

## Nr 228.

*Utlåtande i anledning av väckta motioner om utredning rörande förstatligande av Askersund—Skyllberg—Lerbäcks järnväg m. m.*

(4:e avd.)

I två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren av herr *Lindahl* (I: 259) och den andra inom andra kammaren av herr *Brandt* (II: 366), har hemställts, att riksdagen måtte besluta att hos Kungl. Maj:t anhålla, att kungl. järnvägsstyrelsens förstatligandeberedning får i uppdrag att undersöka möjligheterna och villkoren för staten att förvärva Askersund—Skyllberg—Lerbäcks järnväg jämte busslinjen Askersund—Lerbäck—Hallsberg.

Beträffande de skäl motionärerna anfört till stöd för sitt yrkande får utskottet hänvisa till motionen II: 366.

Över motionerna ha, efter därom i vederbörlig ordning gjord framställning, yttranden avgivits av järnvägsstyrelsen och länsstyrelsen i Örebro län.

*Järnvägsstyrelsen*, som för den nu aktuella järnvägen använt beteckningen ASLJ, har inledningsvis erinrat om att den framställning från stadsfullmäktige i Askersund, vilken omnämnes i motionerna, av Kungl. Maj:t den 31 augusti 1945 överlämnats till 1943 års järnvägskommitté att tagas i övervägande vid fullgörandet av dess uppdrag. I anslutning härtill har styrelsen anfört följande.

Motionärerna syfta till en omkastning av den 1945 beslutade procedurordningen; den förefintliga järnvägen skulle enligt deras mening *först* förstatligas, samt *därefter* frågan rörande ombyggnad till normalspår upptagas till behandling. Järnvägsstyrelsen kan väl förstå det framförda önskemålet men däremot icke se någon möjlighet att från samhällsekonomisk synpunkt motivera eller försvara den ifrågasatta omkastningen.

Mellan ombyggnad och förstatligande råder nämligen enligt styrelsens mening det sammanhanget, att å ena sidan tillkomsten av en normalspårig förbindelse icke är tänkbar, med mindre än att staten är beredd att tillskjuta huvudparten av de erforderliga investeringsmedlen, medan å andra sidan statlig drift av banan i dess nuvarande skick näppeligen kan anses försvarlig från allmän transporthushållningssynpunkt.

I motsats till samtliga de uppgörelser om statsförvärv av smalspårshonor, som hittills träffats, gäller nämligen den här ifrågasatta transaktionen icke ett helt, naturligt avgränsat *allmänt* trafiksystem utan fastmer blott en (mindre) *del* av ett i huvudsak *privat* sådant system. Såsom i motionen meddelas, tillhör den till statens järnvägar anslutande bandelen Skylberg—Lerbäck om 4 km Skylbergs Bruks AB, nedan benämnt bruksbolaget, som trafikerar jämväl den 10 km långa sträckan Askersund—Skyllberg, tillhörig Askersund—Skyllbergs järnvägsaktiebolag, benämnt askersundsbola-

get. Bruksbolaget äger emellertid dessutom tre för allmän trafik *ej* upplåtna linjer om tillhoppa 21 km, med sträckningar Skyllberg—Kårberg, Lerbäck—Rönneshytta och Lerbäck—Hjärtasjön, och kommer sålunda upp till en trafikerad banlängd om 35 km.

Av dessa uppgifter framgår till en början, att den för allmän trafik upplåtna bandelen Skyllberg—Lerbäck utgör en förbindelseled mellan förenämnda linjer av ren industrispårnatur. Även till och från Askersund framförs relativt betydande godsmängder för bruksbolagets räkning, under det att övriga trafikanters transporter synas vara av skäligen blygsam omfattning.

Ej heller i tekniskt hänseende förefaller det att vara någon markerad skillnad mellan den koncessionerade järnvägen och »industrispåren», utan är hela systemet av låg industrispårstandard, med — åtminstone för den koncessionerade delen — största lutning av 25 ‰, minsta kurvradie av 150 m samt största hastighet av 30 km/tim. Enligt föreliggande uppgifter anlades linjen Skyllberg—Lerbäck som privatspår åtskilliga år före den tidpunkt, då koncessionen därå beviljades.

Med nämnda ytterst låga standard följde givetvis omöjlighet att efter busstrafikens tillkomst uppehålla tillfredsställande personbefordran järnvägsledes, och med persontrafikens nedläggning (i stort sett) fr. o. m. den 1 april 1931 försvann huvudparten av den skillnad, som tidigare förefunnits mellan järnvägssystemets olika delar. Enligt uppgift i motionen går nu även styckegodset i huvudsak landsvägsledes, en anordning som torde vara praktisk med de små godsmängder, som det här rör sig om (år 1929, då ASLJ fortfarande ombesörjde all slags trafik, var mängden styckegods i båda riktningarna endast 2 000 ton, motsvarande en billast i vardera riktningen dagligen). Bilden av ASLJ motsvarar följaktligen i ringa mån den gängse föreställningen om en järnväg. Den askersundsbolaget tillhöriga bandelen framträder fastmer som ett bispår till en bruksbana.

Järnvägsstyrelsen finner det vidare obestridligt, att bruksbanor icke lämpa sig för statsdrift. Enligt styrelsens mening skulle det nämligen vara en sanning med generell giltighet, att en trafikrörelse av denna typ ombesörjes bäst och billigast, då den handhaves av huvudtrafikanten. Samtliga sådana banor hade också vid uppgörandet av den av 1936 års järnvägskommitté på sin tid framlagda planen undantagits från det i princip allmänna förstatligandet. I detta sammanhang har styrelsen påpekat, att av de järnvägar som i sagda kommittés betänkande upptagits som undantagna blott en enda, nämligen Södra Kinnekulle järnväg, sedermera förvärvats av staten, vilket skett av alldeles speciella skäl.

Sin uppfattning i frågan har järnvägsstyrelsen ytterligare utvecklat sålunda.

Till de skäl, som allmänt kunna anföras *mot* statsförvärv av järnvägar med bruksbanekaraktär eller mer allmänt av järnvägar, som i första hand tillkommit för att tillgodose ett enda företags behov av lokala transporter och vilkas drift till följd därav kommit att bilda en del av samma företags rörelse, kommer för ASLJ del ovan berörda omständighet, att förvärvet skulle avse endast en del av linjesystemet. Såsom redan nämnts, utgör den av bruksbolaget trafikerade banlängden 35 km. Härav skulle efter ett förverkligande av motionärernas (samt Askersunds stads) intentioner 10 km komma att trafikeras av SJ ensam, 4 km av SJ och bruksbolaget gemensamt

samt 21 km av bruksbolaget ensamt. Det torde ligga i sakens natur, att uppdelning av en i och för sig så liten rörelse måste leda till en avsevärd fördyring. Enligt uppgift har bruksbolaget nu 3 lok, efter en uppdelning skulle 4 lok bli minimum, då det å båda hållen komme att behövas reserv. Det komme likaledes att krävas ny statsanställd lokpersonal, vilken bleve mycket ofullständigt sysselsatt med en körsträcka av 28 km varje (eller möjligen varannan) vardag, samt därtill dubbling av anläggningarna för skötsel och underhåll av loken. Det bleve också meningslösa lokbyten, då vagnsätt komme uppifrån skogarna och skulle ned till staden eller vice versa, för såvitt icke avtal träffades, att i sådana fall bruksbolagets lok skulle fortsätta över SJ linje. Med en sådan anordning bleve emellertid SJ lok och personal ännu sämre utnyttjade än eljest.

Styrelsen kommer alltså till den bestämda uppfattningen, att jämväl efter ett eventuellt förstatligande av ASLJ den enda samhällsekonomiskt försvarliga lösningen av driftfrågan, eller med andra ord det enda sättet att undvika ett meningslöst slöseri med produktionsmedel, skulle vara att låta bruksbolaget fortfarande svara för trafikeringen. I så fall skulle också förvärvet lämpligen kunna inskränkas till att avse askersundsbolagets 10 km långa järnväg, vilken bolaget borde vara villigt överlämna utan lösen, då det erhållna arrendet, på 3 000 kronor årligen, icke täcker mer än en del av de på lång sikt förutsebara utgifterna för anläggningarnas förnyelse. En sådan begränsning vore så mycket starkare motiverad som en eventuell ombyggnad säkerligen *icke* skulle komma att omfatta någon del av bandelen Skyllberg—Lerbäck, vilken däremot framgent skulle bli behövlig för bruksbolagets interna transporter, och följaktligen borde efter ombyggnad av askersundslinjen återgå i sagda bolags ägo. Då, som nämnts, vid ifrågasatt *uppdelning* av driften sträckan i fråga finge förutsättas trafikerad av SJ och bruksbolaget gemensamt, synes det under alla förhållanden vara föga mening i en sådan flyttning fram och åter av äganderätten.

Å andra sidan måste det framstå som ett föga lockande perspektiv, att staten skulle övertaga äganderätten till en järnväg, som icke direkt ansluter till SJ, samt därefter utarrendera densamma till det bolag, som synes ha största nyttan av att järnvägsdriften uppehålls. Möjligheten att därvid undvika arrendevillkor, som vore för staten oskäligt betungande, torde få betraktas som liten eller ingen. Något bärande skäl, varför staten skulle på så sätt subventionera ifrågavarande lokala industritransporter, torde näppligen kunna anföras.

Med hänsyn till dessa förhållanden har järnvägsstyrelsen kommit till slutsatsen, att en eventuell undersökning om statsförvärv borde dels begränsas till att avse askersundsbolagets järnväg, dels syfta enbart mot framtida överlåtelse vid den tidpunkt då staten eventuellt behöfde förfoga över järnvägen för realiserande av beslut om breddning.

Samtidigt har emellertid styrelsen förklarat sig icke kunna finna, att ett avtal om eventuell framtida överlåtelse på staten av askersundsbolagets järnväg kunde vara erforderligt för åstadkommande av en sådan formell grund för diskussion av Askersunds järnvägsfråga, varom talas i motionerna. Man syntes fastmera vid en sådan diskussion kunna förutsätta, att en sådan överlåtelse skulle kunna utan svårighet ordnas i en framtid, för den händelse av motionärerna önskad ombyggnad till normalspår av askersundsbolagets järnväg skulle komma till stånd, eftersom det här vore fråga

om ett trafikföretag, som mänskligt att döma aldrig kunde bereda sin ägare någon nettoinkomst. Enär sålunda i detta fall beslut rörande ombyggnad vore att betrakta som en förutsättning för förhandlingar om statsförvärv, vilket senare till undvikande av onödiga förluster borde realiseras först vid tiden för eventuella ombyggnadsarbetens igångsättande, syntes det rationella tillvägagångssättet vara att i första hand avvakta 1943 års järnvägskommittés ställningstagande till förenämnda framställning av år 1945. Härmed vunnes också, att angelägenhetsgraden av förevarande projekterade ombyggnad bleve ställd i relation till övriga därmed tävlande, likartade investeringsobjekt.

Vid sådant förhållande har järnvägsstyrelsen tillåtit sig föreslå, att de remitterade motionerna icke måtte föranleda någon statsmakternas åtgärd.

Länsstyrelsen har till en början berört de konsekvenser som avsaknaden av normalspårige järnväg kan tänkas ha medfört för den här ifrågakvarande bygdens utveckling och har härom anfört följande.

Motionärernas syfte är att skapa förutsättningar för att ansluta staden Askersund och därmed omkringliggande landsbygd till SJ:s normalspåriga järnvägsnät. Under sin verksamhet har länsstyrelsen vid många tillfällen kunnat konstatera, att ortsbefolkningen uppfattat frånvaron av normalspårige järnvägsförbindelse till Askersund som en besvärande hämsko å bygdens liv.

Staden Askersund har icke utvecklats i samma takt som jämförliga, mindre städer inom länet. Den omständigheten, att invånareantalet under de senaste decennierna endast företett en svagt ökande tendens under det att befolkningen i andra ur kommunikationssynpunkt mer välbelägna orter i länet kraftigt ökat, talar härvidlag ett tydligt språk. Att avsaknaden av normalspårige järnväg med ty åtföljande svårigheter för speciellt den yngre godstrafiken utgjort en ej obetydlig broms å stadens industriella utveckling synes länsstyrelsen påtagligt, även om andra faktorer jämväl medverkat i samma riktning, kanske främst konkurrensen från närbelägna samhällen med utmärkta kommunikationer.

Uppenbart är, att de av den tilltänkta normalspåriga bandelen berörda kommunerna, Lerbäck och Hammar, starkt avfolkats under de senaste decennierna. Detta gäller speciellt nämnda kommuners vidsträckta skogsbygder.

Beträffande persontrafiken och den lättare godstrafiken har länsstyrelsen upplyst följande.

Vad persontrafik med buss angår, kan Askersund icke anses särskilt vanlottat. Staden har snarare karaktär av en knutpunkt för ortens busstrafik. Askersund har sålunda dagligen bussförbindelser med Laxå, Vretstorp och Hallsberg vid Västra stambanan, med Lerbäck, Mariedam och Motala vid Krylbo—Mjölbybanan samt därutöver med Karlsborg.

I detta sammanhang bör dock framhållas, att den omständigheten, att ett antal av de dagliga bussturerna Askersund—Lerbäck och åter icke framdragas till Hallsberg, försämrar stadens förbindelser med orter utom dess närmaste grannskap. Vid en färd per järnväg och buss från Örebro till Askersund nödgas trafikanten sålunda understundom i Hallsberg uppsöka en annan plattform, från vilken ett nytt lokaltåg — efter någon väntetid — för honom vidare till Lerbäck, varifrån sedan en buss — efter ytterligare

en stunds väntan — vidarebefordrar den resande till Askersund. Därest denne såsom destinationsort har en industriort inom Hammars socken, har han dessutom att i Askersund uppsöka utgångspunkten för den nya busslinjen; gemensam busshållplats för alla linjerna saknas nämligen i staden.

I vad avser den lättare godstrafiken från Askersund via Hallsberg till Örebro och omvänt torde det böra framhållas, att Svenska Lastbil Aktiebolaget, intimt anknutet till Statens Järnvägar, ombesörjer sådan trafik dagligen å nämnda vägsträcka i båda riktningarna med lastbil. Med lastbilen i fråga befordras i kretstrafik s. k. stycke gods.

Avslutningsvis har länsstyrelsen framhållit följande.

Skäl synas tala för att avsevärda fördelar för Askersund med dess delvis starkt industrialiserade omnejd skulle vinnas, därest anslutning till normalspårig järnväg erhöles, detta särskilt med hänsyn till industriens behov av bättre kommunikationsmedel. Länsstyrelsen anser därför skäl föreligga för verkställande av sådan undersökning, som av motionärerna avses. Avslutningsvis önskar länsstyrelsen framhålla, att anmärkningar icke framställt mot skötseln av den nuvarande busstrafiken å linjen (Hallsberg—) Lerbäck—Askersund, som uppehålls av ett dotterbolag till Skyllbergs Bruks Aktiebolag.

*Utskottet.* Den i förevarande motioner avsedda järnvägen sträcker sig från Askersund över Skyllberg till Lerbäck, beläget vid statsbanelinjen Mjölby—Krylbo. Banan, som är smalspårig och i huvudsak ombesörjer vagnlasttransporter, har tvenne ägare. Bandelen Askersund—Skyllberg tillhör sålunda Askersund—Skyllbergs järnvägsaktiebolag, i vilket Askersunds stad innehar aktiemajoriteten, medan bandelen Skyllberg—Lerbäck äges av Skyllbergs bruks aktiebolag. Sistnämnda bolag trafikerar dock enligt särskilt arrendekontrakt hela sträckan. Genom ett dotterföretag bedriver bruksbolaget även omnibusrörelse på linjerna Askersund—Lerbäck och Lerbäck—Hallsberg.

Under hänvisning till de olägenheter som avsaknaden av direktanslutning till det normalspåriga statsbanenätet anses medföra för traktens näringsliv har i motionerna föreslagits, att järnvägsstyrelsens förstatligandeberedning skulle få i uppdrag att undersöka möjligheterna och villkoren för staten att förvärva nyssnämnda järnväg och busslinjer. Detta förslag har tillstyrkts av länsstyrelsen i Örebro län. Järnvägsstyrelsen däremot har ansett motionerna icke böra föranleda någon riksdagens åtgärd, vilket närmast motive-rats med att det här vore fråga om en järnväg av ren bruksbanetyp.

Sedan motionerna avlämnats och remissmyndigheterna yttrat sig däröver har, enligt vad utskottet erfarit, Skyllbergs bruk uppsagt arrendekontraktet med järnvägsbolaget i och med utgången av år 1953. Då järnvägsbolaget saknar möjlighet att självt trafikera bansträckan, innebär detta att järnvägsdriften kommer att upphöra vid nyssnämnda tidpunkt, varigenom Askersund förlorar sin nuvarande järnvägsförbindelse med omvärlden.

Utskottet, som vid besök på ort och ställe ingående studerat den genom motionerna aktualiserade järnvägsfrågan, finner med hänsyn till det inträdda nya läget skäl föreligga för att frågan upptages till närmare övervägande. Enligt utskottets mening bör sålunda en undersökning vidtagas rörande för-

utsättningarna för ett statsförvärv av Askersund—Skyllberg—Lerbäcks järnväg samt busslinjerna Askersund—Lerbäck och Lerbäck—Hallsberg. Då järnvägsstyrelsens förstatligandeberedning numera upphört, synes det böra ankomma på järnvägsstyrelsen själv att verkställa den i ämnet erforderliga utredningen.

Under åberopande härav får utskottet hemställa,

att riksdagen må, med anledning av motionerna I: 259 och II: 366, i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t ville uppdraga åt järnvägsstyrelsen att undersöka förutsättningarna för ett statsförvärv av Askersund—Skyllberg—Lerbäcks järnväg samt busslinjerna Askersund—Lerbäck och Lerbäck—Hallsberg.

Stockholm den 2 december 1952.

På statsutskottets vägnar:

MARTIN SKOGLUND.

---

*Vid förestående ärendes slutbehandling inom utskottet hava närvarit*

från första kammaren: herrar Karl Andersson, Gustaf Karlsson, Iwar Anderson, Näsgård, fröken Andersson, herrar Leander, Gillström, Pålsson, Näsström, Sundelin, Hesselbom, Erik Gustaf Andersson, Lundqvist, Ragnar Persson och Söderquist; samt

från andra kammaren: herrar Skoglund i Doverstorp, Ward, Malmberg i Skövde, Andersson i Malmö, Boman i Kieryd, Mårtensson i Uddevalla, Wallentheim, Svensson i Ljungskile, Staxäng, Åkerström, Johansson i Mysinge, Hoppe, Kollberg, Onsjö och Gustafsson i Stockholm.

---