

Nr 281.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående befrielse för Göteborgs och Bohus läns landsting från skyldighet att för statens järnvägars räkning inlösa visst markområde vid Tjingstad; given Stockholms slott den 11 mars 1921.

Kungl. Maj:t vill härmed, under åberopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för denna dag, föreslå riksdagen att bifalla det förslag, om vars avlåtande till riksdagen föredragande departementschefen hemställt.

GUSTAF.

Walter Murray.

Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 11 mars 1921.

Närvarande:

Statsministern VON SYDOW, ministern för utrikes ärendena greve WRANGEL, statsråden ERICSSON, DAHLBERG, MURRAY, ELMQUIST, MALM, BERGQVIST, HAMMARSKJÖLD, EKEBERG, HANSSON, BESKOW.

Departementschefen, statsrådet Murray anförde:

I skrivelse den 27 april 1898 anmälde riksdagen, att riksdagen beslutat anläggning av en statsbana från Göteborg över Uddevalla till Skee

Historik.

Bihang till riksdagens protokoll 1921. 1 saml. 239 häft. (Nr 281.) 1

under villkor, bland andra, så vitt järnvägen genomlöpte Göteborgs och Bohus län, att av landsting, kommuner eller enskilda kostnadsfritt för all framtid upplättes all mark till banbyggnad med därtill hörande avdikningar, vattenavlopp och parallellvägar, all mark för banbevakningsområden, hållplatser och bangårdar, samt all mark för till följd av järnvägsbyggnaden erforderlig anläggning av nya eller omläggning av gamla, allmänna eller enskilda vägar; och skulle upplåtelsen jämväl innebära förpliktelse att lämna ersättning för olägenheter till följd av försvårad brukning, förlängda vägar eller andra olägenheter, av vad namn och beskaffenhet de vara måtte, som kunde anses härflyta av det genom järnvägens anläggning orsakade intrång, allt med skyldighet för vederbörande att hålla staten skadeslös för vad i ett eller annat avseende därutinnan tilläventyrs kunde komma att brista. Sedermera åtog sig Göteborgs och Bohus läns landsting genom beslut den 22 september 1898 att beträffande förenämnda statsbana, dock endast så vitt den genomlöpte landstingets område, fullgöra av riksdagen uppställda villkor i fråga om kostnadsfri upplåtelse av mark med mera.

Genom Kungl. Maj:ts brev den 10 november 1899 bemyndigades landstinget att, där godvillig överenskommelse ej kunde träffas, för statens räkning i den ordning, förordningen den 14 april 1866 angående jords eller lägenhets avstående för allmänt behov stadgade, förvärva den mark, som enligt fastställd plan erfordrades för statsbanans Göteborg—Skee framdragande genom landstingets område, dock med villkor, att staten däri genom icke tillskyndades någon kostnad.

Efter det Kungl. Maj:t den 7 augusti 1903 fastställt definitiv plan för berörda statsbanas framdragande å sträckan från Skafteröd till Olskroken, påbörjades arbetena å nämnda bandel i slutet av samma år.

I enlighet med den fastställda planen framfördes banan på viadukt å sträckningen närmast norr om järnvägsbron över Göta älv.

Då fråga uppstod om expropriation av för berörda bansträcka behöfligt markområde, fordrade järnvägsstyrelsen till en början enligt skrivelse den 2 mars 1909, i huvudsaklig överensstämmelse med vederbörande arbetschefs förslag, dels att för ifrågavarande ändamål skulle lösas och med full äganderätt till statsbanan överlämnas visst mindre område, som å en vid handlingarna i ärendet fogad ritning betecknats med grön gränslinje, eller det område, som från och med förenämnda viadukts norra landfäste med dess kringfyllning sträckte sig i ett sammanhang ned till älven till så stor bredd, att gränsen för området fölle tre decimeter utanför ytterkanterna av brons bockgrunder, dels ock att upplag eller byggnad för för-

varing av eldfarligt ämne icke finge uppföras närmare viaduktens mittlinje än 30 meter.

Sedermera och då under hand meddelats, att hinder möjligen kunde möta från landstingets sida för uppfyllande av sist omnämnda fordran om garanti mot uppförande av upplag eller byggnad i närheten av viadukten, yrkade järnvägsstyrelsen alternativt i skrivelse den 13 mars 1909 expropriation av visst större område, som å nyss berörda ritning utmärkts med heldragen röd linje och som sträckte sig till en bredd av 18 meter på ömse sidor om ovanberörda viadukts mittlinje.

Med anledning av dessa krav från järnvägsstyrelsens sida framhöll landstingets järnvägsnämnd i skrivelse den 31 mars 1909, att landstinget, enligt sitt åtagande att kostnadsfritt tillhandahålla mark med mera för Bohusbanan, varken vore pliktigt att förvärva annat område än järnvägsstyrelsen enligt sitt först framställda anspråk ansett böra lösas och med äganderätt till statsbanan överlämnas och ej heller ägde någon som helst skyldighet att garantera, att eldfarligt upplag eller eldfarlig inrättning icke uppfördes i närheten av viadukten. Nämnden förklarade sig emellertid villig söka medverka till åvägabringande av servitutsavtal med vederbörande jordägare, innefattande, att eldfarligt upplag eller eldfarlig inrättning icke finge uppföras inom 18 meter från viaduktens mittlinje, detta dock under uttryckligt förklarande, att landstinget ej vore skyldigt vidkännas det ersättningsbelopp, som, därest sådant avtal mellan statens järnvägar och jordägarna komme till stånd, kunde tillkomma jordägarna.

I överensstämmelse med järnvägsnämndens sålunda uttalade uppfattningen ägde sedermera expropriation rum av ovan omnämnda mindre område, utgörande omkring 1,200 kvadratmeter. Detta skedde utan iakttagande av därför av styrelsen uppställda villkor och oaktat styrelsen under hand tillkännagivit, att därest styrelsens först gjorda yrkande icke vunne beaktande, styrelsen ansåge sig icke kunna frånträda sitt alternativt därmed framställda anspråk, enligt vilket expropriationen bort omfatta ytterligare omkring 2,760 kvadratmeter.

Då landstinget sålunda icke tillmötesgått järnvägsstyrelsens framställning, hänsköt styrelsen i skrivelse den 27 juli 1910 frågan till Kungl. Maj:ts avgörande. Under tillkännagivande, att styrelsen funnit sig icke böra vidhålla sitt först framställda yrkande, hemställde styrelsen i denna skrivelse, att förenämnda, med röda begränsningslinjer angivna område om 18 meters bredd på vardera sidan om viaduktens mittlinje måtte förklaras erforderligt för statsbanan genom Bohuslän.

Till stöd för sin framställning anförde styrelsen bland annat:

»Vid uppställande av förut omnämnda fordringar beträffande marklösen med eller utan åtföljande servitutsavtal rörande närmast intill viadukten liggande om-

rådes utnyttjande har styrelsen letts av den synpunkten, att det vore nödvändigt tillse, att viaduktanläggningen, så vitt ske kunde, skyddades mot eldfara. Det erbjudande, landstinget i förevarande avseende gjort, har icke syntts styrelsen tillfredsställande ur nyssnämnda synpunkt. Utöver förberörda markupplåtelse, som i och för sig är av allt för ringa omfattning för att motsvara detta ändamål, har landstinget allenast utfäst sig att söka medverka till åstadkommande av servitutsavtal av närmare angiven innebörd med vederbörande jordägare, i vilket åtagande naturligtvis icke ligger någon som helst garanti för, att ett sådant avtal verkligen låter sig åvägbringas. I samband med denna utfästelse har landstinget för övrigt icke meddelat, vare sig om jordägarna äro villiga ingå ett dylikt avtal och villkoren därför samt ej heller om de medgiva avtalets intecknande på sådant sätt, att det under alla förhållanden blir bestående jämväl gent emot ny ägare av ifrågavarande fastigheter. Härtill kommer slutligen, att landstinget uttryckligen fränsagt sig varje skyldighet att vidkännas det ersättningsbelopp, som, i händelse avtalet skulle komma till stånd, kunde tillkomma jordägarne.

Med hänsyn till nu anförda omständigheter och då för övrigt några medel för ifrågavarande ändamål icke stå till styrelsens förfogande, har styrelsen icke ansett landstingets berörda erbjudande vara av beskaffenhet att kunna godtagas. Av enahanda grunder har styrelsen icke heller funnit sig böra gent emot landstinget vidhålla sin först framställda fordran. Men däremot har styrelsen ingen anledning att fråntråda sitt alternativt därmed framförda anspråk om tillhållande för statens järnvägars räkning av ett område om 18 meters bredd på vardera sidan om viaduktens mittlinje.

Vid bestämmande av storleken av detta område, invid vilket en snickerifabrik och ett pappersbruk äro belägna, har styrelsen tagit hänsyn till vad som ur försäkringsteknisk synpunkt kan anses oundgängligen erforderligt för viaduktens skyddande mot eldfara. I detta avseende har styrelsen inhämtat, att såväl snickerifabriker som pappersbruk räknas såsom s. k. eldfarliga inrättningar, liksom ock att upplag av virke o. d. är att hänföra till sådana eldfarliga upplag, vilkas förekomst inom visst avstånd — 60 fot (17,8 meter) — från försäkringsföremål i allmänhet anses medföra särskild risk, som påfordrar erläggande av viss tilläggspremie. Även om dylikt eldfarligt upplag eller eldfarlig inrättning befinner sig på längre avstånd (understigande 45 meter) från försäkrat föremål, anses visserligen icke varje eldfara utesluten, men frågan därom är beroende, å ena sidan, på upplagets eller inrättningens beskaffenhet och, å den andra, på vederbörande försäkringsföremåls egen eldfarlighet. Risker är dock givetvis mindre och anses i regeln upphävd, om avståndet uppgår till 45 meter. Med fäst avseende vid dessa försäkringstekniska synpunkter har styrelsen ansett sig kunna stanna vid ett område av ovan angiven storlek, därvid styrelsen jämväl tagit i betraktande den omständigheten, att därest järnvägen på ifrågavarande sträcka framdragits å bank i stället för på viadukt, i sådant fall, enligt verkställda beräkningar, skulle hava erfordrats ett område på ömse sidor om järnvägens mittlinje av ungefär samma storlek, som i förevarande avseende av styrelsen ansetts erforderligt. Oavsett vilket byggnadssätt som i visst fall kommit till användning vid en järnvägsanläggning, synes det vara en självfallen och oavvislig fordran, att så mycket mark löses eller eventuellt sådana åtgärder i övrigt vidtagas, att anläggningens säkerhet och framtida bestånd kan anses tryggad. Och denna fordran kan naturligtvis icke eftergivnas, då det är fråga om statsbanebyggnad,

till vilken andsting, kommuner eller enskilda åtagit sig att kostnadsfritt tillhandahålla mark.»

Över denna styrelsens framställning avgav landstingets järnvägsnämnd infortrat utlåtande den 30 september 1910, däri nämnden bestred, att landstinget lagligen kunde åläggas inlösa ifrågavarande mark under åberopande av huvudsakligen följande synpunkter.

Enligt järnvägsnämndens uppfattning kunde åt landstingets åtagande av den 22 september 1898 icke givas sådan tolkning, att landstinget ägde skyldighet att, förutom den mark under viadukten, som i överensstämmelse med järnvägsstyrelsens till järnvägsnämnden först gjorda hemställan blivit av landstinget för statsbanan exproprierad, jämväl lösa mark, avsedd för beredande av skydd åt viadukten mot eldfara. Uttrycket i åtagandet »mark till banbyggnad» kunde ej rimligtvis anses innefatta mark till annat ändamål, nämligen att avlägsna eventuella eldfarliga anläggningar från järnvägens närhet. Såvitt järnvägsnämnden kunnat inhämta, hade icke tillförne vid statsbaneanläggningar här i landet förekommit, att markförvärv skett för sådant ändamål, utan vore det för visso en helt ny princip, som järnvägsstyrelsen i förevarande fall gjorde gällande. Oaktat från aktiebolaget Göteborgs snickerifabriks och aktiebolaget Göteborgs pappersbruks fastigheter i Tingstad mark för banbyggnadsarbetet tagits i anspråk redan i oktober 1903, hade det ända till någon dag, innan expropriationsmålet mot nämnda två bolag i mars 1909 förevar inför vederbörlig underdomstol, varit för landstinget fullständigt okänt, att järnvägsstyrelsen ansåge landstinget äga skyldighet vidkännas kostnader för viaduktens skyddande mot eldfara. — Landstingets åtagande måste bedömas med hänsyn till huru förhållandena gestaltade sig vid tiden för åtagandet. Att nu i åtagandet inlägga ett moment, som vore för detsamma väsentligt främmande, funne järnvägsnämnden, särskilt med hänsyn till att åtagandet på grund av dess rättsliga natur måste tolkas restriktivt, icke vara i överensstämmelse med gällande rättsgrundsatser. Den synpunkt, som, jämte annan, järnvägsstyrelsen andragit till stöd för storleken av äskat område, eller att, därest järnvägen på ifrågavarande sträcka framdragits å bank i stället för å viadukt, det skulle hava erfordrats ett område å ömse sidor om järnvägens mittlinje av ungefär samma storlek, som järnvägsstyrelsen nu påyrkat, kunde uppenbarligen icke hava någon som helst betydelse för bedömande av frågan, huruvida landstinget ägde skyldighet att inlösa ifrågavarande mark.

Vidare anförde nämnden, att landstinget genom Kungl. Maj:ts brev den 10 november 1899 bemyndigats att för statens räkning i den ordning, förordningen den 14 april 1866 angående jords eller lägenhets avstående för allmänt behov stadgade, förvärva den mark, som enligt fastställd plan erfordrades för statsbanans Göteborg—Skee framdragande genom landstingets område. Att banbyggnadens utförande enligt den fastställda planen icke betingat inlösen av mark för viaduktens skyddande mot eldfara, måste enligt nämndens åsikt framgå av järnvägsstyrelsens ovannämnda framställning, vilken väl avsåge komplettering av planen i sådant hänseende. Samma förhållande bestyrktes jämväl därav, att de markområden, vilka järnvägsstyrelsen ansåge landstinget böra ytterligare förvärva för statsbanan och vilka tillika med annan förenämnda båda bolag tillhörig mark i oktober 1903 tagits i anspråk för bananläggningen, sedermera av banbyggnadens

arbetsbefäl återstälts till bolagen. I detta sammanhang vore även förtjänt att framhållas, att å sålunda till aktiebolaget Göteborgs snickerifabrik den 1 maj 1907 återställd mark sistnämnda bolag därefter anlagt präshamn, som delvis inginge i det område, vilket järnvägsstyrelsen påyrkade, att landstinget skulle inlösa.

På grund av det anförda hemställde järnvägsnämnden, att därest Kungl. Maj:t skulle finna skäl avgiva sådant förklarande, varom styrelsen anhållit, Kungl. Maj:t tillika måtte förklara, att kostnaden för inlösen av ifrågavarande mark icke skulle drabba landstinget.

Genom brev den 10 mars 1911 förklarade Kungl. Maj:t hela ifrågavarande område, innehållande sammanlagt omkring 3,960 kvadratmeter, erforderligt för framdragande av statsbanan Göteborg—Skee å dess sträckning från Skafteröd till Olskroken enligt därför fastställd plan.

Med återopande härav anhöll järnvägsstyrelsen den 28 juni 1911, att landstinget måtte gå i författning om inlösen och överlåtande med äganderätt av den del av det i sistnämnda brev avsedda område, som icke redan exproprierats, men förklarade landstinget i svarsskrivelse den 29 januari 1912, att landstinget ansåge sig sakna skyldighet att inlösa och därefter till statens järnvägar med äganderätt överlämna ifrågavarande område om cirka 2,760 kvadratmeter.

I anledning härav lät järnvägsstyrelsen instämma landstinget till rådstuvurätten i Göteborg med yrkande om områdets överlåtande till statens järnvägar.

Rådstuvurätten meddelade dom i målet den 29 maj 1915 och ogillade däri järnvägsstyrelsens talan.

Rättens ordförande var emellertid av skiljaktig mening och ansåg, att landstinget borde vara skyldigt att ytterligare inlösa och med äganderätt till statens järnvägar överlämna ifrågavarande markområde.

Göta hovrätt, dit järnvägsstyrelsen vädjade, fann genom dom den 19 januari 1917 ej skäl göra ändring i rådstuvurättens dom.

Målet fullföljdes av styrelsen hos Kungl. Maj:t.

Nedre justitierevisionen hemställde om fastställelse av hovrättens dom; föredragande revisionssekreteraren var emellertid av skiljaktig mening och yttrade:

»Enär landstingets utfästelse om kostnadsfritt tillhandahållande av mark för ifrågavarande statsbana måste så förstås, att landstinget åtagit sig ställa till statens järnvägars förfogande all den mark, som i vederbörlig ordning förklarades erforderlig för sagda banas framdragande genom landstingets område,

samt Kungl. Maj:t genom omförmälda brev den 10 mars 1911 förklarat jämväl omstämda område vara i dylikt hänseende erforderligt,

hemställer jag, att Kungl. Maj:t måtte pröva rättvist att, med upphävande

av hovrättens dom, förplikta landstinget att genast ombesörja överlåtande med äganderätt till statens järnvägar av återstoden av det område, som å den i rådstuvurättens dom omförmålta ritning utmärkts med röd gränslinje och icke redan blivit till statens järnvägar överlätet.»

Vi sakens föredragning i högsta domstolen biföllo tre justitieråd nedre justitierevisionens betänkande, medan tre justitieråd, däribland det äldsta, gillade den av föredraganden yttrade särskilda mening.

Kungl. Maj:ts dom, som gavs den 27 november 1918, avfattades i enlighet med sistnämnda mening, vadan järnvägsstyrelsens i saken förda talan blev bifallen.

Efter det målet sålunda blivit avgjort i sista instans, uppdrog Göteborgs och Bohus läns landsting den 17 september 1919 åt förvaltningsutskottet att vidtaga alla erforderliga åtgärder för och å landstingets vägnar hos vederbörande myndigheter göra framställningar om befrielse för landstinget från skyldighet att med äganderätt överlåta ifrågavarande område till statens järnvägar.

Till fullgörande av det sålunda givna uppdraget hänvände sig förvaltningsutskottet i skrivelse den 14 januari 1920 till Kungl. Maj:t och anhöll, att Kungl. Maj:t täcktes vidtaga åtgärder i syfte att landstinget måtte helt och hållet befrias från nyssberörda skyldighet, varjämte utskottet hemställde, att järnvägsstyrelsen måtte förständigas att, i avvaktan på slutlig prövning av detta ärende, icke vidtaga åtgärder för verkställande av Kungl. Maj:ts ifrågavarande dom.

*Landstinget
den 14 jan-
nuari 1920.*

I nämnda skrivelse yttrade förvaltningsutskottet, efter att i korthet hava erinrat om vad i ärendet förekommit, bland annat:

»De områden, vilka landstinget förpliktats lösa, ägas, det å nedre sidan om viadukten av Göteborgs papperbruks aktiebolag och det å övre sidan om viadukten av Göteborg—Dals pappersbruks aktiebolag. Förstnämnda bolag tillhöriga område användes för närvarande av bolaget såsom upplagsplats. Å sistnämnda bolag tillhöriga område har dels anlagts en prämhavn och dels uppförts en fabriksbyggnad. Dessa byggnader äro delvis belägna å mark, som under åren 1907 och 1909 till jordägarna återställt.

Vid ovan anmärkta förhållande är det tydligt, att landstinget för fullgörande av Kungl. Maj:ts dom kommer att få vidkännas avsevärda kostnader, om vilkas storlek det dock för närvarande torde vara svårt att förebbringa utredning. Av ovanberörda sakförhållande, att å marken ifråga uppförts fabriksbyggnad, framgår emellertid utan vidare, att ersättningssummorna icke komma att stanna vid små belopp. Landstinget har förut fått vidkännas mycket stora utgifter, uppgående till 1.960.422 kronor 75 öre, för lösen av jord till längdbanan genom Bohuslän. På grund härav och med hänsyn till den hos de dömande myndigheterna rådande meningsskiljaktigheten i frågan, synes det, som om starka skäl skulle tala för att landstinget befriades från nu ifrågakommande yt-

terligare kostnader för längdbanan, hälst som dessa kostnader delvis förorsakats därigenom, att vederbörande jordägare satts i tillfälle att utföra dyrbara anläggningar å mark, som till jordägarna av statens järnvägar återställts som behöflig allenast under byggnadstiden.»

Järnvägs-
styrelsen
den 25 mars
1920.

Efter remiss avgav järnvägsstyrelsen den 25 mars 1920 utlåtande i anledning av denna förvaltningsutskottets framställning. Styrelsen ingick därvid till en början på ett utförligt bemötande av de skäl, som förvaltningsutskottet åberopat till stöd för befrielse för landstinget från ifrågasvarande markupplåtelse; och anförde styrelsen vidare i huvudsak följande:

Genom den utredning, som i rättegången åvägabragts, ävensom däri avhörda vittnens utsago vore tillfullo ådagalagt, att här omhandlade markområde vid Tingstad erfordrades för säkerställande av viadukten mot skada och förstörelse.

Styrelsen hade därför ansett sig vara icke blott berättigad utan även förpliktad att fordra områdets omedelbara överlåtande till statens järnvägar; och styrelsen funne icke anledning frågå denna ståndpunkt med hänsyn till vad förvaltningsutskottet anfört som stöd för landstingets befriande från den ådömda förpliktelsen.

Utskottet hade icke i sin framställning angivit någon utväg att på annat sätt vinna det ändamål, som avsetts med områdets förvärvande för statens järnvägar. Men enligt vad framginge av landstingets tryckta handlingar för år 1919, nr 25, hade utskottet låtit verkställa en utredning genom tre sakkunniga personer för utrönande av möjligheten att utföra ett betryggande skydd av viaduktens järnkonstruktion mot förstörelse genom eldsvåda å angränsande fabriksområden. De sakkunniga hade därvid funnit, att dylik säkerhet för viadukten kunde bäst och lättast ernås antingen genom fullständigt inklädande med armerad betong av alla viaduktens järnkonstruktioner, såväl bockar som spann, eller ock genom uppförande av skyddsväggar av armerad betong till minst samma höjd som räcket överkant å ömse sidor om viadukten och på ett avstånd av högst 0,5 meter från räcket; och uttalade de sakkunniga såsom sin bestämda mening, att den åsyftade brandtryggheten för viadukten genom av statens järnvägar påfordrat utökande av det fria området kring densamma ej på långt när ernåddes i samma grad, som om ettdera av de av dem föreslagna alternativen komme till utförande.

Skulle denna uppfattning visa sig vara riktig — varom styrelsen icke vore i tillfälle att nu uttala något bestämt omdöme — syntes hinder icke föreligga att för statens järnvägars vidkommande frånträda eller inskränka kravet på överlämnande av skyddsområde vid Tingstad. Då utskottet icke upptagit de sakkunnigas förslag, funnes icke anledning för styrelsen att närmare ingå på denna fråga.

Emellertid hade under hand från landstingets sida framkastats den tanken, att saken skulle kunna ordnas på ett tillfredsställande sätt, utan att någon åtgärd för närvarande behövde vidtagas vare sig för områdets anskaffande och tillhandahållande eller uppförande av förut omförmälda betongkonstruktioner. Som skäl därför hade framhållits, att med de moderna eldsläckningsanordningar, som numera vore att tillgå, någon fara för viaduktens bestånd

icke skulle behöva uppstå, även om eld utbröte i fabriksbyggnader och upplag vid sidan om viadukten, ävensom att det vid sådant förhållande icke kunde anses påkallat eller, i betraktande av de avsevärda kostnader, som utan allt tvivel skulle därav föranledas, nationalekonomiskt riktigt att ålägga landstinget vidtaga den ena eller andra av nyss berörda åtgärder.

Styrelsen ansåge sig ej, ehuru med en viss tvekan, böra ställa sig helt avvisande mot en sådan tanke. Kunde frågan lösas på ett ur statens järnvägars synpunkt fullt betryggande sätt, utan att landstinget ålades fullgöra Kungl. Maj:ts dom rörande området överlämnande eller ginge i författning om annan skyddsåtgärd, ville styrelsen för sin del icke av principiella eller formella skäl sätta sig emot en sådan lösning. Dock ansåge styrelsen sig endast kunna gå med på vad sålunda ifrågasatts under det uttryckliga villkor, att landstinget iklädde sig formlig förbindelse att, om viadukten utsattes för skada eller förstörelse till följd därav, att det till viaduktens skyddande avsedda området icke överlätits till statens järnvägar och styrelsen förty hindrats från dess utnyttjande som skyddsområde, ej mindre ersätta statens järnvägar alla kostnader för viaduktens reparation respektive återuppbyggande, än även återgälda de utgifter, av vad slag de vara måtte, som statens järnvägar kunde få vidkännas, bland annat på grund av i samband därmed uppstående avbrott eller minskning i trafiken eller dess ledande förbi viadukten. Även med en dylik garantiförbindelse vore det givet, att statens järnvägar komme att tillskyndas olägenheter och kostnader, för den händelse viaduktens fullständiga eller delvisa förstöring skulle vålla inställelse eller omläggning av järnvägsdriften.

Med hänvisning till vad sålunda anförts hemställde järnvägsstyrelsen i första hand, att Kungl. Maj:t täcktes finna förvaltningsutskottets förevarande skrivelse icke till någon vidare åtgärd föranleda, eller,

i andra hand, om Kungl. Maj:t med hänsyn till i ärendet föreliggande omständigheter skulle finna skäl befria landstinget från förpliktelsen att inlösa och till statens järnvägar med äganderätt överlåta ifrågavarande område vid Tingstad, att landstinget måtte tillförbindas att ikläda sig av styrelsen godkänd förbindelse att svara för alla de kostnader och utgifter, som kunde drabba statens järnvägar, för den händelse viadukten skadades eller förstördes till följd av landstingets fritagande från skyldigheten att överlåta ifrågavarande område till statens järnvägar.

I anledning av vad styrelsen sålunda i sitt utlåtande den 25 mars 1920 anförde, anmodades landstinget att inkomma med yttrande till Kungl. Maj:t, och avgav landstinget sådant yttrande i skrivelse den 5 oktober 1920.

*Landstinget
den 5 oktober
1920.*

Landstinget har därvid bland annat förklarat sig icke kunna avgiva en sådan förbindelse, som styrelsen ansett böra sättas såsom villkor för landstingets befriande från åliggande skyldighet ifråga om markupplåtelse till statens järnvägar, under framhållande att, även om landstinget därigenom skulle kunna fria sig från den utgift, som ett uppfyllande av Kungl. Maj:ts dom skulle medföra,

dock kommande landsting skulle förbindas till eventuella utgifter, vilkas belopp ej kunde ens tillnärmelsevis beräknas, men som uppenbart kunde bliva högst avsevärda.

Med hänvisning till en på föranstaltande av landstinget, av II distriktsförvaltningen vid statens järnvägar verkställd utredning angående möjligheten av viaduktens skyddande mot eldfara utan inlösen av ytterligare mark, upplyser landstinget, att flera förslag i sådant hänseende framkommit; och åberopar landstinget i detta hänseende ett remissakten bilagt intyg av Göteborgs stads brandchef Gustaf Ekstedt, brandinspektören i brand- och livförsäkringsaktiebolaget Svea Karl Almqvist och arkitekten Sven Steen, vilkas sakkunskap med avseende å frågor rörande brandtrygghet enligt landstingets mening torde vara erkänd. Av detta intyg framginge — förmenar landstinget — att genom t. ex. uppförande av skyddsmurar skulle kunna åstadkommas ett eldfareskydd, som vore större än det, som kunde förvärfvas enbart genom den landstinget ålagda marköverlåtelsen. Den gjorda utredningen hade, efter vad landstinget anmärker, visat, att den brandtrygghet, som styrelsen önskade erhålla för viadukten, kunde ernås utan marköverlåtelse och för högst avsevärd mindre kostnad än en verkställighet av Kungl. Maj:ts dom skulle medföra.

Landstinget hemställde, att Kungl. Maj:t måtte bifalla landstingets i skrivelse den 14 januari 1920 gjorda anhållan om befrielse från skyldigheten att med äganderätt överlåta ifrågavarande områden till statens järnvägar, eller, därest detta icke kunde ske utan riksdagens medgivande, att Kungl. Maj:t måtte avlåta proposition uti ifrågavarande avseende till innevarande års riksdag.

Alternativt härmed anhöll landstinget, om denna framställning icke kunde bifallas, att Kungl. Maj:t måtte uppdraga åt järnvägsstyrelsen att underhandla och träffa överenskommelse med landstinget angående åtgärder för viaduktens skyddande på annat sätt än genom marköverlåtelse eller intrång i vederbörande markägares äganderätt, därvid landstinget, sedan dessa åtgärder blivit vidtagna, skulle vara befriat från vidare förpliktelse med avseende å ifrågavarande viadukt.

Den 12 februari 1921 avgav järnvägsstyrelsen efter remiss förnyat utlåtande i ärendet.

Järnvägs-
styrelsen den
12 februari
1921.

Beträffande landstingets hemställan i dess första del förklarar sig styrelsen alltjämt icke kunna finna annat än i sin ordning och överensstämmande med rätt och billighet, att om viadukten vid Tingstad bleve skadad eller förstörd till följd därav, att det till viaduktens skyddande avsedda området icke överlåtits till statens järnvägar och styrelsen förty hindrats från dess utnyttjande som skyddsområde, landstinget hade att svara för därav föranledda kostnader och utgifter samt följaktligen borde åläggas utfärda förbindelse av den innebörd, styrelsen fordrat.

Om landstinget, på sätt det begärt, utan vidare fritoges från avgivande av dylik utfästelse, skulle ju statens järnvägar komma att få vidkännas de ut-

gifter och kostnader, som komme att uppstå, i händelse viadukten bleve utsatt för skada eller förstörelse av nyss nämnda anledning, och detta kunde enligt styrelsens bestämda mening under inga förhållanden vara rimligt eller riktigt.

I detta sammanhang ansåge sig styrelsen icke böra underlåta att omförmäla, att vid en eldsvåda, som i juni månad 1920 uppstått i aktiebolaget Göteborgs pappersbruks anläggningar vid Tingstad, statens järnvägars viadukt svävat i fara att bliva förstörd. Det hade endast varit med yttersta svårighet och tack vare gynnsam vindriktning och tillgång till eldsläckningsmanskaper och -materiel, som viadukten kunnat räddas från förstörelse. Hade landstinget ställt sig Kungl. Maj:ts dom den 27 november 1918 till efterrättelse och statens järnvägar vid eldsvådetillfället disponerat över det i domen angivna skyddsområde på ömse sidor om viadukten, hade några särskilda åtgärder för viaduktens skyddande i detta fall icke behövt vidtagas. Det visade sig således, att den av styrelsen uppställda fordran på ytterligare marköverlåtelse vid Tingstad varit fullt berättigad. Landstingets förvaltningsutskott hade också, på framställning av styrelsen, funnit sig föranlåtet att gälda de utgifter, som statens järnvägar fått vidkännas på grund av eldsvådan, utgörande inalles 650 kronor 29 öre, därav 550 kronor 29 öre för handräkning och bevakning, 50 kronor för förstörda inventarier och 50 kronor för reparation å viadukten.

Vid nu angivna förhållande och då förvaltningsutskottet sålunda i förevarande fall ansett landstinget ersättningskyldigt, syntes det styrelsen icke finnas något fog för landstinget att motsätta sig utfärdandet av den äskade förbindelsen, som ju allenast formellt skulle fastslå vad landstinget i realiteten redan medgivit.

Styrelsen ansåge sig därför böra på det bestämdaste avstyrka bifall till vad landstinget sålunda hemställt

Vidkommande därefter landstingets i andra hand framställda yrkande lämnar styrelsen till en början en del upplysningar rörande den av landstinget åberopade utredningen, varav inhämtas, att såsom huvudbeståndsdel i nämnda utredning inginge av aktiebolaget Arcus i Stockholm framlagda alternativa förslag till viaduktens skyddande mot eldfara. Styrelsen hade vid översändande till förvaltningsutskottet av distriktsförvaltningens skrivelser i ärendet jämte därvid fogade förslag och ritningar samt ett av arbetschefen vid statens järnvägar i Göteborg avgivet betänkande uttalat som sin åsikt, att vid den förberedande granskningen av de framkomna förslagen styrelsen i likhet med distriktsförvaltningen kommit till det resultatet, att av dessa endast det av aktiebolaget Arcus med B. 3 betecknade förslaget kunde vara förtjänt att komma under närmare prövning, varförutom även en av distriktsförvaltningen antydd möjlighet för frågans lösning genom visst ytterligare markförvärv och anordnande av brandmurar enligt styrelsens förmenande kunde diskuteras.

I övrigt yttrade styrelsen bland annat följande:

Styrelsen ansåge sig icke böra ställa sig avvisande mot den lösning av förevarande fråga, som innefattades i landstingets framställda förslag. Skulle det vid en närmare prövning visa sig att, om någon av nu föreslagna eller eventuellt andra åtgärder vidtoges, den asyftade brandtryggheten för viadukten kunde ernås i samma grad som genom det av styrelsen påfördrade utökandet av det fria området på ömse sidor om viadukten, borde det, såsom styrelsen redan uttalat,

icke föreligga något hinder att för statens järnvägars vidkommande frånträda eller inskränka kravet på överlämnande av skyddsområde vid Tingstad.

Nationalekonomiskt sett syntes det styrelsen emellertid riktigast, att där-
est landstinget befriades från ädömd ytterligare markupplåtelse vid Tingstad,
några kostnader från det allmännas sida, vilka antagligen bleve högst avsevärda,
icke nedlades för viaduktens skyddande mot eldfara genom ifrågasatt betong-
armering eller dylikt, utan att landstinget i stället iklädde sig den öppna eldfare-
risken medelst utfärdande av förbindelse av ovan angivet slag.

Skulle landstinget, vid förnyad prövning, fortfarande förklara sig icke
vilja vara med om avgivande av dylik utfästelse, hade styrelsen intet att erinra
mot landstingets förslag om inledande av underhandlingar och eventuellt träffande
av överenskommelse med landstinget angående vidtagande av åtgärder för via-
duktens säkerställande mot eldfara utan upplåtelse av ytterligare mark; men
borde det bero på resultatet av dessa förhandlingar, om och i vad mån landstinget
kunde frikallas från förpliktelsen att överlåta ifrågavarande skyddsområde vid
Tingstad.

På grund av vad sålunda och förut i ärendet anförts, ansåg sig sty-
relsen visserligen icke hava anledning frångå vad styrelsen i första och
andra hand hemställt i sitt utlåtande den 25 mars 1920. Därest emellertid
landstinget alltjämt skulle ställa sig avböjande och Kungl. Maj:t skulle
finna lämpligt att, innan ärendet upptoges till prövning, utredning verk-
ställdes, huruvida och vilka åtgärder kunde vidtagas för beredande, utan
ytterligare marköverlåtelse, av det brandskydd för viadukten, som avsetts
med överlämnande till statens järnvägar av ifrågavarande område vid Ting-
stad, föreslog styrelsen, att åt styrelsen måtte uppdragas att träda i under-
handling och eventuellt träffa på Kungl. Maj:ts fastställelse beroende över-
enskommelse med landstinget i sådant hänseende.

Departe-
ments-
chefen.

I likhet med järnvägsstyrelsen anser jag, att det icke kan ifråga-
komma att utan vidare helt och hållet befria landstinget från den enligt
Kungl. Maj:ts dom den 27 november 1918 landstinget åliggande skyldig-
heten att inlösa och till statens järnvägar överlåta ifrågavarande område
vid Tingstad. Ett dylikt ovillkorligt fritagande skulle nämligen, i hän-
delse viadukten till följd därav utsattes för skada eller förstörelse, kunna,
som styrelsen framhållit, medföra högst avsevärda utgifter och kostnader
för statens järnvägar.

Medgivas må visserligen, att landstinget icke saknat allt fog att
motsätta sig järnvägsstyrelsens anhållan om områdets exproprierande, då
det på grund av i ärendet föreliggande omständigheter ju kunde synas
tveksamt, om en sådan förpliktelse ävilade landstinget. Att frågan måste
anses tvistig, framgår även av de olika ståndpunkter, de dömande myn-

digheterna intagit. Å andra sidan synes mig uppenbart, att det från början varit statsmakternas mening vid uppställande av villkoren för Bohusbanans anläggande, att staten icke skulle drabbas av några kostnader för anskaffande av den för banan erforderliga marken, vilken ju också från början kunnat förvärfvas för en jämförelsevis ringa kostnad.

Områdets förvärvande under nu föreliggande förhållande kräver däremot högst betydande ekonomiska uppoffringar.

Den utredning, som i ärendet åvägabragts, ger emellertid vid handen, att önskvärd säkerhet mot eldfara för viadukten skulle kunna ernås på annat sätt än genom det avsedda skyddsområdets överlämnande till statens järnvägar. Flera förslag hava i sådant avseende varit å bane; och hava, enligt vad den föregående redogörelsen utvisar, tre av landstinget tillkallade sakkunniga för sin del förklarar, att till och med större möjlighet för viaduktens skyddande kunde utan inlösen av ytterligare mark vinnas antingen genom viaduktens inklädande med betong eller genom uppförande av brandmurar invid densamma. Då härtill kommer, att kostnaden för anordnande av dylikt brandskydd skulle, enligt vad landstinget beräknat, ställa sig väsentligen lägre än för marklösen, synas goda skäl tala för att en sådan utväg väljes i stället för kravet på fullgörande av Kungl. Maj:ts förenämnda dom.

Principiellt sett torde icke heller vara något att erinra mot en dylik lösning, då ju därigenom ändamålet med den av styrelsen påfordrade ytterligare markupplåtelsen synes komma att vinnas i minst lika hög grad. Vad angår kostnaderna för vidtagande av denna eller liknande skyddsåtgärder bör det givetvis åligga landstinget att bestrida desamma. Endast så till vida kunna jämväl statens järnvägar tänkas bära deltaga i dessa kostnader, att om det kan visas, att viaduktens säkerställande på det sätt, varom nu är fråga, medför fördelar för statens järnvägar utöver vad som skulle ernåtts genom landstingets fullgörande av kravet på marklösen — exempelvis minskade kostnader för viaduktens framtida underhåll eller en väsentligen ökad trygghet för eldfara — det synes vara rimligt, att statens järnvägar bidra till kostnaderna för skyddsanordningarna med mot sagda fördelar svarande belopp, vilka kostnader i så fall bära bestridas med förnyelsefondsmedel.

Visserligen kunde skäl tala för att, på sätt järnvägsstyrelsen ifrågasatt, några som helst kostnader nu icke nedläggas för viaduktens skyddande, utan att landstinget i stället utfärdar sådan garantiförbindelse, som järnvägsstyrelsen för dylikt fall ansett nödig. Då landstinget emellertid på grund av oberäkneligheten av den under alla förhållanden synnerligen stora risk, landstinget skulle löpa, icke ansett sig kunna avgiva dylik utfästelse,

synes det ur såväl statens järnvägars som landstingets synpunkt bäst, att frågan löses på det sätt, landstinget ifrågasatt såsom ett senare alternativ.

För statens järnvägars vidkommande är det av stor betydelse, att risken för eldfara för viadukten avlägsnas så långt som möjligt. I betraktande får även tagas, att skyddandet av viadukten enligt de förslag, som i sådant avseende föreligga, synes kunna ske på ett sätt, som samtidigt förbättrar viaduktens konstruktion rent tekniskt sett. Sålunda innebär det av distriktsförvaltningen och styrelsen förordade alternativet — anordnande av betongviadukt under den nuvarande — givetvis en sådan förbättring.

Även från landstingets synpunkt är det uppenbart av intresse att en gång för alla få fastslaget, vilket belopp erfordras för dess fritagande från ovanberörda förpliktelse, helst detta synes kunna ske för överkomliga kostnader.

Befrielse för landstinget från inlösen av ytterligare mark vid Tingstad anser jag sålunda kunna medgivas under villkor, att landstinget vidtager åtgärder av ovan antydd art för säkerställande av viadukten mot eldfara. Därvid synes det mig lämpligt att, på sätt ifrågasatts, underhandlingar inledas mellan järnvägsstyrelsen och landstinget, och bör det därefter ankomma på Kungl. Maj:t att, i anslutning till vad nu anförts, träffa överenskommelse med landstinget.

Då en befrielse för landstinget att inlösa ifrågavarande mark skulle innebära en avvikelse från de av riksdagen uppställda villkoren för Bohusbanans tillkomst, bör riksdagens medgivande i ämnet inhämtas.

Under återopande av vad sålunda anförts, hemställer jag, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen medgiva,

att Göteborgs och Bohus läns landsting må befrias från den landstinget enligt Kungl. Maj:ts dom den 27 november 1918 åliggande skyldigheten att till statens järnvägar med äganderätt upplåta visst område vid Tingstad under villkor, att landstinget vidtager andra av Kungl. Maj:t godkända åtgärder för beredande av sådant skydd för viadukten vid Tingstad, som avsetts med inlösen och överlämnande till statens järnvägar av förevarande område.

Till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdde hemställen behagade Hans Maj:t Konungen lämna bifall samt förordnade, att proposition i ämnet av den lydelse, bilaga till detta protokoll utvisar, skulle avlätas till riksdagen.

Ur protokollet:
Edvard Söderberg.
