

STOCKHOLMS LÄNS LANDSTING  
TRAFIKNÄMNDEN  
Trafikkontoret  
Sektionschef Nygren

*Bilaga 1 till landstingsrådet Jonbergers PM 1972.08.21*

TJÄNSTEUTLÅTANDE

1972.08.16

TR 103—0286

Trafiknämnden

*Angående preliminärt avtal mellan SJ och Stockholms läns landsting om järnvägstrafik på sträckan Västerhaninge—Nynäshamn samt motion nr 1/1967 av herr A Göransson angående trafikering Västerhaninge—Nynäshamn (4 bilagor)*

I skrivelse till KSL den 17 april 1969 föreslog AB Storstockholms Lokaltrafik, som hade KSL:s uppdrag att med anledning av olika framställningar närmare studera den framtida trafiken mellan Västerhaninge och Nynäshamn, att KSL skulle uppdraga åt SL att med SJ överenskomma om den erforderliga upprustningen av stationerna på sträckan Västerhaninge—Nynäshamn m m.

I anledning av SL:s förslag i skrivelsen till KSL av den 17 april 1969 beslöt KSL-styrelsens presidium 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. Frågan hade dessförinnan den 25 april 1969 behandlats i trafikutskottet som därvid beslöt föreslå förbundsstyrelsen besluta dels att trafiken Västerhaninge—Nynäshamn utföres spårbunden och snarast möjligt med samma material som för övrig trafik, dels uppdraga åt SL att vid utformning av Västerhaninge station tillse att möjligheter hålles öppna att i framtiden såväl ha särskild pendel till Nynäshamn som delning av tåg.

AB Storstockholms Lokaltrafik har i bilagda skrivelse till trafiknämnden av den 15 augusti 1972 redovisat en preliminär överenskommelse mellan SJ och Stockholms läns landsting angående lokaltrafik på järnvägslinjen Västerhaninge—Nynäshamn vilken förutsätter godkännande från landstinget och SL:s styrelse och som träffats med SJ den 10 mars 1972. Efter denna tidpunkt har vissa detaljer i avtalet slutbehandlats. Trafiken skall börja samtidigt som pendeltrafiken med X1-enheter mellan Västerhaninge och Kungsängen startar.

SL:s styrelse beslöt den 14 augusti 1972 att för sin del godkänna den preliminära överenskommelsen.

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 i riktning mot Stockholm. Motsvarande restider är i nuvarande tidtabellen 79 respektive 82 minuter. Stationer och hållplatser blir samma som i nuvarande trafik, dock kommer inte några tåg att utsträckas till hållplatsen i Nynäshamns hamn. På stationer och hållplatser kommer höjning av plattformarna att göras för att dessa skall passa till pendeltågen. Därutöver krävs vissa spårarbeten, främst i Västerhaninge. Två nya pendeltågsenheter anskaffas av SJ för trafiken enligt det preliminära avtalet. Enheterna kommer att ingå i den totala vagnparken som används för entreprenadtrafiken.

Ersättning till SJ föreslås ske genom att SL till SJ erlägger dels en årlig arrendavgift om 2 miljoner kronor, dels en avgift om 14,57 kronor per för SL:s räkning körd kilometer med X1-enhet. Ersättning skall utgå för minst 250 000 X1-kilometer per år. Beloppen hänför sig till kostnadsnivån för april 1972 och skall indexregleras enligt särskilt angivna regler. Den till avtalet fogade tidtabellen innebär en produktion av ca 270 000 X1-kilometer per år. Årskostnaden för denna trafik blir i angiven kostnadsnivå 5,9 miljoner kronor.

Överenskommelsen har givits samma giltighetstid som normalspårsöverenskommelsen d v s t o m den 31 december 1990.

Trafikkontoret får i anledning härav anföra följande.

Den med SJ träffade preliminära överenskommelsen får ses som ett förhandlingsresultat och får därigenom anses godtagbar även om överenskommelsen bygger på andra ekonomiska principer än vad som anges i Hörjelöverenskommelsen. Trafikkontoret får därför föreslå att trafiknämnden för sin del tillstyrker den preliminärt träffade överenskommelsen.

Trafikkontoret föreslår också att de framställningar i ärendet som inte besvarades i samband med SL:s yttrande i ärendet av den 17 april 1969, nämligen motion nr 1/1967 av herr A Göransson och en skrivelse i ärendet från samarbetsnämnden för Nynäshamn, Sorunda och Ösmo av den 12 oktober 1966 får anses besvarade med hänvisning till att preliminärt avtal nu träffats mellan SJ och Stockholms läns landsting om järnvägstrafik på sträckan Västerhaninge—Nynäshamn.

#### *Hemställen*

Trafikkontoret hemställer att trafiknämnden måtte besluta

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

*dels* föreslå att förevarande motion av herr A Göransson — nr 1 1967 — besvaras med hänvisning till vad som anförts i detta och SL:s utlåtande,

Tillhör  
dokument 20

*dels* besvara skrivelsen från samarbetsnämnden för Nynäshamn, Sorunda och Ösmo med hänvisning till detta utlåtande.

Bror Hillbom

Ingemar Berg

**Bilagor:**

Skrivelse från SL den 15 augusti 1972 ang preliminärt avtal mellan SJ och Stockholms läns landsting.

Förslag till preliminär överenskommelse mellan SJ och Stockholms läns landsting.\*

Protokoll från förhandlingar mellan SL och SJ angående trafikeringen Västerhaninge—Nynäshamn.\*

Motion nr 1/1967.\*\*

\* *Anm.* Förslaget till överenskommelse överensstämmer med den senare godkända. Denna liksom protokollet av den 10 mars 1972 från förhandlingarna mellan SL och SJ ang trafikeringen Västerhaninge—Nynäshamn redovisas i dokument 24.

\*\* Ej här tryckt.

## AB STORSTOCKHOLMS LOKALTRAFIK

Ade/LA

15 aug 1972

Dnr 516—183-T 510—4

Stockholms läns landsting

Trafiknämnden

Fack

104 20 STOCKHOLM 22

*Angående preliminärt avtal mellan SJ och Stockholms läns landsting om järnvägstrafik på sträckan Västerhaninge—Nynäshamn*

KSL uppdrog den 7.5.1969 åt SL att träffa och för förbundsstyrelsens presidium framlägga preliminär överenskommelse med SJ angående den erforderliga upprustningen för trafik med pendelenheter på sträckan Västerhaninge—Nynäshamn, finansiering av denna upprustning samt beträffande övriga frågor som erfordras för denna trafiks inrättande.

Preliminär överenskommelse, som förutsätter landstingets och SJ styrelsers godkännande, träffades med SJ den 10.3.1972. Därefter har vissa detaljer i avtalet slutbehandlats.

Förhandlingarna har från SL:s sida förts utifrån den principiella förutsättningen att Hörjelöverenskommelsens grundregler vad beträffar finansieringen och övriga ekonomiska frågor skall tillämpas. SJ har dock vägrat godtaga detta och hävdar att detta trafikeringsavtal ej styrs av Hörjelöverenskommelsen. Någon möjlighet att ändra SJ:s inställning har inte funnits. Underhandskontakter med berörda kommuner har dessutom visat att en av kommunerna inte kan godtaga annan trafiklösning än järnvägstrafik. Det föreliggande preliminära avtalet bygger således på andra ekonomiska principer än vad som anges i Hörjelöverenskommelsen. Följande kommentarer kan för övrigt göras.

### *Trafik*

Trafiken skall bedrivas med en pendeltågsenhet (motorvagn och manöverbvagn) i anslutningstrafik till/från pendeltågen vid Västerhaninge. Omstigning mellan tågen skall ske i Västerhaninge. Denna trafik kompletteras med två insatståg morgon respektive kväll. Principiell tidtabell ingår i bilaga 1 till avtalet. Antal förbindelser i vardera riktningen enligt denna tidtabell är detsamma som i nuvarande tidtabell måndag—fredag 12, lördag 11 och söndag 9. Restiden Stockholm—Nynäshamn (inklusive omstigningstid i Västerhaninge) blir i princip 70 minuter i riktning mot Nynäshamn och 73 minuter i riktning mot Stockholm. Motsvarande restider i nuvarande tidtabell är 79 respektive 82 minuter (tiderna varierar mellan 71 och 89 minuter).

Trafiken till/från Muskövarvet och Gotlandsbåtarna torde inte kunna ombesörjas med järnvägstrafiken. Anslutningen till pendeltågen i Västerhaninge gör att någon större möjlighet inte finns att beakta arbetstiderna vid Muskövarvet och båtarnas ankomst och avgångstider vid Nynäshamn. Trafiken torde därför med största sannolikhet få ombesörjas med bussar antingen i anslutningstrafik till Västerhaninge eller direkt till Stockholm.

Stationer och hållplatser blir samma som i nuvarande trafik, dock kommer inte några tåg att utsträckas till hållplatsen i Nynäshamns hamn av skäl som angivits här ovan.

#### *Investeringar*

Stationer och hållplatser rustas upp enligt vad som anges i bilaga 2 till avtalet. De huvudsakliga åtgärderna är höjningen av plattformar för att dessa skall passa till pendeltågen. Därutöver krävs vissa spårarbeten, främst i Västerhaninge. Två nya pendeltågenheter anskaffas av SJ för trafiken enligt detta avtal. Enheterna kommer att ingå i den totala vagnparken som används för entreprenadtrafiken.

#### *Ersättning till SJ*

Enligt vad som inledningsvis angavs utgår ersättning till SJ enligt andra principer än vad som anges i Hörjelöverenskommelsen.

SL skall erlagga till SJ

dels en årlig arrendeavgift om 2,0 miljoner kronor,

dels en avgift om 14,57 kronor per för SL:s räkning körd kilometer med X1-enhet. Ersättning skall utgå för minst 250 000 X1-kilometer per år.

Beloppen hänför sig till kostnadsnivån för april 1972 och skall indexregleras enligt regler angivna i bilaga 3 till avtalet.

Den till avtalet fogade tidtabellen innebär en produktion av ca 270 000 X1-kilometer per år. Årskostnaden för denna trafik blir i angiven kostnadsnivå 5,9 miljoner kronor.

#### *Överenskommelsens giltighetstid*

Överenskommelsen har givits samma giltighetstid som normalspårsöverenskommelsen d v s till och med den 31 december 1990.

SL:s styrelse beslöt den 14.8.1972 att för sin del godkänna den preliminära överenskommelsen, som härmed jämte tillhörande protokoll från förhandlingarna överlämnas för landstingets godkännande.

**AB STORSTOCKHOLMS LOKALTRAFIK**

Helge Berglund

Verkställande direktör

C Adebäck

STOCKHOLMS LÄNS LANDSTING  
FINANSKONTORET  
Budgetavdelningen  
B Ringborg/GH

*Bilaga 2 till landstingsrådets PM  
1972.08.21*

TJÄNSTEUTLÅTANDE

1972.08.21

Förvaltningsutskottet

*Avtal mellan SJ och Stockholms läns landsting om järnvägstrafik på sträckan Västerhaninge—Nynäshamn*

I mitten av 1973 inleds trafik med pendeltåg på sträckan Västerhaninge—Kungsängen. Därmed beräknas Statens Järnvägars produktion för SL:s räkning stiga med 3,9 miljoner vagnkilometer. Inför trafikstarten på Västerhaningependeln har olika alternativ prövats för trafikförsörjningen av Nynäshamnsområdet.

KSL tog den 7.5 1969 ställning för att Nynäshamnsområdet även i fortsättningen i stor utsträckning skulle trafikförsörjas med järnväg. Kommunalförbundet uppdrog åt SL att träffa och för förbundsstyrelsens presidium framlägga preliminär överenskommelse med SJ angående den erforderliga upprustningen för trafik med pendelenheter på sträckan Västerhaninge—Nynäshamn, finansiering av denna upprustning samt beträffande övriga frågor som erfordras för denna trafiks inrättande.

Preliminär överenskommelse, som förutsätter landstingets och SJ-styrelsens godkännande, träffades med SJ den 10.3 1972. Därefter har vissa detaljer i avtalet slutbehandlats. SL:s styrelse har godkänt den preliminära överenskommelsen genom beslut den 14.8 1972 och AB Storstockholms Lokaltrafik överlämnar den för landstingets godkännande med skrivelse den 15 augusti 1972.

Överenskommelsen innebär i största korthet att restiden mellan Nynäshamn och Stockholm förkortas med ca 10 minuter, inklusive ett tillkommande byte i Västerhaninge. Turtätheten blir som tidigare men trafiken kommer att ske med pendeltågsvagnar i stället för som tidigare med loktåg. SL:s kostnader i form av ersättning till SJ för trafiken beräknas till 5,9 miljoner kronor per år i 1972 års prisnivå. Betalningen till SJ skall indexregleras.

Finanskontoret får i ärendet anföra följande.

Den årliga kostnaden för trafiken mellan Nynäshamn och Västerhaninge enligt det preliminära avtalet uppskattas överstiga nuvarande kostnader med ca 2,5 miljoner kronor per år enligt en uppgift som SL lämnat underhand till finanskontoret. Denna kostnadsökning motsvaras av en mycket måttlig trafikstandardförbättring. Ur denna synpunkt kan alltså inte avtalet betraktas som särskilt fördelaktigt för landstinget. Såsom ovan påpekats måste emellertid överenskommelsen ses som en följd av utbyggnaden av pendeltågstrafiken till Västerhaninge.

Oförändrad direkttrafik från Nynäshamn till Stockholm är i och med denna trafikstart ej längre tänkbar. Med tanke på att beslut om pendeltågtrafik till Västerhaninge redan är fattat finner finanskontoret att föreliggande överenskommelse om trafiken mellan Västerhaninge och Nynäshamn är acceptabel och bör tillstyrkas.

Tillhör  
dokument 20

Finanskontoret hemställer att förvaltningsutskottet föreslår landstinget besluta

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

Rune Carlsson

Walter Slunge

STOCKHOLMS LÄNS LANDSTING  
LANDSTINGSRÅDET FÖR  
TRAFIKFRÅGOR

1972.10.02

Generaldirektör Lars Peterson  
Statens Järnvägar  
105 50 STOCKHOLM

Broder!

Landstinget beslöt vid sammanträde den 11 september 1972 att för sin del godkänna det preliminärt träffade avtalet mellan Statens Järnvägar och landstinget om järnvägstrafik på sträckan Västerhaninge—Nynäshamn.

Protokollsutdrag och förvaltningsutskottets utlåtande bifogas.

Jag förväntar att Du nu tar upp ärendet i Din styrelse och avvaktar tacksamt meddelande när så har skett.

Med hälsningar

Bertil Jonberger

Generaldirektören

1972-10-11

Dnr Da 72-0400/193

Landstingsrådet Bertil Jonberger  
Stockholms Läns Landsting  
Fack  
104 22 STOCKHOLM 22

Broder,

Tack för brevet den 2 oktober 1972. Som framgått redan i samband med den kontakt jag tog med Gunnar Hjerne den 14 augusti och vid vårt besök hos landstinget den 31 augusti är vi intresserade av fortsatta överläggningar inte bara om trafiken på Nynäsbanan utan också om de övriga frågor rörande pendeltågstrafiken som vi diskuterat under dessa överläggningar.

Jag är tacksam för uppgift om ett par alternativa tider för fortsatt överläggning som passar för landstingets del.

Med hälsning

Lars Peterson

## STOCKHOLMS LÄNS LANDSTING

1972-10-20

Till  
Styrelsen för statens järnvägar

Enligt överenskommelse av den 20 januari 1967 mellan dåvarande Kommunalförbundet för Stockholms stads och läns regionala frågor (KSL) och Statens järnvägar bedriver SJ för AB Storstockholms Lokaltrafik (SL) viss lokaltrafik på järnvägslinjen Västerhaninge—Nynäshamn. Överenskommelsen träffades i anslutning till det sk normalspårsavtalet av den 15 och 31 mars 1966 mellan SJ och KSL, vilket i sin tur är grundat på den sk Hörjelöverenskommelsen av år 1964, och gäller till den tidpunkt, då pendeltrafiken startar på sträckan Västerhaninge—Stockholm C—Kungsängen. I avvaktan på genomförandet av erforderliga ombyggnadsarbeten på sträckan Stockholm C—Västerhaninge, vilka förutsatts för öppnandet av nyssnämnda pendeltrafik, har förhandlingar förts mellan SL, företrädande Stockholms läns landsting, och SJ angående fortsättning av lokaltrafiken genom SJ:s försorg på sträckan Nynäshamn—Västerhaninge efter det pendeltrafiken startat. Pendeltrafiken fram till Västerhaninge förutsattes såväl i Hörjelöverenskommelsen som i normalspårsavtalet starta år 1970 men har försenats på grund av att nödvändiga ombyggnadsarbeten dragit ut på tiden. Förhandlingarna mellan SJ och SL om lokaltrafiken på sträckan Västerhaninge—Nynäshamn ledde den 10 mars 1972 fram till villkorligt träffad överenskommelse, vilken för sin giltighet förutsätter godkännande av dels Stockholms läns landsting, dels Statens järnvägars styrelse.

Enligt överenskommelsen skall trafiken ta sin början samtidigt som pendeltrafiken med X1-enheter mellan Västerhaninge och Kungsängen startar och ha anslutning till denna pendeltrafik. Starten har förutsatts kunna ske vid tidtabellskiftet i juni 1973.

Landstinget har för sin del godkänt överenskommelsen vid landstingsmötet den 11 september 1972. Efter att förhandlingarna slutförts har emellertid chefen för SJ meddelat att han icke är beredd att förelägga överenskommelsen SJ:s styrelse för godkännande med mindre andra frågor rörande pendeltrafiken löses. De frågor som då avses är inrättandet av pendeltågstation vid Flemingsberg på bandelen Södertälje—Stockholm och därmed förenade spörsmål rörande kapaciteten på denna bandel.

Med hänsyn till att överhängande risk uppstår för försening av igångsättningen av den nya trafikeringen på sträckan Västerhaninge—Nynäshamn, nödgas vi genom förevarande framställning till Statens järnvägars styrelse hemställa om godkännande av överenskommelsen av den 10 mars 1972 ävensom innehållet i det samma dag tecknade protokollet. Handlingarna biläges.\*

I saken vill vi ytterligare anföra följande. Starten av pendeltrafiken i sträckan Västerhaninge—Kungsängen är redan de facto tre år försenad i förhållande till vad som förutsatts i principöverenskommelsen av år 1964 och i det sk normalspårsavtalet mellan SJ och KSL av år 1966. Tekniska hinder att nu genomföra starten vid tidtabellsskiftet i juni 1973 föreligger enligt vad vi inhämtat endast i fråga om ombyggnaden av stationen i Västerhaninge.

I normalspårsavtalet av år 1966 finns angivet vilka ombyggnadsåtgärder som skulle vidtagas vid förortstationerna, således även för Västerhaninge station. Med anledning av i första hand berörda kommuners önskemål om högre standard vid stationerna träffades en överenskommelse år 1970 mellan SJ och landstinget. I det till avtalet hörande protokollet, § 3, finns noterat att överenskommelse om utformningen av Västerhaninge station skall träffas i samband med fortsatta förhandlingar om kollektivtrafiken mellan Västerhaninge och Nynäshamn varvid skall beaktas att godshanteringen i Handen och Västerhaninge helt överflyttas till Jordbro. I protokollets § 4 anges att efter hemställan från SL utfäste sig SJ dels att verka för att pendeltrafiken på sträckan Stockholm C—Västerhaninge startas under 1972, dels att pröva möjligheterna att insätta ytterligare två insatståg (alltså sammanlagt fem insatståg) på sträckan Stockholm C—Västerhaninge. SJ anmälde preliminärt praktiska svårigheter att medhinna ombyggnadsarbetena så att trafiken kan starta under år 1972 ävensom att insätta ytterligare insatståg.

Frågan om Västerhaninge stations ombyggnad till högre standard än vad som bestämts i normalspårsavtalet av år 1966 har också, i enlighet med överenskommelsen om stationsupprustning på Nynäsbanan av år 1970, avgjorts i samband med att överenskommelse villkorligt träffades den 10 mars 1972 om trafiken Västerhaninge—Nynäshamn. I det till avtalet hörande protokollet, § 5, har noterats angående Västerhaninge station att investeringskostnaderna för fasta anläggningar vid Västerhaninge station enligt ritning D 10352 skall utöver 1,835 miljoner kronor (kostnadsnivån 1.4.1971) finansieras och ersättas enligt normalspårsöverenskommelsen av den 15 och 31 mars 1966 (beräknat till 3,9 miljoner kronor exkl räntan under byggnadstiden, moms och administration i kostnadsnivån 1.4.1971).

Godkännes inte sistnämnda överenskommelse av Statens järnvägars styrelse riskeras ytterligare försening av starten för pendeltrafiken mellan Västerhaninge och Stockholm, en försening som är helt vållad av SJ. För att undvika en sådan försening ser sig landstinget nödsakat att, i den händelse Statens järnvägars styrelse inte godkänt överenskommelsen om trafiken Västerhaninge—Nynäshamn före den 1 november 1972 hemställa om att Västerhaninge station temporärt åt-

\* Anm. Ej här bilagda.

gärdas i princip i den omfattning varom överenskommelse träffades den 15 och 31 mars 1966 mellan SJ och KSL.

Tillhör  
dokument 22

Något sakligt samband mellan trafikeringen på Nynäshamnslinjen och frågan om inrättande av pendeltågstationen vid Flemingsberg föreligger inte. Tvärtom har det vid tidigare förhandlingstillfälle (den 18 augusti 1971) av chefen för SJ klart markerats att frågan om lokaltrafiken på sträckan Västerhaninge—Nynäshamn med dess anslutning till pendeltrafiken Västerhaninge—Kungsängen kan lösas separat, d v s utan koppling till andra frågor rörande lokaltrafiken på SJ-nätet inom Stockholmsregionen. Förhandlingarna om nytt avtal om trafiken på sträckan Västerhaninge—Nynäshamn har också förts från denna utgångspunkt. Det är enligt vår bestämda uppfattning icke sakligt underbygga hinder som nu reses för genomförandet av det preliminärt träffade avtalet om trafiken Västerhaninge—Nynäshamn. Den risk för försening som nu föreligger för den förbättring i kollektivtrafikförbindelserna för Nynäshamnsområdet, som avtalet av den 10 mars 1972 innebär, är helt avhängig av dröjsmålet med SJ:s godkännande av sistnämnda avtal.

Vad gäller pendeltågstationen vid Flemingsberg och därmed sammanhängande kapacitetsfrågor för linjen Södertälje—Stockholm vill vi hänvisa till Kungl Maj:ts beslut av den 5 maj 1972. Vi utgår från att där beslutade åtgärder kommer att vidtagas och finner inte anledning att sammankoppla dessa frågor med frågan om Nynäshamnstrafiken.

Vi hemställer således å Stockholms läns landstings vägnar att Statens järnvägars styrelse måtte utan ytterligare dröjsmål godkänna det bilagda, villkorligt träffade avtalet den 10 mars 1972 om järnvägstrafik på sträckan Västerhaninge—Nynäshamn ävensom innehållet i det därvid tecknade protokollet.

För Stockholms läns landsting

Gunnar Hjerne

Bertil Jonberger

Björn Björnström

## KOMMUNIKATIONSDEPARTEMENTET

Avskrift

1972-11-24

I 2884/72

Statens järnvägar  
105 50 STOCKHOLM

*Prövning av avtal om viss järnvägstrafik*

Kungl Maj:t anbefaller statens järnvägar att snarast underställa Kungl Maj:t för prövning protokoll den 10 mars 1972 från förhandlingar mellan statens järnvägar och AB Storstockholms lokaltrafik angående trafikeringen av järnvägslinjen Västerhaninge—Nynäshamn jämte till protokollet fogat förslag till överenskommelse.

Bengt Norling

Nils-Olof Hasslev

Bestyrkes i tjänsten

Birgit Svensson

Avskrift till

Stockholms läns landsting

KOMMUNIKATIONSDEPARTEMENTET

Avskrift

1972-12-15 I 2929/72

Statens järnvägar  
105 50 STOCKHOLM

*Godkännande av avtal m m angående trafikeringen på järnvägslinjen Västerhaninge—Nynäshamn*

Kungl Maj:t godkänner för statens järnvägar dels det av Stockholms läns landsting godkända förslaget till överenskommelse mellan statens järnvägar och landstinget som fogats vid protokoll från förhandlingar mellan parterna den 10 mars 1972 angående trafikeringen på järnvägslinjen Västerhaninge—Nynäshamn, dels de villkor som upptagits i 3—6 §§ i protokollet. Förslaget till överenskommelse överlämnas till statens järnvägar för undertecknande.

Riktpunkten för igångsättande av såväl den i förslaget avsedda trafiken som den däri berörda trafiken mellan Kungsängen och Västerhaninge skall såvitt beror på statens järnvägar vara tidtabellskiftet år 1973 eller den senare tidpunkt som är ofrånkomlig av skäl som sammanhänger med i förslaget förutsatta anläggningsarbeten.

Bengt Norling

Nils-Olof Hasslev

Bestyrkes i tjänsten

Gunilla Svärd

Avskrift till

Stockholms läns landsting

## A V T A L

*Statens Järnvägar (SJ) och Stockholms läns landsting (landstinget) har överenskommit om följande.*

**1 Trafikåtagande**

1.1 SJ åtager sig gentemot landstinget att såsom entreprenör bedriva lokaltrafik för AB Storstockholms Lokaltrafiks (SL) räkning på järnvägslinjen Västerhaninge—Nynäshamn enligt bestämmelserna i denna överenskommelse.

Trafiken tager sin början samtidigt som pendeltrafiken med X1-enheter mellan Västerhaninge och Kungsängen startar.

1.2 Trafiken bedrivs enligt tågplan vars principiella utformning och trafiktekniska förutsättningar framgår av *bilaga 1*.

Annan tågfrekvens eller tågstorlek än som anges i bilaga 1 kan överenskommas mellan parterna. Sådan överenskommelse skall innefatta bestämmelser dels om investeringar som påkallas av ett utvidgat trafikåtagande dels om ändring av ersättningen till SJ.

Annan ändring av tågplanen än som avses i föregående stycke skall särskilt för varje tidtabellsperiod godkännas av parterna och fastställas av SJ senast den 1 mars det år tidtabellsperioden tager sin början. SL:s önskemål om ändring i tågplanen skall meddelas SJ senast den 1 oktober året före det då tidtabellsperioden tager sin början.

1.3 SJ och SL kan när som helst överenskomma om tillfälliga tågarrangemang av olika slag.

**2 Investeringar**

SJ åtager sig nyinvesteringar för trafiken enligt denna överenskommelse i den utsträckning som anges i *bilaga 2*.

Ytterligare investering från SJ:s sida förutsätter särskild överenskommelse.

**3 Taxefrågor o d****3.1 Taxesystem, utrustning**

Parterna är ense om att den taxa SL beslutar, skall tillämpas för trafik enligt denna överenskommelse.

Utrustning för biljetthantering (biljetter, maskiner o d) anskaffas, bekostas och underhålles av SL. SL svarar även för kostnader som härutöver uppkommer vid ändringar i taxe- och biljettsystem.

### 3.2 Biljetts giltighet för resa med SL:s trafikmedel

Biljett utfärdad enligt SJ:s allmänna taxa gäller inte för resa med lokaltågen.

## 4 Ersättningsfrågor

### 4.1 SL:s ersättning till SJ och avräkningsförfarande

SL erlägger till SJ

*dels* en årlig arrendeavgift om 2,0 miljoner kronor,

*dels* en avgift om 14,57 kronor per för SL:s räkning körd kilometer med X1-enhet, en motorvagn och en manövernagn (X1-kilometer). Ersättning skall utgå för minst 250 000 X1-kilometer per år.

Angivna belopp hänför sig till kostnadsnivån för april 1972. Beloppen indexregleras enligt reglerna i *bilaga 3*.

Kapitalkostnaderna för banans elektrifiering och omformarstationen i Ösmo erläggs enligt huvudavtalet av 15 och 31 mars 1966.

Preliminär ersättning erlägges av SL månadsvis i efterskott efter räkning från SJ. Ersättningen skall utgöra en tolfedel av den kalkylerade årskostnaden. Slutlig reglering av ersättning sker för kalenderåret så snart indextalen för året föreligger.

SL äger granska SJ beräkning av antalet körda X1-kilometer.

### 4.2 Beräkning av inkomsterna av lokaltrafiken och avräkningsförfarande

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

Omsättningsavgifter från kiosker i anslutning till SJ:s järnvägsanstalter vid den i punkt 1 angivna järnvägslinjen liksom reklaminkomster från järnvägslinjen redovisas av SJ och fördelas på SJ och SL enligt nedanstående sammanställning.

| Avgifter och inkomster från | Procentuell fördelning |    |
|-----------------------------|------------------------|----|
|                             | SJ                     | SL |
| SJ/SL-station               | 75                     | 25 |
| SL-station                  | 25                     | 75 |
| Lokaltågsreklam             | 10                     | 90 |

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

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

Tillhör  
dokument 24

SL:s del av omsättningsavgifter och reklaminkomster inlevereras av SJ till SL enligt de regler som anges i avtalet (punkt 5.3) av den 15 och 31 mars 1966. SL äger rätt att granska SJ:s redovisning av inkomster från lokaltrafiken samt det räkenskapsmaterial, som ligger till grund härför.

#### *5 Ersättning för skada till följd av järnvägsdriften*

SJ äger ej på grund av denna överenskommelse av landstinget eller SL söka något åter av vad SJ i följd av järnvägsdrift som avses i överenskommelsen kan ha att utge till tredje man i ersättning för skada på person eller egendom.

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

#### *6 Arbetskonflikt m m*

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 rådhighet som beslut av annan myndighet, naturhändelse, eldsvåda eller inskränkning i resurs- och reservdelstillgången. Ersättning som avses i p 4 utgår ej för tid då trafiken är inställd på grund av sådant hinder. Det i punkt 4 angivna minsta antalet X1-kilometer per år reduceras i motsvarande mån.

#### *7 Överenskommelsens giltighetstid m m*

Denna överenskommelse gäller till och med den 31 december 1990. Från den dag trafikeringen enligt denna överenskommelse påbörjas, upphör överenskommelsen av den 20 januari 1967 (ang trafik Västerhaninge—Nynäshamn) att gälla. Slutavräkning enligt punkt 5 i sistnämnda överenskommelse skall dock göras mellan SJ och SL för tiden fram till giltighetstidens utgång.

Denna överenskommelse har upprättats i två exemplar av vilka parterna tagit var sitt.

Stockholm den 16 oktober 1972

För STOCKHOLMS LÄNS  
LANDSTING

Folke Haldén

/ P Stenberg

Stockholm den 27 december 1972

För STATENS JÄRNVÄGAR

Lars Peterson

enligt Kungl Maj:ts beslut den 15 december 1972 (kommunikationsdepartementet), Dnr I 2929/72, vilket fogas härvid.

### *Trafiktekniska förutsättningar m m*

#### *1 Tågtyper (SL-tåg)*

|                |                                                                               |
|----------------|-------------------------------------------------------------------------------|
| Motorvagnståg: | Tåg sammansatt av speciella för lokaltrafiken anskaffade motorvagnar, litt X1 |
| Stomtåg:       | Tåg som pendlar i fasta omlopp                                                |
| Insatståg:     | Tåg som utöver stomtåg sättes in på hela eller delar av pendellinjen          |

#### *2 För lokaltrafiken upplåtna stationer och persontrafikservicen vid dessa*

| Förortsstation  | Trafikservice | Öppethållande                              |
|-----------------|---------------|--------------------------------------------|
| (Västerhaninge) | (SL-station)  | (Hela trafikdygnet)                        |
| Nedersta        | SL-station    | —                                          |
| Tungelsta       | SL-station    | Vardag utom lördag<br>06.30—19.00          |
| Hemfosa         | SL-station    | —                                          |
| Segersång       | SL-station    | —                                          |
| Ösmo            | SL-station    | Vardag utom lördag<br>06.00—19.15          |
| Nynäsgård       | SL-station    | —                                          |
| Nynäs havsbad   | SL-station    | —                                          |
| Nynäshamn       | SJ/SL-station | Vardag: 05.45—23.45<br>Söndag: 06.45—23.45 |

Förändringarna i persontrafikservicen kan överenskommas mellan parterna, varvid därav föranledda justeringar av ersättningsbeloppet skall göras.

#### *3 Tidtabellsförutsättningar*

Största tillåtna hastighet på sträckan Västerhaninge—Nynäshamn 80 km/tim. Tidtabell, se bihang 1.\*

Stomtågen skall fungera som matartåg till och från tågen på sträckan Västerhaninge—Stockholm C—Kungsängen med den turtäthet som kan åstadkommas med ett pendlande X1-tågsätt. Omstigning skall således ske mellan tågen i Västerhaninge.

De båda insatstågen utgörs av meranvända X1-tågsätt från pendeln Västerhaninge—Stockholm C—Kungsängen.

#### *4 Tågstorlek*

Stomtåg: En X1-enhet

Insatståg: En eller två X1-enheter

#### *5 Tågbemanningsplan*

Tågen bemannas med lokförare och biljettgranskare.

\* Ej här tryckt.

## NYINVESTERINGAR

### 1 Fasta anläggningar

SJ åtager sig att utföra byggnadsarbeten å följande stationer enligt nedannämnda ritningar:

|               | Ritn nr               |
|---------------|-----------------------|
| Västerhaninge | D 10352 <sup>1)</sup> |
| Nedersta      | 32-6947               |
| Tungelsta     | 32-7534               |
| Hemfosa       | 32-6945               |
| Segersäng     | 32-7537               |
| Ösmo          | 31-7535               |
| Nynäsgård     | 31-7536               |
| Nynäs havsbad | 32-6940               |
| Nynäshamn     | 31-7539               |

<sup>1)</sup> Av kostnaden för fasta anläggningar enl denna ritning hänföres 1,835 miljoner kronor (kostnadsnivån 1.4.1971) till detta avtal.

Utöver de spåranordningar som framgår av ovannämnda ritningar skall följande gälla:

|                |                                                                                                                                               |
|----------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Nedersta:      | Ny hög plattform, längd ca 120 m.                                                                                                             |
| Tungelsta:     | Ny hög mellanplattform, längd ca 120 m. Anordning med spärrvisering vid biljettexpeditionen. Stationen inhägnas. Automatisering av vägbommar. |
| Hemfosa:       | Ny hög plattform, längd ca 120 m.                                                                                                             |
| Segersäng:     | Ny hög plattform, längd ca 120 m.                                                                                                             |
| Ösmo:          | Ny hög mellanplattform, längd ca 120 m. Planövergång med grindar. Stationen inhägnas.                                                         |
| Nynäsgård:     | Ny hög plattform, längd ca 120 m. Planövergång med grindar.                                                                                   |
| Nynäs havsbad: | Höjning av plattformen, längd ca 120 m.                                                                                                       |
| Nynäshamn:     | Höjning av stamplattform och mellanplattform, längd ca 120 m.                                                                                 |

Plattformsutrustning, regnskydd och ev spärrutrustning anskaffas och bekostas av SL.

### 2 Rullande materiel

Antalet X1-enheter (motorvagn och manöverbvagn) som omfattas av avtalet uppgår till 2.

## REGLER FÖR INDEXREGLERING

Ersättningsbeloppen enligt punkt 4.1 indexregleras enligt följande.

| Indexserie                           | Andel av beloppet |                        |
|--------------------------------------|-------------------|------------------------|
|                                      | Årsavgiften       | Kilometer-<br>avgifter |
| Timlön för SJ-personal <sup>1)</sup> | —                 | 80 %                   |
| SCB J4                               | —                 | 7,5 %                  |
| SCB J5                               | 25 %              | 12,5 %                 |
| SCB J43                              | 75 %              | —                      |

*Anm:* Indexserierna J4, J5 och J43 publiceras i Allmän månadsstatistik utgiven av Statistiska Centralbyrån.

<sup>1)</sup> Timlön för SJ-personal = vägd medeltimlön för SJ-personal i verksamhetskategorierna 14, 22, 32, 34, 36 och 41 (erhålls genom bearbetning av SJ:s lönestatistik för månaderna januari, april, juli och oktober. Timlönen för året skall utgöra medeltalet av de erhållna värdena). Timlönen för april 1972 = index 100.

Anm.

Till originalhandlingarna  
bifogade diagram över turtätheten  
har här ej medtagits.

Närvarande:

För SL: Herrar Berglund (ordf), Bäck, Adebäck (vid protokollet) och Lund.  
För SJ: Herrar Bäckström, Nordström, Tollin, Olsson och Kock.

§ 1

Att justera dagens protokoll utsågs herrar Berglund och Bäckström.

§ 2

Parterna överenskom att föreslå sina huvudmän — Stockholms läns landsting resp styrelsen för Statens Järnvägar — att träffa den överenskommelse angående järnvägstrafik på sträckan Västerhaninge—Nynäshamn som finns fogad vid detta protokoll.

§ 3

I anslutning till bilagda överenskommelse överenskomts följande beträffande avräkningen för entreprenadtrafiken på det övriga normalspåriga SL-området:

*Stationspersonal*

Kostnaderna för personal som krävs för tågklarering i Västerhaninge avseende linjen Västerhaninge—Nynäshamn undantas vid avräkningarna enligt normalspårsoverenskommelsen av den 15 och 31 mars 1966. Skulle behovet av denna personal förändras skall därav föranledda justeringar av ersättningsbeloppet enligt bifogade avtal göras.

*Åkande personal*

Rationell sam användning av förar- och konduktörspersonal skall eftersträvas. Vid den årliga fastställelsen av kostnaden för trafiken enligt överenskommelsen av den 15 och 31 mars 1966 skall kostnader för den del av den sam använda åkande personalen som hänför sig till trafikeringen på sträckan Västerhaninge—Nynäshamn borträknas.

*Underhållskostnader för rullande materiel*

De X1-enheter, som åtgår för trafiken på linjen Västerhaninge—Nynäshamn utgör en del av den totala vagnparken för lokaltrafik. Vid den årliga fastställelsen av kostnaderna för trafiken enligt överenskommelsen av den 15 och 31 mars 1966 skall kostnader för underhåll fördelade efter antal körda kilometer borträknas för trafiken på sträckan Västerhaninge—Nynäshamn.

Kostnader för X1-enheternas transport från bandelen Västerhaninge—Nynäshamn till skötselhall och huvudverkstad ingår i X1-kilometerersättningen enligt bilagda avtal.

§ 4

Med ändring av normalspårsöverenskommelsen skall Västerhaninge vara SL-station fr o m starten av pendeltågstrafikeringen Västerhaninge—Kungsängen.

§ 5

Investeringskostnaderna för fasta anläggningar vid Västerhaninge station enligt ritning D 10352 skall utöver 1,835 miljoner kronor (kostnadsnivån 1.4.1971) finansieras och ersättas enligt normalspårsöverenskommelsen av den 15 och 31 mars 1966 (beräknat till 3,9 miljoner kronor exkl räntan under byggnadstiden, moms och administration i kostnadsnivån 1.4.1971).

§ 6

Om för trafiken enligt bilagda avtal anskaffade X1-enheter inte hunnit levereras när trafiken skall påbörjas, är parterna överens om att i stället insätta X1-enheter som anskaffats enligt normalspårsöverenskommelsen. Vid debitering enligt bifogade avtal avdrages från arrendeavgiften ett belopp motsvarande de kapitaltjänstkostnader som debiteras för de senare X1-enheterna enligt normalspårsöverenskommelsen under den tid de sålunda använts för trafiken Västerhaninge—Nynäshamn.

§ 7

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

Vid protokollet:

C Adebäck

Justeras:

Ingemar Bäckström

Helge Berglund

## AB STORSTOCKHOLMS LOKALTRAFIK

1973-01-05

Kopia gm Trafikavdelningen  
till:

Landstingsrådet Jonberger  
Haninge Kommun  
Huddinge Kommun  
Nynäshamns Kommun  
Ösmo Kommun

Statens Järnvägar  
Chefen för driftavdelningen  
105 50 STOCKHOLM

1973.01.05

*Ang den normalspåriga entreprenadtrafiken inom Storstockholm under tidtabellsperioden våren 1973—våren 1974.*

AB Storstockholms Lokaltrafik har meddelats att Statens Järnvägar den 27 december 1972 slutgiltigt godkänt den preliminära överenskommelsen med Stockholms läns landsting om trafikeringen av järnvägslinjen Västerhaninge—Nynäshamn.

SL har vidare erfarit att de anläggningsarbeten, som erfordras för den aktuella trafiken av SJ beräknas bli klara till den 1 oktober 1973 men att SJ icke avser att påbörja den nya trafikeringen förrän vid tidtabellsskiftet år 1974. Detta skulle i princip innebära att under tidtabellsperioden våren 1973—våren 1974 skulle hela entreprenadtrafiken bedrivas enligt den nu gällande tidtabellen.

En upprustning av trafikförsörjningen inom Nynäsbanans trafikområde och då främst inom Haninge och Huddinge kommuner har sedan länge framstått som angeläget. Det är därför för regionens del mycket väsentligt att den nu överenskomna pendeltågstrafiken får starta vid tidigast möjliga tidpunkt. SL får därför angeläget hemställa om att övergången till ny trafikering på såväl sträckan Stockholm—Västerhaninge som sträckan Västerhaninge—Nynäshamn får ske vid den tidpunkt — enligt SJ den 1 oktober 1973 — när de tekniska förutsättningarna för trafikens öppnande föreligger.

Skulle SJ finna det möjligt eller fördelaktigt att redan i juni 1973 starta en provisorisk pendeltrafik på Nynäsbanan och därmed möjliggöra ett tidtabells-

Tillhör  
dokument 25

skifte i hela entreprenadtrafiken, är trafikbolaget berett att diskutera detta och sättet att, för tiden fram till den 1 oktober, provisoriskt trafikförsörja området söder därom.

#### **AB STORSTOCKHOLMS LOKALTRAFIK**

**Ingemar Bäckström**  
**Verkställande direktör**

**C Adebäck**

73-01-16

Statens Järnvägar  
Centralförvaltningen  
Chefen för driftavdelningen

AB Storstockholms Lokaltrafik  
Verkställande direktören  
Box 6301  
113 81 STOCKHOLM 6

*Ang den normalspåriga entreprenadtrafiken inom Storstockholm under tidtabellsperioden våren 1973—våren 1974*

Av Edert brev 1973-01-05 i rubr ärende kan utläsas, att SL är beredda diskutera olika trafiklösningar i anslutning till Kungl Majt beslut 1972-11-24.

Vi vill för vår del föreslå en trafiklösning i huvudsak enligt följande uppläggning.

Redan fr o m tdt-skiftet våren 1973 och fram till omkring 1973-10-01, då de oundgängliga nödvändiga anläggningsarbetena beräknas vara klara, vänder pendel II-tågen i Jordbro och busstrafik ersättande järnvägstrafiken anordnas genom SL försorg på sträckan Jordbro—Nynäshamn. Var eventuella insatståg skall vända får avgöras genom samråd mellan resp tidtabellsavdelningar.

SL ersätter SJ för alla de kostnader som förorsakas SJ genom ett dylikt arrangemang.

Bland nu kända sådana kostnader må nämnas:

- a) provisoriska stationsanordningar i Västerhaninge, Jordbro och Trångsund,
- b) personalförstärkningar i varje fall i Jordbro,
- c) administrativa merkostnader genom det försenade tidtabellsarbetet,
- d) kvarstående kostnader på linjen Nynäshamn—Jordbro under den tid busstrafiken ersätter järnvägstrafiken där.

Därest SL finner sig kunna godkänna det sålunda framförda förslaget hemställas om bekräftelse härpå.

G Rosqvist  
Driftdirektör

## AB STORSTOCKHOLMS LOKALTRAFIK

Statens Järnvägar  
Chefen för driftavdelningen  
105 50 STOCKHOLM

### *Ang entreprenadtrafiken under tidtabellsperioden våren 1973—våren 1974*

Med anledning av SJ brev 1973-01-16 i rubricerade fråga får SL härmed anföra följande.

SL accepterar den av SJ föreslagna trafiklösningen, innebärande start för pendel II på sträckan Kungsängen—Jordbro 1973-06-18. Från samma tidpunkt ombesörjer SL med bussar trafiken mellan Jordbro och Nynäshamn. När anläggningsarbetena medger vilket för närvarande beräknas till 1973-10-01 förlänges pendel II till Västerhaninge och samtidigt startar den särskilda pendeltrafiken med tåg på sträckan Västerhaninge—Nynäshamn. Den provisoriska busstrafiken nedlägges från samma datum. Beträffande detaljerna i trafikuppläggningsen förutsättes vidare diskussioner under hand i vanlig ordning.

För övriga linjer utgår SL från att i princip det tidtabellsförslag gäller som SJ och SL underhand diskuterat hösten 1972 och som av SL delgivits berörda kommuner.

Beträffande de i SJ brev 1973-01-16 nämnda kostnader för den föreslagna trafiklösningen på Nynäsbanan får SL bekräfta underhand träffad överenskommelse enligt följande.

- a) provisoriska stationsanordningar i Västerhaninge, Jordbro och Trångsund.  
Stationshuset i Västerhaninge kan enligt tidplanen ej vara färdigt till den 1 oktober. SL anskaffar och bekostar de spärranordningar som erfordras under provisorietiden. Dessa anordningar förblir SL:s egendom.

Frågan om stationshusets utförande i Trångsund ligger i kammarrätten för avgörande. Kommer beslut i frågan så sent att stationshuset inte hinner färdigställas till tidtabellsskiftet i juni anskaffar och bekostar SL de spärranordningar som erfordras under provisorietiden. Anordningarna förblir SL:s egendom.

Anslutes den provisoriska busstrafiken till Jordbro erfordras anläggningar för busstrafiken vid stationen. Dessa anläggningar bekostas av SL/landstinget. SJ förutsättes upplåta mark enligt 1966 års avtal, varom i så fall detaljöverenskommelse skall träffas.

- b) personalförstärkningar i varje fall i Jordbro.  
I första hand utnyttjas personal från sträckan Västerhaninge—Nynäshamn för erforderlig förstärkning, vidare härom under d).
- c) administrativa merkostnader genom det försenade tidtabellsarbetet. Några merkostnader utöver sådana för rena tidtabellsarbetet förutsättes ej uppstå.  
Dokumenterade merkostnader debiteras i vanlig ordning i årsavräkningen.

d) kvarstående kostnader på linjen Nynäshamn—Jordbro under den tid buss-  
trafiken ersätter järnvägstrafiken där.

Tillhör  
dokument 25

Personal från ovannämnda sträcka som normalt sysselsättes med arbete  
för SL utnyttjas i all möjlig utsträckning i den övriga entreprenadtrafiken,  
för arbeten i samband med busstrafiken eller beredes semester.

Kapitaltjänst- och underhållskostnader för rullande materiel, som tidigare  
framförts på sträckan, debiteras ej.

Underhåll på spår och kontaktledning debiteras ej.

Samtliga inom SJ uppkommande kostnader debiteras i årsavräkningen för år  
1973.

Samtidigt med denna bekräftelse förklarar SL sig beredda att, genom medverkan  
i underhandsdiskussioner angående detaljer i planeringen, påskynda tidtabells-  
arbetet.

#### AB STORSTOCKHOLMS LOKALTRAFIK

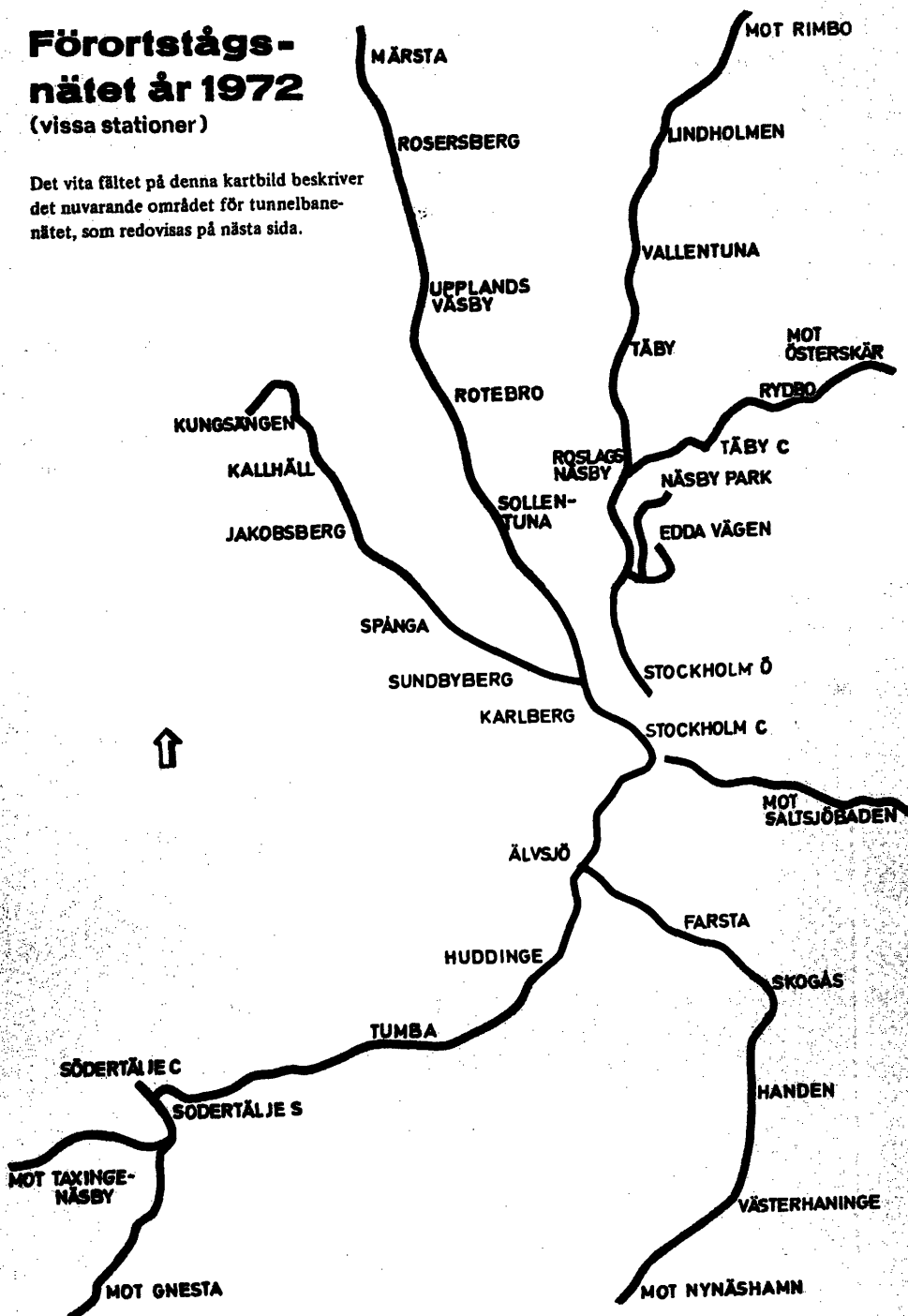
Ingemar Bäckström  
Verkställande direktör

C Adebäck

# Förortstågs- nätet år 1972

(vissa stationer)

Det vita fältet på denna kartbild beskriver  
det nuvarande området för tunnelbane-  
nätet, som redovisas på nästa sida.



# Tunnelbanenätet år 1972

(vissa stationer)

Det vita fältet på kartbilden på föregående sida beskriver det nuvarande området för tunnelbanenätet.

-  tunnelbana i drift
-  tunnelbana klar 1972 - 1975
-  tunnelbana under planering, klar efter 1975

