

Nr 359.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående vissa statens järnvägar berörande markfrågor i Västerås; given Stockholms slott den 19 oktober 1945.

Kungl. Maj:t vill härmed, under återopande 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.

Torsten Nilsson.

Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 19 oktober 1945.

Närvarande:

Statsministern HANSSON, ministern för utrikes ärendena UNDÉN, statsråden WIGFORSS, MÖLLER, SKÖLD, QUENSEL, GJÖRES, ERLANDER, VOUGT, MYRDAL, ZETTERBERG, NILSSON, STRÄNG, ERICSSON, MOSSBERG.

Efter gemensam beredning med chefen för finansdepartementet anmäler chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Nilsson, vissa statens järnvägar berörande markfrågor i Västerås samt anför därvid följande.

I skrivelse till järnvägsstyrelsen den 28 januari 1944 meddelade nämnden för behandling av vid statsinlösen av enskild järnväg uppkommande tvistefrågor, att vid de förhandlingar, som nämnden på uppdrag av dåvarande chefen för kommunikationsdepartementet inlett med Västerås stad angående statsförvärv av aktiemajoriteten i Stockholm-Västerås-Bergslagens nya järnvägsaktiebolag, från stadens sida uttalats, att staden hade ett myc-

ket starkt intresse av att snart komma i besittning av viss till järnvägens lokstationsområde i Västerås hörande mark, vilken erfordrades särskilt för anläggningar vid Mälarstranden. Nämnden begärde ett klarläggande av järnvägsstyrelsens ställning till nämnda spørsmål. I anledning härav förklarade järnvägsstyrelsen i skrivelse den 31 januari 1944, att styrelsen vore beredd att, efter det den projekterade elektrifieringen av till järnvägsbolaget hörande järnvägslinjer blivit fullbordad, till staden på skäligena villkor överlåta den del av nuvarande lokstationsområde, vilken efter sagda elektrifiering komme att bli för järnvägsändamål obehövlig. Järnvägsstyrelsens svar intogs såsom bilaga till ett protokoll, vilket hölls vid sammanträde den 9 februari 1944 i samband med undertecknande av det avtal mellan staten och Västerås stad, varigenom överlåtelse till staten av aktiemajoriteten i järnvägsaktiebolaget ägde rum.

Frågan om utredning och förhandling rörande förvärv för stadens räkning av ifrågavarande mark tillhörande lokstationsområdet väcktes hösten 1944 i styrelsen för bolaget av Västerås stads representant i styrelsen. Vid de överläggningar, som i anledning därav upptogs inom bolagets styrelse, framkom, att behov även förelåg för järnvägens del att från staden förvärva vissa områden icke blott för uppförande av en ny lokstation såsom ersättning för den nuvarande, vilken måste nedläggas för den händelse området skulle avstås till staden, utan även för att skapa ytterligare utvecklingsmöjligheter för järnvägsrörelsen i övrigt. På grundval av sagda förutsättningar inleddes därefter förhandlingar mellan parterna rörande ömsesidiga marköverlåtelser mellan bolaget och staden.

I skrivelse den 17 juli 1945 har *järnvägsstyrelsen* anmält, att avtal numera träffats mellan staden och bolagets styrelse rörande nyssnämnda markfrågor. Med hänsyn till avtalets natur och de stora värden detsamma berörde samt då verkställandet av elektrifieringen å sträckan Tillberga—Ludvika senast den 1 januari 1953 utgör en förutsättning för avtalets genomförande, har järnvägsstyrelsen ansett avtalets giltighet böra göras beroende av statsmakternas godkännande.

Avtalet, vilket finnes fogat vid järnvägsstyrelsens förevarande skrivelse, torde i avtryck få fogas till dagens statsrådsprotokoll.

Beträffande avtalets närmare innebörd anför järnvägsstyrelsen i huvudsak följande.

Det markområde, som *Västerås stad* enligt avtalet skulle förvärva, utgöres av det nuvarande lokstationsområdet med undantag av en mindre del på omkring 200 m². Området, vilket skiljes från Mälaren endast av ett av staden ägt, utfyllt strandområde, skulle öppna möjlighet för staden till direkt förbindelse på större bredd mellan vissa parkområden inom staden och Mälarstranden. Området har i en av stadsarkitekten uppgjord generalplan för staden redovisats såsom fritidsområde med friluftsbad. Staden har önskat komma i besittning av området så snart som möjligt. Området kan emellertid ej lämpligen avstås, förrän planerad elektrifiering av linjen Tillberga—Ludvika verkställts. På grund härav och med hänsyn till de antaganden, som ansetts kunna göras rörande sannolik tid för elektrifieringsarbetets

utförande, har tidpunkten för områdets överlämnande till staden i avtalet angivits till senast ett år efter övergång till elektrisk drift å linjen Tillberga—Ludvika, dock ej tidigare än den 1 januari 1950 och ej senare än den 1 januari 1953.

De markområden, av vilka *järnvägen* för närvarande och för nu överskådlig framtid anses vara i behov, utgöras dels av sex större eller mindre områden i närheten av den nuvarande centralbangården, dels av ett större område vid Västerås V. De förstnämnda områdena äro erforderliga för utvidgningar av bangården eller för framtida anläggande av dubbelspår. De tidpunkter, då dessa områden enligt avtalet skulle få tillträdas av järnvägen, hava bestämts med hänsyn till järnvägens behov och möjligheterna för staden att avstå områdena. Tidpunkterna variera mellan den 1 januari 1946 och den 1 januari 1955. Beträffande ett av områdena, magasinområdet, har från järnvägens sida framförts önskemål, att åt detta skulle givas en bredd av ytterligare fyra meter. Från stadens sida har meddelats, att detta önskemål icke för närvarande kan tillgodoses, men att det måhända framdeles, när Södra Esplanaden blir slutligt omlagd, kan visa sig möjligt att helt eller delvis tillmötesgå denna önskan. Parterna ha varit ense om att, därest detta visar sig bliva fallet, frågan bör kunna ordnas genom ett markbyte, varvid järnvägen till staden överlämnar motsvarande markyta i området mellan Södra Esplanaden och Pilgatan. Härom får under angivna förutsättning särskild överenskommelse träffas framdeles.

Det större området vid Västerås V, vilket skulle avstås av staden, är avsett för den blivande nya lokstationen, vilken beräknats komma att rymma även garage och driftverkstäder för rälsbussar, motorvagnar, vägbussar och lastbilar. Ehuru byggandet av den egentliga lokstationen med hänsyn till elektrifieringen av linjen Tillberga—Ludvika antagits knappast kunna påbörjas före år 1950, skall området enligt avtalsförslaget få tillträdas av järnvägen redan den 1 januari 1946. Det har nämligen ansetts vara av värde för järnvägen att redan under den närmaste tiden kunna påbörja anläggandet av garage m. m. för vägbussar och lastbilar för att därigenom kunna undvika en del eljest nödvändiga provisorier å det gamla lokstationsområdet.

Vid den uppskattning av de olika markområdenas värde, vilken verkstälts för bestämmande av vederlag, hade, meddelar styrelsen, ett enhetspris ansetts kunna tillämpas för samtliga områden, oavsett de variationer i markvärdena, som till äventyrs kunde föreligga. Å en del av områdena finnes emellertid mer eller mindre värdefulla byggnader och andra anläggningar, vilka helt eller delvis måste ersättas genom nya anläggningar å andra områden. Å ett par av de områden, vilka staden enligt avtalet överläte till järnvägen, finnes sålunda bostadshus, renhållningsverk och pumphus m. m. Det nuvarande lokstationsområdet rymde en mångfald byggnader samt olika tekniska anordningar m. m., vilka måste ersättas med motsvarande anläggningar på det nya lokstationsområdet. Till värdet av nu angivna byggnader och anläggningar m. m. hade hänsyn tagits vid den avvägning av uppgörelsevillkoren, som låge till grund för avtalsförslaget. För erhållande av i möjligaste mån rättvisande underlag för kostnadsberäkningar beträffande nyanläggningar på det blivande lokstationsområdet hade järnvägsstyrelsen lämnat nödiga uppgifter och utredningar. Med ledning av dessa hade kostnaderna beräknats, varvid emellertid avdrag gjorts för eljest erforderlig modernisering

av den nuvarande lokstationen. Hänsyn hade vidare tagits till de ökade driftkostnader, som vid en överflyttning av lokstationen till Västerås V uppstode på grund av områdets avlägsnare belägenhet från centralstationen.

I anslutning till här antydda överväganden och beräkningar samt med hänsyn jämväl till det intresse, som ur statens synpunkt ansetts föreligga av det nuvarande lokstationsområdets friläggande på grund av dess belägenhet i närheten av kronan tillhöriga områden, hade stadens vederlag till järnvägen ansetts skäligen böra sättas till ett belopp av 825 000 kronor. Detta belopp skulle enligt avtalsförslaget gäldas den 1 januari 1950, vilken tidpunkt bestämts med hänsyn till den sannolika tiden för anläggandet av den nya lokstationen vid Västerås V.

I avtalet hade, fortsätter styrelsen, även intagits en bestämmelse, enligt vilken järnvägen åtog sig att anordna en ny busstation i huvudsak på eget område men med utnyttjande även av viss mark, som av staden upplätes med nyttjanderätt. Åtagandet hade tillkommit på stadens önskan men hade ansetts förenligt jämväl med järnvägens trafikintressen. Till den fördel, som åtagandet skulle medföra för staden, hade hänsyn tagits vid avvägningen av det kontanta vederlaget.

Det behov av framtida medelsanvisning till statens järnvägar, som bleve en direkt följd av i avtalet förutsedda åtgärder, uppginge, anför styrelsen till slut, vid nuvarande prisnivå till cirka 2 300 000 kronor. Härei inginge dock icke några kostnader för elektrifiering av linjen Tillberga—Ludvika eller för den utvidgning av spårsystemet, som möjliggjordes på grund av avtalet och som vore avsedd att ske allteftersom trafikens ökning gjorde detta nödvändigt. Av nyssnämnda belopp beräknades cirka 900 000 kronor erforderliga inom de närmaste åren, nämligen för anordnande av ny busstation samt för anläggande av garage m. m. för vägbussar och lastbilar. Återstående belopp, cirka 1 400 000 kronor, beräknades bliva erforderligt omkring år 1950 eller ungefär samtidigt som staden skulle inbetala den avtalade ersättningen av 825 000 kronor.

Med hänvisning till det anförda hemställer järnvägsstyrelsen, att Kungl. Maj:t måtte godkänna ifrågavarande avtal.

Genom beslut den 30 augusti 1945 hava *stadsfullmäktige i Västerås* godkänt avtalet. Beslutet har numera vunnit laga kraft.

Vid ingående av avtalet den 9 februari 1944 rörande förvärf för statens räkning av aktiemajoriteten i Stockholm—Västerås—Bergslagens nya järnvägsaktiebolag förutsattes, att förhandlingar framdeles skulle upptagas rörande vissa svävande markfrågor i Västerås. Dylika förhandlingar inleddes hösten 1944 och slutfördes i juni 1945 samt resulterade i ett mellan bolaget och Västerås stads drätselkammare träffat avtal. Enligt detta skall bolaget till staden överlåta huvuddelen av bolagets nuvarande lokstationsområde, omfattande cirka 43 100 m², varå finnas uppförda värdefulla byggnader och tekniska anordningar. Det har därvid förutsatts att området skall ingå i en av staden planerad anläggning för fritids- och rekreationsändamål. Staden

skall å sin sida till bolaget överlåta vissa i avtalet närmare angivna områden, vilka omfatta tillhopa cirka 119 200 m² och bedömas vara eller kunna bliva erforderliga för järnvägens behov. Vidare skall staden den 1 januari 1950 till bolaget erlägga ett belopp av 825 000 kronor. Detta belopp har framkommit efter en avvägning ur skälighetssynpunkter av kronans och stadens intressen i uppgörelsen. Beträffande villkoren i övrigt i den träffade överenskommelsen får jag hänvisa till avtalet.

För egen del finner jag ej anledning till erinran mot det framlagda förslaget. Jag tillstyrker därför att avtalet godkännes av Kungl. Maj:t. Enär SWB:s järnvägar från och med den 1 juli 1945 införlivats med statens järnvägar, varigenom bolagets mark övergått i kronans ägo, bör riksdagens bemyndigande till godkännandet inhämtas. Med hänsyn till bestämmelserna rörande tidsfristerna för avtalets godkännande torde förslag i ämnet böra underställas 1945 års höstriksdag. Jag förutsätter, att — därest riksdagen ej finner anledning till erinran däremot — Kungl. Maj:t skall äga utan ytterligare hörande av riksdagen godkänna den överenskommelse, som framdeles kan komma att träffas med Västerås stad om markbyte i syfte att bredda det s. k. magasinsområdet, varvid motsvarande markyta i området mellan Södra Esplanaden och Pilgatan skulle lämnas i utbyte.

Då det kontanta vederlaget enligt avtalet skall utbetalas till bolaget, vilket numera trätt i likvidation, lära några särskilda föreskrifter rörande bokföringen av beloppet icke vara erforderliga.

Jag hemställer, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att bemyndiga Kungl. Maj:t att godkänna föreliggande vid statsrådsprotokollet fogade avtal.

Till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan behagar Hans Maj:t Konungen lämna bifall samt förordnar, att proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar skall avlätas till riksdagen.

Ur protokollet:

Fredric Hawerman.

Bilaga.

Avtal.

Mellan Västerås stad, här nedan kallad staden, å ena, samt Stockholm—Västerås—Bergslagens nya järnvägsaktiebolag, här nedan kallat bolaget, å andra sidan, har träffats följande avtal.

§ 1.

Äganderätt.

Mom. 1. Staden överlåter till bolaget med full äganderätt följande markområden, vilka angivits å tre vid detta avtal fogade kartor nr 1—3:

Område A, magasinområdet:

Området utgör den del av Södra Esplanaden, som begränsas i norr av en linje dragen parallellt med och 18 m söder om gatufasaden å ASEA:s verkstadskomplex, i söder och öster av nuvarande järnvägsområdet samt i väster av en vid Kopparbergsvägens mynning i Södra Esplanaden vinkelrätt mot sistnämnda gata dragen linje.

Området omfattar cirka 5 400 m² samt är på karta nr 1 betecknat med grön färg och bokstaven A.

Område B, område för spår mellan Pilgatan och Tegnégatan:

Området utgör en 10 m bred markremsa omedelbart öster om bolagets mark utefter järnvägslinjen Västerås—Tillberga mellan Pilgatan och Tegnégatan.

Området omfattar cirka 5 700 m² samt är på karta nr 1 betecknat med grön färg och bokstaven B.

Område C, frilastområdet:

Området begränsas i väster av en linje, dragen parallellt med och 4 m öster om mittlinjen av nuvarande nedfartsspåret till östra hamnen och stickspåret till ASEA:s magasin, i norr av nuvarande järnvägsområdet, i öster av en bågformig linje, dragen 4 m väster om mittlinjen av ett planerat spår mot statens ångkraftverk och i söder av en planerad ny gata genom hamnområdet.

Området omfattar cirka 23 000 m² samt är på karta nr 1 betecknat med grön färg och bokstaven C.

Område D, godsspårområdet och Lillågatupassagen:

Området begränsas i väster och norr av nuvarande järnvägsområdet, i öster av det under C här ovan angivna frilastområdet och i söder av en linje dragen parallellt med och 7 m söder om nuvarande järnvägsområdets södra gränslinje mot Järnvägsgatan.

Området omfattar cirka 9 000 m² samt är på karta nr 1 betecknat med grön färg och bokstaven D.

Område E, Järnvägsgatan:

Området utgör en 7 m bred del av Järnvägsgatan omedelbart söder om bolagets mark mellan nedfartsspåret till gamla hamnen och Lillågatupassagen.

Området omfattar cirka 3 500 m² samt är på karta nr 1 betecknat med grön färg och bokstaven E.

Område F, område för ett blivande tredje spår västerut:

Området utgör en 5 m bred markremsa närmast söder om järnvägsområdets södra gräns mellan nuvarande lokstationsområdet och Gustavsviks egnahemsområde.

Området omfattar cirka 4 600 m² samt är på karta nr 2 betecknat med grön färg och bokstaven F.

Område G, område vid Västerås västra:

Området är beläget norr om järnvägsområdet mellan detta samt rikshuvudvägen Västerås—Köping och nuvarande bostadsområdet väster om Djuphamnen.

Området omfattar cirka 68 000 m² samt är på karta nr 2 betecknat med grön färg och bokstaven G.

Mom. 2. På område A befintligt pumphus ingår icke i överlåtelsen.

§ 2.

Bolaget överlåter till staden med full äganderätt följande område:

Område H, lokstationsområdet:

Området utgör hela det nuvarande lokstationsområdet intill en gränslinje i norr, dragen parallellt med och på ett avstånd av 15 m söder om det nuvarande huvudspårets mittlinje. Från överlåtelsen undantages dock ett markområde av cirka 200 m² i lokstationsområdets nordöstra hörn.

Det överlåtna området omfattar cirka 43 100 m² samt är på karta nr 3 betecknat med röd färg och bokstaven H.

§ 3.

Mom. 1. Av staden till bolaget överlåtna markområden skola av bolaget tillträdas å följande tidpunkter, nämligen

*Tillträde,
trafikomlägg-
ningar m. m.*

Område A den 1 januari 1947,

Område B den 1 januari 1951,

Område C den 1 januari 1951,

Område D den 1 januari 1947,

Område E den 1 januari 1946,

Område F den 1 januari 1955 och

Område G den 1 januari 1946.

Mom. 2. Områdena skola — med undantag, varom förmäles i § 5, och under förutsättning att annan överenskommelse icke framdeles därom träffas — vid de i mom. 1. angivna tidpunkterna av staden avlämnas i avröjt skick.

Staden förbinder sig,

beträffande *område B*, att på allt sätt söka påskynda arbetet med Pilgatan friläggande från järnvägstrafik å bolagets spår samt att hava detta arbete utfört före tillträdesdagen under förutsättning att statsbidrag till arbetet, enligt 7 § i förordningen den 30 juni 1943 om statsbidrag till väg- och gatu-hållning i städer och stadslänkande samhällen, som äro väghållare, dessförinnan kan i vederbörlig ordning erhållas, samt

beträffande *område D*, att ombesörja, att trafiken å Lillågatupassagen avlyses senast den 1 januari 1948.

§ 4.

Mom. 1. Det av bolaget till staden överlåtna markområdet, område H, skall av staden tillträdas senast ett år efter det järnvägslinjen Tillberga—Ludvika öppnats för elektrisk drift, dock ej tidigare än den 1 januari 1950 och ej senare än den 1 januari 1953. Med iakttagande av vad nu sagts skulle tidpunkten för tillträdet bestämmas genom överenskommelse mellan kontrahenterna.

Mom. 2. Området skall av bolaget, under förutsättning att annan överenskommelse icke framdeles därom träffas, avlämnas i å tillträdesdagen befintligt skick. Beträffande å området nu befintliga byggnader, med undantag av gamla och nya gasverkshuset, äger bolaget icke före tillträdesdagen utan stadens medgivande vidtagna andra ombyggnads-, förflyttnings- eller rivningsåtgärder än sådana, som äro erforderliga för järnvägsdriftens behöriga handhavande eller eljest för områdets lämpliga utnyttjande för järnvägsändamål. Om rivnings-, förflyttnings- eller ombyggnadsåtgärd, som enligt vad nu sagts må äga rum, skall staden underrättas före arbetets igångsättande. Bolaget må ej utan stadens medgivande från området bortföra spår eller vändskivor, som äro anordnade för normalspårvidd eller därtill hörande kolgivningsanordningar, ej heller ledningar, maskiner eller andra anordningar, vilka avse områdets förseende med vatten, värme eller belysning eller anordnande av avlopp från området.

Mom. 3. Bolaget medgiver staden rätt att anordna planskilda korsningar över eller under järnvägens spårssystem för trafikleder till strandområdet.

Staden förbinder sig att senast ett år efter tillträdet hava borttagit de nuvarande övergångarna i spårsystemets plan vid Fridnäs och Stensborg.

Beträffande sättet för utförande i förekommande fall av viadukter och tillfartsvägar samt eventuellt bidrag från bolagets sida skall iakttagas vad kontrahenterna särskilt överenskomma.

§ 5.

yttjanderätt.

Utän hinder av vad i § 3 mom. 1 och 2 stadgas äger *dels* staden påfordra, att det å område A befintliga pumphuset samt det å område D befintliga spåret till östra hamnen få kvarligga och av staden nyttjas så länge de erfordras för nuvarande ändamål, pumphuset dock ej längre än till den 1 januari 1956, *dels ock* bolaget att för järnvägsändamål nyttja område A från och med den 1 juli 1946 samt område E omedelbart efter det att kontrahenterna underskrivit detta avtal.

Om rätt för bolaget att för busstationsrörelse nyttja viss staden tillhörig mark stadgas i § 11.

§ 6.

*Avkastning.
Utskylder.*

Vardera kontrahenten uppbär den avkastning från av honom genom detta avtal förvärvad egendom, som belöper å tiden från och med respektive tillträdesdag, samt ansvarar för skatter, onera och utskylder för nämnda egendom i den mån de belöpa å tid från och med tillträdesdagen.

§ 7.]

*Ledningar
m. m.*

Mom. 1. Staden tillförsäkras rätt att inom de till bolaget överlåtna områdena bibehålla sina nu befintliga ledningar av olika slag. Likaledes skall staden äga att på sin bekostnad framdraga nya ledningar inom såväl nu till bolaget överlåtna som bolaget tidigare tillhöriga områden, där så med hänsyn till bolagets befintliga eller planerade anläggningar kan ske. Såsom villkor för detta medgivande gäller, att hinder eller fara för järnvägstrafiken

icke därigenom uppstår och att staden lämnar bolaget ersättning för de kostnader, bolaget kan få vidkännas till följd av ledningsarbetets utförande eller ledningarnas befintlighet inom bolagets områden.

Mom. 2. Sådana ändringar och förstärkningar av stadens inom hittillsvarande eller enligt detta avtal tillkommande järnvägsområden befintliga ledningar, som erfordras i följd av nya järnvägsanläggningar, skola utföras och bekostas av staden. Bolaget förbinder sig dock att låta utföra dylika anläggningar på sådant sätt, att onödiga kostnader icke därigenom åsamkas staden. Staden medger bolaget rätt att med iakttagande av gällande föreskrifter och utan erläggande av anslutningsavgift till stadens nu befintliga eller beslutade men ej utförda ledningsnät ansluta vatten- och avloppsledningar till de i detta moment avsedda järnvägsområdena, under förutsättning likväl att ledningskapaciteten tillåter sådan anslutning.

Mom. 3. Staden skall äga tillträde till järnvägsområdena för anläggning, tillsyn och underhåll av i denna paragraf avsedda ledningar. Staden är skyldig att härvid iakttaga de särskilda villkor och bestämmelser, som verderbörande banbefäl med hänsyn till trafiksäkerheten kan finna nödigt meddela. För skada, som vid utförandet av sådana arbeten inom järnvägsområde kan genom järnvägsdriften tillfogas personal, vilken av staden användes för arbetenas utförande, är staden ansvarig.

§ 8.

Mom. 1. Staden skall, så snart ske kan, på sin bekostnad låta upprätta och i vederbörlig ordning underställa Kungl. Maj:ts prövning förslag till ändrad stadsplan för de i §§ 1 och 2 här ovan angivna områdena jämte de ytterligare intilliggande områden, vilka finnas böra ingå i sådant förslag. Utarbetandet av nämnda förslag skall ske under beaktande av att kontrahenterna vid träffandet av detta avtal förutsatt, att område H skall ingå i en av staden planerad anläggning för fritids- och rekreationsändamål. Vid antagande av stadsplanebestämmelser för sistnämnda område skall tillses, att sådana övergångsföreskrifter meddelas, att hinder icke föreligger för bolaget att vidtaga erforderliga nybyggnader eller om- eller tillbyggnader av befintliga husbyggnader under den tid bolaget disponerar området.

*Stadsplan,
m. m.*

Mom. 2. Staden frikallar bolaget och blivande ägare till område C från skyldighet att utgiva gatumarkersättning och gatukostnadsbidrag till staden för den trafikled, som avses att framdragas söder om område C.

§ 9.

Vardera kontrahenten garanterar, att av honom överlåtten fast egendom icke besväras av in-teckning eller icke in-tecknat in-trång. Kontrahenterna fritagas dock från skyldighet att förete gravationsbevis.

Gravationer.

§ 10.

Mom. 1. Så snart detta avtal blivit godkänt i enlighet med vad nedan i § 14 sägs, skola kontrahenterna utan dröjsmål vidtaga åtgärd för att avlämna alla handlingar, som erfordras för lagfart å de å ömse sidor överlätna områdena.

Lagfart m. m.

Mom. 2. Staden skall vidkännas all kostnad för gränsbestämning kring samt för lagfart å de av staden förvärvade områdena jämte för lagfarten erforderliga mättnings- och styckningsförrättningar, ävensom all möjligen uppkommande kostnad för områdenas rättsliga bildande.

Bolaget skall vidkännas all kostnad för gränsbestämning kring samt för

lagfart å de av bolaget förvärvade områdena jämte för lagfarten erforderliga mätnings- och styckningsförrättningar.

Mom. 3. Då vid avstyckning av överlåtna områden fråga blir om bestämmande av områdenas gränser, skola de till detta avtal hörande kartorna äga vitsord framför arealuppgifterna.

§ 11.

Anordnande av busstation.

Bolaget förbinder sig att vid Västerås centralstation väster om stationshuset låta å bolaget tillhörig ävensom av staden, på sätt nedan sägs, upplåten mark utan kostnad för staden före den 1 oktober 1948 anordna en busstation och övertaga vid stadens busstation för närvarande bedriven busstationsrörelse, allt enligt den särskilda överenskommelse, som i detta avseende kan bliva mellan kontrahenterna träffad.

Staden upplåter till bolaget med nyttjanderätt ett markområde, som å karta nr 1 anges med brun färg och bokstaven I, att av bolaget utan ersättning nyttjas så länge området användes för här avsett ändamål.

§ 12.

Vederlag.

Staden erlägger till bolaget den 1 januari 1950 ett kontant belopp av åttahundratjugofemtusen (825 000) kronor.

§ 13.

Twist ang. tolkning av avtalet.

Twist angående tolkningen eller tillämpningen av detta avtal eller i samband därmed stående rättsförhållande skall, såvitt angår andra bestämmelser än sådana i § 7 innefattade, vilka hava avseende å trafiksäkerheten, avgöras av skiljemän enligt lag.

§ 14.

Avtalets godkännande.

Har detta avtal icke blivit godkänt av stadsfullmäktige i Västerås före den 1 januari 1946 genom beslut, som vinner laga kraft, samt av Kungl. Maj:t före den 1 juli 1946, skall avtalet anses hava till alla delar förfallit. Lämnas godkännande från Kungl. Maj:ts sida först efter den 1 januari 1946, skall den jämkningen i avtalets bestämmelser iakttagas, att vad däri sagts skola gälla från och med den 1 januari 1946 i stället skall tillämpas från och med den 1 januari 1947.

Härav äro två lika lydande exemplar upprättade och växlade.

Stockholm den 18 juni 1945.

Västerås den 14 juni 1945.

STOCKHOLM—VÄSTERÅS—BERGSLAGENS
NYA JÄRNVÄGSAKTIEBOLAG

VÄSTERÅS STADS DRÄTSEL-
KAMMARE

G. Dahlbeck.

Fritz Eklund.

R. Markland.

Thjelvar Hedberg.