

Nr 23

Trafikutskottets betänkande i anledning av motion om elektrifiering av järnvägslinjen Borlänge-Mora.

Motionen

I motionen 1974:1076 av herr Jonsson i Mora m. fl. (fp, c, m) hemställs att riksdagen hos Kungl. Maj:t begär åtgärder för elektrifiering av bandelen Borlänge-Mora och att för ändamålet anvisas erforderligt anslag.

Frågans behandling vid 1972 års riksdag

I motionen 1972:257 av herr Jonsson i Mora m. fl. (fp, s, c, m) yrkades att riksdagen hos Kungl. Maj:t måtte hemställa om åtgärder för elektrifiering av bandelen Borlänge-Mora, med beaktande av vad som anfördes i motionen om möjligheten till beredskapsarbete.

I sitt betänkande över motionen redogjorde utskottet för innehållet i inhämtade remissyttranden (jfr motionen 1974:1076) samt anförde därefter följande:

Utskottet har i annat sammanhang uttalat att, med hänsyn till den stora betydelse transportväsendets utformning har för lösandet av de lokaliserings- och regionalpolitiska problemen, fortsatta ansträngningar bör göras att samordna åtgärderna på dessa områden. Förbättrade järnvägskommunikationer mellan landets olika delar framstår härvidlag som angelägna önskemål. I anslutning till riksdagens behandling av de trafikpolitiska frågorna har också vid flera tillfällen framhållits, att det är angeläget att en fortlöpande uppföljning och effektiv samordning av de trafikpolitiska åtgärderna sker med hänsyn till olika landsdelars behov och intressen. Vid den integrerade trafikplanering som därvid erfordras bör beaktas inte blott de skilda trafikgrenarnas lönsamhet och kostnadsansvar var för sig utan även deras inbördes beroende av varandra samt den totala samhällsekonomiska effekten vid olika transportalternativ. Hänsyn måste därvid även tas till sociala, näringspolitiska och lokaliseringspolitiska förhållanden.

Vid sin prövning av den nu aktuella motionen har utskottet inte funnit sig berett tillstyrka att riksdagen begär omedelbara åtgärder i det av motionärerna angivna syftet. Bl. a. regionalpolitiska och arbetsmarknadsmässiga skäl synes dock tala för en elektrifiering av banan. En förnyad och allsidig prövning av frågan med beaktande härav bör därför komma till stånd. Mot bakgrund jämväl av vad i det föregående anförts vill utskottet sålunda förorda att Kungl. Maj:t snarast låter verkställa en sådan prövning och för riksdagen redovisar resultatet härav.

Utskottet hemställde slutligen att riksdagen som sin mening skulle ge Kungl. Maj:t till känna vad utskottet i frågan anført. Riksdagen fattade också beslut i enlighet härmed (rskr 1974:252).

Departementschefens uttalande i frågan i prop. 1974:1, m. m.

I prop. 1974:1 (bil. 8, s. 233–234) har departementschefen tagit upp frågan och därvid anfört följande:

I anslutning till riksdagens uttalande (TU 1972:16, rskr 1972:252) i frågan om elektrifiering av bandelen Borlänge–Mora har SJ på Kungl. Maj:ts uppdrag i samråd med AMS utfört en förnyad prövning av frågan.

SJ anför i skrivelse den 18 maj 1973 – till vilken skrivelse fogats yttrande från AMS – bl. a. att investeringskostnaderna för elektrifieringen kan beräknas till ca 11,6 milj. kr. i 1973 års pris- och lönenivå. Mindrekostnaderna uppgår till ca 0,4 milj. kr. per år. Investeringen är sett från trafikekonomisk synpunkt klart olönsam. AMS har funnit att elektrifieringsprojektet till sin huvuddel inte är lämpat som beredskapsarbete. AMS konstaterar i sammanhanget bl. a. att projektet till stor del kräver sådan specialutbildad arbetskraft som i regel inte kan rekryteras från regionen.

För egen del säger sig slutligen departementschefen inte ha funnit att någon egentlig förbättring från trafikförsörjningssynpunkt uppnås genom en elektrifiering av bandelen. Efter samråd med chefen för arbetsmarknadsdepartementet har han inte heller funnit några arbetsmarknadsmässiga eller andra skäl tala för en sådan åtgärd.

Från SJ:s sida har i skrivelse till kommunikationsdepartementet den 20 februari 1974 lämnats vissa kompletterande uppgifter i ärendet. Skrivelsen har som bilaga fogats till detta betänkande.

Utskottet

Av den lämnade redogörelsen framgår att trafikutskottet vid 1972 års riksdag inte fann sig berett tillstyrka att riksdagen då begärde omedelbara åtgärder för elektrifiering av här berörda bandel. Bl. a. regionalpolitiska och arbetsmarknadsmässiga skäl syntes dock enligt utskottet tala för en sådan elektrifiering. En förnyad och allsidig prövning av frågan med beaktande härav ansågs därför böra komma till stånd. Utskottet förordade att Kungl. Maj:t snarast skulle låta verkställa en sådan prövning och för riksdagen redovisa resultatet härav. Utskottets förslag bifölls av riksdagen.

Någon sådan förnyad och allsidig prövning av frågan, som av riksdagen begärdes, har emellertid av Kungl. Maj:t inte redovisats. Utskottet, som finner detta otillfredsställande, vidhåller sin tidigare deklarerade uppfattning i frågan. I anslutning härtill vill utskottet också understryka det behov av samordnade kommunikationslösningar för olika delar av landet som sedan länge föreligger. Behovet härav torde ha varit det kanske främsta motivet för den regionala trafikplanering som på Kungl. Maj:ts uppdrag verkställts genom länsstyrelsernas försorg och vars resultat bl. a. avsetts utgöra en utgångspunkt vid statsmakternas framtida beslut rörande den statliga trafikpolitiken. För Kopparbergs läns vidkommande har i nämnda planering ban-

delen Borlänge–Mora bedömts som en viktig och integrerande länk i kommunikationssystemet vars betydelse förväntas kraftigt öka. De regional- och trafikpolitiska bedömningarna över huvud har för detta län liksom för landet i övrigt under senare år ansetts böra tillmätas en allt större vikt. Vidare kan i det nu aktuella fallet konstateras att de av statens järnvägar senast framlagda beräkningarna av driftkostnaderna efter en elektrifiering utvisar en vid stigande oljepriser relativt sett förbättrad räntabilitet av kalkylerade investeringsutgifter.

Mot bakgrund av vad sålunda anförts finner utskottet skäl tala för att en elektrifiering av bandelen ur samhällsekonomiska synpunkter är motiverad. Utskottet föreslår därför att Kungl. Maj:t ånyo tar upp frågan samt vidtar i anledning härav erforderliga åtgärder i syfte att snarast möjligt låta en elektrifiering av bandelen komma till stånd.

Vad utskottet i denna fråga anfört bör av riksdagen ges Kungl. Maj:t till känna.

Utskottet hemställer följaktligen

att riksdagen i anledning av motionen 1974:1076 som sin mening ger Kungl. Maj:t till känna vad utskottet anfört rörande den i motionen upptagna frågan om elektrifiering av bandelen Borlänge–Mora.

Stockholm den 12 november 1974

På trafikutskottets vägnar

SVEN GUSTAFSON

Närvarande: herrar Sven Gustafson i Göteborg (fp), Mellqvist (s), Lothigius (m), Lindahl i Lidingö (s), Persson i Heden (c), Hjorth (s), Håkansson i Rönneberga (c), Östrand (s), Stjernström (c), Sellgren (fp), Johansson i Hållsta (c), Johansson i Åmål (s), fru Thunvall (s), herr Johansson i Vrångbäck (m) och fru Ryding (vpk).

Bilaga

STATENS JÄRNVÄGAR

Centralförvaltningen

Trafikavdelningen

1974-02-20

Da 51138/502

Kommunikationsdepartementet

Elektrifiering av bandelen Borlänge-Mora

Härmed översänds en sammanställning av trafikutvecklingen på bandelen Borlänge-Mora samt av konsekvenserna av och kostnaderna i 1974 års kostnadsläge för en elektrifiering av bandelen.

Resandetrafik

Separat statistik över antal resande i tågen mellan Borlänge och Mora har inte kunnat tas fram på den korta tid som stått till buds. En viss uppfattning om resandeutvecklingen till och från Dalarna kan dock fås genom den statistik som förs över antal resande i tågen mellan Stockholm och Falun/Mora. Resandena i dessa tåg, 5 tågpar, räknas vid Uppsala, Sala eller Avesta.

Antal resande per år, 1000-tal

År	Antal resande
1969	429
1970	426
1971	(arbetskonflikt)
1972	398
1973	406

Trenden är fallande med en viss återhämtning det senaste året.

Resandetågplanen för sträckan Borlänge-Mora omfattar tre dagliga tågpar med direkta vagnar till och från Stockholm. Härtill kommer två dagar i veckan ett motorvagnståg i vardera riktningen med anslutning i Borlänge till och från Stockholm.

Restiden Stockholm-Mora för det snabbaste tåget, "Siljan", är i dagens tidtabell 4 tim. 30 min.

En elektrifiering skulle medge en restidsförkortning med ca 10 min. för två tågpar genom att lokbytet i Borlänge då skulle falla bort. För ett tågpar, som medför vagnar även till Falun, skulle någon tidsvinst inte uppkomma.

Ej heller för motorvagnstågen skulle en elektrifiering medföra någon förändring.

De dieselvärmefinkor som nu används för uppvärmning av persontågs-sätten mellan Borlänge och Mora skulle självfallet bli obehövliga vid en elektrifiering.

Godstrafik

Eftersom resandetågplanen har varit i stort sett oförändrad under de senaste åren är förändringen i antalet bruttotonkm helt hänförlig till gods- trafiken. Nedan visas utvecklingen av antalet bruttotonkm per bankm under de senaste fem åren.

Bruttotonkm per bankm, 1000-tal

År	Borlänge-Rättvik	Rättvik-Mora	Borlänge-Mora
1969	1 879	1 240	1 633
1970	2 275	1 533	1 990
1971 ¹	2 110	1 363	1 823
1972	2 391	1 563	2 073
1973 ²	2 700	1 800	2 350

¹ Arbetskonflikt

² Beräknade värden. Statistik finns tillgänglig endast t. o. m. november månad.

Ökningen 1970 hänför sig helt till systemtransporterna av virke mellan västra Dalarna och Gävle, vilka startade detta år. Virkestransporterna utgör ca 40 % av trafikmängden Borlänge-Rättvik och ca 50 % Rättvik-Mora. Nettotonmängden virke ökade från 580 tton 1972 till 655 tton 1973.

Driftplanering har visat att det är en klar fördel att framföra virkestågen med diesellok mellan Borlänge och Mora även efter en elektrifiering. Loken används även för vagnomsättningen på lastningsterminalerna i Oxberg, Lomsmyren och Tallhed, vilka alla ligger bortom Mora. Vagnomsättningen är så stor att två lok måste användas. För att uppnå en rationell lokanvändning genom merutnyttjning av loken måste dessa stationeras i Borlänge. Skulle tågen framföras av ellok mellan Borlänge och Mora skulle detta medföra ett dragkraftsbehov av två ellok för tågen och två diesellok för terminalväxlingen. Möjligheterna att merutnyttja ellok eller diesellok under uppehåll i Mora är begränsade.

En elektrifiering av bandelen Borlänge-Mora skulle för godstrafiken betyda att de "allmänna" godstågen utom ett lokalgodståg till Leksand skulle kunna framföras med elektrolok. Lokalgodståget till Leksand måste framföras med diesellok, eftersom elektrifiering av spåret till sågverket i Insjön inte är möjlig.

Investeringskostnader

För kontaktledningsanläggningen räknas med ett förenklat utförande genom användning av kontaktledningsstolpar av impregnerat trä och bär/lina i stålaluminium.

Den erforderliga nya omformarstationen bedöms kunna inrymmas i det befintliga lokstallet i Mora-Noret. Maskineffekten beräknas kunna erhållas genom ombyggnad av två äldre omformaraggregat.

Kostnaderna för såväl kontaktledning som omformarstation har på så sätt kunnat hållas nere.

De sammanlagda investeringskostnaderna beräknas uppgå till ca 13,2 Mkr i 1974 års pris- och lönenivå.

Driftkostnader

Driftkostnadsberäkningen grundas på att enligt ovan resandetågen och de "allmänna" godstågen framförs med ellok, medan virkestågen framförs med diesellok.

En elektrifiering skulle medföra ett mindrebehov av en man samt ett lok och tre värmeförbrukare.

Situationen på energiområdet innebär en viss osäkerhet beträffande den långsiktiga prisutvecklingen för olja och elenergi. Med hänsyn härtill har i driftkostnads kalkylen räknats med tre olika prisnivåer för olja, innebärande en höjning av 1973 års oljepris med 150, 250 resp. 350 %. Oljepriset antas påverka elpriset med 20 % av den procentuella ökningen, dvs. vid de valda prisnivåerna med 30, 50 resp. 70 %.

Kalkylen visar följande nettomindrekostnader vid olika energiprisnivå:

Oljeprisnivå	Nettomindrekostnad, tkr
1973 års + 150 %	700
1973 års + 250 %	1000
1973 års + 350 %	1200

Sammanfattning

En elektrifiering skulle innebära vissa fördelar för resandetrafiken, dock inte av den storleken att de kan bedömas medföra några intäktsförbättringar.

De mindrekostnader för drift och underhåll som beräknas uppstå är även vid ett högt oljepris otillräckliga för att ur företagsekonomisk synpunkt motivera en elektrifiering av bandelen Borlänge-Mora.

G. Rosqvist