

Nr 192.

Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående ordnande av bangårdsförhållandena i Hälsingborg jämte i ämnet väckta motioner.

(4:e avd.)

I propositionen nr 243 har Kungl. Maj:t, under åberopande av bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för den 31 mars 1950, föreslagit riksdagen bemyndiga Kungl. Maj:t att godkänna ett den 28 och 29 december 1945 dagtecknat avtal mellan järnvägsstyrelsen och Hälsingborgs stad angående ordnande av bangårdsförhållandena i staden.

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 (västkustbanan), 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 Åstorp 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 förbindelse-spår, vilket framgår öster om Inre hamnen över det mellan stationerna belägna Hamntorget. Genom växlingsrörelser överföras vagnar (i huvudsak godsvagnar) över detta spår mellan de båda stationerna, men någon genomgående trafik av person- eller godståg förekommer icke.

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 vissa vid tidigare utredningar framförda, men av bangårdskommittén icke godtagna alternativförslag. Beträffande dessa sistnämnda förslag får utskottet hänvisa till propositionen (s. 3—5).

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 styrelsens 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 har såsom bilaga fogats till statsrådsprotokollet.

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 Väst kustbanan 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 överskådlig 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 framdeles 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.

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 västkustbanan öster och söder om staden, som föreläge.

Angående den närmare innebörden av opinionskommitténs förslag torde få hänvisas till propositionen (s. 8—11).

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.

På grund av remisser har *byggnadsstyrelsen* den 23 juli 1946 avgivit utlåtande i ärendet. Byggnadsstyrelsens skrivelse är åtföljd av ett den 25 juni 1946 dagtecknat yttrande av *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* (s. 12 och 13). Sedan Kungl. Maj:t härefter anbefallt *järnvägsstyrelsen* att i samråd med *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* och *byggnadsstyrelsen* inkomma med viss ytterligare utredning, ha de tre verksamheterna den 4 januari 1950 framlagt ett gemensamt utlåtande såsom resultat av utredningsuppdraget (s. 13 och 14).

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 vissa av järnvägsstyrelsen, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen samt byggnadsstyrelsen berörda avseenden. Med anledning härav ha *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 (s. 14—16).

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 (s. 16 och 17).

Departementschefen har anfört följande.

»I Hälsingborg finnas för närvarande två järnvägsstationer, nämligen dels ångfärjestationen (Hälsingborg F) med den norrifrån ankommande huvudlinjen från Ängelholm (Väst kustbanan) 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 tåg färjetrafiken 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 (västkustbanan) 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 västkustbanan 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 västkustbanan 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 planeringsfrågor, 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 an knyter 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 järnvägsstation, 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 utformas, 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.»

I detta sammanhang har utskottet till behandling förehått två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren av herr *Göransson m. fl.* (I: 480) och den andra inom andra kammaren av herr *Hagberg* i Malmö *m. fl.* (II: 576), vari hemställts, att riksdagen med avslag på förevarande proposition 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 som i motionerna framförts.

Beträffande de skäl motionärerna anfört till stöd för sitt yrkande får utskottet hänvisa till motionen II: 576.

Utskottet. Av den lämnade redogörelsen framgår, att bangårdsförhållandena i Hälsingborg alltsedan början av 1900-talet varit föremål för upprepade utredningar och förhandlingar. Genom det mellan järnvägsstyrelsen och staden år 1945 ingångna avtalet, vilket nu efter sedvanlig remissbehandling och vissa ytterligare undersökningar förelagts riksdagen i förevarande proposition, har emellertid en fast utgångspunkt för en lösning av frågan kunnat ernås. Att under sådana förhållanden, på sätt i motionerna I: 480 och II: 576 förordats, hänskjuta densamma till förnyad utredning finner utskottet icke välbetänkt. Därest ett avgörande icke träffas nu, torde sålunda kunna befaras, att hela ärendet faller för avsevärd tid framåt. Ett ytterligare dröjsmål med beslut i frågan måste emellertid verka starkt hämmande på stadens fortsatta utveckling, icke minst i ekonomiskt avseende. Det må vidare erinras om att Hälsingborgs stadsfullmäktige så sent som den 24 februari 1950 avvisat tanken på en dellösning av förevarande spörsmål. Enligt vad utskottet under hand inhämtat har jämväl från järnvägsstyrelsens sida understrukits behovet av att ett klarläggande nu kommer till stånd, huru bangårdsförhållandena i staden för framtiden skola ordnas.

Vad själva sakfrågan angår torde denna i första hand böra bedömas ur rent järnvägstekniska synpunkter. Härutinnan måste enligt utskottets mening det av bangårdskommittén utarbetade förslaget, som ligger till grund för förevarande avtal, anses vara klart överlägset alla andra alternativ som i detta sammanhang varit föremål för prövning. Förslagets fördelar framträda icke minst vid en jämförelse med det av den s. k. opinionskommittén och — efter vad det vill synas — jämväl av motionärerna förordade projektet. De hinder för en rationell järnvägsdrift som äro förbundna med nuvarande säckstations-system skulle sålunda komma att i allt väsentligt kvarstå, därest nyssnämnda projekt förverkligades. Även för trafikanternas vidkommande skulle därigenom svåra olägenheter uppstå. Utskottet vill i denna del inskränka sig till att erinra därom, att den omläggning av västkustbanans sträckning som enligt detta alternativ bleve nödvändig beräknats medföra en tidsförlust per resa av ca 7 minuter samt en ökad resekostnad av i runt tal 500 000 kronor per år.

Vid förevarande ärendes remissbehandling ha vissa erinringar framställts, vilka främst tagit sikte på de med huvudfrågan sammanhängande delproblemen av stadsplane- och gatutrafikteknisk natur. Särskild uppmärksamhet har där-

vid ägnats frågan om den av bangårdskommittén föreslagna plankorsningen vid stadens hamntorg, vilken ansetts komma att medföra svåra trafikstockningar. Den kritik som från nu nämnda utgångspunkter riktats mot bangårdsavtalet har jämväl åberopats såsom ett stöd för det i förberörda motioner framställda yrkandet. Av propositionen framgår emellertid, att stadsplanekontoret i Helsingborg nu överarbetat bangårdskommitténs förslag till gatutrafikanordningar samt fullföljt arbetet på utformningen av huvudtrafiklederna vid en lösning av bangårdsfrågan enligt ovannämnda avtal. Vidare har upplysts, att frågan om bilfärjelägets placering ytterligare prövats, varvid möjligheter visat sig föreligga att nå en lösning, vilken i allt väsentligt skulle eliminera de olägenheter ur biltrafiksynpunkt som befarats skola uppstå genom bangårdskommitténs förslag. Från vederbörande kommunala instansers sida har visserligen ännu icke någon definitiv ståndpunkt tagits till de resultat som sålunda framkommit vid de fortsatta övervägandena av nu berörda spörsmål, men detta torde sammanhånga med att beslut i huvudfrågan ansetts först böra avvaktas. Utskottet kan heller icke för sin del finna denna omständighet utgöra tillräcklig anledning för riksdagen att nu motsätta sig bifall till förevarande proposition. Det må f. ö. erinras om att av departementschefen förutsatts, att vissa detaljfrågor skulle komma att underkastas ytterligare utredning och att det finge ingå i Kungl. Maj:ts befogenhet att medgiva de jämkningar i avtalet, vilka vid den fortsatta behandlingen av bangårdsfrågan kunde befinnas erforderliga eller lämpliga och om vilka överenskommelse med staden kunde komma att träffas. Utskottet, som intet har att erinra mot vad departementschefen härutinnan anført, vill i anslutning härtill understryka angelägenheten av att konkreta förslag i ovan berörda avseenden utarbetas, innan arbetena med den nya centralstationen påbörjas. Därvid synas de nu yppade möjligheterna att utan frångående av bangårdsavtalets huvudprinciper tillgodose biltrafikens speciella behov och intressen böra omsorgsfullt tillvaratagas. Enligt utskottets mening bör särskilt prövas, huruvida icke en planskild gatukorsning skulle kunna anordnas jämväl vid stadens hamntorg. Utskottet förutsätter samtidigt att en sådan lösning av frågan om tåg färjelägenas placering eftersträves, att anslutning till centralstationen kan nås på ett ur driftsynpunkt fullt tillfredsställande sätt.

Av den i propositionen lämnade redogörelsen framgår vidare, att från skilda håll farhågor uttalats för att ett genomförande av bangårdskommitténs förslag, i vad det avser igenfyllning av stadens inre hamn, skulle komma att spolia oersättliga skönhetsvärden. Såvitt utskottet, som avlagt besök i Helsingborg och därvid ingående studerat de med bangårdsfrågan sammanhängande spörsmålen, kan bedöma, måste dessa farhågor anses vara i hög grad överdrivna. En åtgärd av nu angivet slag torde f. ö., såsom jämväl i propositionen framhållits, i praktiken knappast kunna undvikas även om säckstationsalternativet väljes, vartill kommer att den föreslagna igenfyllningen förr eller senare synes bliva nödvändig på grund av gatutrafikens behov, helt oberoende av bangårdsfrågans lösning. Utskottet finner sig

i detta sammanhang även böra fästa uppmärksamheten vid de praktiska fördelar som stå att vinna genom att på det ifrågavarande området kan upprättas en central omnibusstation i omedelbar anslutning till den nya personbangården. Det torde jämväl böra framhållas, att ett tillgodoseende av de från bl. a. estetiska utgångspunkter framförda önskemålen om ett friläggande av stadens centrala delar från järnvägstrafik blott kan ske genom förflyttning av huvudpersonstationen till någon av stadens utkanter. Med ett dylikt projekt äro emellertid förknippade så uppenbara olägenheter i skilda avseenden, att detsamma näppeligen kan upptagas till allvarlig prövning.

Utskottet vill avslutningsvis framhålla, att frågan om igenfyllning av stadens inre hamn samt en rad andra med bangårdsavtalet sammanhängande problem av i huvudsak gatuteknisk karaktär ytterst äro lokala spörsmål, vilka det ankommer på vederbörande kommunala organ att bedöma och fatta beslut om. Hälsingborgs stad har också för sin del bestämt uttalat sig för en lösning av bangårdsfrågan enligt det med järnvägsstyrelsen ingångna avtalet. Från riksdagens sida gäller nu närmast att taga ställning till den del av frågan som berör statens järnvägars intressen. Härutinnan torde, såsom av det föregående framgår, några erinringar icke kunna framställas mot föreliggande avtal. Skulle riksdagen därutöver ingå på ett bedömande av rent lokala detaljproblem, måste detta anses innebära ett intrång i den kommunala självbestämmanderätten, vilket utskottet finner vara ägnat att ingiva de allvarligaste betänkligheter.

Under återopande av det nu anförda får utskottet hemställa,

att riksdagen må, med bifall till Kungl. Maj:ts förslag samt med avslag å motionerna I: 480 och II: 576, 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.

Stockholm den 23 maj 1950.

På statsutskottets vägnar:

MARTIN SKOGLUND.

Vid förestående ärendes slutbehandling inom utskottet hava närvarit

från första kammaren: herrar Rickard Lindström, Sven Larsson, Karl Andersson, Gränebo, Mannerskantz, Ohlon, Gustaf Karlsson, Heiding, Berling, Sundelin, Leander, Gillström, Johan Eric Ericson, Lundqvist och Heselbom; samt

från andra kammaren: herrar Skoglund i Doverstorp, Ward, Malmborg i Skövde, Bergström, Andersson i Malmö, Boman i Kieryd, Mårtensson i Uddevalla, Wallentheim, Lindholm, Staxäng, Akerström, Kollberg, Widén och Johansson i Mysinge.

Reservationer.

1) av herrar *Gränebo, Mannerskantz, Ohlon, Heiding, Sundelin, Skoglund* i Doverstorp, *Malmberg* i Skövde, *Boman* i Kieryd, *Staxäng, Kollberg, Widén* och *Johansson* i Mysinge, vilka ansett, att utskottets yttrande och hemställan bort hava följande lydelse:

»Av den lämnade redogörelse framgår, att det av den s. k. bangårds-kommittén utarbetade förslaget till ordnande av bangårdsförhållandena i Hälsingborg, vilket ligger till grund för det mellan järnvägsstyrelsen och staden år 1945 träffade avtalet, vid remissbehandlingen utsatts för stark kritik i olika hänseenden. Därvid har såsom en allmän anmärkning framhållits, att kommitténs förslag, som närmast tagit sikte på förevarande frågas rent järnvägstekniska sida, uppgjorts utan tillräckligt beaktande av andra hithörande spörsmål av stor vikt. Med hänsyn till att en rad för huvudfrågans bedömning betydelsefulla delproblem sålunda ännu icke blivit tillräckligt utredda ha remissmyndigheterna — byggnadsstyrelsen, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen samt länsstyrelsen i Malmöhus län — icke ansett sig kunna tillstyrka bifall till järnvägsstyrelsens framställning om godkännande av avtalet. Den ståndpunkt förenämnda myndigheter härutinnan intagit har åberopats som ett stöd för det i motionerna I: 480 och II: 576 framställda yrkandet om avslag på Kungl. Maj:ts förevarande proposition.

Jämväl utskottet är av den uppfattningen, att synnerlig vikt måste läggas vid vad remissmyndigheterna i nu berörda avseenden anført. Såvitt utskottet, som avlagt besök i Hälsingborg och därvid ingående studerat de med bangårdsfrågan sammanhängande spörsmålen, kan bedöma, får sålunda det problem vartill riksdagen nu har att taga ställning icke ses enbart som en rent järnvägsteknisk angelägenhet. Hälsingborgs betydelse ur kommunikationssynpunkt torde nämligen icke minst ligga däri, att staden utgör Sveriges främsta genomfartsort för biltrafiken till och från utlandet. Av tillgängliga statistiska uppgifter framgår, att denna trafik på sistone successivt stegrats. Till belysande härav må nämnas, att Hälsingborgs hamn år 1948 passerades av närmare 73 000 motorfordon, medan motsvarande antal för år 1949 uppgick till över 108 000. Särskilt sommartid är trafiken ytterst intensiv; sålunda beräknas under juli månad sistnämnda år i genomsnitt ca 800 motorfordon per dag ha befordrats mellan Hälsingborg och Helsingör eller omvänt. Enligt vad utskottet inhämtat väntas en ytterligare ökning komma att ske instundande sommar.

Mot bakgrunden av nu anförda omständigheter framstår det för utskottet som i hög grad angeläget, att förevarande fråga löses på sådant sätt att motortrafikens intressen behörigen tillgodoses. Vid uppgörandet av det mellan järnvägsstyrelsen och staden träffade avtalet synes dock vederbörlig hänsyn härtill icke ha tagits. Tvärtom torde vara att befara, att för gatutrafikens vidkommande allvarliga olägenheter skola uppstå, därest de i avtalet förutsatta

åtgärderna komma till utförande. Utskottet vill härutinnan särskilt erinra om den av bangårdskommittén föreslagna plankorsningen vid stadens hamntorg, en anordning som uppenbarligen måste leda till svåra trafikstockningar. Behovet av parkeringsutrymmen för de motorfordon som skola befordras med tågfarjan synes ej heller i vederbörlig mån ha beaktats. Även en rad andra betydelsefulla problem ha enligt utskottets mening ännu ej blivit tillräckligt klarlagda. Så är exempelvis fallet med frågan om storleken och den närmare fördelningen mellan avtalsparterna av de kostnader som av avtalet må förandleas. Såsom i förenämnda motioner framhållits, kan det jämväl synas ytterst tveksamt, huruvida det ur teknisk och ekonomisk synpunkt är fördelaktigt, att västkustbanan anslutes till den föreslagna nya centralstationen genom en ingångslinje norrifrån. Med hänsyn till mångfalden alltjämt outhärliga spörsmål vill det över huvud taget förefalla, som om, på sätt länsstyrelsen förordat, bangårdsfrågan lämpligen borde göras till föremål för studium i en generalplan för Hälsingborg, innan densamma avgöres.

Från departementschefens sida har beträffande ovan berörda gatutrafik-tekniska spörsmål anförts, att numera i flera avseenden ytterligare utredningar och klarlägganden skett, vilka syntes underlätta bedömningen av den föreliggande frågan. Sålunda hade stadsplanechefen i staden överarbetat bangårds-kommitténs förslag till gatutrafikanordningar samt fullföljt arbetet på utformningen av huvudtrafiklederna vid en lösning av bangårdsfrågan enligt avtalet. I samband därmed hade också en ungefärlig beräkning av kostnaderna för avtalets genomförande kunnat göras. Vidare har upplysts, att frågan om bilfärjelägets placering ytterligare prövats, varvid ansetts möjligt att nå en lösning, vilken i allt väsentligt skulle eliminera de olägenheter ur biltrafiksypunkt som befarats skola uppstå genom bangårdskommitténs förslag.

Att initiativ sålunda tagits till en överarbetning av bangårdskommitténs förslag på de punkter, mot vilka kritiken starkast satt in, bör givetvis i och för sig hälsas med tillfredsställelse. Utskottet vill emellertid samtidigt framhålla, att vederbörande kommunala instanser i Hälsingborg ännu icke tagit någon som helst ställning till de av stadsplanekontoret uppnådda resultaten. Följaktligen har ej heller från stadens sida något beslut rörande dessa spörsmål kunnat fattas. Då emellertid förevarande problem icke får betraktas enbart som en rent kommunal angelägenhet utan tvärtom berör betydelsefulla riksintressen, synes det enligt utskottets uppfattning nödvändigt, att ett klarläggande härutinnan sker, innan definitivt avgörande träffas. Den ytterligare prövning av ärendet som utskottet sålunda finner erforderlig torde böra omfatta problemet i hela dess vidd. Därvid bör, under noggrant beaktande av de av remissmyndigheterna framförda synpunkterna, en sådan lösning av såväl själva bangårdsfrågan som de därmed sammanhängande delproblemen eftersträvas, att den samlade trafikens behov vederbörligen tillgodoses. Utredningsarbetet synes böra bedrivas med största skyndsamhet, så att nytt förslag i ämnet kan föreläggas nästa års riksdag. Med hänsyn till att bangårdsförhållandena i Hälsingborg gjorts till föremål för upprepade utredningar och förhandlingar under

inemot 50 års tid, hade det visserligen varit önskvärt, om ett beslut kunnat fattas redan nu. Utskottet vill dock för sin del icke tillstyrka, att denna fråga löses på grundval av ett förslag som det förevarande, vars konsekvenser i betydelsefulla avseenden icke kunna närmare överblickas.

Under återopande av det anförda får utskottet hemställa,

att riksdagen må, i anledning av motionerna I: 480 och II: 576 samt med avslag på Kungl. Maj:ts förslag, i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Hälsingborgs bangårdsfråga göres till föremål för ytterligare utredning under beaktande av de allmänna synpunkter utskottet ovan angivit.»

2) av herr *Lundqvist*, som ansett, att utskottets yttrande och hemställan bort hava följande lydelse:

»Enligt utskottet tillhandakommet protokollsutdrag från talmanskonferensens sammanträde den 11 maj 1950 har talmanskonferensen med hänsyn till arten och omfattningen av de ärenden, som måste slutbehandlas under den återstående delen av innevarande vårsession, riktat en vädjan till utskottet att till höstsessionen uppskjuta behandlingen av propositionen angående ordnande av bangårdsförhållandena i Hälsingborg. Några sakliga på lösningen av bangårdsfrågan inverkan skäl, som tala för att utskottet icke skulle följa talmanskonferensens vädjan, ha icke anförts.

Det synes utskottet tvärtom kunna med fog göras gällande, att ett uppskov till höstsessionen skulle — bortsett från olägenheterna av en forcerad behandling av ärendet under vårsessionens sista dagar — innebära en påtaglig fördel. Det föreliggande förslaget till bangårdsförhållandenas ordnande förutsätter i avgörande hänseenden åtgärder, som redovisats i en av stadsplanechefen i Hälsingborg utarbetad promemoria. Denna promemoria har, såvitt av handlingarna i ärendet framgår, icke behandlats av vederbörande kommunala instanser. Enligt utskottets mening borde så ske, innan ärendet upptages till slutbehandling i riksdagen.

Under återopande av det anförda får utskottet hemställa,

att riksdagen må besluta att till höstsessionen med innevarande års riksdag uppskjuta behandlingen av propositionen nr 243 jämte de i ärendet väckta motionerna I: 480 och II: 576.»