

Nr 45.

Ankom till riksdagens kansli den 8 mars 1946 kl. 12 m.

Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående statsbidrag i samband med borttagande av broavgifterna vid Lidingöbron jämte i ämnet väckt motion.

(4:e avd.)

I propositionen nr 46 har Kungl. Maj:t, under åberopande av bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för den 1 februari 1946, föreslagit riksdagen medgiva, att efter det av Kungl. Maj:t meddelat tillstånd till upptagande av trafikavgifter vid Lidingöbron upphört att gälla statsbidrag enligt i statsrådsprotokollet angivna grunder må med anlitande av anslaget Bidrag till byggande av vägar och gator utgå till städerna Stockholm och Lidingö.

I samband härmed har utskottet till behandling förehaft en inom andra kammaren av herr *E. Karlsson* i Stuvsta väckt motion (II: 400), i vilken hemställts, att riksdagen i anslutning till Kungl. Maj:ts proposition nr 46 måtte besluta *dels* 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 1946, *dels ock* 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 kronor till Stockholms stad och 250 000 kronor till Lidingö stad.

I fråga om de skäl motionären anfört till stöd för sin framställning får utskottet hänvisa till motionen.

I det förslag till lag om allmänna vägar, som förelades 1934 års riksdag genom propositionen nr 21, stadgades i 67 §, att väg- och bropenningar, där de hittills av vägfärdande erlagts, skulle upphöra, då sådant kunde ske utan förnärmande av någons enskilda rätt.

Särskilda utskottet framhöll i sitt utlåtande (nr 1) över förslaget, att en bestämmelse av samma innehåll återfunnes i 20 § av 1891 års väglag samt att, ehuru motsvarande stadgande saknades för städernas del, principen om upphörande av bropenningar vunnit tillämpning även i städerna. Blott i ett fall syntes bropenningar utgå i stad, nämligen för passerande av den av städerna Stockholm och Lidingö gemensamt hållna s. k. Lidingöbron över Lilla Värtan mellan Ropsten i Stockholm och Lidingö. Bruttobehållningen av dessa broavgifter hade under åren 1925—1929 i medeltal per år

utgjort för Stockholm 267 145 kronor, motsvarande något mer än 2 öre per skattekrona, och för Lidingö samma belopp, men motsvarande 1 krona 40 öre per skattekrona. Utgifterna hade under åren 1926—1929 uppgått i medeltal per år till 654 368 kronor, varav 636 542 kronor annuiteter å lån, som upptagits för brons anläggning. Av dessa lån återstode oguldet ett kapitalbelopp av cirka 9 miljoner kronor, vilket belopp enligt uppgjord amorteringsplan skulle vara slutbetalat år 1966. I betraktande av dessa uppgifter ansåge utskottet, att det skulle verka obilligt mot de båda städerna att låta den nya väglagens ikraftträdande medföra upphörande av bropenningarna ifråga. Utskottet föreslog därför, att till 67 § i lagförslaget fogades en bestämmelse, enligt vilken Konungen för särskilt fall ägde förordna om fortsatt uppbärande av bropenningar.

I enlighet med utskottets förslag erhöll 67 § i lagen den 7 juni 1934 (nr 241) om allmänna vägar den lydelsen, att såvida ej Konungen för särskilt fall annorlunda förordnade, skola väg- och bropenningar, där de hittills av vägfärdande erlagts, upphöra, då sådant kan ske utan förnärmande av någons enskilda rätt.

En likalydande bestämmelse finnes numera intagen i 78 § lagen den 30 juni 1943 (nr 431) om allmänna vägar. Beträffande denna bestämmelse framhöll 1942 års vägsakkunniga (SOU 1943:1, s. 70), att bropenningar för närvarande utginge endast för passerande av Lidingöbron samt att det kunde ifrågasättas, om icke upptagandet av bropenningar i detta fall borde helt upphöra, sedan staten i stort sett övertagit alla kostnader för den allmänna väghållningen även i städerna. Då nyttjande av alla andra broar, som vore att anse såsom allmänna vägar, vore avgiftsfritt, kunde det synas orättvist, att bropenningar upptoges av dem, som färdades över Lidingöbron. Ur ekonomisk synpunkt syntes det emellertid icke vara möjligt att för närvarande avveckla upptagandet av bropenningar i detta fall.

I skrivelse den 2 maj 1944 ha *Lidingö stads drätselkammare* och *Stockholms stads drätselnämnd* hemställt om beviljande av statsbidrag för borttagande av de avgifter vid Lidingöbron, som belasta vägtrafiken.

Såsom allmän motivering för framställningen anföres i huvudsak följande.

Enligt den nya väglagstiftningen, som trätt i kraft den 1 januari 1944, hade vägväsendet på landsbygden förstatligats. Städerna vore fortfarande väghållare, men enligt motiven för den nya lagstiftningen hade förutsatts, att städerna genom att åtnjuta bidrag av statsmedel med upp till 95 % av kostnaderna för byggande av allmänna vägar och för biltrafiken viktiga gator skulle komma i praktiskt taget samma ställning som landsbygden.

Beroende på att medel i tillräcklig omfattning ej funnits tillgängliga vid tiden för Lidingöbrons anläggande hade statsbidrag icke utgått med $\frac{2}{3}$ av den år 1916 och senare beräknade brokostnaden, vilket bidrag eljest kunnat beviljas enligt mom. 3 i kungörelsen den 27 juni 1914 (nr 320) angående statsbidrag till väganläggningar och vägförbättringar, bro- och hamnbyggnader samt upprepning av åar och farleder.

Ett avskaffande av de för broföretagets finansiering utgående broavgifterna tedde sig berättigat ur allmänhetens synpunkt, emedan erläggande av vägskatt och automobilskatt torde motivera, att passage över bron medgaves utan den extra pålaga, som broavgiften utgjorde.

I anslutning härtill framhålla städerna, att ett bifall till framställningen ej kunde befaras bliva av prejudicerande natur, då något med Lidingöbron analogt fall veterligen icke finnes.

Beträffande beräkningen av ett eventuellt statsbidrag anföra städerna bland annat, att den årliga kapitalkostnaden för bron för närvarande uppginge till cirka 532 000 kronor men att bidragsunderlaget måste bedömas jämväl ur synpunkten att bron tjänade icke blott vägtrafikens utan även spårvägstrafikens intressen. Under åren 1936—1938 hade icke fullt 65 procent av inkomsterna genom broavgifter härrört från vägtrafiken. Med tillämpning av detta procenttal skulle av årskostnaden omkring 345 000 kronor belöpa på vägtrafiken samt kunna läggas till grund för beräkningen av eventuellt statsbidrag. Om detta fastställdes enligt den princip som införts genom den nya väglagstiftningen, komme statsbidraget att uppgå till för år räknat 95 procent av 345 000 kronor eller 328 000 kronor. Vid fördelningen mellan staten och städerna av kostnaderna för broföretaget borde hänsyn vidare tagas till bland annat de besparingar i fråga om broförvaltning som kunde göras om broavgifterna avskaffades.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har i utlåtande den 22 juni 1944 framhållit bland annat följande.

Lidingöbron utgjorde numera allmän väg. Med den inställning staten numera hade i frågan om allmän väghållning syntes alla skäl tala för att bidrag lämnades i sådan utsträckning, att broavgifterna kunde borttagas. Frågan om en hastigare avveckling av broföretagets låneskuld än amorteringsplanerna förutsatte borde emellertid bedömas i samband med frågan, huruvida det ur statens synpunkt vore lämpligare att lämna ett eventuellt statsbidrag i form av ett engångsbelopp eller i form av årliga bidrag till annuiteterna under lånens återstående löptid.

I anledning av städernas framställning och väg- och vattenbyggnadsstyrelsens utlåtande har *inom kommunikationsdepartementet upprättats en promemoria* i ämnet. I promemorian anföres bland annat följande.

Från städernas sida har särskilt framhållits, att staten icke bidragit till byggnadskostnaderna. Även om man helt bortser från den formella synpunkten, att statsbidrag icke författningsenligt kunnat lämnas till nämnda kostnader, när bron icke beslutats i den för allmänna vägar och broar stadgade ordningen, må framhållas, att åtskilliga sådana vägar och broar i landet byggts utan statsbidrag och att en del städer, som sålunda byggt broar utan statsbidrag, skulle kunna göra anspråk på statsbidrag med samma fog som i detta fall, om hänsyn endast togs till den ekonomiska bärkraften. Större avseende torde böra fästas vid det förhållandet, att Stockholm och Lidingö haft grundad anledning räkna med att bron skulle i huvudsak komma att finansieras genom broavgifterna. Med hänsyn härtill kan upphörandet av broavgifterna sägas innebära en icke oväsentlig rubbning i de uppgjorda planerna för finansiering av de för bron upptagna lånen. Från sistnämnda synpunkt kan det måhända anses skäligt, att staten genom bidrag under en kortare övergångstid bereder rådrum till en omläggning av lånens finansiering eller till en anpassning på annat sätt av städernas ekonomi efter de förändrade förhållandena med avseende å brokostnadernas bestridande. Detta skulle lämpligen kunna ske på det sättet, att staten under viss tid — för-

slagsvis ett eller två år — gottgör städerna för eller lämnar dem visst bidrag till de merutgifter, som de få vidkännas genom broavgiftens bortfallande. Berörda merutgifter uppgå till i runt tal 250 000 kronor om året. Anses statsbidraget böra motsvara merutgiften under ett eller två år, skulle det sålunda bestämmas till 250 000 kronor respektive 500 000 kronor. Ett eventuellt bidrag till merutgiften kunde lämpligen bestämmas att utgå för det första året med två tredjedelar och för det andra året med en tredjedel av beloppet eller i avrundade tal med 170 000 kronor respektive 85 000 kronor.

Över promemorian ha yttranden avgivits av statskontoret, länsstyrelsen i Stockholms län, överståthållarämbetet samt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Därvid ha tillika ingivits av länsstyrelsen yttrande av Lidingö stads drätselkammare samt av överståthållarämbetet yttranden av Stockholms stads kammarkontor och stadskollegium.

Statskontoret har förklarat sig icke hava något att erinra mot storleken och formen för det i promemorian ifrågasatta statsbidraget å sammanlagt 250 000 kronor.

Lidingö stads drätselkammare har i sitt yttrande till en början — efter en erinran om att städernas framställning endast avsåge de avgifter, som belastade vägtrafiken — upptagit frågan om ett slopande av jämväl avgiften för spårvägstrafiken. Detta vore enligt drätselkammarens mening icke möjligt med hänsyn till Lidingös ekonomi, såvida icke ett avsevärt statsbidrag lämnades även till den del av kapitalkostnaden, som belöpte på denna trafik. Att helt befria spårvägstrafiken från broavgift vore enligt drätselkammarens mening icke heller riktigt. Att denna trafik borde belastas med kostnaden för underhåll av spår, växlar och luftledningar på Lidingöbron vore sålunda självklart. Men därutöver borde spårvägstrafiken skäligen påföras så stor del av kapitalkostnaden, som motsvarade merkostnaden för en kombinerad järnvägs- och landsvägsbro i förhållande till en ren landsvägsbro. Avgiften för spårvägstrafiken borde få formen av en årlig fast avgift, motsvarande förslagsvis 35 procent av den sammanlagda annuiteten för de hittillsvarande brolånen.

Vad beträffar storleken av det ifrågasatta statsbidraget funne drätselkammaren det i departementets promemoria skisserade förslaget alltför snävt. I anslutning till vad väg- och vattenbyggnadsstyrelsen anfört ansåge drätselkammaren statsbidraget böra bestämmas till så stor del av den återstående låneskulden (vilken den 31 december 1944 uppgått till 6 983 264 kronor 15 öre), som motsvarade landsvägstrafikens andel i byggnadskostnaden eller enligt de tidigare gjorda beräkningarna 65 procent, det vill säga i runt tal 4 550 000 kronor. Detta statsbidrag skulle lämpligen fördelas på lånens återstående löptid. Statsbidraget borde i varje fall vara avsevärt större och utsträckas att gälla en avsevärt längre övergångstid än i departementets promemoria föreslagits.

Om såsom i departementspromemorian föreslagits statsbidraget beräknades i förhållande till de merutgifter, som städerna finge vidkännas genom att broavgifterna för landsvägstrafiken bortfölla, borde enligt drätselkammarens

uppfattning utgångspunkten för Lidingös del vara ett belopp av 185 000 kronor, som utgjorde Lidingös andel i merkostnaden.

Länsstyrelsen i Stockholms län har framhållit, bland annat, att den skatteökning för Lidingö stad, som broavgifternas slopande skulle medföra, komme att bli synnerligen kännbar, samt befarar, att skatteökningen kunde få betänkliga återverkningar i form av minskad inflyttning och ökad utflyttning. Frågan om statsbidragets storlek kunde givetvis diskuteras, men det syntes länsstyrelsen utan vidare klart, att bidragets utmätande enligt de i departementspromemorian framkastade grunderna icke skulle motsvara skälighetens krav. Enligt länsstyrelsens förmenande krävde rättvisan, att spår vägstrafikanterna i lika mån som andra trafikanter komme i åtnjutande av den lättnad, varom här vore fråga.

Stockholms stads kammarkontor har uttalat den uppfattningen, att från Stockholms stads sida intet intresse finnes för avgifternas borttagande utan att full kompensation erhöles för den merkostnad, som härav skulle bli en följd.

Stockholms stadskollegium har i huvudsak åberopat vad kammarkontoret anfört.

Överståthållarämbetet tillstyrker, att staten lämnar visst bidrag till gäldande av den för brons byggande upptagna och kvarstående kapitalskulden.

Beträffande beräkningen av bidragets storlek ansluter sig överståthållarämbetet till den av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen föreslagna beräkningsgrunden, nämligen att bidraget beräknades enligt samma normer som vid brons byggande gällde beträffande möjligheten att erhålla statssubvention. Emellertid syntes det överståthållarämbetet tveksamt huruvida icke, med hänsyn till att en väsentlig del av redan verkställda amorteringar och räntor guldits med upptagna broavgifter, statsbidraget borde beräknas allenast till $\frac{2}{3}$ av brobyggnadskostnadens ursprungliga belopp med avdrag för därå gjorda amorteringar. Enligt överståthållarämbetets förmenande syntes dock icke i princip hinder böra föreligga att låta även den på spår vägstrafiken belöpande kostnaden bli statsbidragsberättigad.

Såsom villkor för beviljande av statsbidrag enligt här föreslagna grunder borde enligt överståthållarämbetets uppfattning gälla, att samtliga broavgifter avskaffades, alltså även de, som nu uttoges av spår vägspassagerarna genom förhöjda biljettpriser för spår vägsfärderna.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen utvecklar i yttrande den 30 april 1945 ånyo de skäl, som varit för styrelsen bestämmande vid dess ställningstagande till den föreliggande frågan.

Enligt styrelsens förmenande föreläge skäl för att det ifrågasatta bidraget beräknades på den återstående kapitalskulden. Vid bedömning av denna fråga borde man enligt styrelsens mening taga vederbörlig hänsyn till icke enbart den del av kapitalskulden och de årliga kostnader, som kunde anses belöpa på vägtrafiken, utan även den del och de kostnader, som kunde anses belöpa på spår vägstrafiken. Ett borttagande av avgifterna för vägtrafiken borde enligt styrelsens uppfattning ovillkorligen samordnas med ett bort-

tagande eller en avsevärd sänkning av den del av spårvägsavgifterna, som närmast motsvarade broavgift.

Styrelsen har härefter framlagt bland annat följande synpunkter rörande beräkningen och disponerandet av ett mindre bidrag till brokostnaderna för den händelse ett sådant ansåges bära utgå endast för att underlätta övergången till brons drift utan vägtrafikavgifter.

Ett årligt belopp av 175 000 kronor, motsvarande i runt tal 35 procent av låneannuiteterna enligt staten för år 1945, skulle innebära en sådan sänkning av den nu från banorna utgående ersättningen, att under nuvarande högtrafik en välbehörlig sänkning av biljettpriserna skulle bli möjlig. Någon säkerhet för att en sådan sänkning kan bli bestående föreligger dock ej.

Med hänsyn till Lidingö stads ringa skattekraft och det förhållandet, att stadens lån icke slutamorteras förrän 1966, synes skäligt, att staden erhåller statsbidrag. Det i departementspromemorian föreslagna statsbidraget är emellertid alltför litet, även om det beviljas enbart till Lidingö. Enligt styrelsens mening bör statsbidraget lämpligen utgå under en tioårsperiod med för varje år med tio procent sjunkande belopp. Första bidraget bör då vara 185 000 kronor.

Lidingö trafikaktiebolag och *trafikaktiebolaget Stockholm—Södra Lidingön* ha slutligen hemställt, att vid beräkning av statsbidragets storlek för broavgifternas avskaffande den på järnvägstrafiken belöpande andelen av Lidingöbrons anläggningskostnader icke beräknas till mer än 5 procent och att statsbidraget således beräknas på 95 procent av anläggningskostnaden.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har i utlåtande över trafikbolagens framställning uttalat, att enligt styrelsens åsikt banornas andel i brokostnaden ej kunde bedömas enbart med stöd av den av banorna föranledda kostnadsökningen utan hänsyn borde även tagas till banornas skäliga andel av grundkostnaden.

Departementschefen har i statsbidragsfrågan anfört bland annat följande.

Enligt min mening är det i och för sig skäligt, att staten lämnar ett bidrag till avvecklingen av de lån, som städerna upptagit för brobygget.

Å andra sidan bör beaktas, att ett flertal broar byggts både före och efter Lidingöbron, utan att statsbidrag härtill utgått, samt att i många fall vederbörande kommuner fortfarande torde häfta för lån i anledning av dylika brobyggen. Vidare ha de avgifter, som upptagits vid Lidingöbron, i huvudsak räckt ej endast till förräntning av det i bron nedlagda kapitalet utan även till en nedamortering av den häremot svarande låneskulden från ursprungligen cirka 10,9 miljoner kronor till numera omkring 6,7 miljoner kronor, varför — därest broavgifterna slopades utan att i samband därmed statsbidrag beviljades — de båda städernas direkta kostnader för brobygget skulle väsentligt understiga de verkliga kostnaderna för detsamma. Erinras må tillika, att statsbidrag numera utgår med 95 % av kostnaden för underhållet av bron. Ävenledes kan påpekas, att ett slopande av broavgifterna utan något vederlag till de båda städerna visserligen skulle innebära en överväldning på dem av kostnaden för brolånens förräntning och amortering men att överväldningen skulle ske från trafikanterna, av vilka flertalet består av skattebetalare i de båda städerna. Det bör slutligen i detta sammanhang påpekas, att räntefoten för brolånen undan för undan ned-

bringats i samband med konverteringar samt att skatteunderlaget i de båda städerna stigit högst avsevärt och så gott som oavbrutet sedan brobygget beslutades, varför den därvid valda finansieringsformen för bygget icke numera är av samma betydelse för städernas ekonomi som den då var eller som den var när 1934 års riksdag uttalade sig i frågan.

Med hänsyn till det nyss anförda torde med statsmedel endast böra täckas en del av de kostnader för broföretagets finansiering, vilka vid ett borttagande av broavgifterna skulle komma att direkt åvila de båda städerna.

Departementschefen meddelar härefter, att han med utgångspunkt från städernas framställning om statsbidrag och de däröver avgivna yttrandena låtit hålla vissa överläggningar med representanter för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, de båda städerna, Lidingöbrostyrelsen, Lidingö trafikaktiebolag och trafikaktiebolaget Stockholm—Södra Lidingön för att utröna möjligheterna att på villkor, som kunde anses godtagbara för samtliga parter, lösa den föreliggande frågan. Under överläggningarna ha de båda trafikbolagen förklarat sig villiga att för en aveckling av broavgifterna å 12 öre för spårvägspassagerarna gemensamt erlægga ett belopp av 175 000 kronor om året såsom bidrag till brolånens förräntning och amortering, dock högst ett belopp motsvarande 35 procent av låneannuiteterna minskade med vissa markägareavgifter, därvid bolagen förutsatt att denna ökning av deras årliga kostnader skulle bli i skäligen omfattning kompenserad genom en höjning — ehuru med mindre än 12 öre — av den del av biljettpriserna, som för närvarande tillfaller bolagen.

Beträffande statsbidragets storlek har departementschefen anført följande.

Annuiteterna å de särskilda brolånen uppgå för år 1946 till sammanlagt omkring 523 000 kronor samt stiga successivt fram till och med år 1957, för vilket år de belöpa sig till cirka 596 000 kronor. Därefter sjunka de kraftigt genom slutamorteringar och äro helt avecklade med utgången av år 1966. Efter avdrag av de från trafikbolagen utlovade bidragen samt vissa här av mig till 27 000 kronor om året uppskattade inkomster i form av hyror och arrenden, markägareavgifter och ränta å fonderade medel komma de årliga lånekostnaderna alltså under åren 1946—1957 att belöpa sig till lägst 321 000 och högst 394 000 kronor. I enlighet med vad jag förut anført bör med statsmedel täckas endast en del av dessa kostnader. Statsbidraget synes lämpligen böra utgå under den tid, då låneannuiteterna äro mest tyngande för städerna. Räknar man med att broavgifterna skola upphöra vid nästa årsskifte, kommer denna tid att sammanfalla med åren 1947—1957 och alltså utgöra elva år. Enär annuiteterna därunder öka år från år, synes det knappast lämpligt att, såsom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen föreslagit, samtidigt låta statsbidraget minska år från år, ty därigenom skulle den succesiva ökningen av städernas finansieringsbörda ytterligare förstärkas. Jag förordar därför, att statsbidraget får utgå med samma belopp för vart och ett av de elva åren, vilka böra räknas från dagen för broavgifternas upphörande. Statsbidragets årsbelopp synes kunna fastställas till 100 000 kronor.

Efter övervägande av de på frågan om statsbidragets fördelning mellan städerna inverkan omständigheterna har departementschefen — under framhållande att detta övervägande i sista hand måste bli en bedömnings- och skälighetsfråga — förordat att Stockholm erhåller 15 och Lidingö 85 procent av detsamma.

Utskottet.

Utskottet finner önskvärt, att avgifterna för passerande av Lidingöbron borttagas och är för sin del berett tillstyrka, att staten därvid lämnar sin medverkan genom ett på lämpligt sätt avvägt statsbidrag.

I fråga om spårvägstrafiken har utskottet bemärkt, att under år 1944 influtit drygt 350 000 kronor i broavgifter genom banorna. Enligt departementschefens förslag — vilket i denna del biträts av trafikbolagen — skulle bolagen gemensamt erlægga ett belopp av högst 175 000 kronor om året såsom bidrag till broanlänens fortsatta förräntning och amortering. Utskottet, som ansluter sig till väg- och vattenbyggnadsstyrelsens mening att banornas andel i brokostnaden bör bedömas under hänsynstagande jämväl till banornas andel i grundkostnaderna för bron, har ej funnit anledning frångå departementschefens förslag i denna del. Utskottet utgår emellertid därvid från att taxorna för resor på banorna komma att regleras nedåt med hänsyn till att bolagens till bron hänförliga utgifter minskas. Utskottet finner sig däremot icke kunna förorda, att såsom i motionen II: 400 hemställts statsbidrag utgår för att genomföra en sänkning av taxorna med den hittillsvarande broavgiftens hela belopp. Skäl ha enligt utskottets mening icke heller blivit anförda för en ändring av den av departementschefen föreslagna tidpunkten för broavgifternas upphörande. Utskottet anser sig därför icke kunna tillstyrka de motionsvis framförda yrkandena.

Vad departementschefen i övrigt anført beträffande avvecklingen av de avgifter, som belasta vägtrafiken och vilka avses med städernas framställning, har icke givit utskottet anledning till erinran.

Utskottet får alltså hemställa,

att riksdagen, med bifall till Kungl. Maj:ts förslag och med avslag å motionen II: 400, må medgiva, att efter det av Kungl. Maj:t meddelat tillstånd till upptagande av trafikavgifter vid Lidingöbron upphört att gälla statsbidrag enligt i statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för den 1 februari 1946 angivna grunder må med anlitande av anslaget Bidrag till byggande av vägar och gator utgå till städerna Stockholm och Lidingö.

Stockholm den 8 mars 1946.

På statsutskottets vägnar:

J. B. JOHANSSON.

Vid förestående ärendes slutbehandling inom utskottet hava närvarit från första kammaren: herrar *Johan Bernhard Johansson, Lindström, Gränebo, André, Bäckström, Karl Andersson, Heiding, Mannerskantz, Gustaf Karlsson, Boman, Gustaf Ivar Anderson och Hesselbom*; samt

från andra kammaren: herrar *Törnkvist, Eriksson* i Stockholm, *Svensson* i Grönvik, *Ward, Ohlin, Bergström, Holmström, Norup, Åkerström, Petterson* i Degerfors, *Persson* i Vinberg och *Birke*.