

Regeringens proposition

1983/84:54

om lokaltågen i Storstockholm;

beslutad den 20 oktober 1983

Regeringen föreslår riksdagen att anta det förslag som har tagits upp i bifogade utdrag av regeringsprotokoll.

På regeringens vägnar

OLOF PALME

CURT BOSTRÖM

Propositionens huvudsakliga innehåll

De hittills gällande avtalen för lokaltågstrafiken i Storstockholmsområdet som träffats mellan Stockholms läns landsting och statens järnvägar (SJ) – den s. k. Hörjelöverenskommelsen och pendeltågsavtalet och därpå följande särskilda underavtal – avses den 1 januari 1984 ersättas av en ny överenskommelse. De investeringar som regleras i överenskommelsen syftar till en ökad lokaltågskapacitet, säkrare tågföring samt större bekvämlighet på tåg och stationer.

Enligt överenskommelsen skall under perioden 1984–1992 totalt drygt 2,3 miljarder kr. i prisläget december 1982 investeras i anläggningar som syftar till en utbyggd spårkapacitet m. m. Av detta belopp skall SJ svara för förräntningen av ca 14 % medan landstinget svarar för 42 % och staten för återstoden, 44 %. Därutöver behövs investeringsmedel för nya motorvagnar som skall tillgodose den utökade lokaltågstrafiken.

Bl. a. skall bansträckorna Älvsjö–Flemingsberg och Karlberg–Ulriksdal förstärkas med två nya spår, i förstnämnda fall som en etapp i en utbyggnad Älvsjö–Järna. Stockholms Central och Stockholms Södra skall byggas om. Flertalet lokaltågstationer får en angelägen upprustning och en ny lokaltågstation anläggs i Flemingsberg.

Uppgåelsen skapar en god grund för fortsatt expansion av hela järnvägstrafiken. SJ:s kapacitetsproblem löses för överskådlig tid.

Nya regler för ersättning till SJ för lokaltågsdriften införs med detta avtal.

Utbyggnaden beräknas pågå under perioden 1984–1992. Till en viss del får investeringarna ses som en allmän angelägenhet för samhället, vilket enligt gällande regler för järnvägsinvesteringar motiverar statliga insatser.

Uppgåelsen avses gälla minst till och med år 2010 med möjlighet till omförhandlingar i vissa avseenden även dessförinnan.

Utdrag
KOMMUNIKATIONSDEPARTEMENTET PROTOKOLL
vid regeringssammanträde
1983-10-20

Närvarande: Statsministern Palme, statsråden I. Carlsson, Lundkvist, Feldt, Sigurdsen, Gustafsson, Leijon, Hjelm-Wallén, Peterson, Andersson, Rainer, Boström, Bodström, Göransson, Gradin, Dahl, R. Carlsson, Holmberg, Hellström, Thunborg

Föredragande: statsrådet Boström

Proposition om lokaltågen i Storstockholm

Använda förkortningar

SLL Stockholms läns landstingskommun
SL Storstockholms lokaltrafik
SJ Statens järnvägar

Beslut rörande eller av betydelse för lokaltågstrafiken i Storstockholm, m. m.

Genom en principöverenskommelse i december 1964 mellan dåvarande Stockholms stad och Stockholms läns landstingskommun (den s. k. Hörjelöverenskommelsen) vilken godkändes av SJ skapades bl. a. förutsättningar för SJ:s åtagande gentemot SL vad gäller lokal tågtrafik. Överenskommelsen redovisades för riksdagen i statsverkspropositionen år 1965 och gäller till dess båda parter avtalar om annat.

Efter slutförda förhandlingar kom SJ och dåvarande kommunalförbundet för Stockholms stads och Stockholms läns regionala frågor i mars 1966 överens om upprustning och trafikering av de linjer där SJ som entreprenör skulle driva järnvägstrafik för SL:s räkning. Överenskommelsen, *normalspårs- eller pendeltågavtalet*, gäller t. o. m. år 1990 med en femårig uppsägningstid och reglerar linjeomfattning, turtäthet, behövliga anläggningar och materiel samt hur SJ skall få ersättning för sina åtaganden. Därutöver har tilläggsavtal om investeringar, viss trafik, m. m. träffats.

Av 1979 års trafikpolitiska beslut följer bl. a. att SJ i effektivitetshöjande

syfte skall verka enligt för affärsverken vanliga ekonomiska principer inom av samhället uppställda ramar. Investeringar i större trafikaneläggningar skall baseras på övergripande samhällsekonomiska kalkyler. Prissättningen inom trafikföretagen, bland dem SJ, skall anpassas till marginalkostnaderna för trafiken så att ett så högt utnyttjande som möjligt av given kapacitet erövas. SJ:s persontaxa, som fastställs av regeringen, är utformad med beaktande av kravet på kostnadernas täckning över tiden. I taxan ingår täckningsbidrag till de hos SJ – på grund av kostnadsstrukturen hos järnvägstrafik – förhållandevis stora gemensamma kostnaderna.

Genom 1981 års riktlinjer utfärdade av regeringen för beräkning av lokala/regionala trafikhuvudmäns ersättning till SJ för köpta tågtjänster har lagts fast att denna ersättning skall baseras endera på SJ:s persontaxa eller – där särskild tågtrafik anordnas – på särkostnader för denna trafik plus ett till 50 % högstbestämt täckningsbidrag.

Statsmakternas beslut i anledning av årets *budgetproposition* rörande SJ:s framtida ekonomiska och finansiella ramar innebär bl. a. en ökad klarhet om vad SJ:s ekonomiska ansvar skall omfatta. Investeringar som icke är företagsekonomiskt lönsamma men som från övergripande samhällsekonomiska bedömningar kan anses nödvändiga skall således inte ingå i SJ:s ansvar utan övervägas av regeringen på grundval av underlag från SJ. Den finansiella rekonstruktion av SJ som nyligen genomförts innebär som följd härav att kapitalkostnaderna för tidigare gjorda, företagsekonomiskt ej motiverade, investeringar eliminerats. För alla övriga investeringar har SJ fullt ekonomiskt ansvar.

Genom beslut i december 1982 bemyndigades chefen för kommunikationsdepartementet tillsätta en *särskild utredare* med uppgift att utarbeta en ny överenskommelse om SJ:s lokaltågstrafik i Storstockholm (Dir 1982:97). Bakgrunden var bl. a. de resultatlösa förhandlingar som parterna själva fört om ett nytt avtal. Direktiven torde få bifogas detta protokoll som *bilaga 1*.

Till särskild utredare (förhandlingsordförande) förordnades riksdagsledamoten Gunnar E. Sträng.

Utredaren har den 21 september 1983 redovisat sitt uppdrag och därvid överlämnat protokollet från en den 19 september 1983 träffad *överenskommelse mellan SLL och SJ*. Protokollet torde få bifogas som *bilaga 2*. Som *bilaga 3* torde få bifogas ett brev från SJ till utredaren, där SJ anger under vilka villkor överenskommelsen ingåtts. Utredaren har för sin del funnit goda skäl för att i huvudsak tillmötesgå SJ:s förslag.

På överenskommelsen som per den 1 januari 1984 avses ersätta nu gällande avtal, skall grundas närmare avtal mellan parterna. Dessa kompletterande avtal kan träffas efterhand som de behövs. Överenskommelsen utgör avtal om spårutbyggnader m. m. med angivande av genomförandeperiod samt belopp för bedömda kostnader uttryckta i prisläge december 1982, fördelning av ansvaret för investeringarna, lokaltågstrafikens utbyggnad samt

bestämmelser för SLL:s ersättning till SJ för hela lokaltågsentreprenaden. För kapitalkostnader avseende det befintliga i lokaltågstrafiken bundna kapitalet finns särskilda bestämmelser.

Föredraganden

Det har länge stått klart att spårkapaciteten i Stockholmsregionen har varit för liten. Det är med stor tillfredsställelse jag konstaterar att landstinget och SJ nu träffat en överenskommelse om spårinvesteringar som möjliggör en utbyggd lokaltågstrafik och som också löser SJ:s kapacitetsproblem för den långväga person- och godstrafiken under överskådlig tid. En väl fungerande järnvägstrafik till och från Stockholm är av stor betydelse för hela landet.

Redan i förra årets proposition (1982/83:50) om vissa ekonomisk-politiska frågor (bil. 1) konstaterade jag att ett nytt dubbelspår mellan Älvsjö och Flemingsberg som en första etapp i utbyggnaden till Järna är en förutsättning för att lösa spårkapacitetsproblemen i regionen. Andra sådana förutsättningar är en ombyggnad av Stockholms Centralstation och en utbyggnad av spåren norrut, främst från Karlberg till Ulriksdal. I sammanhanget underströk jag vikten av att frågan om vilken ersättning SJ skall ha av landstinget för lokaltågstrafiken fick en lösning. Riksdagen anvisade 35 milj. kr. att användas för igångsättningen av den första etappen.

Nu har SLL och SJ enats om hur lokaltrafiken skall byggas ut under resten av decenniet samt vilka investeringar som skall genomföras. Därigenom tryggas en kvalitativt bra lösning av lokaltågstrafiken samtidigt som den för hela landet viktiga person- och godstrafiken på Stockholm säkerställs. Inte minst under besvärliga vinterförhållanden blir den extra spårkapaciteten ett *nödvändigt resurstillskott. Vidare underlättas samhällsplaneringen i regionen* avsevärt genom att investeringsprogrammet läggs fast.

Järnvägstransporter är en kapitalintensiv verksamhet. Vid en tidpunkt då trafikvolymen i en viss region nått kapacitetstaket vad gäller spår- och trafikaneläggningar krävs omfattande nyinvesteringar för att över huvud taget möjliggöra en utvidgad trafik. I Storstockholmsområdet väntas enligt utredningar hos de regionala myndigheterna den väsentliga ökningen inom kollektivtrafiken falla på just de delar som försörjs av pendeltågen. Enligt vissa antaganden kan antalet resenärer i lokaltågens upptagningsområde öka med 40 % jämfört med 1980.

Vad gäller fjärrresandet räknar SJ med utökningar av antalet tåg inte minst på halvlånga avstånd. Även godstrafiken till och från regionen måste beredas ökat utrymme.

Ett gemensamt krav för all slags trafik är till sist att reservkapacitet skapas i fråga om spår och terminaler m.m. för att motverka sådana störningar som erfarenhetsmässigt inträffar. Ett jämförbart krav i en järnvägsregion med så stor andel rikstrafik som Stockholm är dessutom att beredskap finns för nya järnvägsbaserade transportprodukter i framtiden. Eftersom dagens capaci-

tetsförhållanden är klart otillräckliga i alla de avseenden jag nu berört måste samhället nu avsätta resurser för en fortsatt utveckling av järnvägstrafiken.

I de förhandliga som SJ nu har haft med SLL har parterna preciserat sina åtaganden mot bakgrund av de trafikala förbättringar som de uppnår tack vare de nya investeringarna. Det är rimligt att dessa åtaganden begränsas till vad som motiveras av den trafik som är aktuell under så lång tid som bestäms av gängse avskrivnings- och finansieringsregler. För SLL torde också regionala bostads-, arbetsmarknads- och miljöpolitiska motiv ha spelat in.

Investeringsinsatsen avser dock ett odelbart trafiksystem och kan inte komma till stånd utan samhällets medverkan i fråga om den del som parterna ej ansvarar för. Värdet av att genom utbyggnaden undanröja de hinder och störningar som den landsomfattande tågtrafiken i vissa lägen utsätts för – och i framtiden än mer riskerar att utsättas för – är i detta fall betydande. Det är också nödvändigt att i handling främja den reella utveckling av järnvägen som 1979 års riksdagsbeslut om trafikpolitiken slagit fast som ett mål. Enligt detta beslut skall också trafikhuvudmännen för lokal och regional trafik beredas möjligheter att avtala med SJ om den tågtrafik de önskar få utförd. Enligt årets riksdagsbeslut (prop. 1982/83:100, bil. 8, TU 15, rskr 293) kan SJ hos regeringen aktualisera investeringar i järnvägssystemet som av olika skäl är önskvärda men ej fullt lönsamma ur företagsekonomisk synpunkt. Beslut om sådana investeringar skall fattas av regeringen.

Den nu aktuella överenskommelsen har träffats under förutsättning om vissa statliga investeringsinsatser. För min del finner jag med hänvisning till det anförda det naturligt att staten medverkar i den nu aktuella utbyggnaden. Insatsen utgörs av återstoden av investeringsbeloppet sedan parterna tagit ansvar för förräntning och amortering av sina andelar. Jag ber att få återkomma till de olika andelarnas storlek.

Lokaltågstrafiken skall nu enligt överenskommelsen förstärkas i tre etapper

- Under år 1984 utökas trafiken på Södertäljependeln – som är mest belastad – med ytterligare ett insatståg under morgonens rusningstimm.
- När ombyggnaden av Stockholms C är klar, dvs. fr. o. m. år 1989, skall, jämfört med tågplan 83, samtliga linjer vara förstärkta med ett insatståg under rusningstid morgon och kväll.
- När spårutbyggnaderna är klara, dock senast vid utgången av år 1992, skall antalet tåg under de två mest belastade timmarna kunna vara 12 på Södertälje-, Märsta- och Kungsängenlinjerna samt 10 på Västerhaningelinjen. Det senare kan dock föranleda vissa ytterligare spårutbyggnader. Jämfört med nuläget innebär detta en ökning med tre tåg på varje linje under rusningstid morgon och kväll. Detta innebär en förstärkning av trafiken med 24 tåg per dag.

Enligt den s. k. Hörjelöverenskommelsen, som sedan år 1965 är utgångspunkt för uppläggningsplaneringen av SJ:s lokaltågstrafik i Storstockholmsområdet, skulle SL ersätta SJ med den kostnadsskillnad som finns mellan den totala tågtrafiken och en trafiksituation utan särskilda lokaltåg. Principen har kritiserats av båda parter. För den lokaltågstrafik som förutsätts genom 1964 års principöverenskommelse gäller att SJ:s ersättning skall motsvara merkostnaden eller bortfallskostnaden för lokaltrafiken. Ersättningar som beräknas efter en sådan princip ger dock inte SJ täckning för del i verkets gemensamma kostnader, varför en motsättning föreligger mellan avtalet och de järnvägspolitiska besluten åren 1979 och 1980. Det är mot bakgrund härav som SJ har ställt sig avvisande till att låta en sådan princip gälla även för ytterligare trafikåtaganden. Landstinget har å sin sida hävdat att den överenskommelse om SJ:s entreprenad som träffades år 1966 innehåller för landstinget oförmånliga principer för kapitalkostnadernas beräkning. Bl. a. har från landstingets sida förts fram att den använda räntemetoden kommit att medföra en alltför hög räntekostnad. I det nya avtalet baseras i stället ersättningen på vad som enligt 1981 års regeringsriktlinjer gäller för alla länshuvudmän. SLL (SL) skall således ersätta SJ med särkostnaden för lokaltågstrafiken plus ett täckningsbidrag.

Omfattningen av de överenskomna investeringarna överensstämmer i allt väsentligt med vad som förutskickades redan i den ekonomisk-politiska propositionen. En eventuell lokaltågsförbindelse till Arlanda flygplats har dock inte tagits med i överenskommelsen.

Uppgörelsen innebär att under perioden 1984–1992 skall totalt ca 2 305 milj. kr. i prisnivå december 1982 investeras i kapacitetshöjande anläggningar.

Enligt överenskommelsen skall följande investeringar göras under 1980-talet:

Älvsjö–Flemingsberg: två nya spår samt ombyggnad av befintliga stationer på sträckan. Uppförande av lokalstation i Flemingsberg. Beräknad byggnadstid 1983–1986 375 milj. kr.

Karlberg–Ulriksdal: två nya spår samt ombyggnad av befintliga stationer på sträckan. Beräknad byggnadstid 1986–1991 405 milj. kr.

Stockholms C: ombyggnad av spårssystem och signalanläggning inklusive ställverk, utbyggnad av serviceplattformar, förbättring av gångförbindelserna till och från plattformarna. Beräknad byggnadstid 1984–1988 210 milj. kr.

Stockholms S: utbyggnad till två plattformar och fyra spår m. m. Beräknad byggnadstid 1985–1988 75 milj. kr.

Vissa lokalstationsåtgärder: om- och tillbyggnader. Beräknad byggnadstid 1984–1990. Åtgärder som inte är beroende av spårutbyggnaderna skall dock genomföras under perioden 1984–1988, varvid byggande av stationshus skall prioriteras 120 milj. kr.

Fortsatt spårutbyggnad söder om Flemingsberg: Spårutbyggnaden beräknas vara avslutad år 1992 1 120 milj. kr.

Härtill kommer anskaffning av den tågmateriel som behövs för den ökade trafiken.

SJ har i ett särskilt brev till utredaren angett vissa villkor för överenskommelsen. Ett sådant villkor är att SJ:s förräntningsskyldighet begränsas till 75 % av investeringarna enligt överenskommelsens 2 §, varav SLL enligt avtalet direkt svarar för 65 %. Återstående andel (10 %) räknar SJ med att kunna förränta genom bättre resultat i övriga verksamheter, främst fjärrtrafiken. Vidare åtar sig SJ förräntning av 200 milj. kr. av investeringen enligt 3 § (linjen Flemingsberg–Järna som av trafikala skäl förutsättes bli dragen över Grödinge). Det belopp som SJ därmed åtar sig förräntning av utgör alltså 75 % av 1 185 milj. kr. = 890 plus 200 milj. kr. eller totalt 1 090 milj. kr. Härav erhåller SJ alltså enligt avtalet ersättning från SLL avseende kapitalkostnaderna för 65 % av 1 185 milj. kr. = 770 milj. kr. Till investeringen i Järna-linjen får SJ av SLL ett investeringsbidrag om 200 milj. kr., alla belopp uttryckta i prisläge december 1982.

Fördelningen av beloppen för fasta anläggningar mellan parterna resp. på staten vad gäller förräntnings- och avskrivningskrav framgår av följande uppställning. Om inte annat sägs sker finansieringen över statsbudgeten: (belopp i milj. kr., prisnivå december 1982)

Objekt	SJ	SLL	Staten	Totalt
Spårutbyggnader och lokalstationsåtgärder enl. överenskommelsens 2 §	118,5	770,3	296,2	1 185,0
Utbyggnaden söder om Flemingsberg	200,0	*200,0	720,0	1 120,0
Summa belopp att förränta och/eller avskriva	318,5	970,3	1 016,2	2 305,0

*Finansieras av SLL.

Anm. Nya motorvagnar som behövs för den utökade trafiken finansieras över statsbudgeten om inte SLL och SJ kommer överens om att SLL finansierar dem.

En annan förutsättning under vilken SJ träffat avtalet är att statsmakterna anpassar sina krav på SJ så att SJ kompenseras för den nedskrivning som sker av SLL:s skuld till SJ. Skulden gäller investeringar som avslutats senast den 30 juni 1983 (6 §). Skulden minskas med 1 987-1 815=172 milj. kr. Samtidigt förlängs avskrivningstiden för dessa tillgångar. Jag förordar med hänsyn till

uppgörelsens samhälleliga vikt att statsmakternas villkor ändras så att SJ erhåller motsvarande lättnad som SLL beretts genom avtalet. Det innebär bl. a. att statskapitalet bör skrivas ned med ca 117,7 milj. kr.

Jag kan för egen del i allt väsentligt ansluta mig till vad som överenskommits och de konsekvenser och förutsättningar som sammanhänger härmed.

De nya investeringarna kommer som jag redovisat att medföra särskilda behov av investeringsmedel under investeringsanslaget avseende kapacitetshöjande spår m. fl. anläggningar hos SJ under hela utbyggnadsperioden. Jag beräknar översiktligt behovet av särskilda medel för de fasta anläggningarna till 100 milj. kr. per år för den del staten direktavskriver och dessutom 100 milj. kr. per år i utgift för den del som SLL skall stå kostnaderna för. Det årliga sammanlagda behovet av medel kommer dock att variera mellan 100 och 350 milj. kr. (prisnivå december 1982). Härutöver kommer medelsbehov för de nya motorvagnarna. De investeringar som SJ skall förränta utgår jag från att SJ prioriterar in i sin löpande investeringsbudget. Det får som jag ser det ankomma på SJ att i de årliga anslagsframställningarna med början för budgetåret 1985/86 närmare redovisa medelsbehovet. Vad gäller behovet av medel under innevarande budgetår disponeras de 35 milj. kr. som riksdagen tidigare anslagit och i fråga om medelsbehov under budgetåret 1984/85 avser jag återkomma i budgetpropositionen för detta år.

Hemställen

Jag hemställer att regeringen föreslår riksdagen

att *dels* godkänna de av mig förordade riktlinjerna för finansiering och förräntning av de nya investeringarna inom SJ:s område i Storstockholmsregionen, *dels* medge nedsättning av SJ:s statskapital med ca 117,7 milj. kr.

Beslut

Regeringen ansluter sig till föredragandens överväganden och beslutar att genom proposition föreslå riksdagen att antaga det förslag som föredraganden har lagt fram.

Kommittédirektiv



Dir 1982:97

Lokaltåg i Stockholmsregionen

Dir 1982:97

Beslut vid regeringssammanträde 1982-12-09.

Chefen för kommunikations- och försvarsdepartementen, statsrådet Boström, anför.

Bakgrund

Genom *överenskommelse (normalspårs- eller pendeltågsavtalet) i mars 1966* mellan statens järnvägar (SJ) och dåvarande kommunalförbundet för Stockholms stads och Stockholms läns regionala frågor träffade parterna avtal om en upprustning av och trafikering på de delar av SJ:s normalspåriga järnvägslinjer i Storstockholm på vilka SJ som entreprenör driver lokaltrafik för AB Storstockholms Lokaltrafik (SL).

Avtalet avser en viss lokaltågstrafik som skall bedrivas på angivna fyra normalspårslinjer, turtätheten inkl. vissa insatståg och extratåg samt hur lokaltrafiken skall behandlas i förturshänseende. Det stipulerar vidare vilka anläggningar och materiel m. m. som behövs för trafiken samt hur SJ skall få ersättning för dem.

Överenskommelsen, som gäller t. o. m. den 31 december 1990 med en femårig uppsägningstid, baseras på en *principöverenskommelse i december 1964* mellan Stockholms stad och Stockholms läns landstingskommun om samordning, utbyggnad och drift av det kollektiva trafiksystemet i Storstockholm m. m. (den s. k. Hörjelöverenskommelsen). Principöverenskommelsen, som godkänts av berörda parter samt av SJ i berörda delar, säger bl. a. att SL till SJ skall betala en ersättning för lokaltågsentreprenaden som motsvarar den *kostnadsskillnad* som framkommer vid en enligt vedertagna företagsekonomiska beräkningsgrunder gjord jämförelse mellan å ena sidan den totala tågtrafiken och å den andra en trafikrörelse som inte omfattar lokaltågstrafiken.

Principöverenskommelsen, som gäller till dess berörda parter avtalar om annat, har redovisats för riksdagen som för sin del endast kommenterade den statliga bidragsgivningen till Stockholms tunnelbaneutbyggnad. Princip-

överenskommelsen träffades nämligen under förutsättning att statsbidrag skulle utgå med 95 procent av vissa kostnader för det dåvarande tunnelbanesystemets utbyggnad.

Trafikpolitiska riktlinjer

Enligt 1979 års trafikpolitiska beslut skall järnvägens förutsättningar och möjligheter tas tillvara för all slags trafik som från samhällsekonomiska utgångspunkter är lämplig att driva. Genom beslutet slås fast att detta också gäller lokal och regional tågtrafik som trafikhuvudmännen således kan köpa av SJ.

1979 års trafikpolitiska beslut kännetecknas allmänt av en samhällsekonomisk grundsyn. Detta innebär bl. a. att investeringar i större trafikaneläggningar skall baseras på övergripande samhällsekonomiska kalkyler, att en marginalkostnadsbaserad prissättning skall främja ett högt utnyttjande av befintliga anläggningar och att trafikföretagen genom företagsekonomisk effektivitet skall verka för rationella transporter, där varje trafikgrens förutsättningar tas tillvara så långt möjligt. I detta hänseende betonas särskilt det nära samarbetet mellan trafikföretagen. Dessa, däribland SJ, skall alltså verka enligt vanliga ekonomiska principer inom de av statsmakterna uppställda ramarna.

Genom den av riksdagen beslutade *strukturplanen 1980* lades fast att SJ skulle påskynda avvecklingen av sin resultatbrist och ha genomfört detta senast under budgetåret 1983/84. Bland åtgärder för att uppnå detta mål nämndes en höjning av taxenivån. SJ:s taxa, som fastställs av regeringen, är beräknad för att täcka en genomsnittlig km-särkostnad vid en viss sträcka med ett proportionellt täckningsbidrag till gemensamma kostnader. Detta bidrag är beräknat på sedvanligt sätt så att kostnadstäckning nås först vid en viss såld minimivolymeresor och transporter. Genom fastläggandet av dylika principer har staten gett uttryck för hur marginalkostnaden över tiden skall täckas. Samtidigt har statsmakterna uttalat, vad gäller SJ såväl som andra trafikgrenar, att man genom en rabattgivning ner emot marginalkostnadsnivån skall eftersträva ett så gott utnyttjande som möjligt av given kapacitet.

Regeringen har enligt riksdagens beslut genom *1981 års riktlinjer för beräkning av trafikhuvudmäns ersättning till SJ* för köpta lokala/regionala tågtrafiktjänster kompletterat de angivna taxe- och kalkylprinciperna. Som grund för ersättningen skall således endera användas SJ:s månadstaxa (bestämd enl. marknadsmässiga grunder) eller särskostnaden för SJ:s extrainsatser på grund av lokaltrafiken plus ett till 50 % maximerat täckningsbidrag.

Utredningar m. m. om lokaltågstrafiken

SJ och SL har i mars 1980 på grundval av en teknisk utredning gemensamt framlagt en rapport om investeringar för lokaltågstrafiken. Parterna har därefter fört förhandlingar om ett nytt investeringsavtal baserat bl. a. på den

gjorda utredningen. I särskild ordning har parterna träffat en överenskommelse om vissa ombyggnader av för lokaltågstrafiken tidigare anskaffade vagnsenheter (X1). Vidare har vissa andra åtgärder ägnade att förbättra lokaltågstrafikens uthållighet under svåra vinterförhållanden avtalats.

Vid landstingets sammanträde i maj 1979 behandlades *landstingets kollektivtrafikutredning* varvid beslöts att till regeringen göra en framställning om en ny principöverenskommelse om kollektivtrafiken i Stockholmsregionen och ett nytt lokaltågsavtal på lång sikt. Det uppdrogs åt landstingets trafiknämnd och åt SL att utarbeta underlag för regeringsförhandlingarna.

Under genomförandet av detta uppdrag inleddes förhandlingar med SJ om pendeltågstrafiken (april 1981) varvid bl. a. villkoren för fortsatta investeringar har diskuterats.

I december 1981 avgav *utredningen (Dir 1980:23) om samordnade statliga insatser på trafikområdet i Stockholmsregionen* betänkandet "Statliga insatser för Stockholmstrafiken" (Ds K 1982:1). Vid sidan av väg-, terminal-, parkerings- och arbetstidsfrågor ges förslag rörande lokaltågstrafiken. Betänkandet har överlämnats till de planeringsansvariga.

Under hösten 1982 färdigställdes *SJ:s spårkapacitetsutredning* kort efter det att landstingets trafikkontor och SL presenterat sin utredning "*Lokaltågen på längre sikt*". I SJ:s investeringsplaner ingår bl. a. de anskaffningar i fasta och rullande anläggningar om vars användning SJ kan träffa avtal med landstinget eller SL.

I september 1982 tillskrevs den dåvarande kommunikationsministern av landstingets förvaltningsutskotts *pendeltågsberedning* som hänvisade till att det inte gick att nå överenskommelse med SJ om kostnadsfördelningen för de investeringar som krävs för ytterligare pendeltåg. I skrivelsen begärdes därför förhandlingar med regeringen.

Ny överenskommelse angelägen

Jag kan för min del konstatera, att svårigheter har uppstått vid olika tillfällen när det gäller att träffa avtal om nya investeringar mellan landstinget och SJ. Oenigheten tycks framför allt gälla ersättningsprinciperna.

För den lokaltågstrafik som förutsätts genom 1964 års principöverenskommelse gäller att SJ:s ersättning skall motsvara merkostnaden eller bortfalls-kostnaden för lokaltrafiken. Ersättningar som beräknas efter en sådan princip ger dock inte SJ täckning för del i verkets gemensamma kostnader, varför en motsättning föreligger mellan avtalet och de järnvägspolitiska besluten 1979 och 1980. Det är mot bakgrund härav som SJ ställer sig avvisande till att låta en sådan princip gälla även för ytterligare trafikåtgången. Landstinget har å sin sida hävdat att den överenskommelse om SJ:s entreprenad som träffades 1966 innehåller för landstinget oförmånliga principer för kapitalkostnadens beräkning. Bl. a. har från landstingets sida förts fram att den av SJ använda normalräntemetoden kommit att medföra en alltför hög räntenivå.

Jag finner det angeläget att de förhandlingar som båda parter eftersträvar

och som berör så stora antal lokala resenärer snabbt kan resultera i en uppgörelse.

Med hänsyn till att såväl SJ som landstinget anser att nuvarande ersättningsprinciper är oförmånliga i olika avseenden är det önskvärt med en omförhandling av överenskommelserna så snart som möjligt. En snar överenskommelse baserad på de framtida förutsättningarna för Stockholmsregionens trafikförsörjning har också stor betydelse för samhällsplaneringen.

I regeringens proposition 1982/83:50 om vissa ekonomisk-politiska åtgärder m. m. har regeringen på min föredragning föreslagit att 35 milj. kr. anvisas för att påbörja utbyggnaden av dubbelspåret Älvsjö-Flemingsberg. Detta kan ske omedelbart efter det att en överenskommelse om vilken ersättning SJ skall få av Stockholms läns landsting för lokaltågstrafiken träffats mellan SJ och SL.

Enligt den överenskommelse som regeringen 1981 träffade med representanter för de regionala trafikhuvudmännen om köp av lokal och regional tågtrafik har huvudmännen möjlighet att ta upp förhandlingar med SJ om egenfinansiering av rullande materiel och fasta anläggningar.

Vid en omförhandling skulle vidare möjligheter ges för SJ att utöver täckning av rena driftkostnader av landstinget kräva rimlig ersättning för täckning av gemensamma kostnader.

I den ekonomisk-politiska propositionen anförs att ett nytt dubbelspår Älvsjö-Flemingsberg utgör första etappen i utbyggnaden till Järna. En utbyggnad av spårkapaciteten söderut måste dock kombineras med en ombyggnad av Stockholms Central. Vidare krävs utbyggnad även norrut särskilt på sträckan Karlberg-Ulriksdal. Preliminärt har investeringsutgifterna beräknats till 1,8 miljarder kr. I sammanhanget kan erinras om önskemålen om en spårbunden lokaltågsförbindelse till Arlanda flygplats.

Det har från SJ:s sida hävdats att med den omfattning SJ:s trafik har fått under senare år pendeltågstrafiken i Stockholmsregionen bidrar till störningarna i fjärrtågstrafiken. På motsvarande sätt har från landstingets sida hävdats att fjärrtrafiken stör lokaltrafiken. Det kan vidare konstateras att en framtida utbyggnad av spår- och stationskapaciteten kommer hela trafiken till nytta.

Även dessa faktorer talar för en omförhandling. Jag anser därför att en särskild förhandlare bör tillkallas för att tillsammans med parterna utreda förutsättningarna för och utarbeta en ny överenskommelse dem emellan om SJ:s lokaltågstrafik i Storstockholm.

Riktlinjer för utrednings- och förhandlingsarbetet

Frågan om trafiken i Stockholmsregionen har utretts av både statliga, landstingskommunala och kommunala organ. Tillsammans med SJ:s spårkapacitetsutredning samt trafikkontoret/SL:s lokaltågsutredning med underliggande utredningar finns således ett rikhaltigt material som väl kan ligga som grund för förhandlingar. Prognoser har således utarbetats för resandet utmed berörda SJ-linjer och kan eventuellt med viss komplettering med

kostnadsuppgifter o. dyl. ligga till grund för samhällsekonomiska bedömningar som kan behövas vad gäller olika trafikeringsalternativ.

Det finns hos alla berörda ett starkt behov av att förutsättningarna för lokaltågstrafiken i Stockholmsområdet klarläggs och att lösningar tas fram. Förhandlaren bör med tanke härpå och på den särställning och omfattning kollektivtrafiken i denna region har kunna söka även okonventionella lösningar på finansierings- och ersättningsproblemen.

Utrednings- och förhandlingsarbetet bör bedrivas skyndsamt.

Hemställan

Med hänvisning till vad jag nu har anfört hemställer jag att regeringen bemyndigar chefen för kommunikations- och försvarsdepartementen

att tillkalla en särskild utredare med uppgift att utreda och utarbeta en ny överenskommelse om SJ:s lokaltågstrafik i Storstockholm,

att besluta om sakkunniga, experter, sekreterare och annat biträde åt utredaren.

Vidare hemställer jag att regeringen föreskriver

att kostnaden för utredningen skall belasta sjätte huvudtitelns anslag Kommittéer m. m.

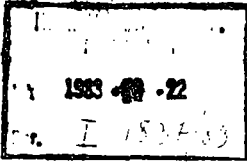
Beslut

Regeringen ansluter sig till föredragandens överväganden och bifaller hans hemställan.

(Kommunikationsdepartementet)

Lokaltåg i
Stockholmsregionen

1983-09-21



Statsrådet och chefen för
kommunikationsdepartementet

Överenskommelse om SJ:s lokaltågstrafik i
Stockholmsregionen

Regeringen bemyndigade den 9 december 1982 chefen för kommunikationsdepartementet att tillkalla en särskild utredare med uppdrag att utreda och träffa överenskommelse om SJ:s lokaltågstrafik i Stockholmsregionen.

Departementschefen förordnade samma dag undertecknad, Gunnar E. Sträng, som särskild utredare. Utredningens sekretariat har bestått av förhandlingsdirektören Håkan Boberg, statens förhandlingsnämnd, och civil-ekonomen Susanne Lindh.

Utredningen har nu slutfört sitt uppdrag och jag vill därför anmäla följande.

En överenskommelse om SJ:s lokaltågstrafik i Stockholmsregionen har träffats mellan företrädare för svenska staten, Statens Järnvägar (SJ) och Stockholms läns landstingskommun (SLL). Överenskommelsen gäller under förbehåll att den godkänns av regeringen och av Stockholms läns landsting genom beslut som vinner laga kraft.

Enligt överenskommelsen skall sträckorna Älvsjö-Flemingsberg och Karlberg-Ulriksdal byggas ut med två nya spår. Vidare skall om- och nybyggnader ske vid Stockholm C och Stockholm S samt vid vissa lokaltågsstationer. De sammanlagda kostnaderna för dessa investeringar beräknas till ca 1 185 milj kr i prisläge december 1982. I beloppet inkluderas kostnader för markförvärv, projektering, administration samt mervärdeskatt. Räntekostnader under byggnadstiden tillkommer. Landstinget skall svara för 65 % av kostnaderna för dessa investeringar. Landstinget skall härutöver erlægga ett engångsbelopp om 200 milj kr för en fortsatt spårutbyggnad söder om Flemingsberg. Denna spårutbyggnad är kostnadsberäknad till 1 120 milj kr.

Trafiken på Södertäljelinjen skall enligt överenskommelsen utökas år 1984 med ett tåg under morgonens rusningstid. Omkring år 1988 skall samtliga linjer vara förstärkta med ett tåg under morgonens och kvällens rusningstid. Överenskommelsen ger SLL rätt att senast år 1992 under rusningstid trafikera Södertälje-, Märsta- och Kungsängenlinjerna med 12 tåg och Västerhaningelinjen med 10 tåg. Jämfört med i dag innebär detta en ökning med 3 tåg såväl morgon som kväll på varje linje eller med sammanlagt 24 tåg under rusningstid.

SLL:s åtaganden enligt denna överenskommelse följer huvudsakligen de principer som uppställts i de av regeringen år 1981 utfärdade allmänna riktlinjer för reglering av ersättning vid utnyttjande av tåg för lokal och regional persontrafik. Den andel av kostnaderna för nyinvesteringarna som SLL påtagit sig motsvarar i stort lokaltrafikens nytta av investeringarna.

De resterande kostnaderna för nyinvesteringarna faller enligt överenskommelsen på staten. SJ har under förhandlingarnas gång framhållit att dessa kostnader endast i begränsad omfattning kan täckas genom en utökad person- och godstrafik. SJ har därför i skrivelse till utredningen angett att SJ som villkor för överenskommelsen förutsatt vissa statliga åtaganden om bl a förräntningsplikts omfattning.

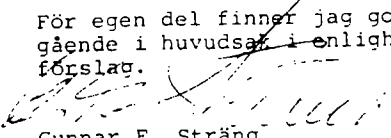
SJ förutsätter i korthet

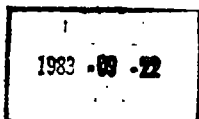
- att kapitalbehovet för samtliga investeringar täcks genom särskilda anslag utöver SJ:s investeringsram. SJ räknar dock med att finansiera ombyggnaden av Stockholms centralstation inom ordinarie investeringsram
- att 25 % av investeringar i fasta anläggningar enligt 2 § i förhandlingsprotokollet direktavskrivs
- att belopp överskjutande 400 milj kr i prisläge december 1982 för linjen Flemingsberg-Järna) protokollets § 3) direktavskrivs
- att statsmakterna anpassar sina krav på SJ i enlighet med nedskrivningen av SLL:s skuld till SJ för hittills avslutade investeringar
- att linjen Flemingsberg-Järna byggs via Grödinge.

I nämnda skrivelse erbjuder sig SJ

- att förränta 10 % av kapitalinsatsen för investeringar enligt § 2 i förhandlingsprotokollet
- att förränta 200 milj kr (prisläge december 1982) av investeringen i linjen Flemingsberg-Järna (§ 3 i protokollet).

För egen del finner jag goda skäl för ett tillmötes-
gående i huvudsak i enlighet med SJ:s framförda
förslag.


Gunnar E. Sträng



Protokoll, fort vid förhandlingar den 19 september 1983 mellan företrädare för svenska staten, statens järnvägar och Stockholms läns landstingskommun

Närvarande:

För svenska staten
Riksdagsman Gunnar Strang
Förhandlingsdirektör Håkan Boberg
Civilekonom Susanne Linde

För statens järnvägar (SJ)
Generaldirektör Bengt Furbäck
Direktör Bertil Hammarberg
Direktör Per Gunnar Andersson
Direktör Bo Tollin

För Stockholms läns landstingskommun (SLL)
Landstingsråd Olov Lekberg
Landstingsråd Bo Ringholm
F d landstingsråd Knut Nilsson

Enligt 1979 års trafikpolitiska beslut skall järnvägens förutsättningar och möjligheter tas tillvara för all slags trafik som från samhällsekonomiska utgångspunkter är lämplig att driva. Genom beslutet slås fast att detta också gäller lokal och regional tågtrafik som trafik huvudmän kan köpa av SJ. Vissa investeringar, som av olika skäl är önskvärda men där den företags-ekonomiska lönsamheten är otillräcklig, kan enligt det trafikpolitiska beslutet komma att aktualiseras. Sådana investeringar kan avse projekt och åtgärder som förväntas få en väsentlig effekt på trafikfördelningen, trafikutvecklingen eller samhällsutvecklingen. Den samhällsekonomiska värderingen bör i sådana fall göras av statsmakterna.

Regeringen har år 1981 utfärdat allmänna riktlinjer för reglering av ersättning vid utnyttjande av tåg för lokal och regional persontrafik. Enligt dessa riktlinjer skall som grund för ersättning användas endera SJ:s månadsbiljettaxa eller särkostnader för SJ:s extrainsatser på grund av lokaltågstrafiken plus ett till 50 procent maximerat täckningsbidrag.

Parterna är överens om följande principer rörande fortsatt utbyggnad och trafikering på SJ:s normalspåriga järnvägslinjer i Storstockholm samt rörande SLL:s ersättning till SJ för lokaltågstrafiken.

1 §
Överenskommelsen omfattar all lokaltrafik på normalspårslinjer som SJ bedriver för SLL:s räkning.

2 §
Följande spårutbyggnader m.m. skall utföras.

Alysjö-Flemingsberg; två nya spår samt ombyggnad av befintliga stationer på sträckan. Uppförande av lokalstation i Flemingsberg.

Beräknad byggnadstid 1983-1986

375 milj kr

Karlberg-Ulriksdal; två nya spår samt ombyggnad av befintliga stationer på sträckan.

Beräknad byggnadstid 1986-1991

405 milj kr

Stockholm C; ombyggnad av spårsystem och signalanläggning inkl ställverk, utbyggnad av serviceplattformar, förbättring av gångförbindelserna till/från plattformarna.

Beräknad byggnadstid 1984-1988

210 milj kr

Stockholm S; utbyggnad till två plattformar och fyra spår m.m.

Beräknad byggnadstid 1985-1988

75 milj kr

Vissa lokalstationsåtgärder; om- och tillbyggnader i enlighet med den till detta protokoll fogade bilagan 1.

Beräknad byggnadstid 1984-1990

120 milj kr

De sammanlagda kostnaderna för ifrågakvarande investeringar beräknas till ca 1 185 milj kr i prisläge december 1982. I beloppet inkluderas kostnader för markförvärv, projektering, administration samt mervärdeskatt. Räntekostnader under byggnadstiden tillkommer. De slutgiltiga investeringsbeloppen - inklusive ränta under byggnadstiden - fastställs med ledning av de verkliga kostnaderna för respektive objekt.

Anmärkningar

1 Innan igångsättning sker av investeringsobjekt skall särskild överenskommelse ha träffats om objektet mellan SJ och AB Storstockholms Lokaltrafik (SL).

2 Investeringar under rubriken Vissa lokalstationsåtgärder som ej är beroende av spårutbyggnader skall genomföras under perioden 1984-1988, varvid byggande av stationshus prioriteras.

3 §

Investeringarna enligt 2 § skall finansieras av staten. Kapitalkostnaderna betalas till 65 procent av SLL.

SLL erlägger härutöver ett engångsbelopp om 200 milj kr (prisläge december 1982) till SJ för den fortsatta utbyggnaden söder om Flemingsberg. Beloppet skall utbetalas per den 1 juli med en femtedel per år med början år 1985.

Kostnader för investeringar i rullande materiel samt i fasta anläggningar i övrigt som kan komma att aktualiseras under avtalsperioden och som helt är att hänföra till lokaltrafikens behov skall till 100 procent bäras av SLL. Om SLL finner det förenligt med sina ekonomiska intressen att själv finansiera dessa investeringar kan SJ och SLL avtala om sådan finansiering samt om formerna för denna.

Anmärkning

Byggnadstiden för spårutbyggnaden söder om Flemingsberg beräknas till 1987-1992. Totalkostnaden - exklusive ränta under byggnadstiden - beräknas till 1 120 milj kr i prisläge december 1982.

4 §

Lokaltågstrafiken på Södertäljelinjen skall under år 1984 utökas med ett insatståg under morgonens rusningstid. Tåget skall sättas in under den mest belastade timmen och i anslutning till det mest belastade lokaltåget. Tåget skall endast göra uppehåll i Huddinge.

När ombyggnaden av Stockholm C är avslutad skall, jämfört med tågplan 83, samtliga linjer vara förstärkta med ett insatståg under rusningstid morgon och kväll. Insatstågen skall, under rimliga hänsynstaganden till fjärrtrafikens behov, sättas in under den för lokaltågstrafiken mest belastade timmen och i anslutning till det mest belastade lokaltåget på respektive sträcka och i princip trafikera hela lokaltågssträckan.

5 §

Under byggnadstiden kommer tågtrafiken att åsamkas betydande störningar. SJ och SL skall i samråd planera erforderliga trafikomläggningar. Särskild hänsyn skall därvid tas till lokaltågstrafikens behov i rusningstid samt till fjärrtrafikens behov under övrig tid. Vid svårare driftstörningar till följd av spårutbyggnaderna skall SJ ansvara för att trafiken upprätthålls på ett nöjaktigt sätt utan merkostnader för SL, som i sådana fall erlägger ersättning högst för trafik enligt gällande tågplan.

6 §

SLL ersätter SJ för särkostnader för lokaltågstrafiken samt ersätter SJ med en fast avgift för täckande av lokaltågstrafikens andel av gemensamma kostnader i järnvägstrafiken.

Anmärkning

Definitionen av särkostnader respektive gemensamma kostnader framgår av de av regeringen år 1981 utfärdade allmänna riktlinjerna för reglering av ersättning vid utnyttjande av tåg för lokal och regional persontrafik. De överenskomna särkostnadsslagen har av SJ specificerats i den till detta protokoll fogade bilagan 2.

Kapitalkostnaderna för investeringar som avslutats senast den 30 juni 1983 och som per detta datum skall tas upp till ett sammanlagt återstående värde om 1 815 milj kr, skall beräknas enligt annuitetsmetoden med 27 års avskrivningstid varvid en räntefot om fyra procent skall tillämpas.

Kapitalkostnaderna för investeringar gjorda fr.o.m. den 1 juli 1983 samt för de sex X10-enheter som levererats under första halvåret 1983, skall beräknas på sådant sätt att SLL:s ersättning till SJ motsvarar det krav som åvilar SJ för det bundna statskapitalet. Härmed förstås för närvarande linjär avskrivning på återanskaffningsvärdet samt ränta på det historiska anskaffningsvärdet minskat med gjorda avskrivningar.

Anmärkning

Vid beräkning av kapitalkostnader skall justering för prisförändringar ske i enlighet med utvecklingen av konsumentprisindex.

7 §

Fr.o.m. år 1984 skall SLL erlägga en årlig fast avgift om 125 milj kr. Avgiften skall höjas till 175 milj kr fr.o.m. år 1989.

Anmärkning

Beloppen ovan är beräknade i prisläge december 1982. Beloppen skall justeras i enlighet med utvecklingen av konsumentprisindex.

8 §

Senast vid utgången av år 1992 skall - om SLL så påfordrar - antalet tåg under de två mest belastade timmarna vara tolv tåg på Södertälje-, Märsta- och Kungsängenlinjerna samt tio tåg på Västerhaningelinjen. Av dessa tåg skall sju tåg trafikera den mest belastade timmen på Södertälje-, Märsta- och Kungsängenlinjerna samt sex tåg på Västerhaningelinjen. Under tvåtimmarsperioden skall hänsyn tas till övrig trafik som ej kan beredas plats under den mest belastade timmen. Alternativa lösningar, t.ex. skip-stop-körning, kan prövas under rusningstid.

Anmärkningar

1 Om SJ och SLL träffar överenskommelse om ökad trafikvolym av betydelse eller om ytterligare investeringar för lokaltrafikens behov skall parterna i samband härmed förhandla om ändring av den fasta avgiften.

2 Det tionde tåget på Västerhaningelinjen under de två mest belastade timmarna respektive det sjätte tåget under den mest belastade timmen kan föranleda behov av vissa ytterligare spårinvesteringar på denna linje.

9 §

Tågplanen för varje tidtabellsperiod liksom normer för tågstorlek under olika avsnitt av perioden skall fastställas efter samråd mellan SJ och SL. Vid trafikplaneringen skall eftersträvas största möjliga regularitet i tidtabell och tågföring. Utöver vad sålunda överenskommits för varje tidtabellsperiod kan SJ och SL överenskomma om tillfälliga tågarrangemang av olika slag, t.ex. extratåg vid särskilda evenemang, utökning och minskning av tågsätt o.d.

10 §

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

11 §

SJ och SL skall senare träffa de närmare avtal som föranleds av denna överenskommelse med innehåll enligt de principer på vilka överenskommelsen vilar.

12 §

Denna överenskommelse gäller från och med den 1 januari 1984 tills vidare med en uppsägningstid av fem år per den 31 december. Överenskommelsen skall dock galla minst till och med den 31 december 2010.

Anmärkning

SJ eller SLL kan efter utgången av år 1998 påkalla förhandling om ändring av den i 7 § angivna fasta avgiften.

13 §

Överenskommelsen och de därpå grundade avtal som SJ och SL skall träffa ersätter vad gäller lokaltågstrafiken den s.k. Hörjelöverenskommelsen, normalspårs- eller pendeltågsavtalet med tilläggsavtal samt överenskommelser om lokaltågstrafik på järnvägslinjerna Södertälje S - Gnesta och Vasterhaninge - Nynashamn.

14 §

Överenskommelsen gäller under förbehåll att den godkänns av regeringen och av Stockholms läns landsting genom beslut som vinner laga kraft.

Vid protokollet


Håkan Boberg

Justeras

För svenska staten

Gunnar Sträng

För Stockholms läns landstings-
kommun


Olov Lekberg

För statens järnvägar

Bengt Furbäck

Bilaga 1

Lokaltåg i
Stockholmsregionen

Vissa lokalstationsåtgärder

Förteckning över vissa investeringsobjekt i fasta
anläggningar för lokaltrafiken på järnvägslinjerna

MÄRSTA - SÖDERTÄLJE C - GNESTA och

KUNGSÅNGEN - VÄSTERHANINGE - NYNÄSHAMN

Särskilda åtgärder vid stationerna ¹⁾

Södertäljelinjen

Södertälje C

Nuläget	Stationshus saknas Höga plattformar
Åtgärder	Stationshus (spärrhus)

Östertälje

Nuläget	Ö-stationshus Hög plattform Gångtunnel
Åtgärder	Hiss till plattformen Gångramp till norra sidan

Rönninge

Nuläget	Ö-stationshus Hög plattform Gångtunnel
Åtgärder	Hiss till plattformen Gångramp till södra sidan

Tumba

Nuläget	Spärrkurar Höga plattformar Gångtunnel
Åtgärder	Stationsanordningar i tunnel- planet Hissar (4 st) till båda platt- formarna samt på södra och norra sidan (alternativt ramp på södra sidan)

¹⁾ I projekten nytt dubbelspår Älvsjö-Flemingsberg och Karlberg-Ulriksdal ingår kostnaderna för följande stationer i denna förteckning:

Huddinge
Stuvsta
Solna
Ulriksdal

Huddinge

Nuläget	Äldre stationshus och spärrhus Höga plattformar Gångtunnel
Åtgärder	Ny stationsanläggning inkl ny plattform Ö-stationshus, gångtunnel Hiss till plattformen Ombyggnad av spårsystemet

Stuvsta

Nuläget	Spärrkur Hög plattform Gångtunnel
Åtgärder	Ö-stationshus Hissar på östra resp västra sidan samt till plattformen

MärstalinjenSolna

Nuläget	Spärrkur smal och hög plattform
Åtgärder	Breddning av spårsystemet, ny plattform med plattformstak, ny trappa, Ö-stationshus Hiss till plattformen

Ulriksdal

Nuläget	Provisoriskt spärrhus Höga plattformar
Åtgärder	Ny stationsanläggning inkl ny plattform Ö-stationshus Plattformstak Gångtunnel Hiss till plattformen

Helenehund

Nuläget	Ö-stationshus av äldre typ Hög plattform Gångtunnel
Åtgärder	Ombyggnad av Ö-stationshus Hiss till plattformen

Sollentuna

Nuläget	Spärrkurar Hög plattform Hiss
Åtgärder	Ö-stationshus Plattformstak Ombyggnad av spärsystemet

Häggvik

Nuläget	Ö-stationshus av äldre typ Hög plattform Gångtunnel
Åtgärder	Ombyggnad av Ö-stationshus Hiss till plattformen

Norrviken

Nuläget	Spärrkur Hög plattform Gångtunnel
Åtgärder	Ö-stationshus Plattformstak Hiss till plattformen Ev utflyttning av uppspår

Rotebro

Nuläget	Ö-stationshus Hög plattform Gångtunnel
Åtgärder	Hiss till plattformen Gångramp på östra sidan På vänstra sidan gångramp alternativt hiss

Upplands Väsby

Nuläget	Aldre stationshus (endast personallokaler för spärrpersonal disp) samt två spärrhus Gångtunnel Höga plattformar
Åtgärder	Hissar (2 st) till plattformarna Gångramper (2 st) i tunneländarr (kräver att nuvarande gods- magasin ersätts)

Rosersberg

Nuläget	Ö-stationshus Hög plattform Gångtunnel
Åtgärder	Hiss till plattformen

Märsta

Nuläget	Aldre stationshus samt spärrhus Hög plattform och två spår väster om genomfartsbangården
Åtgärder	Ny stationsanläggning med Ö-stationshus, gångtunnel, hög plattform med plattformstak, två lokaltågsspår, uppställ- ningsspår Anordningarna utförs så att korsande tagvägar ej uppstår Hissar

VästerhaningelinjenJordbro

Nuläget	Ö-stationshus Hög plattform Gångtunnel
Åtgärder	Hiss till plattform

Trångsund

Nuläget	Spärrkur Hög plattform
Åtgärder	Stationshus

Södertörns villastad

Nuläget	Ö-stationshus Hög plattform
Åtgärder	Gångtunnel Hiss till plattformen

KungsängenlinjenSundbyberg

Nuläget	Spärrkur Hög plattform
Åtgärder	Ö-stationshus Hissar till plattformen och på södra sidan av Landsvägen

Barkarby

Nuläget	Ö-stationshus av äldre typ Gångtunnel Hög plattform
Åtgärder	Hiss till plattformen Upprustning av Ö-stationshus

Kallhäll

Nuläget	Ö-stationshus, gångbro med rulltrappa och hiss Hög mellanplattform
Åtgärder	Hög sidoplattform

Växelförbindelser

Ombyggnad av växelförbindelser till sth 70 km/h skall ske vid Älvsjö, Barkarby och Sundbyberg.

Kraftförsörjning

Kan ej preciseras f n. (Inga kostnader upptagna härför.)

Bilaga 2

Lokaltåg i
Stockholmsregionen

Förteckning över särkostnadsslag

Kapitalkostnader för fasta anläggningar, rullande materiel
och investeringsinventarier.

Drift- och underhållskostnader:

Personal (utom för fordons- och banunderhåll): lokförare,
konduktörspersonal och stationär personal.

Motorvagnar-underhåll och skötsel: Älvsjöhallen (bokförda
kostnader), huvudverkstadsunderhåll (bokförda kostnader för
revisioner och särskilt underhåll).

Vägberoende kostnader: spårunderhåll, kontaktledningsunderhåll,
elenergi för tågdrift och tåguppvärmning, underhåll och depåttjänst
för lok och vagnar.

Ersättning för skador till följd av järnvägstrafiken.

Övriga kostnader: kostnader direkt hänförliga till SL-trafikens
lokaltågsstationer och tåg såsom underhåll av byggnader, ren-
hållning, snöröjning, uppvärmning, belysning telefonkostnader,
driftinventarier och förbrukningsmateriel.



CHEFEN
FÖR
STATENS JÄRNVÄGAR

Bilaga 3

1983-09-16

Till förhandlingsmannen för
frågan om Lokaltåg i
Stockholmsregionen

I förslag till förhandlingsprotokoll 1983-08-23 mellan Stockholms läns landstingskommun, svenska staten och Statens Järnvägar fastläggs principerna om fortsatt utbyggnad och trafikering på SJ:s normalspåriga järnvägslinjer i stockholmsregionen samt rörande SLL:s ersättning till SJ för lokaltågs-trafiken. I förhandlingarna har SJ som villkor för överenskommelsen förutsatt vissa statliga åtaganden om förräntningspliktens omfattning för de aktuella investeringarna och finansiering av investeringarna utanför SJ:s ordinarie investeringsram.

I fråga om förräntningspliktens omfattning har SJ utgått från att 25% av investeringar i fasta anläggningar enligt § 2 i förhandlingsprotokollet direktavskrivs, d v s inte belastar SJ:s statskapital. I fråga om linjen Flemingsberg-Järna (protokollets § 3) har SJ utgått från att belopp överskjutande 400 milj kr i prisläge december 1982 direktavskrivs. Behovet av direktavskrivning utgår från den begränsning som finns i SJ:s möjligheter att förränta de berörda investeringarna på företagsekonomiska grunder.

Genom att SLL enligt förhandlingsprotokollet skall betala kapitalkostnader för 65% av investeringarna enligt § 2 i förhandlingsprotokollet innebär det att SJ förräntar 10% av kapitalinsatsen. SJ räknar

Kop: CSJ, GDX, CP, CT, CE, CB, CMR Cst, CBR Cst, CTV,

Porle PAP-P, RB-TV

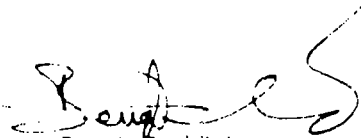
beslutet med att förränta 200 milj kr (prisläge december 1982) av investeringen i linjen Flödingsberg-Järna.

Investeringarna i Stockholmsregionen blir enligt överens-
kommenheten med SLL av sådan omfattning och koncentration
i tiden att de, om de skall tränga undan andra investo-
ringar inom SJ:s ordinarie investeringsram (d v s de
belopp som för perioden t o m 1986/89 anges i investe-
ringsplanen på sid 74 i SJ:s anslagsframställning för
budgetåret 1984/85), menligt skulle inverka på möjlig-
heterna att utveckla järnvägstrafiken i övriga landet
under 1980- och början av 1990-talet på det sätt som
behövs för en trafikförsörjning av god kvalitet i hela
landet, vilket är en förutsättning för förbättrad
ekonomi i järnvägstrafiken. Det bör observeras att i
investeringarna i fasta anläggningar enligt förhandlings-
protokollet, kostnadsberäknade till ca 2 300 milj kr i
prisläge december 1982, motsvarar ett helt års normala
investeringar vid SJ. Härtill kommer framtida beställ-
ningar av motorvagnar för lokaltrafiken.

När det gäller det samlade kapitalbehovet för investe-
ringar enligt §§ 2 och 3 i förhandlingsprotokollet har
SJ i anslagsframställningen för budgetåret 1984/85
förklarat sig berett att inom sin ordinarie investerings-
ram täcka kapitalbehovet för ombyggnaden av Stockholms
centralstation (i förhandlingsprotokollet angiven till
210 milj kr i prisläge december 1982). För övriga
investeringar i fasta anläggningar och motorvagnar
enligt §§ 2 och 3 i förhandlingsprotokollet förutsätter
SJ -- som också framgår av anslagsframställningen --
att kapitalbehovet täcks genom särskilda anslag utöver
SJ:s ordinarie investeringsram.

Parterna har kommit överens om en nedskrivning av
SLL:s skuld till SJ för hittills avslutade investe-
ringar från 1 987 milj kr till 1 815 milj kr (i pris-
läge 30 juni 1983). Det har i förhandlingarna förut-
satts att statsmakterna anpassar sina krav på SJ i
enlighet härmed.

En förutsättning i förhandlingarna om överenskommelsen
har varit att linjen Flemingsberg-Järna byggs via
Grödinge.



Bengt Furbäck

