

Nr 576.

Av herr **Hagberg** i Malmö m. fl., i anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 243, angående ordnande av bangårdsförhållandena i Hälsingborg.

I proposition nr 243 har Kungl. Maj:t begärt riksdagens bemyndigande att godkänna den 28 och 29 december 1945 dagtecknade avtal mellan järnvägsstyrelsen och Hälsingborgs stad angående ordnande av bangårdsförhållandena i staden.

Av sammanställningen i propositionen framgår med saklig skärpa att den föreslagna frågan i mycket väsentliga avseenden är outredd. Detta gäller i lika mån de rent lokala förutsättningarna för att kunna genomföra avtalet som de avsnitt av detsamma med vilka betydande riksintressen äro förknippade. Klart och ovedersägligt har detta belysts av byggnadsstyrelsen, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och länsstyrelsen i Malmöhus län.

Ur rikssynpunkt måste bangårdsfrågan i Hälsingborg tillmätas en icke ringa betydelse. Hälsingborg har nämligen på grund av sitt läge vid Öresunds smalaste del (4½ km från Helsingör) kommit att framstå som landets främsta genomfartsort för biltrafiken till/från Danmark och kontinenten.

Föreliggande fråga är alltså icke enbart eller ens i främsta rummet en järnvägsteknisk angelägenhet.

Av följande statistiska uppgifter, hämtade ur Hälsingborgs och Nordvästra Skånes Turisttrafikförenings årsberättelse år 1949, bestyrkes stadens nämnda betydelse. Mellan Hälsingborg—Helsingör och vice versa befordrades år 1948 72 709 st. motorfordon och år 1949 108 503 st. Högsta antalet fordon per månad företer juli 1949 med 24 318 eller cirka 800 st. i medeltal per dag. Även persontrafiken är ytterst betydande och utgjorde år 1948 1 351 652 st., därav utläningar 408 466 st., och 1949 1 767 376 st. resp. 574 604 st.

Denna stora trafik och dess betydande årliga stegringar understryka vikten av att alla anordningar för trafikens friktionsfria tillgodoseende måste planeras på lång sikt och givas bästa möjliga utformning.

Det är därför betydelsefullt att färjelägena, vilka äro ofrånkomligt sammanknutna med bangårdsfrågan, bliva placerade på för trafiken med färjorna tillfredsställande sätt och platsen för dem fastslås samtidigt med besluten om bangårdsanläggningarna.

Som av de kritiska remissyttrandena i propositionen framgår föreliggande inga som helst fullföljda och tillfredsställande utredningar i nu nämnt avseende, varken i det avtal som träffats mellan staden och järnvägsstyrelsen eller i därefter av stadens myndigheter utarbetade och godkända förslag. Tvärtom måste det befaras, att ett genomförande av avtalet, i vilket spårdragningen från norr till söder kommer att avskära gatutrafiken från hamnområdena, på ett högst olyckligt sätt skulle skapa svåra hinder för den intensivt växande trafiken. Vad den objektiva sakkunskapen, representerad av byggnadsstyrelsen, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och länsstyrelsen i Malmöhus län, anfört måste tillmätas utslagsgivande betydelse.

I detta sammanhang ifrågasättes om det är ekonomiskt fördelaktigt för staten att inrätta sig för fortsatt trafik å den norra infartsleden och över en cirka 70-årig järnvägsviadukt, som snart torde bli i behov av kostsam förstärkning eller eventuellt måste ersättas med en ny. Å sträckan över viadukten och genom Pålsjö skog, c:a 2,5—3,0 km, finnas därtill så ogynnsamma kurvor och stigningar att tågen måste framföras med avsevärt nedsatt hastighet. Det förefaller även sannolikt, att trafiken från/till Hälsingborg inom en nära framtid kommer att uppnå sådan omfattning, att dubbelspår å viss sträcka, exempelvis Hälsingborg—Kattarp, blir behövt, varav följer bl. a. utförandet av en bredare viadukt och motsvarande breddning av den djupa skärningen genom Pålsjö skog. Kostnaderna för dessa arbeten jämte inköp av mark och fastigheter kunna bli så höga, att en ingångslinje öster/söder om staden blir fördelaktigare för staten.

Det torde dessutom bemärkas att ur försvarssynpunkt äro viadukter i likhet med andra konstbyggnader synnerligen sårbara, ej minst i en stad med Hälsingborgs utsatta läge. De böra därför i möjligaste mån undvikas.

Det kan under dessa förhållanden icke vara välbetänkt att riksdagen genom bifall till propositionen träffar ett principbeslut, som kan få vittgående ekonomiska konsekvenser, vilka ej nu kunna överblickas. Trafikanordningarna i Hälsingborg böra utbyggas på ett tekniskt och ekonomiskt fullgott sätt, vilket i detta fall endast kan ske genom att i största möjliga utsträckning undvika järnvägsspärrar, då dessa ovillkorligen måste medföra ökade kostnader samt vålla olägenheter för trafikanter och allmänhet.

Delegerade för byggnadsstyrelsen, järnvägsstyrelsen och väg- och vattenbyggnadsstyrelsen ha i utlåtande den 30 december 1949 anvisat möjligheter för en dellösning av bangårdsfrågan, som inte skulle föregripa dess slutliga utformning. Denna lösning omfattar så betydande delar av hela frågan, som under en följd av år framåt rimligen kunna tänkas bli utförda och för vilka kostnader kunna fastställas.

Man bör enligt vår mening närmare undersöka möjligheterna för ett snart realiserande av den sålunda föreslagna dellösningen av bangårds-

frågan i Hälsingborg. I avvaktan på den grundligare utredning av problemet, vilken efterlysts av olika remissinstanser, bör riksdagen icke fatta ett för framtiden bindande principbeslut.

Med stöd av vad vi sålunda anfört hemställa vi,

att riksdagen med avslag på Kungl. Maj:ts proposition nr 243 angående bangårdsförhållandena i Hälsingborg måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att en förnyad utredning verkställles med beaktande dels av den kritik mot förslaget, som riktats från olika remissinstanser, dels av de synpunkter vi framfört ovan.

Stockholm den 22 april 1950.

Erik Hagberg,
Malmö.

Filip Kristensson,
Osby.

Eric Nilsson,
Svalöv.

Jean Braconier.

Carl Christenson,
Malmö.

Ragnar Huss.

Stig F. Hansson
i Önnarp.

Bertil Ohlin.

Jarl Hjalmarson.

Gunnar Hedlund.