

Nr 145

Utlåtande i anledning av motioner om elektrifiering av järnvägslinjen Borlänge—Mora.

(4:e avd.)

I de likalydande motionerna I: 465 av herr *Nils Nilsson m. fl.* och II: 584 av herr *Jonsson m. fl.* har hemställts att riksdagen måtte besluta att i skrivelse till Kungl. Maj:t begära att åt statens järnvägar uppdrages att till 1969 års riksdag begära investeringsmedel för elektrifiering av bandelen Borlänge—Mora.

Vidare har i motionen II: 159 av herrar *Mellqvist* och *Persson* i Tandö yrkats att riksdagen måtte besluta att i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa att Kungl. Maj:t måtte vidtaga åtgärder för elektrifiering av järnvägslinjen Borlänge—Mora.

Utskottet har i den ordning § 46 riksdagsordningen föreskriver inhämtat yttrande över motionerna från *statens järnvägar*. Se *Bilaga* till detta utlåtande.

Utskottet. I statens järnvägars yttrande över motionerna lämnas en redogörelse för trafikens omfattning m. m. på bandelen i fråga. Vidare erinras om innebörden av den översyn av elektrifieringskalkylen som verkstälts. Härav framgår bl. a. att kravet på förräntning av erforderliga investeringsmedel — minst 14 milj. kr. — vid nuvarande ränteläge inte kan uppfyllas. Om de i motionerna berörda virkestransporterna från Ovansiljan till ostkusten skulle komma till stånd påverkas visserligen räntabilitetskalkylen i gynnsam riktning — dock inte så att lönsamhetsbedömningen i avgörande grad kommer att förändras. SJ förklarar sig slutligen ha för avsikt att i sin anslagsskrivelse för nästa budgetår redogöra för berörda förhållanden och framlägga de förslag som motiveras av verkställda utredningar. En förutsättning härför anges dock vara att virkestransportfrågan då hunnit mera ingående behandlas. Så har emellertid enligt vad utskottet erfarit ej skett och några förslag i ämnet har bl. a. därför ej lagts fram i SJ:s numera till Kungl. Maj:t ingivna framställning om anslag för budgetåret 1969/70. Fortsatta undersökningar i frågan samt förhandlingar med närmast berörda intressenter pågår dock.

I avvaktan på resultatet härav och under hänvisning jämväl till vad i re-

missyttrandet i övrigt anförts finner utskottet motionerna inte böra förän-
da någon åtgärd från riksdagens sida samt avstyrker följaktligen desamma.

Utskottet hemställer

att riksdagen avslår motionerna I: 465 och II: 584 samt
II: 159.

Stockholm den 29 oktober 1968

På statsutskottets vägnar:

GÖSTA BOHMAN

Vid ärendets slutbehandling inom utskottet har närvarit

från första kammaren: herrar Näsström (s), Gillström (s), Axel An-
dersson (fp), Fritz Persson (s), Rikard Svensson (s), fru Wallentheim (s),
herrar Nyman (fp), Mårtensson (s), Bertil Petersson (s), Ottosson (h),
Hjorth (s), Wallmark (h), Thorsten Larsson (cp) och Strandberg (h) samt

från andra kammaren: herrar Bohman (h), Karlsson i Olofström (s),
Almgren (s), Eliasson i Sundborn (cp), Bergman (s), Mattsson (cp), fröken
Olsson (s), herrar Gustafsson i Skellefteå (fp), Lindholm (s), Alemyr (s),
Tobé (fp), Mundebo (fp), Jönsson i Arlov (s), Nordstrandh (h) och Nilsson
i Kristianstad (s).

Reservation

av herr *Eliasson* i Sundborn.

Bilaga

**Statens järnvägars yttrande (16.4.1968) över motionerna I: 465 och II: 584
samt II: 159**

Trafikomfattningen på bandelen är relativt liten. Antalet bruttotonkm per bankilometer var 1967 på delsträckan Borlänge—Rättvik 2,0 milj. och på delsträckan Rättvik—Mora 1,2 milj. Beräknat på hela sträckan Borlänge—Mora var motsvarande tal 1,7 milj. Detta värde ligger över den gräns — 1 milj. bruttotonkm per år och bankilometer — då en bandel i allmänhet anses vara trafiksvag.

Värdet ligger å andra sidan under den normala gräns, då en dieselfierad bana anses böra elektrifieras vid normala förhållanden i fråga om linjelängd m. m.

Den 1 december 1965 nedlades trafiken på linjen Grycksbo—Rättvik. Dessförinnan uppgick under 1960-talet antalet bruttotonkm per år och bankm till i genomsnitt 1,1 milj. sammanlagt på båda sträckorna Borlänge—Mora och Falun—Rättvik.

Det högre antalet bruttotonkm per bankm år 1967 förklaras — förutom av det förhållandet att linjen Grycksbo—Rättvik lagts ned — av att rälsbusståg i viss utsträckning ersatts av tyngre lokdragna tåg och tyngre motorvagnståg.

Motionerna berör frågan om virkestransporter på järnväg, när och om flottningen i en framtid kommer att ersättas av landtransport. Skulle därvid virkestransporterna till viss del komma att utföras på järnväg, förutses en i jämförelse med den nuvarande trafiken förhållandevis stor ökning av transportarbetet på bandelen Mora—Borlänge. De bedömningar, som hittills gjorts, visar, att antalet bruttotonkm per bankm och år på denna bandel kan — beroende på transportalternativ, val av lastningspunkter längs Österdalälven och Västerdalälven, om virket är obarkat eller barkat, m. m. — komma att öka inom mycket varierande gränser. Om extrema förutsättningskombinationer på plus- och minussidan uteslutes, kan ökningen, om omläggningen genomföres, antagas komma att ligga mellan 60 och 90 % jämfört med trafikomfattningen 1967. Det bör framhållas, att denna fråga fortfarande ligger på ett förberedande underhandlingsstadium.

För de genomgående, lokdragna resandetågen Stockholm—Mora—Stockholm (2 tågpar/dag fr. o. m. 12.5.1968) skulle en elektrifiering medföra en reducering av gångtiden med totalt ca 15 min. till 5 tim. under de förutsättningar i övrigt som gäller tidtabellen fr. o. m. 12.5.1968. Tidsvinsten uppstår p. g. a. dels att lokbytet i Borlänge bortfaller, dels kortare gångtid Borlänge—Mora. Det bör dock observeras, att tidsvinsten till en del reduceras för tågen i riktning Stockholm i de fall de medför direkta vagnar från Falun (fr. o. m. 12.5.68 i ett tåg per dag).

Det dieseldrivna motorvagnståget »Siljan» som planerats och anskaffats huvudsakligen för Dalarne-trafiken men som tyvärr p. g. a. flera omständigheter kom att bli levererat och insatt efter alltför lång tidsutdräkt tillryggaläger sträckan Stockholm—Mora på 4 tim. 25 min. fr. o. m. den 12.5.

1968. Snabbare restider beräknas inte kunna uppnås med genomgående ellok-tåg. Lättmotorvagnssätt av den typ som används i Dalpilen skulle kunna ge restider i det närmaste likvärdiga med »Siljans». Med lättmotorvagnssätten följer dock kapacitetsproblem vid vissa tillfällen.

För godstrafiken medför en elektrifiering inte några påtagliga fördelar i gångtidshänseende. Borlänge är centralpunkt och huvudrangerbangård för godstågstrafiken i hela Dalarna. Detta innebär att praktiskt taget alla gods-tåg rangeras där.

Om de i motionerna I: 465 och II: 584 omnämnda virkestransporterna i direkta tåg mellan Ovansiljan och ostkusten kommer till stånd, kan lokbytet i Borlänge icke anföras som någon nackdel, eftersom lokbyte resp. lokväxling under alla förhållanden måste göras till följd av att tågen ändrar riktning.

Den i motionerna I: 465 och II: 584 omnämnda översynen av elektrifieringskalkylen i vad avser fasta anläggningar på sträckan Borlänge—Mora är nu slutförd. Investeringskostnaden har beräknats till 14 mkr.

I fråga om erforderlig omformareffekt är kalkylen att betrakta som ett minimalalternativ i det att ett mindre äldre omformareggregat beräknas kunna utnyttjas. Ställs större krav på driftsäkerheten eller ökar trafikarbetet påtagligt utöver 1967 års värden erfordras större omformareffekt och modernare omformare. Därvid ökar investeringskostnaden.

Investeringssumman före det skisserade minimalalternativet — beräknad till 14 mkr. — medför årskostnader som med hänsyn till sannolikt tillkommande kostnader, tidigarelägganden av vissa arbeten etc. beräknas till minst 1,2 mkr. Mindrekostnaderna till följd av minskat behov av lok, lägre drift- och underhållskostnader m. m. som inte innefattas i förutnämnda elektrifieringskalkyl har nu uppskattats till högst ca 0,7 mkr. per år. Denna summa uppfyller alltså inte alls vid nuvarande ränteläge förräntningskravet på de erforderliga investeringsmedlen. De indirekta fördelarna av elektrifieringen, som ej tagits med i kalkylen, kan inte heller uppskattas motsvara mer än en liten del av den bristande förräntningen vid nuvarande trafikomfattning.

Om virkestransporterna från Ovansiljan till ostkusten skulle komma till stånd påverkas räntabilitetskalkylen i gynnsam riktning. Dock bedömes detta inte i avgörande grad komma att påverka lönsamhetsbedömningen. Med hänsyn till det oklara läge denna fråga befinner sig och de stora osäkerhetsmarginaler i fråga om förväntade transportmängder som föreligger har SJ inte nu ansett sig böra göra motsvarande kalkyler och bedömningar för minimi-, maximi- och sannolika mellanalternativ. Det gäller då bl. a. frågorna om det av transportmängden beroende antalet dragkraftenheter vid diesel- och eldrift, omformarutrustning samt den härav och av transportmängden beroende räntabiliteten.

Även om — som redan anförts — dessa beräkningar icke i avgörande grad nu anses kunna förväntas ändra räntabilitetsbilden i avgörande grad, har SJ för avsikt att i sin anslagsskrivelse i augusti 1968 redogöra för dessa förhållanden och framlägga av utredningsresultatet motiverade förslag. En förutsättning härför är dock att virkestransportfrågan då är mera ingående behandlad än i dag.