

Nr 400.

Av herr **Karlsson** i Stuvsta, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 46, angående statsbidrag i samband med borttagande av broavgifterna vid Lidingöbron.

I Kungl. Maj:ts proposition nr 46 förutskickas upphävandet av tillståndet till upptagande av broavgifter vid Lidingöbron från den 1 januari 1947. Avskaffandet av det oeffterrättliga tillstånd, som upptagandet av dylika avgifter vid allmän väg måste anses utgöra, är en länge väntad åtgärd. Denna är synnerligen motiverad av rättviseskäl, då dessa trafikavgifters upptagande faktiskt innebär, att Lidingö stads invånare erlægga dubbel vägs katt. De flesta av stadens invånare äro för sin utkomst beroende av arbete utanför staden. Då broavgiften är 12 öre för varje resa över bron med spårvagn, innebär den för 300 resor i vardera riktningen per år en extra vägs katt på inte mindre än 72 kr. För gående och cyklande blir motsvarande belopp 60 kr. Upptagandet av dylika trafikavgifter vid allmän väg, som Lidingöbron alltid utgjort fast formellt först efter länsstyrelsens i Stockholms län kungörelse den 2 januari 1943, står även i motsättning till § 78 i lagen den 30 juni 1943 om allmänna vägar och har endast kunnat äga rum genom av Kungl. Maj:t särskilt meddelad dispens, varför avskaffandet av dessa avgifter även utifrån rent lagliga skäl är synnerligen påkallat.

Varför extra vägs katt i detta enda fall i landet kvarblivit så länge, och även efter vägväsendets överförande i statlig regi från den 1 januari 1944, beror på, som också påvisats i Kungl. Maj:ts proposition, att ifrågavarande trafikavgifters avskaffande skulle, utan statlig finansiell medverkan, medföra en orimlig ekonomisk belastning för Lidingö stad, som till övervägande del svarar för täckandet av Lidingöbrons byggnadskostnader. Som av Kungl. Maj:ts proposition framgår, ha också statsmakterna kommit till insikt om att statens finansiella medverkan till broavgifternas avskaffande vid Lidingöbron är ofrånkomlig.

I fråga om såväl principerna för som storleken av det statliga stödet för denna åtgärd är emellertid Kungl. Maj:ts förslag synnerligen otillfredsställande. Det torde här böra framhållas, att broavgifterna säkerligen aldrig skulle ha tillkommit, därest statsbidrag i laga ordning utgått till detta broföretag. På grund av medelsbrist vid tiden för byggandet av Lidingöbron utgick icke statsbidrag med 2/3 av den år 1916 och senare beräknade brokostnaden, vilket bidrag eljest borde ha beviljats enligt mom. 3 i kungörelsen den 27 juni 1914

(nr 320) angående statsbidrag till väganläggningar och vägförbättringar, bro- och hamnbyggnader samt upprensning av åar och farleder. Det står utom all diskussion, att statsbidrag enligt nämnda kungörelse borde ha utgått till denna anläggning, som kostade nära 11 miljoner och utgör Lidingös enda vägförbindelse med fastlandet, och vars finansiering vida översteg och överstiger Lidingö stads möjligheter. Under 20 års tid sedan brobygget blev färdigt ha i första hand Lidingö stads invånare genom broavgifter samt städerna Lidingö och Stockholm genom betydande finansiella tillskott finansierat detta företag i sådan mån att dels ränta betalats å anläggningskostnadens hela belopp och dels detta nedamorterats med $1/3$. Det måste därför anses synnerligen rimligt, att staten äntligen bidrager med de $2/3$ av anläggningskostnaden, som ursprungligen skulle ha utgått i statsbidrag och varigenom broavgifternas avskaffande skulle upphöra att vara ett problem.

I stället för att övertaga de återstående $2/3$ av broskulden, vilka ursprungligen borde ha utgjort statens andel av byggnadskostnaderna för bron, har i Kungl. Maj:ts proposition föreslagits ett årligt bidragsbelopp på 100 000 kr. i 11 års tid. Vad detta belopp betyder framgår av att gäldandet av broskulden (räntor och amorteringar) enbart för nästa år belöper sig till nära 500 000 kr. och successivt kommer att öka i 11 år, till och med 1957.

De principer, enligt vilka statsbidraget beräknats i Kungl. Maj:ts proposition, kan undertecknad icke ansluta sig till. Medan det statliga bidragsbeloppet fastställes till endast 100 000 kr. per år, skola städerna Stockholm och Lidingö vardera bidraga med ett årligt belopp som är större än statens. Sålunda beräknas Stockholms stads bidrag komma att variera från 98 000 kr. år 1947 till 117 000 kr. 1957. För Lidingö stads vidkommande beräknas ett årligt belopp under samma tid på mellan 127 000 och 177 000 kr., vartill kommer att den sistnämnda staden efter 1957 ensam skall, utan statsbidrag, svara för slutamorteringen under 6 år med ett årligt belopp av cirka 200 000 kr. Vad som absolut inte kan godkännas i Kungl. Maj:ts förslag är emellertid att dessutom inte mindre än 175 000 kr., eller nära dubbelt så mycket som statsbidraget, årligen skola betalas av de spårvagnspassagerare, som komma att färdas över bron.

Denna senare del av Kungl. Maj:ts förslag är särskilt ägnad att förvåna. Genom att spårvägsbolagen tillförsäkras rätt att slå ut denna summa på biljetterna innebär förslaget att spårvägstrafikanterna fortfarande skola betala broavgift. Visserligen utgör denna summa på 175 000 kr. endast hälften av det belopp på cirka 350 000 kr., som under år 1944 inflöt i broavgifter genom barnorna. För en person, som dagligen reser över bron till sitt arbete, innebär likväl detta en extra vägskatt med 36 kr. per år, detta under förutsättning att trafikfrekvensen på banorna blir lika hög som 1944. Detta kan knappast förutsättas. Dels bör man räkna med att motortrafiken snart kommer i gång. Vidare bör antagas, att broavgiftens avskaffande för gående och cyklande,

medan den blir kvar för spårvägstrafikanterna, kommer att ytterligare medverka till en nedgång i spårvägstrafiken, särskilt i fråga om resenärer till norra delen av Lidingö, varigenom broskatten på spårvägstrafikanterna ytterligare kommer att öka.

Den i Kungl. Maj:ts proposition gjorda beräkningen, att banorna böra svara för 1/3 av brokostnaderna, är icke hållbar. Som av en expertutredning framgår, kan merkostnaden för en kombinerad järnvägs- och landsvägsbro i förhållande till en ren landsvägsbro beräknas till cirka 3,2 % av bronns anläggningskostnad. Att belasta spårvägstrafiken med 1/3 av de återstående låneskulderna å bron är sålunda oskäligt och sakligt orimligt. Bärande invändningar häremot ha också framförts bl. a. av länsstyrelsen i Stockholms län och överståthållarämbetet. Att detta system däremot tillstyrks av Lidingö stads drätselkammare är visserligen ägnat att förvåna, men finner sin förklaring däri, att den borgerliga majoriteten i staden, begripligt nog, föredrar indirekt beskattning framför direkt. För bättre situerade medborgare har broavgiften givetvis ringa betydelse.

Som ovan framhållits, vore det skäligt, att staten övertog de återstående kostnaderna för Lidingöbron anläggning, detta även med hänsyn till Stockholms stad, vilken inte har egentligt intresse av bron och som dessutom redan satsat betydande summor.

Emellertid vill undertecknad dock begränsa yrkandet till att gälla endast avskaffandet av broavgiften för *alla* kategorier av trafikanter. Flera remissinstanser anse också detta vara synnerligen angeläget. Därvid bör givetvis framhållas, att broavgiften är särskilt kännbar för det arbetande folket på Lidingö, vilket också till övervägande del är beroende av utkomst utanför staden.

Ett fullständigt avskaffande av broavgiften för alla är inte möjligt utan en avsevärd förhöjning av statsbidraget till Lidingö stad. Redan den årliga utgiftsökning på cirka 100 000 kr., som i Kungl. Maj:ts proposition förutsättes för Lidingö stads vidkommande, torde göra en skattehöjning ofrånkomlig. En ytterligare belastning med 175 000 kr., för att möjliggöra broavgiftens avskaffande även för spårvägstrafikanterna, måste medföra en orimlig utdebitering. Därför bör staten genom höjt statsbidrag möjliggöra avskaffandet av broavgift för alla trafikanter.

Likaså anser undertecknad, att broavgifterna böra avskaffas och statsbidraget utgå redan från 1 juli innevarande år. Ingen anledning torde finnas att ytterligare förhåla denna fråga fram till mitten av nästa budgetår.

Med hänsyn till vad ovan anförts hemställer undertecknad,

att riksdagen i anslutning till Kungl. Maj:ts proposition nr 46 måtte besluta

att i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla att det av Kungl.

Maj:t meddelade tillståndet till upptagande av broavgifter vid Lidingöbron måtte upphöra att gälla från och med den 1 juli detta år;

att statsbidrag må med anlitande av anslaget Bidrag till byggande av vägar och gator utgå under vart och ett av budgetåren 1947—1957 med ett belopp av 15 000 kr. till Stockholms stad och 250 000 kr. till Lidingö stad.

Stockholm i februari 1946.

Erik Karlsson.