

Nr 16

Trafikutskottets betänkande i anledning av motion om elektrifiering av järnvägen Borlänge—Mora**Motionen**

I motionen 1972:257 av herr Jonsson i Mora m. fl. (fp, s, c, m) har yrkats att riksdagen hos Kungl. Maj:t hemställer om åtgärder för elektrifiering av bandelen Borlänge—Mora med beaktande av vad i motionen anförts om möjligheten till beredskapsarbete.

Remissyttrandena

Över motionen har yttranden inhämtats från statens järnvägar, arbetsmarknadsstyrelsen, länsstyrelsen i Kopparbergs län och Näringslivets trafikdelegation. Se bilaga till detta betänkande.

Utskottet

Frågan om elektrifiering av bandelen Borlänge—Mora, har som i motionen och remissyttrandena framhållits, tidigare vid flera tillfällen behandlats av riksdagen — dock utan att föranleda någon åtgärd från dess sida. SJ erinrar om sitt yttrande i frågan till statsutskottet vid 1968 års riksdag och finner nu liksom då företagsekonomiska skäl tala mot en elektrifiering. De totala investeringskostnaderna för företaget beräknas numera till ca 10,6 milj. kr., medan mindre-kostnaderna till följd av minskat behov av lok samt lägre drift- och underhållskostnader anges till knappt 0,4 milj. kr. per år samt därmed vara klart otillräckliga för amortering och förräntning av de erforderliga investeringsmedlen. De indirekta fördelarna för persontrafiken, vilka ej ingår i kalkylen, anses inte medföra mer än mycket små bidrag till en bättre lönsamhet.

Arbetsmarknadsstyrelsen bedömer det ifrågasatta objektet till sin huvuddel inte vara lämpat som beredskapsarbete men ansluter sig till motionärernas synpunkter rörande de gynnsamma sysselsättningseffekter som upphandling av materiel för arbetena skulle komma att medföra för berörda industrier.

Länsstyrelsen i Kopparbergs län erinrar om Moras nuvarande funktion som centralort för de norra och nordvästra delarna av länet samt om det stora behov av åtgärder som där erfordras för att styra utvecklingen i linje med de uttalade regionalpolitiska målen. Länsstyrelsen bedömer det vidare mot bakgrund av Siljansbygdens ställning som ett av landets främsta turistområden som utomordentligt angeläget att undvika varje försämring av kommunikationerna till denna del av länet. Ett klart behov

av förbättrade gods- och personkommunikationer mellan Mora och övriga delar av landet anses i stället föreligga. Mot bakgrund av dels de starka regionalpolitiska motiven, dels de ökade och ökande företagsekonomiska förutsättningarna för en elektrifiering av bansträckan Borlänge Mora—Oxberg är det därför länsstyrelsens bestämda uppfattning att projektet bör genomföras.

Näringslivets trafikdelegation finner -- under förutsättning att ett standardförbättrande arbete i form av beredskapsarbete kan ske på linjen -- inte skäl till erinran mot motionärernas förslag. Ett genomförande av förslaget skulle innebära att trafikservicen till berörda bygder förbättras och vägnätet i någon mån kan avlastas samtidigt som i dagens situation positiva effekter ur sysselsättningssynpunkt kan uppkomma.

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 hemställer följaktligen

att riksdagen i anledning av motionen 1972:257 som sin mening ger Kungl. Maj:t till känna vad utskottet anført rörande den i motionen upplagna frågan om elektrifiering av bandelen Borlänge- Mora.

Stockholm den 8 september 1972

På trafikutskottets vägnar:

SVEN GUSTAFSON

Närvarande: herrar Gustafson i Göteborg (fp), Mellqvist (s), Dahlgren (c), Lindahl (s), Lothigius (m), Hjorth (s), Persson i Heden (c), Hugosson (s), Sellgren (fp), Rosqvist (s), Håkansson (c), Lindberg (s) och Magnusson i Kristinehamn (vpk).

Yttranden över motionen 1972:257

Statens järnvägar (30.5.1972)

Motorvagnståget "Siljan" har som motionärerna framhåller ersatts av loktåg fr.o.m. tidtabellsskiftet den 28.5.72. Under senare år har det ett stort antal fredagar uppstått platsbrist i "Siljan" i riktning från Stockholm. Eftersom antalet motorvagnsfordon av den typ som används i "Siljan" är begränsat och fordonsparken dessutom har varit splittrad på två håll – fordonen används även mellan Malmö och Karlskrona – har möjlighet saknats att öka platsantalet genom att koppla till fler fordon. På grund härav och på grund av de av motionärerna nämnda tekniska bristerna har motorvagnståget ofta fått bytas ut mot loktåg. Därvid har i regel enbart äldre lok- och vagnmateriel funnits tillgänglig, vilket medfört sämre komfort och förseningar.

Genom den omdisponering av motorvagnarna som har skett vid tidtabellsskiftet består "Siljan" numera av modern lok- och vagnmateriel. Denna kräver dock något reducerad hastighet i förhållande till motorvagnståg på vissa avsnitt av banan och dessutom lokbyte i Borlänge. I riktning mot Stockholm förlängs restiden med 11 minuter och i motsatt riktning med 20 minuter. Restidsförlängningen uppvägs till en del av att de förseningar som drabbat "Siljan" då motorvagnståget måst ersättas av loktåg eliminerats.

En elektrifiering av bansträckan Borlänge–Mora skulle medföra en tidsvinst av max. 10 minuter i vardera riktningen för två tågpar genom att lokbytet i Borlänge då skulle bortfalla. För det tågpar som medför vagnar till och från Falun skulle någon tidsvinst inte ernäs.

De särskilda dieselvärmefinkor som används för uppvärmning av persontågssätten på sträckan Borlänge–Mora kommer att moderniseras. Dessutom undersöks möjligheterna att anskaffa nya värmefinkor med större effekt. En del av de i motionen nämnda olägenheterna kommer då att elimineras.

Frågan om elektrifiering av bansträckan Borlänge–Mora har aktualiserats vid flera tillfällen. SJ har bl.a. avgivit yttrande till Riksdagens Statsutskott den 16.4.68 över tre motioner i frågan. Med anledning av årets motion har SJ ånyo undersökt kostnaderna för elektrifiering med hänsyn tagen till de ändrade förhållanden som inträtt sedan tidigare undersökningar.

I investeringskalkylen har räknats med att utnyttja en del av lokstallarna i Mora–Noret för ombyggnad till omformarstation samt med ett förenklat utförande av kontaktledningsanläggningen. Härigenom har investeringskostnaderna kunnat hållas nere. De beräknas nu till ca 10,6 mkr. Av investeringskostnaderna skulle ca 6 mkr falla på industribeställningar. För AMS lämpliga arbeten har beräknats till ca 2 mkr.

Vid beräkning av de driftkostnadsförändringar som en elektrifiering skulle medföra har förutsatts att de tre persontågsparen och de

”allmänna” godstågen framförs med elektrolök. När det gäller de särskilda timmertågen har undersökningen visat att det är en klar fördel att framföra dessa med diesellok även efter en elektrifiering. Loken för dessa tåg används för vagnomsättningen vid lastningsterminalerna bortom Mora, d.v.s. i Oxberg, Lomsmysen och Tallhed. Vagnomsättningen är så stor att två diesellok erfordras. Att framföra timmertågen med elektrolök mellan Mora och Borlänge skulle därför innebära en större insats av dragkraft. Möjligheterna att meranvända elektrolök eller diesellok i Mora är mycket små.

Den under dessa förutsättningar gjorda beräkningen har visat en mindrekostnad till följd av minskat behov av lok, lägre drift- och underhållskostnader på knappt 0,4 mkr per år. Denna summa är klart otillräcklig för amortering och förräntning av de erforderliga investeringsmedlen. De indirekta fördelarna för persontrafiken, vilka inte ingår i kalkylen, kan inte beräknas medföra mer än mycket små bidrag till en bättre lönsamhet.

Arbetsmarknadsstyrelsen (13.4.1972)

I motionen framhålls betydelsen av snabba järnvägsförbindelser till och från Mora samt de trafikmässiga fördelar, som skulle uppkomma om sträckan Borlänge—Mora elektrifierades.

Vidare framförs, att man bör pröva frågan om arbetet med elektrifieringen vore lämpligt att utföra som beredskapsarbete. Vid bedömningen bör även hänsyn tas till de effekter ur sysselsättningssynpunkt som objektet ger hos industrier vid materielbeställningar.

Motionärernas uppfattning om betydelsen av snabba järnvägsförbindelser samt trafikmässiga fördelar som skulle kunna uppstå vid sträckans elektrifiering, delas av styrelsen.

Arbeten av här ifrågavarande slag omfattar en stor volym av materialkostnader och maskinarbete och kräver även till stor del sådan specialutbildad arbetskraft som i regel icke kan fyllas genom rekrytering av arbetslösa. Med hänsyn härtill bedömer styrelsen, att det ifrågasatta objektet till sin huvuddel icke är lämpat som beredskapsarbete utan att endast smärre delar av objektet torde vara lämpliga att utföra i denna ordning. Dessa delar synes emellertid vara så begränsade att det kan ifrågasättas huruvida det är organisatoriskt lämpligt att utbryta dem ur företaget.

De i motionen framförda synpunkterna, om gynnsamma sysselsättningseffekter hos berörda industrier vid upphandling av materiel för objektet, delas av styrelsen.

Länsstyrelsen i Kopparbergs län (17.4.1972)

Frågan om elektrifiering av bandelen Borlänge—Mora har aktualiserats av länsstyrelsen tillsammans med länsarbetsnämnden vid flera tidigare tillfällen. Även motionsledes har frågan vid flera tillfällen förts fram i

riksdagen. Tillsammans med de motiv som då gavs för en sådan investering vill länsstyrelsen i det följande framföra ytterligare skäl som starkt talar för en elektrifiering av järnvägen Borlänge—Mora.

I den i länsprogram 70 genomförda ortsklassificeringen förde länsstyrelsen Mora till gruppen regionala tillväxtcentra. Bakgrunden till länsstyrelsens ställningstagande i denna fråga var dels Moras nuvarande funktion som centralort för de norra och nordvästra delarna av länet dels medvetenheten om det stora behov av åtgärder som där erfordras för att styra utvecklingen i linje med de uttalade regionalpolitiska målen. Sätillvida intar Mora enligt länsstyrelsens uppfattning en särställning bland länets regionala tillväxtcentra. Denna länsstyrelsens uppfattning, som också accepterats av statsmakterna har inneburit att kraftiga satsningar med olika former av regionalpolitiska medel, såsom lokaliseringsstöd, ökad bostadstilldelning etc, har skett i Mora. Dessa satsningar för att åstadkomma ett regionalt mönster i enlighet med fastställda målsättningar har självfallet inneburit och kommer framledes i än högre grad att leda till ökade krav på förbättrade kommunikationer med andra delar av landet.

Ortsklassificeringen innebär även en hierarkisk uppbyggnad av det regionala tätortssystemet. Härmed följer också nödvändigheten av goda gods- och personförbindelser mellan systemets olika nivåer. Detta för att utbudet av olika typer av service som erbjuds på skilda nivåer skall bli mer lättillgängligt för större regionala områden och därmed i högre grad kunna uppfylla kravet på regional jämlikhet i olika avseenden.

Länsstyrelsen bedömer det vidare mot bakgrund av Siljansbygdens ställning som ett av landets främsta turistområden som utomordentligt angeläget att undvika en försämring av kommunikationerna till denna del av länet, vilket kommer att bli följden när dieseltåget "Siljan" tas ur drift under innevarande vår. Länsstyrelsen har också i sitt remissyttrande över det delbetänkande, "Statligt lokaliseringsstöd till rekreationsanläggningar" (stencil, jordbruksdepartementet 1971:7), som utarbetats av kommittén för planering av turistanläggningar och turistområden, föreslagit att Siljansområdet bör tillhöra gruppen primära rekreationsområden. På sikt skulle med de utbyggnader av turistanläggningar o dyl som därvid torde äga rum i ett sådant område turistströmmarna öka och därmed bidra till ett ökat trafikunderlag.

Den ovan nämnda kraftiga satsningen på Mora som ett regionalt tillväxtcentrum samt både Moras och Falun Borlänges ställning i ett större regionalt sammanhang kommer självfallet att avteckna sig i den nu påbörjade regionala trafikplaneringen i den meningen att uppbyggnaden av ett regionalt stomlinjenät för gods- och persontransporter i hög utsträckning måste påverkas av den nu genomförda ortsklassificeringen. En förbättring av kommunikationerna mellan Borlänge och Mora redan i detta skede torde därvid ligga helt i linje med utformningen av de kommande regionala trafikplanerna.

Av det ovan sagda framgår enligt länsstyrelsens uppfattning klart behovet av förbättrade gods- och personkommunikationer mellan Mora

och övriga delar av landet. Därvid anser länsstyrelsen att en elektrifiering av bansträckan Borlänge–Mora skulle vara ett verksamt medel att uppfylla denna målsättning.

I länsprogram 70 har länsstyrelsen berört frågan om elektrifiering av bansträckan Borlänge–Mora. I programmet har förutom motiven för en elektrifiering även frågan om investeringens utförande och finansiering behandlats. Därvid framför länsstyrelsen uppfattningen att arbetet, mot bakgrund av det allmänna sysselsättningsläget kan vara lämpligt som beredskapsobjekt. Om således vissa delar av arbetet med elektrifieringen utföres i form av beredskapsarbete torde även de rent företagsekonomiska förutsättningarna för Statens Järnvägar för ett fullföljande av projektet bli väsentligt gynnsammare. Till detta kan även läggas att den totala investeringskostnaden för projektet har sjunkit avsevärt under åren efter riksdagens ställningstagande år 1968 i denna fråga, då ärendet avstyrktes under hänvisande till enbart företagsekonomiska aspekter. Således uppgår nu totalkostnaden för projektet enligt uppgift till 12 miljoner kronor, medan den vid föregående kostnadsberäkning år 1968 uppgick till 14 miljoner kronor. Därvid är att märka att den nu framräknade kostnaden avser bansträckan Borlänge–Mora samt dessutom även sträckan från Mora till virkesterminalen i Oxberg. Efter år 1968 har nyetablerats tre virkesterminaler i Moraområdet, nämligen i Oxberg, Tallhed och Lomsmyren, från vilka virkestransporter går på järnväg via Mora till Borlänge och Gävle. Vid dessa virkesterminaler lastas varje vecka nästan 10 000 ton rundvirke, varav över hälften vid terminalen i Oxberg. Dessa förhållanden torde enligt länsstyrelsens uppfattning på ett avgörande sätt förbättra investeringens företagsekonomiska lönsamhet.

Mot bakgrund av dels de starka regionalpolitiska motiven, dels de ökade och ökande företagsekonomiska förutsättningarna för en elektrifiering av bansträckan Borlänge–Mora–Oxberg är det länsstyrelsens bestämda uppfattning att projektet bör genomföras.

Näringslivets trafikdelegation (17.4.1972)

Motionärerna har föreslagit, att järnvägslinjen Borlänge–Mora elektrifieras för att därmed eliminera vissa olägenheter för passagerare- och godstrafiken på sträckan. Bl. a. medför övergången från el till dieseldrift i Borlänge att restiden förlänges samt att komforten i vissa avseenden försämras för trafikanterna.

Trafikdelegationen har uppmärksammat att tidigare motioner i denna fråga har avslagits med hänvisning till företagsekonomiska aspekter. Delegationen finner troligt att ur företagsmässig synpunkt inga förändrade förutsättningar uppkommit sedan frågan senast behandlades i riksdagssammanhang. Mot bakgrund av nu gällande målsättning för SJ torde en elektrifiering av ifrågavarande bana knappast ifrågakomma med anlitande enbart av ordinarie investeringsmedel för SJ.

Under förutsättning att ett standardförbättrande arbete kan ske på denna järnvägslinje i form av beredskapsarbete finner delegationen dock

icke skäl till erinran mot motionärernas förslag. Härför talar att trafikservicen till berörda bygder förbättras, vägnätet i någon mån kan avlastas samtidigt som i dagens situation positiva effekter ur sysselsättningssynpunkt kan uppkomma.

