

N:o 47.

Ank. till Riksd. Kansli den 13 mars 1908, kl. 2 e. m.

Utlåtande, i anledning af väckta motioner om byggande och underhåll af utfartsvägar från stationer vid statens järnvägar.

(R. A.)

I särskilda inom Andra Kammaren väckta motioner har herr *P. Hörnstén* föreslagit,

i motionen n:o 33:

att Riksdagen ville besluta, att, när järnväg bygges på statens bekostnad och station därvid måste anläggas där förbindelse med landsväg saknas, utfartsväg samtidigt bygges från stationen till närmaste allmänna eller bygdeväg med lika bredd som denna och såsom sådan af järnvägsstyrelsen underhålles enligt grunderna för byggande och underhåll af järnvägar och stationsområden m. m.;

och i motionen n:o 34:

att Riksdagen ville besluta att efter samma grunder, som gälla för byggande och underhåll af järnvägar och bangårdsanläggningar m. m., låta undersöka behovet af utfartsvägar till närmaste allmän lands- eller bygdeväg från sådana statens redan befintliga järnvägsstationer, som sakna förbindelse med allmän landsväg, och där så behöfves omedelbart låta bygga och underhålla sådana.

Till stöd för dessa förslag har motionären anfört hufvudsakligen följande.

Då vid byggandet af statsjärnvägar stationer anlades på platser, som saknade förbindelse med allmän landsväg eller bygdeväg, finge vanligen vederbörande väghållningsdistrikt under tiotal år kämpa med hvarje-handa motigheter för att få en väg från närmaste landsväg fram till stationen. Stundom strandade frågan till en början på någon eller några

enskildas motstånd, och vägföretaget fördröjdes i det längsta. Och när det slutligen kommit till stånd, blefve jordbrukareklassen och öfriga väghållningsskyldige ålagda att underhålla denna väg, hvilken måhända största delen af dem hade föga eller ingen nytta af. Men då järnvägsdriften måste räknas som en industri, hvilken vore beroende af vägar för ökande af trafiken och däraf följande inkomster, ansåge motionären det vara denna industris skyldighet att äfven bygga sig vägar för förbindelse med kundkretsen, den trafikgifvande allmänheten. Så hade emellertid icke hittills skett, och har motionären härpå anfört ett par exempel.

Utskottet, som från järnvägsstyrelsen inhämtat upplysningar angående den praxis, som vid statsbanebyggnader iakttagits i fråga om anläggning och underhåll af tillfartsvägar till järnvägsstationerna, får i sådant afseende meddela följande.

Före påbörjandet af stambanan genom öfre Norrland var det gällande praxis att, om bygde- eller landsväg fanns nära intill den plats, där en järnvägsstation anlades, så byggdes genom statens järnvägars försorg och på deras bekostnad en anslutningsväg mellan stationen och den förut befintliga bygde- eller landsvägen. Vid anläggandet af nyssnämnda stambana frångicks emellertid i de flesta fall denna praxis, och då sedermera banan Frövi—Krylbo och Bohuslänsbanan anlades, bekostades i regel icke med järnvägsbyggnadsmedel byggandet af utfartsvägar från stationerna. I de fall, där väg korsade järnvägslinje eller stationsområde och sålunda vägomläggning var nödvändig, anlade och bekostade emellertid järnvägen erforderliga utfartsvägar. — Dessa olika förfaringssätt hafva grundats endast på praxis, och någon skyldighet för statens järnvägar att med järnvägsbyggnadsmedel bekosta anläggning af ofvanberörda anslutningsvägar har icke någon gång ansetts föreligga.

Beträffande underhållet af med järnvägsbyggnadsmedel anlagda vägar har upplysts, att före tillkomsten af lagen angående väghållningsbesvärets utgörande på landet den 23 oktober 1891 sådana vägar underhållits med trafikmedel, så vida icke i särskilda fall vid vägarnas anläggning aftal med enskilda träffats om vägunderhållet. Enligt nämnda lag är staten icke skyldig att deltaga i byggande och underhåll af allmänna vägar med undantag allenast för vissa i lagens § 6 mom. a) och c) omförmälda fastigheter. I anledning af de förändrade förhållanden, som genom denna lag inträdt, infordrade järnvägsstyrelsen år 1892 från vederbörande banbefäl uppgifter å alla de vägar, som underhöllos med trafikmedel, och gick därefter i författning om reglering af underhållsbesväret genom det-sammas öfverlämnande å de flesta orter till respektive väghållningsdistrikt.

Såsom ofvan nämnts, gå de af motionären väckta förslagen ut på att staten med frångående af den grundsats, som i förevarande hänseende numera vunnit tillämpning, skulle åtaga sig att bekosta såväl byggnad som underhåll af förbindelsevägar från statsbanestationer till närmaste allmänna landsväg eller bygdeväg. Utskottet kan dock ej finna giltiga skäl föreligga för statens betungande med berörda kostnader. I betraktande af de fördelar, som beredas en ort därigenom att staten där framdrager en järnväg, synes det nämligen icke vara obilligt, att orten får själf vidkännas kostnaderna för anläggning och underhåll af förbindelsevägar till järnvägsstationerna. Hvad af motionären uppgifvits beträffande svårigheterna för vederbörande väghållningsdistrikt att få sådana vägar till stånd torde ock kunna anses vara öfverdrifvet. Enligt gällande väglag är det offentlig myndighet, i första rummet Konungens befallningshafvande, som har att fatta beslut om anläggning af allmän väg, och vägföretaget kan sålunda icke förhindras genom några enskildas motstånd. För så vidt den ifrågasatta vägen verkligen är nyttig och behöflig för den allmänna samfärdseln, lär den väl sålunda ock komma till utförande.

På grund af det anförda får utskottet hemställa,

- a) att herr Hörnsténs motion n:o 33 icke må vinna Riksdagens bifall; och
- b) att Riksdagen icke heller må bifalla hvad herr Hörnstén i motionen n:o 34 föreslagit.

Stockholm den 13 mars 1908.

På statsutskottets vägnar:

G. BILLING.

Reservation

af herr *D. Persson* mot viss del mot motiveringen.
