Trafikutskottets betänkande 1983/84:10

om lokaltågen i Storstockholm (prop. 1983/84:54)

Propositionen

I proposition 1983/84:54 föreslår regeringen (kommunikationsdepartementet) riksdagen att *dels* godkänna de av föredragande departementschefen 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.

Motionerna

I motion 1983/84:174 av Tore Claeson m. fl. (vpk) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om upprustning och ombyggnad av Södertälje Södra järnvägsstation.

I motion 1983/84:175 av Claes Elmstedt m. fl. (c) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att statens kostnader till följd av överenskommelsen om lokaltågen i Storstockholm får tas av särskilda budgetmedel för att inte drabba vägbyggandet i övriga landet.

I motion 1983/84:181 av Rolf Clarkson m. fl. (m) yrkas

1. att riksdagen avslår propositionen,
2. att riksdagen begär förnyad utredning samt ett på denna grundat nytt avtal mellan SL och SJ, baserat på företagsekonomiskt motiverade projekt.

Nytt avtal om lokaltågstrafiken i Storstockholm

Genom en överenskommelse i mars 1966 mellan SJ och dåvarande kommunalförbundet för Stockholms stads och Stockholms läns regionala frågor träffade parterna avtal om upprustning och trafikering av de linjer där SJ som entreprenör skulle driva järnvägstrafik för SL:s (AB Storstockholms Lokaltrafik) räkning. Avtalet som gäller t. o. m. den 31 december 1990 med en femårig uppsägningstid, baseras på en av SJ godkänd 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).

Kommunikationsministern tillsatte i december 1982 en särskild utredare (Gunnar E. Sträng) med uppgift att utarbeta en ny överenskommelse om SJ:s lokaltågstrafik i Storstockholm. Utredningsuppdraget slutfördes i september 1983 då en mellan staten, SJ och Stockholms läns landstingskommun träffad

överenskommelse överlämnades till kommunikationsministern.

Lokaltågstrafiken skall enligt överenskommelsen förstärkas i tre etapper:

- Trafiken på Södertäljelinjen skall under år 1984 utökas med ett insatståg under morgonens rusningstid.
- När ombyggnaden av Stockholm C är klar, dvs. fr. o. m. år 1989, skall samtliga linjer vara förstärkta med ett tåg under morgonens och kvällens rusningstid.
- Senast år 1992 får landstinget möjlighet att, jämfört med nuläget, utöka trafiken med tre tåg på varje linje under rusningstid såväl morgon som kväll.

Följande investeringar skall göras:

1. *Älvsjö–Flemingsberg:* två nya spår samt ombyggnad av befintliga stationer på sträckan. Uppförande av lokalstation i Flemingsberg. Beräknad byggnadstid 1983–1986.	375 milj. kr.
2. *Karlberg–Ulriksdal:* två nya spår samt ombyggnad av befintliga stationer på sträckan. Beräknad byggnadstid 1986–1991.	405 milj. kr.
3. *Stockholm C:* ombyggnad av spårsystem och signalanläggning inkl. ställverk, utbyggnad av serviceplattformar, förbättring av gångförbindelserna till och från plattformarna. Beräknad byggnadstid 1984–1988.	210 milj. kr.
4. *Stockholm S:* utbyggnad till två plattformar och fyra spår m. m. Beräknad byggnadstid 1985–1988.	75 milj. kr.
5. *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.
Summa 1–5:	**1 185 milj. kr.**
6. *Fortsatt spårutbyggnad söder om Flemingsberg:* spårutbyggnaden beräknas vara avslutad år 1992.	1 120 milj. kr.
Summa 1–6:	**2 305 milj. kr.**

Överenskommelsen innebär att landstinget skall svara för 65 % av kapitalkostnaderna för investeringarna enligt punkterna 1–5 ovan. Dessa medel skall dock finansieras av staten. Härutöver skall landstinget erlägga ett engångsbelopp om 200 milj. kr. för den fortsatta spårutbyggnaden söder om Flemingsberg.

SJ har i ett särskilt brev till utredaren angett vissa villkor för överenskommelsen. Brevet har tagits in som *bilaga 3 till propositionen*. Ett sådant villkor är att 25 % av investeringarna enligt punkterna 1–5 ovan direktavskrivs. Eftersom landstinget svarar för 65 % av dessa kostnader innebär det att SJ åtar sig att förränta 10 % eller 118,5 milj. kr. av kostnaderna i fråga. Vidare åtar sig SJ att förränta 200 milj. kr. av investeringen enligt punkt 6 ovan. Då landstinget skall svara för 200 milj. kr. av dessa kostnader betyder det att 720 milj. kr. av kostnaderna för utbyggnaden av linjen Flemingsberg–Järna måste direktavskrivas. SJ har förutsatt att denna linje skall byggas via Grödinge.

Fördelningen av beloppen för fasta anläggningar mellan parterna resp. på staten vad gäller förräntnings- och avskrivningskrav framgår av följande tabell. Om inte annat sägs sker finansieringen över statsbudgeten.

(belopp i milj. kr., prisnivå december 1982)

Objekt	SJ	Landstinget	Staten	Totalt
Spårutbyggnader och lokalstationsåtgärder enl. punkterna 1–5 ovan	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 landstinget.

Anm. Nya motorvagnar som behövs för den utökade trafiken finansieras över statsbudgeten om inte landstinget och SJ kommer överens om att landstinget 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 med 172 milj. kr. som görs av landstingets skuld till SJ.

Avtalet har tagits in som *bilaga 1* till detta betänkande. En karta som visar SL-trafikens utbyggnad bifogas som *bilaga 2*.

Utskottet

I propositionen konstateras inledningsvis att staten, SJ och Stockholms läns landstingskommun efter ett omfattande förhandlingsarbete nu träffat en överenskommelse som möjliggör en utbyggd lokaltågstrafik och som också löser SJ:s kapacitetsproblem för den långväga person- och godstrafiken under överskådlig tid. Föredragande departementschefen säger sig i allt väsentligt kunna ansluta sig till vad som överenskommits och de konsekvenser och förutsättningar som sammanhänger härmed.

De nya investeringarna kommer att medföra särskilda behov av investeringsmedel under SJ:s investeringsanslag under hela utbyggnadsperioden. Föredraganden 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 landstinget skall bekosta. Det årliga sammanlagda behovet av medel kommer dock att variera mellan 100 och 350 milj. kr. Härutöver kommer medelsbehov för de nya motorvagnarna. Föredraganden aviserar att han återkommer i budgetpropositionen till frågan om medelsbehovet under nästa budgetår. För innevarande budgetår disponeras de 35 milj. kr. som riksdagen anvisat för spårutbyggnaden på sträckan Älvsjö–Flemingsberg.

I motion 1983/84:181 (m) framhålls att endast de delar av avtalet som är företagsekonomiskt motiverade bör genomföras. Motionärerna är positiva till ombyggnad och förbättringar av Stockholm C men anser att denna del av överenskommelsen inte utan vidare utredning kan lyftas ut för särskild anslagsgivning. De framhåller vidare att utredningar som gjorts vid landstinget visar att alternativet med direktbussar för att kapa topparna i trafiken är ett billigare och för resenärerna gynnsammare alternativ. Av dessa skäl föreslås att riksdagen avslår propositionen och av regeringen begär en förnyad utredning samt ett på denna grundat nytt avtal mellan SL och SJ, baserat på företagsekonomiskt motiverade projekt.

Enligt motion 1983/84:174 (vpk) är förslagen i propositionen i stort sett bra och innebär betydande förbättringar då det gäller lokaltågstrafiken i Storstockholmsregionen. Motionärerna beklagar dock att upprustningen av Södertälje Södra järnvägsstation inte heller i detta sammanhang blivit föremål för något konkret förslag. De föreslår därför att en upprustning och ombyggnad av denna järnvägsstation tas med i föreliggande överenskommelse som ett av objekten under rubriken Vissa lokalstationsåtgärder.

Utskottet konstaterar för sin del att tågtrafiken på järnvägslinjerna i Stockholmsregionen har ökat väsentligt i omfattning under senare år. Särskilt gäller detta lokaltågen. Tillgängliga prognoser för utvecklingen fram till år 1990 tyder på ytterligare ökningar av trafiken. Det gäller såväl SJ:s gods- och resandetåg som lokaltågen. Enligt vissa bedömningar kan antalet resenärer i lokaltågens upptagningsområde öka med 40 % jämfört med år 1980.

Spårkapaciteten i regionen är starkt begränsad. För att skapa ökat utrymme för den växande trafiken är det nödvändigt att bygga ut denna kapacitet. Utskottet anser att det därför är mycket värdefullt att en överenskommelse om lokaltågstrafiken har träffats mellan företrädare för staten, SJ och Stockholms läns landstingskommun. Enligt utskottets mening tillgodoser överenskommelsen både SJ:s och landstingets intressen. Utrymme skapas för en utbyggd lokaltågstrafik samtidigt som SJ:s kapacitetspro-

blem för den långväga person- och godstrafiken kan lösas.

Utskottet vill med anledning av yrkandet i motion 1983/84:181 (m), att endast företagsekonomiskt motiverade projekt bör genomföras, anföra följande. Statsmakterna fattade våren 1983 beslut om nya riktlinjer för SJ:s verksamhet (prop. 1982/83:100, TU 1982/83:15, rskr 1982/83:293). Beslutet innebar bl. a. att förutsättningar skapades för SJ att uppfylla det ekonomiska målet, dvs. att intäkterna från verksamheten skall täcka kostnaderna, inkl. avskrivningar på tillgångarnas återanskaffningsvärde, och därutöver ge ett överskott som motsvarar räntan på det disponerade statskapitalet. I sammanhanget framhölls att vissa investeringar i järnvägssystemet kan komma att aktualiseras, som av olika skäl kan anses önskvärda men där den företagsekonomiska lönsamheten är otillräcklig. Samhällsekonomiska bedömningar av sådana projekt skall göras av riksdag och regering.

Goda järnvägsförbindelser till och från Stockholm är enligt utskottets mening av mycket stor betydelse för hela landet. Den bristande kapaciteten i regionen skapar betydande problem för tågföringen. Utskottet delar föredragandens uppfattning att utbyggnaden av spårkapaciteten, för att därigenom undanröja de hinder och störningar som den landsomfattande tågtrafiken i vissa lägen utsätts för, är så angelägen att det är naturligt att staten medverkar till att bekosta investeringarna.

Av det anförda följer att utskottet i likhet med föredraganden i allt väsentligt kan ansluta sig till den träffade överenskommelsen och de konsekvenser och förutsättningar som sammanhänger härmed. Utskottet tillstyrker därför de i propositionen förordade riktlinjerna för finansiering och förräntning av de nya investeringarna inom SJ:s område i Storstockholmsregionen samt den föreslagna nedskrivningen av SJ:s statskapital med ca 117,7 milj. kr. för att kompensera SJ för den nedskrivning som sker av landstingets skuld till SJ. Utskottet avstyrker följaktligen motion 1983/84:181 (m).

Utskottets ställningstagande innebär vidare att yrkandet i motion 1983/84:174 (vpk) att till avtalet hänföra upprustnings- och ombyggnadsåtgärder vid Södertälje Södra järnvägsstation avstyrks. Berörda parter har vid förhandlingarna enats om att inte ta med det i motionen aktualiserade projektet. Utskottet anser det olämpligt att i efterhand gå in och ändra förutsättningarna för avtalet på det sätt motionärerna föreslår. Som utskottet framhållit, senast i sitt betänkande TU 1982/83:15, får frågan om en upprustning och ombyggnad av Södertälje Södra järnvägsstation prövas av SJ i samband med den fortlöpande investeringsplanering som sker inom verket.

I motion 1983/84:175 (c) framhålls att det inte i propositionen anges om statens andel av investeringskostnaderna (44 %) skall belasta väganslagen. Utbyggnaden av tunnelbanan i Stockholm har enligt den s. k. Hörjelöverenskommelsen finansierats med medel från väganslagen. Ett liknande

förfarande kan enligt motionärerna inte accepteras vid utbyggnaden av lokaltågstrafiken i Storstockholm. De hemställer därför att riksdagen ger regeringen till känna att statens kostnader får tas av särskilda budgetmedel för att inte drabba vägbyggandet i övriga landet.

SJ har som villkor för avtalet förutsatt att sammanlagt 1 016,2 milj. kr. eller 44 % av investeringarna direktavskrivs och sålunda inte kommer att belasta SJ:s statskapital. Utskottet finner det naturligt att medel för dessa investeringar, liksom för övriga investeringar som skall finansieras över statsbudgeten, anvisas över SJ:s investeringsanslag. Härav följer att investeringarna inte till någon del kommer att belasta väganslagen. Utskottet förutsätter vidare att järnvägsinvesteringarna i övriga landet inte drabbas av den träffade överenskommelsen. De medel som skall anvisas över statsbudgeten och som SJ inte har åtagit sig att förränta bör därför anvisas vid sidan av SJ:s ordinarie investeringsram. Som föredraganden framhåller bör det ankomma på SJ att i de årliga anslagsframställningarna redovisa medelsbehovet.

Vad utskottet nu anfört synes innebära att syftet med motionen blir tillgodosett varför den inte bör föranleda någon riksdagens åtgärd.

Hemställan

Utskottet hemställer

1. beträffande *lokaltågen i Storstockholm*
   att riksdagen med bifall till regeringens förslag och med avslag på motion 1983/84:181 (m) *dels* godkänner de i propositionen förordade riktlinjerna för finansiering och förräntning av de nya investeringarna inom SJ:s område i Storstockholmsregionen, *dels* medger en nedsättning av SJ:s statskapital med ca 117,7 milj. kr.,
2. beträffande *Södertälje Södra järnvägsstation*
   att riksdagen avslår motion 1983/84:174 (vpk),
3. beträffande *vissa finansieringsfrågor*
   att riksdagen lämnar motion 1983/84:175 (c) utan åtgärd.

Stockholm den 6 december 1983

På trafikutskottets vägnar
KURT HUGOSSON

Närvarande: Kurt Hugosson (s), Rolf Clarkson (m), Birger Rosqvist (s), Olle Östrand (s), Sven-Gösta Signell (s), Per Stenmarck (m), Rune Torwald (c), Margit Sandéhn (s), Görel Bohlin (m), Olle Grahn (fp), Sven Henricsson (vpk), Göran Riegnell (m), Anna Wohlin-Andersson (c), Lisbet Calner (s) och Margareta Persson (s).

Reservationer

1. Lokaltågen i Storstockholm (mom. 1)

Rolf Clarkson, Per Stenmarck, Görel Bohlin och Göran Riegnell (alla m) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 4 börjar med "Utskottet konstaterar" och på s. 5 slutar med "motion 1983/84:181 (m)." bort ha följande lydelse:

SJ har under senare år uppvisat stora underskott. För budgetåret 1982/83 uppgår förlusten till ca 725 milj. kr. inkl. förräntningskravet. För samma budgetår har SJ över statsbudgeten dessutom erhållit ca 860 milj. kr. för driften av det ersättningsberättigade nätet.

Den nu träffade överenskommelsen om lokaltågstrafiken i Storstockholm innebär att investeringar för ca 2,3 miljarder kronor skall utföras. Av dessa skall endast drygt en miljard kronor förräntas av SJ. Med undantag av ett särskilt investeringsbidrag på 200 milj. kr. som SJ får av landstinget skall övriga investeringar, dvs. drygt en miljard kronor, direktavskrivas.

Enligt utskottets mening måste den pågående miljardrullningen av statliga bidrag till SJ hejdas. Utskottet delar därför den uppfattning som framförs i motion 1983/84:181 (m) att principen bör vara att endast de företagsekonomiskt motiverade investeringarna bör genomföras, dvs. de investeringar som SJ och Stockholms läns landsting kan enas om utan statligt stöd. Utskottet vill dock för sin del inte utesluta att vissa statliga bidrag kan krävas. Det kan t. ex. gälla ombyggnad och förbättringar av Stockholm C. Denna fråga behöver dock utredas närmare.

Som framhålls i motionen motiveras utbyggnadsförslagen till stor del av ett behov av ökat utrymme för lokaltrafiken under främst högtrafik. Utskottets förslag att i princip endast företagsekonomiskt motiverade investeringar skall genomföras kommer inte att medföra försämrade kollektiva resemöjligheter i Stockholmsregionen. Utredningar som gjorts vid Stockholms läns landsting visar att ett alternativ med direktbussar för att kapa topparna i trafiken är ett billigare och för resenärerna gynnsammare alternativ. En satsning på direktbussar under högtrafik skulle vidare innebära att utbyggnadsbehovet av spår m. m. inom Stockholmsområdet avsevärt skulle kunna senareläggas.

Enligt överenskommelsen skall ca 2,3 miljarder kronor investeras i Storstockholmsregionen under 1980-talet. Det är enligt utskottets mening uppenbart att i ett hårt ansträngt statsfinansiellt läge detta måste betyda att investeringarna i övriga landet påverkas i negativ riktning. Risken är således stor att överenskommelsen kommer att leda till försämrade trafikförhållanden för järnvägen utanför Stockholmsområdet.

Av det anförda följer att utskottet avstyrker propositionen och tillstyrker motion 1983/84:181 (m). Detta innebär att regeringen skyndsamt bör utreda

vilka investeringar i Stockholmsregionen som är nödvändiga att finansiera med statliga bidrag. Med denna utredning som grund bör SJ och landstinget förhandla om ett nytt avtal baserat på företagsekonomiskt motiverade projekt.

Vad utskottet nu anfört bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 1 bort ha följande lydelse:

1. beträffande *lokaltågen i Storstockholm*
   att riksdagen med avslag på regeringens förslag och med bifall till motion 1983/84:181 (m) som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

2. Södertälje Södra järnvägsstation (mom. 2)

Sven Henricsson (vpk) anser

dels att det stycke av utskottets yttrande på s. 5 som börjar med "Utskottets ställningstagande" och slutar med "inom verket." bort ha följande lydelse:

Utskottet delar den uppfattning som framförs i motion 1983/84:174 (vpk) att en upprustning av Södertälje Södra järnvägsstation bör ske så snart som möjligt.

Enligt avtalet har 120 milj. kr. avsatts för "Vissa lokalstationsåtgärder". Utskottet anser att inom denna medelsram bör utrymme skapas för den angelägna upprustningen av Södertälje Södra.

Vad utskottet nu anfört, vilket innebär att motion 1983/84:174 (vpk) tillstyrks, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 2 bort ha följande lydelse:

2. beträffande *Södertälje Södra järnvägsstation*
   att riksdagen med bifall till motion 1983/84:174 (vpk) som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört.

3. Södertälje Södra järnvägsstation (mom. 2) – under förutsättning av bifall till den med 1 betecknade reservationen – beträffande *motiveringen* för utskottets yrkande

Rolf Clarkson, Per Stenmarck, Görel Bohlin och Göran Riegnell (alla m) anser

att det stycke av utskottets yttrande på s. 5 som börjar med "Utskottets ställningstagande" och slutar med "inom verket." bort ha följande lydelse:

Utskottet har i det föregående tillstyrkt motion 1983/84:181 (m). Härav följer att utskottet avstyrker motion 1983/84:174 (vpk).

4. Vissa finansieringsfrågor (mom. 3) – under förutsättning av bifall till den med 1 betecknade reservationen

Rolf Clarkson, Per Stenmarck, Görel Bohlin och Göran Riegnell (alla m) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 6 som börjar med "SJ har" och slutar med "riksdagens åtgärd." bort ha följande lydelse:

Utskottet har i det föregående tillstyrkt motion 1983/84:181 (m). Härav följer att utskottet avstyrker motion 1983/84:175 (c).

dels att utskottets hemställan under 3 bort ha följande lydelse:

3. beträffande *vissa finansieringsfrågor*
att riksdagen avslår motion 1983/84:175 (c).

Särskilt yttrande

Rune Torwald och Anna Wohlin-Andersson (båda c) anför:

Enligt avtalet skall en spårutbyggnad söder om Flemingsberg utföras till en beräknad kostnad av 1 120 milj. kr. I avtalet anges inte närmare var utbyggnaden skall äga rum. SJ har dock i ett särskilt brev till utredaren förutsatt att linjedragningen görs via Grödinge till Järna. Som framhålls i motion 1983/84:175 (c) innebär detta förslag att mycket miljökänsliga områden tangeras. Vi anser därför att starka skäl talar mot denna linjesträckning.

Eftersom avtalet inte innebär något definitivt beslut om var den aktuella linjen skall dras har vi f. n. inget yrkande härom. Vi förutsätter dock att vid de fortsatta övervägandena de synpunkter som förs fram i motionen beaktas och att frågan kommer att underställas riksdagens prövning innan slutlig ställning tas.

Bilaga 1

Protokoll, fört 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 Lindh

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 trafikhuvudmän kan köpa av SJ. Vissa investeringar, som av olika skäl är önskvärda men där den företagsekonomiska 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.

Alvsjo-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 stackan.
Beräknad byggnadstid 1986-1991 405 milj kr

Stockholm C; ombyggnad av spårsystem och signalanläggning inkl stallverk, 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 ifrågavarande investeringar beräknas till ca 1 185 milj kr i prisläge december 1982. I beloppet inkluderas kostnader för markförvarv, 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 material 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 levereras 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 gälla 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 Västerhaninge - 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 Strang

För Stockholms läns landstingskommun
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

KUNGSÄNGEN - 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 tunnelplanet Hissar (4 st) till båda plattformarna 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

Märstalinjen

Solna

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

Helenelund

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 spårsystemet

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	Äldre stationshus (endast personallokaler för spärrpersonal disp) samt två spärrhus Gångtunnel Höga plattformar
Åtgärder	Hissar (2 st) till plattformarna Gångramper (2 st) i tunneländarn (kräver att nuvarande godsmagasin ersätts)

Rosersberg

Nuläget	Ö-stationshus Hög plattform Gångtunnel
Åtgärder	Hiss till plattformen

Märsta

Nuläget	Äldre stationshus samt spärrhus Hög plattform och två spår väster om genomfartsbangården
Åtgärder	Ny stationsanläggning med ö-stationshus, gångtunnel, hög plattform med plattformstak, två lokaltågsspår, uppställningsspår Anordningarna utförs så att korsande tågvägar ej uppstår Hissar

Västerhaningelinjen

Jordbro

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

Kungsängenlinjen

Sundbyberg

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 depåtjänst 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, renhållning, snöröjning, uppvärmning, belysning telefonkostnader, driftinventarier och förbrukningsmateriel.

Bilaga 2

SL-Trafikens utbyggnad

