

FÖREDRAG VID
ÅRSMÖTET I VÄSTERÅS
DEN 4/9 1942.

VÄSTERÅSBYGDENS TRAFIKPROBLEM.

Föredrag av t. f. stadsdirektören *Th. Hedberg*,
Västerås.

När Svenska Spårvägs-, Buss- och Förortsbaneföreningen behagat förlägga sitt årsmöte till Västerås, må det till en början tillåtas mig såsom medborgare och tjänsteman i staden att uttala en välkomsthälsning och en säkerligen allmän tillfredsställelse och glädje över att vår stad hedrats med detta besök, samtidigt som jag uttrycker den förhoppningen, att vistelsen här må bliva sådan, att deltagarna, korporativt eller enskilt, finna anledning återkomma till staden.

Det har fallit på min lott att säga några ord om *Västeråsbygdens trafikproblem*. Jag vill redan från början förutskicka, att den kommande framställningen icke gör anspråk på fullständighet och sakkunskap utan får anses som en lekmands reflexioner med huvudvikten lagd på några av de för Västerås stad betydelsefulla kommunikationsfrågorna.

Jag väljer att börja min framställning med en kortfattad redogörelse för Västerås stads *järnvägsförbindelser*. Staden är belägen vid Stockholm—Västerås—Bergslagens Nya Järnvägsaktiebolags bana mellan Stockholm och Köping. Alla som tågledes kommit till Västerås från Stockholm ha säkerligen ej undgått den obligatoriska väntekvartern i Tillberga, knutpunkten för SVB:s fortsättning till Ludvika och Vansbro. Det berättas, att Västerås stad på den tid järnvägen anlades fick erbjudande att få denna järnvägsknutpunkt förlagd till staden, men att stadens fäder av olika anledningar avböjde erbjudandet. Med anledning härav lär knutpunkten ha förlagts till sin nuvarande plats i Hubbo socken, en mil från Västerås, och kring stationsplatsen har sedermera uppväxt det nuvarande samhället Tillberga. Det torde icke vara för mycket sagt, att man här i staden i dag allmänt ångrar det sätt, på vilket stadens styresmän och borgare i framfarna tider togo ställning till frågan om stadens järnvägsförbindelser.

Via Tillberga står emellertid Västerås stad järnvägsledes i förbindelse med Ludvika och Vansbrolinjen och har därigenom en lång arm utsträckt i det skogs- och järnbärrarland, som vi återfinna i norra Västmanland och Södra Dalarna. Armens räckvidd ökas genom den från Ängelsberg utgående bibanan till Kärrgruvan, vilken bl. a. passerar Norberg och därmed för in i hjärtat av länets bergslag. För Västerås stads vidkommande är givetvis denna förbindelse, liksom den till linjen Tillberga—Vansbro i Ramnäs anknypande förbindelsen

ned till Kolbäck, av stor betydelse med hänsyn till utskeppningen över stadens djuphamn. Den största exportartikeln är givetvis järnmalm, en export, som i nuvarande tider antagit särskilt stora proportioner.

Via Tillberga och Enköping nås förbindelse med Uppsala på den numera SJ tillhöriga bandelen Enköping—Uppsala. Från Enköping utgår vidare den SVB tillhöriga banan Enköping—Heby—Runhällén.

Återvänder man till Tillberga, så trafikerar SVB därifrån en järnvägslinje till Sala, varigenom Västerås har sin förbindelse med och anknytning till statsbanan Stockholm—Krylbo och vidare.

Västerut nås över Köping förbindelse med Örebro och där anknytande banor. Via Kolbäck har Västerås sin förbindelse ordnad med Eskilstuna och vidare ned till Flen och Katrineholm. Från Kolbäck utgår vidare, som tidigare nämnts, en bandel via Hallstahammar och Surahammar upp till Ramnäs.

Det anförda torde ge vid handen och en blick på kartan kan säkerligen övertyga om att Västerås stad är tämligen väl tillgodosedd med förbindelser åt olika håll, vilka solfjäderslikt breda ut sig i upplandet väster, norr och öster om staden. Mot söder stöter Mälaren till och därmed sjötrafiken, ett ämne som emellertid icke har plats inom ramen för denna orientering. Det må därför icke förvåna, att Västerås stad på senare år och framför allt efter tillkomsten av stadens djuphamn haft intresse av att få ett medinflytande på det järnvägsföretag, som för Västerås vidkommande är det dominerande, nämligen SVB Nya Järnvägsaktiebolag. Redan från första början var Västerås stad stor aktieägare i järnvägsbolaget. Stadens aktieinnehav uppgick sålunda omkring 1915 till ca 1 milj. kronor av bolagets vid denna tid till 10 milj. kronor uppgående aktiekapital. Åren 1915 och 1916 sålde staden största delen av sina aktier men erbjöds år 1928 ett tillfälle att förvärva aktiemajoriteten i järnvägsbolaget och då denna affär, som genomfördes med stor snabbhet, beslutsamhet och djärvhet, på ett intimt sätt är förbunden med stadens trafikproblem, vill jag icke underlåta att med några ord beröra transaktionen. Västerås stad hade som nämnts före 1928 till fördelaktigt pris gjort sig av med huvudparten av sitt tidigare aktieinnehav i järnvägen. Köpeskillingen hade emellertid fonderats under namn av järnvägsmedelsfonden och dessa medel kommo väl till pass, då det gällde att förvärva aktiemajoriteten 1928. Den aktiepost, som staden 1928 övertog, uppgick till i runt tal 92 000 aktier. För ändamålet bildades ett särskilt finansbolag, sedermera benämnt A.-B. Västeråsbanans Intressenter, med staden som huvuddelägare. Från den nyss nämnda järnvägsmedelsfonden anslogs 1 milj. kronor till aktieteckning i detta bolag. Staden tecknade vidare borgen för ett obligationslån å 9 450 000 kronor, vilken summa intressentbolaget, jämte det kontant tillskjutna aktiekapitalet på 1 milj. kronor, hade att erlägga för förvärv av aktieposten, som represente-

rade majoriteten i järnvägsbolaget. Genom denna affär och i samband därmed skeende förändringar i styrelsens sammansättning fick Västerås stad ett avgörande inflytande över järnvägsbolagets skötsel, ett inflytande som staden hittills aldrig begagnat för att träda andra aktieägares rätt för nära eller för att ur järnvägsbolaget pressa ut det mesta möjliga. Utdelningen har sålunda icke något år överstigit 6 procent. Aktiekapitalet i SVB utgjorde vid majoritetsförvärvet och utgör allt fortfarande 15 milj. kronor.

Det är givet, att denna affär, en av de säkerligen största affärer i järnvägsaktier, som på en gång gjorts i vårt land, och den ekonomiskt mest betydelsefulla fråga, som stadens styresmän någonsin ställts inför, på andra håll i landet väckte blandade känslor. Stockholms stad, som också haft ögonen riktade på aktieposten, var givetvis icke beredd att applådera affären, under det att man i andra städer med landsortens då och då förekommande sidovördnad för huvudstaden gratulerade Västerås stad till förvärvet. I Örebro-Kuriren för den 12 maj 1928 läses sålunda som avslutning på en gratulationsartikel till Västerås följande rader: »Slit aktierna med hälsan, Västerås. Bygg banan från Skultuna till djuphamnen din vid Mälurvåg och flytta bolagets styrelse till staden. Det hela är dig så innerligen väl unnat. Må värdet av förvärvet mångdubblas.»

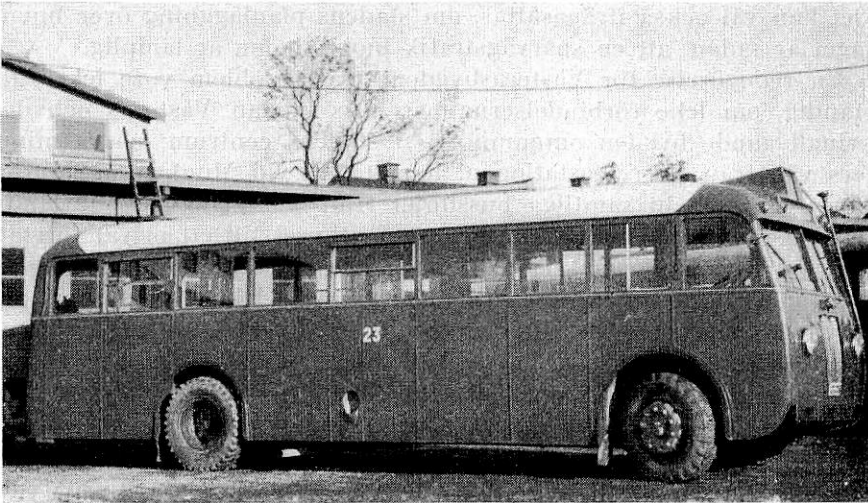
Visserligen har varken banan till Skultuna kommit till stånd eller styrelsens säte blivit Västerås, men jag tror man kan säga, att staden både direkt och indirekt hittills haft gott utbyte av den affär, som av insiktsfulla män gjordes upp 1928. För dagen kastar ju statsinlösen sin slagskugga över järnvägen, men ännu har intet beslutats därom. Det är heller icke här platsen att i detta avseende uttala några önskemål i ena eller andra riktningen eller att plådera för eller emot. Därom må framtiden lämna besked.

Skulle några önskemål framställas under kapitlet järnvägsförbindelser, så skulle det vara dels att de före kriget täta och i vissa fall förvånansvärt snabba persontrafikförbindelserna med Stockholm efter krigets slut kunde återupplivas, dels att förbindelsen via Kolbäck till Eskilstuna och Flen å ena, och till Frövi—Örebro å andra sidan kunde förbättras och dels slutligen, att den nu pågående ombyggnaden av Tillberga station måtte medföra en förkortad väntetid för resande till och från Västerås.

För att härefter övergå till *busstrafiken* kan det nämnas, att en lokal sådan har tämligen gamla anor i staden. I april 1920 startades nämligen av tvenne privatpersoner en lokal busslinje med en buss, som färdades tvärs genom staden i öst—västlig riktning på Stora gatan. Många minnas säkerligen, vilken sensation den blå Fiatvagnen med helgjutna gummihjul väckte bland stadens befolkning. Enkel tur med detta fartvidunder kostade 1 krona. Trafiken utökades så småningom och priset sänktes. År 1925 medgävo stadsfullmäktige i staden på

förslag av en samma år tillsatt trafikkommitté två privatpersoner rätt att tills vidare på tre år bedriva regelbunden busstrafik inom staden på vissa angivna linjer, varvid stadsfullmäktige bl. a. i avtalet fastslog vissa villkor för trafiken samt befordringsavgiften. Det nu nämnda trafiktillståndet förlängdes sedermera på fem år och under denna tid ombildades trafikföretaget till aktiebolag. Västerås stad hade hittills icke varit på något sätt delaktig i verksamheten. Vid tillståndstidens utgång 1933 bemyndigades emellertid drätselkammaren att vidtaga erforderliga åtgärder för att åt staden trygga rätt att själv eller genom annan utöva busstrafik inom stadens område. Med stöd av det sålunda givna bemyndigandet ansökte drätselkammaren om länsstyrelsens tillstånd att under fem år utöva busstrafik inom staden. Drätselkammaren erhöll även koncession men träffade avtal med det bolag, som tidigare bedrivit trafiken, att för stadens räkning även under den kommande koncessionstiden utöva trafiken. I det trafikavtal, som härvid upprättades, infördes detaljerade bestämmelser om antalet turer på olika linjer, skötseln av driften m. m. Under koncessionstiden 1933—1938 fick ju busstrafiken här i landet ett oerhört uppsving och från flera håll framställdes önskemål, att staden, som ju var den faktiske koncessionsinnehavaren, skulle på ett mera direkt sätt engagera sig i trafiken för att därigenom bättre tillgodose trafikanternas intressen. Följden blev, att staden på nytt ansökte om koncession i akt och mening att själv eller genom ett för ändamålet bildat bolag driva trafiken inom staden. Samtidigt inlämnades emellertid koncessionsansökan från det privata bolag, som för stadens räkning dittills utövat trafiken. Den omständigheten att det privata bolaget under åtskilliga år bedrivit trafiken och därigenom ansågs ha skaffat sig en viss good-will gjorde emellertid, att länsstyrelsen för bifall till stadens koncessionsansökan ansåg sig böra förutsätta, att bolagets rörelse efter vissa av länsstyrelsen godtagna grunder övertoges av staden. Efter långvariga förhandlingar och sedan efter besvär av bolaget länsstyrelsens beslut att lämna staden trafiktillstånd fastställt av Kungl. Maj:t, stiftade staden i början av år 1940 ett särskilt bolag med staden som huvuddelägare och med uppgift att bedriva linjetrafik med buss inom Västerås stad och närmast kringliggande bygd. Detta bolag, Västerås Omnibusaktiebolag, vars aktiekapital uppgår till 200 000 kronor, bedriver för närvarande den lokala busstrafiken inom staden. Bolaget trafikerar 6 linjer. Linje 1 är 4.1 km lång, linje 2 6.4 km och linje 3 är 5.5 km. Linje 4, som med staden förbinder ett förstadssamhälle i den angränsande socknen Hubbo, har en längd av 12 km. Linje 5 är en sommarlinje, som åstadkommer förbindelse med ett väster om staden beläget område för sommarstugor. Linjens längd är 13 km. Linje 6 slutligen upprätthåller under en del av året förbindelsen med Centrala flygverkstaden och har en längd av 5 km. Före de av kriget föranledda inskränkningarna i

trafiken upprätthölls inom staden en tämligen tät trafik, framför allt på linje 1, där en vagn i vardera riktningen avgick var 7 minut. Det var i en mycket olämplig tid som staden genom sitt nybildade bolag övertog trafiken och resultatet av verksamheten har hittills icke varit lysande. Bolagets omslutning under förlidet år uppgår till i runt tal $1\frac{1}{2}$ miljon kronor. Vagnparken vid stadens övertagande av rörelsen bestod av 23 vagnar, upptagna i ett värde av 332 000 kronor. I samband med bussrörelsens övertagande inköpte Västerås stad även det bussgarage, som det förutvarande bolaget använt för sin drift. Detta



Buss tillhörig Västerås Omnibusaktiebolag och insatt i lokaltrafik.

garage uthyres nu av staden till det nya bolaget. Även om rörelsen sålunda på grund av rådande förhållanden nu lämnar dåligt utbyte, torde man nog kunna påstå, att densamma under normala förhållanden bör löna sig även med det förhållandevis höga inlösningspris, som staden nödgades betala.

Det är givet, att Västerås stad, som inom sina gränser hyser ASEA:s stora industrianläggningar, icke kunnat undgå att brottas med tanken på den moderna *trådbussdriften*. En fullständig utredning har på framställning av Omnibusbolaget gjorts angående en trådbussanläggning i första hand för den nuvarande linje 1. Den med tanke på bolagets ogynnsamma start dryga engångsutgiften och framför allt den alltmer tilltagande knappheten på ledningsmaterial har emellertid gjort, att planerna på en övergång till trådbussdrift tills vidare måst skrinläggas. Uteslutet är emellertid icke, att vid åter inträffande normala förhållanden denna fråga kommer att på nytt diskuteras och bli föremål för allvarligt övervägande.

Även frågan om *spårvägstrafik* har diskuterats och utretts här i staden. I mars 1916 tillsattes en särskild spårvägskommitté, som erhöi i uppdrag att med anlitande av tillkallad sakkunnig utreda frågan om införande av spårvägar i Västerås. Kommittén arbetade i flera år, men ansåg sig på grund av den då rådande kristiden icke kunna framlägga förslag. Under den svåra arbetslöshetsperioden i början av 1920-talet upptogs spårvägsanläggningen bland de arbetsprojekt, som med hjälp av statsmedel föreslogs komma till utförande för lindrande av arbetslösheten. Då sedermera emellertid dels arbetslöshetstrycket lättade och dels bussarna började sitt segertåg, fick frågan förfalla. Det kan väl också ifrågasättas, om stadens planläggning över huvud taget är sådan, att en spårvägstrafik inom staden är lämplig.

En redogörelse för Västeråsbygdens trafikproblem vore icke fullständig, om icke förbindelserna per buss mellan Västerås och den kringliggande bygden omnämndes. I stadens centrum, några minuters väg från järnvägsstationen, har staden vid Munkgatan uppfört en busstation, dit samtliga busslinjer från den kringliggande landsbygden inlöpa. Denna busstation, som uthyres till ett privat företag, inrymmer väntsal samt expedition för in- och utlämning av gods. Byggnaden och anordningarna i övrigt fylla icke tidens krav och mycken diskussion har förts angående möjligheten att åstadkomma en större och modernare busstation. Flera olika platser ha diskuterats, men då man varit angelägen att bibehålla närheten till järnvägsstationen, har det visat sig svårt att flytta busstationen till annan plats. I ett nyligen framlagt stadsplaneförslag har därför den nuvarande platsen bibehållits, ehuru betydligt utökad genom ianspråktagande av angränsande fastigheter. Trots detta lär icke långtidsparkering av bussarna kunna ordnas inom den blivande busstationens område, utan parkeringsplatser i närheten torde få anordnas. Det föreliggande förslaget lämnar dock möjlighet att i övrigt anordna en fullt effektiv och modern busstation, låt vara att projektets genomförande måhända kommer att dröja ännu någon tid.

I närvarande stund inlöpa till busstationen i Västerås icke mindre än 24 busslinjer, häri inräknade två tidigare nämnda linjer, som trafikeras av Västerås Omnibusaktiebolag. Bland de platser Västerås stad har regelbunden bussförbindelse med kan nämnas Enköping, Kärrbo, Simtuna, Västerfärnebo, Sala, Sättra brunn, Hallstahammar, Surahammar, Ramnäs, Skinnskatteberg, Lillhärad, Köping, Kvicksund och Strömsholm. Det är givet, att här såväl som annorstädes under nu rådande förhållanden den reguljära busstrafiken blivit till ytterlighet inskränkt, men de olika trafikföretagen, bland vilka särskilt märkes det SVB närstående Svenska Omnibusaktiebolaget, ha gjort sitt bästa och synbarligen hittills lyckats tämligen väl bemästra svårigheterna.

Härmed skulle denna kortfattade och summariska redogörelse för

Västeråsbygdens trafikproblem vara avslutad, och jag hoppas, att den samma kunnat i varje fall på några punkter klarlägga eller giva en antydan om de problem vi här i staden haft att taga ställning till eller komma att få taga ställning till, då det gäller våra trafikfrågor. Även om man kanske kan säga sig, att mer kunde gjorts och att det som gjorts måhända kunde gjorts bättre, så behöver ingen dock betvivla, att stadens beslutande och förvaltande organ besjålas av en uppriktig vilja att få dessa viktiga frågor lösta på bästa sätt.
