

Nr 177.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående avtal om koordination mellan statens järnvägar och Trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösunds järnvägar; given Stockholms slott den 6 april 1951.

Kungl. Maj:t vill härmed, under återopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för denna dag, föreslå riksdagen att bifalla det förslag, om vars avlåtande till riksdagen föredragande departementschefen hemställt.

GUSTAF ADOLF.

Torsten Nilsson.

Propositionens huvudsakliga innehåll.

I propositionen begäres medgivande för Kungl. Maj:t att bemyndiga järnvägsstyrelsen att träffa avtal om koordination mellan statens järnvägar och Trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösunds järnvägar (TGOJ) enligt riktlinjer som angivas i propositionen. Dessa innebära bl. a., att statens järnvägars person- och godstaxor skola gälla på TGOJ. Vagn gemenskap skall genomföras, så att TGOJ i vad gäller användningen av godsvagnar och presenningar skall betraktas såsom en del av statens järnvägar. Bolaget skall vidare söka hålla sin tågplan likvärdig med statens järnvägars. Slutligen förutsättes att TGOJ skall elektrifieras.

Avtalet skall träda i kraft tidigast den 1 juli 1953 och gälla tills vidare.

Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 6 april 1951.

Närvarande:

Ministern för utrikes ärendena UNDÉN, statsråden MÖLLER, SKÖLD, QUENSEL, VOUGT, ZETTERBERG, NILSSON, STRÄNG, ERICSSON, ANDERSSON, LINGMAN, NYGREN.

Efter gemensam beredning med chefen för finansdepartementet anmäler chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Nilsson, fråga angående avtal om koordination mellan statens järnvägar och Trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösunds järnvägar samt anför därvid följande.

Inledning.

Trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösunds järnvägar, härefter kallade TGOJ, bestå från ägaresynpunkt av tre skilda förvaltningar, nämligen (Örebro—)Frövi—Köpings järnväg, oktrojerad 1852, Frövi—Ludvika järnväg, koncessionerad 1869 och Oxelösund—Flen—Västmanlands järnväg, koncessionerad 1872.

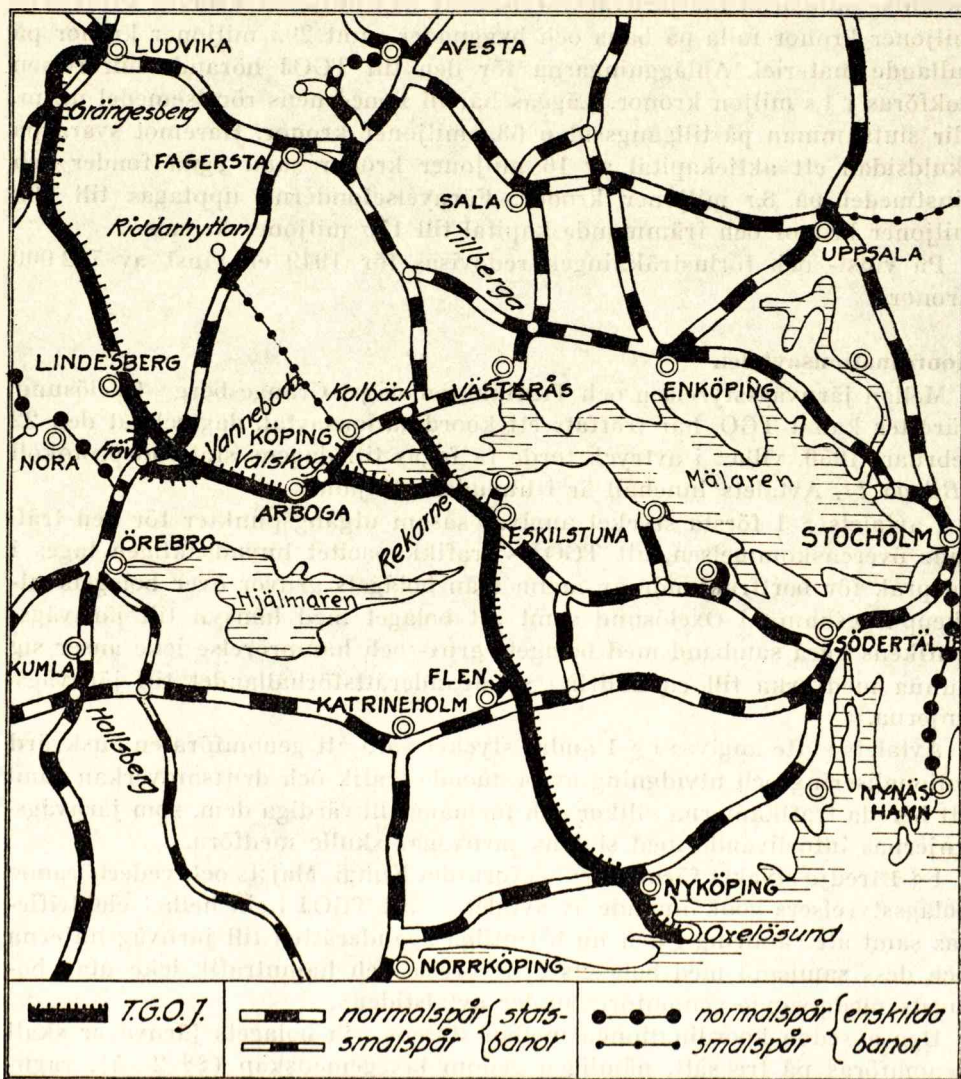
Från transportsynpunkt består TGOJ av en huvudbana Ludvika—Vanneboda—Valskog—Rekarne—Eskilstuna—Flen—Oxelösund av 273 km längd, å vilken malmen från Grängesberg med flera gruvor fraktas till järnverket och utskeppningshamnen i Oxelösund. Härjämte framgår å huvudlinjen en betydande övrig trafik. Till huvudlinjen ansluta sig tre kortare linjer, nämligen Rekarne—Kolbäck om 17 km, Valskog—Köping om 9 km och Vanneboda—Frövi om 2 km, vilka huvudsakligen användas för annan trafik än malmtransporter. TGOJ har sålunda en sammanlagd banlängd av 301 km och är normalspårig. Endast linjen Köping—Frövi, som är 45 km lång, har elektrifierats. Järnvägsnätets utsträckning belyses av följande översiktskarta (s. 3).

TGOJ är en jämförelsevis trafikstark bana. Inkomsterna av järnvägsrörelsen uppgingo 1949 till 18,6 miljoner kronor, varav 3,7 miljoner kronor föllo på persontrafiken, 14,1 miljoner kronor på godstrafiken och återstoden på posttrafik, extra trafikinkomster m. m. TGOJ är från inkomstsynpunkt den största av de allttjämt i enskild ägo befintliga järnvägarna.

Trafikrörelsens intensitet, mätt i personkm och godstonkm per bankm, var 1949 beträffande persontrafiken ungefär hälften mot genomsnittet för hela det svenska järnvägsnätet samt i fråga om godstrafiken ungefär tre

gångar så stor som genomsnittet. Trafikintensiteten 1949 belyses av följande sammanställning.

Järnvägar	Personkm per bankm	Godstonkm per bankm
	1 000-tal	
TGOJ	206,1	1 530,2
Hela svenska järnvägsnätet	406,1	494,6



TGOJ har en betydande samtrafik med det övriga järnvägsnätet. Av godstrafikinkomsten 1949 på 14,1 miljoner kronor härrörde sammanlagt 6,1 miljoner kronor från samtrafiken. Persontrafikinkomsten kom till större delen från resande i samtrafik.

För att utföra trafiken hade TGOJ vid slutet av 1949 sammanlagt 79 ånglok, 10 lokomotorer och 18 rälsbussar. TGOJ äger vidare två elektrolok. Antalet personvagnar var 95 samt antalet gods- och resgodsvagnar 2 314, därav 1 416 treaxliga godsvagnar.

Sammanställas balansräkningarna per den 31 december 1949 för de tre i TGOJ-koncernen ingående banorna, erhålles ett sammanlagt bokfört värde på anläggningarna för järnvägsrörelsen av 54,5 miljoner kronor, varav 32,3 miljoner kronor falla på bana och byggnader samt 20,7 miljoner kronor på rullande materiel. Anläggningarna för den till TGOJ hörande bilrörelsen bokföras i 1,8 miljon kronor. Läggas härtill koncernens rörelsemedel m. m. blir slutsumman på tillgångssidan 63,1 miljoner kronor. Häremot svara på skuldsidan ett aktiekapital av 16 miljoner kronor samt egna fonder och vinstmedel på 8,7 miljoner kronor. Förnyelsefonderna upptagas till 20,7 miljoner kronor och främmande kapital till 17,7 miljoner kronor.

På vinst- och förlusträkningen redovisas för 1949 en vinst av 762 000 kronor.

Koordinationsavtalet.

Mellan järnvägsstyrelsen och Trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösund, härafter kallat TGO, har träffats ett koordinationsavtal, dagtecknat den 22 februari 1950, vilket i avtryck torde få fogas till dagens statsrådsprotokoll (*Bilaga 1*). Avtalets innehåll är i huvudsak följande.

I avtalets § 1 första stycket angivas såsom utgångspunkter för den träffade överenskommelsen, att TGOJ:s trafikkapacitet huvudsakligen tages i anspråk för bortfraktande av malm från bolagets gruvor över bolagets utskeppningshamn i Oxelösund samt att bolaget med hänsyn till järnvägs trafikens nära samband med bolagets gruv- och hamnrörelse icke anser sig kunna medverka till en ändring av äganderättsförhållandet till järnvägs linjerna.

Avtalets syfte anges i § 1 andra stycket vara att genomföra en önskvärd rationalisering och utvidgning av bestående trafik och driftsamverkan samt att bereda trafikanterna villkor och förmåner likvärdiga dem, som järnvägs linjernas införlivande med statens järnvägar skulle medföra.

I § 1 tredje stycket förutsättes — förutom Kungl. Maj:ts och vederbörande bolagsstyrelsers godkännande av avtalet — att TGOJ i sin helhet elektrifieras samt att »ändring i den nu befintliga äganderätten till järnvägs linjerna och dess samband med bolagets gruvrörelse och hamntrafik icke utan bolagets medgivande genomföres under avtalstiden».

Den avsedda koordinationen mellan statens och bolagets järnvägar skall genomföras på tre sätt, nämligen genom taxegemenskap (§§ 2—5), vagn gemenskap (§ 6) och enhetlig tågplanering (§ 7).

Taxegemenskapen är enligt § 2 så fullständig, att statens järnvägars person- och godstaxor samt utfärdade tilläggsbestämmelser och tillämpningsföreskrifter bli gällande å TGOJ, som vore denna järnväg en del av statens järnvägar. Vid godssamtrafik skall enligt § 3 avståndsberäkning ske över kortaste väg även om godset transporteras över en längre väg — en regel, vilken också tillämpas i fråga om godstransporter på statens järnvägar. De vanliga trafikanterna, vilka ej räkna med speciella taxenedsättningar, komma genom dessa bestämmelser i taxehänseende i samma läge som om TGOJ införlivats med statsbanenätet. För järnvägsföretagen innebär en övergång från nuvarande ordning — förutom ändringar i själva taxorna — att övergångsavgifterna i godssamtrafiken bortfalla och att inkomsterna i persontrafiken minska på grund av den genomgående avståndsberäkningen. Inkomstminskningen har på grundval av 1948 års trafik beräknats till ca 2 620 000 kronor, varav vid fördelning enligt § 5 i avtalet, som utformats i överensstämmelse med sedvanliga fördelningsregler, 1 200 000 kronor komma på statens järnvägar och 1 420 000 kronor på TGOJ. Samma inkomstminskning uppkommer självfallet, om TGOJ skulle förstatligas.

I anslutning härtill må anmärkas, att i § 10 finnes en specialbestämmelse om att statens järnvägars fribiljett-bestämmelser skola tillämpas jämväl på TGOJ.

Avtalet innebär i fråga om vagnemenskapen att TGOJ, i vad gäller användningen av godsvagnar och presenningar, skall betraktas såsom en del av statens järnvägar. Dessa förhållanden ha reglerats genom ett särskilt avtal om vagnemenskap.

Vid utarbetande av tågplanen skall bolaget enligt § 7 söka bereda rese- lägenheter samt transportlägenheter för gods, likvärdiga med dem, som skäpligen kunde ha förväntats, därest järnvägslinjerna varit införlivade med statens järnvägar.

I avtalets § 8 ha intagits bestämmelser om statens järnvägars pensionsförpliktelser mot TGOJ:s personal. Innehörden härav är, att dessa pensionsförpliktelser, vilka statens järnvägar övertogo den 1 juli 1945 med Enskilda järnvägarnes pensionskassa, skola övertagas av TGO den dag koordinationsavtalet träder i kraft. Samtidigt skall järnvägsstyrelsen till en pensionsstiftelse, vilken skall bildas genom bolagets försorg, såsom vederlag för befrielsen från pensionsförpliktelserna överlämna statsobligationer, som till kursvärdet motsvara premiereserven för pensionsförpliktelserna. Detta belopp uppgår till cirka 13 miljoner kronor och har tillgodoförts statens järnvägar dels i samband med att den förutnämnda pensionskassans tillgångar övertogs av staten, dels genom därefter inflytande pensionsavgifter från TGO.

Banelektrifieringen skall enligt § 9 utföras med iakttagande av de särskilda av Kungl. Maj:t givna föreskrifter, som skola tillämpas vid elektrifiering av statens järnvägar tillhöriga linjer. Järnvägsstyrelsen har förklarat sig beredd att efter särskild överenskommelse utföra elektrifieringsarbetet.

I §§ 11—13 ha slutligen upptagits bestämmelser om koordinationsavtalets giltighet m. m. Avtalet skall enligt § 11 träda i kraft vid första halvårsskifte som inträffar ett år efter det att i § 1 angivna godkännanden och tillstånd lämnats. Avtalet skall vidare gälla t. o. m. utgången av år 1975 samt därefter tills vidare intill dess 5 år förflutit från av endera parten verkställd uppsägning.

§ 12 innehåller en skiljedoms klausul och § 13 en bestämmelse, att avtalet förfallit, därest förutsatta godkännanden och tillstånd ej lämnats före den 1 januari 1951. Enär sistnämnda villkor ej uppfyllts, har avtalet numera förfallit.

Departementsförslaget.

Vid granskningen inom kommunikationsdepartementet av koordinationsavtalet ha följande erinringar framförts mot detsamma.

Den i § 1 första stycket angivna grunden för avtalet, nämligen att bolaget icke anser sig kunna medverka till en ändring av äganderättsförhållandet till järnvägslinjerna, utgör — med hänsyn till statsmakternas beslut i frågan om enhetliggörandet av det svenska järnvägsnätet — icke någon anledning att träffa ett koordinationsavtal. Denna fråga bör främst bedömas från synpunkten, om de samhällsekonomiska och övriga fördelar som åsyftats med statsmakternas beslut kunna nås genom det föreslagna koordinationsavtalet. Huruvida avtalet uppfyller detta krav, kan ej avgöras på förhand, och avtalet bör därför gälla tills vidare med viss uppsägningstid, som bör bestämmas under hänsynstagande till avtalets tekniska innebörd. Härav följer även att några utfästelser icke kunna göras från statsmakternas sida om att ändringar i äganderätten till järnvägslinjerna icke skola genomföras under avtalstiden utan bolagets medgivande.

Såsom förut nämnts förföll koordinationsavtalet den 1 januari 1951. Sedan dermera har emellertid TGO ånyo upptagit överläggningar med departementet i frågan och därvid förklarat sig berett träffa en ny överenskommelse, vari departementets erinringar beaktas. Samtidigt har enighet uppnåtts om viss framflyttning av tidpunkten för ikraftträdandet. Det har vidare ansetts lämpligt att utesluta de i avtalets § 9 mom. 2 intagna bestämmelserna rörande framtida leverans av elektrisk energi, vilka torde böra göras till föremål för ett särskilt, mellan järnvägsstyrelsen och TGO ingånget kraftkontrakt. Syftet härmed är, att parterna skola beredas tillfälle överenskomma om ett kraftkontrakt med en löptid, som mera överensstämmer med gängse praxis på kraftförsörjningsområdet.

I anledning härav har inom kommunikationsdepartementet utarbetats förslag till ändringar i koordinationsavtalet, vilket förslag torde få fogas såsom bilaga (*Bilaga 2*) till dagens statsrådsprotokoll.

I departementsförslagets § 1 anges syftet med överenskommelsen samt dess allmänna förutsättningar. Lydelsen överensstämmer — med vissa formella jämkningar — med det äldre avtalets § 1, dock att hela första stycket och tredje styckets bestämmelse om ändringar i äganderätten utgått. I § 9

har mom. 2, som avhandlar frågan om leverans av elektrisk energi, utesluts och ersatts med allenast en hänvisning till nyssnämnda kraftkontrakt. Enligt § 11 träder avtalet i kraft två år efter det att i § 1 omförmälda godkännanden och tillstånd lämnats samt gäller tills vidare intill det första halvårsskifte som inträffar tre år efter det uppsägning skett av endera parten. Slutligen har i § 13 den tid inom vilken förutsatta godkännanden och tillstånd skola lämnas bestämts till den 1 januari 1952.

Järnvägsstyrelsen.

Järnvägsstyrelsen har i skrivelse den 25 februari 1950, varmed koordinationsavtalet underställdes Kungl. Maj:ts prövning, uttalat, att koordinationsavtalet ur trafikanternas synpunkt syntes medföra en fullständig likställighet jämfört med det fall att järnvägslinjerna införlivades med statens järnvägar. Däremot är det enligt styrelsen uppenbart, att ej ens den mest intima driftsamverkan kan ge lika god rationaliseringseffekt som en enhetlig ledning. Skillnaden blir dock närmast beroende av, huru ett koordinationsavtal kan komma att tillämpas.

Efter att ha jämfört koordinationsalternativet med andra tänkbara former för inordnande av TGOJ under de allmänna statsbanereglerna kommer styrelsen till det resultatet, att de med enhetliggörandet av järnvägsnätet reguljärt följande samhällsekonomiska vinsterna i koordinationsalternativet uppnås utan sådan uppoffring av statsmedel, som å andra håll erfordrats för detsamma genomförande, när TGOJ:s ägare har möjlighet och är benägen att påtaga sig den ökning i utgifter och minskning i inkomster, som övergången till statens järnvägars bestämmelser medför.

Styrelsen framhåller slutligen, att ett försök att få ett förstatligande realiserat i varje fall måste befaras medföra en lång tidsförskjutning, varmed säkerligen skulle följa olägenheter för det allmänna, större än den merinst utöver koordinationens, som kan tänkas uppstå under den del av avtalsperioden, som faller efter tidpunkten för ett eventuellt förstatligande.

Med hänsyn till nu berörda förhållanden och främst till omständigheten, att koordinationsalternativet medger snabbast möjliga genomförande av önskvärd driftrationalisering — utan risker eller belastning av statens kapitalbudget — har järnvägsstyrelsen funnit det föreliggande förslaget till överenskommelse vara för statens järnvägars del antagbart även med beaktande av det förutnämnda årliga inkomstbortfallet för statens järnvägar.

Järnvägsstyrelsen har i sin skrivelse jämväl lämnat en allmän motivering för de villkor och bestämmelser i avtalet, vilka enligt departementsförslaget skola utgå eller ändras. I det läge frågan nu befinner sig saknas anledning att här upptaga denna motivering.

Departementschefen.

Av det anförda framgår, att förutsättningar numera synas föreligga för slutande av ett koordinationsavtal mellan staten och TGOJ:s ägare, vilket — utan att föregripa frågan vilka åtgärder som slutligen skola vidtagas för

att verkställa statsmakternas år 1939 fattade principbeslut om enhetliggörande av det svenska järnvägsnätet — syftar till att genomföra önskvärd rationalisering och utvidgning av bestående trafik- och driftsamverkan mellan statens järnvägar och TGOJ samt att bereda trafikanterna villkor och förmåner likvärdiga med dem, som ett införlivande av TGOJ med statens järnvägar skulle medföra.

Med hänsyn till vad järnvägsstyrelsen anfört om möjligheterna att genom ett koordinationsavtal uppnå syftet med 1939 års principbeslut samt om angelägenheten att snabbast möjligt genomföra den önskvärda driftrationaliseringen, anser jag mig böra tillstyrka, att ett avtal träffas om koordinering av statens järnvägar och TGOJ. Avtalet bör utformas på sätt parterna tidigare överenskommit med de ändringar som innefattas i det tidigare omnämnda departementsförslaget. Ett bemyndigande för järnvägsstyrelsen att ingå ett dylikt avtal synes nu böra inhämtas av riksdagen.

Enligt koordinationsavtalet i den av mig föreslagna utformningen skall ett belopp av ca 13 miljoner kronor överföras till TGOJ:s blivande pensionsstiftelse. Medel för detta ändamål erfordras icke under nästa budgetår och frågan torde därför få anmälas för Kungl. Maj:t senare.

Jag hemställer nu, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att medgiva att Kungl. Maj:t må bemyndiga järnvägsstyrelsen träffa avtal om koordination mellan statens järnvägar och TGOJ enligt de riktlinjer som jag i det föregående förordat.

Med bifall till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan förordnar Hans Maj:t Konungen, att proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar skall avlåtas till riksdagen.

Ur protokollet:

Sven G. Karlson.

Bilaga 1.

Överenskommelse.

Mellan Kungl. järnvägsstyrelsen för svenska staten, nedan kallad styrelsen, å ena sidan, och Trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösund, nedan kallat bolaget, såsom ägare av Frövi—Ludvika järnväg samt företrädare för Örebro—Köpings järnvägsaktiebolag och Oxelösund—Flen—Westmanlands järnvägsaktiebolag, med vilka bolaget står i koncerngemenskap, å andra sidan, har överenskommit följande beträffande det av bolaget förvaltade järnvägssystemet med huvudlinje mellan Ludvika och Oxelösund, betecknat TGOJ.

Överenskommelsens grund, syfte och allmänna förutsättningar.

§ 1.

Vid överenskommelsens ingående hava parterna utgått från det förhållandet, att förutnämnda järnvägslinjers trafikkapacitet huvudsakligen tages i anspråk för bortfraktande av malm från bolagets gruvor över bolagets utskeppningshamn i Oxelösund, och att bolaget med hänsyn till järnvägstrafikens nära samband med bolagets gruv- och hamnrörelse, icke anser sig kunna medverka till en ändring av äganderättsförhållandet till järnvägslinjerna.

Med beaktande härav hava parterna enats om att på sätt här nedan närmare anges söka genomföra önskvärd rationalisering och utvidgning av bestående trafik- och driftsamverkan samt att bereda trafikanterna villkor och förmåner likvärdiga med dem, som järnvägslinjernas införlivande med statens järnvägar skulle medföra. Bolaget är jämväl berett att ikläda sig samma skyldigheter i beredskapshänseende, som skulle hava åvilat styrelsen i händelse av ett sådant införlivande samt därpå följande elektrifiering.

Vid överenskommelsens träffande är förutsatt

av styrelsen

att överenskommelsen godkännes av Kungl. Maj:t och

att bolaget utan dröjsmål vidtager på bolaget ankommande åtgärder för järnvägslinjernas elektrifiering,

av bolaget

att överenskommelsen godkännes av styrelserna för Örebro—Köpings järnvägsaktiebolag och Oxelösund—Flen—Westmanlands järnvägsaktiebolag, och

att ändring i den nu befintliga äganderätten till järnvägslinjerna och dess samband med bolagets gruvrörelse och hamndrift icke utan bolagets medgivande genomföres under avtalstiden, samt

av båda parterna

att erforderliga tillstånd för järnvägslinjernas elektrifiering lämnas.

Om taxegemenskap.

§ 2.

Mom. 1. Av Kungl. Maj:t fastställda taxor för transporter å statens järnvägar jämte på grundval av dessa taxor uträknade avgifter, frakter och fraktsatser ävensom av styrelsen i anslutning härtill utfärdade tilläggsbestämmelser och tillämpningsföreskrifter skola gentemot trafikanterna tillämpas å TGOJ, som vore denna järnväg en del av SJ.

Samma skall i tillämpliga delar gälla beträffande av Kungl. Maj:t medgivna allmänna nedsättningar i taxornas avgifter m. m. jämte av styrelsen beträffande dessa nedsättningar fastställda tillämpningsföreskrifter.

Mom. 2. Bestämmelsen i mom. 1 medför ingen inskränkning i bolagets rätt att, med iakttagande av järnvägstrafikstadgans bestämmelser, bevilja TGOJ helt belastande nedsättningar.

Med iakttagande av för SJ egen trafik gällande föreskrifter äger styrelsen medgiva nedsättningar jämväl i samtrafik med TGOJ; dock att i fråga om nedsättningar av större ekonomisk betydelse för bolaget dettas godkännande skall i förväg inhämtas.

Mom. 3. Av styrelsen för SJ stationer utfärdade expedieringsföreskrifter i person- och godstrafik skola tillämpas av TGOJ stationer, bolaget dock obehaget att i TGOJ egen trafik tillämpa härifrån avvikande föreskrifter.

(Ordet station användes i denna överenskommelse i betydelsen av järnvägsanstalt, öppen för person- och/eller godstrafik.)

§ 3.

Mom. 1. Under tiden för denna överenskommelses giltighet må ändring icke ske beträffande vid tiden för överenskommelsens undertecknande gällande transport- och tariffvägar för gods i samtrafik, i vad angår TGOJ andelar i desamma, försåvitt icke särskild överenskommelse härom träffas mellan parterna.

Transportvägarna på TGOJ och SJ skola vara angivna i av styrelsen utgivna Godstransportföreskrifter, Del V.

Mom. 2. I de fall, då tariffavståndet för jämlikt mom. 1 tillämpad väg överbart SJ eller enbart TGOJ är större än avståndet överbart ifrågakommande väg, berörande både SJ och TGOJ, skola fraktsatserna nedsättas till att motsvara det senare, mindre avståndet.

Mom. 3. De avstånd på TGOJ, efter vilka avgifterna skola beräknas och som jämväl skola vara bestämmande för i mom. 2 angivna nedsättningar, fastställas enligt vid SJ gällande grunder och intagas i SJ avståndstabeller för persontrafik och godstrafik och i Samtrafikstabellen, på samma sätt som om TGOJ inginge i SJ.

Intill dess avstånden intagits i nämnda tabeller, skola nu gällande avstånd tillämpas.

§ 4.

TGOJ stationer skola insända sina redovisningar överbart person- och godssamtrafik till SJ kontrollkontor genom TGOJ kontrollkontors förmedling. TGOJ remitterar snarast möjligt efter varje månads utgång motsvarande uppbörd till SJ. Detaljföreskrifter angående redovisnings- och remissförfarandet äro intagna i ett av båda parterna godkänt memorandum.

§ 5.

Mom. 1. TGOJ är berättigad erhålla andelar av samtrafikinkomsterna, i princip bestämda som i denna paragraf sägs. Detaljbestämmelser angående

fördelningens praktiska genomförande, innebärande förenklade avräkningsmetoder, äro intagna i förenämnda memorandum.

Mom. 2. Inkomsten av transport i personsamtrafik, berörande enbart SJ och TGOJ, skall fördelas mellan SJ och TGOJ i förhållande till vardera järnvägens i transportsträckan ingående avstånd. Vid fall av alternativa transportvägar, båda berörande TGOJ, fördelas inkomsten, som om transporten skett över den kortaste vägen. I de fall, då av alternativa transportvägar endast den ena berör TGOJ, skola särskilda överenskommelser träffas om ersättningar till TGOJ.

Om ytterligare en eller flera järnvägar ingå i transportsträckan, fördelas SJ och TGOJ gemensamma inkomst efter samma grunder.

Mom. 3. Inkomsten av transport i godssamtrafik, berörande enbart SJ och TGOJ, skall fördelas enligt samma grunder, som skulle hava gällt om transporten skett nu, med användning i föreskriven utsträckning av mot delavstånden svarande fördelningstal.

Om ytterligare en eller flera järnvägar ingå i transportsträckan skall inkomsten först uppdelas enligt för redovisningsperioden gällande bestämmelser, tillämpade som om SJ och TGOJ sammanlagda sträcka tillhört SJ, samt därefter den för SJ och TGOJ gemensamma andelen fördelas som i föregående stycke sägs, med beaktande av den reduktion i mot visst avstånd svarande fördelningstal, som sker för transitojärnväg.

Om vagnemenskap.

§ 6.

Mom. 1. I vad gäller användningen av godsvagnar och presenningar skall TGOJ betraktas såsom en del av SJ, och hava förhållandena i detta hänseende reglerats genom ett samtidigt härmed ingånget avtal om vagnemenskap.

Mom. 2. För gemensamt begagnande av person-, post-, fång- och resgodsvagnar eller såsom sådana använda godsvagnar ävensom motorvagnar träffas vid varje tidtabellsskifte särskild överenskommelse i samband med fastställande av »normalplan för tågsätten». Naturautjämning skall härvid äga rum.

Om tågplanen.

§ 7.

Vid utarbetandet av tågplanen skall bolaget söka bereda reselägenheter samt transportlägenheter för gods, likvärdiga med dem, som skäligen kunde hava förväntats, därest järnvägslinjerna varit införlivade i statens järnvägar.

I den mån tågplanen berör gemensamma stationer, skall den uppgöras och fastställas efter samråd mellan parterna.

Om SJ pensionsförpliktelser gentemot TGOJ personal.

§ 8.

Mom. 1. För omhänderhavande av medel avsatta för pensioneringen av pensionsberättigad personal skall genom bolagets försorg bildas en pensionsstiftelse, benämnd TGOJ pensionsstiftelse.

Genom avtal mellan denna stiftelse, styrelsen och bolaget skall pensioneringen för personalen ordnas sålunda:

Bolaget skall från den dag, då denna överenskommelse jämlikt § 11 träder i kraft (övergångsdagen), mot i mom. 2 här nedan omnämnt till stiftelsen överlämnat vederlag överlaga såväl samtliga de förpliktelser gentemot dåvarande och förutvarande anställningshavare vid de tre järnvägsbolagen samt dessas efterlevande, vilka då åvila styrelsen jämlikt överenskommelsen den 18 juni 1945 mellan staten och Enskilda järnvägarnes pensionskassa, som även samtliga däremot svarande rättigheter.

Bolaget förbinder sig att verka för att försäkringstagarnas medgivande till ovan angivna åtgärder erhålles, och skall bolaget före övergångsdagen till styrelsen överlämna förteckning över de försäkringstagare, som lämnat sådant medgivande, jämte av var och en undertecknad förklaring härom.

Sedan medgivande av vederbörande försäkringstagare överlämnats, skola nämnda försäkringstagare och dessas efterlevande tillkommande delaktighet i pensioneringen jämlikt det i § 4 av överenskommelsen mellan staten och Enskilda järnvägarnes pensionskassa åberopade reglementet för pensionskassan upphöra.

Pensionsstiftelsen skall vara underkastad tillsyn enligt bestämmelserna i lagen den 24 maj 1929 om tillsyn av stiftelser.

Mom. 2. Såsom vederlag för det enligt mom. 1 överlätna, vilket representerar ett passivsaldo, skall styrelsen snarast möjligt efter övergångsdagen samt räknat per denna dag till TGOJ pensionsstiftelse överlämna statsobligationer, som till kursvärdet¹ då motsvara premiereserven för i mom. 1 omnämnda pensionsförpliktelser, beräknad med tillämpning av samma försäkringstekniska antaganden, som kommit till användning vid den av professor H. Cramér verkställda, den 22 april 1944 dagtecknade utredning rörande Enskilda järnvägarnes pensionskassas ställning vid utgången av år 1943, som låg till grund för nämnda överenskommelse den 18 juni 1945.

Om banelektrifiering.

§ 9.

Mom. 1. Så snart tillstånd från vederbörande myndigheter kan erhållas, skola bolagets järnvägar utrustas för elektrisk tågdrift på sträckorna Oxelösund—Rekarne—Valskog, Rekarne—Kolbäck och

Frövi	}	—Ludvika
Vanneboda		

 med iakttagande av de särskilda av Kungl. Maj:t givna föreskrifter, som skola tillämpas vid elektrifiering av statens järnvägar tillhöriga linjer.

För elektrifieringen erforderliga fasta anläggningar skola utföras efter vid statens järnvägar gällande normer. Styrelsen är beredd att utföra elektrifieringsarbetet och skall i så fall särskild överenskommelse härom träffas, varvid det den 1 och 5 oktober 1946 träffade avtalet mellan styrelsen och Örebro—Köpings Järnvägsaktiebolag angående elektrifiering av bandelen Köping—Frövi skall tagas till utgångspunkt.

Mom. 2. Styrelsen skall för den elektriska driften på bolagets järnvägar tillhandahålla dels för tågdriften erforderlig enfasenergi vid en frekvens av $16\frac{2}{3}$ p/s och en nominell spänning i de normala inmatningspunkterna av cirka 16 000 V, dels för matning av hjälpkraftledning behövlig 3-fasenergi vid en frekvens av 50 p/s och en spänning av cirka 10 000 V. Energin skall normalt inmatas i Nyköping, Flen, Frövi och Grängesberg, vid behov även i Ludvika, Köping, Kolbäck och Eskilstuna.

¹ Aritmetiska mediet mellan köpkurs och säljkurs.

Det pris, som bolaget skall erlægga till styrelsen för förbrukad energi, skall utgöra summan av styrelsens kostnader för dels trefaskraft, uppmätt vid de matande omformarstationernas primärntag, dels omformning av denna energi till enfasenergi, dels ock i förekommande fall överföring av enfasenergi från omformarstation till inmatningspunkt. För energidebitering erforderliga instrument anskaffas och bekostas av styrelsen, medan för såväl detta ändamål som för nödutlösning, krafttelefon och fjärrmanövrering av kopplingsorgan på linje och bangårdar behövlige ledningspar anordnas i bolagets telefonkabel på bolagets bekostnad.

Energileverans, som av styrelsen fullgöres till bolaget, förutsätter, i den mån så erfordras, medgivande härtill av styrelsens vederbörande kraftleverantör. Beräknat som maximalt kvarttimmemedelvärde må den andel i effekten av varje kraftleverantörs sammanlagda leveranser till statens järnvägar, vilken faller på bolaget, icke överstiga ett belopp, varom överenskommelse skall träffas.

Bolaget må, i den mån de tekniska förutsättningarna härför föreligga med hänsyn till även driften av styrelsens anläggningar, inmata kraft till bolagets anläggningar genom styrelsens omformarstation i Grängesberg. Erfordras som följd härav ändring eller komplettering av styrelsens anläggningar, skola kostnaderna härför gäldas av bolaget. Dylik inmatning kan förutsätta medgivande av styrelsens kraftleverantör.

Bolaget förbinder sig att så driva och vidmakthålla sina anläggningar, att driften av dem icke förorsakar otillbörliga störningar i styrelsens omformarstationer eller anläggningar i övrigt.

Mom. 3. Styrelsen skall äga rätt påfordra, att bolaget i samband med elektrifieringsarbetets utförande i sin telefonkabel på av styrelsen fastställda sträckor inlägger det antal ledningspar, som styrelsen anser behövt för statens järnvägars telefonförbindelser. Härigenom uppkommande merkostnader skola i form av årshyra bäras av styrelsen, som skall äga fritt disponera över sålunda inlagda ledningspar.

Mom. 4. Om så av styrelsen eller bolaget påfordras skola den 1 och 5 oktober 1946 träffade avtal mellan styrelsen och Örebro—Köpings Järnvägsaktiebolag angående dels energi och underhåll, dels lok- och tågtjänst på bandelen Köping—Frövi, revideras och inarbetas i särskilt avtal, som skall träffas mellan styrelsen och bolaget angående en mera omfattande elektrodrift på bolagets järnvägar. Utnyttjas denna rätt, upphöra förstnämnda tvenne avtal att gälla, oavsett vad som däri stadgats angående uppsägningstid.

Om fribiljetter.

§ 10.

I fribiljettshänseende skall — för TGOJ och SJ personal — TGOJ betraktas som en del av SJ och förty SJ fribiljettbestämmelser tillämpas.

Om giltighet m. m.

§ 11.

Denna överenskommelse träder i kraft vid första halvårsskifte, som inträffar ett år efter det att i § 1 omnämnda godkännanden och tillstånd lämnats och gäller t. o. m. utgången av år 1975 samt därefter tills vidare intill dess 5 år förflutit från av endera parten verkställd uppsägning.

§ 12.

Twist, som till äventyrs uppstår rörande tolkningen eller tillämpningen av denna överenskommelse, skall avgöras genom skiljemän, på sätt i gällande lag om skiljemän stadgas.

§ 13.

Om i § 1 omförmälda godkännanden och erforderliga tillstånd för elektrifieringsarbetenas påbörjande icke lämnats senast den 1 januari 1951, har överenskommelsen förfallit utan anspråk från någondera sidan.

Stockholm den 22 februari 1950.

KUNGL. JÄRNVÄGSSTYRELSEN

TRAFIKAKTIEBOLAGET GRANGES-
BERG—OXELÖSUND

Erik Upmark

M. Waldenström.

Erik Malmkvist

/Gottfr. Hesselgren

Förslag

till ändringar i koordinationsavtalet den 22 februari 1950 mellan
statens järnvägar och TGOJ.

Överenskommelsens syfte och allmänna förutsättningar.

§ 1.

Överenskommelsens syfte är att på sätt här nedan närmare anges söka genomföra önskvärd rationalisering och utvidgning av bestående trafik- och driftsanverken mellan statens och bolagets järnvägar samt att bereda trafikanterna villkor och förmåner likvärdiga med dem, som ett införlivande av bolagets järnvägar med statens järnvägar skulle medföra. Bolaget är jämväl berett att ikläda sig samma skyldigheter i beredskapshänseende, som skulle hava åvilat styrelsen i händelse av ett sådant införlivande samt därpå följande elektrifiering.

Vid överenskommelsens träffande är förutsatt

av styrelsen

att bolaget utan dröjsmål vidtager på bolaget ankommande åtgärder för järnvägslinjernas elektrifiering,

av bolaget

att överenskommelsen godkännes av styrelserna för Örebro—Köpings järnvägsaktiebolag och Oxelösund—Flen—Westmanlands järnvägsaktiebolag samt

av båda parterna

att erforderliga tillstånd för järnvägslinjernas elektrifiering lämnas.

Om banelektrifiering.

§ 9.

Mom. 2. Rörande leverans av elektrisk energi för tågdriften gäller ett mellan styrelsen och bolaget ingånget kraftkontrakt.

Om giltighet m. m.

§ 11.

Denna överenskommelse träder i kraft vid första halvårsskifte, som inträffar två år efter det att i § 1 omnämnda godkännanden och tillstånd lämnats och gäller tills vidare intill det första halvårsskifte som inträffar tre år efter det uppsägning skett av endera parten.

§ 13.

Om i § 1 omnämnda godkännanden och erforderliga tillstånd för elektrifieringsarbetenas påbörjande icke lämnats senast den 1 januari 1952, har överenskommelsen förfallit utan anspråk från någondera sidan.
