

Till KONUNGEN

Pågående utbyggnad av det lokala kollektivtrafiknätet i Stockholms län baseras på 1964 års principöverenskommelse (den s k Hörjelöverenskommelsen) mellan dåvarande Stockholms läns landsting och Stockholms stad samt — i vissa delar — Statens Järnvägar. Principöverenskommelsen är för pendeltågtrafikens utbyggnad och anordnande kompletterad med särskild överenskommelse av år 1966 mellan SJ och dåvarande Kommunalförbundet för Stockholms stads och läns regionala frågor (KSL). Sistnämnda överenskommelse har därefter kompletterats med ett flertal tilläggsavtal, reglerande praktiska frågor som aktualiserats mellan parterna. Överenskommelsen innehåller klausul som fastlägger att senast år 1975 och med giltighet från den 1 januari 1976 omprövning skall ske av investeringsplaner och därmed sammanhängande ekonomiska förhållanden.

Hörjelöverenskommelsen tog således sikte på en framförliggande tioårsperiod. Inom denna tidrymd förutsattes med visst undantag det i överenskommelsen angivna tunnelbanenätet vara utbyggt. Utanför tidsramen lades utbyggnaden av Nackabanan vars färdigställande angavs till senare hälften av 1970-talet. En omedelbar upprustning förutsattes ske genom SJ:s försorg av pendeltrafiken på de normalspåriga järnvägarna på sträckorna Märsta—Södertälje och Kungsängen—Västerhaninge. Järnvägs- och tunnelbanetrafikerna skulle vidare enligt principöverenskommelsen kompletteras med matartrafik och annan trafik med buss i erforderlig omfattning. Den järnvägs- och busstrafik inom Stor-Stockholm som bedrevs av kommunala eller enskilda trafikföretag förutsattes efter förhandlingar bli i erforderlig omfattning överförd till SL. Motsvarande övertagande förutsattes också ske beträffande den av SJ och dotterföretag bedrivna busstrafiken i området. I principöverenskommelsen antecknades vidare att den träffats under förutsättning att statsbidrag utgick med 95 % av kostnaderna för underbyggnad för de i överenskommelsen angivna tunnelbanorna, inräknat kostnaderna för marklösen.

Vad gäller tunnelbanenätet har planering och byggande hittills skett i huvudsaklig överensstämmelse med den i principöverenskommelsen angivna målsättningen. Avsikten är att även i fortsättningen följa den principiella tidplanen i den mån formella förutsättningar föreligger och finansieringsfrågorna, varav statsbidragstildelningen utgör en viktig del, kan lösas.

Vad gäller pendeltågtrafiken har pendeltrafik enligt tidsprogrammet öppnats på delarna Södertälje—Stockholms Central—Märsta och Kungsängen—Stockholms Central, ehuru banombyggnaden fortfarande pågår. Delen Västerhaninge—Stockholms Central beräknas vara i trafik 1972.

Enskilda och kommunala trafikföretag med kollektivtrafik inom området har med ett undantag övertagits av landstinget liksom den av SJ i området bedrivna busstrafiken. Så gott som all kollektiv lokaltrafik inom länsområdet är därför nu samordnad under en och samma huvudman, Stockholms läns landsting.

1964 års principöverenskommelse har utan tvekan varit av utomordentlig betydelse för uppbyggandet av kollektivtrafiknätet inom Stockholmsregionen. Den lade den nödvändiga formella grundvalen för den oundgängliga samordningen av den lokala kollektivtrafiken i området och angav i stora drag programmet för den efterföljande utbyggnaden. 1966 års överenskommelse mellan KSL och SJ, som utgör en viktig del av trafiksamordningen, skall som ovan nämnts omprövas med avseende på investeringsplaner och därmed sammanhängande ekonomiska förhållanden senast år 1975. Med hänsyn till planeringsperiodens längd är det nödvändigt att redan nu påbörja denna omprövning. Oberoende härav är emellertid av olika skäl en översyn erforderlig av trafikplaneringen i vad avser den kollektiva lokaltrafiken inom Stockholms län med sikte på samhällsbyggnaden i regionen fram till i första hand mitten av 1980-talet. Det förberedande arbetet härpå har påbörjats inom landstinget. En rationell trafikplanering förutsätter samordning med SJ:s trafik inom området liksom med vägverkets och vägförvaltningens utbyggnadsplanering i fråga om vägnätet. Vad gäller SJ måste i likhet med vad som skedde inför Hörjelöverenskommelsen en rad förhandlingsfrågor av såväl kortsiktig som mera långsiktig natur lösas.

De förhandlings- och samordningsfrågor som måste lösas inför och inom ramen för arbetet med en ny kollektivtrafikplan för Stockholmsregionen skall ses mot följande allmänna bakgrund.

I planeringsarbetet på olika nivåer inom landstinget ingår den klart uttalade målsättningen att prioritera den kollektiva trafiken. Enighet råder om bedömningen att en för innevånarna tillfredsställande lösning av trafikförsörjningen inom regionen förutsätter en effektivt fungerande kollektiv trafikapparat såväl vad avser den spårbundna trafiken som den av ett utbyggt vägnät beroende busstrafiken. Både samhällsekonomiska och miljömässiga skäl talar för sådan prioritering.

Hörjelöverenskommelsen utgick från den trafikpolitiska målsättningen att tre fjärdedelar av arbetsresorna till innerstaden under högtrafiktid skulle företas med kollektiva färdmedel. I dagsläget ligger denna andel något under 70 %. För tunnelbanebetjänade områden ligger andelen något högre, för busstrafiken lägre. Det kan i detta sammanhang vara av intresse att notera att medan antalet resande i kollektivtrafik mot innerstaden under maximitimen under lång tid varit sjunkande synes en vändning uppåt i trenden ha inträffat under de två senaste åren. I det överarbetade förslaget till regionplan för Stockholmstrakten (koncept november 1970) — vilket skall remissbehandlas under 1971 — har den trafikpolitiska målsättningen byggts ut. Den tidigare målsättningen beträffande den kollektiva trafikens andel av pendelresorna till innerstaden bibehålles, vilket från dagsläget innebär en stark begränsning av biltrafiken. Dessutom anges som ambitionsnivå att de sysselsatta i Stor-Stockholm från bostaden skulle kunna nå alla slag av arbetsplatser, däribland dem i Stockholms city, inom tre

kvarts timmes resa såväl med kollektivt transportmedel som med bil. Samma målsättning uppställs för resa mellan bostaden och regionalt serviceområde. I restid inkluderas gång- och väntetider.

Tillhör
dokument 15

Den väntade utvecklingen av bebyggelsestrukturen inom regionen kommer att kräva att den samlade transportapparaten innehåller såväl snabba radiella förbindelser till och från det centrala innerstadsområdet som goda tvärförbindelser sammanbindande olika delar av regionplaneområdet,

Pågående utbyggnad i regionen, som måste ses mot bakgrunden av det rådande starka efterfrågetrycket, är baserad på en nära samordning av bostadsbyggande och utbyggnad av den kollektiva trafikapparaten. För femårsperioden 1970—1974 pågår sålunda ett dylikt samordningsarbete genom berörda kommunala organ i syfte att åstadkomma bästa möjliga anpassning mellan trafiksystemet och exploateringsverksamhetens geografiska och tidsmässiga fördelning inom regionen. Det hittills utförda utredningsarbetet har klart givit vid handen att för planeringen av den fortsatta utbyggnaden erfordras en kollektivtrafikplan för regionen avseende även tiden efter 1974.

Det inom Stockholmstraktens regionplanekontor under hösten 1970 slutförda arbetet på förslag till ny regionplan, innehållande förslag till markreservationsplan för år 1985, har översiktligt belyst de utbyggnadsbehov som på såväl kortare som längre sikt föreligger i fråga om kommunikationerna inom regionen. Regionplanekontorets utredning redovisar bl a olika möjliga alternativ för Stockholmsregionens stadsbyggnadsmässiga struktur på längre sikt. Alternativen förutsätter skilda lösningar av kommunikationsnätet inom regionen. Men redan de trafikförsörjningsproblem som är aktuella för den närmaste femårsperioden måste för sin rationella lösning ses i det längre perspektivet. Skall man exempelvis på sikt lösa den kollektiva trafikförsörjningen inom regionen bl a med en ny snabbjärnväg, vilket förutsättes i ett av alternativen, påverkas flera i tiden mera näraliggande frågor avseende det samlade trafiknätets uppbyggnad och kapacitet i skilda delar. Det kan i detta sammanhang erinras om att den särskilda granskningsgruppen för utbyggnaden av Arlanda flygplats (AG 70) översiktligt belyst de trafiktekniska och ekonomiska förutsättningarna av en snabbjärnväg för trafikförsörjningen till och från flygplatsen. Utan att nu ta ställning till frågan om en dylik snabbspårförbindelse till Arlanda synes det såsom utredningsgruppen konstaterar vara klart att flera intressenter — förutom Stockholms läns landsting och SJ även luftfartsverket och Uppsala-regionen — bör ha ett gemensamt intresse att närmare studera projektet. Det kan vidare nämnas att de översiktliga planerna för Norra Järvafältet innehåller markreservation för en framtida S-bana.

Det framgår redan av det sagda att den för Stockholmsregionen aktuella planeringshorisonten sträcker sig förbi den period som 1964 års principöverenskommelse i första hand tog sikte på. Som också ovan framhållits ligger det i sakens natur att lösningarna på kommunikationsfrågorna, som är av central betydelse för regionens fortsatta utbyggnad, måste sökas i nära samordning mellan de kommunala regionala organen och berörda statliga organ och myndigheter. Detta är inte minst av uppenbart samhällsekonomiskt intresse. I för-

hållande till väntade anspråk på samhällsekonomin, såväl avseende den statliga som kommunala sektorn, är de samhällsekonomiska resurserna starkt begränsade. Den senast utförda statliga långtidsutredningen har klart belyst detta. För landstingets del ger de i anknytning till budgetarbetet genomförda långtidsanalyserna samma bild. Det knappa samhällsekonomiska utrymmet ger därför anledning till en noggrann avvägning av den för regionens funktion nödvändiga utbyggnaden av trafikapparaten i syfte att uppnå högsta möjliga samlade effektivitet i trafikinvesteringarna inom ramen för tillgängliga ekonomiska och finansiella resurser. Denna avvägning måste göras såväl funktionellt, avseende skilda transportmedel, som tidsmässigt. I sistnämnda avseende är samordning i främsta rummet nödvändig med utbyggnaden av nya bostads- och arbetsplatsområden inom regionen.

Med hänsyn till värdet av ett fast underlag för det kommande planerings- och utbyggnadsarbetet framstår det ur regionens synvinkel som synnerligen angeläget att 1964 års principöverenskommelse efterträdes av ny överenskommelse mellan staten och landstinget, grundad på en gemensam bedömning av de allmänna riktlinjerna för det samlade kollektiva trafiknätets utbyggnad i regionen. Då flera statliga myndigheter inom trafikområdet beröres, synes det mest ändamålsenligt att en av regeringen utsedd förhandlingsman erhåller i uppdrag att leda arbetet för en dylik överenskommelse. För ett sådant arrangemang talar också följande synpunkt. De med de växande tätortsbildningarna sammanhängande trafikproblemen kräver allt mer uppmärksamhet liksom också åtgärder och insatser av olika slag för att åstadkomma en i vid mening god trafikmiljö. Den av Kungl Maj:t nyligen beslutade utredningen rörande kollektivtrafiken i tätorter vittnar bl a härom. Trafikproblemen i Stockholmsregionen med dess koncentrerade bebyggelse torde vara de mest brännande i vårt land. Lösningarna av trafikproblemen i denna region torde därför kunna förväntas bli av ett allmänt intresse även för landets växande tätortsbildningar i övrigt.

För den fortsatta utbyggnaden av de kollektiva trafikmedlen inom regionen behövs en teknisk-ekonomisk trafikplan av liknande slag som den tunnelbaneplan och det upprustningsprogram för pendeltågtrafiken som låg till grund för 1964 års principöverenskommelse. En överenskommelse bör inledningsvis träffas om formerna för ett samarbete mellan landstinget och berörda statliga trafikorgan avseende utredningar av teknisk och ekonomisk art. Olika statliga organ och myndigheter synes här bli berörda, förutom SJ i första hand vägverket och luftfartsverket.

Inför arbetet med en ny kollektivtrafikplan måste emellertid vissa aktuella frågor avseende trafikförsörjningen regleras. Som exempel på sådana frågor, vars lösning också har betydelse för den fortsatta utbyggnaden av kollektivtrafiken inom regionen, skall här särskilt nämnas följande.

Vad gäller de stödra och sydöstra regiondelarna, där trånga sektorer på sikt kan väntas uppkomma i fråga om den kollektiva trafikförsörjningen, är frågan om kollektivtrafikens ordnande för det nytilkommande utbildningssjukhuset och tandläkarhögskolan i Huddinge fortfarande oreglerad. Då sjukhuset beräknas bli taget i bruk med början hösten 1972 är ett beslut av den planerade Flemingsbergsstationens inrättande synnerligen angeläget. Frågan är sammankopplad med

kollektivtrafikens framtida lösning för bostads- och arbetsområden i denna sektor.

Tillhör
dokument 15

Utsträckning av pendeltrafiken från Västerhaninge till Nynäshamn är en annan redan aktualiserad fråga, varom förhandlingar pågår mellan SL och SJ. Förhandlingar pågår likaledes i fråga om Roslagsbanan.

Angeläget är också att inom den närmaste framtiden skapa klarhet om utnyttjandet av de av Kronan kvarhållna delarna av Järvafältet, eftersom denna dispositionsfråga är av direkt betydelse för den pågående utbyggnaden av den kollektiva trafikförsörjningen för Järvafältet och angränsande bebyggelseområden. En härtill nära anknuten fråga gäller lokaliseringen och dimensioneringen av den av SJ i denna del av regionen planerade godsterminalen. Lösningen av godsterminalfrågan påverkar markanvändningen och kommunikationerna i övrigt i området. Handläggningen av dessa frågor, vilka har samband med planeringen och utbyggnaden av den av kommunerna förvärvade delen av Järvafältet, måste vidare ske i nära kontakt med de berörda kommunerna, företrädna av den för förhandlingar och den gemensamma planeringen bildade Järvafältskommittén. I anknytning härtill må inskjutas att det för trafikutbyggnaden i regionen är angeläget att klarhet kan vinnas beträffande SJ:s godsterminalfrågor vad gäller lokalisering, dimensionering och översiktligt tidsprogram. Frågan om behovet av den planerade godsstationen inom Årstafältet bör komma in i en sådan samlad bedömning av terminalfrågorna.

Samtliga ovan angivna frågor är sådana som måste lösas — i form av överenskommelser eller på annat sätt — i samverkan med berörda statliga organ, i första hand SJ, inom den närmaste framtiden. Det är vidare viktigt att lösningarna sker mot perspektivet av en ny kollektivtrafikplan för regionen.

Härutöver har erfarenheterna av 1964 och 1966 års överenskommelser givit anledning till omprövning av ett antal spörsmål.

Enligt Hörjelöverenskommelsen skall investeringarna för upprustningen av pendeltrafiken på de normalspåriga linjerna finansieras av SJ, som erhåller ersättning för de på investeringarna belöpande kapitaltjänstkostnaderna av SL. Investeringsvolymen avseende tiden fram till och med år 1975 angavs i principöverenskommelsen ej överstigande 400 miljoner kronor, exkl räntor under byggnads- och anskaffningstiden. En omräkning skedde i samband med den två år senare träffade överenskommelsen mellan SJ och KSL. Investeringsvolymen angavs här till 375 miljoner kronor, exkl projekterings- och administrationskostnader beräknade till 40 miljoner kronor. Utanför nämnda ram lades också kostnader för marklösen och räntor under byggnads- och anskaffningstiderna. Av investeringsbeloppet avsåg 235 miljoner kronor fasta anläggningar och 140 miljoner kronor rullande material. Samtliga belopp är angivna i 1964 års penningvärde.

Det ligger i sakens natur att kostnadsberäkningarna avseende en så omfattande tidsperiod måste bli överslagsvisa. Detaljprojekteringen har visat att arbetena i många fall blir mer omfattande och kostnadskrävande. Ändrade förut-

sättningar har också inträffat. Det kan inte uteslutas att ytterligare investeringsobjekt tillkommer under tiden fram till 1975, tex sådana som sammanhänger med kravet på högre standard.

I vissa fall har KSL fått åta sig finansiering av investeringar för upprustning av pendeltågtrafiken. Detta gäller främst vissa stationsanläggningar. Rådande oklarhet i fråga om finansieringen av investeringar utöver den i avtalet angivna ramen har medfört att överenskommelser ej kunnat träffas om upprustningar som på ömse håll anses nödvändiga och varom enighet även råder beträffande de tekniska lösningarna. Erfarenheterna i denna del av de år 1964 och 1966 träffade överenskommelserna ger vid handen att ett klarläggande av finansieringsprinciperna bör ske så snart som möjligt.

I överenskommelsen om trafikeringen fastställdes en prioriteringsordning för investeringarna för pendeltrafiken enligt vilken i första hand kapacitetshöjande åtgärder skulle vidtagas. Någon kapacitetsförstärkning har emellertid ännu icke i praktiken kunnat tagas i bruk, utan det kommer att inträffa först i och med färdigställandet av pågående banarbeten inom området Älvsjö—Ulriksdal. Den merkapacitet, som den av SL bekostade utbyggnaden kommer att innebära, står därför inte i rimlig proportion till den år 1966 avtalade trafikeringen.

I överenskommelsen mellan KSL/landstinget och SJ är högsta hastighet på pendellinjerna reglerade. SJ planerar nu att höja fjärrtågens hastighet. Om dessa planer skulle avse de av gällande överenskommelse mellan landstinget och SJ berörda bansträckorna, måste särskild överenskommelse härom träffas med landstinget.

Sammanfattning

För en balanserad utveckling av samhällsbyggandet inom Stockholmsregionen erfordras en från tekniska, ekonomiska och miljömässiga synpunkter rationell och långsiktig trafikplan, innefattande plan för den kollektiva trafikens utbyggnad inom länsområdet. Tidsperspektivet bör sammanfalla med den i den nya regionplanen ingående markreservationsplanen, som sträcker sig fram till mitten av 1980-talet.

Trafikplanen förutsätter nära samordning mellan landstinget såsom huvudman för den lokala kollektivtrafiken inom regionen och statliga organ och myndigheter på trafikområdet. Trafikplanen bör därför i likhet med gällande utbyggnadsplan för den kollektiva trafiken i regionen innefatta ett långsiktigt avtal mellan landstinget och Statens Järnvägar. Avtalet som förutsättes gälla den spårbundna trafiken måste också beakta och vara avvägd mot vägtrafikens krav på det samlade trafiknätet inom regionen. Inom landstinget har förberedande arbete påbörjats för en kommande utredning om ny kollektivtrafikplan för regionen. Utredningen förutsättes ske i samråd med berörda statliga organ och myndigheter. För utredningens genomförande kräves överläggningar och överenskommelser i skilda hänseenden mellan landstinget och de berörda statliga organen och myndigheterna. Praktiska skäl talar för att en av regeringen förordnad förhandlingsman får i uppdrag att leda det samordnande förhandlingsarbetet,

som avses åsyfta en ny överenskommelse mellan landstinget och SJ rörande den spårbundna kollektivtrafiken men som även kommer att beröra andra statliga organ och myndigheter. Förhandlingsprogrammet sönderfaller naturligen i följande faser:

- 1 justering i vissa delar av 1964 års principöverenskommelse ävensom 1966 års överenskommelse med SJ med hänsyn till gjorda erfarenheter;
- 2 överenskommelse med berörda statliga organ och myndigheter om formerna för samarbete avseende olika utredningar av teknisk och ekonomisk art för framtagande av en trafikplan för landstingsområdet med längre tidsperspektiv än den gällande;
- 3 ingående av avtal med SJ rörande vissa aktuella frågor, beträffande vilka överenskommelser är erforderliga inom nära framtid, samt ny långsiktig överenskommelse med SJ innefattande avtal om samordning och utbyggnad av den kollektiva trafiken inom området med noga beaktande av tekniska, ekonomiska och miljömässiga krav.

Hemställen

Under hänvisning till det anförda hemställes att Kungl Maj:t ville förordna särskild förhandlingsman med uppdrag att leda och samordna ovan angivna förhandlingar och överläggningar mellan berörda statliga organ och myndigheter och företrädare för Stockholms läns landsting avseende långsiktig trafikplan med plan för samordning och utbyggnad av den kollektiva trafiken inom Stockholms läns landstingsområde.

Stockholm den 10 mars 1971

Underdånigst

För Stockholms läns landstings förvaltningsutskott:

Gunnar Hjerne	Albert Aronson	Sven Johansson
Bertil Jonberger	Olov Lekberg	Knut Nilsson
		Knut Olsson

Ovanstående hemställan biträdades av kommunstyrelsen i Stockholm.

Stockholm den 10 mars 1971

Underdånigst

På kommunstyrelsens vägnar:

Björn Björnström
Hans Calmfors

STOCKHOLMS LÄNS LANDSTING

Till Förvaltningsutskottet

De av förvaltningsutskottet utsedda delegerade för förhandling med staten om trafikfrågor får härmed lämna följande redogörelse för det aktuella förhandlingsläget.

I skrivelse av den 10 mars 1971 hemställde befullmäktigade företrädare för Stockholms läns landstings förvaltningsutskott till Kungl Maj:t om en av Kungl Maj:t förordnad förhandlingsman med uppdrag att leda och samordna i skrivelsens närmare angivna förhandlingar och överläggningar mellan berörda statliga organ och myndigheter och företrädare för Stockholms läns landsting avseende långsiktig trafikplan för samordning och utbyggnad av den kollektiva trafiken inom Stockholms läns landstingsområde. Framställningen biträdades av kommunstyrelsen i Stockholm.

Det i skrivelse angivna förhandlingsprogrammet sammanfattades sålunda:

- 1 justering i vissa delar av 1964 års principöverenskommelse ävensom 1966 års överenskommelse med SJ med hänsyn till gjorda erfarenheter;
- 2 överenskommelse med berörda statliga organ och myndigheter om formerna för samarbete avseende olika utredningar av teknisk och ekonomisk art för framtagande av en trafikplan för landstingsområdet med längre tidsperspektiv än den gällande;
- 3 ingående av avtal med SJ rörande vissa aktuella frågor beträffande vilka överenskommelser är erforderliga inom en nära framtid, samt ny långsiktig överenskommelse med SJ innefattande avtal om samordning och utbyggnad av den kollektiva trafiken inom området med noga beaktande av tekniska, ekonomiska och miljömässiga krav.

För förberedelse och ledning av förhandlingsarbetet har landstingets förvaltningsutskott vid sammanträde den 1/4 1971 utsett särskilda förhandlingsdelegerade med följande sammansättning:

ordföranden i förvaltningsutskottet, landstingsrådet Gunnar Hjerne (ordförande)

vice ordföranden i förvaltningsutskottet, direktör Albert Aronson

ordföranden i landstingets trafiknämnd, landstingsrådet Bertil Jonberger

vice ordföranden i trafiknämnden, direktör Björn Björnström

ordföranden i landstingets fastighetsnämnd, landstingsrådet Hilding Sjöberg
vice ordföranden i fastighetsnämnden, entreprenör Yngve Johansson
ordföranden i förvaltningsutskottets regionplanekommitté, landstingsrådet Sven
Johansson samt
vice ordföranden i regionplanekommittén, landstingsrådet Olov Lekberg

Förhandlingsdelegerade har utsett särskild expertgrupp med beredande uppgifter bestående av företrädare för FU:s förhandlingskansli (sammankallande), finanskontoret, regionplanekontoret, trafikkontoret, SL och fastighetskontoret.

Som sekreterare för delegerade tjänstgör utredningschefen vid förhandlingskansliet Cyril Olsson och för expertgruppen kanslichefen vid trafikkontoret Ingemar Berg.

I början av juni månad meddelades ordföranden i landstingets förhandlingsdelegation muntligen genom statssekreteraren i kommunikationsdepartementet att regeringen inte avsåg att utse särskild förhandlingsman för de av landstinget i skrivelsen av den 10/4 1971 aktualiserade förhandlingsfrågorna. Förhandlingsdelegerade nödgas i anledning därav konstatera att frågan om en särskild förhandlingsman för samordning och ledning av det i landstingets skrivelse anmälda förhandlingskomplexet genom departementets hållning för närvarande saknar aktualitet.

Under våren har vidare från SJ:s sida under hand till förhandlingsdelegationens ordförande för övervägande överlämnats ett utkast till nytt avtal mellan SJ och Stockholms läns landsting om lokaltrafik på järnväg inom storstockholmsområdet (pendeltågtrafiken). Avtalsutkastet har för delegerades räkning granskats av trafikkontoret och SL samt av delegerades expertgrupp.

I huvudsak innebär avtalsutkastet följande. Det föreslagna avtalet skulle ersätta 1966 års avtal mellan KSL och SJ beträffande pendeltågtrafiken, 1967 års avtal ang trafiken Västerhaninge—Nynäshamn samt avtalet ang trafiken Södertälje—Gnesta.

Station för pendeltågtrafik skulle inrättas vid Flemingsberg.

Pendeltågtrafiken skulle utsträckas att omfatta bandelen Västerhaninge—Nynäshamn.

Ett nytt dubbelspår skulle anläggas mellan Älvsjö och Flemingsberg.

Den totala trafikutsättningen på pendeltågnätet skulle bli lägre än enligt gällande avtal (för vissa linjer även lägre än nuvarande trafik).

Landstingets ersättning till SJ, som för 1971 års trafik enligt nuvarande avtal beräknas till 86 miljoner kronor, skulle enligt det föreslagna avtalet öka till 211,5 miljoner kronor per år (räknat i prisnivå december 1970).

Beträffande den närmare innebörden och konsekvenserna i övrigt av avtalsutkastet hänvisas till bilagda kopia av utkastet ävensom bilagda granskningspromemorior av trafikkontoret och SL samt expertgruppens yttrande.

Tillhör
dokument 16

I väsentliga avseenden såsom i fråga om principerna för beräkning av de på pendeltågtrafiken fallande kostnaderna innebar avtalsutkastet ett frångående av de i Hörjelöverenskommelsen fastlagda grunderna för kollektivtrafikens ordnande inom regionen. På grund härav och med hänsyn till de i jämförelse med gällande avtal försämrade villkoren i övrigt för pendeltågtrafiken har förhandlingsdelegerade för sin del ansett att det av SJ överlämnade utkastet till nytt pendeltågavtal inte kan ur landstingets synvinkel accepteras såsom förhandlingsunderlag. Denna ståndpunkt har meddelats till SJ.

Vid förhandlingsöverläggning med SJ den 18/8 1971 förklarade sig SJ villigt att förhandla separat om villkoren för pendeltågtrafikens utsträckande till Nynäshamn. Ett förslag till avtal har överlämnats från SJ men avsikten är således att fortsätta förhandlingarna i denna del.

I fråga om trafikförsörjningen för Flemingsbergsområdet och Huddingesjukhuset är SJ:s ståndpunkt oförändrad. För anordnande av pendeltågstation vid Flemingsberg förutsattes från SJ:s sida antingen anläggning av det ovan berörda dubbelspåret på sträckan Flemingsberg—Älvsjö eller nedläggning av någon nu befintlig station för pendeltågtrafiken på sträckan Södertälje—Stockholm. SJ har således inte varit villigt att tillmötesgå landstingets hemställan att beslut nu fattas om station för pendeltågtrafik vid Flemingsberg utan samtidigt slopande av något nu förekommande stationsuppehåll på den berörda bansträckan och utan anläggande av nytt spårpar. Det kan förtjäna nämnas att anläggningskostnaden för station i Flemingsberg, inkl behövlig bussterminal, i samband med den år 1969 utförda utredningen om Flemingsbergsområdets trafikförsörjning överslagsmässigt uppskattats till storleksordningen 10 miljoner kronor. Anläggningskostnaden för ett nytt spårpar har från SJ:s sida uppskattats till storleksordningen 90 miljoner kronor (inkl marklösen). Förhandlingsdelegerade vill även erinra om att SJ i anslutning till 1966 års överenskommelse om pendeltågtrafiken förklarade sig villig pröva möjligheten att inrätta station i Flemingsberg sedan den då förutsatta upprustningen av pendeltåglinjerna genomförts och erfarenheter av pendeltrafiken vunnits.

En förnyad prövning av frågan får därför förutsättas komma till stånd. Med hänsyn till SJ:s ståndpunkt blir det nu nödvändigt att övergångsvis lösa trafikförsörjningen för Flemingsbergsområdet genom busslinjer. Trafikeringsplaner här för finnes utarbetade med busslinjer anslutna till pendeltågstationerna i Huddinge, Tullinge och Tumba. Trafikeringsplanerna har utarbetats av SL i samråd med hälso- och sjukvårdsförvaltningen och fastighetskontoret i en inom landstinget särskild tillsatt arbetsgrupp. Samarbetskommittén för exploateringen av V Flemingsberg har vid sammanträde den 29 april 1971 beslutat att lämna det föreslagna busslinjenätet utan erinran, varvid förutsatts att den förut nämnda arbetsgruppen i samråd med kommittén ytterligare granskar detaljer ifråga om linjesträckningar, turtäthet, tidtabeller m m. Delegerade förutsätter att den långsiktiga trafikförsörjningen för Flemingsbergsområdet kommer att prövas vidare

inom ramen för planeringen av den kollektiva trafiken för de södra och sydvästra regiondelarna.

Vad slutligen gäller förhandlingarna med SJ angående Roslagsbanan vill delegerade överlämna den särskilda rapport härom som SL redovisat. Denna bilägges.

Sammanfattningsvis konstaterar delegerade att planeringen och utbyggnaden av den lokala kollektivtrafiken inom landstingsområdet tills vidare får ske med utgångspunkt från gällande avtal med SJ beträffande pendeltågtrafiken. Detta löper t o m år 1990, med förutsatt prövning av investeringsprogrammet och därmed sammanhängande ekonomiska förhållanden senast år 1975. Tidigare studier har givit vid handen att otillräcklig kapacitet kan uppkomma innan 1970-talets slut inom vissa delar av pendeltågnätet. Det är därför nu ökad anledning att utföra de utredningar rörande utbyggnaden av trafikapparaten inom regionen, inom vilka den kollektiva lokaltrafiken utgör en viktig del, vilka aviserats bli i samband med de från landstingets sida begärda förhandlingarna genom en av Kungl Maj:t utsedd förhandlingsman. Förberedelser för sådant utredningsarbete pågår genom trafikkontorets försorg. Delegerade utgår från att det skall vara möjligt att erhålla medverkan från berörda statliga organ och myndigheter i detta utredningsarbete.

Stockholm den 27 augusti 1971

För förhandlingsdelegerade

Gunnar Hjerne

Cyril Olsson

*Avtal mellan Statens järnvägar (SJ) och Stockholms Läns Landsting (landstinget) om lokaltrafik på järnväg inom storstockholmsområdet**

§ 1

SJ skall för Landstingets räkning bedriva lokaltrafik på järnvägslinjerna Kungsängen—Stockholm C—Nynäshamn, Märsta—Stockholm C—Södertälje S, Gnesta—Södertälje S—Södertälje C.

§ 2

SJ åtar sig att upprätthålla den tågtäthet och trafikstandard i övrigt som tillgängliga resurser medger under innevarande tidtabellsperiod (tidtabell 171) och som för kommande tidtabellsperioder blir möjlig med hänsyn till genomförda investeringar och för lokaltrafiken disponibel linjekapacitet.

Sedan erforderligt tidtabellsutrymme för SJ:s fjärrtrafik tillgodosetts skall inom ramen för återstående tidtabellsutrymme eftersträvas styv tidtabell för stomtågen. Vid förseningar och oregelmässigheter i trafiken skall som regel lokaltågen i trafikdimensionerande riktning ges företräde under förtortstrafikens högstafiktid och fjärrtågen under övrig tid.

Vissa trafiktekniska förutsättningar, principer för tågplanen samt personalbehov för lokaltåg och stationer framgår av *bilaga 1*.**

Lokaltågplanen för varje tidtabellsperiod inbegripet tågstorleken under vissa avsnitt av perioden skall i förväg godkännas av SL och fastställas av SJ senast den 1 mars årligen. Önskemål inför kommande tidtabellsperiod skall av SL framläggas senast den 1 oktober årligen.

Bemanningsplanerna skall revideras den 1 januari 1972 och därefter vid tidtabellsskiftet vart tredje år.

§ 3

De anläggningstillgångar som omfattas av detta avtal framgår av *bilaga 2**** SJ åtar sig att verka för de investeringar som erfordras för trafiken till Flemingsberg från tidtabellsskiftet 1973 och Älvsjö—Nynäshamn från tidtabellsskiftet 1974

* Anm Av SJ våren 1971 överlämnat utkast till nytt avtal mellan SJ och landstinget om pendeltågtrafiken.

** Här tryckt under beteckning bilaga 1:1.

*** Här tryckt under beteckning bilaga 1:2.

varvid projektering av tredje och fjärde spår Älvsjö—Flemingsberg påbörjas snarast med beräknad byggstart 1974.

För investeringar utöver de i bilaga 2 nämnda träffas överenskommelse i varje enskilt fall.

§ 4

Innan taxe- och biljettsystem ändras skall parterna ha överenskommit om reglering av initialkostnaderna för ändringarna.

Lokaltrafikbiljett gäller inte för resa med SJ:s tåg och biljett utfärdad enligt SJ:s allmänna taxa gäller inte för resa med lokaltågen.

§ 5

Intäkter av lokaltrafikresor separatredovisas av SJ och tillfaller SL. Under månaden influtna biljettinkomster av lokaltrafiken inlevereras av SJ till SL senast under loppet av nästföljande månad.

SL äger granska SJ:s redovisning av intäkterna.

Omsättningsavgifter från kiosker i anslutning till SJ:s stationer liksom reklaminkomster från lokaltågen och SJ:s områden i övrigt tillfaller SJ. SJ beslutar om kiosker och reklamutrymmen i fråga om reklamutrymmen i lokaltågen efter samråd med SL.

§ 6

Landstinget skall via SL ersätta SJ enligt följande.

- 1 I punkterna 2—4 nedan angivna belopp hänför sig till tidtabellsperiod 171 och kostnadsnivån december 1970.

Ersättningen enligt 2—4 indexregleras enligt reglerna i bilaga 3.*

- 2 För personal i stationstjänst och tågtjänst erlägges 33,1 miljoner kronor per år. Ersättningen inkluderar kostnader för inventarier, belysning, uppvärmning, telefon o d på stationer samt för trafikåtagandet erforderlig administration. Beloppet är baserat på personalbehovet enligt bilaga 1 och justeras i förhållande till vidtagna förändringar i samband med den revidering av planerna som enligt § 2 skall göras vart tredje år. Samtidigt revideras basen för indexberäkningen till att avse december månad föregående år.
- 3 För fasta anläggningar enligt bilaga 2 erlägges 93,8 miljoner kronor per år. Ersättningen inkluderar underhållskostnader för dessa anläggningar.

För nyinvesteringar i anslutning till fasta anläggningar, som omfattas av denna överenskommelse erlägges 20 % per år av investeringskostnaden. Beloppet inkluderar kostnader för underhåll. För rulltrappor och hissar skall dock utgå särskilt tillägg för drift- och underhållskostnader.

- 4 För rullande material enligt bilaga 2 erlägges 84,6 miljoner kronor per år. Ersättningen inkluderar kostnader för materielens skötsel och underhåll samt elkraft för tågdriften.

* Anm Av SJ ej överlämnad.

Vid ökning av det i bilaga 2 angivna antalet X1-enheter justeras ersättningen i förhållande till antalet enheter.

Tillhör
dokument 16

För standardhöjande investeringar i nuvarande lokaltågstyp (X1) erläggs per år 23 % av investeringsbeloppet. Ersättningen inkluderar underhållskostnader.

- 5 Preliminär ersättning erläggs månadsvis efter räkning från SJ och grundas på senast publicerade månadsindextal. Slutlig reglering av ersättning sker för kalenderåret så snart indextalen för året föreligger. Vid reglering av ersättning skall avdrag göras för den kostnadsminskning hänförlig till lokaltrafiken som SJ kan tillgodogöra sig i samband med trafikinställelser på grund av arbetskonflikt.

§ 7

SJ äger ej på grund av detta avtal av Landstinget eller SL söka något åter av vad SJ såsom ägare till fordon i trafik som avses i avtalet kan ha att utge till tredje man i ersättning för skada på person eller egendom.

Landstinget eller SL är icke på grund av detta avtal skyldig att ersätta SJ för skador på SJ:s anläggningar och materiel i vidare mån än eljest skolat ske.

§ 8

SJ är fri från trafikåtagandet då trafiken inställes på grund av arbetskonflikt inom eller utom SJ ävensom på grund av sådant förhållande utom SJ:s rådighet som beslut av annan myndighet, naturhändelse, eldsvåda eller inskränkning.

§ 9

Följande övergångsbestämmelser skall gälla beträffande trafikåtagande, investeringar och ersättningsbelopp m m under övergångsskedet. (Formuleras senare.)

§ 10

Detta avtal gäller fr o m t o m 31 december 1990. Uppsägning skall ske senast fem år före avtalstidens utgång; i annat fall förlänges giltighetstiden med tio år i sänder med enahanda uppsägningstid. Avtalet har träffats under förutsättning att det godkännes av Stockholms Läns Landsting genom laga kraftträdande beslut senast den 19

Detta avtal har upprättats i två exemplar, varav parterna tagit var sitt. Från den dag detta avtal träder i kraft upphör överenskommelserna av den 15 och 31 mars 1966 mellan KSL och SJ med tillhörande tillägg 1, av den 20 januari 1967 (ang trafiken Västerhaninge—Nynäshamn) och av den 22 februari 1968 och 19 maj 1969 (ang trafiken Södertälje—Gnesta), att gälla. Slutavräkning enligt överenskommelsernas punkt 5 skall dock göras mellan SJ och SL för tiden fram till giltighetstidens utgång.

Stockholm den 197
För Statens Järnvägar

Stockholm den 197
För Stockholms Läns Landsting

Trafiktekniska förutsättningar m m

1 Begreppsbestämningar

1.1 Områdets omfattning

Pendel 1:	Märsta—Södertälje S
Pendel 2:	Kungsängen—Västerhaninge
Pendel 3:	Västerhaninge—Nynäshamn
Pendel 4:	Gnesta—Södertälje S—Södertälje

1.2 Tågtyper (SL-tåg)

Motorvagnståg:	Speciella för lokaltrafiken anskaffade motorvagnståg, litt X1
Stomtåg:	Tåg som pendlar mellan ovanstående ändpunkter på pendellinjerna i fasta omlopp omfattade såväl normaltrafik som lågtrafik
Insatståg:	Tåg som utöver stomtåg sättes in i anslutning till högtrafik på hela eller delar av pendellinjer

1.3 Stationstyper¹⁾

Förortsstation:	Varje av lokaltrafiken berörd station vid linjer enligt § 1 utom Stockholm C
SJ/SL-station: (I persontrafikhänssende)	Förortsstation med såväl lokaltrafik- som viss fjärrtrafikservice
SL-station:	Förortsstation med enbart lokaltrafikservice
Stockholm C:	Centrumstation

2 Stationer och bemanningsplan för stationstjänsten

2.1 Stockholm C

Utformningen av stationen framgår av bihang 1.*

Bemanningen för lokaltrafiktjänst uppgår tidtabellspanor 171 turlistenligt till 56 man.

2.2 Förortsstationer

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

Utformningen av de olika förortsstationerna framgår av bihang 2.*

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

* Anm Av SJ ej överlämnad.

Förortsstation	Trafikservice	Förortsstation	Trafikservice
Märsta	SJ/SL-station	Gnesta	SL-station
Rosersberg	SL-station	Kungsängen	SJ/SL-station
Upplands Väsby	SJ/SL-station ¹⁾	Kallhäll	SL-station
Rotebro	SL-station	Jakobsberg	SJ/SL-station ¹⁾
Norrsviken	SL-station	Barkarby	SL-station
Häggvik	SL-station	Spånga	SL-station
Sollentuna	SJ/SL-station ¹⁾	Sundbyberg	SJ/SL-station ¹⁾
Helenelund	SL-station		
Ulriksdal	SL-station	Södertörns Villa- stad	SL-station
Solna	SL-station	Trångsund	SL-station
Karlberg	SL-station	Skogås	SL-station
		Handen	SL-station
Stockholm S	SL-station	Jordbro	SL-station
Älvsjö	SL-station	Västerhaninge	SJ/SL-station
Stuvsta	SL-station	Nedersta	SL-station
Huddinge	SJ/SL-station ¹⁾	Tungelsta	SL-station
Flemingsberg	SL-station	Hemfosa	SL-station
Tullinge	SL-station	Segersång	SL-station
Tumba	SJ/SL-station ¹⁾	Ösmo	SL-station
Rönninge	SL-station	Älgviken	SL-station
Östertälje	SL-station	Nynäsgård	SL-station
Södertälje S	SJ/SL-station	Nynäs havsbad	SL-station
Södertälje C	SJ/SL-station	Nynäshamn	SJ/SL-station
Järna	SL-station	Nynäshamns hamn	SL-station
Mölndal	SL-station		

På förortsstationerna erfordras tidtabellsperiod 171 turlistenligt 199 man i stationstjänst.

¹⁾ SJ-tåg gör ej uppehåll.

3 Principer för tågplanens utformning

Följande förutsättningar gäller för tidtabellen

a) Största tillåtna hastighet på sträckan

Märsta—Stockholm C	120 km/tim
Kungsängen—Stockholm	120 km/tim
Stockholm C—Älvsjö	100 km/tim
Älvsjö—Tumba	110 km/tim
Tumba—Järna	100 km/tim
Järna—Gnesta	120 km/tim
Södertälje S—Södertälje C	40 km/tim
Älvsjö—Tungelsta	90 km/tim
Tungelsta—Nynäshamn	80 km/tim

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

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

d) De pendlande stomtågen kompletteras i anslutning till högtrafik med insatståg.

Principiellt skall följande lokaltågstrafik upprätthållas

Sträcka	Tågtäthet		
	Helgfria M—F kl 6—8 och kl 16—18	Nattetid 0—5	Övrig tid
Märsta—Upplands Väsby	Tre tåg/tim	Bestäms för varje tdt-period	Två tåg/tim
Upplands Väsby—Tumba	Fyra tåg/tim		
Tumba—Södertälje S	Tre tåg/tim		Ett tåg var- annan tim
Södertälje S—Södertälje C	Tre tåg/tim		
Södertälje S—Gnesta	Ett tåg/tim		Två tåg/tim
Kungsängen—Kallhäll	Tre tåg/tim		
Kallhäll—Handen	Fyra tåg/tim		Ett tåg/tim
Handen—Västerhaninge	Tre tåg/tim		
Västerhaninge—Nynäshamn	Två tåg/tim		

4 Tågstorlek

Pendel 1 och pendel 2

SL-tågen består av högst 4 enheter. En enhet består av 1 motorvagn och en manövernagn.

Pendel 3 och pendel 4

Tåg skall normalt omfatta 1 enhet.

5 Tågbemanningsplan

Tågen på pendel 1 och pendel 2 bemannas med lokförare och tågvak och tågen på pendel 3 och pendel 4 med enbart lokförare.

Totalt erfordras för tidtabellsperiod 171 turlistenligt 100 lokförare och 69 tåg-
vakter i tågtjänst.

*Anläggningsstillgångar i lokaltrafiken***1 Fasta anläggningar**

Utöver de i bilaga 2 och i bilaga 5, bihang 2, till överenskommelsen av den 15 och 31 mars 1966 upptagna objekten omfattas följande objekt av avtalet, vilka tillkommit antingen till följd av att noggrannare på ritningsunderlag grundade kostnadsberäkningar gett högre investeringskostnad eller till följd av driftplaneändringar.

1.1 Utförda och/eller beslutade anläggningar före detta avtal

Älvsjö skötselhall

Utbyggnad av Älvsjö skötselhall alternativt ny skötselhall

Älvsjö bangård

Spånga bangård

Upplands Väsby bangård

Tomtebodavägen två nya spår

Årsta bangård

Södertälje S bangård

Södertälje C bangård

Järna bangård

Stockholm C höjning av plattform 7

Stockholm C höjning av plattform 2

Stockholm C spärranordning på plattformarna 6 och 7

Stockholm—Karlberg, påldäck

Stäket ombyggnad av Stäketbron

Förortsstationer i övrigt volymökning

Mölnbo och Gnesta bangård

Karlberg rulltrappor, hissar och ändring av spärrsystemet

Södertörns Villastad bangård

Trångsund bangård

Skogås stationsombyggnad

Jordbro stationsombyggnad

Jordbro godstrafikanordningar

1.2 Nya anläggningar

Ulriksdal volymökning

Spånga stationshus volymökning

Nedersta

Tungelsta

Hemfosa

Segersång

Ösmo

Älgviken

Nynäsgränd

Nynäs havsbad

Nynäshamn

} Stationsombyggnader enl SJ förslag alt X1

Västerhaninge—Nynäshamn fjärrblockering
Flemingsberg, ny station
Flemingsberg—Älvsjö, tredje och fjärde spår
Älvsjö—Tungelsta, upprustning till sth 90 km/tim

1.3 Kungsbron

I den mån Kungsgatsbron byggs om och ny bro vid Tunnelgatans förlängning föranleder ombyggnad av nuvarande spåranordningar och av plattformar för lokaltrafiken skall detta belasta lokaltrafiken.

2 *Rullande materiel*

Antalet anskaffade motorvagnar som omfattas av avtalet uppgår till 112.

STOCKHOLMS LÄNS LANDSTING
FÖRHANDLINGSKANSLIET

1971.06.14

Till
Trafikförhandlingsdelegerade

Från SJ har under hand erhållits utkast till nytt avtal mellan SJ och Stockholms läns landsting angående pendeltågtrafiken. Utkastet har överlämnats till trafikförhandlingsdelegerades expertgrupp — trafikförhandlingsgruppen — för yttrande. Det har sakgranskats av trafikkontoret och SL. Deras yttranden bilägges. Såsom framgår av den av trafikkontoret och SL utförda granskningen innebär avtalsutkastet visserligen att station skulle inrättas vid Flemingsberg och att pendeltågtrafiken skulle såsom tidigare förutsatts utsträckas till Nynäshamn, men den totala trafikutsättningen för lokaltrafiken på SJ:s normalspårnät skulle enligt utkastet bli lägre än enligt nu gällande avtal. För vissa linjer skulle trafikutsättningen även bli lägre än 1971 års faktiska trafik. Trots den minskade trafikutsättningen skulle ersättningen till SJ enligt utkastet öka från ett beräknat belopp av ca 86 miljoner kronor för år 1971 till ca 211 miljoner kronor vid avtalsutkastets realiserande. (Beloppen angivna i 1970 års prisnivå). Kostnadsökningen synes till huvudsaklig del förklaras av i avtalsutkastet inlagda nya ersättningsgrunder vars detaljer inte framgår av utkastet. Som vidare visas i trafikkontorets och SL:s yttranden skulle avtalsutkastet medföra försämringar i olika enskilda detaljavseenden jämfört med nu gällande avtal. Totalt sett synes därför utkastet innebära avsevärt försämrade villkor för den genom pendeltågen bedrivna lokala kollektivtrafiken och därigenom i väsentlig mån avvika från såväl av statsmakterna som av landstinget uttalade intentioner.

Avtalsutkastet torde inte kunna tolkas på annat sätt än att SJ synes ha en annan och snävare bedömning av den lokala kollektivtrafikens kapacitets- och standardkrav än den som landstinget företräder. Avsaknaden av anknytning till Hörjelöverenskommelsen i avtalsutkastet är härvidlag både anmärkningsvärd och oroande. De skillnader i bedömning som synes föreligga understryker riktigheten av landstingets tidigare till Kungl Maj:t framförda uppfattning att frågan om pendeltågtrafiken måste ses i sammanhang med den lokala kollektivtrafikapparatus utveckling i dess helhet inom området. Olikheter synes också föreligga i fråga om bedömningen av den faktiska kapaciteten på det av avtalsutkastet berörda normalspårnätet och beträffande möjligheten att samordna fjärrtrafikens behov — avseende såväl gods- som persontrafik — med den lokala kollektivtrafikens krav. Olikheterna i bedömningarna synes endast kunna överbryggas genom en samlad, hela trafiknätet i landstingsområdet övergripande förhandling med en särskild förhandlingsman från statens sida.

Expertgruppen delar därför trafikkontorets och SL:s uppfattning att avtalsutkastet ej bör accepteras såsom grundval för förhandlingar om lokaltrafiken på

SJ:s normalspårlinjer. Förhandlingsdelegerade bör vidhålla landstingets i skrivelse till Kungl Maj:t den 10 mars 1971 framförda hemställan om samordnade förhandlingar rörande kollektivtrafiken i landstingsområdet under en av regeringen utsedd förhandlingsman, varvid utgångspunkten skall vara att åstadkomma gynnsammare förutsättningar för den lokala kollektivtrafiken i området. Det redovisade avtalsutkastet från SJ bör vidare enligt expertgruppens uppfattning få som konsekvens att landstinget för närvarande inte gör nya förhandlingsåtaganden gentemot staten, t ex ifråga om ytterligare bidrag till utbyggnaden av Arlanda.

Fredrik Lindencrona

Cyril Olsson

STOCKHOLMS LÄNS LANDSTING

TRAFIKNÄMNDEN

Trafikkontoret

Kanslichef Ingemar Berg

PROMEMORIA

1971.06.07

Utkast till avtal mellan SJ och Stockholms läns landsting om lokaltrafik på järnväg inom storstockholmsområdet

Landstingets förhandlingskansli har till trafikkontoret för yttrande överlämnat rubricerade avtalsutkast. Utkastet har även remitterats till SL för yttrande. Trafikkontoret avser i första hand att lämna några allmänna kommentarer till avtalsförslaget bl a beträffande kapacitetsfrågan och förutsätter att SL:s yttrande redovisar en mera detaljerad granskning av det av SJ översända utkastet.

Nu gällande avtal

1 Överenskommelse av den 15 och 31 mars 1966 mellan Statens Järnvägar och KSL angående upprustningen av och trafikeringen på de delar av SJ:s normal-spåriga järnvägslinjer inom Storstockholm, på vilka SJ som entreprenör skall bedriva lokaltrafik för AB Storstockholms Lokaltrafik (SL).

Denna överenskommelse gäller från och med den 1 januari 1967 till och med den 31 december 1990. Överenskommelsen gäller med en ömsesidig uppsägningstid av fem år. Uppsäges icke överenskommelsen av någondera parten förlänges densamma från och med den 1 januari 1991 med tio år i taget med enahanda uppsägningstid.

Senast under år 1975 och med giltighetstid från den 1 januari 1976 skall överenskommelsen omprövas med avseende på investeringsplaner samt därmed sammanhängande ekonomiska förhållanden. Dylik omprövning skall därefter normalt ske vart tionde år eller oftare om parterna därom enas.

2 Överenskommelse av den 20 januari 1967 mellan Statens Järnvägar och KSL angående trafikeringen fram till pendeltrafikens start på järnvägslinjen Västerhaninge—Nynäshamn på vilken SJ som entreprenör skall bedriva lokaltrafik för AB Storstockholms Lokaltrafik (SL).

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

3 Överenskommelse mellan Statens Järnvägar och KSL angående lokaltrafik på järnvägslinjen Södertälje S—Gnesta.

Denna överenskommelse gäller från och med den 1 juni 1969 till och med den 31 december 1979. För överenskommelsen gäller en ömsesidig uppsägningstid av två år. Uppsägs överenskommelsen ej av någonda parten förlängs densamma till och med den 31 december 1990.

Som framgår av ovanstående kan överenskommelsen angående pendeltågstrafiken uppsägas först under år 1985, såvida parterna inte gemensamt överenskomma om något annat. Däremot skall senast under 1975 överenskommelsen omprövas med avseende på investeringsplaner samt därmed sammanhängande ekonomiska förhållanden.

SJ:s förslag till nytt avtal

Trafikkontoret får för sin del anföra följande synpunkter på det utkast till nytt pendeltågsavtal som SJ överlämnat till förhandlingsdelegerade. Enligt vad kontoret har sig bekant har avtalsförslaget icke föregåtts av några diskussioner mellan parterna i de tekniska eller ekonomiska detaljfrågorna. Detta framstår som synnerligen anmärkningsvärt med tanke på de långt gående förändringar som upptages i de överlämnade avtalsutkastet. Avtalet är därjämte på flera punkter oklart utformat vilket medför svårigheter att bedöma innehållet i avtalsförslaget.

Allmän kommentar

Inledningsvis kan konstateras att ingressen till avtalet innehåller principiella skiljaktigheter jämfört med nu gällande överenskommelse. Sålunda saknar avtalet anknytning till den så kallade principöverenskommelsen, vilket innebär att det nu föreslagna avtalet ryckts loss ur sitt större sammanhang. Tillvägagångssättet tyder på att SJ söker frigöra sig från principerna i Hörjelöverenskommelsen, ett intryck som förstärkes vid ett studium av det tekniska och ekonomiska innehållet i avtalsutkastet. Som en detalj kan nämnas att utkastet upptar landstinget i stället för SL som uppdragsgivare, vilket torde strida mot den kompetensfördelning som för närvarande råder enligt gällande avtal mellan SL och landstinget.

Avtalsutkastet upptar utöver nu överenskommen lokaltrafik även lokaltrafik på sträckan Västerhaninge—Nynäshamn. Samtidigt har trafiken mellan Södertälje S—Gnesta inarbetats i huvudavtalet, vilket i och för sig kan innebära komplikationer för avtalet mellan Gnesta kommun och landstinget.

Kapacitetsfrågor

De trafiktekniska förutsättningarna m m redovisas i bilaga 1 till avtalsutkastet. Med utgångspunkt från de i utkastet och bilagan redovisade förutsättningarna kan konstateras att kapaciteten på pendeltågslinjerna kommer att minska i förhållande till nu gällande avtal och i vissa fall även i förhållande till den nuvarande trafiken. Insatstrafiken kommer att reduceras (bl a synes antalet insats-

tåg minska med totalt fyra), nya definitioner har införts beträffande tidpunkterna för insättandet av insattståg och omloppstiden för stomtågen på sträckan Kungsängen—Västerhaninge beräknas öka från 2 1/2 till 3 timmar. I övrigt kan nämnas att största tågstorlek enligt avtalsutkastet är fyra enheter d v s åtta vagnar. Nuvarande avtal förutsätter att tåg om fem enheter (tio vagnar) skall kunna användas efter år 1975. Nämda faktorer i förening med den föreslagna texten i avtalets § 2 torde motverka möjligheterna att skapa förutsättningar för en ökad kapacitet på pendeltågslinjerna. Härmed understrykes ytterligare nödvändigheten av utredningar om alternativa trafiklösningar i de sektorer där pendeltågen inte kommer att ha tillräcklig kapacitet.

Inom KSL:s exploateringskommitté gjordes 1970 en sammanvägning av trafik- och bostadsbyggandet 1970—1974. Därvid beräknades bl a antalet resor på de olika pendeltågslinjerna för olika år och mest belastade sträcka. Resbehovet har i nedanstående tabell jämförts med den i SJ:s avtalsutkast offererade kapaciteten under maxtimmen mot innerstaden.

Linje	Kungsängen	Märsta	Södertälje	Västerhaninge
Beräknade resor 1974	6 300	5 800	6 000	5 000
Platser 1974 (1 200 pl/tåg) enl SJ:s utkast	4 800	4 800	4 800	4 800

Av tabellen framgår att trafikbehoven inom de olika sektorerna inte kan tillgodoses med det platsutbud som SJ:s avtalsutkast skulle innebära.

Enligt avtalsutkastet åtar sig SJ att verka för de investeringar som erfordras för trafiken till Flemingsberg från tidtabellsskiftet 1973 och Älvsjö—Nynäshamn från tidtabellsskiftet 1974 varvid projektering av tredje och fjärde spår Älvsjö—Flemingsberg påbörjas snarast med beräknad byggstart 1974. Nämda investeringar jämte de investeringar som redovisas i bilaga 2 till avtalsutkastet kommer dock inte att medföra någon ökad kapacitet på pendelnätet utan ingår i förutsättningarna för ovan redovisad trafikutsättning.

Enligt avtalsutkastet skall ersättning till SJ (prisnivå december 1970) utgå enligt följande:

Personal m m	33,1 Mkr per år
Fasta anläggningar	93,8 Mkr per år
Rullande materiel	84,6 Mkr per år
Totalt	211,5 Mkr per år

I beloppen för fasta anläggningar och rullande materiel ingår kostnader för underhåll samt elkraft för tågdriften. Ersättningarna skall indexregleras enligt särskilda bestämmelser. Dessa regler har dock icke bifogats avtalsutkastet.

Som jämförelse kan nämnas att kostnaderna för normalspårstrafiken under 1970 beräknas till ca 73 miljoner kronor. För 1971 beräknas beloppet till 86 miljoner kronor.

SJ har inte lämnat några närmare uppgifter om beräkningssättet för de olika ersättningarna. Speciellt gäller detta ersättningarna för fasta anläggningar och rullande materiel. Några specificerade uppgifter om investeringarnas storlek föreligger heller inte.

Mot bakgrunden av att SJ:s trafikåtaganden enligt det nya avtalsutkastet reducerats i förhållande till nuvarande avtal framstår skillnaden mellan den av SJ nu föreslagna ersättningen och den ersättning som beräknas enligt gällande avtal som helt ogrundad. Kostnadsökningen synes i stort vara enbart resultatet av en ny avtalskonstruktion.

Övergångsbestämmelser

I utkastets § 9 har utrymme lämnats för bestämmelser under övergångsskedet. Utkastet lämnar inte någon anvisning om tidpunkten för avtalets definitiva tillämpande och därmed heller inte övergångsskedets längd. Med tanke på att ersättningsbeloppen i avtalet bl a bygger på investeringar som varken preciserats i tid eller till kostnader skulle behovet av övergångsbestämmelser i ett nytt avtal bli synnerligen omfattande.

Sammanfattningsvis kan således konstateras att det av SJ överlämnade avtalsutkastet trots ökade ekonomiska krav på landstinget totalt inte kommer att medge någon utökad kapacitet på pendeltågsnätet. Utkastet kan således enligt trafikkontorets uppfattning inte läggas till grund för någon omprövning av nu gällande avtal med SJ.

Bror Hillbom

Ingemar Berg

AB STORSTOCKHOLMS LOKALTRAFIK

PM

angående SJ utkast, den 7.5.1971, till nytt avtal mellan SJ och Landstinget om lokaltrafik på järnväg inom storstockholmsområdet avsett att ersätta nu gällande avtal.

1 Nuvarande avtalssituation

De trafikeringsavtal som KSL (Landstinget) träffat med SJ grundar sig på principöverenskommelsen den 17 december 1964 (Hörjelöverenskommelsen). Huvudprinciperna i denna överenskommelse vad gäller samarbetet med SJ angående järnvägstrafiken är

att Landstinget efter att ha övertagit huvudansvaret för kollektivtrafiken inom länet skall köpa trafiktjänster från SJ

att staten via SJ rustar upp lokaltrafiken på järnväg så att "trafikbehoven inom ifrågavarande sektorer tillgodoses"

att ersättningen till SJ skall motsvara den merkostnad lokaltrafiken förorsakar SJ

att kostnadsredovisningarna skall vara uppgjorda av SJ enligt av SJ och SL på förhand godkända riktlinjer och

att SL skall äga rätt att granska redovisningen och det räkenskapsmaterial som ligger till grund för redovisningen.

Hörjelöverenskommelsen binder inte samarbetet med SJ till någon period i andra avseenden än att investeringsbeloppet, ca 400 miljoner kronor, anges för tiden t o m år 1975.

Statens sedan länge närda önskan att komma ifrån det årliga driftunderskottet av den spårbundna lokaltrafiken runt Stockholm tillgodosågs genom Hörjelöverenskommelsen. De avtal som sedan träffats med SJ är följdavtal till denna överenskommelse och baserar sig helt och hållet på däri fastställda principer. Några som helst skäl för att ersätta nu gällande avtal med för staten/SJ kommersiellt än mer förmånliga avtal förefinnes inte; detta desto mindre som Landstinget/SL med rätta kan hävda att staten/SJ, utöver den "vinst" staten/SJ gjorde i och med Hörjelöverenskommelsen — en årlig förlust på mellan 20 och 30 miljoner kronor överfördes från staten/SJ till Landstinget — staten/SJ i ränta och avskrivningar kommer att ta tillbaka ett orimligt högt belopp genom sättet att beräkna kapitaltjänstkostnaderna (efter återanskaffningsvärde).

Sedan något år har klart framgått att SJ inte vill uppfylla vissa förpliktelser enligt nu gällande avtal utan att samtidigt göra oberättigade ekonomiska vinster. Detta strider uppenbart mot principerna i Hörjelöverenskommelsen, där det anges att lokaltrafiken på järnväg skall rustas upp så att "trafikbehoven inom ifrågavarande sektorer tillgodoses" och där det klart framgår att SL skall ersätta SJ endast för de därmed uppkommande merkostnaderna.

SJ:s påståenden om kapacitetsbrist har vederlagts från SL:s sida och det är tydligt att SJ inte längre vill föra den sakliga diskussion i dessa frågor som är en klar förutsättning i Hörjelöverenskommelsen. Det är sannolikt mot denna bakgrund som SJ avsiktligt i det nu föreliggande avtalsförslaget helt utelämnat anknytningen till Hörjelöverenskommelsen.

Från SL framfördes vid den senaste överläggningen med SJ förslaget om att expertis från SL och SJ i samråd skulle klarlägga kapacitetsfrågan. Generaldirektören vid SJ svarade på detta att "det här är inte någon expertfråga". Under senare tid har det blivit alltmer vanligt att SJ, då diskussioner i sakfrågor med SL inte går i av SJ tänkta banor, söker finna lösningar på andra vägar än efter de riktlinjer, som fastslagits i Hörjelöverenskommelsen och träffade följdaval.

De nu aktuella ökade åtaganden, som SJ enligt avtalen skall pröva, är inrättandet av en station vid Flemingsberg och utsättning av fler insatståg. Därutöver pågår förhandlingar om eventuell järnvägstrafik på sträckan Västerhaninge—Nynäshamn från och med den tidpunkt, då pendeltrafiken startar på sträckan Västerhaninge—Stockholm.

Beträffande förhandlingarna om Flemingsberg och insatstrafiken kan dessa föras med utgångspunkt från Hörjelöverenskommelsen och pendeltrafiköverenskommelsen, varför något nytt avtal av denna anledning icke erfordras.

För trafiken Västerhaninge—Nynäshamn gäller § 8 i bilaga 5 (förhandlingsprotokollet) till pendeltrafikavtalet. Enligt denna paragraf har SJ förbundit sig att inte utan KSL:s (Landstingets) medgivande göra förändringar i den regionala persontrafiken utanför pendlarna inom Stockholms län. Om landstinget därvid önskar en annan trafiklösning än den av SJ föreslagna, skall landstinget svara för härmed förenade ekonomiska konsekvenser. Utifrån detta har avtal träffats om trafik på sträckorna Södertälje S—Södertälje C och Södertälje S—Gnesta. Dessa avtal är uppgjorda beträffande investeringar och övriga ekonomiska avräkningar helt enligt Hörjelöverenskommelsens grunder och pendeltrafikavtalets principer. Något som helst skäl att tillämpa andra metoder för en överenskommelse om trafik på sträckan Västerhaninge—Nynäshamn föreligger inte. Det avtal, som för närvarande gäller för trafiken på denna sträcka, följer också helt pendeltrafikavtalets regler. Om landstinget väljer att, trots de höga kostnaderna, fortsätta med järnvägstrafik till Nynäshamn, bör ett avtal, som liksom i dag ansluter till pendeltrafikavtalet, utan hinder kunna träffas. Sålunda erfordras ej heller av denna anledning något nytt avtal för pendeltrafiken.

Det av SJ nu upprättade utkastet till nytt avtal mellan SJ och Landstinget (bilaga 2) avser att ersätta samtliga nu gällande avtal om SJ:s entreprenadtrafik med tåg

på de normalspåriga linjerna. Avtalsutkastet är upprättat utan hänsynstagande till, och ens omnämnande av, den för denna verksamhet grundläggande Hörjel-överenskommelsen. Avtalsutkastet är ytterligt summariskt och i många stycken oklart. Konstateras kan dock

att trafikutbudet är mindre än i nuvarande avtal (för vissa linjer till och med mindre än nuvarande trafik)

att för det lägre trafikutbudet skulle SL få betala mer än dubbelt så höga kostnader jämfört med nuvarande avtal (86 miljoner kronor beräknat av SJ för år 1971 respektive 211 miljoner kronor enligt avtalsutkastet).

Av denna redovisning kan klart konstateras att nu gällande avtal inte behöver ersättas med nya och ändrade avtal för att lösa frågorna om station vid Flemingsberg, insatstrafiken och eventuell järnvägstrafik Västerhaninge—Nynäshamn. Redan med anledning härav skulle en närmare granskning av utkastet vara överflödigt. För en sådan uppfattning talar också de i avtalsutkastet framförda helt omöjliga och oacceptabla ekonomiska villkoren.

Av de uppfattningar i hithörande frågor, som SJ numera gör sig till tolk för enligt det upprättade avtalsutkastet, bibringas man den bestämda uppfattningen att det synes utsiktslöst att för närvarande föra några som helst förhandlingar med SJ. Detta i sin tur medför att man får begränsa sig till de åtaganden och utfästelser som SJ gjort enligt nu föreliggande avtal. Trafikbehov som uppkommer i anslutning till pendellinjerna eller i omedelbar närhet av pendellinjerna får tillgodoses genom andra trafiklösningar. Det upprättade förslaget ger vid handen att det är ekonomiskt oförsvarbart att ytterligare på något sätt utnyttja SJ:s kapacitet eller tjänster för lokaltrafikförsörjningen inom regionen. Denna uppfattning belyses med att innebörden av avtalsutkastet är att landstinget/SL får en station vid Flemingsberg och en modernisering av trafiken Västerhaninge—Nynäshamn och får för detta betala en ytterligare årlig kostnad av 125 miljoner kronor. Dessutom får SL ett färre antal tåg jämfört med nuvarande avtal. Granskningen ger helt enkelt vid handen att avtalsutkastet vare sig kan eller får ligga till grund för fortsatta förhandlingar om lokaltrafiken på SJ:s normalspåriga järnvägslinjer inom Storstockholm.

En granskning har ändock gjorts och redovisas i bilaga 1.

Stockholm den 1 juni 1971

Helge Berglund

Granskning av avtalsutkastet*

Här nedan kommenteras avtalsutkastets olika paragrafer, varvid jämförelser göres med nu gällande avtal. I bilaga 2 redovisas texten i avtalsutkastet och den text i nuvarande avtal som behandlar samma frågor.

Inledning

Avtalsutkastet saknar den inledande text som finns i nu gällande avtal. De bindningar till Hörjelöverenskommelsen som finns i dessa avtal saknas således. Detta kan dock i och för sig synas naturligt då inte heller principerna i avtalsutkastet ansluter till de i Hörjelöverenskommelsen angivna.

§ 1

Avtalsutkastets formulering "SJ skall för Landstingets räkning bedriva lokaltrafik" innebär att SJ skall vara entreprenör åt landstinget i stället för som för närvarande åt SL. Enligt formuleringen i övriga paragrafer är i vissa fall SL och i andra fall landstinget part till SJ. Hörjelöverenskommelsen punkt 2 säger att SJ skall bedriva lokaltrafik för SL räkning.

§ 2

Bilagorna 1 till pendeltrafikavtalet respektive avtalsutkastet granskas och kommenteras i bihang 1. Ifrån denna granskning och från granskning av texten i § 2 i avtalsutkastet kan följande konstateranden göras

att första stycket i avtalsutkastets § 2 synes ge utrymme för vida tolkningar beträffande tågtäthet och trafikstandard i övrigt, men

att i bilaga 1 punkt 3 d tågtätheten specificerats i tabell innebärande att *trafikutsättningen jämfört med nuvarande avtal minskar på så gott som samtliga sträckor*. Närmare redovisning härom lämnas i bihang 1. Noteras särskilt kan att trafikutsättningen enligt avtalsutkastet för Kungsängenlinjen och Gnestalinjen skulle bli lägre än 1971 års trafik. För sträckan Handen—Stockholm C upptar tabellen i avtalsförslaget ett tåg mer än i nuvarande avtal. Detta får dock ses mot den utfästelse SJ gjort i förhandlingsprotokoll av den 26 juni 1970 att pröva möjligheterna att öka utsättningen på sträckan Västerhaninge—Stockholm C med två tåg,

att texten i avtalsutkastets andra stycke i princip är densamma som i pendeltrafikavtalet beträffande styv tidtabell för stomtågen och företräde vid oregelmässigheter. Dock har för lokaltågens företräde under förortstrafikens topptrafiktid (ändrat till "högtrafiktid") tillförts att lokaltågen skall ha företräde i "trafikdimensionerande riktning". Detta kan synas vara en betydelselös ändring, men med tanke på lokaltrafikens uppbyggnad med tågsätt pendlande i fasta omlopp krävs, liksom i nuvarande avtal, företräde i båda riktningarna för att störningar inte skall uppkomma,

* Bilaga 1 till SL:s PM av 1.6.1971

att vad som sägs i pendeltrafikavtalet om att SJ och SL kan överenskomma om tillfälliga tågarrangemang av olika slag, extratåg, utökning och minskning av tågsätt o d, saknas i avtalsutkastet,

Tillhör
dokument 16

att den uppräknig av antalet insatståg per linje som finns i pendeltrafikavtalet ersätts med tabell i bilaga 1 till avtalsutkastet och att denna tabell upptar färre antal insatståg utspridda under en längre tidsperiod enligt vad som ovan angetts,

att den mycket betydelsefulla anmärkning som finns i pendeltrafikavtalet om SJ:s positiva prövning av framställning om ytterligare insatståg saknas i avtalsutkastet,

att avtalsutkastet upptar bemanningsplaner, enligt vilka SL skall ersätta SJ. "Bemanningsplanerna" består dock endast av två meningar i bilaga 1, där det konstateras att för tidtabellsperiod 171 erfordras 56 man på Stockholm C, 199 man på förortsstationerna och 100 lokförare och 69 tågvakter i tågtjänst. (Beträffande personalbehovet se under § 6). Bemanningsplanerna skall, enligt avtalsutkastet, revideras den 1 januari 1972 och därefter vid tidtabellsskiftet vart tredje år. Beträffande denna metod att avräkna kostnaderna se kommentarerna under § 6,

att förteckningen över stationer i avtalsutkastets bilaga 1 upptar Flemingsberg som SL-station. Villkoren för detta framgår av § 3, som kommenteras här nedan. Dessutom upptar förteckningen Älgviken på sträckan Västerhaninge—Nynäshamn. Denna station är sedan flera år tillbaka nedlagd. Beträffande stationsfrågorna är förutsättningarna enligt nuvarande avtal de att SJ, efter att upp-
rustningsarbetena i huvudsak genomförts och erfarenheter av pendeltrafiken vunnits, skall pröva frågan om återupptagande av lokalpersontrafiken vid Uttran liksom inrättande av en ny driftplats vid Flemingsberg. Dessutom har SJ förklarat sig beredda att pröva frågan om återinrättande av stationerna Drevviken och Vega om landstinget så önskar med hänsyn till bebyggelseutvecklingen. Dessa åtaganden från SJ sida saknas i avtalsutkastet.

att de uppgifter om linjehastigheter som finns i avtalsutkastets bilaga 1 visar en höjning av hastigheten på ett flertal sträckor. Högre hastighet gynnar främst fjärrtrafiken och medför minskad disponibel linjekapacitet för lokaltrafiken. SL har tidigare anmärkt på SJ:s planer att sätta in höghastighetståg på de sträckor, där pendeltågsavtalet fastslår en lägre hastighet och hävdar att detta skulle vara ett avsteg från gällande avtal. Vad SJ nu egentligen avser med uppgifterna i avtalsutkastet är dock inte klart. Hastighetsuppgifterna kan tolkas som gällande enbart för lokaltågen. För sträckan Järna—Gnesta uppges hastigheten till 120 km/tim, vilket är lägre än nu gällande linjehastighet, 130 km/tim. Avser uppgifterna enbart hastigheterna för lokaltågen så är det fråga om en mycket betydelsefull ändring jämfört med nuvarande avtal. Då skulle det vara möjligt för SJ att sätta vilken hastighet som helst för fjärrtågen, vilket i sin tur helt ändrar förutsättningarna för att kunna köra lokaltåg på samma spår som fjärrtåg.

att största tågstorlek enligt avtalsutkastet är tåg om 4 enheter (8 vagnar). Pendeltågsavtalet säger att tåg om 5 enheter skall kunna användas efter år 1975. En

minskning av största tågstorlek från 5 till 4 enheter har givetvis stor betydelse ur kapacitetssynpunkt. Sett i samband med den minskning i insatstågtrafiken, som avtalsutkastet innebär, framstår minskningen som än mer betydelsefull. För sträckorna Västerhaninge—Nynäshamn och Södertälje—Gnesta sägs i avtalsutkastet att tåg normalt skall omfatta 1 enhet. Därvid kan konstateras att redan idag vissa tåg på sträckan Västerhaninge—Nynäshamn har fler resande än som kan rymmas i 1 enhet.

att omloppstiden för stomtågen i avtalsutkastet satts till 3 timmar för såväl Märsta—Södertälje S som Kungsängen—Västerhaninge. Detta innebär en ökning för sträckan Kungsängen—Västerhaninge med 30 min. Denna ökning har diskuterats vid samråd med SJ, men har då satts i samband med en utsträckning av pendeln till Tungalsta.

att avtalsutkastet innehåller en "tågbemanningsplan som säger att tågen på sträckorna Märsta—Södertälje och Kungsängen—Västerhaninge skall bemannas med förare och tågvakt och tågen på sträckorna Södertälje C—Gnesta och Västerhaninge—Nynäshamn med enbart förare. Den tågvakt (konduktör), som idag finns på pendeltågen blir på sikt obehövlig då de tekniska upprustningarna blir klara. Däremot är det, åtminstone med nuvarande biljettsystem, nödvändigt att behålla konduktören på sträckorna Västerhaninge—Nynäshamn och Södertälje C—Gnesta, då de flesta stationerna på dessa sträckor saknar spärrar.

§ 3

De i avtalsutkastets bilaga 2 upptagna objekten härrör från samtliga nu gällande avtal. Därtill har upptagits vissa tillkommande objekt vars utförande KSL godkänt i särskilda skrivelser. Dessutom har upptagits vissa diskuterade ej godkända objekt. Någon närmare granskning kan inte göras utan att ritningar och kostnadsberäkningar över de olika objekten redovisas.

Konstateras kan att i förteckningen över nya objekt har medtagits Flemingsbergs station samt tredje och fjärde spår mellan Älvsjö och Flemingsberg. Beträffande detta kan bara anmärkas att SL:s uppfattning fortfarande är att Flemingsbergs station kan anläggas utan att linjekapaciteten behöver ökas och att SJ enligt nuvarande avtal förbundit sig att pröva denna fråga sedan ombyggnadsarbetena i huvudsak genomförts och erfarenheter av pendeltrafiken vunnits. SJ har tidigare anmält att denna prövning kan göras tidigast 1973/74. Anläggande av tredje och fjärde spår mellan Älvsjö- och Flemingsberg ger helt orimliga kostnader i förhållande till den nytta SL får ut av åtgärden. Sett mot bakgrunden av att avtalsutkastet dessutom upptar en *lägre trafikutsättning* än nuvarande avtal framstår orimligheten än större.

I förteckningen över nya objekt har vidare upptagits upprustning av sträckan Älvsjö—Tungalsta till Sth 90 km/tim. Enligt pendeltrafikavtalet skall hastigheten på denna sträcka vara 90 km/tim varför en upprustning för att möjliggöra detta inte kan upptas som ett nytt objekt.

Vidare har upptagits stationerna på sträckan Västerhaninge—Nynäshamn "stationsombyggnader enligt SJ förslag alt X1".

I denna fråga pågår sedan länge underhandskontakter mellan SJ och SL för att få fram tekniska lösningar passande i olika trafikeringsalternativ. Kan överenskommelse träffas om fortsatt trafik på sträckan Västerhaninge—Nynäshamn med motorvagnståg måste viss ombyggnad göras, vilka åtgärder som skall vidtagas kan dock inte fastställas förrän beslut fattats om trafikeringsätt.

Beträffande Kungsgatsbrons ombyggnad säger avtalsutkastet att därav följande ombyggnad av spåranordningar och plattformar skall belasta lokaltrafiken. Någon ståndpunkt i denna fråga kan omöjligt tagas för närvarande då det inte är bekant vad en sådan ombyggnad innebär.

Naturligt synes dock vara att kostnaderna får fördelas mellan SJ, SL och väg-företaget alltefter den nytta ombyggnaden innebär.

Avtalsutkastet anger att antalet anskaffade motorvagnar som omfattas av avtalet uppgår till 112. Beslut finns för närvarande om anskaffning av 100 tvåvagnsenheter. SL:s beräkningar över behovet av motorvagnsenheter för trafik enligt nuvarande avtal i full utsträckning anger att det behövs 125 à 130 enheter för att klara trafiken med 8-vagnarståg och 150—160 enheter för trafik med 10-vagnarståg. Det av SJ nu angivna lägre behovet faller sig dock naturligt med hänsyn till den lägre trafikutsättningen och den minskade största tågstorleken.

§ 4

Reglerna om SL-biljetts respektive SJ-biljetts giltighet enligt nuvarande avtal kan av praktiska skäl inte strikt följas utan särskild överenskommelse har träffats. Därigenom gäller i vissa fall SL-biljett på SJ-tåg och SJ-biljett på SL-tåg. Intäkterna fördelas sedan enligt regler i den särskilda överenskommelsen.

§ 5

Beträffande separatredovisning av biljettintäkter, inleverering av dessa till SL och SL:s granskning av redovisningen har inga principiella ändringar gjorts i avtalsutkastet.

Omsättningsavgifter från kiosker och reklamintäkter från stationer och lokaltåg har i avtalsutkastet helt tillförts SJ. Enligt nuvarande avtal delar SJ och SL på dessa avgifter och intäkter, varvid större delen tillfaller SL. SL har en längre tid anmärkt på de låga reklaminkomsterna och hävdar att om inte dessa kan höjas annat företag än Järnvägsreklam bör få i uppdrag att sköta reklamen. SJ, som anlitar detta företag för hela reklamannonseringen inom järnvägstrafiken vid SJ, har dock hittills inte varit villiga att medverka till någon ändring. Försäljningen av reklam inom SL-området torde i många fall vara ett villkor för att få motsvarande reklam i fjärrtågen.

Beträffande samarbetet med Svenska Pressbyrån har det visat sig lämpligt att helt överföra detta direkt på SL. I huvudsak beror detta på den försäljning av SL-biljetter som förekommer vid kioskerna och som torde komma att få en betydligt större omfattning i samband med övergång till annat biljettsystem. Ändringen i avtalsutkastet går helt emot SL:s önskemål.

Nu gällande avtal bygger på grundprincipen, att SJ erhåller ersättning på grundval av redovisade verkliga kostnader. I föreslaget avtal har ersättningen i stället baserats på ett system med tre fasta årsbelopp, som med fasta tidsintervaller omräknas med ledning av index, personalbehov, nytillkommande investeringar m m.

Då förslaget ej kompletterats med regler för indexberäkning (bilaga 3) kan några synpunkter ej anföras till denna del. Rent allmänt kan emellertid sägas att ett system som det föreslagna förutsätter en mycket noggrann detaljreglering av vilka kostnadsposter som inkluderats i de fasta beloppen. Erfarenhetsmässigt har det visat sig helt ogörligt att i ett långfristigt avtal av detta slag intaga detaljerade föreskrifter om såväl den kvantitativa som den kvalitativa innebörden av i avtalet ingående föreskrifter av olika delobjekt. Utan sådana regler kan man emellertid förutse upprepade meningsskiljaktligheter om vad som ursprungligen avsetts ingå i de angivna beloppen.

Stations- och tågtjänst

För personal i stations- och tågtjänst förutsättes i utkastets § 6 punkt 2, att SL skall betala en årskostnad av 33,1 miljoner kronor. Personalantalet enligt turlista uppges vara 368 man under den tidtabellsperiod som börjar i dagarna. Häremot kan anföras, att SJ till SL avlämnade budgetförslag upptar cirka 440 man för samma arbetsuppgifter. Kostnaderna uppgår enligt samma budget till i runt tal 26 miljoner kronor, d v s cirka 7 miljoner kronor mindre än i nu föreliggande avtalsförslag. Det finns anledning antaga att i budgeten upptaget belopp (som liksom i avtalsförslaget angivits i 1970 års lönenivå), i varje fall icke understiger de verkliga kostnaderna, och att SL efter granskning kommer att yrka på en nedskärning av det angivna personalantalet.

Fasta anläggningar

Enligt avtalsförslagets 6 §, punkt 3, skulle SL för fasta anläggningar (inkl underhåll) erlägga 93,8 mkr/år. Nu gällande av SJ framlagda och av SL godkända budget för à-contobetalningar under 1971 upptar för motsvarande kostnader cirka 27 miljoner kronor, d v s ett i runt tal 65 miljoner kronor lägre belopp. Även om SJ utgått från de kapitaltjänstkostnader, som blir en följd av de om några år färdigställda planerade investeringarna, borde hänsyn tas såväl till tiden dessförinnan som till av SL hittills gjorda amorteringar på nu utförda anläggningar. Det bör även beaktas, att SL ej kunnat godtaga principerna för av SJ hittills debiterade kapitaltjänstkostnader på grundval av nu gällande avtal.

Rullande materiel

Avtalsförslagets 6 §, punkt 4, föreskriver att SL årligen skall erlägga 84,6 miljoner kronor utgörande kostnadstäckning för 112 tågsätt litt X1 (inkl skötsel, underhåll och elkraft för tågdriften). Kostnaden skall justeras vid ökning av antalet tågsätt.

Antalet tågsätt litt X1 utgör f n 100. Någon ytterligare beställning är ej beslutad. SJ budgetförslag för 1971 upptar för samtliga normalspåriga SL-tåg (inkl skötsel, underhåll och elkraft för tågdriften) 32,7 miljoner kronor. Detta belopp inkluderar även viss amortering så beräknat, att tågsätten litt X1 vid avskrivningstidens utgång till fullo betalats av SL och således enligt nu gällande avtal övergår i SL ägo. Det under åren 1968—71 erlagda amorteringsbeloppet kan uppskattningsvis beräknas till ca 12 miljoner kronor. Granskning av SJ totaldebiteringar för dessa år pågår. Det kan med säkerhet antagas, att SJ för dessa år debiterat högre belopp än vad som vid granskningen kan komma att godtagas av SL.

Sammanfattning

Avtalsförslaget upptar i § 6 belopp att betala av SL med sammanlagt 211,5 mkr/år. Av SJ beräknade totalkostnader för 1971 enligt nu gällande avtal upptar 86 miljoner kronor. Skillnadsbeloppet, 125,5 mkr/år, motsvaras inte av några ytterligare åtaganden från SJ sida.

§ 7

Enligt nuvarande avtal svarar SJ för ersättningar i anledning av skador på person och/eller egendom i järnvägsdriften. SJ ombesörjer även denna skadereglering och svarar dessutom för skador på egna anläggningar och egen materiel. För detta åtagande betalar SL till SJ en ersättning som utgör 1 % av summan på de årliga kapitaltjänst- och driftkostnaderna.

Denna ersättningsform innebär att SJ bla fått svara för återanskaffningen av vagnar som förstörts vid tågkollisioner.

I avtalsutkastet har ersättningen till SJ för skador av denna typ inbakats i ersättningssummorna i § 6, vilket medför att vare sig premiesättningen eller storleken av premien kan bedömas. Anledning saknas helt att frånga den gällande regeln.

§ 8

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

Den nyligen inträffade strejken vid SJ föranledde inställande av lokaltågstrafiken. Trots detta kräver SJ nu ersättning av SL för alla kostnader under strejken med undantag för inbesparande "rullkostnader". SJ gör gällande att Landstinget enligt Hörjelöverenskommelsen övertagit det ekonomiska ansvaret för lokaltågstrafiken, trots att nuvarande avtal upphörde att gälla vid strejken.

Avtalsutkastet befriar SJ från trafikåtagandet vid arbetskonflikt "inom eller utom SJ", force majeure och däri inräknat "inskränkning i resurs- och reservdeltillgången". Någon motsvarande befrielse för Landstinget för dess åtaganden innehåller *inte* utkastet. Skrivningen är avgjort och oacceptabelt fördelaktigare för SJ än nuvarande bestämmelse.

§ 9

De övergångsbestämmelser som enligt denna paragraf skulle upprättas torde behöva bli lika omfattande som vad nuvarande avtal är.

I avtalsutkastet har bortfallit de regler som gäller beträffande omprövning av investeringsplaner.

Nu gällande "Gnestaavtals" giltighetstid har knutits till den överenskommelse som finns mellan Gnesta kommun och landstinget angående järnvägstrafiken. Skulle avtalsförslagets text komma att gälla skulle således detta samband upphöra.

I avtalsutkastet ej behandlad fråga

Avräkningsförfarande vid överenskommelsens upphörande och äganderätt m m har utelämnats i avtalsutkastet, vilket givetvis inte kan accepteras. Enligt nu gällande avtal tillfaller tågsätten SL efter avskrivningstidens utgång om inte annat överenskommes. Fasta anläggningar förblir i SJ:s ägo mot att SJ till SL utger ersättning motsvarande eventuell kvarstående nytta av egendomen, därest ej annat överenskommes.

Skulle nuvarande avtal upphöra att gälla skall opartisk utrednings- och förhandlingsman tillsättas för avveckling och slutavräkning mellan parterna.

Programrubrik: Stockholmsnytt
Sändningsdatum: 19.4.72 kl 07.15
Referent: Tomas Tornkvist

Programkanal: P3
Utskrivningsdatum: 21.4
Signatur: KP/lt

Flemingsberg och Huddinge får sin station

Flemingsberg och Huddinge sjukhus med tusentals anställda och patienter ska få sin station. Efter långa strider mellan landstinget och statens järnvägar steg i går kväll regeringen in och sa sista ordet. Det är dock möjligt att det hela kommer att ske till det impopulära priset av att någon annan station på Södertäljependeln tvingas lägga ner. Stuvsta har nämnts.

Det var vid ett stormöte i Flemingsberg, arrangerat i går kväll (18.4) av socialdemokraterna i Huddinge, som kommunikationsminister *Bengt Norling* lovade att stationen nu ska byggas. *Olof Lekberg*, socialdemokratiskt landstingsråd, pressade beskedet ur statsrådet.

OL: — Nu behöver vi Flemingsbergs station och jag skulle därför vilja ställa den direkta frågan till kommunikationsministern: Är du beredd att ge startsignal för byggandet av Flemingsbergs station?

BN: — För att då övergå till den konkreta fråga som Lekberg ställt, så vill jag säga efter att ingående ha tagit del, både jag och regeringen, av frågan om en järnvägsstation vid Flemingsberg, mot bakgrunden av vad som har sagts hittills, så har regeringen nu beslutat att en sådan ska byggas i Flemingsberg. Jag vet att man både på landstingsplanet och kommunalt har pekat på det här behovet av att en station anläggs i Flemingsberg och jag gör alltså veterligt ikväll att så ska bli fallet.

Beslutet är förknippat med kostnader i framtiden. Ni är alltså beredda att om det skulle behövas satsa mer pengar än vad man kan förutse idag?

BN: — Nu drivs ju trafiken här i Storstockholmsområdet i enlighet med avtal som är träffade mellan intressenterna här. Men det är ju alldeles givet att för regeringen så måste de skäl i det här fallet väga över, som pekar emot att man får en rimlig kollektiv trafikservice. Visst ska väl det lösas i någon form. Det viktigaste just nu är att man har talat om i Flemingsberg ikväll att här ska bli en järnvägsstation.

Hur ställer ni er till den brännande frågan om att eventuellt behöva lägga ner en annan station på Södertäljependeln?

BN: — Vi bygger Flemingsbergs station nu. Vi intresserar och initierar undersökningar av teknisk art för att se om det är möjligt att behålla alla stationer i övrigt när Flemingsberg är färdigt. Men vi har klart sagt ifrån, såväl landstingsrådet Lekberg som jag, att vi ska inte blunda för att vi i slutomgången kanske får ta upp frågan om en eventuell nedläggning av någon station.

STOCKHOLMS LÄNS LANDSTING
FÖRHANDLINGSKANSLIET

1972-04-25

Föredragningspromemoria ang förhandlingsläget rörande pendeltågstation vid Flemingsberg

I samband med det till Hörjelöverenskommelsen knutna pendeltågavtalet har SJ förklarat sig villig pröva frågan om återupptagande av lokalpersontrafik på järnväg vid Uttran liksom om inrättandet av ny driftplats vid Flemingsberg, sedan upprustningen av de normalspåriga järnvägslinjerna inom stor-stockholm i huvudsak genomförts och erfarenheter av pendeltrafiken vunnits (förhandlingsprotokoll av den 15—17 november 1965, § 7). Av upprustningsprogrammet kommer vid innevarande års utgång arbeten på sträckan Älvsjö station—Årstabron att återstå. Sistnämnda resterande upprustningsarbeten beräknas vara utförda under loppet av nästa år.

Hittills har SJ inte ansett sig kunna medgiva ytterligare ett stationsuppehåll på sträckan Södertälje—Stockholm med mindre än att någon nu befintlig pendeltågstation indrages eller att dubbelspår anlägges på sträckan Flemingsberg—Älvsjö. Vid tidigare förhandlingskontakt har SJ förklarat sig avse någon station på sträckan Tumba—Älvsjö. De stationer som då beröres är Tumba, Tullinge, Huddinge, Stuvsta och Älvsjö. Som skäl för sin ståndpunkt har SJ anfört att kapaciteten på bansträckan inte skulle medgiva ytterligare ett stationsuppehåll. Detta har vid förhandlingarna bestritts från SL:s sida.

I det förslag till nytt avtal om pendeltågtrafiken som SJ överlämnade till landstinget under våren 1971 hade dels en station inlagts vid Flemingsberg och dels ett nytt spårpar. Med anledning av de starkt ökade ekonomiska anspråk på landstinget som skulle bli en följd av det av SJ föreslagna avtalet — utan att trafikutbudet skulle öka för pendeltågtrafikens del — beslöt förhandlingsdelegerade meddela SJ att avtalsförslaget inte kunde accepteras som förhandlingsunderlag. (Sammanträde den 18 juni 1971). Delegerade har i skrivelse av den 27 augusti 1971 redovisat sin ståndpunkt för förvaltningsutskottet, som konfirmerat densamma. Det bör tillfogas att det nu gällande avtalet med SJ om pendeltågtrafiken löper t o m år 1990 med förutsatt prövning av investeringsprogrammet och därmed sammanhängande ekonomiska förhållanden senast år 1975.

Mot bakgrund av då rådande förhandlingsläge beslöt förhandlingsdelegerade den 27 augusti 1971 att kontakt skulle tagas från landstingets sida med de berörda kommunerna, Huddinge och Botkyrka, innan förhandlingarna i frågan fortsatte med SJ. Syftet med sådan kontakt skulle vara att inhämta berörda kom-

muners synpunkter på det från SJ:s sida ställda kravet att pendeltågstation skulle kunna inrättas vid Flemingsberg om någon annan befintlig station på den berörda bansträckan nedlades.

Genom SL har därefter genomförts en trafikteknisk utredning i syfte att ta fram aktuellt trafikmässigt underlag för fortsatta diskussioner rörande möjligheten att lägga ner en station på Södertäljependeln. Utredningen som efter vissa kompletteringar blivit färdig den 6 april 1972 bilägges. SL:s utredning har givit vid handen att *om* någon nu befintlig station skulle nedläggas för att tillmötesgå det av SJ ställda kravet för att anlägga pendeltågstation vid Flemingsberg, skulle stationen i Stuvsta i sådant fall närmast komma i fråga. SL har också redovisat hur kollektivtrafikförsörjningen skulle lösas för Stuvsta utan pendeltågstation. Det bör framhållas att SL i underhandskontakter med SJ betonat sin uppfattning att kapaciteten på bansträckan tillåter ytterligare ett stationsuppehåll, varför Flemingsbergssationen kan inrättas utan nedläggning av annan station för pendeltågtrafiken.

De i förhandlingsdelegerades skrivelse av den 27 augusti 1971 omnämnda trafikeringsplanerna med busslinjer för Flemingsbergsområdet avseende den kollektiva trafikförsörjningen av Huddinge sjukhus har beslutats under hösten 1971. (Beslut av trafiknämnden den 19 november 1971 och SL:s styrelse den 6 december 1971). Busstrafikprogrammet, som innefattar anslutning till pendeltågstationerna i Tumba, Huddinge och Tullinge samt T-banestationen Masmo (övergångsvis Fittja) har tillstyrkts av Huddinge och Botkyrka kommuner. I remissyttrandet från Huddinge kommun har framhållits att lokaliseringen av Huddinge sjukhus och Västra Flemingsbergs bostadsområde är baserad på tillkomsten av järnvägsstation på pendeln Stockholm—Södertälje. "Kollektivtrafikförsörjningen med enbart bussar måste därför betraktas som ett provisorium."

Genom meddelande av kommunikationsminister Bengt Norling den 18 april 1972 har frågan om Flemingsbergssationen kommit i ett nytt läge. Statsrådet Norling meddelade att regeringen beslutat att en järnvägsstation skall byggas i Flemingsberg att vara färdig när sjukhuset i Huddinge i huvudsak tagits i bruk. Vidare skulle det göras en allsidig utredning i syfte att pröva om det går att behålla befintliga stationer trots att Flemingsberg tillkommer. Prövningen skulle ske under tiden som Flemingsbergssationen utföres.

Vid kontakt med departementet har närmare besked om innebörden av regeringens beslut utlovats.

Cyril Olsson

AB STORSTOCKHOLMS LOKALTRAFIK

16 mars 1972 Dnr 314—385

Landstingsrådet Bertil Jonberger
Stockholms läns landsting
Fack
103 40 STOCKHOLM

Angående eventuellt nedläggande av någon station på Södertäljependeln

I skrivelse till trafikkontoret den 20 oktober 1971 har landstingsrådet för trafikfrågor begärt visst trafikmässigt underlag för fortsatta diskussioner rörande möjligheten att lägga ner en station på Södertäljependeln för att en station skall kunna anläggas vid Flemingsberg.

Inom trafikbolaget har denna fråga studerats varvid använts dels SJ:s reguljära vinterräkningar, dels för ändamålet särskilt utförda trafikräkningar vid ett par stationer dels också körtidsstudier på en del befintliga och tänkbara linjesträckningar.

Som ett resultat av detta arbete redovisas nedan dels trafikantfrekvensen på de aktuella stationerna åren 1967—1971, dels en genomgång station för station av konsekvenserna av ett eventuellt nedläggande.

Trafikutvecklingen på Södertäljependelns stationer Älvsjö—Östertälje. Av- och påstigande hel dag i båda riktningarna

Station	7.3 1967	28.5 1968	11.3 1969	10.3 1970	30.3 1971
Östertälje	790	1 200	1 659	1 474	1 310
Rönninge	1 258	1 247	1 287	1 883	2 095
Tumba	2 824	3 414	4 588	6 124	5 963
Tullinge	1 653	2 046	2 566	2 652	2 740
Huddinge	4 898	5 104	5 348	6 064	5 743
Stuvsta	3 259	2 427	2 538	2 830	2 334
Älvsjö ¹⁾	1 543	1 555	1 824	2 111	3 023
Summa ¹⁾	16 225	16 993	19 810	23 138	23 208

¹⁾ Siffrorna för Älvsjö samt totalerna korrigerade enligt bilagt brev.*

Tabellen visar totalt på en allmän stegring av trafiken på pendeln. Detta torde främst sammanhånga med att trafikantunderlaget successivt vuxit. Bidragande har också varit utökning och samordning av buss- och järnvägsservicen under SL-tiden liksom utvecklandet av den taxemässiga samordningen. Endast Stuvsta

* Ej här tryckt.

avviker från den allmänna utvecklingen och har minskat. Orsaken torde främst vara utglesning av trafikantunderlaget och kanske nya resvanor genom de goda alternativa kollektiva förbindelser, som just detta område har. Tumbas och Rönninges ökning beror i mycket på att stationerna fick överta trafikanter från Uttrans station, när den lades ner 1969. Sista gången denna station räknades (11.3 1969) uppgick summa av- och påstigande till 1 350.

Genomgång av de enskilda stationerna

Östertälje

Östertälje har en nyckelposition, när det gäller trafikavvecklingen i Södertälje. Trafiksituationen där är idag mycket svår. Trafikutrymmena i centrala staden är otillräckliga och pressas hårt av en stark bilism, både lokal och genomgående. En betydande störningskälla är den centrala bron som ej har segelfri höjd. Kollektivtrafiken arbetar därför under mycket ogynnsamma villkor och serviceinsatsen måste betraktas som rätt otillfredsställande. I de planer som nu diskuteras för höjande av trafikstandarden avses att ge Östertälje ökad betydelse som anslutningsstation. Stationen kommer också att öka i betydelse genom bostadsutbyggnad i grannskapet. Det kan nämnas att restiden för många i de östra stadsdelarna till Stockholm skulle komma att öka med 20—30 min om stationen upphörde. Samtidigt skulle irregulariteten öka och trafikträngseln i centrum förvärras. Med hänsyn härtill bedöms det som realistiskt att stationen läggs ner.

Rönninge

Kommunen Salem hade tills nyligen två järnvägsstationer: Rönninge och Uttran. När Uttran lades ner 1969 fick invånarna, särskilt de i Salemstaden en påtaglig försämring. Rönninge är alltså nu Salems enda interna kontaktpunkt på järnvägslinjen. Rönninge som även utnyttjas av delar av Salemstaden kommer att få ökad belastning genom att rätt avancerade planer föreligger på omfattande bostadsbyggande inom stationens trafikområde. Vägförbindelserna med särskilt Södertälje är rätt aviga. Vidare kan nämnas att Tumba station inte på länge kommer att kunna få terminalutrymme för en eventuell ökad busstrafik från Salem. Av det här anförda framgår att stationen helst bör bibehållas.

Tumba

Denna station kan inte rimligen bli föremål för nedläggande. Den har ett vitalt läge inom kommunen och en stark tillväxt sker i stationens närhet där dessutom ett nytt centrum planeras. Stationen är vidare knutpunkt för ett flertal anslutningslinjer, av dels lokal, dels interkommunal karaktär. Stationen är dessutom vändstation för vissa insatståg.

Tullinge

Denna station är under stark utveckling genom pågående och planerad nybebyggelse. Ett centrum planeras också att förläggas intill stationen. Till stationen ansluter ett flertal busslinjer av mer lokal karaktär. Vid ett eventuellt nedläggande av stationen kan busslinjer i princip läggas i Katrinebergsvägen respektive Stockholmsvägen—Tullingevägen och anslutas vid Huddinge och Flemingsberg. Resrelationerna mellan Tullinge och områdena söderut hänförs till linje 722 med eventuell omstigning vid Tumba station.

Det då påtvingna ändrade resmönstret skulle som regel innebära en förlängning av restiden. Särskilt påtagligt är det för dem som idag bor nära station och nu kan gå till densamma. De belastas förutom av hastighetsskillnaden mellan buss och tåg av ett tidtillägg för omstigning mellan buss och tåg. För att skapa en viss uppfattning om restidsförsämringens värde totalt sett inom stationsområdet har dels en studie gjorts av hur trafikanterna idag tar sig till tåget, med buss eller till fots, dels körtidsstudier gjorts på nuvarande linjesträckor och tänkbara nya sådana.

Denna undersökning har givit vid handen att Tullinges trafikanter, varav ca 62 1/2 % går till fots till tåget, får en sammanlagd ökad restid på 19 000—20 000 minuter per vardag.

Huddinge

Denna station kan lika litet som Tumba bli föremål för nedläggning eftersom stationen är stor, ligger intill ett centrum som planeras bli utbyggt samt har ett flertal anslutande busslinjer. Den är dessutom liksom Tumba vändstation för vissa insatståg.

Stuvsta

Stationen har som inledningsvis nämnts nu ett vikande trafikantunderlag och någon utbyggnad inom stationens influensområde planeras ej.

Om stationen nedlägges kan en ersättande busstrafik ordnas dels genom att linjerna 714 och 716, som nu har terminal vid Stuvsta station i stället förs till Älvsjö station via Huddingevägen, dels genom en ny direktlinje mellan Stuvsta och Älvsjö, också den i Huddingevägen. Relationerna söderut hänvisas till linje 703 med eventuell omstigning vid Huddinge station.

För Stuvsta station har utförts en motsvarande undersökning som den som redovisades vid Tullinge station. Därvid har framgått att Stuvstas trafikanter, varav ca 72 % går till fots till tåget, skulle få en ökning med drygt 20 000 minuter per vardag.

Älvsjö

Denna station är en välbelägen omstigningsstation mellan Södertälje- och Hanningependlarna och kommer efter hand att få ökad betydelse som sådan. Stationen är även kontaktpunkten mellan järnvägen och ett vittutgrenat busslinjenät i den sydvästra ytterstaden. Det är vidare uppenbart att den nyligen uppförda stora mässanläggningen inte kan trafikförsörjas på ett rationellt sätt även ur ekonomisk synpunkt, om man inte förfogar över detta kapacitetsstarka transportmedel som i princip ständigt finns tillgängligt och som utan mer omfattande anordningar kan ta upp stötarna under stora publikdagar. Stationen bedöms nödvändig.

Rekommendation

Av den ovan gjorda redovisningen framgår att man om det blir nödvändigt att lägga ner en station för att en station skall kunna inrättas vid Flemingsberg

valet står mellan Tullinge och Stuvsta stationer. Ett sådant nedläggande som innebär att anslutande busstrafik få ta upp stationens trafikuppgifter innebär betydande olägenheter för den lokala befolkningen. Av redovisningen framgår vidare att tidsförlusten för de berörda trafikantgrupperna i vardera fallet uppgår till ca 20 000 minuter per dag, vilket motsvarar ca 8 minuter per trafikant. Ser man emellertid till återverkningarna totalt innebär sloandet av Stuvsta station att trafikanterna mot Stockholm, som stiger på/av vid Huddinge station kommer att göra en tidsvinst på ca 1 1/2 min per resa. På samma sätt kan också de kommande trafikanterna på Flemingsberg station i Huddinges nya stora bostadsområde där tillgodoräkna sig ca 1 1/2 min kortare resa norrut om Stuvsta station läggs ned. Om Tullinge station nedlades erhålls i princip ingen sådan tidsvinst. Sett per hel dag skulle den totala restidsvinsten vid Huddinge station vid nuvarande trafikomfattning bli ca 7 000 min. Säg efter hand inklusive Flemingsberg en tidsvinst i Huddinge på runt 10 000 minuter. Totalt sett för pendelns trafikanter skulle sålunda ett nedläggande av Tullinge station innebära en restidsförlust av 20 000 min per dag, medan förlusten om Stuvsta station läggs ned stannar vid 10 000 min per dag. Vid valet måste också hänsyn tagas till att Stuvsta ligger i ett utglesningsområde medan man vid Tullinge har att räkna med en betydande tillväxt.

Av anförda skäl bör därför Stuvsta station läggas ner om en stationsnedläggelse måste vidtagas på Södertäljependeln.

AB STORSTOCKHOLMS LOKALTRAFIK

Helge Berglund
Verkställande direktör

Kurt Pålsson

AB STORSTOCKHOLMS LOKALTRAFIK

26.10.1971

Tjänstememorial angående den kollektiva trafikförsörjningen av Huddinge sjukhus

I Huddinge bygger landstinget för närvarande ett nytt sjukhus beläget ca 3,5 km söder om Huddinge station. Det nya sjukhuset kommer att öppnas 1972 och kommer successivt att tas i bruk. Det nya sjukhuset skall också vara undervisnings-sjukhus och kommer även att inrymma en vårdskola för totalt 400—500 elever. Genom befolkningstillväxt och ändringar av det nuvarande upptagningsområdets angränsningar kommer upptagningsområdet för Huddinge sjukhus år 1975 att rymma ca 150 000 invånare.

I nära anslutning till Huddinge sjukhus byggs även ett bostadsområde, Västra Flemingsberg. Inflyttning i detta område kommer att pågå mellan 1972 och 1977. Färdigt kommer det att inrymma totalt 5 400 lägenheter med ca 10 000 invånare. Många av de anställda vid Huddinge sjukhus kommer med stor sannolikhet att vara bosatta inom denna stadsdel och detta gäller särskilt beträffande de kategoribostäder som ingår i bebyggelsen och vilka är avsedda för ensamstående, studerande och sjukvårdspersonal. Genom försening av bostadsbyggnad i området, kommer emellertid inga lägenheter att stå till förfogande när sjukhusdriften startar under andra kvartalet 1972.

Som en följd av att Huddinge sjukhus samt bostadsområdet i Västra Flemingsberg tas i bruk måste den kollektiva trafiken inom området förstärkas, för att tillfredsställande kontakter skall erhållas såväl med sjukhuset och Västra Flemingsberg som med sjukhusets upptagningsområde, de delar av regionen där sjukhuset kommer att rekrytera arbetskraft samt övriga delar av regionen. I syfte att få fram bästa möjliga lösning till hur det kollektiva trafiknätet i området bör utformas för att förse såväl Huddinge sjukhus som bostadsområdet i Västra Flemingsberg med en god kollektiv trafikstandard har överläggningar ägt rum i en arbetsgrupp i vilken deltagit representanter från sjukvårdsförvaltningen och trafikbolaget.

Nedan redovisas de förutsättningar som legat till grund för det utarbetade förslaget till busslinjenät inom ifrågavarande område.

Upptagningsområdet för Huddinge sjukhus omfattar för närvarande större delen av Huddinge kommun jämte Botkyrka och Salem kommuner. Skärholmens församling hör nu till Södersjukhusets upptagningsområde men skall den 1.10 1972 överföras till upptagningsområdet för Huddinge sjukhus. Denna omflyttning sker alltså samtidigt som tunnelbanan förlängs till Fittja. Genom denna och andra mindre ändringar i sjukhusets upptagningsområde samt genom fortsatt inflyttning kommer invånarantalet inom området som ovan nämnts att år 1975 vara ca 150 000.

Den kollektiva trafiken i sjukhusets närhet utgöres för närvarande av pendeltågstrafiken på sträckan Stockholm—Södertälje med stationer vid Huddinge och Tullinge samt följande till pendeltågen anslutande matarbusslinjer.

Linje 712

Tullingeberg—Katrineberg—Huddinge station

Linje 720

Vårby—Glömstavägen—Huddinge station

Linje 722

Tullinge Gård—Tullingeberg—Tullinge station—Tumba station

Linje 724

Björnkulla—Visättra—Huddinge station

Huddinge sjukhus trafikeras f n endast med en tur i respektive riktning till och från Huddinge station för sjukhusets byggnadspersonal.

För att trafikförsörja Flemingsbergsområdet och därmed även Huddinge sjukhus har diskuterats inrättandet av en järnvägsstation på Södertäljependeln vid Flemingsberg. Det står dock nu klart att denna eventuella station under alla förhållanden ej kommer att ha inrättats till dess sjukhuset tas i drift.

Inom den norra delen av sjukhusets upptagningsområde kommer Norsborgsgrenen av tunnelbanan att vara av stor betydelse sedan utbyggnaden av Norra Botkyrka samt Vårby Gårds- och Masmoområdena i Huddinge genomförts och banan framdragits till Norsborg. Det är därför nödvändigt att god kontakt erhålles mellan denna bana och sjukhuset.

Vid studierna av trafiknätets uppbyggnad har utgått från följande tidplan.

Sjukhuset

	Personal inkl lärare, elever	Besök	Byggfolk	Totalt
Före Etapp I 1.1.72	150	—	860	1 010
Före Etapp I 1.3.72	620	200	860	1 730
Före Etapp II 1.9.72	1 360	900	850	3 110
Före Etapp III 1.11.73	2 160	1 340	550	4 050
Före Etapp IV 1.5.74	3 330	1 670	450	5 450

Inneliggande patienter

1.3.72	60
1.9.72	360
1.11.73	504
1.5.74	712

Denna beräknas bli öppnad under 1974 med 150 lärare och elever men ännu ej några patienter. År 1977/78 beräknas undervisningen ha fått full omfattning med ca 1 000 patienter per dag.

Bebyggelsen i Västra Flemingsberg

Inflyttning år	Antal lägenheter	Ackumulerat antal lägenheter
1972	900	900
1973	900	1 800
1974	900	2 700
1975	900	3 600
1976	900	4 500
1977	900	5 400

Tunnelbanans utbyggnad

Förlängning till Fittja	1.10.1972
Förlängning till Norsborg	1974
Övre entré vid Masmo	1974

Väg 226 ombygges hösten 1972—hösten 1974

Katrinebergsvägen ombygges till våren 1972

De trafikantkategorier man har att ta hänsyn till är dels anställda vid sjukhuset där innefattande lärare och studerande vid olika skolor dels besökande patienter i öppen vård, dels slutligen besökande till patienter på sjukhuset. Patienter i öppen vård är direkt hänförliga till sjukhusets upptagningsområde. Detta gäller dock ej övriga kategorier, varför man måste räkna med att en del av trafiken till sjukhuset kommer att vara Stockholmsinriktad vilket även gäller trafiken från bostadsbebyggelsen i Västra Flemingsberg.

I följande skisseras ett förslag till busslinjenät för sjukhusets trafikförsörjning baserat på bebyggelseutvecklingen och bostadslokaliseringen inom det aktuella området. Det skisserade nätet är avsett att utgöra ett komplement till den nuvarande trafiken och linjerna kommer att bli föremål för justeringar eller kompletteringar på grund av den trafikbild som uppkommer.

Ömsesidiga kontinuerliga kontakter kommer därför att upprätthållas mellan sjukvårdsförvaltningen, fastighetsförvaltningen och trafikbolaget i samband med den rullande planeringen och uppföljningen av denna.

Förslag till busslinjenät

1 För att ge sjukhuset och det nya bostadsområdet kontakt med dels Stockholms city via pendeltågen vid Huddinge station och dels närmast befintliga bostadsområden, Katrineberg och Tullingeberg, föreslås att linjerna 712 och 722 läggs samman till en linje:

712 med sträckning Huddinge station—Huddingevägen—Glömstavägen—Tullingevägen—Huddinge sjukhus—Katrinebergsvägen—(Tullinge parkhem—) Tullingeberg—Tullinge station.

Linjesträckningen inlagd på kartbilaga.*

Linjen ges tidtabellsmässig anslutning vid Huddinge station till stomtågen från och till Stockholms Central, d v s 30 minuters turtäthet under större delen av trafikdygnet. Linjen tillgodoser dessutom resebehovet mellan Huddinge centrum och sjukhuset och ger direkta förbindelser mellan sjukhuset och Tullinge, Tullingeberg, Tullingeparkhem och Katrineberg. Vid Tullinge station upprätthålles anslutning med samtliga tågförbindelser i riktning mot Stockholm.

Efter hand som sjukhuset tas i bruk och bostadsområdet i Västra Flemingsberg byggs ut måste linje 712 förstärkas med extravagnstrafik på sträckan Huddinge station—sjukhuset—Västra Flemingsberg. Avståndet Huddinge sjukhus—Huddinge station är ca 3,5 km och restiden beräknas till cirka 8 minuter. Restiden Stockholms Central—Huddinge sjukhus inkl byte tåg—buss beräknas till 28—30 minuter.

2 Trafikanter från Stockholms sydvästra förorter och från Norra Botkyrka kommer huvudsakligen att resa till och från sjukhuset via Vårby och Glömstavägen. Till sjukhusets upptagningsområde hör även Tumba och Grödinge inom Botkyrka kommun. För att tillgodose behovet av kollektiva förbindelser i samtliga dessa relationer föreslås inrättande av en ny busslinje.

713 Tumba station—Stockholmsvägen—Tullinge station—Katrinebergsvägen—Huddinge sjukhus—Glömstavägen—Vårby (linjesträckningen markerad på kartbilaga).

I samband med förlängningen av tunnelbanan den 1.10 1972 bör ändpunkten för denna linje förläggas vid Fittja tunnelbanestation.

Linje 713 ges tidtabellsmässig anslutning vid Tullinge station till pendeltågen från och till Södertälje. Samtidigt får linjen kontakt med övriga anslutningsbussar vid Tumba station, linje 717 från Vårsta—Bremora, linje 718—719 från Storvreten, linje 725 från Salemstaden och linjerna 727—729 från Grödinge.

Förutom att Huddinge sjukhus ges direktkontakt med stora delar av sitt upptagningsområde kommer den nya linjen 713 att ge goda tvärgående förbindelser mellan Tumba—Tullinge området och syd-Linje 713 får 30 min turtäthet hela dagen. Restiden Tumba station—sjukhuset beräknas till ca 20 minuter och Vårby—sjukhuset ca 15 minuter.

3 Linje 720 Vårby—Huddinge station föreslås tills vidare trafikerad i oförändrad sträckning och omfattning. Denna linje bör betraktas som en lokal förbindelse mellan Huddinge centrum och kommunens västra delar. Eftersom linjen dessutom tillgodoser trafikförsörjningen av Fredriksdal och S:t Botvids kyrkogård, är det inte lämpligt att kombinera dessa trafikuppgifter med körning via sjukhuset.

* Ej här tryckt.

4 För resor mellan sjukhuset och de östra delarna av Huddinge kommun hänvisas till busslinje 744, Skogås—Trångsund—Farsta—Högdalen—Huddinge centrum, med byte till någon av busslinjerna mellan Huddinge station och Huddinge sjukhus.

Tillhör
dokument 18

Trafikomfattningen på de skilda linjerna blir beroende av dels i vilka delar av regionen man kan rekrytera arbetskraft till Huddinge sjukhus, samt dels i vilken utsträckning arbetskraften kommer att vara bilbunden. Till pendeltågen anslutande busstrafik blir dock bunden vid pendeltågens halvtimmestrafik, varför en eventuell kapacitetsförstärkning måste ske med dubbleringsbussar. Linje 713, vilken kommer att ansluta till tunnelbanan vid Fittja kan dock ges större tidtabellsvariation på sträckan Fittja—sjukhuset eftersom turintervallet på tunnelbanan varierar från 10 till 15 minuter.

För att den kollektiva trafikförsörjningen av Huddinge sjukhus skall bli så tillfredsställande som möjligt krävs en anpassning mellan den kollektiva trafikens tidtabeller och arbetstiderna vid sjukhuset. Pendeltågens tidtabellslägen är hårt låsta med hänsyn till att tågen går i fasta omlopp. Av denna orsak har det för sjukhusets representanter, i den inledningsvis nämnda arbetsgruppen, framhållits att arbetstiderna på sjukhuset bör förläggas så att man når största möjliga överensstämmelse med tiderna för de med pendeltågen synkrona busslinjerna.

Den ovan skisserade utökningen av busstrafiken medför att fler bussar och mer personal måste avdelas för denna trafikuppgift. Vid starten 1972 beräknas antalet tursatta vagnar på de berörda linjerna komma att öka med 4 bussar. Personalbehovet beräknas öka med 10 anställda. De ökade kostnaderna härför beräknas till 1,1 mkr/år. Efterhand som sjukhuset tas i bruk och bostadsområdet Västra Flemingsberg byggs ut kommer personal och bussbehovet att öka successivt, i första hand till följd av ökad insatstrafik under högrafiktid.

Den nuvarande terminalen vid Huddinge station kommer troligen ej i längden kunna klara den ökade trafiken sedan linjen till Huddinge sjukhus inrättats. Terminalutrymmet vid stationen kan dock utökas, när så erfordras, genom att man ianspråktar utrymmen vilka nu används för parkering, norr om den nuvarande terminalen. Som ovan angivits kommer väg 226 att vara föremål för ombyggnad under tiden hösten 1972—hösten 1974. Till en del kommer den ombyggda vägen att framgå helt skild från den nuvarande men på den resterande delen måste man räkna med att ombyggnadsarbeten kan medföra vissa störningar för trafiken. Man får dock förutsätta att arbetena bedrivs på sådant sätt att dessa störningar blir små.

Det föreslagna busslinjenätet kommer att ge kontakt med pendeltågen vid Huddinge, Tullinge och Tumba stationer samt med tunnelbanan vid Masmö station. Till dess tunnelbana framförts till Norsborg sker provisorisk anslutning till det trafiksystem som temporärt ombesörjer tunnelbanans trafikuppgifter inom den norra delen av sjukhusets upptagningsområde. Trafikeringen på linjenätet både vad beträffar relationer mellan olika ändpunkter och turtäthet kommer att behöva varieras beroende på skiftande efterfrågan som en följd av upptagningsområdets storlek och invånarantal, personalens bosättning samt sjukhusets och övriga institutioners tillväxt.

Tillhör
dokument 18

Med hänsyn till vad ovan anförts hemställes att styrelsen måtte besluta att de ovan skisserade ändringar av busslinjenätet skall genomföras för att förse Hudinge sjukhus samt bostadsområdet i Västra Flemingsberg samt att smärre ändringar av detta linjenät får ske inom ramen för trafikförsörjningens principiella uppläggning för att om så visar sig möjligt förbättra trafikstandarden eller åstadkomma en gynnsammare resursutnyttjning.*

Helge Berglund
Verkställande direktör

Sven Jonasson
Trafikdirektör

Kurt Pålsson
Teknisk direktör

* *Anm* SL:s styrelse beslöt vid sammanträde den 6.12.71 i överensstämmelse med hemställen.

KOMMUNIKATIONSDEPARTEMENTET

Avskrift

1972-05-05

I 1090/72

Statens järnvägar

105 50 STOCKHOLM

Uppdrag till statens järnvägar rörande stationsanläggning vid Flemingsberg

Kungl Maj:t uppdrar åt statens järnvägar att vidta erforderliga förberedelser för att på sträckan Stockholm—Södertälje till årsskiftet 1974—1975 utföra en stationsanläggning vid Flemingsberg för den pendeltågstrafik, som statens järnvägar bedriver åt AB Storstockholms Lokaltrafik.

Kungl Maj:t uppdrar vidare åt statens järnvägar att utreda och för Kungl Maj:t redovisa kapacitetsförhållandena på ifrågavarande bansträcka med hänsyn till såväl fjärr- som lokaltågstrafiken, varvid speciellt skall beaktas pågående teknisk utveckling på sträckan. I sammanhanget skall mot bakgrund härav klarläggas i vad mån tillkomsten av station Flemingsberg återverkar på möjligheterna att i hittillsvarande utsträckning vidmakthålla pendeltågstrafiken i övrigt på berörda sträcka. Definitivt beslut i kapacitetsfrågan behöver fattas under första halvåret 1974.

Bengt Norling

Nils-Olov Hasslev

Bestyrkes i tjänsten

Gunilla Svärd

Avskrift till

Stockholms läns landsting
AB Storstockholms Lokaltrafik

STOCKHOLMS LÄNS LANDSTING
LANDSTINGSRÅDET FÖR
TRAFIKFRÅGOR

PROMEMORIA FU 43 22 aug 72

1972.08.21

PM angående preliminärt avtal mellan SJ och Stockholms läns landsting om järnvägstrafik på sträckan Västerhaninge—Nynäshamn samt motion av herr A Göransson angående trafikering Västerhaninge—Nynäshamn
(2 bilagor)

KSL-styrelsens presidium beslöt den 2 maj 1969 uppdraga åt AB Storstockholms Lokaltrafik att träffa och för presidiet framlägga preliminär överenskommelse med Statens Järnvägar angående den erforderliga upprustningen för trafik med pendelenheter på sträckan Västerhaninge—Nynäshamn, finansieringen av denna upprustning samt beträffande övriga frågor som erfordras för denna trafiks inrättande.

I en i KSL:s förbundsfullmäktige väckt motion har herr A Göransson hemställt att förbundsfullmäktige måtte besluta att ge förbundsstyrelsen i uppdrag att utreda frågan om trafikeringen Västerhaninge—Nynäshamn med beaktande av de i motionen anförda synpunkterna. Beträffande motiveringen för denna hemställan hänvisas till motionen (vilken bifogas trafikkontorets tjänsteutlåtande som bilaga, se bilaga 1 till denna PM).

AB Storstockholms Lokaltrafik har i skrivelse till trafiknämnden den 15 augusti 1972 redovisat preliminär överenskommelse mellan SJ och Stockholms läns landsting angående lokaltrafik på järnvägslinjen Västerhaninge—Nynäshamn vilken förutsätter godkännande från landstinget och SJ:s styrelse och som träffats med SJ den 10 mars 1972.

Förhandlingarna har från SL:s sida förts med den principiella förutsättningen att Hörjelöverenskommelsens grundregler vad beträffar finansiering och övriga ekonomiska frågor skall tillämpas. SJ har dock vägrat godtaga detta och hävdar att detta trafikeringsavtal ej styrs av Hörjelöverenskommelsen. Föreliggande preliminära avtal bygger således på andra ekonomiska principer än vad som anges i Hörjelöverenskommelsen. Det preliminära avtalet innebär att trafiken skall bedrivas med en pendeltågsenhet i anslutningstrafik till/från pendeltågen vid Västerhaninge. Omstigning mellan tågen skall ske i Västerhaninge. Denna trafik kompletteras med två insatståg morgon respektive kväll. Antal förbindelser i vardera riktningen är detsamma som i nuvarande tidtabell, d v s måndag—fredag

12, lördag 11 och söndag 9. Restiden Stockholm—Nynäshamn (inkl omstigningstid i Västerhaninge) blir i princip 70 minuter i riktning mot Nynäshamn och 73 minuter mot Stockholm. Motsvarande restider är i nuvarande tidtabellen 79 respektive 82 minuter. Årskostnaden för trafiken har beräknats till 5,9 miljoner kronor. I övrigt hänvisas till trafiknämndens tjänsteutlåtande jämte bilagor (*bilaga 1*).

Trafiknämnden beslöt den 17 augusti 1972

dels hemställa att landstinget måtte besluta godkänna preliminärt träffat avtal mellan SJ och Stockholms läns landsting om järnvägstrafik på sträckan Västerhaninge—Nynäshamn,

dels föreslå att förevarande motion av herr A Göransson besvaras med hänvisning till vad som anförts i detta och SL:s utlåtande.

Herr Paul Grabö (c) har i ett *särskilt uttalande* anfört följande:

"Jag beklagar den ytterst korta tid som stått trafiknämndens ledamöter tillhanda för ställningstagande till avtalstexten. Ett slutligt ställningstagande från centerns sida får därför anstå till behandling av ärendet i förvaltningsutskottet och landstinget.

Jag förutsätter emellertid att avtalet ger framtida möjligheter för såväl gods- som persontransporter mellan Nynäshamns hamn och Stockholm. Detta är angeläget inte minst med tanke på behovet av en utbyggnad av hamnanläggningen i Nynäshamn till en storhamn för stockholmsregionen, vilket förutsätts bli i den sk riksplaneskissen."

Finanskontoret har i tjänsteutlåtande den 21 augusti 1972 hemställt

att förvaltningsutskottet föreslår landstinget besluta att godkänna det preliminära avtal som träffats mellan SJ och Stockholms läns landsting om järnvägstrafik på sträckan Västerhaninge—Nynäshamn.

Med hänvisning till vad som anförts i denna PM hemställer jag att förvaltningsutskottet måtte föreslå landstinget besluta

dels att för sin del godkänna det preliminärt träffade avtalet mellan SJ och Stockholms läns landsting om järnvägstrafik på sträckan Västerhaninge—Nynäshamn,

dels ock att förevarande motion av herr A Göransson anses besvarad med vad som anförts i denna PM.

Bertil Jonberger