

N:o 33.

Af herr **P. Hörnstén**, med hemställen att Riksdagen måtte besluta, att, när järnväg bygges på statens bekostnad, utfartsväg skall anläggas från järnvägsstation till närmaste allmänna eller bygdeväg m. m.

Statsjärnvägarna i vårt land måste ofta af olika hänsyn, dels kulturella, dels kommersiella, byggas något olika emot hvad förhållandet är med de enskilda järnvägarna. Därvid händer då, att stationer anläggas på platser, som sakna förbindelse med allmän landsväg eller bygdeväg. Vanligen blir det då vederbörande väghållningsdistrikt, som får under tiotals år kämpa med hvarjehanda motigheter för att få en väg från närmsta landsväg fram till stationen. Stundom strandar frågan till en början på blott någon eller några enskildas motstånd, och vägföretaget fördröjes i det längsta. Och när det slutligen kommit till stånd, så bli den redan förut nog betungade jordbrukareklassen och öfriga väghållningsskyldige ålagda att underhålla denna väg, hvilken måhända största delen af dem har föga eller ingen nytta af. Med den stora utsträckning i ytvidd, som isynnerhet de norrländska vägdistrikten hafva, är det alldeles påtagligt att många få underhålla vägar, som de t. o. m. aldrig få se i hela sitt lif, än mindre draga någon nytta af. Men då ju järnvägsdriften måste räknas som industri, hvilken är beroende af vägar för ökande af trafiken och däraf följande inkomster, så borde det vara denna industris skyldighet att äfven bygga sig vägar för förbindelse med kundkretsen: den trafikgifvande allmänheten. Så har emellertid icke skett hittills, och vill jag blott anföra två fall som bevis.

Mellansels järnvägsstation på norra stambanan har nu i öfver femton år saknat laglig väg vinter och sommar, och det är endast på byamännens

egna vägar och med dessas välvilliga medgifvande, som allmänheten kunnat komma till och från stationen annorlunda än järnvägsledes. Om man vid järnvägens byggande öfver Moelfven vid Mellansel samtidigt byggt järnvägsbron användbar äfven som landsvägsbro, hade kostnaden blifvit ganska ringa för den cirka 1 kilometer långa vägsträckan fram till landsvägen på andra sidan älfven, hvarigenom en stor bördig trakt kommit i lätt beröring med stationen.

Ett annat exempel är *Kragenäs* station på Bohusbanan, som, förlagd helt nära landsvägens öfvergång, dock saknar väg till densamma, ehuru man lätt kunnat antingen lägga stationen närmare landsvägen eller ock utvidga stationsområdet med en vanlig vägbredd utmed banan fram till landsvägen, ett par hundra meter högst.

Hittills har en opraktisk ledning vid järnvägsbyggnaderna vanvårdat bort 10-tals millioner i Norrland, på bland annat de välbekanta »utgräfningsarna», och »dränkt» nära nog lika många millioner i Bohusläns bottenlösa såplera, men lämnat åt trafikanterna att ta sig fram till vissa stationer bäst de vilja, när de skola tillföra järnvägen inkomsterna. Kostnaden för anläggande och underhåll af vägar till och från det fåtal stationer, som däraf äro eller bli i behof, är försvinnande liten, jämförd med hvad som genom opraktiska anordningar i onödan förbrukats på annat sätt t. ex. materialvägar, som på många håll i Norrland kunnat undvaras, om man vintertid framforslat materiel och för öfrigt låtit banan transportera allt efter som den räslagts. Vägar till stationerna däremot komma att för all framtid gifva järnvägen reel vinst genom af stigande odling etc. framkallad ökad trafik.

När nu det stora statsbaneföretaget, Inlandsbanan, skall utföras, är det alldeles påtagligt, att ett samtidigt byggande af utfartsvägar från sådana stationer, som däraf bli i behof, kommer att utgöra ett viktigt led i nämnda banas betydelse i alla afseenden. Förr eller senare måste nog staten ändå på ett eller annat sätt åtaga sig väghållningsbesväret. Men till dess annorlunda varder bestämdt, böra statens järnvägar själf bygga och underhålla utfartsväg till närmsta allmänna eller bygdeväg från sådana stationer, som ej förläggas omedelbart intill allmän farväg.

På grund af hvad sålunda anförts hemställes vördsamt,

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 närmsta 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.

Stockholm den 24 januari 1908.

P. Hörnstén.
