

Ref KB och
son

Samordnad och integrerad tågtrafik på Arlandabanan och i Mälardalsregionen

Ur KB:s samlingar

Digitaliserad år 2015



National Library
of Sweden

1995:25

Betänkande av Utredningen om Samordning
och integrering av trafiken på Arlandabanan
med trafiken på statens spåranläggning

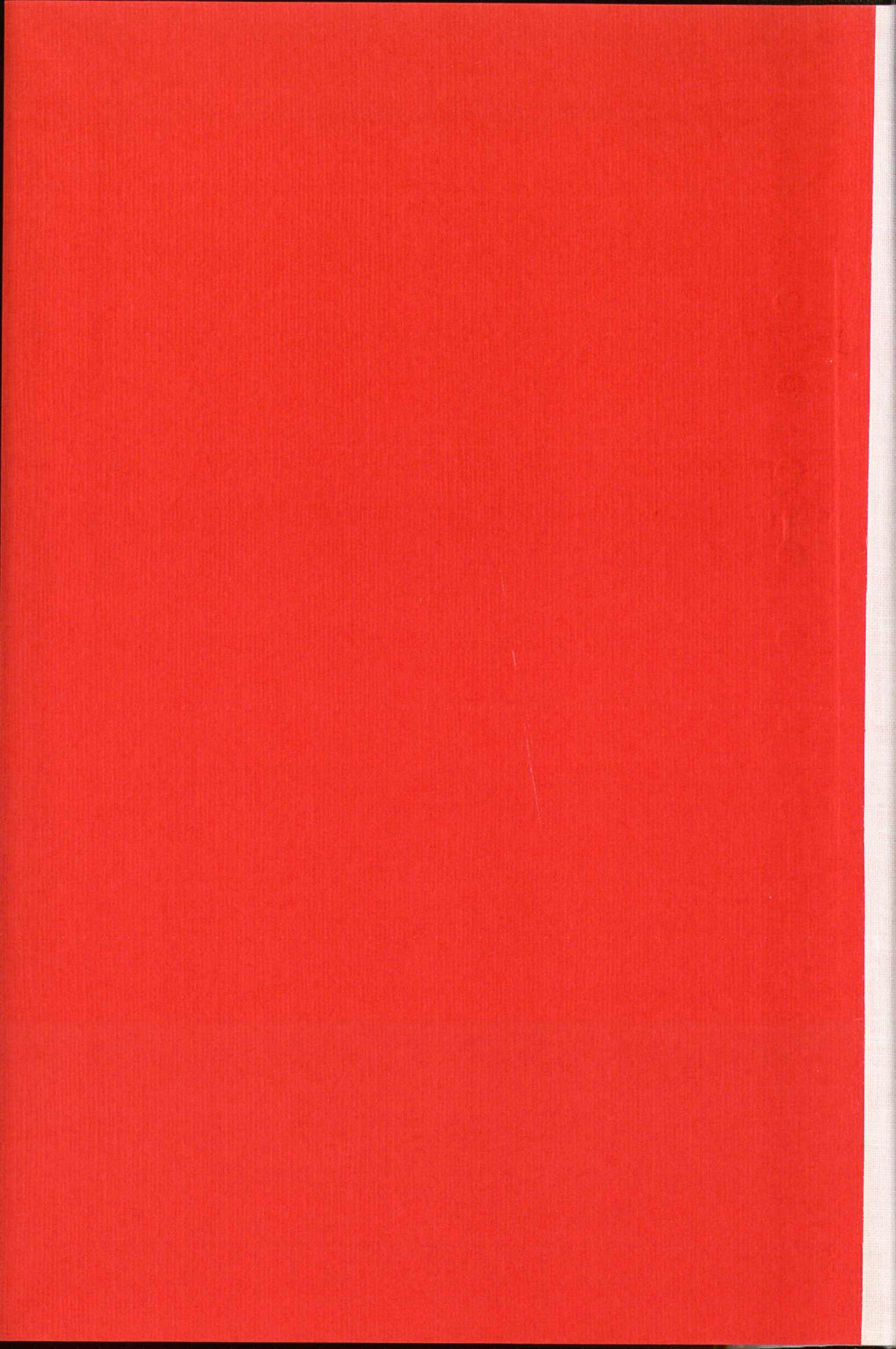
Ref KB och
SOU

Samordnad och integrerad tågtrafik på Arlandabanan och i Mälardalsregionen

SOU

1995:25

Betänkande av Utredningen om Samordning
och integrering av trafiken på Arlandabanan
med trafiken på statens spåranläggning





Statens offentliga utredningar
1995:25
Kommunikationsdepartementet

21

Samordnad och integrerad tågtrafik på Arlandabanan och i Mälardalsregionen

Betänkande av Utredningen om Samordning och
integrering av trafiken på Arlandabanan med trafiken på
statens spåranläggning
Stockholm 1995

SOU och Ds kan köpas från Fritzes kundtjänst. För remissutsändningar av SOU och Ds svarar Fritzes, Offentliga Publikationer, på uppdrag av Regeringskansliets förvaltningskontor.

Beställningsadress: Fritzes kundtjänst
106 47 Stockholm
Fax: 08-20 50 21
Telefon: 08-690 90 90

Svara på remiss. Hur och Varför. Statsrådsberedningen, 1993.

– En liten broschyr som underlättar arbetet för den som skall svara på remiss.

Broschyren kan beställas hos:

Regeringskansliets förvaltningskontor
Arkiv- och informationsenheten
103 33 Stockholm
Fax: 08-790 09 86
Telefon: 08-763 24 81

Till statsrådet och chefen för Kommunikationsdepartementet

Den 22 december 1994 bemyndigade regeringen chefen för Kommunikationsdepartementet att tillkalla en förhandlingsman med uppgift att inom ramen för Arlandabaneavtalen, Mälarbaneavtalet och Svealandsbaneavtalet förhandla och föreslå överenskommelser mellan Arlanda Link Consortium, Statens Järnvägar och representanter för Mälardalsregionen angående en samordnad och integrerad tågtrafik på Arlandabanan och i Mälardalsregionen.

Med stöd av regeringens bemyndigande förordnade departementschefen den 22 december 1994 Claes-Eric Norrbom som förhandlingsman.

Till sekreterare förordnades den 9 januari 1995 departementssekreterare Anders Torbrand, departementssekreterare Anders Wärmark samt som biträdande sekreterare departementssekreterare Berith Kindgren, Kommunikationsdepartementet.

I denna rapport redovisas uppdraget. Uppdraget är därmed slutfört.

Stockholm den 17 februari 1995

Claes-Eric Norrbom

Anders Torbrand

Anders Wärmark

Innehållsförteckning

Sammanfattning	9
1 Inledning	19
1.1 Uppdraget	19
1.2 Arbetets organisation	20
2 Mina utgångspunkter	23
2.1 Avtalen om Mäljarbanan och Svealandsbanan	23
2.2 Avtal om Arlandabanan	25
2.3 Ett sammanhållet trafiksystem	27
2.4 Begränsningar i avtalen	30
3 Samordnat trafiksystem	37
3.1 Utgångspunkter	37
3.2 Skiss till samordnat trafiksystem	39
3.2.1 Marknad och resbehov	39
3.2.2 Flygpendeln	43
3.2.3 Fjärrtågstrafik	44
3.2.4 Regionaltågstrafik	44
3.2.5 Lokaltågstrafik	45
3.2.6 Framtida förändringar i trafiksystemen	49
3.2.7 Marknadsförutsättningar för ett integrerat system	50
3.3 Behov av förändringar och kompletteringar i Arlandabaneavtalen	51
4 Åtgärder för att säkerställa en samordnad och integrerad trafiklösning på Arlandabanan och i Mälardalsregionen	53

4.1	Förhandlingsarbetets uppläggning	53
4.2	Avtalsperiodens längd	56
4.3	Överenskommelse om anslutningsspår och fjärrtågsstation	62
4.3.1	Förutsättningarna för en spåranslutning (Kroken)	64
4.3.2	Förutsättningarna för en lokaltågsanslutning till fjärrtågsstationen vid Arlanda	65
4.3.3	Principöverenskommelsen avseende viss utökning av Arlandabaneprojektet	66
4.3.4	Åtgärder för att underlätta en lokaltågsanslut- ning till Arlanda flygplats	67
4.3.5	Finansieringen av tilläggsinvesteringarna för lokaltrafik	68
4.3.6	Uppföljningen av principöverenskommelsen avseende viss utökning av Arlandabane- projektet	69
4.4	Upplåtelse av trafikkortigheter m.m. på Arlandabanan	71
4.4.1	Inledning	71
4.4.2	Arlandabaneprojektavtalet	72
4.4.3	Principöverenskommelsen om tillämpnings- avtal till Arlandabaneavtalet	73
4.4.4	Överenskommelsens allmänna innebörd	76
4.4.5	Vissa grundläggande utgångspunkter	77
4.4.6	Förhandlingsordning och villkor för upplåtelse av trafikkortigheter	79
4.4.7	Rätten att ta upp och lämna passagerare	81
4.4.8	Trafikavgifter	83
4.4.9	Flygpendelns roll i trafikförsörjningen	84
4.4.10	Den fortsatta förhandlingsprocessen	85
4.5	Avsiktsförklaringar från övriga trafikutövare och trafikintressenter	86
4.5.1	Inledning	86

4.5.2 Fjärr- och regionaltågstrafiken	88
4.5.3 Lokaltågstrafiken	91
5 Konturerna av en samlad och långsiktigt hållbar tåg- trafikuppgörelse för Storstockholms- och Mälardals- regionerna	93

Bilagor

1. Direktiv
2. Option om uppsägning av Arlandabaneprojektavtalet (separat)
3. Principöverenskommelse om viss utökning av Arlandabaneprojektet (separat)
4. Överenskommelse om vissa principer för tillämpning av bestämmelser för upplåtelse av trafikrättigheter på Arlandabanen (separat)
5. Utveckling av SJ:s trafik på Arlandabanan
6. Utveckling av tågtrafiken i Mälardalen
7. TIM Samordnad och integrerad tågtrafik i Storstockholms- och Mälardalsregionerna
8. Samordnad och integrerad tågtrafik i Storstockholm (SL)
9. Exempel på integrerade trafiksystem i Stockholms- och Mälardalsregionen

1. The first part of the paper is devoted to a general discussion of the problem of the existence of solutions of the system of equations

2. The second part of the paper is devoted to a detailed study of the case of the system of equations

3. The third part of the paper is devoted to a study of the case of the system of equations

4. The fourth part of the paper is devoted to a study of the case of the system of equations

5. The fifth part of the paper is devoted to a study of the case of the system of equations

6. The sixth part of the paper is devoted to a study of the case of the system of equations

Sammanfattning

De viktigaste resultaten av mitt förhandlingsuppdrag kan sammanfattas i följande punkter:

- o En överenskommelse med Arlandabaneconsortiet om att en option skall infogas i Arlandabaneavtalet som ger staten rätt att när som helst efter 15 år avbryta avtalet om regeringen bedömer att det finns brister i trafikens samordning och integration.
- o En överenskommelse med Arlandabaneconsortiet som slår fast vissa principer avseende byggandet av ett anslutningsspår mellan den s.k. Norra böjen och Ostkustbanan norr om Märsta samt vissa andra tilläggsinvesteringar som kan erfordras för att möjliggöra en lokal-tågsanslutning till Arlanda.
- o En principöverenskommelse med Arlandabaneconsortiet om upplåtelse av trafikrättigheter m.m. på Arlandabanan som skall bilda en ram för ett mera preciserat tillämpningsavtal till Arlandabaneprojektavtalet.
- o Avsiktsförklaringar från SJ med utfästelser att trafikera Arlandabanan med fjärr- och regionalståg samt åtaganden att driva och finansiera regionalstågstrafik i Mälardalsregionen.
- o Avsiktsförklaring från SL avseende beredskap att driva och finansiera lokaltågstrafik på Arlandabanan.
- o Avsiktsförklaring från Tåg i Mälardalen AB avseende trafikhuvudmännens beredskap att medverka till den

föreslagna uppläggnings av trafikförsörjningen i Mälardalen.

Tågtrafiklösning i Mälardalen

Mitt förslag till trafiklösning för tågtrafiken på bl.a. Svealandsbanan, Mälarbanan och Arlandabanan framgår av bifogade skiss till trafikuppläggning.

Option ger staten ensidig rätt att avbryta avtalet

Arlandabaneavtalet sträcker sig över 45 år. Ingen kan i dag med någon större grad av säkerhet överblicka de förändringar av trafikbehov och trafikförutsättningar som kan komma att inträffa under det närmaste halvsekle. Avtalets längd utgör därmed ett avgörande hinder för en nödvändig trafikpolitisk flexibilitet och handlingsfrihet.

Förhandlingarna har visat att det knappast är realistiskt att räkna med att avtalstiden kan förkortas med mer än fem till tio år. Min bedömning är att en så pass marginell förkortning av avtalstiden inte påtagligt ökar statsmakternas handlingsfrihet och därför är mindre intressant. Att reducera avtalsperioden mera avsevärt – uppemot 20-25 år – förutsätter att hela projektets finansieringsmodell måste ändras i grunden. Därmed faller en sådan lösning utanför förhandlingsmandatet.

I syfte att ge avtalet en mer reell flexibilitet har förhandlingarna i stället inriktats på att utforma en option som ger staten en ensidig rätt att avbryta avtalet. Utgångspunkten har därvid varit att villkoren för att avbryta projektet måste vara sådana att säkerheten i långivarnas fordran inte ifrågasätts och att konsortiet får en skälig kompensation för sina insatser. Samtidigt får inte kompensationskraven vara så stora att optionen bara blir fiktiv. Den måste ge en reell valmöjlighet för staten.

Enligt min mening är dessa utgångspunkter tillgodosedda i den överenskommelse som nu träffats om att en option skall införas i Arlandabaneavtalet.

Arlandabaneprojektet skall kunna utökas för lokaltågsanslutning till Arlanda

I en principöverenskommelse avseende viss utökning av Arlandabaneprojektet har konsortiet och jag enats om att en effektiv lokaltågsanslutning till Arlanda flygplats kan komma att kräva en kompletterande spåranslutning – den s.k. Kroken – mellan Ostkustbanan norr om Märsta och den s.k. Norra böjen samt arrangemang för att möjliggöra vändande lokaltågstrafik vid den planerade fjärrtågsstationen vid flygplatsen.

Överenskommelsen innebär vidare att A-Train AB vid byggandet av den s.k. Norra böjen och fjärrtågsstationen förbinder sig att ta all den hänsyn som erfordras för att underlätta att Arlandabaneprojektet i ett senare skede kan kompletteras med en ny spåranslutning till Ostkustbanan samt anpassas till trafik med vändande lokaltåg.

Arlandabaneprojektavtalet innehåller vissa bestämmelser som innebär att A-Train AB under vissa omständigheter har skyldighet att anpassa projektet till nya förutsättningar. Bolaget har därvid också i princip ett finansieringsansvar som står i proportion till de ökade intäkter det kan tillgodogöra sig som ett resultat av en tilläggsinvestering. I överenskommelsen slås fast att dessa bestämmelser är tillämpliga vid den utökning av projektet som kan krävas för att möjliggöra en lokaltågsanslutning till Arlanda.

Staten ges ökat inflytande över utnyttjandet av Arlandabanan

Arlandabaneprojektavtalet innebär att A-Train AB (A-Train) under avtalsperioden har nyttjanderätten till Arlandabanan

samt rätten att trafikera sträckan Stockholms Central–Arlanda med ett flygpendeltåg sex gånger i timmen i vardera riktningen.

Utöver den kapacitet som tas i anspråk av flygpendeln kommer det emellertid att finnas utrymme för ytterligare 10–12 tåglägen per timme i vardera riktningen. Arlandabaneprojektavtalet reglerar inte i detalj hur denna spårkapacitet skall utnyttjas. A-Train AB har således rätt att förhandla med intresserade trafikutövare om villkoren för att upplåta Arlandabanan och de anläggningar vid flygplatsen (bl.a. fjärrtågsstationen) som ingår i Arlandabaneprojektet.

Den principöverenskommelse som nu träffats gäller vilka regler som bör tillämpas vid upplåtelsen av trafikkättigheter på Arlandabanan samt vissa frågor rörande flygpendelns roll i ett integrerat trafiksystem. Överenskommelsen innebär att dessa principer skall läggas fast i ett särskilt tillämpningsavtal som är direkt kopplat till Arlandabaneprojektavtalet. I sak skall dock detta tillämpningsavtal överensstämma med innehållet i den nu träffade överenskommelsen.

Överenskommelsen utgår från vissa grundläggande förutsättningar som avser dels den svenska statens trafikpolitiskt motiverade intressen, dels Arlandabaneprojektets ekonomi och finansiering.

Överenskommelsen innebär att A-Train skall delta i ett samordnat förhandlingsförfarande under statens ledning som innebär att lediga trafikkättigheter på Arlandabanan och rätten att utnyttja flyplatsanläggningarna kan fördelas mellan olika trafikhuvudmän och trafikutövare. Under förutsättning att flygpendeltågstrafiken inte inskränks och att A-Train erhåller en skälig total ersättning för de ingående trafikkättigheterna, skall A-Train också godta den fördelning av trafikkättigheter och den ersättning för dessa som övriga intressenter sinsemellan kan komma att enas om under statens ledning.

Denna del av överenskommelsen innebär att kontrollen över utnyttjandet av Arlandabanan – vid sidan av den kapacitet som upptas av flygpendeltågen – i praktiken flyttas över från A-Train till staten om staten så önskar. Härmed skapas betydligt större möjligheter att väga in t.ex. olika trafikpolitiska och samhällsekonomiska hänsyn vid fördelningen av trafikköer. Den samordnade förhandlings- och fördelningsordning som överenskommelsen banar väg för, bör också kunna bidra till att skapa en större stabilitet i trafikeringsvillkoren på Arlandabanan och därigenom ge olika trafikintressenter – inklusive A-Train – bättre långsiktiga planeringsförutsättningar.

Överenskommelsen innebär också att konsortiet gått med på att i tillämpningsavtalet till Arlandabaneprojektavtalet avsevärt lätta på de upptagningsrestriktioner som ingår i grundavtalet.

A-Train blir skyldigt att ge all tågtrafik från stationer norr om Karlbergs station och söder om Älvsjö station tillträde till Arlandabanan och flygplatsanläggningarna på samma villkor som gäller för tågtrafiken i allmänhet. Det betyder att upptagnings-/avstigningsrestriktionerna hävs för följande stationer: Farsta Strand, Stuvsta, Huddinge, Stockholm Syd/Flemingsberg, Solna, Ulriksdal, Helenelund, Sollentuna, Häggvik, Norrviken, Rotebro, Upplands Väsby och Rosersberg.

A-Train skall också vara skyldigt att från fall till fall pröva möjligheterna och villkoren för att ge tågtrafik från Stockholms södra station, Stockholms Centralstation samt Karlbergs station tillträde till Arlandabanan och flygplatsanläggningarna. När det gäller trafik till och från Älvsjö station är parterna överens om att tillträdesvillkoren till Arlandabanan och flygplatsanläggningarna skall bli föremål för ytterligare överväganden. Även om A-Train i vissa fall har rätt till ersättning för trafikbortfall på flygpendeln skall

dock A-Train inte i något fall kunna neka trafik tillträde till Arlandabanan och fjärrtågsstationen vid Arlanda.

Avsiktsförklaringar från övriga trafikintressenter

Även om Arlandabaneconsortiet och A-Train är viktiga aktörer i sammanhanget krävs det också en konstruktiv medverkan från många andra intressenter för att en samordnad och integrerad trafiklösning skall kunna bli verklighet. Eftersom jag siktar på att skapa förutsättningar för en integrerad trafiklösning som, förutom flygpendeltågen, innefattar såväl lokal- som regional- och fjärrtågstrafiken har jag sökt uppnå konkreta avsiktsförklaringar från företrädare för samtliga dessa trafikformer, nämligen SJ, Tåg i Mälardalen AB (TIM) och Storstockholms lokaltrafik (SL).

Statens järnvägar

I en avsiktsförklaring ställd till mig har SJ förklarat sig vara berett att verka för ett samordnat och integrerat tågtrafiksystem i Storstockholms- och Mälardalsregionerna. SJ är därvid berett att så långt möjligt utforma sin fjärr- och regionaltågstrafik så att en samordning och integrering kan ske med övrig trafik till Stockholm-Arlanda flygplats. En förutsättning är att villkoren för att trafikera Arlandabanan och den planerade fjärrtågsstationen vid Stockholm-Arlanda flygplats är rimliga. Vidare förutsätter SJ att SJ får tillgång till minst sex dubbelturer per timme i lämpliga tidlägen på såväl Södra som Norra böjen och att inga hinder föreligger med hänsyn till fjärrtågsstationens utformning. SJ är berett att på marknadsmässiga villkor betala en rimlig terminalavgift för att bidra till kostnaderna för fjärrtågsstationen och därtill skäligen avgifter för upplåtelsen av banan.

I avsiktsförklaringen tillkännager SJ också att man kommer att utveckla tågtrafiken till Arlanda genom att redan år 1996 låta fjärr- och regionaltåg göra uppehåll i Märsta och

inrätta en särskild busservice mellan Märsta station och de olika flygterminalerna på Arlanda. SJ kommer att starta trafiken på Svealandsbanan år 1997 och även dessa tåg kommer att gå vidare till Märsta-Uppsala. När Arlandabanan blir klar (såväl Södra som Norra böjen) tidigast år 1998 avser SJ att flytta trafiken från Märsta till Arlanda om ekonomiska förutsättningar då föreligger.

I en särskild avsiktsförklaring tillkännager SJ också sina planer för att utveckla tågtrafiken i Mälardalen. Innebörden är att SJ kommer att trafikera Mälärbanan och Svealandsbanan och att trafiken skall byggas ut successivt under perioden 1997-1999 efterhand som banorna färdigställs och nya fordon blir tillgängliga. När trafiken är fullt utbyggd skall 15 snabbtågssätt för 200 kilometer/timme vara i trafik på Mälär- och Svealandsbanorna. I trafiksystemet ingår, förutom Svealandsbanan och Mälärbanan, också Uppsala-pendeln, Östpendeln (Linköping-Gävle) samt vissa fjärrtåg på sträckan Stockholm-Hallsberg.

Avsikten är att trafiken skall bedrivas i SJ:s egen regi och att SJ:s ordinarie taxa skall tillämpas på Mälär- och Svealandsbanan. Det innebär att SJ förklarar sig berett att ta affärsrisken i trafiken. SJ avser att bedriva trafiken under en 25-årsperiod till och med år 2020 med en kontrollstation år 2005. SJ:s åtagande förutsätter att de trafikpolitiska förutsättningarna inte förändras radikalt och att någon konkurrerande interregional kollektivtrafik inte får bedrivas parallellt med banorna. Vidare förutsätts att de berörda länstrafikhuvudmännen bedriver en effektiv matartrafik till tågen vid de trafikerade stationerna.

Tåg i Mälardalen AB

Även TIM har i en avsiktsförklaring ställd till mig förklarat sig vara berett att i samverkan med övriga intressenter verka för ett samordnat och integrerat tågtrafiksystem i

Storstockholms- och Mälardalsregionerna. Enligt TIM bör syftet i första hand vara att ta tillvara den möjlighet till ökad tågtrafik och en större andel resande med tåg som byggandet av Arlandabanan, Mälarbanan och Svealandsbanan medger. I andra hand gäller det att säkerställa en god trafikförsörjning till Stockholm-Arlanda flygplats.

Som företrädare för de berörda trafikhuvudmännen utfäster sig TIM vidare att inom ramen för förhandlingarna på olika sätt medverka till att samordna regionalstågstrafiken söder och norr om Mälaren med fjärrtrafiken i syfte att nå en integrerad trafiklösning för Mälarregionen samt goda tågförbindelser till och från Arlanda flygplats. I sin avsiktsförklaring ställer sig TIM också bakom SJ:s förslag till integrerad trafiklösning. TIM är därvid fullt införstått med att förslaget förutsätter vissa åtaganden för berörda huvudmän vad gäller matartrafik, samordning av lokaltrafik och järnvägstrafik samt taxor. Vidare godtar TIM att SJ:s taxa i princip skall gälla för den inomregionala tågtrafiken i Mälarregionen. TIM förutsätter därvid att avtal träffas mellan TIM – som företrädare för trafikhuvudmännen – och SJ om ovanstående frågor för att därigenom skapa ett reellt inflytande för regionen på den framtida trafiken.

Storstockholms Lokaltrafik AB

Jag har även erhållit en avsiktsförklaring från (SL). Denna avsiktsförklaring avser framför allt lokaltrafikens roll i ett samordnat och integrerat tågtrafiksystem.

I likhet med övriga intressenter förklarar sig SL därvid vara berett att, med utgångspunkt i sitt ansvarsområde och i samverkan med övriga intressenter, verka för ett samordnat och integrerat tågtrafiksystem i Storstockholms- och Mälardalsregionerna. Som ett led i denna strävan utfäster sig SL att delta i sådana förhandlingar under statens ledning som syftar till att säkerställa en god trafikförsörjning till

Stockholm-Arlanda flygplats och samtidigt ta tillvara den möjlighet till ökad tågtrafik och en större andel resande med tåg som byggandet av Arlandabanan, Mälardalensbanan och Svealandsbanan medger.

I sin avsiktsförklaring utfäster sig SL vidare att inom ramen för ovan angivna förhandlingar ingående pröva förutsättningarna att utveckla lokaltågstrafiken i SL-området genom en direkt lokaltågsanslutning till Arlanda flygplats. Inriktningen är därvid att minst 4 lokaltåg per timme skall angöra Arlanda under högtrafiktid.

Under förutsättning att lämpliga tåglägen kan erhållas, att inga hinder föreligger beträffande användningen av den planerade fjärrtågsstationen vid Arlanda flygplats och att en kompletterande spåranslutning ("Kroken") byggs mellan Ostkustbanan norr om Märsta och den s.k. Norra böjen är SL berett att betala rimliga terminalavgifter för fjärrtågsstationen och rimliga banavgifter för användningen av banan. SL förklarar sig därvid vara fullt införstått med att en kompletterande spåranslutning och en eventuell anpassning av fjärrtågsstationen till lokaltågstrafikens krav förutsätter ett långsiktigt åtagande från SL:s sida att utnyttja dessa anläggningar.

1 Inledning

1.1 Uppdraget

Regeringen beslutade den 22 december 1994 att tillkalla en särskild förhandlingsman med uppdrag att inom ramen för Arlandabaneavtalen, Mälarbaneavtalet och Svealandsbaneavtalet förhandla och föreslå överenskommelser mellan Arlandabaneconsortiet, Statens järnvägar (SJ) och representanter för Mälardalsregionen angående en samordnad och integrerad tågtrafik på Arlandabanan och i Mälardalsregionen. Direktiven bilägges denna rapport som bilaga 1.

Enligt direktiven skall jag lösa följande uppgifter.

Jag skall förhandla med Arlandabaneconsortiet, SJ och representanter för Mälardalsregionen för att åstadkomma ett tågtrafiksystem i Mälardalen som är effektivt och medger goda trafiklösningar. Trafiklösningarna skall vara långsiktiga och ekonomiskt hållbara.

Jag skall redovisa hur ett samordnat och integrerat trafiksystem i Mälardalsregionen kan utformas för att medge ett effektivt utnyttjande av den nya infrastruktur som byggs ut i regionen enligt nu gällande investeringsplaner.

Jag skall i samverkan med olika nationella och regionala intressenter förhandla och träffa överenskommelser med Arlandabaneconsortiet om hur den lediga kapaciteten i form av trafikeringsrättigheter på sträckan Rosersberg–Arlanda–Odensala skall kunna utnyttjas.

Jag skall överväga om förslaget till trafikeringslösning för Mälardalsregionen föranleder behov av kompletterande avtal rörande vilka stationer inom 15 km från Stockholms Centralstation som får angöras för trafik på Arlanda station med direkta tåg.

Jag skall överväga om förslaget till trafikeringslösning för Mälardalsregionen erfordrar ett anslutande spår från den Norra böjen till Märsta station och på vilket sätt ett sådant kompletterande spår skall finansieras.

Jag skall förhandla med Arlandabaneconsortiet angående en eventuell reduktion av avtalsperiodens längd.

1.2 Arbetets organisation

Under arbetets gång har jag fortlöpande haft kontakter med olika företrädare för SJ, Storstockholms Lokaltrafik AB (SL), Tåg i Mälardalen AB (TIM), Svealandssbanan AB, Mälardalsbanans Intressenter AB samt trafikhuvudmän och kommuner.

Jag har tillsammans med landshövdingen i Stockholms län och företrädare för Banverket fört diskussioner om finansiering och tekniska lösningar för en nordlig anslutning till Arlandabanan.

Som underlag för mina överväganden om trafiklösningar har jag utnyttjat olika marknadsbedömningar och samhälls-ekonomiska analyser från Transek och Banverket.

Jag har, via A-Banan Projekt AB och Arlandabaneconsortiet, fått ta del av diverse kalkyler och analyser avseende Arlandabananprojektets ekonomi och finansiering.

A-Banan Projekt AB har ställt sin ekonomiska och juridiska kompetens till mitt förfogande. Advokaterna Tore Wiwen-Nilsson och Lars Kongstad har tillsammans med mina sekreterare biträtt mig i förhandlingarna.

Med hänsyn till den snäva tidsram som satts ut i direktiven har det stått klart för mig att det inte skulle vara möjligt att nå fram till fullständiga överenskommelser i alla de delar som uppdraget omfattar. Jag har därför valt att se mitt förhandlingsuppdrag som ett led i en mer omfattande process. Med utgångspunkt från det omfattande underlagsmaterial, som redan föreligger, har jag därför inriktat mig på att lägga en så god grund som möjligt för fortsatta diskussioner om de framtida trafiksystemen i Stockholms- och Mälardalsregionerna.

Med hänsyn till att förhandlingsarbetet varit tidskrävande och bedrivits in i det sista vill jag reservera mig för att rapporten kan vara behäftad med vissa brister i disposition och framställning.

2 Mina utgångspunkter

2.1 Avtalen om Mälardalen och Svealandsbanan

Investeringarna i järnvägssystemet i Mälardalen bygger på ett flertal avtal mellan staten och olika konstellationer av lokala samt regionala organ. Finansieringen av järnvägsinvesteringarna sker genom en blandning av statliga och regionala medel. Den statliga finansieringen sker via Banverkets stomnätplan och anslaget K1. Investeringar i trafikens infrastruktur. De regionala investeringsmedlen kommer från kommuner, landsting och trafikmyndigheter i varierande grad från fall till fall.

Inom ramen för den s.k. Strängöverenskommelsen från år 1983 träffades ett avtal om finansieringen av utbyggnaden av sträckan Flemingsberg-Järna (Grödingebanan). Grödingebanan invigdes den 9 januari 1995 och öppnades samtidigt för trafik.

I december 1990 slöts ett avtal mellan Banverket och Södermanlands läns landsting, Eskilstuna, Nyköpings samt Strängnäs kommuner om anslutning av järnvägen Stockholm-Eskilstuna till Grödingebanan vid Södertälje Syd.

I september 1991 träffades en överenskommelse mellan Delegationen för Infrastrukturinvesteringar (K 1991:04), Banverket och Svealandsbanan AB. Svealandsbanan AB ägs av Eskilstuna, Kungsör, Strängnäs och Södertälje kommuner samt Södermanlands läns Trafik AB.

Överenskommelsen syftar till att åstadkomma förutsättningar för en bra järnvägstrafik söder om Mälaren genom upprustning och nybyggnad av järnvägen på sträckan Södertälje Syd-Strängnäs-Eskilstuna-Kungsör-Valskog (Svealandsbanan). Tidsplanen innebär att samtliga investeringar skall vara genomförda senast år 1997.

I överenskommelsen förbinder sig Svealandsbanan AB "att tillse att banan trafikeras med minst en tur i vardera riktningen varje timme måndag-fredag, klockan 07-21 i minst 15 år efter att banan färdigställts i sin helhet. Under trafikens uppbyggnadsskede - dock högst två år efter banans färdigställande - får anpassning till efterfrågan göras av trafiken under lågtrafiktid" (10 § a).

I september 1991 träffades en överenskommelse mellan Delegationen för Infrastrukturinvesteringar, Banverket och Mälarbanans Intressenter AB (MIAB). MIAB ägs av Upplands Bro, Håbo, Enköpings, Västerås, Köpings, Arboga, Örebro och Hallsbergs kommuner samt länstrafikbolagen i Uppsala, Västmanlands och Örebro län.

Överenskommelsen avser utbyggnad och upprustning av järnväg och stationer på sträckan Kungsängen-Västerås-Kolbäck-Valskog-Örebro (Mälarbanan). Tidsplanen för investeringarna innebär att de olika åtgärderna skall färdigställas fram till år 1999. Under hösten 1996 kommer stora delar av Mälarbanan mellan Stockholm och Västerås att vara färdigställda.

I överenskommelsen om Mälarbanan, 11 §, åtar sig MIAB "att verka för att Mälarbanan trafikeras på i bilaga 3.1 angivet sätt så att den tillskapade kapaciteten utnyttjas så effektivt som möjligt". I nämnda bilaga anges bl.a. vilken typ av fordonsmateriel samt omfattning och kvalitet på trafiklösning som Mälarbanans upprustning och utbyggnad skall kunna medge fr.o.m. augusti 1999.

2.2 Avtal om Arlandabanan

En utbyggnad av en järnvägsförbindelse mellan Stockholm och Arlanda flygplats har diskuterats i olika omgångar sedan etableringen av flygplatsen. Under andra hälften av 1980-talet gjordes ett flertal försök att uppnå en privat finansiering av projektet. Två olika företagsgrupper lämnade förslag till utformning av projektet. Båda förslagen byggde på statlig medfinansiering. Regeringen fann det dock inte möjligt att genomföra projektet i enlighet med något av förslagen.

År 1989 uppdrog regeringen åt Banverket att utreda förutsättningarna för ett genomförande av projektet med finansiering utanför statsbudgeten. Banverket konstaterade i sin rapport till regeringen att det inte var möjligt att genomföra projektet enligt en sådan finansieringsmodell. Banverket föreslog i stället att en särskild finansieringskälla borde tillskapas genom att en avgift skulle läggas på varje flygbiljett. Även detta förslag avvisades av regeringen.

År 1991 inrättade regeringen Delegationen för Infrastrukturinvesteringar. Delegationens uppgift var att bereda och till regeringen lämna förslag till sådana investeringar som helt eller delvis kunde finansieras utanför statsbudgeten. För detta ändamål anvisades en budgetram på 10 miljarder kronor i 1991 års prisnivå. Inom ramen för dessa medel anvisades under år 1991 200 miljoner kronor för en första etapputbyggnad av Arlandabanan på delen Ulriksdal-Rosersberg. Under år 1992 anvisades ytterligare 550 miljoner kronor för detta ändamål.

Den tillträdande borgerliga regeringen beslutade år 1992 att uppdraga åt Delegationen för Infrastrukturinvesteringar att göra förnyade studier av projektet i syfte att finna möjligheter att i största möjliga utsträckning finansiera projektet utanför statsbudgeten.

I december 1992 redovisade Delegationen följande förslag till regeringen:

- Projektet samfinansieras mellan staten och privata intressen.
- Staten finansierar järnvägsutbyggnaden på sträckan Stockholms Centralstation-Rosersberg.
- Privata intressen finansierar sträckan Rosersberg-Arlanda flygplats, tilläggsinvesteringar på Stockholms Centralstation, stationsanläggningar på Arlanda samt rullande materiel.
- Förlängningen av projektet från flygplatsen till Odensala vid Ostkustbanan (den s.k. Norra böjen) skulle senare läggas på grund av att investeringen inte kunde motiveras på företagsekonomiska grunder.

Regeringen beslutade i januari 1993 att uppdra åt Delegationen att förhandla om och träffa överenskommelse med lämpliga intressenter om utbyggnad av projektet i enlighet med Delegationens förslag. Banverket fick samtidigt regeringens uppdrag att genomföra en komparativ samhällsekonomisk analys av Norra böjen.

Banverkets analys visade att Norra böjen från samhällsekonomiska utgångspunkter var att föredra framför andra studerade alternativ som omstigning till annat färdmedel i Märsta eller tågbyte vid en ny station i Häggvik.

Riksdagen beslutade den 9 juni 1993 anvisa 850 miljoner kronor för byggande av Norra böjen och att objektet skulle inordnas i Arlandaprojektet.

Upphandlingen av projektet har skett som internationell förhandlingsupphandling med föregående prekvalificering.

För upphandlingen har tillämpats en totalentreprenadsyn, som innebär att anbudsgivarna har haft stor frihet att i sina anbud lämna förslag till utformning av projektet. Projektet har utformats som ett s.k. BOT-projekt (Build-Operate-Transfer), vilket innebär att ersättningen till den vinnande anbudsgivaren för anläggningsarbetena består i rättigheten att bedriva tågtrafiken och att ta ut biljettavgifter av passagerarna.

Upphandlingen inleddes i juni 1993. Sedan anbudsgivarna fått möjlighet att närmare presentera sina förslag till lösningar fick fyra anbudsgivare i uppdrag att lämna slutliga offerter.

Delegationen för Infrastrukturinvesteringar avvecklades vid årsskiftet 1993/94. Riksdagen godkände den 8 december 1993 att ett särskilt bolag bildades med uppgift att företräda staten i den fortsatta upphandlingen av Arlanda-projektet. I januari 1994 bildades för detta ändamål ett av Banverket och Luftfartsverket gemensamt ägt bolag, A-Banan Projekt AB.

Vid anbudstidens slut den 15 februari 1994 hade två anbud från Arlanda Link Consortium respektive Arlandabanan Trafik AB inkommit. A-Banan Projekt AB beslutade den 7 juli 1994 att slutföra förhandlingarna om projektet med Arlanda Link Consortium (Arlandabaneconsortiet). Den 24 augusti 1994 slöts ett avtal mellan A-Banan Projekt AB och Arlandabaneconsortiet om genomförande av Arlandaprojektet. Den dåvarande borgerliga regeringen godkände avtalet den 8 september 1994.

2.3 Ett sammanhållet trafiksystem

Regeringen konstaterar i årets budgetproposition (prop. 1994/95:100, bil. 7) att goda miljöanpassade kommunika-

tioner med en väl utvecklad infrastruktur är en förutsättning för ekonomisk tillväxt, ökad sysselsättning och bibehållen välfärd i landets olika delar. Behovet av ett rikstäckande kommunikationssystem som är tillgängligt för alla betonas, liksom att transporterna måste vara säkra, miljöanpassade och resurssnåla. Jag anser att dessa allmänna trafikpolitiska riktlinjer utgör en naturlig utgångspunkt även för mitt förhandlingsuppdrag.

För närvarande pågår en utbyggnad av det svenska järnvägsnätet som till sin omfattning saknar motsvarighet på 1900-talet. Enbart de genomförda och beslutade investeringar i Storstockholms- och Mälardalsregionen enligt Banverkets stamnätsplan för perioden 1994–2003 och med tillägg för Arlandabanan och de investeringar som ingår i Dennisöverenskommelsen uppgår till närmare 14 miljarder kronor. Huvuddelen härav bekostas med statliga medel.

Som jag ser det måste det från samhällsekonomiska och trafikpolitiska utgångspunkter vara ytterst angeläget att detta omfattande investeringsprogram kan tas till vara till sin fulla potential för att utveckla ett sammanhållet trafiksystem med säkra, miljövänliga och resurssnåla transporter. Med hänsyn till att Stockholms- och Mälardalsregionerna hör till de mest tätbefolkade och därmed också mest trafikintensiva delarna av landet är naturligtvis lösningen av dessa regioners trafikproblem inte endast en viktig lokal och regional fråga utan även en betydande nationell angelägenhet. Den viktiga koppling mellan tåg- och flygtrafiksystemen som möjliggörs genom byggandet av Arlandabanan och som i förlängningen även innebär en länk mellan de nationella och internationella trafiksystemen understryker ytterligare att det är övergripande trafikpolitiska intressen som berörs.

För mig är det en självklarhet att de möjligheter som skapas av utbyggnaden av järnvägssystemet i Stockholms- och Mälardalsregionerna måste tas tillvara på det för sam-

hället bästa sättet. De möjligheter till utveckling, förbättrade levnadsvillkor och gynnsamma strukturförändringar som kan skapas i regionen genom att ett snabbt, effektivt och miljövänligt transportsystem byggs ut får inte begränsas av sådana hinder som har att göra med huvudmannaskapsgränser och snäva företagsekonomiska överväganden.

För att de omfattande järnvägsinvesteringar som nu genomförs skall kunna tas till vara till sin fulla potential krävs det enligt mitt synsätt att tågtrafiksystemet hålls samman inom en gemensam ram så att utvecklingsförutsättningarna kan prövas utifrån en helhetssyn på transport- och trafikbehoven. Denna bedömning utgår från övertygelsen om att det inte nu – och sannolikt inte heller i framtiden – finns ekonomiska förutsättningar att tillfredsställa skilda transportbehov genom helt separata tågtrafiklösningar. Det går inte att bortse från att järnvägens kostnadsstruktur, med en mycket hög andel fasta kostnader, kräver ett betydande trafikunderlag för att trafiken skall kunna motiveras ekonomiskt.

Jag anser mot denna bakgrund att nyckeln till att få största möjliga utbyte av de investeringar som nu genomförs – såväl i form av en attraktiv och prisvärd service för resenärerna som genom en ökad gemensam livskvalitet i samhället i form av bättre miljö, säkrare trafik och ökad tillgänglighet – framför allt ligger i olika åtgärder som kan medverka till att stärka trafikunderlaget i de berörda relationerna. En viktig förutsättning är därvid att de olika intressenterna i tågtrafiksystemet kan samlas i en gemensam strävan mot dessa övergripande mål.

Att integrera Arlandabanan i den regional tågtrafik som planeras på Svealands- och Mälarbana ser jag därvid som ett sätt att förbättra resursutnyttjandet av gjorda investeringar i järnvägsnätet och därmed nå en högre samhällsekonomisk avkastning. På motsvarande sätt kan en integra-

tion av fjärrtågstrafiken i ett sammanhållet trafiksystem knyta samman regioner i skilda delar av landet. Ett samordnat trafiksystem som inkluderar Arlandabanan kan därigenom ge upphov till samhällsekonomiska fördelar som sträcker sig långt utanför Stockholmsregionen. I ett integrerat trafiksystem måste även de lokala trafikbehoven beaktas, vilket bl.a. innebär att Arlandabanan även bör kunna betjäna boende norr och söder om Stockholms innerstad i form av dagliga arbets- och serviceresor.

Sammanfattningsvis innebär det jag nu har sagt att jag ser mitt förhandlingsarbete som ett led i strävandena att åstadkomma ett mer sammanhållet trafiksystem. I begreppet ett sammanhållet trafiksystem vill jag därvid inrymma min vision av ett integrerat tågtrafiksystem där fjärr-, regional-, lokal- och flygpendeltågstrafiken så långt som möjligt kan samordnas och bilda grunden för en väl utvecklad trafikförsörjning såväl för landet som helhet som i Stockholms- och Mälardalsregionerna.

2.4 Begränsningar i avtalen

Enligt mina direktiv är det övergripande syftet med uppdraget att skapa förutsättningar för ett tågtrafiksystem i Mälardalen som är effektivt, medger goda trafiklösningar och är långsiktigt hållbart. Samtidigt är uppdraget omgärdat av villkoret att sådana förutsättningar skall skapas inom de ramar som Arlandabaneavtalet, Mälarbaneavtalet och Svealandsbaneavtalet ger.

Av direktiven framgår emellertid också att regeringen redan tagit ställning till att dessa avtal i sin nuvarande form inte är tillräckliga för att nå det övergripande syftet. Detta följer av regeringens egna överväganden. Dessa innehåller nämligen bedömningen att det krävs kompletterande över-

enskommelser för att ta till vara den möjlighet till ökad tågtrafik och en större andel resande med tåg som banutbyggnaderna medger.

När det gäller Mälarbaneavtalet och Svealandsbaneavtalet har jag gjort bedömningen att problemet framför allt består i att dessa avtal inte ger någon tillräcklig garanti för att det kommer till stånd en trafik som motsvarar de förväntningar som banutbyggnaderna ger anledning till. Det beräknade ekonomiska utfallet av de trafikplaner som hittills redovisats föranleder snarare en viss oro beträffande förutsättningarna att få till stånd en godtagbar trafikförsörjning. Däremot anser jag inte att avtalen som sådana lägger några direkta hinder i vägen för att utveckla trafiken i regionen.

Min slutsats när det gäller Svealands- och Mälarbaneavtalen är därför att behovet av kompletterande överenskommelser främst rör frågan om trafikens omfattning och finansiering. Den lösning på dessa båda sammanhängande problem som ligger närmast till hands är enligt min mening att försöka få till stånd största möjliga samverkan mellan den regionala trafiken och fjärrtrafiken. För mig förefaller det nämligen vara klarlagt att det annars inte går att inom överskådlig tid tillskapa det resandeunderlag som krävs för att bära upp trafiken ekonomiskt. Min slutsats är således att fjärr- och regionaltågstrafiken i Mälardalen måste integreras i ett och samma trafiksystem.

Vad jag då har i tankarna är naturligtvis en trafik som är tillräckligt frekvent, snabb och bekväm för att långsiktigt kunna attrahera en större andel resande med tåg. Enligt mitt sätt att se saken måste det nämligen vara en självklar ambition att påtagligt öka tågens andel av resandet i alla de trafikrelationer som berörs av uppgraderingen av järnvägsnätet. Om denna ökning i tågresandet – med de åtföljande vinster för bl.a. miljön och trafiksäkerheten som antagits –

skulle utebli synes det vara svårt att försvara att så stora belopp satsats i nya och upprustade banor.

Det finns också en klar koppling mellan å ena sidan trafikvolymerna på bl.a. Svealands- och Mälarbanorna och å andra sidan möjligheten att uppnå ett bra kapacitetsutnyttjande på Arlandabanan. Jag återkommer emellertid till denna synergieffekt i samband med att jag behandlar behovet av kompletterande överenskommelser med anknytning till Arlandabaneprojektet.

När det gäller Arlandabaneavtalet är problemen av en annan karaktär än när det gäller Svealands- och Mälarbanorna. Arlandabaneavtalet är således utformat främst med tanke på att ge goda förutsättningar för att etablera den flygpendeltågstrafik som utgjort huvudmotivet för att anlägga Arlandabanan. Det finns därför ingen anledning att betvivla att avtalet, om det fullföljs, kommer att leda till den avsedda trafiken med flygpendeln.

Arlandabanans funktion i det totala trafiksystemet har däremot inte tillmätts lika stor betydelse och vissa bestämmelser i avtalet kan utan tvivel ge upphov till betydande problem att få till stånd en trafik som är väl integrerad med övrig tågtrafik. Förutsatt att dessa bestämmelser tillämpas strikt kan Arlandabaneavtalet mycket väl uppfattas som ett direkt hinder för att utveckla en väl fungerande trafikförsörjning sett utifrån både ett lokalt, regionalt och nationellt perspektiv.

När jag nu går in på att behandla Arlandabaneavtalet kan det finnas skäl att framhålla att mitt förhandlingsmandat är begränsat. Uppdraget gäller att finna effektiva och goda trafiklösningar inom ramen för gällande avtal. Jag har således inte haft någon anledning att pröva Arlandabaneprojektet i grunden eller att ta ställning till avtalet i dess helhet. Min uppgift har i stället varit att undersöka om – och i vilken utsträckning – Arlandabaneavtalet lägger hin-

der i vägen för ett långsiktigt effektivt och ekonomiskt hållbart tågtrafiksystem.

Det har redan framgått av vad jag har sagt ovan att jag kan se vissa sådana hinder. Innan jag går närmare in på vad dessa hinder består i, och för att framställningen skall bli någorlunda balanserad, vill jag emellertid samtidigt hänvisa till den korta historik som jag givit i avsnitt 2.2. Den visar nämligen med all önskvärd tydlighet på de svårigheter man stött på genom åren när det gäller att få till stånd en hållbar finansiering av Arlandabanan. Det är mot denna bakgrund uppenbart att Arlandabaneprojektet delvis måste ses som en kompromiss mellan å ena sidan önskemålet att få till stånd en banutbyggnad inom rimlig tid och å andra sidan hänsynen till det samband som bör finnas med järnvägsnätet i övrigt.

Det är som sagt inte min sak att lämna något omdöme i frågan om den avvägning som gjorts mellan dessa intressen har varit den rätta. Men jag vågar ändå göra den bedömningen att Arlandabanan, när den kommer på plats, kommer att kunna utgöra en mycket betydelsefull bestandsdel i det nationella och regionala trafiksystemet.

Om Arlandabaneavtalet skulle bibehållas oförändrat finns det emellertid enligt min mening uppenbara risker för att banan blir isolerad från det övriga järnvägssystemet. Arlandabanan kommer då inte att bli en naturlig del av trafiksystemet med möjlighet att lösa de nationella och regionala trafikförsörjningsbehoven. Följden blir då också att de gjorda investeringarna i infrastrukturen inte kommer att kunna utnyttjas på ett samhällsekonomiskt önskvärt sätt.

Om Arlandabanan skulle bli en isolerad länk i järnvägssystemet, där i huvudsak flygpendeltågen svarar för trafiken till och från flygplatsen, kan man både från Arlandabane-konsortiets egna beräkningar och andra studier som gjorts, sluta sig till att banan kommer att betjäna en relativt be-

gränsad marknad. Banans betydelse från trafikpolitisk utgångspunkt – t.ex. som ett medel att begränsa miljöstörningarna från trafiken till och från Arlanda – kommer då också att bli marginell. Min samlade bedömning är således att samordningsfrågorna inte prioriteras tillräckligt i det nuvarande avtalet. Arlandabaneavtalet ger också konsortiet en klar monopolställning när det gäller fördelningen av trafikrättigheter. Detta kan enligt min mening bli ett uppenbart hinder för en samhällsekonomiskt rationell trafikuppläggning.

Det problem med Arlandabaneavtalet som jag upplever som störst från trafikpolitiska utgångspunkter är emellertid avtalsperiodens längd. Att för ett halvsekel framåt överlåta kontrollen över en trafiklänk som har alla förutsättningar att bli en mycket strategisk del såväl i det nationella som det regionala och lokala trafiksystemet, framstår för mig som en mycket riskfylld politik.

Med hänsyn till att takten i samhällsutvecklingen successivt blir alltmera uppdriven, synes det mig mycket långsökt att tänka sig att det nu, med någon högre grad av precision, går att fånga in en föreställning av det samhälle som Arlandabanan och flygpendeln på sikt skall betjäna. Ändrade förutsättningar i fråga om trafikformer och trafikfördelning med hänsyn till förändringar i synen på trafikens miljöproblem och energisituationen samt radikalt ändrade villkor med avseende på den regionala strukturen och transportefterfrågan genom informationsteknikens explosionsartade utveckling, är bara exempel på vilka osäkerhetsfaktorer som måste vägas in i ett femtioårsperspektiv. För mig förefaller det mot denna bakgrund mera naturligt att tänka sig att den region och den omvärld i övrigt som Arlandabanan då skall fungera i, kommer att se helt annorlunda ut än i dag, jämfört med ett scenario som

innebär att den nuvarande strukturen i allt väsentligt skulle ligga fast.

Mot bakgrund bl.a. av det jag nu anfört, anser jag att det finns ett betydande behov av att precisera och komplettera Arlandabaneavtalet för att säkerställa att Arlandabanan och flygpendeltåget i rimlig grad skall kunna integreras i det övriga tågtrafiksystemet. Samtidigt som jag bedömer att det finns betydande möjligheter i den vägen tvingas jag också konstatera att vissa inslag i Arlandabaneprojektet är av den karaktären att de för lång tid framöver kommer att begränsa integrations- och samordningsmöjligheterna. Flygpendeltågens konstruktion, som bl.a. kräver en annan plattformshöjd än de som förekommer inom övrig svensk tågtrafik, är t.ex. en sådan begränsande faktor.

En annan viktig faktor, som visserligen inte behöver utgöra ett absolut hinder för ett sammanhållet trafiksystem men som ändå innebär en stark restriktion för vad som är möjligt i den vägen, är det högre avkastningskrav, jämfört med övrig tågtrafik, som måste gälla för trafiken på Arlandabanan och som på ett eller annat sätt får återverkningar för trafikeringskostnaderna. Detta högre avkastningskrav är en ofrånkomlig följd av den finansieringsmodell som styrt projektets uppläggning. Eftersom det inte är intäkterna från enskilda passagerare eller tåglägen som är avgörande, utan de totala intäkterna av all trafik på banan, bedömer jag ändå att det går att uppnå rimliga trafikavgifter förutsatt att tillräckliga trafikvolymen kan uppnås.

Det är i ljuset av detta som jag anser att det är av så stor vikt att man försöker se till järnvägssystemet som helhet och strävar efter att utnyttja den samlade potential till ökad tågtrafik som de nya baninvesteringarna ger. Enligt min mening fordras det därvid att man på allt sätt söker utnyttja de synergieffekter som kan ligga i en samordning av skilda trafikformer och olika banor i gemensamma trafiksystem.

Eftersom det är min bedömning att det krävs betydande trafikvolymer för att uppnå ett rationellt och kostnadseffektivt utnyttjande av Arlandabanan, ser jag ett uppenbart samband mellan trafikeringen av denna bana och övriga banor i Mellansverige, bl.a. Nynäsbanan, Grödingebanan, Svealandsbanan och Mälarbanan. Att ett tredje spår kan iordningsställas för passage av den s.k. Getingmidjan framstår i detta perspektiv som ytterligare ett absolut villkor för att min vision av tågtrafiksystemet i Storstockholms- och Mälardalsregionerna skall vara möjlig att genomföra.

3 Samordnat trafiksystem

3.1 Utgångspunkter

Enligt mitt uppdrag skall jag inom ramen för Arlandabane-, Mälarbane- och Svealandsbaneavtalen förhandla om och föreslå överenskommelser mellan Arlandabaneconsortiet, SJ och representanter för Mälarregionen angående en samordnad och integrerad tågtrafik på Arlandabanan och i Mälardalsregionen.

Som jag tidigare framhållit anser jag inte att de ovan angivna avtalen ger tillräckliga möjligheter att uppnå en från trafikpolitiska och samhällsekonomiska utgångspunkter godtagbar lösning av trafikförsörjningen.

En integrerad trafiklösning för Stockholms- och Mälarregionerna bör därför utformas med utgångspunkt från följande målsättningar:

- Att åstadkomma ett trafiksystem som medverkar till regional balans och regional utveckling i den meningen att behoven av olika typer av resor kan tillgodoses.
- Att åstadkomma en från samhällsekonomisk och miljömässig synpunkt önskvärd trafikutveckling.
- Att åstadkomma en god trafikförsörjning för boende i Stockholms- och Mälarregionerna med avseende på arbets-, service- och fritidsresor inom regionen.

- Att åstadkomma goda anslutningsresor till/från Arlanda för boende såväl i regionen som i andra delar av landet.
- Att åstadkomma bästa möjliga utnyttjande av bankapacitet och rullande materiel.

Med utgångspunkt från ovan angivna målsättningar har jag i mitt förhandlingsarbete kommit fram till följande slutsatser om hur en integrerad trafiklösning lämpligen bör byggas upp:

- En integrerad trafiklösning innebär att en samordning bör ske mellan lokal-, flygpendel-, regional- och fjärrtågstrafik och mellan olika bandelar.
- En integrerad trafiklösning förutsätter att olika trafikslag kan erhålla trafikeringsrätter på Arlandabanan med rimliga avtalsperioder och ekonomiska villkor.
- Avgifter för trafikeringsrätter på Arlandabanan bör kunna differentieras mellan olika former av tågtrafik och stå i rimlig proportion till det sammanlagda priset för en resa.
- Lokaltågstrafiken i Stockholmsregionen bör kunna anslutas till Arlanda flygplats utan att drabbas av upptagningsförbud.
- Regional- och fjärrtågen bör kunna ta upp och lämna passagerare vid Stockholms Centralstation för färd till och från Arlanda.
- En integrerad trafiklösning bör om så erfordras kunna samordnas under statens ledning.

3.2 Skiss till samordnat trafiksystem för Stockholms- och Mälarre- gionerna

3.2.1 Marknad och resbehov

Min strategi för ett integrerat trafiksystem för Stockholms- och Mälardalsregionerna är att en samordnad lösning skapar de bästa förutsättningarna för att trafikanterna skall kunna erbjudas ett attraktivt trafikutbud till lägsta möjliga pris. Strävan bör vara att det nedlagda samhällskapitalet i infrastruktur och fordon skall utnyttjas till sin fulla potential.

Syftet med att bygga ut en järnvägsförbindelse mellan Stockholm och Arlanda är att öka tillgängligheten till flyget på Arlanda. Genom att koppla ihop järnvägs- och flygtrafiken på ett rationellt sätt kan följande delmarknader nås och tillgodoses:

- Resor från Stockholms City genom direkta flygpendeltåg.
- Resor från förorterna genom lokaltåg.
- Resor från orter i Mälardalen genom regionaltåg.
- Resor från övriga delar av landet genom fjärrtågstrafik i form av snabbtåg.

Samverkan mellan tåg och flyg ger dels fördelar för resenären, dels skapas förutsättningar för ett effektivt och miljövänligt transportsystem. Viktiga komponenter i ett sådant system är:

- Integrerad flygpendel ersätter busstrafik från Stockholms Centralstation
- Snabbpendeltåg ersätter bilresor från Stockholms förorter.
- Regionaltåg ersätter bilresor på medellånga avstånd i Mälardalen.
- Snabbtåg ersätter flyg på medellånga avstånd samt transferresor på korta avstånd.

Avgörande för i vilken omfattning kollektivtrafiken kan utvecklas i ett samordnat trafiksystem, där trafiken från Arlanda knyts samman med Stockholms- och Mälardals-regionerna, är flygtrafikens utvecklingspotential. Med utgångspunkt från Luftfartsverkets olika prognoser om antalet resor vid Arlanda har konsortiet beräknat antalet resenärer som skall transporteras från/till Arlanda till 17,4 miljoner år 2005. Enligt konsortiets ekonomiska kalkyler förväntas 4 miljoner passagerare använda Arlandapendeln. Flygpendelns marknadsandel skulle därmed uppgå till 23 %.

Transek har med utgångspunkt från Luftfartsverkets prognoser om trafikutvecklingen på Arlanda beräknat passagerarunderlaget till 16,5 miljoner flygresenärer exklusive transferresor år 2005 (Arlandabanan Marknadsanalys).

Därtill finns en betydande arbetspendling till/från Arlanda. Enligt Transeks bearbetning av SL:s resvaneundersökning från år 1990 kan arbetspendlingen beräknas uppgå till 4 miljoner resor per år.

Flygbussarna beräknas för närvarande ha ca 3 miljoner resenärer, vilket motsvarar en marknadsandel på 30 % av flygresenärerna. Arbetspendlingen med kollektiva färdmedel sker i huvudsak med pendeltåg och buss från Märsta. Mel-

lan Märsta och Arlanda uppgår arbetspendlingen till 1,3 miljoner resor per år.

Tåg i Mälardalen AB har gjort resandeprognoser för tågtrafik i Mälardalsregionen exklusive trafik på Arlandabanan (Trafik och ekonomi. Slutrapport/förhandlingsunderlag). Prognoserna redovisar antal resor per vardagsdygn fördelade på olika delsträckor. En bearbetning av prognosmaterialet visar att det regionala tågresandet kommer att öka till drygt fem miljoner resenärer eller med ungefär 60 % fram till år 2005. Ökningen av resandet utgörs till knappt 30 % av resenärer som med dagens trafikutbud skulle ha valt att åka buss. Nästan 40 % är bilister som lockats över till regionaltågen och 30 % ökat resande till följd av befolkningsutveckling och trafiksystemets ökade tillgänglighet till nya orter.

Med hänsyn till den korta tid som stått till mitt förfogande för förhandlingsuppdraget har det inte varit möjligt att ytterligare analysera eller genomföra nya studier av trafikunderlaget för ett samordnat trafiksystem.

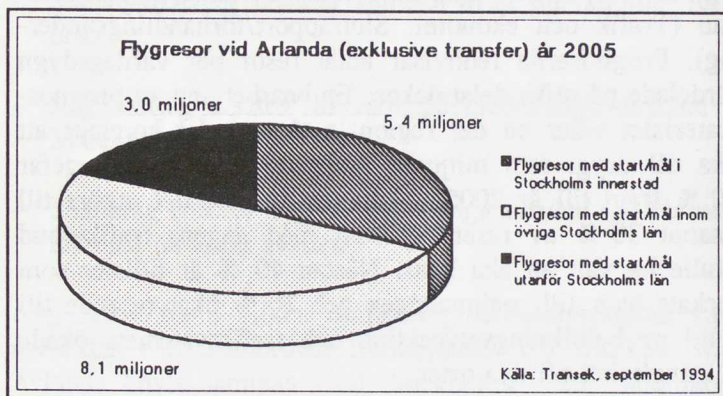
I min skiss till ett samordnat trafiksystem har jag beräknat att antalet flygresenärer exklusive transfer är 16,5 miljoner år 2005. Min beräkning sammanfaller med Luftfartsverkets minimiprognos för antalet resenärer på Stockholm-Arlanda flygplats exklusive transferresor. Därtill uppskattar jag att arbetspendlingen uppgår till 4,5 miljoner resor per år. Det finns således ett trafikunderlag på 21 miljoner resor till/från Arlanda år 2005.

I nedanstående diagram redovisas beräknat antal flygresor vid Arlanda, exklusive transfer, med fördelning på start- och målpunkt år 2005.

I ett utbyggt trafiksystem, där regional- och fjärrtågen integreras med Arlandabanan, ser jag betydande möjligheter att föra över transferresor från flyg till tåg. Transferresor med flyg från orter som exempelvis Gävle/Sandviken,

Borlänge, Nyköping, Norrköping och Linköping bör kunna överflyttas till järnvägen.

I mina kontakter med företrädare för SJ, SL, TIM,



Svealandsbanan AB, Mälarbanans Intressenter AB och olika trafik huvudmän har jag fört diskussioner om lämpliga trafiklösningar för Stockholms- och Mälardalsregionerna. Jag har därvid förutsatt att pågående investeringsarbeten på Mälar- och Svealandsbanorna fullföljs enligt avtalen mellan staten å ena sidan och å andra sidan Svealandsbanan AB samt Mälarbanans Intressenter AB. Vidare förutsätter jag att snabbtågsanpassningen fullföljs enligt stamnätsplanen för perioden 1993–2004.

Mot bakgrund av ovan redovisad marknadsbedömning och de övriga uppgifter och synpunkter som inhämtats vill jag formulera följande vision för ett integrerat och samordnat trafiksystem för Arlandatrafiken i ett perspektiv fram till 2005.

3.2.2 Flygpendeln

A-Train AB har i avtal med A-Banan Projekt AB åtagit sig att finansiera, utforma och bygga Arlandabanan samt att under 45 år sköta driften och underhållet av en attraktiv och effektiv pendeltrafik mellan Stockholms Centralstation och Stockholm-Arlanda flygplats.

Flygpendeln har utarbetats med tanke på en speciell marknad. Trafiksystemet bygger på följande förutsättningar:

- Snabbtåg
- Tillförlitlighet
- Komfort
- Tillgänglighet
- Säkerhet

Resan mellan Stockholms Centralstation och Stockholm-Arlanda flygplats kommer att ta ca 20 minuter i bekväma och luftkonditionerade vagnar med inledningsvis en maxhastighet av 160 km/tim. Genom utbyte av boggier kan tågens hastighet höjas till 200 km/tim. Tågsättets fyra vagnar tar 190 passagerare med plats för 250 stora resväskor för incheckning direkt på tåget.

Trafiksystemet bygger på sju motorvagnståg som går i skytteltrafik i femtonminutersintervaller från plattform 1 vid Stockholms Centralstation och två stationer på Arlanda i direkt anslutning till utrikes- och inrikesterminalerna. Trafikanterna kommer att erbjudas en turtäthet på fyra tåg i timmen i vardera riktningen mellan klockan 05.00 och 23.00. På nätterna kommer under en försöksperiod trafik

att upprätthållas en gång per timme. Om det finns tillräckligt underlag kommer nattrafiken att permanentas.

Biljett- och avgiftssystemet konstrueras med målsättningen att maximera trafikunderlaget samtidigt som konkurrenskraften mot andra transportmedel upprätthålls. Biljetter skall kunna tillhandahållas på olika sätt som exempelvis biljettautomater, resebyråer, flygbolagens biljettkontor och på lokala tågstationer.

Den nu aktuella tidsplanen för flygpendeltrafiken innebär första tågleverans i augusti 1997 med trafikstart under oktober 1998.

I enlighet med mitt uppdrag ligger förutsättningarna fast för flygpendelns roll i ett samordnat trafiksystem.

3.2.3 Fjärrtågstrafik

SJ har vid överläggningar presenterat sitt förslag till samordnad trafiklösning för Arlandabanan där fjärrtågsnätet integreras med Arlandabanan med 1-2 dubbelturer per timme i högtrafik. Det är i första hand den långdistanta X2000-trafiken från Sundsvall, Dalarna och på sikt Östersund samt genomgående snabbtåg från Malmö, Göteborg, Karlstad, Falun och Sundsvall som angör Arlanda. Övriga fjärrtåg går på Ostkustbanan via Märsta. Jag finner att en sådan trafiklösning bör leda till ökat tågresande på bekostnad av minskat bil- och flygresande.

3.2.4 Regionaltågstrafik

Regionaltågstrafiken omfattar i detta sammanhang trafik från Mälarenregionen och Södermanland/Östergötland till Uppsala/Gävle. Såväl TIM som SJ har presenterat förslag

till lösningar för regionaltågstrafiken. I min skiss till samordnat trafiksystem för Stockholms- och Mälardalens regionerna omfattar trafiken på sträckan Stockholms Centralstation–Arlanda–Uppsala fyra dubbelturer per timme i högtrafik. Dessutom föreligger behov av insatståg på sträckan Stockholms Centralstation–Märsta–Uppsala för att säkerställa behoven av pendelresor mellan Märsta och Uppsala.

Svealandsbanan bör kunna trafikeras med två dubbelturer per timme i högtrafik från Örebro/Eskilstuna. På västra stambanan finns sannolikt underlag för en dubbeltur varannan timme från Hallsberg/Katrineholm. På sträckan Mjölby/Norrköping–Nyköping–Stockholm–Arlanda–Uppsala/Gävle beräknas trafikunderlag finnas för en dubbeltur per timme i högtrafik.

Den föreslagna integrerade regionaltågstrafiken bygger på förutsättningen att sträckan Stockholm–Arlanda trafikeras var 15:e minut och med en restid på 20 minuter. Jag vill understryka vikten av att regionaltågstrafiken även skall kunna ta upp passagerare vid större strategiska stationer i Storstockholm. Vad avser norr om Stockholm gäller detta i första hand Solna samt i andra hand Sollentuna/Stockholm Nord och eventuellt Upplands Väsby. För stationer söder om Stockholm gäller det i första hand Stockholm Syd/Flemingsberg och eventuellt Älvsjö. Härigenom skapas goda möjligheter till resor mellan olika orter inom Mälardals- och Stockholmsregionerna varigenom en vidgad boende-, arbets- och servicemarknad åstadkommes.

3.2.5 Lokaltågstrafik

En integrerad trafiklösning kräver att lokaltågstrafiken ansluts till Arlanda. Ett flertal kommuner i länet har i en skrivelse till kommunikationsministern framställt behov av

en sådan integrering. Efter diskussioner med SL har jag skisserat en trafiklösning där SL-pendeln trafikerar nuvarande stationer med i princip nuvarande trafikutbud. I ett kortare tidsperspektiv bedömer jag det som möjligt att i högtrafik introducera en snabbpendeltrafik via Märsta med saxade tågstopp utmed sträckan Stockholms Centralstation-Märsta. Detta kan exempelvis ske genom att SL:s insatståg i högtrafik förlängs från Upplands Väsby till Stockholm-Arlanda flygplats via Märsta.

På sikt bör det, enligt min mening, även vara möjligt att överväga snabbpendeltrafik till Arlanda växelvis via Södra böjen och Märsta.

Den skisserade trafiklösningen för den ordinarie SL-pendeln till Arlanda via Märsta innebär att inledningsvis kan trafik var 15:e minut i högtrafik erbjudas från Nynäshamn/Västerhaninge och Södertälje Centralstation. I lågtrafik reduceras turtätheten till ett tåg varje halvtimme.

På sikt bör även en snabbpendeltrafik i SL:s regi kunna övervägas. Norr om Stockholms Centralstation skall exempelvis passagerare kunna tas upp och lämnas vid Solna, Sollentuna, Upplands Väsby och Märsta stationer. Söder om Stockholms Centralstation kan på motsvarande sätt tågstopp ske vid stationer med mer betydande resandeyrke underlag.

En snabbpendeltrafik enligt ovan skisserad modell beräknas få en restid mellan Stockholms Centralstation och Arlanda på 30-35 minuter. Parallellt med snabbpendeltrafiken förutsätter jag att ordinarie SL-pendlar trafikerar samtliga stationer enligt i princip nuvarande trafikombudning.

Jag bedömer att priset för en resa till Arlanda är ordinarie SL-taxa med ett eventuellt tillägg för stationsavgift vid fjärrtågsstationen. Alternativt kan resa ske med ordinarie SL-pendel med bussbyte i Märsta enligt gällande normal-

taxa. Konsortiet erhåller ersättning för trafikeringsrättigheter motsvarande stationsavgiften.

En pendeltågstrafik med rimlig standard och acceptabelt trafikutbud i SL-regi bör rimligen leda till att flygbusstrafiken från Cityterminalen till Arlanda upphör. I annat fall uppstår konkurrens mellan olika trafiksystem inom samma företag.

På uppdrag av A-Banan Projekt AB har den engelska konsultbyrån Halcrow & Fox genomfört vissa känslighetsanalyser av effekterna av att införa lokaltågstrafik parallellt med flygpendeln på Arlandabanan. Studien baseras på följande förutsättningar:

- Flygbusstrafiken upphör.
- Flygpendeln har inga tågstopp mellan Stockholms Centralstation och Arlanda. Restiden beräknas till 21 minuter.
- Lokaltågstrafiken bedrivs med två turer i timmen på sträckan Södertälje-Märsta med tågstopp på samtliga pendeltågsstationer.
- Lokaltågen saknar bagageutrymmen och incheckningsmöjligheter.
- SL:s månadskort gäller utan begränsning på lokaltågen.
- Lokaltågen kan gå antingen via Södra böjen eller via Märsta och en nordlig anslutning till fjärrtågsstationen.
- Restiden för lokaltågen via Södra böjen eller via Märsta beräknas till 48 respektive 63 minuter.

Enligt ovan angivna förutsättningar beräknas ett bortfall av flygbusstrafiken leda till att tågtrafiken kan få ett marknads-tillskott på ca 1,5 miljoner resenärer. Om den Södra böjen utnyttjas för den tillkommande lokalpendeltrafiken ökar flygpendelns trafikunderlag med ungefär 500 000 resenärer. I det fall lokaltågen använder den norra anslutningen via Märsta till Stockholm-Arlanda flygplats ökar flygpendelns trafikunderlag med 800 000 resenärer.

Min slutsats av de genomförda känslighetsanalyserna är att flygpendelns konkurrensytor mot lokaltågstrafiken är begränsade i de fall lokaltågen inte erbjuder en service som överstiger dagens nivå.

Ett samordnat och integrerat trafiksystem, enligt den modell som jag har skisserat, förutsätter ett tredje ytpår över Riddarholmen intill de nuvarande spåren i enlighet med Banverkets förslag till lösning för "Getingmidjan". Enligt de ursprungliga planerna för byggandet av tredje spåret beräknas trafikstart kunna ske vid årsskiftet 1998/99. Färdigställandet av det tredje spåret skulle således ligga i fas med öppnandet av trafiken på Arlandabanan.

Den pågående debatten om olika tunnelalternativ för det tredje spåret omöjliggör en rationell trafiklösning för Stockholms- och Mälardalsregionerna i det tidsperspektiv som jag ovan har skisserat. En tunnelloösning för "Getingmidjan" innebär förseningar på 6-7 år för trafikstart av ett integrerat trafiksystem. Från samhällsekonomiska och miljömässiga utgångspunkter är en sådan försening oacceptabel.

3.2.6 Framtida förändringar i trafiksystemen

Den ovan skisserade trafiklösningen för Stockholms- och Mälardalsregionerna kan inte betraktas som statisk. Trafiksystemet måste vara flexibelt inför förändringar i bl.a. resvanor, färdmedelsfördelning, bosättningsmönster och arbetsplatsernas lokalisering i regionen. Även om vi i dag inte med någon högre grad av precision kan uttala oss om styrkan och riktningen i dessa förändringar kan vi vara säkra på att sådana förändringar kommer att inträffa och medföra krav på en anpassning av kollektivtrafiken. Jag vill i detta sammanhang peka på några möjliga utvecklingsvägar.

I ett framtida läge, med tillräcklig spårkapacitet i "Getingmidjan", ser jag möjligheter till att ytterligare öka järnvägstrafikens marknadsandel. I takt med att snabbtågsanpassningen sker av järnvägsnätet kommer nya förbindelser med X 2000-trafiken att byggas ut. Integrationen med Stockholm-Arlanda flygplats kan därvid ge ett ökat underlag för trafiken.

Det finns förutsättningar för att trafiken i Mälardalsregionen kan utvecklas ytterligare som en följd av befolkningsomflyttningar från Storstockholmsregionen till orter i Mälardalen. Det växande trafikunderlaget kan komma att ställa krav på snabbpendeltrafik, med ett begränsat antal tågstopp.

I Stockholmsregionen kommer en marknad att finnas för att utveckla den lokala pendeltågstrafiken. Det framstår som rimligt att lokaltågstrafiken förlängs för att även omfatta Uppsala. Parallellt med flygpendeln bör det finnas utrymme för ett system för snabbpendeltrafik. En sådan trafik bör rimligen kunna gå via Arlandabanan. I ett längre tidsper-

spektiv bör man inte heller vara främmande för ett mer integrerat trafiksystem.

3.2.7 Marknadsförutsättningar för ett integrerat system

Förutsättningarna för att bygga upp nya marknader för tågtrafik med anknytning till Arlanda bedömer jag som ytterst gynnsamma. I takt med att X 2000-trafiken byggs ut bör övervägas om inte, i ett kortare tidsperspektiv, tågstopp skall göras i Märsta för vidarebefordran av resenärer till Arlanda via taxi- eller bussresa.

På motsvarande sätt bör trafiken på Svealandsbanan kunna integreras i ett trafiksystem med Arlanda. Jag bedömer det som lämpligt att under tågplaneperioden 1996 successivt införa ett trafiksystem med anslutning till Arlanda via Märsta för regional- och fjärrtågen. Introduktionsperioden kommer därmed att omfatta åren 1996–1999. En sådan introduktionsperiod bör skapa förutsättningar för järnvägen att utvecklas till ett naturligt alternativ för anslutningsresor till Arlanda.

Min skisserade lösning för ett samordnat trafiksystem i Stockholms- och Mälarenregionerna framgår av bilaga 9, Exempel på integrerade trafiksystem.

Den integrerade trafiklösningen med fjärr- och regional-tågen – med sex dubbelturer per timme i högt trafik, varav 4 turer avser regional-tågtrafiken – motsvarar ett trafikutbud av 130–140 enkelturer per dag på sträckan Stockholms Centralstation-Arlanda-Uppsala Centralstation. Denna trafik motsvarar en tågproduktion av 780 000–840 000 tågkm per år på Arlandabanan. Jag bedömer att detta utbud inte kommer att leda till några kapacitetsproblem på fyrrspåret eller Arlandabanan vid normaldrift. Jag uppskattar att järnvägs-

trafiken på Arlandabanan har en marknadspotential på 8–9 miljoner resenärer år 2005. Jag räknar därvid med att flygbusstrafiken kommer att ha kvar en marknad på i storleksordningen 1,0–1,5 miljoner årsresenärer. Den totala marknaden för kollektivresor inklusive arbetsresor kan därmed uppskattas till 9,0–10,5 miljoner resor per år.

Jag har tidigare redovisat att det finns ett samlat transportbehov på 21 miljoner resor per år till/från Arlanda år 2005. Mina beräkningar pekar således mot en marknadsandel för kollektivtrafiken på ca 50 %. Denna kollektivtrafikandel anser jag bör vara möjlig att uppnå år 2005 med ett integrerat trafiksystem på Arlandabanan. Med dagens trafiksystem kan kollektivtrafikandelen för Arlandatrafiken beräknas till 38 %.

I ett tidsperspektiv fram till år 2005 kan man på goda grunder förutse att vissa restriktioner kommer att läggas på biltrafiken i storstadsområdena. Ökade kostnader för bilismen i form av miljöavgifter och biltullar kommer sannolikt att framtvinga ett ökat kollektivresande i Stockholmsregionen. Mot denna bakgrund bedömer jag det som möjligt att uppnå en kollektivtrafikandel på över 50 % för ett integrerat trafiksystem på Arlandabanan.

3.3 Behov av förändringar och kompletteringar i Arlandabaneavtalen

En samordnad och integrerad trafik för Arlandabanan, enligt den i föregående avsnitt redovisade skissen till trafiklösning, förutsätter att en rad förändringar och förtydliganden kan ske i Arlandabaneprojektavtalet. Den centrala problemställningen är vilka anpassningar som måste göras i avtalskonstruktionen för att skapa förutsättningar för att en

tillfredsställande samordning av trafiken skall kunna uppnås.

Följande avtalsfrågor måste behandlas:

- Fördelning av trafikrättigheter.
- Kostnader för trafikrättigheter.
- Rätten att lämna och ta upp passagerare vid Stockholms Centralstation och Arlanda flygplats.
- Utformning av en nordlig anslutning mellan Ostkustbanan och den s.k. Norra böjen.
- Modifiering av fjärrtågsstation.
- Avtalsperiodens längd.

4 Åtgärder för att säkerställa en samordnad och integrerad trafiklösning på Arlandabanan och i Mälardalsregionen

4.1 Förhandlingsarbetets uppläggning

Med hänsyn till den mycket snäva tidsram som satts ut i direktiven har det redan från början av mitt förhandlingsarbete – för mig liksom för övriga inblandade parter – stått klart att det inte skulle vara möjligt att nå fram till en fullständig överenskommelse i alla de delar som uppdraget omfattar. Det torde således vara uppenbart att ett slutligt ställningstagande till alla de komplicerade frågor om marknadsbedömningar, investeringar, trafikeringsansvar, trafikuppläggning, trafikrättigheter och ersättningar som inryms i uppdraget kräver betydligt mer ingående analyser än de som har varit möjliga att genomföra inom den dryga månad som mitt förhandlingsmandat har omfattat. Jag har därför valt att se mitt förhandlingsuppdrag som ett led i en mer omfattande process, där min insats främst syftar till att lägga en så god grund som möjligt för den framtida tågtrafiken i Mälardalen.

I perspektivet fram till den 15 februari 1995 har jag mot denna bakgrund haft målsättningen att uppnå följande:

- o Att kunna lägga fram ett färdigt och underteckrat tilläggsavtal till Arlandabaneprojektavtalet (Arlanda Project Agreement) om en förkortning av avtalsperiodens längd i syfte att öka statens handlingsfrihet.
- o Att kunna lägga fram en undertecknad överenskommelse med Arlandabanekonsortiet som slår fast vissa principer avseende villkoren för att anlägga ett anslutande spår mellan den s.k. Norra böjen och Ostkustbanan norr om Märsta samt vissa andra tilläggsinvesteringar som kan erfordras för att möjliggöra en samordnad och integrerad trafik.
- o Att kunna lägga fram en undertecknad principöverenskommelse om upplåtelse av trafikrättigheter m.m. som syftar till ett mera preciserat tillämpningsavtal till Arlandabaneprojektavtalet.
- o Att erhålla en avsiktsförklaring från SJ avseende beredskap att driva och finansiera viss trafik.
- o Att erhålla en avsiktsförklaring från trafikhuvudmannen i Stockholms län avseende beredskap att driva och finansiera viss trafik.
- o Att erhålla en avsiktsförklaring från övriga berörda trafikhuvudmän avseende deras beredskap att verka för en viss uppläggning av trafikförsörjningen i Mälardalen.

Som framgår av redovisningen i det följande och av de särskilda bilagor som fogats till denna rapport, har jag i huvudsak uppnått vad jag föresatte mig. För att kunna omsättas i konkreta trafikuppgörelser måste emellertid de principöverenskommelser och avsiktsförklaringar som mitt

arbete utmynnat i följas upp av fortsatta förhandlingar. Det ligger också i sakens natur att de trafikuppgörelser som man förhoppningsvis kan komma fram till i god tid före att de nya banorna skall tas i anspråk, måste kunna omprövas och omförhandlas från tid till annan för att trafiken skall kunna anpassas till nya förhållanden och förutsättningar.

Innan jag går närmare in på olika delar av de avtal och överenskommelser som jag träffat vill jag, mot den här angivna bakgrunden, kort redovisa hur jag ser på den fortsatta förhandlingsprocess som enligt min mening bör ta vid efter det att jag avlämnat min rapport och regeringen tagit ställning till densamma.

Min principöverenskommelse med Arlandabane-konsortiet rörande villkoren för att trafikera Arlandabanan och utnyttja de anläggningar konsortiet bygger vid Stockholm-Arlanda flygplats, förutsätter att de fortsatta förhandlingarna med olika intressenter kan samordnas i betydande utsträckning och att de olika parterna kan komma fram till en samsyn beträffande trafikvolymen m.m. Under vissa förutsättningar erfordras också en ingående analys av olika trafiktekniska frågor, av marknadsförhållanden och av hur olika trafikuppläggningar inverkar på varandra från bl.a. efterfrågesynpunkt.

Mitt förslag är därför att berörda intressenter under våren 1995 genomför erforderliga detaljanalyser av trafiklösningar och marknadsförhållanden. Dessa analyser bör kunna ske med utgångspunkt i det förslag till samordnat och integrerat trafiksystem i Stockholms- och Mälardalsregionerna som jag redovisat i avsnitt 3. Min utgångspunkt är att dessa analyser bör kunna genomföras av de tilltänkta trafikutövarna själva. Dessa parallella analyser måste dock kunna stämmas av mellan parterna. Jag tror att en sådan avstämning eller moderering bör ske under ledning av en neutral part, förslagsvis utsedd av regeringen. Man bör

kunna ha som ambition att denna fas i den fortsatta förhandlingsprocessen skall vara avklarad före utgången av maj månad 1995.

Min bedömning är att det efter en sådan analysfas skall finnas förutsättningar för att inleda slutförhandlingar rörande en konkret uppgörelse om hur trafiken inledningsvis bör utformas på Arlandabanan och övriga berörda bandelar. Siktet bör därvid enligt min mening vara inställt på att före utgången av juli månad nå en trafikuppgörelse, där tillgängliga tåglägen fördelas mellan olika intressenter och avtalsperioder, ersättningsprinciper och ersättningsnivåer fastställs. Även om trafiken kan komma igång tidigast år 1998 tror jag ändå att det är angeläget att snabbt nå en slutlig uppgörelse med hänsyn till de beslut om investeringar i nytt rullande materiel m.m. som kan komma att erfordras som ett resultat av en sådan uppgörelse.

Som jag ser det bör det i den fortsatta förhandlingsprocessen också läggas in en kontrollstation som inträffar omedelbart före den tilltänkta trafikstarten. Vid denna tidpunkt bör en avstämning ske enligt på förhand uppgjorda rutiner för att kontrollera om förutsättningarna ändrats så att trafikuppgörelserna behöver anpassas i något avseende.

4.2 Avtalsperiodens längd

Jag har tidigare, i samband med att jag redovisat de allmänna utgångspunkter jag haft inför förhandlingarna, starkt betonat önskemålet om att genom olika tilläggs- och tillämpningsöverenskommelser försöka bygga in en ökad flexibilitet i de avtal som finns och att med hänsyn till osäkerheten om framtida behov och förutsättningar öka handlingsfriheten för olika parter – och då inte minst statsmakterna.

Jag har därvid sett Arlandabaneavtalets längd som ett avgörande hinder för en ökad flexibilitet och handlingsfrihet. Avtalet sträcker sig över 45 år och det är självklart att ingen i dag med någon större grad av säkerhet kan överblicka de förändringar av trafikbehov och trafikförutsättningar som kan komma att inträffa under det närmaste halvseket.

Även om avtalet i sig ger möjligheter att anpassa trafiksystemet till nya förutsättningar anser jag ändå att den finansieringsmodell som utgör själva kärnan i avtalet sätter klara gränser för flexibiliteten och därför kan komma att utgöra en påtaglig restriktion för det framtida handlingsutrymmet.

Uppdraget att förhandla med Arlandabaneconsortiet om en eventuell reduktion av avtalsperiodens längd är mot den bakgrunden den del av mina direktiv som jag prioriterat allra högst.

Samtidigt kan det enligt min mening ifrågasättas om en förkortning av avtalsperioden är det allra effektivaste sättet att skapa ett ökat framtida handlingsutrymme för bl.a. statsmakterna. Det är naturligtvis svårt att nu veta exakt vid vilken tidpunkt som behovet av ett sådant handlingsutrymme kommer att vara som starkast. Avtalet är också så konstruerat att återbetalningen av statens villkorslån inträffar i slutet av avtalsperioden. Det är således under dessa år som staten kan få sin största avkastning av projektet och det är mot den bakgrunden inte givet att det är ekonomiskt fördelaktigt för staten att avbryta projektet i förtid. En sådan uppoffring bör i alla händelser värderas mot de vinster staten kan göra i andra avseenden, t.ex. i form av en effektivare eller mer ändamålsenlig trafikförsörjning. Det säger sig självt att det inte är alldeles lätt att ställa upp en sådan kalkyl nu, flera tiotals år före det att det kan bli aktuellt att avbryta projektet.

Ytterligare ett starkt skäl mot en förkortning av avtalsperioden är att en sådan förkortning bara kan bli marginell med hänsyn till att finansiärerna av projektet måste ha en rimlig garanti för att deras insats och avkastning inte äventyras. I likhet med de flesta andra infrastrukturinvesteringar har Arlandabanan och de därtill kopplade anläggningarna vid flygplatsen en mycket lång återbetalningstid. Detta medför i sin tur att de lån som finansierar projektet har en lång löptid. I mina förhandlingar med Arlandabane-konsortiet har jag således kunnat konstatera att det knappast är realistiskt att räkna med att avtalstiden kan förkortas med mer än fem till tio år. Jag har gjort bedömningen att en så pass marginell förkortning av avtalstiden inte påtagligt ökar statsmakternas handlingsfrihet och därför är mindre intressant.

Att reducera avtalsperioden mera avsevärt – uppemot 20–25 år – förutsätter såvitt jag kan bedöma att hela projektets finansieringsmodell måste ändras i grunden. Därmed anser jag också att det skulle ligga klart utanför mitt förhandlingsmandat att verka för en sådan lösning.

I syfte att ge avtalet en mer reell flexibilitet har jag i stället inriktat mina förhandlingar med konsortiet på att försöka få till stånd en överenskommelse om någon form av återköpsklausul eller option som ger staten en ensidig rätt att avbryta avtalet.

Mina utgångspunkter har därvid varit att villkoren för att avbryta projektet måste vara sådana att säkerheten i långivarnas fordran inte ifrågasätts och att konsortiet får en skälig kompensation för sina insatser. Samtidigt får inte kompensationskraven vara så stora att optionen bara blir fiktiv. Den måste enligt min mening ge en reell valmöjlighet för staten att bryta projektet.

Jag menar att dessa utgångspunkter är tillgodosedda i den överenskommelse som redovisas i bilaga 2 till denna rapport.

Denna överenskommelse, som träffats mellan mig i egenskap av statens förhandlingsman och Arlandabaneconsortiet (Arlanda Link Consortium) innebär att vi – med förbehåll för regeringens och A-Banan Projekt AB:s godkännande – har enats om utformningen av ett optionsavtal som reglerar rätten att avbryta projektet. Överenskommelsen innebär också att konsortiet har förbundit sig att svara för att A-Train AB godtar att optionen integreras i Arlandabaneavtalet i samband med att detta avtal träder i kraft.

Optionen, som är fogad som en bilaga till överenskommelsen, är så utformad att A-Banan Projekt AB, efter det att avtalet har löpt i femton år, när som helst har rätt att begära att Arlandabaneavtalet avbryts. En förutsättning för att A-Banan Projekt AB skall kunna utlösa optionen är dock att regeringen finner att samordningen och integrationen mellan tågtrafiken på Arlandabanan och övrig tågtrafik inte svarar mot de krav som regeringen har på en effektiv och väl fungerande tågtrafik till och från Arlanda flygplats från såväl ett lokalt, regionalt som nationellt perspektiv.

Om optionen utlöses skall A-Train AB erhålla en skälig kompensation från A-Banan Projekt AB för de förluster A-Train AB gör på grund av att Arlandabaneprojektavtalet avbryts i förtid. Denna kompensation skall innefatta följande poster;

- Summan av utestående lån.
- Kostnader som sammanhänger med leasingarrangemanget för rullande materiel.

- Värdet av den lösa egendom som A-Train AB innehar när avtalet avbryts.
- Kompensation för utebliven avkastning på eget insatt kapital (maximerat till en viss nivå). Denna beräknas i förhållande till tiden från det avtalet träder i kraft (s.k. Effective Date) till dess det avbryts. Avkastningen skall därvid i normalfallet motsvara den avkastning på eget insatt kapital som beräknats utgå som ett genomsnitt för hela avtalsperioden enligt de förhandskalkyler som godkänts. Om optionen utlöses efter år 2010 skall ersättningen anpassas till avkastningen under den tidigare perioden. Är avkastningen lägre än förhandskalkylen visar sänks ersättningen.
- Andra kostnader som A-Train AB åsamkas som följd av att avtalet avbryts.

Optionen ger således staten ensidig rätt att avbryta Arlandabaneprojektavtalet redan efter en tredjedel av avtalstiden. Som optionen är utformad är det också regeringen som har tolkningsföreträdet. Om regeringen anser att Arlandabaneprojektavtalet på något sätt lägger hinder i vägen för en ändamålsenlig trafikförsörjning har regeringen också rätt att genom A-Banan Projekt AB utlösa optionen.

Jag menar att införandet av denna option i Arlandabaneprojektavtalet innebär en genomgripande förändring av hela Arlandabaneprojektet sett från politiska utgångspunkter. Med det nu liggande avtalet skulle staten för mycket lång tid framåt vara tvingad att acceptera en viss lösning på trafikförsörjningen kring den viktiga nod i det nationella och internationella trafiksystemet som Arlanda flygplats utgör och därtill längs en av de trafikstarkaste relationerna i landets mest tätbefolkade region. Såvitt jag kan förstå

innebär detta att riksdagen och regeringen blir trafikpolitiskt starkt bakbundna. Sett i detta perspektiv innebär optionen inget mindre än att riksdagen och regeringen kan återta sitt fulla trafikpolitiska ansvar för trafikförsörjningen i regionen. Man bör i detta sammanhang inte heller bortse från möjligheten att tillkomsten av optionen kan medföra att konsortiet och A-Train AB blir mera lyhörda för önskemålet att åstadkomma en god samordning och integration.

Optionen har också enligt min mening den fördelen att det blir möjligt att på förhand och med rimlig precision räkna ut vad det kostar för staten att avbryta avtalet. Även om kostnaderna för staten kan komma att uppgå till avsevärda belopp – i synnerhet om optionen utlöses i ett tidigt skede – ger optionen inte någon rätt till kompensation för uteblivna framtida vinstmöjligheter. Optionens utformning medför också att kompensationen anpassas till hur projektets lönsamhet utvecklas på längre sikt.

Att staten måste garantera att långivarna går skadeslösa ur projektet om det avbryts i förtid ser jag som en självklarhet och som en förutsättning för att Arlandabaneavtalet över huvud taget skall kunna fullföljas. Kompensationen till konsortiet för deras insats av eget kapital och för det risktagande som engagemanget i projektet innebär kan naturligtvis alltid diskuteras. Jag har för min egen del övervägt olika tekniska lösningar. Även om jag naturligtvis eftersträvat en modell som är så fördelaktig som möjligt för staten anser jag samtidigt att det är viktigt att A-Train AB får en skälig ersättning om staten väljer att bryta avtalet.

Samtidigt har jag sett det som en viktig förutsättning att optionen endast är tänkt att komma till användning i undantagsfall och att det skall ligga mycket starka trafikpolitiska motiv bakom en sådan åtgärd. Med denna utgångspunkt – och eftersom det i realiteten är regeringen som utlöser optionen – har jag inte ansett att det är relevant att göra

jämförelser med vilken annan affärsrelation som helst. Jag har därför avvisat alla tankar på att kunna knyta straffavgifter och liknande till optionen. Vad jag nu sagt innebär också att optionen inte skall ses som ett instrument för att komma till rätta med ett projekt som missköts eller vars ekonomi inte uppfyller förväntningarna. För sådana situationer finns det andra och bättre mekanismer inbyggda i Arlandabaneavtalet.

Jag har också funnit skäl att vid utformningen av kompensationsreglerna beakta behovet av incitament att driva trafiken och anläggningarna effektivt och på ett sätt som är attraktivt för resenärerna. När allt kommer omkring är det i resenärernas upplevda nytta av trafiken som de största vinsterna med projektet finns att hämta.

Sammanfattningsvis är det min uppfattning att de kompensationsregler som är knutna till ett förtida avbrott av avtalet är så förmånliga för staten som man rimligen kan begära. Jag gör också den bedömningen att dessa villkor har varit möjliga att uppnå på grund av att Arlandabane-konsortiet förlitar sig på att den svenska staten kommer att hantera optionsmöjligheten på ett ansvarsfullt sätt.

4.3 Överenskommelse om anslutningsspår och fjärrtågsstation

Som framgår av direktiven (bilaga 1) har det ingått i mitt uppdrag att överväga om en trafiklösning för Mälarregionen erfordrar ett anslutande spår från den s.k. Norra böjen till Ostkustbanan norr om Märsta och på vilket sätt ett sådant kompletterande spår skall finansieras.

Den skiss till ett samordnat och integrerat tågtrafiksystem för Stockholms- och Mälarregionerna som jag redovisat i avsnitt 3 inkluderar en direktanslutning med lokaltåg

norrifrån till Arlanda flygplats. Därmed har jag också tagit ställning till att det ovan nämnda anslutningsspåret kan komma att erfordras, liksom en anpassning av den inom ramen för Arlandabaneprojektet planerade fjärrtågsstationen.

Med de trafikpolitiska mål som gäller på såväl nationell som regional nivå och som bl.a. innefattar en strävan mot en mera miljöanpassad trafik, måste det enligt min mening vara ett ofrånkomligt krav att man försöker ta till vara alla möjligheter som finns att utveckla en effektiv och attraktiv kollektivtrafik. Enligt gällande trafikpolitiska riktlinjer är det visserligen trafikhuvudmännen i länen som har det politiska och ekonomiska ansvaret för att utveckla den kollektivtrafik som svarar mot lokala och regionala trafikbehov. Det ankommer emellertid samtidigt på staten att lägga en så god grund som möjligt för ett sådant lokalt och regionalt ansvarstagande.

Jag har i avsnitt 3 gjort bedömningen att fjärrtågsstationen vid Arlanda flygplats bör integreras även med det lokala tågtrafiksystemet. Jag har då inte bara beaktat flygplatsens roll som ett resecentrum utan även Arlandas betydelse som ett av de stora arbetsplatsområdena i regionen. Jag anser emellertid att det slutliga avgörandet i denna fråga givetvis bör ligga på regional nivå, i detta fall hos trafikhuvudmannen i Stockholms län, dvs. Storstockholms Lokaltrafik AB (SL). Som jag närmare kommer att redogöra för i avsnitt 4.5 har jag inom ramen för mitt förhandlingsarbete erhållit en avsiktsförklaring från SL. Den innebär bl.a. att SL förklarar sig berett att ingående pröva förutsättningarna för att utveckla sin lokaltågstrafik genom en direktanslutning till Arlanda flygplats. Alldeles oavsett vilken prioritering av en lokaltågsanslutning till Arlanda som SL kommer att göra nu eller i framtiden anser jag emellertid att staten har ett ansvar för att medverka till att

undanröja alla de hinder som kan finnas för en sådan lösning för att på så sätt öka de lokala och regionala beslutsfattarnas fortsatta handlingsfrihet. Det innebär att jag har sett det som angeläget att redan nu så långt som möjligt försöka precisera förutsättningarna och villkoren för en direkt lokaltågsanslutning till Arlanda.

4.3.1 Förutsättningarna för en spåranslutning (Kroken)

Kostnaderna för att bygga en spåranslutning mellan den s.k. Norra böjen och Ostkustbanan (Kroken) har beräknats uppgå till 70 miljoner kronor för enkelspår och 160 miljoner kronor för dubbelspår. Den avsevärt högre kostnaden för dubbelspår beror främst på att denna lösning kräver planskilda korsningar vid anslutningarna till Norra böjen respektive Ostkustbanan. Enkelspårsdrift medger högst 3–4 dubbelturer under högttrafik. En sådan lösning ger därför upphov till kapacitetsproblem redan vid de trafiknivåer som nu diskuteras.

Planerna för utbyggnaden av Arlandalänken norr om flygplatsen – den s.k. Norra böjen – innebär att en bro skall byggas för att utjämna nivåskillnader i terrängen. Denna bro kan samtidigt tjäna som planskild korsning mellan Norra böjen och Kroken. Det ingår också redan nu i Arlandabaneconsortiets åtagande att bygga en växel som behövs för anslutningen mellan Arlandalänken och Kroken.

4.3.2 Förutsättningarna för en lokaltågsan- slutning till fjärrtågsstationen vid Arlanda

Att låta lokaltåg angöra den planerade fjärrtågsstationen vid Arlanda flygplats är inte utan problem. Jag har inhämtat uppgifter om förutsättningarna för en sådan lösning såväl från Banverket som från Arlandabanekonsortiet och SJ.

Konsortiets inledande bedömning var därvid att olika krav på plattformshöjd hos fjärr- och lokaltåg (fjärrtågen betjänar normalt en plattformshöjd på 580 mm och lokaltågen en plattformshöjd på 720 mm), olika tåghastigheter samt vändande lokaltåg sammantaget kan komma att kräva en separat lokaltågsstation. Detta är enligt konsortiet tekniskt fullt möjligt att åstadkomma men samtidigt mycket kostsamt. Vid en överslagsmässig beräkning har beloppet 800 miljoner kronor nämnts. Skälet till att en ny station skulle erfordras är att det planerade underjordiska berg- rummet inte kan vidgas så mycket att ytterligare en plattform och ett spår ryms inom det projekterade utrymmet. Att skapa detta utrymme skulle enligt konsortiets bedömning kräva särskilda förstärkningsanordningar och bli ännu kostsammare än att anlägga en separat lokaltågsstation. Jag utgår dock ifrån att ytterligare överväganden kommer att ske i denna fråga.

Enligt uppgifter som jag inhämtat från SJ och Banverket är det dock praktiskt möjligt att låta lokaltåg och fjärrtåg trafikera samma plattform. Under förutsättning att detta är möjligt anser även Arlandabanekonsortiet att det kan vara genomförbart att låta lokaltåg angöra fjärrtågsstationen och vända där.

Banverket anser att fjärrtågsstationen i den utformning som nu planeras inte har tillräcklig kapacitet för att hantera sex genomgående tåg och fyra vändande lokaltåg, dvs. den

trafikintensitet i högtrafik som jag skisserat i avsnitt 3. Banverket gör dock bedömningen att erforderlig kapacitet skulle kunna uppnås till en rimlig kostnad genom någon form av arrangemang med uppställningsspår för tåg i viloläge. Även Arlandabaneconsortiet bedömer att en sådan lösning bör vara möjlig även om den kan vara förenad med vissa extra kostnader, bl.a. för en förlängning av stationen. Den på så sätt utökade spårkapaciteten på stationen skulle klara den erforderliga trafiken på 10 tåg i timmen i vardera riktningen. Denna kapacitet måste bedömas som tillräcklig även i ett längre tidsperspektiv.

4.3.3 Principöverenskommelsen avseende viss utökning av Arlandabaneprojektet

Av min redogörelse ovan framgår att en lokaltågsanslutning till Arlanda flygplats norrifrån, i enlighet med mitt förslag till samordnat trafiksystem, kräver betydande tilläggsinvesteringar. För att exakt fastställa omfattningen av dessa krävs kompletterande utredningar och projekteringsarbete. Min preliminära bedömning är ändå att tilläggsinvesteringarna kan hållas på en nivå som bör göra en utvidgning av projektet intressant från trafikpolitiska och samhällsekonomiska utgångspunkter.

Eftersom byggandet av Kroken och anpassningen av fjärrtågsstationen motiveras av lokaltågstrafikens behov ser jag det emellertid som en förutsättning att berörda lokala och regionala intressenter är beredda att ta ett stort ansvar för att trafiken skall komma till stånd. I den avsiktsförklaring som jag erhållit från SL i egenskap av huvudman för den aktuella trafiken har SL också förklarat sig vara fullt införstått med att en kompletterande spåranslutning och en eventuell anpassning av fjärrtågsstationen till lokaltågstrafi-

kens krav förutsätter ett långsiktigt åtagande från SL:s sida att utnyttja dessa anläggningar. SL har också förklarat sig berett att betala rimliga terminalavgifter för fjärrtågsstationen och rimliga banavgifter för användningen av banan.

Eftersom de exakta förutsättningarna för en utvidgning av projektet ännu inte är kända har jag inriktat mina förhandlingar med konsortiet i denna del på att försöka precisera villkoren för en lokaltågsanslutning till Arlanda norrifrån så långt det nu låter sig göras med hänsyn till de osäkerheter som fortfarande finns. Vidare har jag haft ambitionen att säkerställa att man inte i onödan lägger hinder i vägen för en sådan lösning i framtiden.

4.3.4 Åtgärder för att underlätta en lokaltågsanslutning till Arlanda flygplats

I den principöverenskommelse avseende viss utökning av Arlandabaneprojektet (bilaga 3) som träffats mellan mig och Arlandabanekonsortiet har vi enats om att en effektiv lokaltågsanslutning till Arlanda flygplats kan komma att kräva en kompletterande spåranslutning – den s.k. Kroken – mellan Ostkustbanan norr om Märsta och den s.k. Norra böjen samt arrangemang för att möjliggöra vändande lokaltågstrafik vid den planerade fjärrtågsstationen vid flygplatsen.

I överenskommelsen konstateras att parterna är överens om att fjärrtågsstationen vid flygplatsen skall utformas för att vid behov möjliggöra trafik med såväl fjärr-, regional- som lokaltåg. Parterna är emellertid också ense om att en överenskommelse om en modifiering av stationen måste träffas mellan olika berörda intressenter i så god tid att anläggningsarbetena inte störs.

Överenskommelsen innebär vidare att A-Train AB vid byggandet av den s.k. Norra böjen och fjärrtågsstationen förbinder sig att ta all den hänsyn som erfordras för att underlätta att Arlandabaneprojektet i ett senare skede kan kompletteras med en ny spåranslutning till Ostkustbanan samt anpassas till trafik med vändande lokaltåg.

En utgångspunkt i överenskommelsen är vidare att Kroken skall tillhöra statens spåranläggningar och förvaltas av Banverket. Som jag ser det innebär detta också att spåranslutningen – om och när den blir aktuell – bör byggas på Banverkets uppdrag.

4.3.5 Finansieringen av tilläggsinvesteringarna för lokaltågstrafiken

Av betydelse för frågan om hur den aktuella utvidgningen av projektet skall finansieras är att Arlandabaneprojektavtalet innehåller vissa bestämmelser som innebär att A-Train AB under vissa omständigheter har skyldighet att anpassa projektet till nya förutsättningar. Bolaget har därvid också i princip ett finansieringsansvar som står i proportion till de ökade intäkter det kan tillgodogöra sig som ett resultat av en tilläggsinvestering. Jag har i mina förhandlingar med Arlandabaneconsortiet hävdat att dessa bestämmelser bör vara tillämpliga om det finns behov av lokaltågsanslutning till Arlanda. Denna utgångspunkt har också accepterats av konsortiet, vilket framgår av den principöverenskommelse som redovisas i bilaga 3.

För att kunna precisera A-Train AB:s finansieringsansvar krävs ett säkrare underlag såväl när det gäller de kostnader som är förenade med en lokaltågsanslutning till Ar-

landa som de intäkter till bolaget som lokaltrafiken kan väntas generera. Min bedömning är dock att A-Train AB med den trafiklösning som jag föreslagit bör kunna finansiera en betydande del av de tilläggsinvesteringar som erfordras.

Jag har redan tidigare framhållit att jag anser att berörda lokala och regionala intressenter måste ta ett stort ansvar för en direkt lokaltågstrafik till Arlanda. Jag anser att detta ansvar också bör gälla finansieringen av Kroken och den anpassning som kan erfordras av fjärrtågsstationen vid Arlanda flygplats. I den mån som det återstår ett finansieringsbehov sedan A-Train AB tagit sitt finansieringsansvar i enlighet med Arlandabaneprojektavtalet och den principöverenskommelse som Arlandabanekonsortiet och jag träffat avseende den nu aktuella utökningen av Arlandabaneprojektet, anser jag det således vara naturligt att detta finansieringsbehov tillgodoses genom att ordinarie länstrafikanslag tas i anspråk för detta ändamål. Om detta skulle visa sig vara nödvändigt för att skapa utrymme för investeringarna bör man enligt min mening även kunna pröva förutsättningarna att göra omprioriteringar inom ramen för detta anslag.

4.3.6 Uppföljningen av principöverenskommelsen avseende viss utökning av Arlandabaneprojektet

Även om den nu redovisade principöverenskommelsen som nämnts främst tar sikte på att öka handlingsfriheten under hela den långa period som Arlandabaneavtalet omfattar, finns det även behov av att överväga hur överenskommelsen skall följas upp på kort sikt. För att kunna bibehålla en

handlingsfrihet på längre sikt måste således vissa beslut troligen fattas redan inom det närmaste halvåret.

Konsortiet har för mig redovisat en tidplan som innebär att det krävs en specifikation av fjärrtågsstationens utformning inklusive plattformshöjd senast den 1 mars 1995, en specifikation för Krokens anslutning till Norra böjen senast den 15 mars 1995, kostnadsuppskattningar för Kroken och fjärrtågsstationen senast den 15 mars 1995, en klar bild av hur hela projektets tidplan påverkas senast den 1 april 1995 samt beslut om finansiering senast den 1 augusti 1995.

Det som enligt min bedömning är mest brådskande att ta ställning till är om – och i så fall hur – den planerade fjärrtågsstationen skall modifieras för att möjliggöra en anslutning med vändande lokaltåg. Enligt vad jag har erfarit måste ett sådant beslut fattas omkring halvårsskiftet 1995 för att inte anläggandet av fjärrtågsstationen enligt befintliga planer och i dess ursprungliga utformning skall störas tidsmässigt. Det som förefaller vara mest kritiskt i tidshänseende är därvid ett beslut om hur en modifiering skall finansieras eller snarare hur en finansiering skall garanteras. När det gäller att ta slutlig ställning till detaljutformningen av en lokaltågsanpassad station bedömer jag att tidspressen är något mindre, men även i detta fall krävs ett slutligt ställningstagande inom en relativt snar framtid för att inte planeringen av hela Arlandabaneprojektet skall störas. För detta talar bl.a. att den lösning på stationsproblemet som nu ser ut att ligga närmast till hands kan komma att kräva en kompletterande vattendom.

Frågan kompliceras ytterligare av att det naturligtvis finns ett samband mellan anpassningen av fjärrtågsstationen och byggandet av den s.k. Kroken. Båda dessa investeringar är föranledda av lokaltågstrafikens behov och de förutsätter varandra. Även om det knappast finns någon större tidspress när det gäller ett beslut att anlägga Kroken medför

detta inbördes beroende att ett ställningstagande till fjärrtågsstationens anpassning även kräver åtminstone en rimlighetsprövning när det gäller förutsättningarna att bygga och finansiera Kroken.

Mitt förslag är att regeringen så snart som möjligt vidtar erforderliga åtgärder för att närmare utreda förutsättningarna för en anpassning av fjärrtågsstationen med beaktande av det samband som finns när det gäller ytterligare spåranläggningar.

4.4 Upplåtelse av trafikrättigheter m.m. på Arlandabanan

4.4.1 Inledning

I mitt uppdrag har ingått att i samverkan med olika nationella och regionala intressenter förhandla och träffa överenskommelse med Arlandabaneconsortiet om hur den kapacitet på sträckan Rosersberg–Arlanda–Odensala som konsortiet inte behöver för tågpendeln mellan Stockholms Centralstation och Arlanda skall utnyttjas. Vidare har det ingått i uppdraget att överväga om förslaget till trafiklösning för Mälardalenregionen föranleder behov av kompletterande avtal rörande vilka stationer inom 15 kilometer från Stockholms Centralstation som skall medges rätt att trafikera Arlanda station med direkta tåg. Jag kommer i det följande att behandla dessa två frågor i ett sammanhang.

4.4.2 Arlandabaneprojektavtalet

Arlandabaneprojektavtalet innebär att A-Train AB under avtalsperioden erhåller nyttjanderätten till Arlandabanan samt rätten att trafikera sträckan Stockholms Centralstation–Arlanda med ett flygpendeltåg sex gånger i timmen i vardera riktningen. Utöver den kapacitet som tas i anspråk av flygpendeln kommer det emellertid att finnas utrymme för ytterligare 10–12 tåglägen per timme i vardera riktningen.

Arlandabaneprojektavtalet reglerar inte i detalj hur denna spårkapacitet skall utnyttjas utan det ger A-Train AB möjlighet att i samråd med Banverket och andra berörda myndigheter förhandla med intresserade trafikutövare om villkoren för att upplåta Arlandabanan och de anläggningar vid flygplatsen (bl.a. fjärrtågsstationen) som ingår i Arlandabaneprojektet. Det finns dock vissa bestämmelser som A-Train är skyldigt att iaktta i samband med upplåtelsen av trafikrättigheterna.

A-Train AB är således i mån av ledig kapacitet skyldigt att upplåta Arlandabanan för sådan trafik från söder och norr som passerar flygplatsen utan att stanna. A-Train AB får belägga sådan trafik med banavgifter efter eget gottfinnande förutsatt att det sker på rättvisa och icke-diskriminerande grunder.

Vidare skall A-Train AB upplåta banan och fjärrtågsstationen vid Arlanda för trafik norrifrån. Tåg som kommer norrifrån och har rätt att stanna vid flygplatsen skall dock inte ha rätt att ta upp passagerare för befordran från flygplatsen till Stockholms Centralstation eller till någon mellanliggande station.

A-Train AB skall också upplåta banan och fjärrtågsstationen vid Arlanda för trafik från stationer söder och väster om Stockholm. Rätt att stanna vid flygplatsen för sådana

tåg behöver dock bara ges under förutsättning att de inte tar upp passagerare till Arlanda från stationer inom en radie på 15 kilometer räknat från Stockholms Centralstation eller från stationer som ligger mellan Stockholms Centralstation och flygplatsen.

När det gäller sådan tågtrafik som stannar vid flygplatsen och således utnyttjar stationsanläggningarna har A-Train AB rätt att ta ut en avgift för varje passagerare som stiger på eller av tågen som svarar mot minst 80 % av flygpendelns biljettpris. A-Train AB behöver således inte släppa in tågtrafik till flygplatsen till ett pris som understiger denna avgiftsnivå även om det finns ledig kapacitet på banan. A-Train AB behöver inte heller ge fler tåg tillstånd att stanna vid Arlanda än vad som motsvarar hälften av flygpendelns egna tågrörelser. Eftersom flygpendeln inledningsvis kommer att gå i femtonminuterstrafik (motsvarande fyra dubbelturer per timme) betyder det att A-Train AB endast är skyldigt att släppa fram ytterligare två dubbelturer per timme som gör uppehåll vid Arlanda.

Vid fördelningen av trafikrättigheter är A-Train skyldigt att ge företräde till sådan tågtrafik som gör uppehåll vid Arlanda framför sådan tågtrafik som enbart utnyttjar själva Arlandabanan utan att göra uppehåll vid flygplatsen. A-Train AB skall också vid fördelningen av trafikrättigheter prioritera snabba tåg (200 km/timme) framför långsammare tåg.

4.4.3 Principöverenskommelsen om tillämpningsavtal till Arlandabaneavtalet

Enligt mina direktiv är det övergripande syftet med uppdraget att skapa förutsättningar för ett tågtrafiksystem i Mälardalen som är effektivt, medger goda trafiklösningar och

som är långsiktigt hållbart. Uppdraget är dock omgärdat av villkoret att sådana förutsättningar skall skapas inom de ramar som Arlandabaneavtalet, Mälarbaneavtalet och Svealandsbaneavtalet ger. Samtidigt har regeringen redan tagit ställning till att dessa avtal i sin nuvarande form inte är tillräckliga för att nå det övergripande syftet. Regeringens direktiv innehåller nämligen bedömningen att det krävs kompletterande överenskommelser som tar till vara den möjlighet till ökad tågtrafik och en större andel resande med tåg som banutbyggnaderna medger.

När det gäller Mälarbaneavtalet och Svealandsbaneavtalet har jag gjort bedömningen att problemet framför allt består i att dessa avtal inte ger någon tillräcklig garanti för att det kommer till stånd en trafik som motsvarar de förväntningar som banutbyggnaderna ger anledning till. Det beräknade ekonomiska utfallet av de trafikplaner som hittills redovisats föranleder snarare en viss oro beträffande förutsättningarna att få till stånd en godtagbar trafikförsörjning. Däremot anser jag inte att avtalen som sådana lägger några direkta hinder i vägen för att utveckla trafiken i regionen.

Med Arlandabaneavtalet förhåller det sig nästan tvärtom. Detta avtal är således utformat främst med tanke på att ge goda förutsättningar för att etablera den flygpendeltågtrafik som utgjort huvudmotivet för att anlägga Arlandabanan. Det finns därför ingen anledning att betvivla att avtalet, om det fullföljs, kommer att leda till den avsedda trafiken med flygpendeln. Banans funktion i det totala trafiksystemet har däremot inte tillmätts lika stor betydelse och vissa bestämmelser i avtalet kan utan tvivel ge upphov till betydande problem att få till stånd en trafik som är väl integrerad med övrig tågtrafik. Förutsatt att dessa bestämmelser tillämpas strikt kan Arlandabaneavtalet mycket väl uppfattas som ett direkt hinder för att utveckla en väl fungerande trafikför-

sörjning sett utifrån såväl ett lokalt och regionalt som nationellt perspektiv.

Det samlade förslag som jag nu presenterar syftar till att lösa dessa delvis olikartade problem i ett sammanhang. Det är således en helhetslösning där de olika delarna i betydande utsträckning förutsätter varandra. Den komponent som jag bedömer som mest strategisk och central i sammanhanget är nog ändå Arlandabanan. Möjligheten att få denna bandel att fungera som en någorlunda likvärdig del av ett sammanhängande järnvägs- och transportsystem ser jag som något av en nyckelfråga för att kunna lösa problemen i övrigt. Samtidigt är en integrering av Arlandabanan enligt min uppfattning möjlig endast om tågtrafiksystemet i övrigt kan utformas så att det ger ett kraftigt tillskott till den tågburna trafiken till Arlanda.

Arlandabaneprojektet, som är unikt till sin karaktär, har en mycket komplex uppbyggnad med en mängd inbördes sammanhängande överenskommelser och med många inblandade parter. Sammantaget innebär detta att det finns klara restriktioner för vad som är möjligt att åstadkomma inom ramen för Arlandabaneprojektets uppläggning.

Jag har mot den här angivna bakgrunden och med hänsyn till de pressade tidsmarginalerna sett det som särskilt angeläget att i mina förhandlingar med Arlandabaneconsortiet så långt som möjligt precisera hur Arlandabaneavtalet i fortsättningen bör tillämpas. Jag bedömer att en sådan precisering är viktig för regeringen när den skall värdera Arlandabaneprojektet från trafikpolitiska utgångspunkter. Vidare har jag uppfattat en precisering av Arlandabaneavtalets tillämpning som en nödvändig planeringsförutsättning för de trafikhuvudmän, trafikutövare och övriga intressenter som kan tänkas bli berörda av en ökad samordning och integrering.

Min uppfattning är att ett tillämpningsavtal även har ett betydande värde för Arlandabaneconsortiet. De bestämmelser rörande upplåtelse av trafikrättigheter m.m. som finns i själva Arlandabaneprojektavtalet innehåller ingen klar mekanism som bidrar till att banans kapacitet blir tillfredsställande utnyttjad. En komplettering och ett förtydligande av Arlandabaneavtalet i denna del fyller därmed till viss del upp ett tomrum som annars skulle kunna bli besvärande för projektets ekonomi med hänsyn till de intäkter från trafikavgifter som ingår i kalkylerna. Inte minst i ljuset av den diskussion som uppkommit kring Arlandabaneprojektet och Arlandabaneavtalet tror jag därför att ett förtydligande av avtalets tillämpning i olika avseenden blivit angelägen även för de intressenter och finansiärer som står bakom projektet.

Resultatet av mina överläggningar med Arlandabaneconsortiet rörande den fortsatta tillämpningen av Arlandabaneavtalet framgår av bilaga 4, *Överenskommelse mellan statens förhandlingsman och Arlanda Link Consortium avseende vissa principer för tillämpning av bestämmelser för upplåtelse av trafikrättigheter på Arlanda Link i Arlandabanan Project Agreement*. Jag kommer i det följande att kortfattat redovisa de överväganden som, från min sida sett, ligger bakom denna överenskommelse.

4.4.4 Överenskommelsens allmänna innebörd

Överenskommelsen har formen av ett avtal mellan mig i min egenskap av statens förhandlingsman och Arlandabaneconsortiet (Arlanda Link Consortium). De utfästelser som konsortiet lämnat i överenskommelsen gäller för konsortiets

egen räkning och för A-Train AB:s¹ räkning. Överenskommelsens giltighet är beroende av att regeringen godkänner densamma.

Överenskommelsen gäller vilka regler som bör gälla för upplåtelsen av trafikrättigheter på Arlandabanan samt vissa frågor rörande flygpendelns roll i ett integrerat trafiksystem. Överenskommelsen innebär vidare att dessa regler skall läggas fast i ett särskilt tillämpningsavtal. Avsikten är att tillämpningsavtalet skall ges en struktur som juridiskt och begreppsmässigt är anpassad till vad som gäller för Arlandabaneavtalet. I sak skall dock detta tillämpningsavtal överensstämma med innehållet i den nu träffade överenskommelsen.

4.4.5 Vissa grundläggande utgångspunkter

Överenskommelsen utgår från vissa grundläggande förutsättningar som avser dels den svenska statens trafikpolitiskt motiverade intressen, dels Arlandabaneprojektets ekonomi och finansiering.

Konsortiet utfäster sig således att förhandla och träffa överenskommelser med berörda trafikhuvudmän och trafikutövare för att tillgodose den svenska statens intresse av att säkerställa en god trafikförsörjning till Arlanda flygplats och ta till vara den möjlighet till ökad tågtrafik och en större andel resande med tåg som byggandet av Arlandabanan, Mälarbanan och Svealandsbanan medger samt att i övrigt underlätta en samordning och integrering av trafiken på Arlandabanan med trafiken på det övriga järnvägsnätet.

¹ A-Train AB är det bolag som konsortiet bildat för genomförande av Arlandabaneprojektet

Syftet skall därvid vara att säkerställa en god och stabil grund för utvecklingen av effektiva och attraktiva tågtrafiklösningar sett utifrån såväl ett lokalt och regionalt som nationellt perspektiv. Det slås också fast att avsikten är att få största möjliga utnyttjande av de investeringar som görs i Arlandabanan.

Som en grundläggande förutsättning anges också att Arlandabaneprojektets genomförande bygger på vissa kalkylerade intäkt- och avgiftsnivåer samt en finansieringsmodell där projektets intäkter i princip utgör långivarnas enda säkerhet. Överenskommelsen innebär att parterna är överens om att dessa förutsättningar inte skall rubbas vare sig genom den nu aktuella överenskommelsen eller genom det tillämpningsavtal som senare skall ingås.

Enligt min mening har det varit väsentligt att få med dessa grundläggande utgångspunkter i överenskommelsen. Konsortiets egna utfästelser i denna del tar jag till intäkt för att man från detta håll har stor förståelse för att det finns legitima trafikpolitiska intressen som måste vägas in när man tar ställning till hur Arlandabanan och de därtill kopplade flygplatsanläggningarna bör utnyttjas och trafikerar. Jag ser också dessa utfästelser som en bekräftelse på att A-Train AB i en positiv och konstruktiv anda kommer att medverka till att få till stånd en samordnad och integrerad trafik. Jag vill också gärna lägga till att konsortiet under hela förhandlingsarbetet visat prov på en öppenhet och vilja att gå staten till mötes i dessa avseenden.

Lika viktigt anser jag det är att det i överenskommelsen klargörs för alla parter att Arlandabaneprojektet vilar på vissa givna ekonomiska och finansiella förutsättningar. Det innebär att ansträngningarna att integrera och samordna Arlandabanan och flygpendeltåget med övrig tågtrafik måste ske med en klar insikt om – och respekt för – att A-Train AB i sin verksamhet måste möta vissa intäktskrav.

Projektet bygger således på vissa ekonomiska kalkyler där såväl trafikintäkterna från flygpendeltågstrafiken som intäkterna från upplåtelsen av banan och fjärrtågsstationen måste uppnå en viss given nivå under olika skeden av avtalsperioden. Det säger sig självt att A-Train inte kan tvingas medverka till en integration som undergräver bolagets ekonomi. Min bedömning är därför att de integrationslösningar som skall eftersträvas måste vara av den karaktären att de inte hotar A-Trains samlade intäktsmassa.

Samtidigt är det viktigt att slå fast att det som sägs i överenskommelsen om Arlandabaneprojektets grundläggande ekonomiska förutsättningar naturligtvis inte innebär någon som helst garanti eller annat åtagande från statens sida när det gäller projektets intäkter eller ekonomi i övrigt. Det är fortfarande konsortiet och A-Train AB som står för hela den ekonomiska risken i enlighet med vad som hela tiden varit avsikten i projektet.

4.4.6 Förhandlingsordning och villkor för upplåtelse av trafikrättigheter

Den nu träffade överenskommelsen innehåller vissa riktlinjer för hur upplåtelsen av trafikrättigheter på Arlandabanan skall kunna gå till och vilka villkor som skall knytas till upplåtelsen av trafikrättigheterna.

Överenskommelsen innebär i denna del att A-Train AB skall förbinda sig att, om staten så önskar, delta i ett samordnat förhandlingsförfarande under statens ledning som innebär att lediga trafikrättigheter på Arlandabanan och rätten att utnyttja flygplatsanläggningarna, dvs. i första hand fjärrtågsstationen, kan fördelas mellan olika trafikhuvudmän och trafikutövare. Under förutsättning att flygpendeltågstrafiken inte inskränks och att A-Train erhåller en

skälig total ersättning för de ingående trafikrättigheterna så skall A-Train också godta den fördelning av trafikrättigheter och den ersättning för dessa som övriga intressenter sinsemellan kan komma att enas om under statens ledning. A-Train skall vidare godta att trafikrättigheter, som upplåts inom ramen för ett samordnat fördelningsförfarande, skall prioriteras framför varje annan trafikrättighet som A-Train kan komma att önska upplåta. Varken konsortiet eller A-Train skall ställa några särskilda villkor om minsta ersättning för enskilda trafikrättigheter som ingår i en samordnad fördelning. A-Train skall också godta de avtalsperioder för trafikrättigheter som staten anser bör tilldelas olika intressenter.

Som jag ser det innebär denna del av överenskommelsen att kontrollen över utnyttjandet av Arlandabanan – vid sidan av den kapacitet som upptas av flygpendeltågen – i praktiken kan flyttas över från A-Train AB till staten om staten så önskar. Staten får härigenom ett instrument för att inom ramen för en total ersättning till A-Train fördela huvuddelen av de tillgängliga tåglägena på Arlandabanan – det rör sig om i storleksordningen 10–12 tåglägen – mellan olika intressenter och trafikutövare. Härmed skapas också enligt min mening betydligt större möjligheter att väga in t.ex. olika trafikpolitiska och samhällsekonomiska hänsyn vid fördelningen av trafikrättigheter. Den samordnade förhandlings- och fördelningsordning som överenskommelsen banar väg för bör också kunna bidra till att skapa en större stabilitet i trafikeringsvillkoren på Arlandabanan och därigenom ge olika trafikintressenter bättre långsiktiga planeringsförutsättningar. En förutsättning för att systemet skall få avsedd verkan är dock att det finns en samlad betalningsvilja som motsvarar Arlandabaneprojektets intäktskrav i denna del. För att ge en uppfattning om vilka belopp det kan tänkas röra sig om kan nämnas att de totala intäktskraven för dessa

trafikrättigheter år 2005 ligger på i storleksordningen 50 miljoner kronor. Detta förutsätter dock att trafikrättigheterna inte är av den karaktären att de inskränker flygpendeltågens trafikunderlag.

4.4.7 Rätten att ta upp och lämna passagerare

Som beskrivits ovan innehåller Arlandabaneprojektavtalet vissa bestämmelser som för andra tåg än flygpendeln begränsar rätten att ta upp och lämna passagerare vid Arlanda respektive i och omkring Stockholm. Dessa bestämmelser har tillkommit för att skydda flygpendeltågens marknad. Av utredningsdirektiven (bilaga 1) framgår att jag har haft i direkt uppdrag att överväga om dessa regler behöver ändras. Min bedömning är att detta är fallet och motiven för detta har jag redogjort närmare för i samband med redovisningen av mitt förslag till trafikuppläggning i avsnitt 3.

Den överenskommelse som nu träffats mellan mig och Arlandabanekonsortiet innebär också att konsortiet gått med på att i tillämpningsavtalet till Arlandabaneprojektavtalet avsevärt lätta på de upptagningsrestriktioner som ingår i det senare.

Överenskommelsen innebär i denna del att A-Train AB skall vara skyldigt att ge all tågtrafik från stationer norr om Karlbergs station och söder om Älvsjö station tillträde till Arlandabanan och flygplatsanläggningarna på samma villkor som gäller för tågtrafiken i allmänhet. Det innebär att upptagnings/avlämningsrestriktionerna hävs för följande stationer: Farsta Strand, Stuvsta, Huddinge, Stockholm Syd/Flemingsberg, Solna, Ulriksdal, Helenelund, Sollentuna, Häggvik, Norrviken, Rotebro, Upplands Väsby och Rosersberg.

A-Train AB skall också vara skyldigt att från fall till fall pröva möjligheterna och villkoren för att ge tågtrafik från Stockholms Södra station, Stockholms Centralstation samt Karlbergs station tillträde till Arlandabanan och flygplatsanläggningarna. Om det kan påvisas att trafiken inte i nämnvärd grad påverkar flygpendeltågens resandeunderlag eller A-Train AB:s intäkter i övrigt skall A-Train AB förbinda sig att upplåta trafikrättigheter även till denna trafik på samma villkor som gäller för tågtrafiken i allmänhet. Också i det fall flygpendeltågens resandeunderlag påverkas skall A-Train AB vara skyldigt att upplåta trafikrättigheter om dessa fördelas genom ett sådant samordnat fördelningsförfarande som beskrivits ovan. I dessa fall skall dock A-Train AB ha rätt till ersättning från trafikhuvudmän eller trafikutövare för det beräknade resandebortfallet på flygpendeltågen. Påverkan på flygpendeltågens resandeunderlag skall därvid bedömas med utgångspunkt i samtliga de trafikförändringar som sammanhänger med att en viss trafikrättighet på Arlandabanan utnyttjas.

När det gäller trafik till och från Älvsjö station så innebär den nu träffade överenskommelsen att parterna är överens om att tillträdesvillkoren till Arlandabanan och flygplatsanläggningarna skall bli föremål för ytterligare överväganden. Avsikten är därvid att genomföra ytterligare trafik- och marknadsanalyser för att klargöra om ett hävande av restriktionerna för trafiken till och från denna station skulle påverka flygpendeltågens trafikunderlag i mer påtaglig omfattning.

Sammantaget anser jag att de nu beskrivna lättnaderna och förändringarna i restriktionerna för tågtrafiken på Arlandabanan skapar helt nya möjligheter att utforma ett samordnat och integrerat tågtrafiksystem. För åtskilliga stationer har restriktionerna helt upphävts. För de tre eller fyra stationer där vissa restriktioner alltså kommer att

kvarstå medför överenskommelsen att A-Train AB är skyldigt att häva dessa restriktioner om bolaget erhåller en skälig kompensation för trafikbortfallet på flygpendeln. Därmed är det i princip fritt fram för alla tänkbara trafiklösningar förutsatt att man är beredd att betala den ersättning som A-Train har rätt till. Även om vissa lösningar kan förmodas ha ett högt pris i dag tror jag ändå att denna möjlighet kan vara betydelsefull sett på längre sikt. För sådan tågtrafik som inte kan antas konkurrera med flygpendeln i någon nämnvärd utsträckning – och jag tänker då framför allt på lokaltåg som vänder sig till en helt annan marknad – tror jag också att dessa förändrade villkor kan öppna nya möjligheter redan på kort sikt.

4.4.8 Trafikavgifter

Överenskommelsen innebär också att konsortiet och jag har enats om att olika principer skall kunna tillämpas av A-Train vid debiteringen av de avgifter som utgör ersättning för upplåtelsen av Arlandabanan och flygplatsanläggningarna. Konsortiet förbinder sig därvid att godta olika avgiftskonstruktioner, såsom passageraravgifter, kombinationer av fasta och rörliga avgifter eller helt fasta avgifter för ett eller flera tåglägen. Överenskommelsen innebär i denna del att A-Train inte skall tillämpa bestämmelserna om trafikavgifter i Arlandabaneprojektavtalet.

Min utgångspunkt har varit att utformningen av trafikavgifterna bör vara en fråga som avgörs i direkta förhandlingar mellan A-Train AB och andra trafikhuvudmän eller trafikutövare. Min bedömning är att formen för trafikavgifterna kommer att påverkas av en rad olika faktorer där bl.a. längden på de trafikåtaganden som görs kommer att spela in. Avsikten med denna del av överenskommelsen har

således främst varit att markera att olika avgiftskonstruktioner skall kunna övervägas och att också få bort den låsning till avgiftsnivån 64 kronor per passagerare som förekommit i debatten kring Arlandabaneprojektet.

4.4.9 Flygpendelns roll i trafikförsörjningen

I det förslag till trafiklösning som jag redovisat i avsnitt 3 ingår flygpendeltågen som en viktig del av trafikutbudet. Det finns olika tekniska och ekonomiska faktorer som gör det svårt att fullständigt integrera flygpendeltrafiken i det övriga trafikutbudet. Enligt min mening bör dessa faktorer dock inte ses som någon absolut barriär som hindrar all samverkan med övrig trafik. Liknande skillnader i ekonomiska och tekniska förutsättningar finns för övrigt redan mellan t.ex. lokaltågstrafiken och fjärrtågstrafiken.

Jag har mot denna bakgrund sett det som angeläget att i den nu aktuella överenskommelsen även innefatta vissa åtaganden som rör flygpendeltrafiken och dess roll i regionens trafikförsörjning. Jag har därvid särskilt eftersträvat ett klargörande från konsortiets sida att man inte ser flygpendeln uteslutande som ett exklusivt trafiksystem för affärsresenärer. Detta har tagit sig uttryck i att A-Train i tillämpningsavtalet till Arlandabaneprojektavtalet kommer att ikläda sig en skyldighet att differentiera färdavgifterna på flygpendeltågen både med hänsyn till den servicenivå som erbjuds och med avseende på skilda resändamål och resandegrupper. A-Trains strävan i denna del skall vara att erbjuda en prisvärd service även för bl.a. arbetspendlare, vilket jag bedömer vara viktigt med hänsyn till att Arlanda är ett inte obetydligt arbetsplatsområde av regional betydelse.

Överenskommelsen innebär också att A-Train, i den utsträckning som det är förenligt med flygpendeltrafikens ekonomi, skall förbinda sig att verka för olika former av trafik- och taxesamverkan med andra trafikutövare i syfte att skapa en god trafikförsörjning i regionen.

4.4.10 Den fortsatta förhandlingsprocessen

Jag har redan nämnt att avsikten är att den nu träffade överenskommelsen skall följas upp av ett mera detaljerat och fullständigt tillämpningsavtal. I den nu föreliggande överenskommelsen anges att förhandlingar om ett sådant tillämpningsavtal skall inledas snarast möjligt efter det att Arlandabaneavtalet är slutligt godkänt av alla parter (dvs. efter s.k. Effective Date och financial close). Vi har emellertid samtidigt enats om att det krävs ytterligare underlag och analyser innan dessa förhandlingar kan slutföras. Konsortiet har därvid förbundit sig att, under förhandlingsmannens ledning och i samverkan med övriga intressenter, medverka till att erforderliga underlag och analyser skall kunna föreligga före utgången av april månad 1995. De underlag och analyser som då avses är i första hand mera ingående bedömningar av flygpendeltrafikens marknadsunderlag, konkurrensytorna mellan olika trafikformer och känslighetsanalyser som rör olika utbudsförändringar i trafiken. Avsikten är, som tidigare nämnts, att dessa underlag och analyser skall ge vägledning för bedömningar av i vilken mån och utsträckning kvarvarande restriktioner för tågtrafiken på Arlandabanan skall tillämpas. Materialet skall också ligga till grund för ett slutligt ställningstagande till vilka villkor för tillträdet till Arlandabanan och flygplatsanläggningarna som skall gälla för tågtrafik till och från Älvsjö station.

4.5 Avsiktsförklaringar från övriga trafikutövare och trafikintressenter

4.5.1 Inledning

Jag har i det föregående beskrivit resultatet av mina förhandlingar med Arlandabaneconsortiet och A-Train AB. Som framgått består detta av tre olika formaliserade överenskommelser. I förhandlingarna med consortiet har det hela tiden varit min uttalade ambition att nå fram till av consortiet undertecknade överenskommelser av viss detaljeringsgrad. Jag har bedömt att det ligger ett egenvärde i detta med hänsyn till den osäkerhet som har funnits om konsortiets intentioner och möjligheterna att integrera Arlandabanan och flygpendeltågen med lokal, regional och nationell trafik. Jag tror också att det faktum att överenskommelserna är relativt entydiga kan bidra till att underlätta den fortsatta processen fram mot slutliga trafikuppgörelser.

Även om Arlandabaneconsortiet och A-Train är viktiga aktörer i sammanhanget krävs det emellertid också en konstruktiv medverkan från många andra intressenter för att en samordnad och integrerad trafiklösning skall kunna bli verklighet. När det gäller dessa övriga intressenter har jag dock inte sett något behov av att nu komma fram till mera formaliserade överenskommelser. Jag har bedömt att det i dessa fall har varit tillräckligt att försöka dokumentera berörda intressenters åtaganden i formen av avsiktsförklaringar. Det viktigaste skälet till detta är att dessa intressenter antingen arbetar under ett visst myndighetsansvar eller är ett uttryck för politiskt förankrade ambitioner på trafikområdet.

Av avsnitt 3 framgår att jag siktat på att skapa förutsättningar för en trafiklösning som, förutom flygpendeltrafiken, innefattar såväl lokal- som regional- och fjärrtågstrafiken. Min strävan har därför varit att få till stånd avsiktsförklaringar som bekräftar intresset för och viljan att medverka till en sådan lösning från företrädare för samtliga dessa trafikformer.

När det gäller *fjärrtågstrafiken* har jag därvid sett SJ som den självskrivna företrädaren med hänsyn till att det i dagsläget endast är SJ som har rätt att utöva sådan trafik. De överväganden om en avreglering av järnvägstrafiken som för närvarande pågår påverkar inte denna bedömning. Dels anser jag det vara nödvändigt att utgå från de regler som nu gäller, dels finner jag det osannolikt att ett frisläppande av konkurrensen på järnvägen nämnvärt skulle ändra SJ:s position som den helt dominerande trafikutövaren inom fjärrtrafiken. Däremot kan det naturligtvis hävdas att mitt förslag till integrerad trafiklösning för Storstockholms- och Mälardalsregionerna ytterligare befäster SJ:s ställning och därmed gör det ännu svårare för nya aktörer att etablera sig som tågtrafikoperatörer. Enligt min mening är emellertid detta ett ofrånkomligt vägval om man vill utveckla järnvägstrafiken till en effektiv och betydelsefull komponent i den nationella och regionala trafikförsörjningen.

När det gäller *regionaltågstrafiken* skulle det i och för sig ha varit önskvärt att förankra mina tankegångar hos alla de kommuner, län och trafikhuvudmän som berörs av trafiken i Mälardalen. Tiden har emellertid inte medgivit en så omfattande förankringsprocess direkt från min sida. Jag har därför sett Trafik i Mälardalen AB (TIM), i dess egenskap av ett samarbets- och samrådsorgan för trafiken i hela Mälardalsregionen, som en naturlig förmedlande länk när

det gäller att sammanfatta och kanalisera de regionala intressena.

I fråga om *lokaltågstrafiken* är SL, i sin egenskap av trafikhuvudman i länet, den enda tänkbara företrädaren i detta sammanhang.

4.5.2 Fjärr- och regionaltågstrafiken

Förutsättningarna för att väva in fjärr- och regionaltågstrafiken i en integrerad och samordnad trafiklösning för tågtrafiken i Storstockholms- och Mälardalsregionerna framgår av två avsiktsförklaringar som jag erhållit från SJ (bilaga 5 och 6). Regionaltågstrafikens och i viss mån även fjärrtågstrafikens förutsättningar behandlas också i den avsiktsförklaring som TIM avgivit (bilaga 7).

Den första avsiktsförklaringen från SJ:s sida (bilaga 5) rör företagets allmänna beredskap att verka för ett samordnat och integrerat tågtrafiksystem samt mera specifikt förutsättningarna för att bedriva fjärr- och regionaltågstrafik på Arlandabanan och att därvid också utnyttja den planerade fjärrtågsstationen vid Arlanda. SJ förklarar sig här vara berett att, i samverkan med övriga intressenter, verka för ett samordnat och integrerat tågtrafiksystem i Storstockholms- och Mälardalsregionerna. Som ett led i denna strävan utfäster sig SJ att delta i sådana förhandlingar under statens ledning som syftar till att säkerställa en god trafikförsörjning till Stockholm-Arlanda flygplats och samtidigt ta till vara den möjlighet till ökad tågtrafik och en större andel resande med tåg som byggandet av Arlandabanan, Mälarbanan och Svealandsbanan medger.

Av denna avsiktsförklaring framgår vidare att SJ är berett att så långt möjligt utforma sin fjärr- och regionaltågstrafik så att en samordning och integrering kan ske med

övrig trafik till Stockholm-Arlanda flygplats. En förutsättning är att villkoren för att trafikera Arlandabanan och den planerade fjärrtågsstationen vid Stockholm-Arlanda flygplats är rimliga.

Vidare förutsätts att SJ får tillgång till minst sex dubbel-turer per timme i lämpliga tidlägen på såväl Södra som Norra böjen och att inga hinder föreligger med hänsyn till fjärrtågsstationens utformning. SJ är berett att på marknads-mässiga villkor betala en rimlig terminalavgift för att bidra till kostnaderna för fjärrtågsstationen och därtill skäliga avgifter för upplåtelsen av banan.

I avsiktsförklaringen tillkännager SJ också att man kommer att utveckla tågtrafiken till Arlanda genom att redan år 1996 låta fjärr- och regionaltåg göra uppehåll i Märsta och inrätta en särskild "limousinbuss" mellan Märsta station och de olika flygterminalerna på Arlanda. SJ kommer att starta trafiken på Svealandsbanan år 1997 och även dessa tåg kommer att gå vidare till Märsta-Uppsala. När Arlandabanan blir klar (såväl Södra som Norra böjen) tidigast år 1998 avser SJ att flytta trafiken från Märsta till Arlanda om ekonomiska förutsättningar då föreligger.

I en andra avsiktsförklaring (bilaga 6) tillkännager SJ sina planer för att utveckla tågtrafiken i Mälardalen. Innebörden är att SJ kommer att trafikera Mälärbanan och Svealandsbanan och att trafiken skall byggas ut successivt under perioden 1997-1999 efter hand som banorna färdig-ställs och nya fordon blir tillgängliga. När trafiken är fullt utbyggd skall 15 snabbtågssätt för 200 kilometer/timme vara i trafik på Mälärl- och Svealandsbanorna. I trafiksystemet ingår, förutom Svealandsbanan och Mälärbanan, också Uppsalapendeln, Östpendeln (Linköping-Gävle) samt vissa fjärrtåg på sträckan Stockholm-Hallsberg. Även Arlanda knyts till trafiksystemet i enlighet med vad som anges i den tidigare omnämnda avsiktsförklaringen. Trafiksystemets

uppbyggnad framgår av en till avsiktsförklaringen fogad principskiss över trafikerade linjer och stationer.

Avsikten är att trafiken skall bedrivas i SJ:s egen regi och att SJ:s ordinarie taxa skall tillämpas på Mälar- och Svealandsbanorna. Det innebär att SJ förklarar sig berett att ta affärsrisken i trafiken. SJ avser att bedriva trafiken under en 25-årsperiod till och med år 2020 med en kontrollstation år 2005. SJ:s åtagande förutsätter att de trafikpolitiska förutsättningarna inte förändras radikalt och att någon konkurrerande interregional kollektivtrafik inte får bedrivas parallellt med banorna. Vidare förutsätts att de berörda trafikhuvudmännen bedriver en effektiv matartrafik till tågen vid de trafikerade stationerna. I övrigt innebär inte SJ:s åtagande att kommunerna eller staten behöver ikläda sig några kostnader.

I syfte att stärka samarbetet mellan SJ och de lokala och regionala intressenterna föreslås bildandet av ett gemensamt samarbetsorgan för marknadsföring, samordning av tåg- och busstrafik m.m.

Även Tåg i Mälardalen AB har i en avsiktsförklaring, ställd till mig, förklarat sig vara berett att i samverkan med övriga intressenter verka för ett samordnat och integrerat tågtrafiksystem i Storstockholms- och Mälardalsregionerna. Enligt TIM bör syftet i första hand vara att ta tillvara den möjlighet till ökad tågtrafik och en större andel resande med tåg som byggandet av Arlandabanan, Mälarbanan och Svealandsbanan medger. I andra hand gäller det att säkerställa en god trafikförsörjning till Stockholm-Arlanda flygplats. TIM uttrycker också sin beredskap att delta i sådana förhandlingar som leder till dessa mål.

TIM utfäster sig vidare att inom ramen för dessa förhandlingar på olika sätt medverka till att samordna regionaltågstrafiken söder och norr om Mälaren med fjärrtrafiken i syfte att nå en integrerad trafiklösning för Mälarregio-

nen samt goda tågförbindelser till och från Arlanda flygplats. I sin avsiktsförklaring ställer sig TIM också bakom SJ:s förslag till integrerad trafiklösning som i princip bygger på de utredningar och förslag som i olika sammanhang förts fram av TIM. TIM är därvid fullt införstått med att förslaget förutsätter vissa åtaganden för berörda huvudmän vad gäller matartrafik, samordning av lokaltrafik och järnvägstrafik samt taxor. Vidare godtar TIM att SJ:s taxa i princip skall gälla för den inomregionala tågtrafiken i Mälärregionen. TIM förutsätter därvid att avtal träffas mellan TIM – som företrädare för trafikhuvudmännen – och SJ om ovanstående frågor för att därigenom skapa ett reellt inflytande för regionen på den framtida trafiken.

TIM vill starkt understryka vikten av att samrådsorganet ges möjlighet att kanalisera regionens uppfattning vad gäller trafikens uppläggning och att regionen därigenom får ett reellt inflytande på den framtida trafiken.

4.5.3 Lokaltågstrafiken

Jag har även erhållit en avsiktsförklaring från SL (bilaga 8). Denna avsiktsförklaring avser framför allt lokaltrafikens roll i ett samordnat och integrerat tågtrafiksystem.

I likhet med övriga intressenter förklarar sig SL därvid vara berett att, med utgångspunkt i sitt ansvarsområde och i samverkan med övriga intressenter, verka för ett samordnat och integrerat tågtrafiksystem i Storstockholms- och Mälardalsregionerna. Som ett led i denna strävan utfäster sig SL också att delta i sådana förhandlingar under statens ledning som syftar till att säkerställa en god trafikförsörjning till Stockholm-Arlanda flygplats och samtidigt ta till vara den möjlighet till ökad tågtrafik och en större andel

resande med tåg som byggandet av Arlandabanan, Mälarbanan och Svealandsbanan medger.

I sin avsiktsförklaring utfäster sig SL vidare att inom ramen för ovan angivna förhandlingar ingående pröva förutsättningarna att utveckla lokaltågstrafiken i SL-området genom en direkt lokaltågsanslutning till Stockholm-Arlanda flygplats. Inriktningen är därvid att minst fyra lokaltåg skall angöra Stockholm-Arlanda flygplats under högtrafiktid.

Under förutsättning att lämpliga tåglägen kan erhållas, att inga hinder föreligger beträffande användningen av den planerade fjärrtågsstationen vid Stockholm-Arlanda flygplats och att en kompletterande spåranslutning (Kroken) byggs mellan Ostkustbanan norr om Märsta och den s.k. Norra böjen är SL berett att betala rimliga terminalavgifter för fjärrtågsstationen och rimliga banavgifter för användningen av banan. SL förklarar sig därvid vara fullt införstått med att en kompletterande spåranslutning och en eventuell anpassning av fjärrtågsstationen till lokaltågstrafikens krav förutsätter ett långsiktigt åtagande från SL:s sida att utnyttja dessa anläggningar.

SL förklarar sig vidare vara medvetet om att SJ avser att utveckla fjärr- och regionaltågstrafiken på Arlanda för att tillgodose Svealands- och Mälarbaneintressenternas önskemål om tågförbindelser såväl till och från Arlanda som mellan olika orter inom Mälardalsregionen. SL förutsätter också att SJ:s taxa i princip kommer att tillämpas på den inomregionala tågtrafiken i Mälardalsregionen.

5 Konturerna av en samlad och långsiktigt hållbar tågtrafik uppgörelse för Storstockholms- och Mälardalsregionerna

De avsiktsförklaringar som jag nu redogjort för visar enligt min mening att det finns en påfallande överensstämmelse både mellan mig och de olika trafikintressenterna och mellan trafikintressenterna sinsemellan i synen på de framtida förutsättningarna för tågtrafiken i Storstockholms- och Mälardalsregionerna. Om jag därtill lägger de betydande positiva resultat som nåtts i förhandlingarna med Arlanda-banekonsortiet, tycker jag att det finns anledning att se mycket ljust på möjligheterna att komma fram till en samlad och långsiktigt hållbar tågtrafikuppgörelse för Storstockholms- och Mälardalsregionerna som samtidigt ger förutsättningar för att länka samman de nationella tåg- och flygtrafiksystemen.

Sammantaget anser jag således att de överenskommelser och avsiktsförklaringar som jag nu lägger fram, visar att det finns en betydande vilja att medverka till att tågtrafiksystemet kan utvecklas på ett sätt som ligger i samklang med de trafikpolitiska målen. Denna vilja tar sig också uttryck i en klar beredskap från olika parter sida att delta i

ytterligare överläggningar och förhandlingar om hur detta bäst kan ske.

Det ankommer i första hand på regeringen att nu ta ställning till hur de resultat jag uppnått skall föras vidare. Själv har jag utgått ifrån att de frågor som återstår att lösa i huvudsak skall kunna hanteras genom bilaterala överenskommelser mellan de olika trafikoperatörerna. Samtidigt finns det vissa frågor som kan behöva avgöras inom någon form av gemensam ram, t.ex. den slutliga fördelningen av trafikrättigheter på Arlandabanan.

Det finns också vissa tidsaspekter och beslutskedjor som är viktiga att hålla i minnet. Ett beslut om en anpassning av fjärrtågsstationen vid Arlanda för att möjliggöra direktanslutning med lokaltåg måste exempelvis fattas i tillräcklig tid före det att anläggningsarbetena inleds. Det är nämligen inte säkert att det över huvud taget är möjligt att göra denna anpassning i efterhand – i alla händelser skulle det ställa sig avsevärt mycket dyrare än att genomföra anpassningen redan från början. Eftersom en lokaltågsanslutning även kräver nya anslutningsspår kan det även finnas tidsrestriktioner för att fatta beslut om ett sådant kompletterande spår.

I den överenskommelse som träffats med Arlandabane-konsortiet har konsortiet förbundit sig att medverka till att ta fram ytterligare underlag och analyser som bl.a. skall klargöra hur olika trafikuppläggningar påverkar flygpendeltågens marknad. Jag utgår från att även övriga trafikoperatörer är beredda att medverka i detta arbete.

De överenskommelser som nu träffats kräver således en hel del uppföljningsarbete på kort sikt. Samtidigt vill jag emellertid betona att jag i mitt förhandlingsarbete hela tiden försökt eftersträva lösningar som har tillräcklig flexibilitet för att vara hållbara även i ett lite längre perspektiv. Jag hoppas således att de resultat som nu uppnåtts även skall

kunna bidra till att främja en stabil långsiktig utveckling av tågtrafiksystemet i de berörda regionerna.

Vissa av de överenskommelser som träffats har egentligen som sitt främsta mål att hålla dörren öppen för olika tänkbara utvecklingsvägar. Det gäller t.ex. den överenskommelse som jag träffat med Arlandabanekonsortiet om en eventuell utvidgning av Arlandabaneprojektet, vilken i sin tur är nära kopplad till de planer som gäller för lokaltågstrafiken. Vad jag nu sagt innebär att man inte skall uppfatta den skiss till tågtrafiklösning för Stockholms- och Mälardalsregionerna som jag redovisat i rapporten som statisk. Jag kan således mycket väl tänka mig att den trafik och de trafiknivåer som där anges kommer att införas successivt och stegvis. En sådan infasningsperiod är redan definierad i SJ:s åtagande avseende fjärr- och regionaltågstrafiken i Mälardalen och på Arlandabanan. Ett annat tänkbart led i en infasningsprocess kan vara att lokaltågstrafiken, bl.a. på grund av de tilläggsinvesteringar som erfordras, ansluts till Arlanda i ett något senare skede än regional- och fjärrtågstrafiken. En ökning av flygpendeltågstrafiken från fyra till sex turer i timmen kan vara ett ytterligare exempel på en stegvis ökning av tågtrafikutbudet.

Samtidigt bör man naturligtvis vara medveten om att vissa av de aktuella avtalen och överenskommelserna har en verkan som sträcker sig över en mycket lång tidsperiod. Det gäller inte bara Arlandabaneavtalet utan även t.ex. SJ:s åtaganden för trafiken i Mälardalen. Själv anser jag att man från olika parter sida måste vara öppen för att förutsättningarna för tågtrafiken, liksom för trafiksystemet i stort, på sikt kan komma att ändras i många olika avseenden. Jag utesluter då inte heller att vissa av de utgångspunkter som legat till grund för de nu träffade överenskommelserna kan komma att behöva ses över.

På lång sikt anser jag t.ex. inte att man helt kan utesluta att det kommer att finnas behov av och underlag för att förlänga en exklusiv flygpendeltrafik till Södertälje eller att överväga andra stationslösningar vid Arlanda än dem jag här förordat.

Även om jag har valt att inte ta upp den frågan i de förhandlingar som jag nu fört vill jag också avslutningsvis peka på möjligheten att bilda ett mellan olika trafikutövare (inklusive Luftfartsverket) gemensamt bolag för driften av de flygplatsanläggningar som nu ingår i Arlandabaneprojektet. Jag tror att en sådan lösning skulle kunna bidra till en ännu bättre integration och samverkan och samtidigt också öppna nya möjligheter att finansiera trafiken på Arlandabanan.

Utformningen av plattform 1 vid Stockholms Centralstation kan innebära ett problem från integrationssynpunkt. Min utgångspunkt är att frågan löses snarast i direkta diskussioner mellan SJ och A-Train AB, där målsättningen är att åstadkomma en lösning som tillgodoser parternas och resenärernas intressen. Med hänsyn till den hårt utnyttjade kapaciteten vid Stockholms Centralstation är det givetvis angeläget att en lösning inte motverkar den samordnade och integrerade trafiklösning som jag tidigare redovisat.

Bilaga 1

Direktiv

the first of the year, the weather was very
warm and the water was very warm.

the first of the year, the weather was very
warm and the water was very warm.

Chapter I

the first of the year, the weather was very
warm and the water was very warm.

Kommittédirektiv



Samordning och integrering av trafiken på
Arlandabanan med trafiken på statens
spåranläggning

Dir.
1994:153

Beslut vid regeringssammanträde den 22 december 1994

Sammanfattning av uppdraget

En förhandlingsman skall tillkallas med uppdrag att inom ramen för Arlandabaneavtalen, Mälarbaneavtalet och Svealandsbaneavtalet förhandla och föreslå överenskommelser mellan Arlanda Link Consortium, SJ och representanter för Mälardalsregionen angående en samordnad och integrerad tågtrafik på Arlandabanan och i Mälardalsregionen.

Bakgrund

Arlandabanan

Den förra regeringen beslutade i september 1994 att godkänna avtalen om Arlandabanan. Avtalen innebär en överenskommelse mellan det statligt helägda bolaget A-Banan Projekt AB och ett privat konsortium, Arlanda Link Consortium (ALC) om ett samfinansierat genomförande av Arlandabaneprojektet.

Finansieringen sker genom att staten tillhandahåller ett villkorsslån och ett bidrag för den s.k. Norra böjen samt genom att konsortiet tillhandahåller riskkapital och finansiering

genom banker. Konsortiet planerar och bygger järnvägen på sträckan Rosersberg-Arlanda-Odensala samt stationer på Arlanda och vid Stockholm C.

I samband med färdigställandet av banan övergår äganderätten till de fasta anläggningarna till A-Banan Projekt AB. Som en kompensation därför erhåller Arlanda Link Consortium nyttjanderätten till Arlandabanan samt rätt att trafikera sträckan Arlanda-Rosersberg-Stockholm C med en tågpendel 6 gånger per timme i vardera riktningen under den resterande avtalstiden. Avtalstiden är 45 år med möjlighet till en förlängning ytterligare 10 år. Avtalen medför en spårkapacitet på ca 10-12 tåglägen per timme i vardera riktningen utöver den kapacitet som tas i anspråk av tågpendeln.

Arlandabaneavtalen reglerar inte i detalj hur denna spårkapacitet i framtiden skall utnyttjas utan ger ALC möjlighet att i samråd med Banverket och eventuellt andra berörda myndigheter förhandla med intresserade trafikutövare.

Mälarbanan och Svealandsbanan

År 1991 beslutade regeringen att godkänna avtal rörande utbyggnaden av Mälarbanan och Svealandsbanan. Utbyggnaden av Mälarbanan och Svealandsbanan finansieras gemensamt av staten och regionerna. De berörda regionerna har för ändamålet bildat särskilda bolag som utgör motpart till staten. Aktieägare i de regionala bolagen är bl.a. kommunerna och trafikhuvudmännen.

Investeringen för de två järnvägarna i 1990 års prisnivå är följande:

Total investering Mälarbanan: 4 018 mkr

varav externt bidrag: 530 mkr

Färdigställs år 1999

Total investering Svealandsbanan: 2 044 mkr

varav externt bidrag: 360 mkr

Färdigställs år 1997.

Svealandsbanan AB har påtagit sig ett trafikeringsansvar enligt följande: Banan skall trafikeras med minst en tur i vardera riktningen varje timme mellan kl 07 och 21 måndag till fredag i minst 15 år efter det att banan färdigställts i sin helhet.

På Mälarbanan finns inte motsvarande överenskommelse. Där skall regionen enbart verka för att den tillskapade kapaciteten utnyttjas så effektivt som möjligt.

För att samordna trafiken i Mälarregionen och för att få ett effektivt utnyttjande av den nya infrastrukturen i regionen har regionen tillskapat en särskild organisation – Tåg i Mälardalen (TIM).

TIM har redovisat ett förslag till trafikeringslösning i Mälardalsregionen som bl.a. förutsätter trafik via Arlanda. TIM har inte redovisat full finansiering för denna trafikeringslösning.

Övervägande

För att säkerställa en god trafiklösning till Arlanda såväl vad gäller tåg i Mälardalsregionen som för övrig tågtrafik bör Arlandabaneavtalen, Mälarbaneavtalet och Svealandsbaneavtalet kompletteras med överenskommelser som tar till vara den möjlighet till ökad tågtrafik och en större andel resande med tåg som byggandet av Arlandabanan, Mälarbanan och Svealandsbanan medger.

Möjligheten att nå Arlanda flygplats med tåg är inte bara en regional angelägenhet utan är också en fråga av nationellt intresse. De investeringar i järnvägar som är planerade på stomnätet kommer att öka järnvägstrafikens möjlighet att konkurrera med flyg- och vägtrafik. Integreringen av den nationella tågtrafiken med flygtrafiken vid Arlanda flygplats är således av stort intresse för många resenärer.

Uppdraget

En särskild förhandlingsman skall tillkallas med uppdrag att inom ramen för Arlandabaneavtalen, Mälarbaneavtalet och Svealandsbaneavtalet förhandla och föreslå överenskommelser mellan Arlanda Link Consortium (ALC), SJ och representanter för Mälardalsregionen angående en samordnad och integrerad tågtrafik på Arlandabanan och i Mälardalsregionen.

Utredaren skall

- förhandla med ALC, SJ och representanter för Mälardalsregionen för att åstadkomma ett tågtrafiksystem i Mälardalen som är effektivt, medger goda trafiklösningar och som är långsiktigt ekonomiskt hållbart,
- i samverkan med ALC, SJ och regionala intressenter redovisa hur ett samordnat och integrerat trafiksystem i Mälardalsregionen skall utformas för att medge ett effektivt utnyttjande av den nya infrastruktur som successivt tillskapas i regionen enligt nu gällande investeringsplaner,
- i samverkan med olika nationella och regionala intressenter förhandla och träffa överenskommelse med ALC angående hur den kapacitet på sträckan Rosersberg–Arlanda–Oden-sala som ALC inte behöver för tågpendeln mellan Stockholm C och Arlanda skall utnyttjas,
- överväga om förslaget till trafikeringslösning för Mälardalsregionen föranleder behov av kompletterande avtal rörande vilka stationer inom 15 km från Stockholm C som skall medges rätt att trafikera Arlanda station med direkta tåg,
- överväga om förslaget till trafikeringslösning för Mälardalsregionen erfordrar ett anslutande spår från den s.k. Norra böjen till Märsta station och på vilket sätt ett sådant kompletterande spår skall finansieras,

- förhandla med ALC angående en eventuell reducering av avtalsperiodens längd.

Övrigt

Förhandlaren skall enligt dir. 1994:23 beakta regeringens direktiv till samtliga kommittéer och särskilda utredare att pröva offentliga åtaganden. Förhandlaren skall också enligt dir. 1992:50 redovisa de regionalpolitiska konsekvenserna av träffade överenskommelser.

Förslag och överenskommelser skall träffas inom ramen för redan beslutade budgetramar.

Uppdraget skall redovisas senast den 15 februari 1995.

(Kommunikationsdepartementet)

U.S. DEPARTMENT OF AGRICULTURE
BUREAU OF PLANT INDUSTRY

WASHINGTON, D. C.

REPORT OF THE
COMMISSIONER OF PLANT INDUSTRY
FOR THE YEAR 1911
CONTAINING
A SUMMARY OF THE WORK OF THE
BUREAU OF PLANT INDUSTRY
AND THE PLANT INDUSTRY
DIVISION OF THE
BUREAU OF AGRICULTURE
FOR THE YEAR 1911

BY
J. H. COOPER, CHIEF OF BUREAU

Bilaga 2

**Option om uppsägning av
Arlandabaneprojektavtalet
(Separat)**

Bilaga 3

Principöverenskommelse om viss
utökning av Arlandabaneprojektet
(Separat)

Bilaga 4

Överenskommelse om vissa principer för tillämpning av bestämmelser för upplåtelse av trafikrättigheter på Arlandabanan
(Separat)

Bilaga 5

Utveckling av SJ:s trafik på Arlandabanan



1995-02-15

Till Statens förhandlingsman för samordning och integrering av trafiken på Arlandabanan med trafiken på statens spåranläggningar

Avsiktsförklaring från Statens Järnvägar (SJ)

SJ förklarar sig härmed vara berett att, i samverkan med övriga intressenter, verka för ett samordnat och integrerat tågtrafiksystem i Storstockholms- och Mälardalsregionen. Som ett led i denna strävan utfäster sig SJ att delta i sådana förhandlingar under statens ledning som syftar till att säkerställa en god trafikförsörjning till Stockholm-Arlanda flygplats och samtidigt ta tillvara den möjlighet till ökad tågtrafik och en större andel resande med tåg som byggandet av Arlandabanan, Mälarbanan och Svealandsbanan medger.

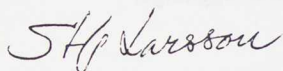
SJ är därvid berett att så långt möjligt utforma sin fjärr- och regional-tågstrafik så att en samordning och integrering kan ske med övrig trafik till Stockholm-Arlanda flygplats. En förutsättning är att villkoren för att trafikera Arlandalänken (Arlanda Link) och den planerade fjärrtågsstationen vid Stockholm-Arlanda flygplats är rimliga.

Vidare förutsätter SJ att SJ får tillgång till minst sex dubbelturer per timme i lämpliga tidlägen på såväl Södra som Norra böjen och att inga hinder föreligger med hänsyn till fjärrtågsstationens utformning. SJ är berett att på marknadsmässiga villkor betala en rimlig terminalavgift för att bidra till kostnaderna för fjärrtågsstationen och därtill skäliga avgifter för upplåtelsen av banan.

Generaldirektören

SJ kommer att utveckla tågtrafiken till Arlanda genom att redan 1996 låta fjärr- och regionaltåg göra uppehåll i Märsta och inrätta en särskild "limousinbuss" mellan Märsta station och de olika flygterminalerna på Arlanda. SJ kommer att starta trafiken med snabbtåg på Svealandsbanan och Mälärbanan 1997 och tågen på Svealandsbanan kommer att gå vidare till Märsta-Uppsala. När Arlandabanan blir klar (såväl Södra som Norra böjen) avser SJ att flytta trafiken från Märsta till Arlanda om ekonomiska förutsättningar då föreligger.

För Statens Järnvägar



Stig Larsson

Bilaga 6

Utveckling av tågtrafiken i Mälardalen



Handläggare: tfn

Datum

1995-02-15

Er datum

Vår beteckning

Er beteckning

Till
Statens förhandlingsman
för samordning och inte-
grering av trafiken på
Arlandabanan och på stat-
ens spåranläggningar

Till
Tåg i Mälardalen AB
Box 4414
102 69 STOCKHOLM

SJ utvecklar tågtrafiken i Mälardalen

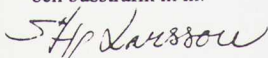
SJ kommer att trafikera Mälar- och Svealandsbanorna. Trafiken byggs ut succesivt varefter infrastrukturen blir klar och nya fordon blir tillgängliga 1997 - 1999. Fullt utbyggt innebär det att 15 snabbtågset för 200 km/h planeras att vara i trafik på Mälar- och Svealandsbanan.

I trafiksystemet ingår Svealandsbanan, Mälarbanan, trafiken Stockholm - Uppsala, Östpendeln (Linköping - Gävle) samt utnyttjande av vissa fjärrtåg Stockholm - Hallsberg (se bilaga). Trafiksystemet kopplas till Arlanda flygplats så långt möjligt med genomgående och direkta tåg.

Kopplingen till Arlanda sker initialt med bussanslutning via Märsta. När Arlandabanan blir klar (såväl Södra som Norra böjen) läggs trafiken via Arlanda under förutsättning att villkoren för detta är ekonomiskt rimliga.

Ordinarie SJ-taxa tillämpas i trafiksystemet ovan och trafiken bedrivs inom egentrafikens ram. Det innebär att SJ tar affärsrisken i trafiken i stället för staten och kommunerna. SJ avser att bedriva trafiken under en 25-årsperiod t o m år 2020 med en kontrollstation år 2005. Det förutsätter att de trafikpolitiska förutsättningarna för SJ inte förändras radikalt för dessa banor och att någon konkurrerande interregional kollektivtrafik inte får bedrivas parallellt med banorna.

En förutsättning är att länshuvudmännen bedriver en effektiv matartrafik till tågen vid de trafikerade stationerna och medverkar till utveckling av resecentra. I övrigt innebär inte SJ:s åtagande några nya kostnader för kommunerna. SJ föreslår att ett gemensamt samarbetsorgan bildas för marknadsföringsfrågor, samordning av tåg- och busstrafik m m.


Stig Larsson

SJs planerade utbud i Mälardalsystemet

- Normaltrafik på vardagar

SVEALANDSBANAN: Hallsberg - Örebro - Eskilstuna - Stockholm C - Arlanda

1 tåg/2h och riktning Eskilstuna - Stockholm C - Arlanda - Uppsala

1 tåg/2h och riktning Hallsberg - Eskilstuna - Stockholm C - Arlanda - Uppsala

1 insatståg Eskilstuna - Stockholm C morgon respektive kväll

MÄLARBANAN: Hallsberg - Örebro - Västerås - Stockholm C

1 tåg/2h och riktning Västerås - Stockholm C

1 tåg/2h och riktning Hallsberg - Västerås - Stockholm C

2 insatståg Västerås - Stockholm C morgon respektive kväll

STOCKHOLM - UPPSALA

4 tåg/h sammanlagt större delen av dagen Stockholm - Uppsala

3 insatståg i högtrafik via Märsta

REGIONALTÅG: Östergötland - Nyköping - Stockholm C - Arlanda - Gävle

1 tåg/2-4h och riktning hela sträckan

Insatståg ger 1 tåg/h Nyköping - Uppsala i högtrafik

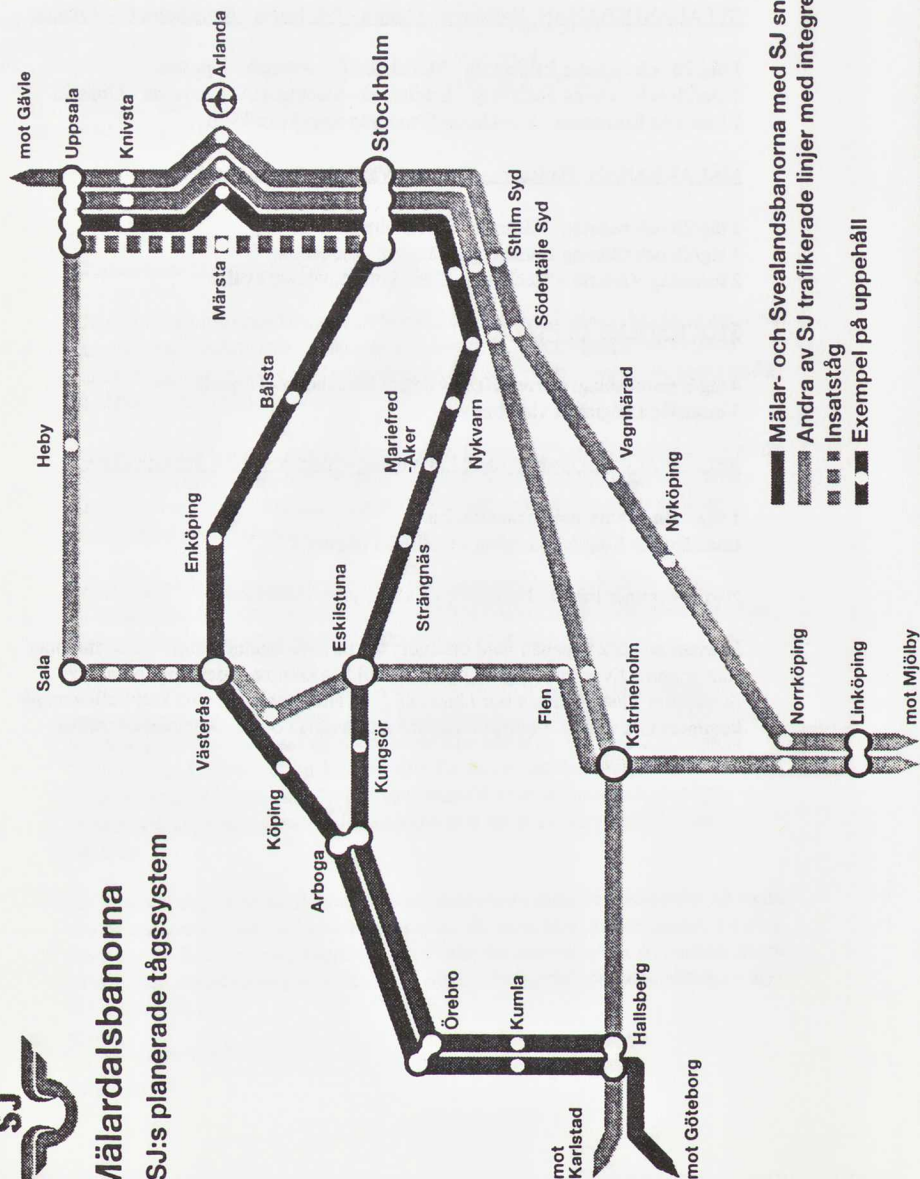
Härtill kommer fjärrtåg Hallsberg - Katrineholm - Stockholm

SJ avser att göra uppehåll med ordinarie tåg på ovan nämnda linjer på de stationer som är namngivna på bifogade karta. Härtill kan komma Stockholm Nord och Stockholm Väst när dessa blir klara och även andra stationer som kan trafikeras på kommersiella villkor. I övrigt förutsätts att särskilda överenskommelser träffas.



Mälardalsbanorna

-SJ:s planerade tågssystem



Bilaga 7

Samordnad och integrerad tågtrafik i
Storstockholms- och Mälardalsre-
gionerna (TIM)

Stockholm den 15 februari 1995

Till statens förhandlingsman för
samordning och integrering av trafiken
på Arlandabanan med trafiken på statens
spåranläggningar

Avsiktsförklaring från Tåg i Mälardalen AB (TIM)

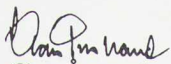
TIM förklarar sig härmed vara berett att i samverkan med övriga intressenter verka för ett samordnat och integrerat tågtrafiksystem i Storstockholms- och Mälarenregionen. Syftet bör i första hand vara att ta tillvara den möjlighet till ökad tågtrafik och en större andel resande med tåg som byggandet av Arlandabanan, Mälärbanan och Svealandsbanan medger. I andra hand gäller det att säkerställa en god trafikförsörjning till Stockholm-Arlanda flygplats. TIM är berett att delta i sådana förhandlingar under statens ledning som leder till ovanstående mål.

TIM utfäster sig att inom ramen för ovan angivna förhandlingar på olika sätt medverka till att samordna regional tågtrafiken i huvudsak enligt TIMs upplägg med fjärrtrafiken i syfte att nå en integrerad trafiklösning för Mälarenregionen samt goda tågförbindelser till och från Arlanda flygplats.

TIM ställer sig bakom Statens Järnvägars förslag till integrerad trafiklösning som i princip bygger på de utredningar och förslag som i olika sammanhang förts fram av TIM. TIM är därvid fullt införestått med att förslaget förutsätter vissa åtaganden för berörda huvudmän vad gäller matartrafik, samordning av lokaltrafik och järnvägstrafik och taxor. Vidare förutsätts att SJ-taxan i princip skall gälla för den interregionala tågtrafiken i Mälarenregionen.

TIM förutsätter att avtal träffas mellan TIM som företrädare för trafikhuvudmännen och SJ om ovanstående frågor för att därigenom skapa ett reellt inflytande för regionen på den framtida trafiken.

TÅG I MÄLARDALEN AB


Claes Anstrand
Ordförande

Bilaga 8

**Samordnad och integrerad tågtrafik i
Storstockholmsregionen (SL)**



1995-02-13

Till statens förhandlingsman för samordning
och integrering av trafiken på Arlandabanan
med trafiken på statens spåranläggningar

Avsiktsförklaring från AB Storstockholms Lokaltrafik (SL)

SL förklarar sig härmed vara berett att, med utgångspunkt i sitt ansvarsområde och i samverkan med övriga intressenter, verka för ett samordnat och integrerat tågtrafiksystem i Storstockholms- och Mälarenregionen. Som ett led i denna strävan utfäster sig SL att delta i sådana förhandlingar under statens ledning som syftar till att säkerställa en god trafikförsörjning till och från Stockholm resp Arlanda flygplats och samtidigt ta tillvara den möjlighet till ökad tågtrafik och en större andel resande med tåg som erhålls genom byggandet av Arlandabanan, Mälarbanan och Svealandsbanan.

SL utfäster sig att inom ramen för ovan angivna förhandlingar ingående pröva förutsättningarna att utveckla lokaltågstrafiken i SL-området genom en direkt lokaltågsanslutning till Stockholm-Arlanda flygplats. Inriktningen är därvid att upp till 4 lokaltåg skall angöra Stockholm-Arlanda flygplats under högtidstid.

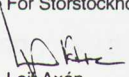
Under förutsättning att lämpliga tåglägen kan erhållas, att inga hinder föreligger beträffande användningen av den planerade fjärrtågsstationen vid Stockholm-Arlanda flygplats och att en kompletterande spåranslutning ("Kroken") byggs mellan Norra stambanan norr om Märsta och den s k Norra Böjen är SL berett att betala rimliga terminalavgifter för fjärrtågsstationen och rimliga banavgifter för användningen av banan. SL är därvid fullt införstått med att en kompletterande spåranslutning och en eventuell anpassning av fjärrtågsstationen till lokaltågstrafikens krav förutsätter ett långsiktigt åtagande från SLs sida att utnyttja dessa anläggningar.

SL förutsätter att SJ-taxan i princip kommer att tillämpas på den inomregionala tågtrafiken i Mälarenregionen.

SL är vidare medvetet om att SJ avser att utveckla fjärr- och regionaltågstrafiken på Arlanda för att tillgodose Svealandsbane- och Mälarbaneintressenternas önskemål om tågförbindelser såväl till och från Arlanda som mellan olika orter inom Mälardalsregionen.

Stockholm den 13 feb 1995

För Storstockholms Lokaltrafik AB


Leif Axén
Verkställande direktör

Bilaga 9

Exempel på integrerade trafiksystem
i Stockholms- och Mälardalsre-
gionerna

100

100

100

100

100

100

100

100

100

100

100

100

100

100

100

100

100

100

100

100

100

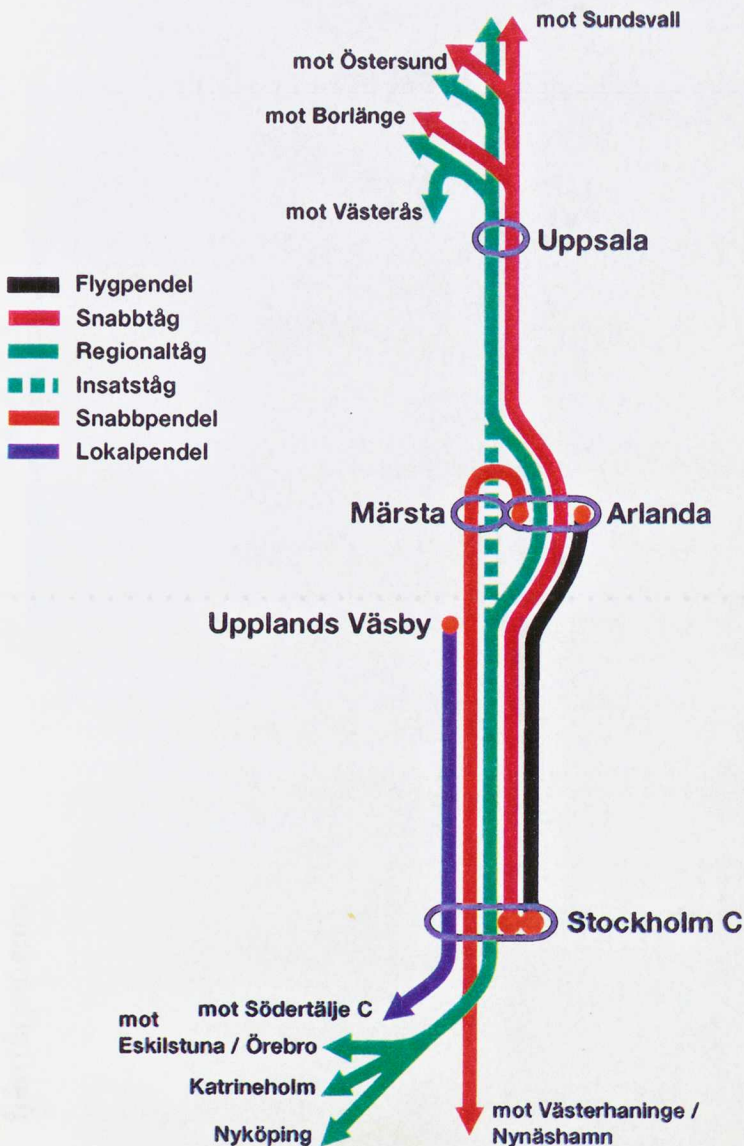
100

100

100

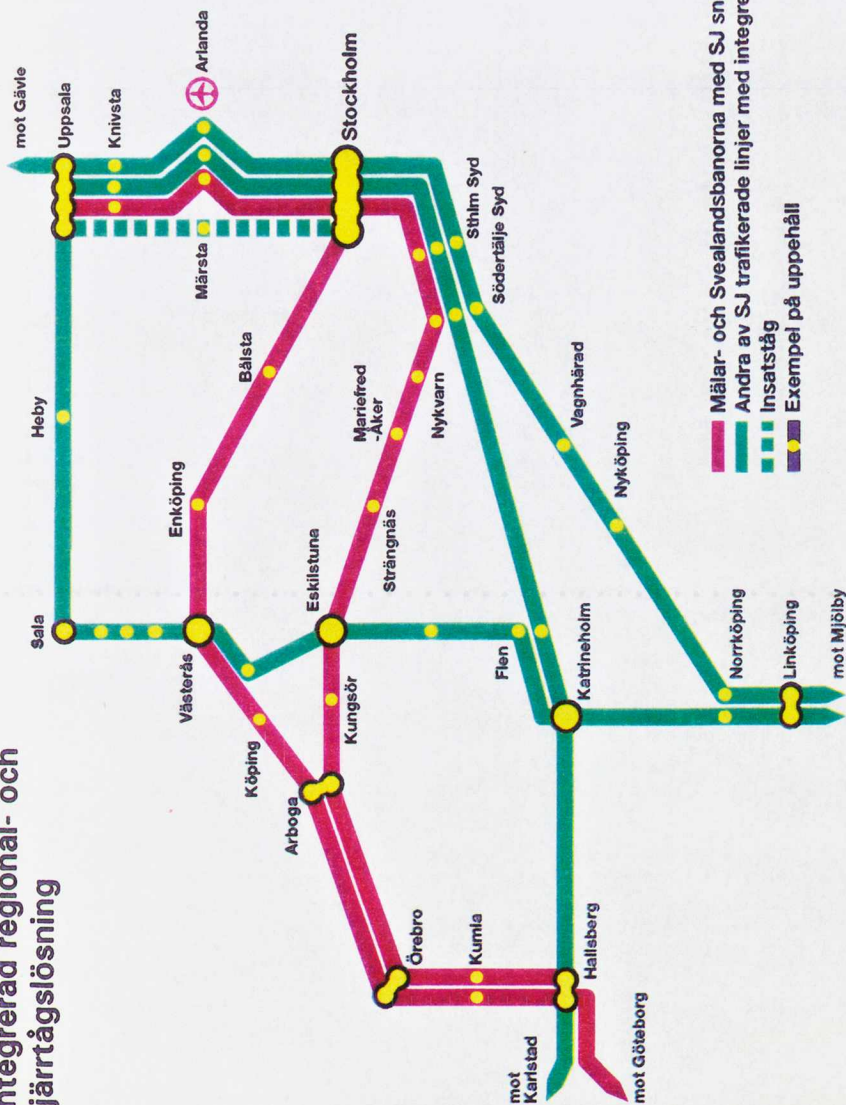
Arlandabanan

- Exempel på integrerat trafiksystem med flygpendel





Integrerad regional- och fjärrtågslösning





Statens offentliga utredningar 1995

Kronologisk förteckning

1. Ett renodlat näringsförbud. N.
2. Arbetsföretag – En ny möjlighet för arbetslösa. A.
3. Grön diesel – miljö- och hälsorisker. Fi.
4. Långtidsutredningen 1995. Fi.
5. Världens svåra val.
Slutbetänkande av Prioriteringsutredningen. S.
6. Muskövarvets framtid. Fö.
7. Obligatoriska arbetsplatskontakter för arbetslösa. A.
8. Pensionsrättigheter och bodelning. Ju.
9. Fullt ekonomiskt arbetsgivaransvar. Fi.
10. Översyn av skattebrottslagen. Fi.
11. Nya konsumentregler. Ju.
12. Mervärdesskatt – Nya tidpunkter för redovisning och betalning. Fi.
13. Analys av Försvarsmaktens ekonomi. Fö.
14. Ny Elmarknad + Bilagedel. N.
15. Könshandeln. S.
16. Socialt arbete mot prostitutionen i Sverige. S.
17. Homosexuell prostitution. S.
18. Konst i offentlig miljö. Ku.
19. Ett säkrare samhälle. Fö.
20. Utan el stannar Sverige. Fö.
21. Staden på vatten utan vatten. Fö.
22. Radioaktiva ämnen slår ut jordbruk i Skåne. Fö.
23. Brist på elektronikkomponenter. Fö.
24. Gasmoln lamslår Uppsala. Fö.
25. Samordnad och integrerad tågtrafik på Arlandabanan och i Mälardalsregionen. K.

Statens offentliga utredningar 1995

Systematisk förteckning

Justitiedepartementet

Pensionsrättigheter och bodelning. [8]
Nya konsumentregler. [11]

Försvarsdepartementet

Muskövarvets framtid. [6]
Analys av Försvarsmaktens ekonomi. [13]
Ett säkrare samhälle. [19]
Utan el stannar Sverige. [20]
Staden på vatten utan vatten. [21]
Radioaktiva ämnen slår ut jordbruk i Skåne. [22]
Brist på elektronikkomponenter. [23]
Gasmoln lamslår Uppsala. [24]

Socialdepartementet

Vårdens svåra val.
Slutbetänkande av Prioriteringsutredningen. [5]
Könshandeln. [15]
Socialt arbete mot prostitutionen i Sverige. [16]
Homosexuell prostitution. [17]

Kommunikationsdepartementet

Samordnad och integrerad tågtrafik på
Arlandabanan och i Mälardalsregionen. [25]

Finansdepartementet

Grön diesel – miljö- och hälsorisker. [3]
Långtidsutredningen 1995. [4]
Fullt ekonomiskt arbetsgivaransvar. [9]
Översyn av skattebrottslagen. [10]
Mervärdesskatt – Nya tidpunkter för
redovisning och betalning. [12]

Arbetsmarknadsdepartementet

Arbetsföretag – En ny möjlighet för arbetslösa. [2]
Obligatoriska arbetsplatskontakter för arbetslösa. [7]

Kulturdepartementet

Konst i offentlig miljö. [18]

Näringsdepartementet

Ett renodlat näringsförbud. [1]
Ny Elmarknad + Bilagedel. [14]

