

Nr 243.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående ordnande av bangårdsförhållandena i Hälsingborg; given Stockholms slott den 31 mars 1950.

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

Under Hans Maj:ts

Min allernådigste Konungs och Herres frånvaro:

GUSTAF ADOLF.

Torsten Nilsson.

Propositionens huvudsakliga innehåll.

Efter redogörelse dels för ett mellan järnvägsstyrelsen och Hälsingborgs stad träffat avtal om ordnande av bangårdsförhållandena i staden och dels för vissa i anledning av avtalet framförda erinringar och motförslag föreslås i propositionen, att det föreliggande avtalet godkännes. Avtalets genomförande beräknas medföra en investeringskostnad av sammanlagt 20,9 miljoner kronor, varav 10 à 11 miljoner kronor skulle belöpa på statens järnvägar. Anslagsäskanden för de på statens järnvägar ankommande åtgärderna avses skola ske först framdeles samt fördelas på flera budgetår.

*Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet
inför Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i
statsrådet å Stockholms slott den 31 mars 1950.*

Närvarande:

Statsministern ERLANDER, statsråden SKÖLD, QUENSEL, DANIELSON, VOUGT,
ZETTERBERG, NILSSON, STRÄNG, ERICSSON, MOSSBERG, WEIJNE, ANDERSSON,
LINGMAN.

Efter gemensam beredning med chefen för finansdepartementet anmäler chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Nilsson, fråga angående godkännande av ett mellan järnvägsstyrelsen och Hälsingborgs stad träffat avtal om ordnande av bangårdsförhållandena i staden samt anför.

Inledning.

Bangårdsförhållandena i Hälsingborg och därmed sammanhängande hamn- och stadsplanefrågor bilda ett invecklat frågekomplex, vilket under inemot ett halvsekel varit föremål för upprepade utredningar och förhandlingar.

I staden finnas för närvarande två järnvägsstationer, nämligen

1) *Ångfärjestationen* (Hälsingborg F) med den norrifrån ankommande huvudlinjen från Ängelholm (Väst kustbanan), vilken linje inom stadens område framföres delvis på viadukt till färjestationen, där ett tågfarjeläge för trafiken med Helsingör är anordnat,

2) *Centralstationen* (Hälsingborg C) med de två från Ramlösa station å gemensam bana ingående huvudlinjerna från Astorp och Billeberga.

Båda stationerna, vilka kunna betraktas såsom säckstationer, äro belägna i stadens centrala del nära hamnen på ett avstånd från varandra av ca 500 meter. Mellan stationerna finnes ett förbindelsespår, vilket framgår öster om Inre hamnen över det mellan stationerna belägna Hamntorget. Genom växlingsrörelser överförs vagnar (i huvudsak godsvagnar) över detta spår mellan de båda stationerna, men någon genomgående trafik av person- eller godståg förekommer icke.

Huru än uppfattningarna rörande ordnandet av bangårdsförhållandena i Hälsingborg i övrigt växlat, har det därvid städse förutsatts, att samtliga till staden inlöpande järnvägslinjer skola införas till en gemensam centralstation, ävensom att tågfarjetrafiken skall på ändamålsenligt sätt anknytas till denna station. Däremot ha mycket stora skillnader mellan de diskuterade lösningarna funnits i ett flertal andra punkter, främst beträffande frågan, huruvida Väst kustbanans nuvarande nordliga infart skulle i huvudsak bibehållas eller ut-

bytas mot en öster om staden framdragen och söderifrån till centralstationen inledd linje, samt beträffande färjelägenas placering norr respektive söder om Inre hamnen.

Att tidigare så många förslag till ordnande av bangårdsförhållandena uppgjorts men icke resulterat i någon överenskommelse mellan berörda parter torde sammanhänga bl. a. med de topografiska förhållandena i staden och särskilt den omständigheten, att området i stadens centrum mellan den s. k. Landborg och Öresund är så smalt samt vidare, att kvartersbebyggelsen upptager en stor del av ifrågakvarnande smala remsa. Härtill har kommit det förhållandet, att järnvägarna varit uppdelade på ett flertal ägare och intressenter.

Bangårdsavtalet.

Sedan staten år 1938 förvärvat aktiemajoriteten i bl. a. Hälsingborg—Landskrona—Eslövs järnvägsaktiebolag och Hälsingborg—Hässleholms järnvägsaktiebolag, vilka bolag gemensamt begagnade Hälsingborgs centralstation, upptogs bangårdsfrågan på initiativ av staden till förnyad behandling, varvid för fortsatt utredning av densamma en delegation med representanter för staden och statens järnvägar konstituerades den 4 oktober 1938 under benämningen »Hälsingborgs bangårdskommitté år 1938».

I skrivelse den 16 februari 1943 till drätselkammaren i Hälsingborg framlade kommittén ett principförslag till lösning av bangårdsfrågan, vilket sedermera med vissa jämkningar lades till grund för kommitténs slutliga förslag. I en till nämnda skrivelse fogad promemoria har redogörelse lämnats bl. a. för följande vid tidigare utredningar framförda, men av bangårdskommittén icke godtagna alternativförslag, nämligen

1) huvudstationens förläggning ungefär till nuvarande centralstationsområdet med densamma anordnad såsom säckstation samt med Västkustbanan framdragen i alternativa sträckningar öster om staden och inledd till den nya huvudstationen söderifrån,

2) huvudstationens förläggning till höjdplatån invid idrottsplatsen Olympia, varvid huvudstationen anordnas såsom genomgångsstation och Västkustbanan framdrages till stationen från Gyhults lastplats.

Om dessa förslag anföres i promemorian till en början följande.

Att det ur utseendesynpunkt med hänsyn till stadsbilden vore önskvärt få bort järnvägslinjen i stadens nedre del, är otvivelaktigt. Men även om en dylik omläggning av Västkustbanan komme till stånd, bleve ändock icke de centrala delarna helt befriade från järnvägsförbindelse. Så länge som Norra hamnen skall utnyttjas på ett sätt, som svarar mot i denna anläggning nedlagt kapital, måste kajerna vara utrustade med spåranordningar för att möjliggöra lossning och lastning av gods och således en järnvägsförbindelse finnas till Norra hamnen. Anordnas en säckstation & Centralstationens nuvarande plats, måste denna spårförbindelse framdragas väster om stationen och således framgå över Inre hamnen. Anordnas huvudstationen i östra delen av staden (vid Olympia), måste även en spårförbindelse till Norra hamnen finnas. Skulle där-

vid den nuvarande förbindelsen bibehållas, kvarstå dock alla de olägenheter, som följa av denna förbindelse.

Därest färjestation skall finnas kvar i Hälsingborg, synes i sistnämnda alternativ icke tillräckliga motiv föreligga för en flyttning av färjeläget från nuvarande plats. Med den ökade trafik, som skulle uppstå över det nuvarande förbindelsespåret för framförande av genomgående personvagnar m. m. till och från färjeläget, torde dock en ny förbindelse över Inre hamnen bli nödvändig även i detta alternativ. Förslag har visserligen framförts att, därest en östlig sträckning av Västkustbanan väljes (med huvudstation antingen i stadens nedre del eller vid Olympia), spårförbindelsen till Norra hamnen i så fall skulle anordnas norrifrån. Vid en dylik lösning skulle dock olägenheterna med Västkustbanans nuvarande viadukt kvarstå, vilka olägenheter icke skulle minskas mycket därigenom, att tågantalet över densamma reduceras. Anordningen skulle också komma att medföra långa transportvägar för vagnarna till och från rangerbangårdarna samt mellan hamnens olika delar. Skulle en godsvagn överföras från Södra till Norra hamnen, skulle detta medföra transportvägar av ca 12 km, om genomgångsstation vid Olympia anordnas, och ca 22 km, om en kringgående linje med säckstation i stadens nedre del väljes, mot nuvarande väglängd av ca 2,5 km. Det är uppenbart, att olägenheterna av dylika transportvägar omöjliggör ett genomförande av dessa förslag. Det torde därför vara ofrånkomligt att, huru än huvudstationen placeras, en järnvägsförbindelse över Inre hamnen tvingar sig fram såväl ur ekonomisk som trafikteknisk synpunkt. Den menliga inverkan, som en dylik förbindelse kan hava på stadsbildens genom utfyllningar eller broanordningar, torde icke kunna röna någon större påverkan av antalet tåg, som framföras över förbindelsen.

Gentemot de båda alternativen med Västkustbanans framdragande öster om staden tala, enligt promemorian, även andra skäl.

Enligt alternativet med säckstation å Centralstationens nuvarande plats skulle erhållas en vägförlängning av närmare 7 km med därav åtföljande tidsförlust m. m. för de resande, försämringar, som icke stå i god överensstämmelse med nutida fordringar på snabba och lämpliga kommunikationer. Därtill kommer en ökad byggnadskostnad för den nya linjen med uppskattningsvis 3 å 4 miljoner kronor, hänförd till förkrigspriser.

Huvudstationens utformning som säckstation för samtliga anslutande linjer medför alla de olägenheter ur driftteknisk synpunkt, som alltid följa med denna stationstyp. Tågrörelsernas antal mellan nya huvudstationen och Ramlösa skulle komma att så utökas, att man med säkerhet måste anordna ett större antal spår mellan dessa stationer, än som erfordras vid en genomgångsstation. Därtill kommer, att möjligheterna att ordna genomgående tåg helt bortfalla. Såsom tidigare framhållits förefinnes för närvarande icke någon genomgångstrafik i Hälsingborg, men om stationen anordnas såsom genomgångsstation, är icke uteslutet, att så med fördel kan bli förhållandet. Möjligheterna att ordna tätare tåglägenheter äro större vid en genomgångsstation än vid en säckstation, där avvecklingen av trafiken är så mycket mera tidsödande.

Även om säckstation anordnas och färjelägena placeras vid Södra hamnen, måste, enligt kommittén, en järnvägsförbindelse ändock finnas till Norra hamnen. Då denna förbindelse icke kan framdragas i nuvarande sträckning, emedan den därigenom skulle ligga hindrande mellan staden och stationshuset, måste den framdragas väster om stationen, huvudsakligen i samma läge över Inre hamnen, som erfordras om Väst kustbanan framdrages denna väg. Den fördelen, som väl många satt i samband med säckstationsalternativet, nämligen att planen framför stationshuset skulle bli helt fri från spår och att denna stadens centrala del skulle bli helt öppen såsom för närvarande, kan således icke vinnas med detta alternativ.

Tanken med en *huvudpersonstation vid Olympia* tager sikte på möjligheten att anordna en genomgångsstation även med linjens framdragande genom stadens östra delar. Härom anföres i promemorian.

Enligt detta alternativ skulle huvudpersonstationen komma att bli belägen på stort avstånd från stadens centrala del och därmed från hotell- och affärskvarteren. En flyttning av stationen till denna plats torde komma att medföra avsevärda omkastningar i fastighetsvärden och medföra betydande omläggningar i stadens trafiknät. Anläggnings- och markförvärvskostnader skulle uppgå till avsevärda belopp. Enligt tidigare förslag till detta alternativ skulle lokstation och rangerbangård m. m. placeras söder om Ramlösa station och godsbangårdar anordnas både vid huvudpersonstationen och vid Bredgatan, vilket allt skulle medföra ett för en bangårdsanläggning av denna storleksordning osedvanligt spritt läge för de olika bangårdsanordningarna och därigenom medföra en mycket dyrbar drift för järnvägarna.

Avståndet mellan huvudpersonstationen och färjestationen skulle komma att uppgå till ca 1,5 km, och en järnvägsförbindelse mellan dessa båda stationer skulle bli ca 5,5 km lång. Vad dessa avstånd skulle betyda, om färjetrafiken skulle ombesörjas såsom för närvarande normalt sker med genomgående personvagnar till och från Danmark, är uppenbart. Dessa olägenheter skulle komma att ytterligare göra sig gällande, därest denna trafik skulle komma att framdeles utökas. Det torde kunna fastslås, att en förutsättning för uppehållande av en färjetrafik i överensstämmelse med under normala förhållanden rådande, är, att huvudpersonstationen blir belägen i närheten av färjelägena.

De båda alternativen med Väst kustbanans framdragande öster om staden medföra således, framhålles det i promemorian, olägenheter ur järnvägssynpunkt, och järnvägsstyrelsen har också i skrivelse den 28 juni 1937 till staden förklarat, att något behov från SJ:s sida icke föreligger av förflyttning av Väst kustbanans nuvarande ingångslinje, samt har i detta sammanhang ifrågasatt, huruvida en dylik lösning kunde anses genomförbar med hänsyn till stadens egna intressen, då staden givetvis ensam finge ikläda sig de betydande kostnader, som ett realiserande av omläggningen skulle innebära, detta icke endast i vad avser rena anläggningskostnader utan även de ökade driftkostnader, som anläggningen skulle förorsaka järnvägsdriften.

Såsom resultat av bangårdskommitténs utredning har framgått ett den 29 och 28 december 1945 dagtecknat mellan järnvägsstyrelsen å ena sidan samt Hälsingborgs stad genom dess drätselkammare å andra sidan träffat, för sty-

relsens del av Kungl. Maj:ts godkännande beroende avtal angående ordnande av bangårdsförhållandena i Hälsingborg. Avtalet har godkänts av stadsfullmäktige i Hälsingborg den 20 november 1945. Detta beslut, mot vilket en minoritet inom stadsfullmäktige reserverat sig, har efter överklagande numera vunnit laga kraft.

I skrivelse den 15 februari 1946 har *järnvägsstyrelsen* underställt avtalet Kungl. Maj:ts prövning.

Avtalet torde såsom bilaga få fogas till dagens statsrådsprotokoll.

Beträffande det förslag till lösning av bangårdsfrågan och därmed sammanhängande spörsmål, på vilket avtalet bygger, har styrelsen inledningsvis anfört följande.

Föreliggande förslag är i så måtto ofullständigt, att tågfarjeläget är avsett att tills vidare kvarligga på nuvarande plats. Vid en planerad framtida förflyttning av färjestationen till annan plats, skall särskild överenskommelse härom träffas parterna emellan. Vid utarbetandet av bangårdsförslaget ha parterna emellertid räknat med, att en blivande och till tvenne tågfarjelägen utvidgad färjestation skall anordnas på södra sidan om hamnen i direkt förbindelse med den nya centralstationen. Härigenom erhålles såväl för trafikarbetets bedrivande som för den trafikerande allmänheten tillfredsställande samordning mellan färjestationen och centralstationen, och skapas en ändamålsenlig och värdig port för utlandstrafiken över Hälsingborg.

Vad beträffar anläggningarna för persontrafik innebär förslaget i huvudsak, att en ny personbangård skall komma till utförande, belägen på i stort sett samma plats som nuvarande Hälsingborg C men av betydligt större dimensioner, samt att Västkustbanan skall införas till den nya centralstationen i nuvarande sträckning och över Inre hamnen, som helt igenfylls. Genom att den nya personstationen sålunda anordnades som genomgångsstation, skulle enligt järnvägsstyrelsens mening den betydande fördelen ernås, att vissa av huvudtågen mellan Göteborg och Malmö framdeles kunde, i den mån så befunnes lämpligt, framföras över Hälsingborg.

Förslaget innebär vidare en fullständig uppdelning mellan å ena sidan persontrafiken och ilgodset och å andra sidan godstrafiken med gods- och rangerbangårdarna förlagda till Gamla exercisfältet, vilket är beläget i södra utkanten av stadens bebyggelse. Härmed hade, framhåller järnvägsstyrelsen, också på en gång åstadkommit en rationell klyvning mellan den lokala godstrafiken å ena sidan samt trafiken över hamnen å den andra och samtidigt för över-skådlig framtid tillräckligt utrymme beretts för bådadera. Så snart den nya godsbangården blivit färdig, skulle nämligen den nuvarande södra gods- och rangerbangården (väster om Sockerfabriken) övergå i stadens ägo samt erhålla karaktären av hamnrangerbangård, vilken framdeles kunde av staden ombyggas och utvidgas i samband med väntad utbyggnad av de egentliga hamnanläggningarna. Den norra godsbangården, å vilken trafiken avsevärt minskats, sedan viss del av godstrafiken redan år 1938 överflyttats till Hälsingborg C, skulle frigöras från spår och dylikt, utom i vad som erfordrades för vagnrörelsen till Norra hamnen.

Beträffande den ekonomiska uppgörelse mellan staten och staden, som avtalet innefattar, har järnvägsstyrelsen anfört bl. a. följande.

Betraktat från ekonomisk synpunkt uppvisar förslaget enkla och klara linjer. Så är i §§ 2—5 stadgat, att statens järnvägar skola utan lösen erhålla de markområden, av vilka statens järnvägar anses för närvarande och för nu överskådlig framtid kunna få behov för järnvägsändamål, medan de områden, vilka beräknas bli obehövliga för sådant ändamål efter nu förevarande omgestaltning av bangårdsförhållandena skola, likaledes utan lösen, tillika med därå befintliga anläggningar överlämnas till staden. Av de för järnvägen erforderliga, staden tillhöriga områdena överlåtes en del med full äganderätt vid avtalets ikraftträdande, under det att i fråga om de områden, som icke erfordras förrän vid en framtida utbyggnad av bangårdssystemet, staden endast förbundit sig att överlämna desamma till statens järnvägar med full äganderätt och med tillträde två år efter därom gjord framställning, dock tidigast år 1960.

En sammanställning av arealerna å de markområden, som bliva föremål för byte parterna emellan, utvisar,

att de områden, som omedelbart skola överlämnas till statens järnvägar, i areal tillhoppa innehålla	ca 121 520 kvm
att de områden, som äro upptagna i framtidsplanen och framtida skola överlåtas till statens järnvägar, i areal tillhoppa innehålla	» 66 300 kvm
samt att de områden, som staden förvärvar genom avtalet, i areal tillhoppa innehålla	» 62 180 kvm.

I fråga om byggnadskostnaderna för förslagets genomförande innebär avtalet, att statens järnvägar bekosta de för dess trafik avsedda nya anläggningarna, medan staden bekostar erforderliga förändringar eller nyanläggningar av hamnspår och kajer samt igenfyllning av Inre hamnen ävensom erforderliga planskilda gatukorsningar, dock så att statens järnvägar skola bidra till kostnaderna för de planskilda gatukorsningarna i proportion till de driftkostnadsbesparingar, som statens järnvägar göra genom tillkomsten av de planskilda korsningarna.

Någon bestämd tidpunkt för anläggningsarbetenas färdigställande har icke fixerats i avtalet utan möjlighet hålles öppen att rätta arbetstempot efter konjunkturförhållandena och speciellt arbetsmarknadens utveckling.

Realiserandet av de i avtalsförslaget förutsedda åtgärderna har beräknats draga en kostnad för statens järnvägar av 8 å 9 miljoner kronor, räknat efter dåvarande prisnivå. Därest den av avtalet antydda arbetsplanen kan följas, medför detta, att nyssnämnda belopp kommer att behöva anvisas som investeringsanslag för statens järnvägar under loppet av fem budgetår med i stort sett lika fördelning på varje budgetår.

Opinionskommittén.

Mot det föreliggande förslaget har uppstått en stark opinion bland vissa av Hälsingborgs invånare. Även åtskilliga andra personer i landet ha

anslutit sig till denna opinion. Vid ett den 28 december 1945 anordnat offentligt möte bildades såsom organ för oppositionen en kommitté, benämnd »*opinionskommittén i bangårdsfrågan*». Sedan kommittén riktat ett upprop i frågan till stadens invånare, ha 12 309 i staden bosatta, till myndig ålder komna personer genom undertecknande av petitionslistor biträtt ett av kommittén framställt förslag om förnyad utredning av bangårdsfrågan.

I en till Kungl. Maj:t ställd, den 4 april 1946 dagtecknad skrivelse har opinionskommittén hemställt, att Kungl. Maj:t icke måtte i befintligt skick godkänna det mellan Hälsingborgs stad och järnvägsstyrelsen träffade avtalet utan måtte bereda möjlighet för en förnyad, allsidig behandling av ärendet med hänsyn till de möjligheter att indraga Väst kustbanan öster och söder om staden, som förelåge.

Såsom motiv för sitt förslag har opinionskommittén framhållit, att stadsfullmäktige vid fattandet av sitt beslut om godkännande av bangårdskommitténs förslag avstått från att pröva de olika möjligheter, som från stadsplanesynpunkt skulle möjliggjort ett bevarande av de estetiska och andra värden, vilka nu hotades med förödelse, icke i erforderlig grad beaktat de gatutrafik tekniska spörsmål, som sammanhänge med den utomordentligt betydelsefulla internationella biltrafiken, icke till järnvägsteknisk prövning upptagit frågan om en säckstation, ej haft tillfälle att fatta ståndpunkt till de med bangårdsfrågan förknippade hamnutbyggnadsprojekten, samt blott i ett par hänseenden förelagts ekonomisk utredning.

Sina invändningar ur *estetisk* synpunkt mot förslaget har opinionskommittén utvecklat sålunda.

Ett genomförande av stadsfullmäktiges beslut skulle innebära, att staden skulle avskäras från sitt naturliga samband med Öresund. Den säregna och utomordentligt vackra stadsbilden kring Hamntorget, som i Stortorget förlängning når direkt kontakt med vattnet skulle styckas och fördärvas. Inre hamnen, som sträcker sig rakt in mot stadens hjärta, förmedlande känslan av havets omedelbara närhet och understrykande Hälsingborgs karaktär av sjöfartsstad, skulle spolieras. Viadukten, som utgör en del av Väst kustbanans infartsväg och som fördärvar högst betydande värden inom ett av stadens allra vackraste områden, skulle för oöverskådlig framtid konserveras.

Ur *gatutrafik teknisk* synpunkt har kommittén riktat bl. a. följande invändningar mot förslaget.

Det ligger i öppen dag, att trafikproblemen vid Hälsingborg, en huvudut-fartsort till Danmark och kontinenten, ovillkorligen främst böra lösas efter en inriktning öster-väster, varvid de nord-sydliga järnvägsdragningarna skola anpassa sig efter och ej lägga hinder i vägen för de väsentligare intressena. Att på bästa sätt underlätta och befrämja den före kriget ständigt starkt växande biltrafiken mellan Sverige och Danmark, som under kommande år kan förväntas bli mångdubblad, är icke blott ett lokalt utan även ett svenskt och därtill nordiskt intresse. Ett järnvägsband, som från norr till söder bryter den direkta kontakten mellan Öresund och staden, skapar trafikspärrar av ett slag, som i vår tid måste anses vara förkastliga. Behovet av stora parkeringsutrymmen i omedelbar anslutning till färjorna har icke tillgodosetts i det av stadsfullmäktige antagna förslaget.

En förläggning av en genomgångs- eller säckstation helt inom det nuvarande centralstationsområdet måste, fortsätter opinionskommittén, betraktas som otillfredsställande ur utrymmessynpunkt. Härtill komme att nuvarande infartslinje till Centralstationen med dess sneda vinklar och komplicerade korsningar icke ur gatutrafiktekniska och stadsplanesynpunkter fyllde de krav, som numera oundgängligen borde ställas på densamma.

Kommittén anför vidare i detta sammanhang.

I det bangårdsförslag, som utarbetats av järnvägsstyrelsen och godtagits av stadsfullmäktige har man ganska strikt anpassat sig efter nuvarande infartslinje söderifrån och efter befintligt område för huvudpersonbangård. Enligt opinionskommitténs uppfattning har man härvid försummat att även i detta avseende förutsättningslöst söka finna lösningar på längre sikt och efter större linjer. Det är ett allvarligt fel, att detta även ur rikssynpunkt mycket betydande kommunikationsproblem sälunda icke från början upptagits till allsidig behandling. Ej heller har Hälsingborgs stad ur generalplanesynpunkt företagit någon ingående prövning av alla de frågor, som äro förknippade med det avtalade järnvägsingreppet. Först i februari 1946, alltså efter bangårdsbeslutets fattande, har staden beviljat ett större anslag för uppgörande av generalplan.

Vad beträffar den järnvägstekniska frågan huruvida den nya stationen borde anordnas som en *genomgångsstation* eller en *säckstation*, har kommittén framhållit följande.

Förespråkarna för det av stadsfullmäktige antagna förslaget ha gjort gällande, att en genomgångsstation i jämförelse med en säckstation skulle erbjuda fördelar för såväl Hälsingborgs stad som den trafikerande allmänheten. Någon motivering för denna ståndpunkt har emellertid ej förebragts. Opinionskommittén kan för sin del ej finna, att genomgångstrafik skulle erbjuda förmåner vare sig för staden eller allmänheten. Hälsingborg är en typisk slutstation för Västkustbanan. Så har det varit, alltsedan linjen Hälsingborg—Göteborg tillkom och så kommer det genom de geografiska betingelserna utan tvivel allt framgent att förbli. Att Hälsingborg är slutstation för trafiken från Hässleholm och Eslöv är ofrånkomligt. Rent trafikmässigt sett är förhållandet enahanda med trafiken från Malmö och Lund, vilket ytterligare markeras genom de numera insatta snabbgående lokaltågen mellan nämnda städer och Hälsingborg.

Beträffande den pågående *hamnplaneringens* samband med bangårdsfrågan har opinionskommittén gjort följande uttalanden, bl. a. vad angår förläggningen av det i Södra hamnens inre del belägna varvet, tillhörigt Helsingborgs Varfs Aktiebolag.

Vid en lösning av bangårdsfrågan med en centralt förlagd huvudpersonbangård kan det icke undvikas, att de områden, som upptagas av nämnda varv, bli kringskurna eller röna intrång på sådant sätt, att företaget berövas naturliga utvecklingsmöjligheter. Detta gäller vare sig bangården blir av säckstations- eller genomgångstyp. Om färjelägen anordnas vid Södra hamnens inlopp måste detta också bli till förfång för varvet. Under alla förhållanden blir det därför, om varvets verksamhet ej skall tvingas till stagnation, oundgängligen nödvändigt för staden att på nya områden bereda varvet erforderliga expansionsmöjligheter. I ett den 30 mars 1946 av stadens hamnutbyggnadskommitté offentliggjort förslag har också anvisats ett nytt varvsområde om i första hand 100 000 kvm. Härvid kan inre Södra hamnen frigöras och plats där beredas för färjelägen i anslutning till närliggande stationsområden. I

bangårdsutredningen har frågan om varvsindustriens förflyttning till ett nytt hamnområde helt förbigåtts.

I fråga om behovet av ytterligare *ekonomisk utredning* anför kommittén.

En sammanställning av samtliga de kostnader, som förr eller senare bli en följd av de föreslagna åtgärdernas genomförande, har ej framlagts. Föreställningar om att en lösning, som tager sikte på att undvika de av opinionskommittén påtalade olägenheterna, skulle härigenom förklaras. Opinionskommittén anser sig emellertid kunna ådagalägga att en sådan lösning kan åvägabringas i stort sett inom ramen för de kostnader, som äro förknippade med det antagna förslagets realiserande.

Opinionskommittén framhåller vidare, att vid den granskning av järnvägsproblemen i Hälsingborg, som kommittén företagit tillsammans med sina tekniska rådgivare, en självfallen förutsättning varit, att dessa problem måste ses i stort och angripas efter vidare synpunkter än dem, som hittills blivit anlagda. Därvid hade man icke kunnat undgå att göra ingrepp på områden, som tidigare förmodligen ansetts icke kunna beröras. Härutinnan gällde emellertid att emot varandra ur såväl riks- som stadsintressen väga storleksordningen av de värden, som kunde gagnas eller eventuellt skadas. Det bleve härvidlag också i betydande grad en fråga om ekonomisk avvägning, detta i all synnerhet som industriella anläggningar på ett genomgripande sätt kunde komma att ställas i förgrunden.

Den principiella lösning av bangårdsfrågan, som opinionskommittén stannat för, innebär såsom tidigare nämnts, att Västkustbanan skall indragas öster och söder om staden till en i dess centrala del anordnad ny säckstation. Något annat huvudalternativ, t. ex. anordnande av en genomgångsstation i stadens östra del vid Olympia har icke framförts i kommitténs skrivelse.

Såsom underlag för diskussionen av en säckstationslösning har kommittén framlagt vissa alternativförslag i detta hänseende.

Kommitténs huvudförslag, vilka omfatta två alternativ, ha överlämnats med skrivelse den 25 april 1946. Förslagen åtföljas av kostnadssammanställningar.

I båda förslagen ingår som en förutsättning att sockerfabrikstomten, som är belägen strax söder om Södra hamnen och öster om den till Hälsingborg C hörande godsbangården, skall disponeras för den blivande bangården. Det förutsättes däremot icke en ovillkorlig eller omedelbar förflyttning av varvet.

Av opinionskommitténs skrivelse den 25 april 1946 inhämtas att båda huvudalternativen bygga på en infartslinje från Väla gård över Clausgatan till Gamla exercisfältet samt därefter anvisar en ny fortsättning av infartslinjen väster om gummifabriken och angränsande industrier till en säckstation, placerad i omedelbar anslutning till tåg färjelägen i Södra hamnen. Godsbangården är i bägge förslagen förlagd invid Bredgatan, väster om den tilltänkta personbangården, varvid de utrymmen på Gamla exercisfältet, vilka enligt bangårdskommitténs förslag avsetts för anordnande av godsbangård, skulle kunna reserveras för eventuella framtida behov. Nuvarande färjelägen ha bibehållits för bil- och lokal persontrafik. De båda förslagen skilja sig från varandra väsent-

ligen i fråga om personbangårdens förläggning och förbindelselederna till hamnområdet. I det ena förslaget har personbangården förlagts i stort sett på det nuvarande centralstationsområdet under det att den i det andra förslaget placerats omedelbart söder om Södra hamnen.

Av den kostnadssammanställning, som opinionskommittén låtit utarbeta, framgår, att stadens kostnader för total utbyggnad kunna beräknas, enligt det av stadsfullmäktige antagna bangårdsförslaget med därav föranledda framtida konstarbeten till 11 665 000 kronor, samt enligt opinionskommitténs båda alternativförslag till 8 905 000 kronor resp. 9 405 000 kronor.

De fördelar, som en lösning av bangårdsfrågan i enlighet med de framlagda alternativförslagen ansetts innebära, har av opinionskommittén sammanfattats sålunda:

1. Den säregna och utomordentligt vackra stadsbilden kring Hamntorget och Inre hamnen bevaras.

2. Det norra stadspartiet befrias från viadukten, varigenom det sällsynt natursköna strandområdet ytterligare kan disponeras som bad- och friluftreservat och förbättrade utfartsmöjligheter för biltrafiken vinnas.

3. Genom infartslinjens framdragande väster om de stora industrierna öppnas möjligheter till en genomgripande sanering av Söders stadsplan.

4. De spärrar — framför allt för den omfattande biltrafiken mellan Sverige och Danmark — som uppstå genom en järnvägsdragning över det centrala stadspartiet, avlägsnas.

5. Betydande centrala områden bli disponibla för bilparkering.

6. De av den nuvarande infartslinjen söderifrån betingade olägenheterna i form av komplicerade gatukorsningar bortfalla och ersättas av planskilda tidsenliga korsningar.

En förläggning av godsbangården vid Bredgatan medför för statens järnvägar trafiktekniska och ekonomiska fördelar.

8. En lokalstation kan anordnas på det område i öster, där stadsbebyggelsen otvivelaktigt kommer att starkt tillväxa.

Opinionsyttringar från vissa bilistorganisationer.

Med anledning av det mellan järnvägsstyrelsen och Hälsingborgs stad träffade avtalet angående stadens bangårdsförhållanden ha *kungl. automobilklubben* och *motormännens riksförbund* i särskilda skrivelser den 1 mars 1946 hemställt om ytterligare utredning i frågan under framhållande i huvudsak att vid avtalets utformande behörig hänsyn icke tagits till motortrafiken och därmed sammanhängande stadsplanefrågor.

I en till motormännens riksförbunds skrivelse fogad promemoria påpekas bl. a. att man enligt en trafikprognos, som framlagts av utav bangårdskommittén tillkallade experter, i framtiden borde räkna med en maximitrafik på bilfärjeleden Hälsingborg—Helsingör av 1 800 in- och utgående fordon per dag — lördagar och söndagar under sommarmånaderna — motsvarande ca 300 fordon sammanlagt i båda riktningarna per timme.

I anslutning härtill anföres i promemorian bl. a. följande.

Hur har nu det föreliggande bangårdsförslaget sört för, att denna enorma trafik skall kunna föras till och från bilfärjorna? I stället för att som nu är

fallet, trafiken fritt kan söka sig över Hamntorget för att därefter dela sig norrut i Drottninggatan, österut till Stortorget och söderut i Järnvägsgatan, så kommer den att spärras av de inhägnade järnvägsspåren över Hamntorget och endast släppas fram över en plankorsning, varest bommarna under den tätaste järnvägstrafiken beräknas bli fällda en gång var tolfte minut. Bilden påminner osökt om Stockholms Tegelbacken. Troligen komma för övrigt förhållandena i Hälsingborg att vid de värsta topparna i biltrafiken bli än värre. Ty även om de från Helsingör ankommande bilarna någorlunda drägligt kunna bortföras från färjläget, torde det bli omöjligt att förhindra svåra trafikstockningar av de bilar, som vänta på färjplats för avresa till Helsingör, och icke ha på långt när tillräckligt parkeringsutrymme till förfogande.

Remissyttranden m. m.

På grund av remisser har byggnadsstyrelsen den 23 juli 1946 avgivit utlåtande i förevarande ärende. Byggnadsstyrelsens skrivelse är åtföljd av ett den 25 juni 1946 dagtecknat yttrande av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har funnit Hälsingborgs bangårdsfråga icke vara tillräckligt utredd för att ett bindande avtal rörande dess ordnande för det dåvarande skulle kunna träffas. Styrelsen har i huvudsak framhållit

att opinionskommitténs förslag innebär betydande fördelar ur väg- och gatutrafiksynpunkt i jämförelse med det av bangårdskommittén framlagda förslaget, särskilt i vad gäller infartsvägarna till staden samt gatuförbindelserna till och från industriområdena i hamnen,

att gatutrafiken till och från bilfärjelägena blir lättare att anordna enligt opinionskommitténs förslag än enligt bangårdskommitténs förslag, enär i sistnämnda förslag plankorsning måste anordnas med Västkustbanans huvudlinje, under det att i förstnämnda förslag denna korsning endast behöver tagas med ett förbindelsespår till norra hamnen med relativt obetydlig trafik,

att ur hamnsynpunkt de båda förslagen synas i stort sett likvärdiga,

att ur järnvägssynpunkt bangårdskommitténs förslag är överlägset opinionskommitténs, samt

att ur estetisk synpunkt invändningar ha riktats mot bangårdskommitténs förslag på grund av att detta avskär stadens centrala parti från Sundet, även om att opinionskommitténs förslag tillgodoser ett önskemål från estetiskt håll, nämligen slopandet av Västkustbaneviadukten (VKb:s ingångslinje norrifrån), vilket önskemål enligt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen synes värt allt beaktande.

Byggnadsstyrelsen har avstyrkt bifall till järnvägsstyrelsens framställning om godkännande av avtalet och därvid framhållit i huvudsak

att flera olika frågor av stor betydelse för stadens framtida utveckling äro beroende av bangårdsfrågans lösning, såsom frågorna om utvidgning av hamn- och industriområdena samt anordningarna för gatu- och sjötrafikens behoy,

att nyssnämnda allmänna planlägningsfrågor icke kunna bedömas på grundval av den verkställda utredningen rörande bangårdsfrågans lösning utan måste bli föremål för närmare utredning,

att även de stadsdelar, som gränsa intill de av bangårdsändringar berörda områdena eller eljest kunna tänkas röna inverkan av de avsedda förändringarna, äro i behov av ett närmare studium i stadsplanehänseende,

att de av bangårdskommittén föreslagna åtgärderna med igenfyllning av inre hamnen och järnvägslinjens framdragande över det sålunda tillskapade hamntorget på ett mindre lyckligt sätt skulle minska sambandet mellan staden och vattnet, samt

att under den tid som åtgår för ytterligare studium och utredningar i frågan avtal synes kunna träffas samt godsbangårdens utflyttning till Gamla exercisfältet planeras och utföras utan att lösningen av återstående frågor därigenom föregripas.

I anledning av vad sålunda förevarit har Kungl. Maj:t den 28 maj 1947 anbefallt *järnvägsstyrelsen*, att i samråd med *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* och *byggnadsstyrelsen* skyndsamt verkställa och till Kungl. Maj:t inkomma med utredning rörande möjligheterna att — utan föregripande av det slutliga ställningstagandet till spørsmålet, huruvida Hälsingborgs centralstation bör anordnas såsom genomgångs- eller säckstation — på ett ur såväl järnvägs-, stadsplane- och vägtrafiktekniska som ekonomiska synpunkter tillfredsställande sätt lösa frågan om den södra järnvägsinfartens samt den södra gods- och rangerbangårdens definitiva förläggning i staden.

Såsom resultat av detta utredningsuppdrag har framgått ett av de tre verkstyrelserna gemensamt framlagt utlåtande, vilket av järnvägsstyrelsen överlämnats med skrivelse den 4 januari 1950.

I utlåtandet framhålles, att det för utförande av uppdraget varit nödvändigt att sammanställa huru olika förslag till bangårdsfrågans lösning ställa sig i vissa olika avseenden.

De alternativ som därvid tagits i betraktande äro:

- A) Lösning med genomgångsstation enligt bangårdskommitténs förslag.
- B) Lösning med säckstation och nuvarande ingångslinje söderifrån biöehållen.
- C) Lösning med genomgångsstation och södra ingångslinjen omlagd till västligare läge.
- D) Lösning med säckstation och södra ingångslinjen omlagd till västligare läge.

Vid den allmänna översyn av de olika lösningar som diskuterats i avtalsärendet, har bl. a. befunnits, att den kringgående ingångslinje som en säckstationslösning kräver och som i opinionskommitténs förslag avsetts att införas ungefärligen i Clausgatan, av järnvägstekniska skäl bör anslutas till järnvägsdelen Hälsingborg—Åstorp öster om Ramlösa brunn och sålunda föras längre öster- och söderut än sagda förslag angiver. Denna linjesträckning medför i jämförelse med den nuvarande ingångslinjen norrifrån en vägförlängning med ca 7 km räknat till nuvarande Hälsingborg C. Det slutliga läget anses icke med säkerhet kunna fastslås förrän närmare utredning skett.

Omfattningen av de arbeten, som på längre eller kortare sikt kunna beräknas bliva erforderliga och som direkt sammanhånga med bangårdsfrågan eller äro beroende av denna frågas lösning, har i utlåtandet preliminärt beräknats och framgår av följande sammanställning, utvisande kostnaderna i miljoner kronor efter 1948 års prisnivå.

	Alt. A	Alt. B	Alt. C	Alt. D
1) Rangerbangård vid Norra hamnen	0,8	0,8	0,8	0,8
2) Personbangården	5,6	6,0	5,9	6,2
3) Gods- och rangerbangård	4,2	4,2	4,2	4,2
4) Omläggning av Vkb från Odåkra	—	4,0	—	4,0
5) Omläggning av södra ingångslinjen	—	—	0,8	0,8
6) Planskilda gatukorsningar m. m.	10,8	8,6	9,9	7,5
Summa	20,9	23,1	21,1	23,0

I dessa belopp ingå inga kostnader för mark- och fastighetslösen.

Utlåtandet utmynnar i följande sammanfattande uttalande, nämligen

att gods- och rangerbangården kan förläggas till Gamla exercisfältet utan att föregripa bangårdsfrågan i övrigt, då det är tekniskt möjligt att med detta läge för bangården erhålla anslutning till centralstationen vare sig denna anordnas som genomgångsstation eller säckstation och oavsett om järnvägens ingångslinje från söder förlägges i nuvarande läge eller flyttas till det förut nämnda västra läget,

att ettdera av de båda diskuterade alternativen för införande av södra ingångslinjen mellan gods- och rangerbangården och centralstationen, bortsett från delen närmast stationsområdet, under vissa förutsättningar kan fastslås utan att föregripa huvudfrågan rörande den blivande stationstypen.

Sedermera har Kungl. Maj:t den 11 januari 1950 anmodat länsstyrelsen i Malmöhus län att bereda Hälsingborgs stad tillfälle att uttala sig om huruvida staden önskar att i avbidan på den slutliga lösningen av bangårdsfrågan träffa särskilt avtal med järnvägsstyrelsen i de avseenden, varom förmäles i det av järnvägsstyrelsen, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen samt byggnadsstyrelsen gemensamt avgivna utlåtandet. Med anledning härav har *Hälsingborgs stadsfullmäktige* i skrivelse den 24 februari 1950 dels förklarat sig icke önska träffa särskilt avtal av det innehåll, som avses i remissen, dels ock hemställt, att Kungl. Maj:t måtte snarast pröva det av järnvägsstyrelsen underställda bangårdsavtalet.

Länsstyrelsen i Malmöhus län har därefter i skrivelse den 18 mars 1950 avgivit eget utlåtande i bangårdsfrågan.

Länsstyrelsen anser uppenbart, att bangårdsfrågan icke kan få betraktas uteslutande som ett järnvägstekniskt och järnvägsekonomiskt problem. Denna fråga är tvärtom, i vilken riktning dess lösning än sökes, förbunden med andra synnerligen viktiga planeringsfrågor, som röra stadsplane-, trafik- och vägväsendet i staden. Därvid kommer bl. a. frågan om hamnens utbyggnad och

planering i förgrunden. Länsstyrelsen, som har att tillse ej minst att problem av dessa slag bli vederbörligen beaktade, har icke funnit vad i ärendet förekommit innefatta en tillfredsställande utredning i nämnda avseenden. Det synes icke uteslutet att vid en dylik utredning andra lösningar av bangårdsfrågan än de nu diskuterade kunna framkomma. I avsaknad av en sådan allsidig utredning finner länsstyrelsen det icke möjligt att för sin del uttala sig om hur bangårdsfrågan rätteligen skall lösas.

Till närmare motivering av sin ståndpunkt har länsstyrelsen anfört bl. a. följande.

Ur väg- och trafiksynpunkt kunna vissa erinringar göras mot bangårdskommitténs förslag. Detta förslag innebär, att hamn och industrier på hela sträckan från norr till söder avskiljas från den del av staden, som ligger öster om järnvägen. För att nå kontakt mellan de olika delarna föreslås ett flertal över- och underfarter, vilka, sådana de i förslaget skisserats, måste bli komplicerade och dyrbara. Mot det sätt, på vilket förbindelsen mellan Hamntorget och hamnen ordnats, synas även erinringar kunna riktas. Järnvägsspåren mellan personbangården och färjestationen måste inhägnas och bommar uppsättas, där gatutrafiken skall ledas över järnvägen. För bilfärjetrafiken från Danmark är detta en lösning som knappast kan anses godtagbar. Bilfärjetrafiken är redan nu imponerande och kan förmodas ytterligare växa i storlek. Med hänsyn till den täta tågtrafik, som man måste räkna med vid en genomgångsstation, synes det därför vara tvivelaktigt, om en plankorsning kan betjäna trafiken i Hamntorget. Trafiken måste i stor utsträckning bli hänvisad till de skisserade trafikordningarna i norr och söder. Beträffande antaglig tågtäthet, å ena, samt gatutrafikens troliga intensitet, å andra sidan, vid plankorsningen å Hamntorget finnas emellertid icke några beräkningar eller antaganden. Någon utredning föreligger följaktligen ej heller om den ekonomiska betydelsen för fordonstrafiken av uppkommande väntetid eller av ökade körtider och driftkostnader, då nyss angivna färdriktningar och planskilda korsningar i norr och söder måste användas. Det kan dock tagas för visst, att det rör sig om ganska avsevärda belopp.

Förslag om hamnens utbyggnad har av den utav staden tillsatta hamnutbyggnadskommittén med skrivelse den 30 april 1949 överlämnats till stadsfullmäktige, som den 20 september samma år antagit detsamma. Det förefaller anmärkningsvärt, att hamnbyggnadskommittén icke framlagt något förslag beträffande nya färjelägen för såväl tågfärjorna som bilfärjorna. Icke minst viktigt förefaller det länsstyrelsen vara att få utrett, hur uppställningsplats skall ordnas för alla fordon som skola föras av eller på bilfärjorna. Att utreda och söka lösa frågan om färjelägena utan samband med hamnutbyggnaden i övrigt och först sedan bangårdsfrågan avgjorts kan enligt länsstyrelsens mening principiellt icke vara riktigt. I alla händelser är det för en utomstående myndighet svårt att vid sitt bedömande av frågan bortse från bl. a. den ovissa faktor som färjelägena representera.

De väg- och trafiktekniska faktorerna synas endast vara skissartat antydda i föreliggande handlingar angående bangårdsfrågan, och utredningar, huruvida de tänkta anordningarna verkligen för rimliga kostnader kunna realiseras, saknas.

Vad angår bangårdsfrågans förhållande till bebyggelseplaneringen synes det länsstyrelsen klart, att bangårdsfrågan borde bli föremål för studium i en generalplan för Hälsingborg, innan densamma avgöres. Enligt vad länsstyrelsen erfarit under hand, pågår sedan flera år tillbaka arbetet med upp- rättandet av en generalplan. Ställes bangårdsfrågan i en generalplanutred-

ning tillsammans med bebyggelse- och vägtrafikproblemen, kommer frågan in i sitt större sammanhang. Alternativa lösningar kunna då studeras mot bakgrunden av deras olika inverkan på planläggningen i stort av områdena för bebyggelse, industri och hamnändamål, av huvudtrafikleder och av anordningarna för andra trafikmedel än järnvägen, främst bilar och färjor. Vid en översiktlig planläggning i enlighet med byggnadslagstiftningens krav — vilken med hänsyn till stadens betydelse för ett stort uppland bör utföras regionplanemässigt i vissa hänseenden, i vart fall i fråga om väg- och trafikproblemen — måste stridande intressen sammanjämkas intill gränsen för vad som är tekniskt och ekonomiskt möjligt. I bangårdsfrågan sådan den nu föreligger har man förfarit på motsatt vis och genom avtalet med järnvägsstyrelsen bundit sig för en lösning i viss riktning utan att nödig hänsyn tagits till andra viktiga problem.

Slutligen har, sedan länsstyrelsen avgivit sitt utlåtande, till kommunikationsdepartementet överlämnats en av *stadsplanechefen i Hälsingborg G. Sundbärg* upprättad, den 27 mars 1950 dagtecknad promemoria angående vissa sammanhang mellan generalplanarbetet och bangårdsfrågan i Hälsingborg.

I promemorian anföres bl. a. följande.

De utredningar angående planläggningen av Hälsingborgs huvudtrafikleder, som ingå i generalplanarbetet, ha bl. a. utförts med hänsyn till bangårdsfrågan. Detsamma gäller utredningar angående dispositionen av hamnområdena och lokaliseringen av industri- och bostadsbebyggelse, ävensom sammanhanget med regionen kring Hälsingborg med dess samhällsbyggnader. Utredningarna angående huvudtrafiklederna ha drivits i nära samråd med väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och vägförvaltningen i länet.

Även bangårdsfrågan har därvid ägnats en kritisk granskning. Åtskilliga av de projekt till denna frågas lösning, som ha framlagts, ha därigenom lagts åt sidan såsom orimliga. Någon helt ny, hållbar lösning har icke kunnat utfinnas. För slutligt övervägande kvarstå endast två huvudförslag, vardera i två alternativ, nämligen *dels* det förslag, om vilket preliminärt avtal har träffats, *dels* opinionskommitténs förslag, modifierat genom infart över Ramlösabrunn, samt i bägge fallen såsom alternativ infartslinjen söderifrån lagd i nuvarande läge eller väster om Gummifabriken. I de tre verksstyrelsernas gemensamma utlåtande i bangårdsfrågan framlades en kostnads-kalkyl, upptagande bl. a. de anläggningar för gatutrafik, som ansågos bära komma till stånd i de fyra olika alternativen. Kalkylen har av väg- och vattenbyggnadsstyrelsens vederbörande tjänstemän i hithörande delar baserats på här åsyftade utredningar angående huvudtrafikleder.

Gatutrafiksystemets sammanhang med hamnområdet har även noga studerats vid de parallellt bedrivna planerna på utbyggnad av hamnen. Ur generalplanesynpunkt är härom att anföra:

Tågfärjeläget synes om möjligt bära placeras i nära kontakt med stadens centrum och icke i en avsides belägen industrihamn. I planen för den nya industrihamnen har därför icke upptagits något färjeläge. Vid genomgångsstation synes egentligen endast ett läge kunna komma i fråga, nämligen den

s. k. hucken. Enligt intyg från de danska statsbanornas ledning kan detta godtagas ur navigationssynpunkt. Det nuvarande läget synes icke böra bibehållas, trots att det är lämpligt ur navigationssynpunkt, med hänsyn till att det skulle medföra mycket besvärande växlingsrörelser. Vid säckstation synes som alternativ till den nya industrihamnen intet annat läge än det av opinionskommittén föreslagna längst inne i Södra hamnen kunna komma i fråga. Detta förutsätter emellertid flyttning av varvet, och synes ur navigationssynpunkt problematiskt.

För bilfärjeläget synes icke heller den nya industrihamnen vara önskvärd. Det enda användbara läget inom stadens hamnsystem synes vara innersta delen av Norra hamnen. Kajutrymmet här är föga värdefullt för den övriga sjöfarten. Här kan vidare skapas synnerligen rikligt utrymme för parkering och direkt förbindelse med planerade fjärrtrafikleder norrut och österut. Från hamndirektionens håll har anförts, att bilfärjetrafik överhuvudtaget är mycket besvärande för övrig sjöfart, och att den enda plats som synes kunna komma i fråga, är den nu angivna, såvida det icke är möjligt att anlägga en särskild hamn för bilfärjor utanför norra vägbrytaren. En sådan lokalisering blir emellertid i sitt sammanhang med gatutrafiklederna densamma som ett läge innerst i Norra hamnen.

Vid generalplanarbetet har uppmärksamhet ägnats åt stadens ur flera synpunkter olyckliga benägenhet att utbreda sig ensidigt söderut, och har som en motåtgärd projekterats ett industriområde norrut, invid Västkustbanan. Detta synes knappast kunna komma till stånd vid en säckstationslösning, som skulle skapa långa och besvärliga förbindelser mellan ifrågavarande område och stadens hamnar och godsbangård. Vid sidan av en industribebyggelse norrut torde möjligheten av en järnväghållplats i nordligt läge ha en direkt inverkan på möjligheterna att främja bosättningen norrut.

Departementschefen.

I Hälsingborg finnas för närvarande två järnvägsstationer, nämligen dels ångfärjestationen (Hälsingborg F) med den norrifrån ankommande huvudlinjen från Ängelholm (Västkustbanan) och dels centralstationen (Hälsingborg C) med de två från Ramlösa station på gemensam bana ingående huvudlinjerna från Åstorp och Billeberga.

Bangårdsförhållandena i staden ha alltsedan seklets början varit föremål för upprepade utredningar och förhandlingar. Huvudsyftet har härvid varit att få till stånd en gemensam centralstation för samtliga till staden inlöpande järnvägslinjer samt att på ett ändamålsenligt sätt anknyta tågfarjetrafiken till denna station.

En bidragande orsak till att frågan tidigare icke vunnit sin lösning synes ha varit den omständigheten, att ifrågavarande järnvägar förut varit uppdelade på ett flertal ägare och intressenter. Sedan järnvägarna numera införlivats med statsbananätet, ha förutsättningar visat sig föreligga för en uppgörelse i bangårdsfrågan mellan stadens och järnvägsintressets representanter.

Staden och järnvägsstyrelsen ha sålunda i december 1945 träffat ett på statsmakternas godkännande beroende avtal om ordnande av bangårdsförhållandena i Hälsingborg. Detta avtal, som underkastats remissbehandling och ytterligare utredningar i olika avseenden, har genom upprepade avtalstillägg successivt förlängts — senast intill den 1 juli 1950.

Till grund för avtalet ligger ett förslag, som utarbetats av en särskild för ändamålet tillsatt kommitté, benämnd »Hälsingborgs bangårdskommitté år 1938» och bestående av representanter för järnvägsstyrelsen och Hälsingborgs stad. Huvudprincipen i detta förslag är, att en centralstation av *genomgångstyp* anordnas på nuvarande plats för Hälsingborg C, att nuvarande station vid Hälsingborg F slopas såsom slutstation för tågen till och från Ängelholm (Väst kustbanan) samt att en förbindelselinje från Hälsingborg F till Hälsingborg C anordnas efter igenfyllning av den s. k. Inre hamnen.

Sedan med anledning av det träffade avtalet ett offentligt möte anordnats i Hälsingborg, har en vid mötet tillsatt kommitté, benämnd »opinionskommittén i bangårdsfrågan», hemställt, att Kungl. Maj:t icke måtte godkänna avtalet i befintligt skick utan bereda möjlighet för en förnyad allsidig behandling av ärendet, med hänsyn till de möjligheter att indraga Väst kustbanan öster och söder om staden, som föreläge. Opinionskommittén har därefter till Kungl. Maj:t överlämnat vissa genom kommitténs försorg utarbetade alternativförslag till lösning av bangårdsfrågan. Huvudprincipen i dessa förslag är, att Hälsingborgs centralstation, placerad i huvudsak på samma plats som enligt bangårdskommitténs förslag, anordnas som en *säckstation* och Väst kustbanan framdrages i en kringgående linje öster och söder om staden in till centralstationen.

Förutom opinionskommittén ha även kungl. automobilklubben och motormännens riksförbund inkommit med framställningar om ytterligare utredning i bangårdsfrågan.

Slutligen ha också väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, byggnadsstyrelsen och länsstyrelsen i Malmöhus län i sina remissyttranden framfört betänkligheter mot bangårdskommitténs förslag. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har ansett bangårdsfrågan icke vara tillräckligt utredd för att ett bindande avtal skulle kunna träffas, byggnadsstyrelsen har direkt avstyrkt järnvägsstyrelsens framställning om avtalets godkännande och länsstyrelsen har förklarat sig, i avsaknad av en allsidig utredning, icke kunna uttala sig om hur bangårdsfrågan rätteligen skall lösas.

Kritiken mot bangårdsavtalet synes i huvudsak ha följande innehåll.

Som en allmän anmärkning har framhållits, att bangårdskommitténs förslag uppgjorts utan tillräckligt beaktande av andra viktiga planeringsspörsmål, som röra stadsplane-, trafik-, väg- och hamnväsendet i staden. Bangårdsfrågan borde enligt kritiken sålunda ha blivit föremål för studium i en generalplan för Hälsingborg, innan den upptoges till avgörande.

Till denna allmänna anmärkning anknyter sig sedan ett flertal invändningar rörande förslaget utformning i detalj.

Särskilt starkt har kritiken härvid riktats mot den föreslagna igenfyllningen av Inre hamnen och framdragandet av en järnvägslinje med reguljär trafik över det sålunda utvidgade Hamntorget. Dessa åtgärder anses komma att på ett mindre lyckligt sätt minska sambandet mellan staden och Öresund samt förstöra den säregna och vackra stadsbilden kring Hamntorget.

En annan fråga, som också tilldragit sig stor uppmärksamhet, är den av bangårdskommittén föreslagna plankorsningen vid Hamntorget. Något förslag om de nya färjelägenas placering har icke framlagts av kommittén. Av de överväganden som skett i samband med kommitténs arbete har emellertid framgått, att man tänkt sig att färjelägena skulle förläggas i omedelbar närhet av den planerade nya järnvägsstationen. Med utgångspunkt härifrån har kritiken tydligen utgått ifrån att större delen av biltrafiken till och från färjelägena skulle komma att passera nämnda järnvägs korsning, och man har därvid befarat, att svåra trafikstockningar skulle uppkomma, särskilt i betraktande av den ökade järnvägstrafik över torget, som skulle bli en följd av alternativet med en genomgångsstation.

Med hänsyn till den väntade förläggningen av färjelägena har det också hävdats, att bangårdskommitténs förslag icke vore ägnat att tillgodose det stora behovet av uppställningsplatser för bilar i omedelbar anslutning till färjorna.

Vidare har framhållits, att förslaget förutsätter ett flertal komplicerade och dyrbara planskilda korsningar, vilka med en annan lösning av bangårdsfrågan till större delen skulle kunna undvikas.

Slutligen har anmärkts på att förslaget icke försetts med erforderliga kostnadsutredningar.

Med hänsyn till den kritik, som sålunda riktats mot bangårdsavtalet, föranstaltade jag i maj 1947 om en utredning med syfte att utröna huruvida förutsättningar föreläge för en partiell lösning av bangårdsfrågan med avseende på den södra järnvägsinfartens samt den södra gods- och rangerbangårdens definitiva förläggning i staden. Avsikten var att — utan föregripande av det slutliga ställningstagandet till huvudfrågan om valet mellan genomgångs- och säckstation — möjliggöra för staden att utan större dröjsmål lösa de enligt uppgift mest brännande av de stadsplaneproblem, som sammanhånga med bangårdsfrågan, samt att därefter utan nödtvungen forcering ytterligare utreda och överväga de återstående spörsmålen. Utredningen, som utfördes gemensamt av järnvägsstyrelsen, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen samt byggnadsstyrelsen, gav till resultat att några avgörande tekniska hinder för den åsyftade dellösningen icke förelågo. Från stadens sida har man emellertid nu förklarat sig icke vilja begagna sig av den erbjudna möjligheten och stadens myndigheter vidhålla önskemålet, att bangårdsavtalet så snart som möjligt måtte godkännas i befintligt skick. Det har framhållits, att ett snabbt avgörande av bangårdsfrågan för stadens del är av största betydelse med hänsyn till föreliggande planlägningsfrågor m. m. Även för statens järnvägars del anses det nödvändigt att få klarhet i huru bangårdsförhållandena skola ut

formas, så att erforderliga förbättringsarbeten på de nuvarande anordningarna kunna göras med tanke på framtidsförslaget. Särskilt har härvid framhållits behovet av att lösa frågan om ordnandet av trafiken mellan Hälsingborg och Helsingör.

I den sålunda uppkomna situationen har jag ansett mig icke kunna medverka till ytterligare uppskov med ställningstagandet till bangårdsavtalet.

Under den tid, som förflutit sedan avtalsfrågan bragtes under Kungl. Maj:ts prövning, ha i flera avseenden ytterligare utredningar och klarlägganden skett, vilka synas underlätta bedömningen av den föreliggande frågan.

Sålunda har stadsplanekontoret i staden nu överarbetat bangårdskommitténs förslag till gatutrafikanordningar samt fullföljt arbetet på utformningen av huvudtrafiklederna vid en lösning av bangårdsfrågan enligt det föreliggande avtalet. I samband därmed har också en ungefärlig beräkning av kostnaderna för avtalets genomförande kunnat göras och kostnadssumman har därvid angivits till 20,9 miljoner kronor, varav 10 à 11 miljoner kronor skulle belöpa på statens järnvägar.

Det har vidare meddelats, att man numera från stadens sida överväger en lösning av frågan om bilfärjelägets placering, enligt vilken detta skulle förläggas till innersta delen av Norra hamnen eller i en särskild hamn utanför norra vågbrytaren. Härigenom skulle skapas rikligt utrymme för bilparkering och det skulle bli möjligt att leda en stor del av biltrafiken till och från bilfärjorna i andra riktningar än över den besvärliga plankorsningen vid Hamntorget.

I fråga om igenfyllningen av Inre hamnen har av representanter för staden under hand framhållits, att en sådan åtgärd i praktiken knappast kan undvikas även om säckstationsalternativet väljes samt att igenfyllningen förr eller senare kan bli nödvändig oberoende av bangårdsfrågans lösning på grund av gatutrafikens behov.

Vad angår de av opinionskommittén framlagda säckstationsalternativen har vid det fortsatta utredningsarbetet konstaterats att den av kommittén avsedda ingångslinjen öster om staden av järnvägstekniska skäl icke kan framdragas i den sträckning kommittén tänkt sig utan måste förläggas i en vidare båge mot öster. Härigenom skulle vägförlängningen mellan Ödåkra och Hälsingborg C komma att uppgå till icke mindre än 7 km jämfört med bangårdskommitténs förslag. För det stora antalet resande på denna sträcka skulle enligt uppgift därigenom uppkomma en tidsförlust per resa av ca 7 minuter. Omläggningen har för resenärerna beräknats medföra en ökad resekostnad av inemot $\frac{1}{2}$ miljon kronor per år.

Slutligen må nämnas att — såsom framgår av den förut omförmälda, av stadsplanechefen i Hälsingborg upprättade promemorian av den 27 mars 1950 — någon helt ny, hållbar lösning av bangårdsfrågan icke kunnat utfinnas vid utredningarna i samband med det pågående generalplanarbetet.

Vid övervägande av bangårdsfrågan mot bakgrunden av stadens och järnvägsstyrelsens bestämda vidhållande av det föreliggande avtalet och stadens

klart uttalade vägran att för sin del acceptera den ifrågasatta dellösningen samt i betraktande av de här anförda, delvis nya omständigheterna i frågan har jag ansett mig icke böra motsätta mig bifall till järnvägsstyrelsens framställning om avtalets godkännande. Detta innebär, att jag nu tagit ståndpunkt i valet mellan genomgångs- och säckstation. Jag förutsätter dock härvid, att vissa detaljfrågor komma att underkastas ytterligare utredning och att det får ingå i Kungl. Maj:ts befogenhet att medgiva de jämkningar i avtalet, vilka vid den fortsatta behandlingen av bangårdsfrågan kunna befinnas erforderliga eller lämpliga och varom överenskommelse med staden kan komma att träffas. Hit hör bl. a. frågan om ändrad sträckning av den södra järnvägsinfarten.

Frågan om anvisande av anslagsmedel för avtalets genomförande i vad på statens järnvägar ankommer torde framdeles, efter framställning av järnvägsstyrelsen, få anmälas för Kungl. Maj:t.

Under återopande av det anförda hemställer jag, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

bemyndiga Kungl. Maj:t att godkänna föreliggande, den 28 och 29 december 1945 dagtecknade avtal mellan järnvägsstyrelsen och Hälsingborgs stad angående ordnande av bangårdsförhållandena i staden.

Till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställen behagar Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten lämna bifall samt förordnar, att proposition i ämnet av den lydelse, bilaga till detta protokoll utvisar, skall avlåtas till riksdagen.

Ur protokollet:

Stig Salomonson.

Bilaga.

Avtal.

Mellan Kungl. järnvägsstyrelsen, å ena, samt Hälsingborgs stad genom dess drätselkammarare, här nedan kallad staden, å andra sidan, har träffats följande avtal angående ordnande av bangårdsförhållandena i Hälsingborg.

§ 1.

Detta avtal avser i huvudsak

dels ändrade bangårdsanordningar genom sammanslagning av nuvarande Hälsingborgs färjestation med Hälsingborgs centralstation till en central personstation och i samband därmed ändrad förbindelse mellan ångfärjestationen och centralstationen,

dels förflyttning av nuvarande godsmagasinet vid Hälsingborgs centralstation samt de nuvarande gods- och rangerbangårdarna å Hälsingborg F och väster om Sjöгатan till en ny gods- och rangerbangård, som skall anläggas å det s. k. Gamla exercisfältet.

dels sådan breddning av järnvägsområdet mellan centralstationen och den nya gods- och rangerbangården att plats beredes för tre (3) st. spår emot nuvarande två,

dels viss breddning av Järnvägsgatan från Hamntorget till Gasverksgatan,

dels kostnaderna för de ändrade bangårdsanordningarna jämte därav föranledda anläggningar,

dels och de markbyten mellan statens järnvägar och staden, som komma att bliva en följd av de ändrade bangårdsanordningarnas genomförande, jämte vissa andra överlåtelser av mark till staden, allt i huvudsaklig överensstämmelse med bifogade ritningar¹⁾, märkta Pl. 1 och 2. Pl. 2 avser förslag till bangårdsanordningarnas framtida utformande.

§ 2.

Mom. 1. Staden överlåter genom detta avtal till statens järnvägar med full äganderätt å bifogade ritning, märkt Pl. 1, med röd färg och bokstäverna A, B, C, D, E, F och G angivna markområden, att av statens järnvägar tillträdas 1 januari 1947.

Mom. 2. Staden förbinder sig vidare att till statens järnvägar två år efter därom av statens järnvägar gjord framställning dock tidigast den 1 januari 1960 med full äganderätt och omedelbart tillträde överlåta de å samma ritning med röd sträckning och bokstäverna H, J, K, L och M angivna markområdena. Särskild överlåtelsehandling härom skall utfärdas.

Mom. 3. Samtliga i denna § angivna markområden överlåtas av staden i det skick, de vid tillträdet befinnas, med förbehållen rätt för staden och andra ägare av byggnader och anläggningar inom områdena att före områdenas avträdande borttaga å desamma befintliga statens järnvägar ej tillhöriga byggnader och övriga anläggningar. Angående omläggning av inom områdena befintliga staden tillhörande ledningar skall iakttagas vad i § 8 särskilt stadgas.

§ 3.

Mom. 1. Statens järnvägar överlåta genom detta avtal till staden med full äganderätt:

dels de å bifogade ritning, märkt Pl. 1, med gul färg och bokstäverna N, O, P, Q, R, S, T, U, V, X och Y angivna markområdena, att av staden

¹⁾ Ej här återgivna.

tillträdas, när de icke längre erfordras för järnvägsändamål, dock senast ett år efter den nya centralstationens färdigställande,

dels å samma ritning med gul sträckning och bokstaven Z angivet markområde, att av staden tillträdas ett år efter det att det nya stationshuset färdigställts,

dels det å samma ritning med blå färg och bokstaven Å angivna området.

Mom. 2. Markområdena överlåtas av statens järnvägar i det skick, de vid tillträdet och efter befintliga järnvägsanläggningars borttagande befinnas. Byggnader och anläggningar, som icke borttagits före respektive tillträdesdagar, tillfalla staden.

Mom. 3. Statens järnvägar avsäga sig till stadens förmån all den rätt statens järnvägar kunna äga till det å Pl. 1 med bokstäverna a, b, c, d och e begränsade området.

§ 4.

Vid den tidpunkt, då statens järnvägar färdigställt ny rangerbangård å gamla exercisfältet och dit överflyttat rangeringsarbetet för statens järnvägars godstrafik, skola statens järnvägar till staden med full äganderätt överlåta den väster om Sjögatan befintliga rangerbangårdens spårordningar och övriga anläggningar jämte förbindelsespåret mellan nämnda bangård och statens järnvägars nya rangerbangård i då befintligt skick, att användas i huvudsak för hamntrafiken. Underhåll skall, sedan staden övertagit nämnda spår- och anläggningar, ske i enlighet med särskild överenskommelse mellan järnvägsstyrelsen och staden. För den elektriska tågdriften erforderliga anordningar skola dock fortfarande ägas och underhållas av statens järnvägar.

§ 5.

Särskild gottgörelse skall icke i anledning av de i §§ 2, 3 och 4 omnämnda överlåtelserna utgå mellan kontrahenterna.

Intill dess de å ömse sidor överlåtna områdena av den nya ägaren tillträdas, äger förutvarande ägaren utan någon inskränkning nyttja områdena och uppbära alla inkomster av desamma liksom förutvarande ägaren har skyldighet vidkännas alla för tiden intill tillträdesdagen belöpande skatter, utskylder och onera för områdena.

§ 6.

Vardera kontrahenten betalar kostnaderna för lagfart å de områden, han genom detta avtal förvärvar, samt för erforderliga avstyckningar och mätningar av dessa områden.

§ 7.

Vardera kontrahenten garanterar, att av honom överlåten egendom icke besväras av in-teckning eller icke in-tecknat intrång; dock fritagas parterna å ömse sidor från skyldighet att förete gravationsbevis härom.

§ 8.

Mom. 1. Staden tillförsäkras rätt att inom de till statens järnvägar överlåtna områdena bibehålla sina befintliga ledningar av olika slag. Likaledes skall staden äga att på sin bekostnad framdraga nya ledningar inom såväl de nu upplåtna, som övriga statens järnvägars områden, där så med hänsyn till statsbanans befintliga eller planerade anläggningar kan ske, under villkor att hinder eller fara för järnvägstrafiken icke därigenom uppstår, samt med skyldighet att lämna statens järnvägar ersättning för de kostnader, statens järnvägar kunna få vidkännas till följd av ledningsarbetenas utförande och ledningarnas befintlighet inom statens järnvägars områden.

Mom. 2. I följd av blivande järnvägsanläggningars utförande erforderliga

ändringar eller förstärkningar av stadens inom järnvägsområdena befintliga ledningar skola utföras och bekostas av staden. Kungl. järnvägsstyrelsen förbinder sig dock att härvidlag låta utföra sina arbeten på sådant sätt, att onödiga kostnader icke härigenom åsamkas staden, i den mån detta ej medför oskäligen kostnad eller olägenhet för statens järnvägar.

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

§ 9.

Mom. 1. Färjestationen är avsedd att t. v. bibehållas å nuvarande plats vid norra hamnen. Vid en planerad framtida förflyttning av färjestationen till annan plats, varvid den nuvarande färjestationen nedlägges, skall särskild överenskommelse härom träffas parterna emellan.

Mom. 2. I nyssnämnda överenskommelse skall staden medgivas rätt, att i samband med färjestationens flyttning från nuvarande plats på egen bekostnad få järnvägsspåren mellan Tågagatan och Hamntorget utflyttade i Kungsgatan, så att plats därigenom kan beredas för framdragande av en 12 m bred gata mellan järnvägslinjen och hamntomterna.

Mom. 3. Staden förbinder sig att vid Södra hamnen icke vidtaga sådana åtgärder, som skulle försvåra eller fördyra en överflyttning av färjelägena dit.

§ 10.

Mom. 1. I fråga om byggnadskostnaderna skall gälla, att de för statens järnvägar avsedda nya anläggningarna bekostas helt av statens järnvägar.

Mom. 2. Erforderliga förändringar eller nyanläggningar av hamnspår och kajer samt igenfyllning av Inre hamnen bekostas helt av staden med nedan under § 11, mom. 1, angivna undantag.

Mom. 3. Kostnaderna för planskilda gatukorsningar i Gasverksgatan, Södergatan, Planteringsvägen och Industrigatan med tillhörande tillfartsvägar jämte härför erforderliga förändringar av bangårdsanordningarna och i öfrigt erforderliga spår- och gatuarbeten av alla slag för de planskilda korsningarnas genomförande skola bestridas av staden. Parterna äro dock överens om att statens järnvägar skola bidra till kostnaderna för dessa anläggningar med det efter 4 % räntefot beräknade kapitaliserade värdet av de driftskostnadsbesparingar, som statens järnvägar göra genom tillkomsten av respektive planskilda korsningar.

§ 11.

Mom. 1. Statens järnvägar och staden bestrida till hälften vardera alla kostnader för spår- och växelläggning, signal- och säkerhetsanläggningar ävensom erforderliga vattenkastare för iordningställande av den inom området Å angivna hamnrangerbangården för Norra hamnen till den omfattning, som järnvägstrafiken vid nämnda hamn då anses kräva. Eventuellt erforderlig elektrifiering av spåren bekostas dock helt av statens järnvägar. Under detta moment angivna arbeten skola utföras genom statens järnvägars försorg.

Mom. 2. Staden bekostar alla erforderliga terrasseringsarbeten, ballastering, stensättning och makadamisering, erforderliga ändringar eller förstärkningar av inom eller utom det i föregående moment angivna bangårdsom-

rådet befintliga ledningar ävensom området dränering. I samband med nämnda spåranläggnings utförande skall staden likaledes utföra och bekosta erforderliga ändringar av gator eller vägar.

Mom. 3. I mom. 1 och 2 nämnda spåranläggning skall ägas av staden. Underhåll av nämnda anläggning skall ske i enlighet med särskild överenskommelse mellan järnvägsstyrelsen och staden. För den elektriska tågdriften erforderliga anordningar ägas och underhållas av statens järnvägar.

§ 12.

Innan arbetet med de i § 10 mom. 3 nämnda planskilda korsningarna påbörjas, skall Kungl. järnvägsstyrelsen beredas tillfälle avgiva yttrande över de för respektive gatukorsningar uppgjorda huvudritningarna, varvid särskild överenskommelse skall upprättas mellan kontrahenterna, angående anläggningarnas utförande och underhåll samt tidpunkt och förutsättningar för utgivande av statens järnvägars bidrag. När planskilda gatukorsningen i Södergatan öppnas för trafik, skola statens järnvägar äga rätt att avstänga gatuplanskorsningarna i Bryggaregatan och Karl Krooksgatan (Tegelbruksgatan). Likaså skola statens järnvägar äga rätt att avstänga gatuplanskorsningen i Gasverksgatan, när den planskilda gatukorsningen för nämnda gata öppnas för trafik.

Hälsingborgs stad skall likaledes beredas tillfälle avgiva yttrande över huvudritningar till större husbyggnader, vilkas utförande ankommer på statens järnvägar, och skall Kungl. järnvägsstyrelsen vid ritningarnas fastställande taga den hänsyn till stadens önskemål, som styrelsen prövar utan oskäligen kostnad eller olägenhet för statens järnvägar kunna ske.

§ 13.

Staden förbinder sig, att när detta avtal blivit giltigt, ingå till Kungl. Maj:t med framställning om fastställelse av sådan stadsplan eller sådan ändring i gällande stadsplan, som betingas av i detta avtal omhandlade järnvägsanläggningars utförande i enlighet med Pl. 2.

§ 14.

De avtalsslutande parterna avse, i den mån det är möjligt och ej annat kan befinnas påkallat med hänsyn till läget på arbetsmarknaden, att arbetena skola igångsättas under år 1947 och så bedrivs, att utbyggnaden i huvudsaklig överensstämmelse med Pl. 1 kan vara färdigställd före utgången av år 1952.

§ 15.

Twist angående tolkningen eller tillämpningen av detta avtal eller i samband därmed stående rättsförhållanden skall, såvitt angår andra bestämmelser än sådana i § 8 innefattade, vilka hava avseende å trafiksäkerheten, avgöras av skiljemän enligt lag.

§ 16.

Har detta avtal icke blivit godkänt av stadsfullmäktige i Hälsingborg före den 1 mars 1946 genom beslut, som vunnit laga kraft, samt av Kungl. Maj:t före den 1 juli 1946, skall avtalet anses hava till alla delar förfallit.

Härav äro två likalydande exemplar upprättade och utväxlade.

Stockholm den 29 december 1945. Hälsingborg den 28 december 1945.

KUNGL. JÄRNVÄGSSTYRELSEN HÄLSINGBORGS STADS DRÄTSEL-
KAMMARE

G. Dahlbeck

L. Gjertz

H. Sandström

/ Bengt Wihlborg

Bevittnas:

S. Retzner

I. Hedborg

*Tillägg till avtal den 28 och 29 december 1945 mellan Kungl. järnvägsstyrelsen
och Hälsingborgs stads drätselkammare angående ordnande
av bangårdsförhållandena i Hälsingborg.*

Tillägg nr 1.

Den i § 16 angivna tiden, inom vilken Kungl. Maj:t skall hava godkänt avtalet, förlänges till den 31 december 1946.

Stockholm den 14 juni 1946.

Hälsingborg den 13 juni 1946.

KUNGL. JÄRNVÄGSSTYRELSEN HÄLSINGBORGS STADS DRÄTSEL-
KAMMARE

G. Dahlbeck

L. Gjertz

H. Sandström

/ Bengt Wihlborg

Bevittnas:

S. Retzner

I. Hedborg

Tillägg nr 2.

Den i § 16 angivna tiden, inom vilken Kungl. Maj:t skall hava godkänt avtalet, förlänges ytterligare till den 30 juni 1947.

Stockholm den 13 december 1946.

Hälsingborg den 6 december 1946.

KUNGL. JÄRNVÄGSSTYRELSEN HÄLSINGBORGS STADS DRÄTSEL-
KAMMARE

Tor Emers

L. Gjertz

H. Sandström

/ Helge Ericsson

Bevittnas:

Anton Ohlsson

Blenda Wallin

Tillägg nr 3.

Den i § 16 angivna tiden, inom vilken Kungl. Maj:t skall hava godkänt avtalet, förlänges ytterligare till den 30 juni 1948.

Stockholm den 16 juni 1947.

Hälsingborg den 5 juni 1947.

KUNGL. JÄRNVÄGSSTYRELSEN

HÄLSINGBORGS STADS DRÄTSEL-
KAMMARE

G. Dahlbeck

Klas Pettersson

H. Sandström

Helge Ericsson

Bevittnas:

Inga-Lisa Ericson

Blenda Wallin

Tillägg nr 4.

Den i § 16 angivna tiden, inom vilken Kungl. Maj:t skall hava godkänt avtalet, förlänges ytterligare till den 30 juni 1949.

Stockholm den 12 juni 1948.

Hälsingborg den 1 juni 1948.

KUNGL. JÄRNVÄGSSTYRELSEN

HÄLSINGBORGS STADS DRÄTSEL-
KAMMARE

G. Dahlbeck

Klas Pettersson

H. Sandström

Helge Ericsson

Bevittnas:

Karin Andersson

Blenda Wallin

Tillägg nr 5.

Den i § 16 angivna tiden, inom vilken Kungl. Maj:t skall hava godkänt avtalet, förlänges ytterligare till den 30 juni 1950.

Stockholm den 28 maj 1949.

Hälsingborg den 4 maj 1949.

KUNGL. JÄRNVÄGSSTYRELSEN

HÄLSINGBORGS STADS DRÄTSEL-
KAMMARE

Erik Upmark

Klas Pettersson

H. Sandström

Helge Ericsson

Bevittnas:

Anton Ohlsson

Karin Andersson