.

Hemställen

Med överlämnande av föreliggande utredning till förbundsstyrelsens presidium föreslår arbetsgruppen att KSL genom överenskommelse med SJ skapar förutsättningar för att flemingsbergsområdets trafikförsörjning baseras på en ny pendelstation i området.

Bror Hillbom

Bernt Mattson

Sivert Sahlin

Bo Tollin

Nils Otto Witting

Stig Hanno

AB STORSTOCKHOLMS LOKALTRAFIK

*PM**angående Flemingsbergs station och kapaciteten på Södertäljelinjen
Flemingsbergs station*

En station vid Flemingsberg har diskuterats och funnits med i trafikplanerna sedan början av 40-talet.

Under förhandlingarna om avtalet mellan KSL och SJ hösten 1965, diskuterades frågan. Då SJ saknade erfarenheter av lokaltrafik av den art och med den materiel som avtalet omfattade ville man inte binda sig för att inrätta en station i Flemingsberg. SJ förklarade sig emellertid villig pröva frågan sedan upprustningen i huvudsak genomförts och erfarenheter av pendeltrafiken vunnits. I samband därmed skulle SJ även pröva frågan om återupptagande av trafiken vid Uttran.

Upprustningsarbetena är försenade och SJ har tidigare anmält att den avtalsmässiga prövningen inte kan göras förrän år 1973—74. SJ:s kategoriska uttalanden på senare tid om att Flemingsbergs station inte kan inrättas, med mindre annan station nedlägges eller ytterligare spår bygges, måste således ses mot bakgrund av att någon prövning i enlighet med tidigare besked inte kan ha gjorts.

*Kapacitetsproblemen på Södertäljelinjen**Överenskommen utbyggnad och trafikering*

I dagsläget utför SJ pendeltrafiken enligt överenskommelsen (halvtimmes stomtrafik jämte insatståg under rusningstid) på sträckan Kungsängen—Stockholm C och Märsta—Stockholm C—Södertälje. För denna trafik, jämte pendeltrafik på sträckan Stockholm C—Västerhaninge, som beräknas starta år 1972, anslogs i "Hörjelöverenskommelsen" cirka 400 miljoner kronor (1964 års penningvärde). Detta belopp har nu genom ökningen i investeringsprogrammet och brister i SJ:s projektering och kostnadsberäkning stigit till över 500 miljoner kronor.

I överenskommelsen fastställdes en prioriteringsordning där, fränsett helt nödvändiga upprustningar på grund av kraftigt eftersatt underhåll, i första hand kapacitetshöjande åtgärder skulle åstadkommas. Av dessa har, utöver insättandet av de nya tågsätten, vars prestanda för närvarande inte kan fullt utnyttjas genom ombyggnadsarbetenas negativa inverkan, knappast någon tagits i bruk. En mycket stor del av de kapacitetshöjande åtgärderna är för närvarande un-

der utförande inom området Älvsjö—Ulriksdal. Enligt vad som angavs vid förhandlingarna hade SJ i samband med projekteringen av utbyggnaden bland annat genom simulering i datamaskin funnit att "flaskhalsen" i trafiksystemet fanns inom detta område.

Jämfört med tidpunkten för beräkningarna är kapaciteten inom området för närvarande lägre på grund av de pågående arbetena. Trots detta har det varit möjligt för SJ att sedan våren 1969 ha pendeltrafiken igång på tre av linjerna samt dessutom upprätthålla trafiken på den visserligen glestrafikerade men besvärliga Nynäsbanan.

Under förutsättning att SJ:s beräkningar är riktiga, måste ett ibruktagande av anläggningarna inom området Älvsjö—Ulriksdal komma att innebära synnerligen omfattande kapacitetsförbättringar jämfört med dagsläget. Till detta kommer andra investeringsåtgärder i form av ombyggda bangårdar på förortsstationerna, nya "växelkrysstationer", central trafikdirigering från Stockholm C, förbättrat signalsystem, tågradio med mera, som utförs i kapacitetshöjande syfte och som bekostas av SL. *Praktiskt taget ingen kapacitetsförstärkning har hittills tagits i bruk.*

Oavsett om SJ numera räknar med att antalet fjärresenärer kommer att öka mer än den tidigare redovisade prognostiserade årliga ökningen, och lokaltrafiken kommer att öka med några insatståg jämte en förtätning av Nynäsbanans trafik då pendeltrafiken startar, så synes den merkapacitet, som den av SL bekostade utbyggnaden torde komma att innebära, inte stå i överensstämmelse med trafikökningen. Den mertrafik jämfört med dagsläget, som kommer lokaltrafikresenärerna tillgodo, står inte i proportion till de merkostnader för investeringen, som denna resandekategori och övriga skattebetalare inom Stockholms län får betala.

Det avtalsförslag, som presenterades av SJ inför förhandlingarna innehöll inte någon begränsning av antalet insatståg. Begränsningen av tågantalet skrevs in i samband med att avtalsperioden utsträcktes till år 1990. Även förslaget till anskaffning av tågsätt tydde på att SJ räknat med en större tågsats än vad begränsningarna senare innebar.

Investeringsprogrammet för kapacitetsutbyggnaden av fasta anläggningar bibehölls i stort oförändrat jämfört med förslaget trots begränsningarna av trafikinsatsen. SJ förklarade sig därvid dock berett att pröva frågan om återupptagande av trafiken vid Uttran och inrättande av station vid Flemingsberg samt att pröva frågan om en merinsats av insatståg.

Nuvarande trafikering

Vid en granskning av tidtabellen kan konstateras att på Södertäljelinjen mellan kl 5.00 och 24.00 en vardag framföres sammanlagt ett 95-tal tåg. I genomsnitt cirka 5 tåg per timme. Under rusningstid är tågtätheten något större än under övrig tid, kl 7.00—7.59 = 8 tåg norrut, kl 16.30—17.29 = 6 tåg söderut.

Per vardag och riktning framföres 43 lokaltåg och 28 fjärrtåg. Fjärrtågen går i 7 fall i "konvoj" med annat fjärrtåg, vilket innebär att antalet "fjärrtågsavgångar" i praktiken är 21. Det finns således fler än dubbelt så många lokaltågsavgångar som fjärrtågsavgångar av vilket också följer att inte ens halva antalet lokaltåg i sin närhet har något fjärrtåg som kan bli stört i sin gång. Vid de 21 fjärrtågsavgångarna är det endast i 6 fall som fjärrtåget ligger i en sådan riskzon att en försening av framförvarande lokaltåg på 5 minuter påverkar fjärrtågets framkomlighet. Endast i 2 av de 6 fallen ligger fjärrtåget i tidtabellen så nära lokaltåget att påverkan av ytterligare ett uppehåll för lokaltåget (1,3 min) skulle förlänga fjärrtågets gångtid. Totala påverkan på fjärrtrafiken av ytterligare ett stationsuppehåll skulle således kunna beräknas bli 2 à 3 minuter/dygn i vardera riktningen. Med det trafikeringsavtal som föreligger, där fjärrtågen i första hand skall inläggas i tidtabellen, kan även denna påverkan i samband med tidtabellskonstruktionen justeras så att fjärrtrafiken inte beröres.

Beträffande godstrafikens påverkan av lokaltrafiken kan man konstatera att någon konfliktsituation knappast föreligger mellan dessa två tågslag, då deras gångtider på berörda sträckor i det närmaste är desamma.

Kapacitets- och trafikprognoser

Enligt vad som tidigare meddelats från SJ är "flaskhalsen" i trafiksystemet bangården på Stockholm C. Vidare har uppgivits att kapaciteten på sträckan Älvsjö—Stockholm C blir större än den på Stockholm C. Återstår därmed att analysera den blivande kapaciteten på sträckan Älvsjö—Södertälje S. Någon närmare analys kan inte göras utan samråd med SJ (ett samråd som SJ nekar att medverka i), men som framgår av ovan angivet högsta antal tåg per timme i nuvarande tidtabell måste utrymme finnas för ett ökat åtagande i entreprenadtrafiken.

Man kan således på säkra grunder slå fast att bangården på Stockholm C är den del i trafiksystemet som avgör omfattningen av den totala trafiken inom Storstockholm. Bangårdens kapacitet har för närvarande en viss fördelning mellan fjärr- och lokaltrafik. En ökning av kapaciteten på linjerna utanför Stockholm C, genom utbyggnad av fler spår eller nedläggning av stationer, skulle komma att innebära en ökad snedbelastning i trafiksystemet. Kapacitetsökningen på linjerna skall enligt SJ:s mening användas för fjärrtrafiken. För att denna trafik skall få någon praktisk nytta av linjekapaciteten måste den samtidigt beredas motsvarande utrymme på Stockholm C. Eftersom man där knappast kan tänka sig någon utbyggnad av spår inom överskådlig tid, måste ett ökat utrymme för fjärrtrafiken tas av lokaltrafikens kapacitetsdel. Skulle KSL medverka till en ökad linjekapacitet kan detta således få till effekt att lokaltrafikens del av "kapacitetskakan" minskar.

Från SJ:s sida har i diskussionerna och till massmedia på senare tid sagts att prognoserna för såväl lokal- som fjärrtrafiken har överträffats. För lokaltrafikens del kan sägas att detta påstående är direkt fel vid en jämförelse med de prognoser som SJ själva presenterade i samband med förhandlingarna hösten 1965. Enligt dessa skulle resandeantalet på Södertäljelinjen år 1970 uppgå till 6 500 under den hårdast belastade timmen. Resanderäkning i mars 1970 visade att under maximitimmen på morgonen reste 4 518 trafikanter.

För SJ:s egen trafik visar en granskning av intäkter och resor perioden 1965—1969 att trafiken inte ökar. Den ökning av järnvägsresor, som redovisas, kan helt hänföras till pendeltrafikens andel.

Uppförstoringen av problemet genom att hänvisa till överträffade prognoser synes inte vara motiverad.

Sammanfattning

En gemensam analys av kapacitetsproblemet på Södertäljelinjen sedan mera erfarenheter vunnits av de nya motorvagnstågens prestanda (tågsätten har naturligt nog, eftersom de utgör en helt ny produkt, varit behäftade med mängder av "barnsjukdomar", som speciellt givit sig tillkänna under vinterförhållanden) och de kapacitetshöjningar, som upprustningsprogrammet ger, torde med all sannolikhet komma att visa att det är möjligt att utnyttja linjen upp till den gräns där man når "tak" i den trånga sektorn i systemet—Stockholm C. Först sedan man nått detta utnyttjande kan det vara motiverat att söka andra trafiklösningar. Detta gäller självfallet även övriga linjer i pendeltågssystemet. Frånsett det helt otillfredsställande förhållandet att KSL, jämfört med dagens läge, för de ytterligt kostsamma investeringarna endast får ytterligare ett fåtal tåg, måste det vara ur såväl företags- som nationalekonomisk synpunkt orationellt att inte utnyttja den kapacitet, som finns på befintliga järnvägslinjer.

Stockholm den 23.10 1970

Helge Berglund

C. Adebäck

AB STORSTOCKHOLMS LOKALTRAFIK

25.6.1970

Generaldirektör Lars Peterson
Statens Järnvägar

105 50 STOCKHOLM

Broder!

Angående kapacitetsproblemen på förortslinjerna

Enligt överenskommelse vid vårt sammanträffande den 29 maj 1970 skall KSL/SL närmare precisera vad bebyggelseutvecklingen inom regionen kommer att ställa för krav på SJ när det gäller lokaltrafiken. För att klarlägga förutsättningarna på ömse håll är jag tacksam att få en redovisning av SJ:s uppfattning vad avser vissa principiella kapacitetsfrågor.

I dagsläget utför SJ pendeltrafiken enligt överenskommelsen (halvtimmes stomtrafik jämte insatståg under rusningstid) på sträckan Kungsängen—Stockholm C och Märsta—Södertälje. För denna trafik, jämte pendeltrafik på sträckan Stockholm C—Västerhaninge, som skall starta år 1972, anslogs i "Hörjelöverenskommelsen" ca 400 miljoner kronor. Detta belopp har nu genom utökningen i investeringsprogrammet och ofullständigheter i SJ:s projektering och kostnadsberäkning stigit till ca 500 miljoner kronor i 1964 års penningvärde. I överenskommelsen fastställdes en prioriteringsordning där, fränsett helt nödvändiga upprustningar på grund av kraftigt eftersatt underhåll, i första hand kapacitetshöjande åtgärder skulle åstadkommas. Av dessa åtgärder har, utöver insättandet av de nya tågsätten, vars prestanda för övrigt för närvarande inte kan fullt utnyttjas genom ombyggnadsarbetenas negativa inverkan, knappast någon ännu utnyttjats. En mycket stor del av de kapacitetshöjande åtgärderna är för närvarande under utförande inom området Älvsjö—Ulriksdal. Enligt vad som angavs vid förhandlingarna hade SJ i samband med projekteringen av utbyggnaden bl a genom simulering i datamaskin funnit att "flaskhalsen" i trafiksystemet fanns inom detta område. Till följd av de pågående arbetena måste kapaciteten inom detta område för närvarande vara lägre än vid tidpunkten då dessa beräkningar utfördes. Trots detta har det varit möjligt för SJ att sedan ett år tillbaka ha pendeltrafik igång på tre av pendelsträckorna samt dessutom upprätthålla trafiken på den visserligen glestrafikerade men besvärliga Nynäsbanan. (Jag vill i detta sammanhang framhålla att SL uppskattar de ansträngningar, som gjorts från SJ:s sida för att göra detta möjligt).

Under förutsättning att SJ:s kapacitetsberäkningar, som låg till grund för upp-
rustningsprogrammet, är riktiga, vilket jag inte har anledning att betvivla, måste
ett ibruktagande av anläggningarna inom området Älvsjö—Ulriksdal innebära
synnerligen omfattande kapacitetsförbättringar jämfört med dagsläget. Till
detta kommer andra investeringar, ombyggda bangårdar på förortsstationerna,
nya "växelkryss" mellan stationerna, central trafikdirigering från Stockholm C,
förbättrat signalsystem, tågradio m m. Av alla dessa investeringar, som samtliga
utföres i kapacitetshöjande syfte och bekostas av KSL, har praktiskt taget inte
någon hittills tagits i bruk.

Även om SJ numera räknar med att antalet fjärresenärer kommer att öka mer
än den tidigare redovisade prognostiserade årliga ökningen på 4 %, och lokal-
trafiken kommer att öka till maximiåtagandet, synes den merkapacitet, som den
av KSL bekostade utbyggnaden medför, inte bli utnyttjad. Den mertrafik jäm-
fört med dagsläget, som kommer lokaltrafikresenärerna tillgodo står inte i
proportion till de merkostnader för investeringen, som Stockholmsregionen får
betala.

I detta sammanhang får jag erinra om att det avtalsförslag, som presenterades
av SJ inför förhandlingarna inte innehöll någon begränsning av antalet in-
satståg. Begränsningarna av tågantalet skrevs in i samband med att avtalsperio-
den utsträcktes till år 1990, då SJ fann anledning gardera sig med hänsyn till
svårigheter att bedöma utvecklingen under avtalsperiodens senare del. Det av SJ
ursprungligen angivna förslaget till vagnanskaffning tyder även på att SJ räknat
med en vida större tåginnsats än som kom till uttryck i avtalet. Investeringspro-
grammet för kapacitetsutbyggnaden av fasta anläggningar bibehölls däremot i
stort oförändrat jämfört med ursprungsförslaget. SJ förklarade sig därvid också
berett att pröva frågan om återupptagande av trafiken vid Uttran och inrättande
av station vid Flemingsberg samt att pröva frågan om en merinsats av insats-
tåg.

För vårt fortsatta trafiksamarbete är det av väsentlig betydelse att veta SJ:s
inställning till nedanstående frågor, som synes bli helt avgörande för den nytta
SJ:s järnvägslinjer kan få i regionens kollektivtrafiknät.

- 1 Vilken kapacitetsförbättring räknar SJ med att ombyggnaden i Älvsjöom-
rådet skall ge och hur stor del därav kommer lokaltrafiken tillgodo? Vilken
kapacitet räknat i tåg per timme kommer efter ombyggnaden att finnas på
sträckan Älvsjö—Stockholm C?
- 2 Vilken kapacitetsförbättring räknar SJ med att ombyggnaden norr om
Stockholm C t o m delningspunkten för linjerna till Kungsängen och Märsta
skall ge och hur stor del därav kommer lokaltrafiken tillgodo? Kan SJ även
efter det att den genomgående trafiken Kungsängen—Västerhaninge startat,
ta emot insatståg i den norra säckbangården? Om inte, spelar en ev framtida
Arlandatrafik någon roll i sammanhanget?
- 3 Vilken kapacitet kommer "genomgångsbangården" på Stockholm C att ha?
- 4 I vilken utsträckning räknar SJ med att ibruktagandet av fjärrblockeringen
med de nya "kryssväxlarna" mellan stationerna och de ombyggda bangår-

darna, innebärande bl a högre hastighet genom växlar, skall förbättra tågföringen?

Tillhör
dokument 14

- 5 Enligt överenskommelsen skall signalsystemet förbättras. På vilket sätt löses detta och hur förbättras tågföringen härav?
- 6 På vilket sätt räknar SJ med att tågradion skall förbättra tågföringen?
- 7 I överenskommelsens trafikeringsplan anges vilka högsta hastigheter som skall gälla på de olika linjerna. Baserar sig SJ:s bedömningar av fjärr- och lokaltågens framtida gångtider på dessa avtalade högsta hastigheter? Om inte, hur påverkas förhållandet mellan fjärrtrafiken och lokaltrafiken och hur bedömer SJ ett eventuellt frångående av förutsättningarna i överenskommelsen?
- 8 I samband med förhandlingarna hösten 1965 angavs i SJ:s förslag till avtal gångtider för fjärrtåg respektive lokaltåg. Är dessa förutsättningar desamma idag?
- 9 Under "Flemingsbergsgruppens" arbete våren 1969 presenterade SJ en prognos över fjärrtrafikens utveckling. Från SJ meddelas nu att fjärrtrafiken utvecklas snabbare än beräknat. Vilka prognoser föreligger numera för fjärrtrafikens utveckling? Vidare sägs från SJ att lokaltrafiken ökat snabbare än beräknat. Såvitt jag kan se från de prognoser, som presenterades av SJ i samband med förhandlingarna är inte detta riktigt. Följande värden för resande till innerstaden under maximitimmen ges i prognosen respektive visas enligt resanderäkning i mars 1970 (där både morgon och eftermiddag maximitimmen räknas mer än 60 min.).

	Prognos för 1970	Resanderäkning 1970
Södertäljelinjen	6 400 res	4 500 morgon (7.07—8.11) 4 000 eftermiddag (16.17—17.24)
Märstalinjen	5 900 res	2 700 morgon (7.37—8.32) 3 100 eftermiddag (16.09—17.15)
Kungsängenlinjen	4 400 res	3 200 morgon (7.34—8.38) 2 800 eftermiddag (16.17—17.06)

Förekommer några andra prognoser inom SJ än de som angavs i samband med förhandlingarna?

- 10 Vid en granskning av nu gällande tidtabell kan konstateras beträffande trafiken i en riktning på Södertäljelinjen att mellan kl 5.00 och 24.00 en vardag framföres ett 30-tal snäll- och expresståg, ett 20-tal godståg, 42 lokaltåg samt 4 regionalpersontåg. Sammanlagt ett 95-tal tåg under 19 timmar. I genomsnitt ca 5 tåg per timme. Under rusningstid är tågtätheten något högre än under övrig tid, kl. 7.00—7.59 = 8 tåg norrut, kl. 16.30—17.29 = 6 tåg söderut.

Det har tidigare understrukits att det som begränsar kapaciteten är "flaskhalsen" Stockholm C. Vår uppfattning är att dess kapacitet inte kommer att utnyttjas med mindre än att tågantalet icke oväsentligt utökas. Med anledning härav vill jag framställa frågan, hur många tåg SJ anser det möjligt att framföra på sträckorna Älvsjö—Södertälje S, Älvsjö—Västerhaninge, Stockholm C—Kungsängen och Stockholm C—Märsta?

Frånsett det helt otillfredsställande förhållandet att lokaltrafikanterna, jämfört med dagens läge, för regionens kapacitetshöjande investeringar på ca 300 miljoner kronor under kapacitetskrävande tid endast får ett fåtal tåg fler än före överenskommelsen, måste det vara ur såväl företags- som nationalekonomisk synpunkt orationellt att inte utnyttja den kapacitet, som kommer att finnas på befintliga järnvägslinjer. Jag avvaktar med största intresse Ditt svar på ovanstående frågor. Som alltid har jag den övertygelsen att det genom sakligt resonemang skall vara möjligt att nå en lösning för det allmännas bästa.

Hälsningar

Helge Berglund

CHEFEN
för
STATENS JÄRNVÄGAR

19.8.1970

Direktör Helge Berglund
AB Storstockholms Lokaltrafik
Box 6301
113 81 STOCKHOLM

Broder!

Kapacitetsproblemen på förortslinjerna

Med anledning av Din skrivelse av den 25.6.1970 i rubricerade ärende vill jag meddela följande.

Kontentan av skrivelsen synes vara, att Du inte är nöjd med det åtagande från SJ sida, varom avtal träffats med KSL. Inte heller jag är tillfredsställd med avtalet. Men jag anser i motsats till Dig, att vi inom ramen för tilldelade resurser har åtagit oss mer än vad vi borde gjort. Detta har jag också tidigare framhållit vid överläggningar med KSL.

Jag kan dock inte finna annat än, att SJ på ett rimligt sätt bör fullfölja avtalet och jag tar för givet, att avtalspartern KSL på samma sätt för sin del anser sig bunden av avtalet.

Dina synpunkter på kapacitetsfrågan är icke relevanta för en bedömning av våra avtalsenliga åtaganden. Huruvida vår syn i frågan kan komma att förändras i en framtid, när erfarenheter av utvecklingen har vunnits, vet vi i dag inget om. Det blir i varje fall skäl återkomma till frågan när, som vi kommit överens om, KSL/SL med utgångspunkt från bl a bebyggelseutvecklingen inom regionen kan presentera mera långsiktiga önskemål utöver våra nuvarande avtal. Med dessa uppgifter som underlag bör en mera reell diskussion kunna föras. Jag delar Din i brevet angivna övertygelse att det då bör vara möjligt att nå en överenskommelse mellan KSL och SJ, som förenar båda parter väsentliga intressen.

Hälsningar

Lars Peterson

Generaldirektör Lars Peterson
Statens Järnvägar
105 50 STOCKHOLM

Ang kapacitetsproblemen på förortslinjerna

Jag har mottagit Ditt brev av den 19 augusti 1970 i rubricerade fråga. Av detta framgår att Du uppenbarligen inte har underlag att svara på de sakliga frågor, som jag ställde i mitt brev den 25 juni 1970. Jag har ingen anledning tro, att Du, om möjlighet finnes, inte skulle delge mig SJ:s beräkningar angående den blivande kapaciteten hos de anläggningar, som på regionens bekostnad rustas upp. Din åsikt att SJ åtagit sig mer än man borde ha gjort, förefaller således icke underbyggd. Jag anser för min del att man bör behandla det av mig aktualiserade problemet betydligt mer ingående, varför jag tillåter mig hemställa att Du snarast skaffar Dig faktaunderlag så att SL kan få svar på de framställda frågorna. Personal för beräkningarna bör finnas, då enligt uppgifterna i årsavräkningen enbart på driftdistriktsexpeditionen 20 man sysselsättes med administrativa uppgifter för lokaltrafiken. Behövs ändock hjälp med analysarbetet så kan SL:s expertis, om Du så önskar, biträda Er.

Din förmodan att jag inte skulle vara nöjd med SJ:s åtaganden i avtalet med KSL är inte riktig. Avtalet baseras i första hand på Hörjelöverenskommelsen med vad där bland annat anges att "upprustningen skall givas den omfattningen, att trafikbehoven inom ifrågavarande sektorer tillgodoses", och i andra hand på ett förslag till avtal, som framlades av SJ år 1965. I detta förslag förutsattes att trafikbehovet skulle tillgodoses med bland annat stomtrafik kompletterad under rusningstid med erforderliga insatståg (lokdragna tåg eller motorvagnståg). Jag påminner ännu en gång om att ändringen till ett visst antal insatståg gjordes i samband med att avtalsperioden förlängdes till år 1990. Denna begränsning accepterades från vår sida, då SJ gick med på att skriva in att man senare under avtalsperioden skulle "positivt pröva framställning från SL:s sida" om insättandet av ytterligare insatståg, om detta kunde göras utan förfång för fjärrtrafiken. Av Dina uttalanden vid överläggningar med KSL, SL och till massmedia synes dock framgå att Du redan nu fastslagit att någon ökning i SJ:s åtaganden ej kan komma ifråga. Inte nog därmed, Du har även framfört att Du anser att SJ åtagit sig mer än man borde ha gjort. Jag kan därvid inte finna, att, för att använda Dina egna ord, SJ på ett rimligt sätt fullföljer avtalet.

Jag får sålunda än en gång hemställa att de av mig framförda konkreta och för regionen avgörande frågorna ingående penetreras och resultatet redovisas för SL.

Hälsningar.

Helge Berglund

GENERALDIREKTÖREN OCH CHEFEN
FÖR
STATENS JÄRNVÄGAR

Stockholm 2.9.1970

Direktör Helge Berglund
AB Stor-Stockholms Lokaltrafik
Box 6301
113 81 STOCKHOLM

Broder!

Som Du säkerligen förstår delar jag inte den uppfattning om pendeltågstrafiken som kommer till uttryck i Ditt brev den 28.8.1970. I den mån det skulle vara någon tveksamhet om innebörden av gällande överenskommelser räknar jag med att det kommer att tas upp i våra fortsatta överläggningar med KSL.

Med hälsning

Lars Peterson