

Nr 184

Utlåtande i anledning av väckta motioner angående statens väghållningsskyldighet i städerna.

(4:e avd.)

I två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren av herrar *Nyström* och *Grym* (I: 275) och den andra inom andra kammaren av herrar *Gavelin* och *Jansson* i Kalix (II: 353), har föreslagits att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte hemställa om utredning av frågan om statens väghållningsskyldighet i städerna.

Till stöd för sitt yrkande ha motionärerna inledningsvis anfört följande.

Från den 1 januari 1944 övertog staten helt kostnaderna för den allmänna väghållningen på landet.

För de inom städerna belägna allmänna vägarna och för biltrafiken viktiga gatorna gälla särskilda bestämmelser, och statsbidrag utgår med nittiofem procent av det belopp, vartill kostnaderna för underhållet av de allmänna vägarna och av de för biltrafiken viktiga gatorna inom staden beräknas skäligen böra uppgå. I mån av tillgång å därtill anslagna medel utgår bidrag av statsmedel med nittiofem procent av stads kostnad för bygande av allmän väg, och förhållandet är enahanda i fråga om stads kostnad för iordningställande av för biltrafiken viktig gata, dock endast i den mån kostnaden icke täckes av de bidrag, som staden äger eller — om erforderliga gatukostnadsbestämmelser antagits — skulle ägt uppbära av tomtägarna.

Denna skillnad mellan statens väghållningsskyldighet på landet och i stad har förklarats av, framhålla motionärerna vidare, att det skulle vara en fördel för städerna att själva ombesörja ifrågavarande arbeten. Det har således ansetts att städerna genom att själva bygga och underhålla de allmänna vägarna och de för biltrafiken viktiga gatorna skulle på ett mera rationellt och därmed även billigare sätt kunna handha väg- och gatuhållningen av de icke bidragsberättigade trafiklederna, vilket skulle vara motiveringen till att icke städerna få statsbidrag till 100 procent. Enligt motionärernas mening kan detta för en »vanlig» stad möjligen ha sin riktighet. Emellertid blir förhållandet icke riktigt detsamma för en stad med sådana proportioner mellan stadsplanelagd och icke stadsplanelagd mark som i Kiruna.

Efter att ha erinrat om föreskriften i 49 § byggnadslagen, nämligen att iordningställande och upplåtande till allmänt begagnande av gata eller annan allmän plats inom område som ingår i stadsplan ankommer på staden, ha motionärerna hänvisat till 50 § samma lag, vari stadgas följande.

Ny gata skall upplåtas till allmänt begagnande i den mån bebyggandet av tomter, som enligt stadsplanen hava utgång till gatan, kvarter efter kvarter

fortskrider från förut upplåten gata eller från allmän väg inom område som i väsentlig utsträckning är bebyggt för bostads- eller industriändamål. Härvid skall iakttagas, att varje gatudel, som begränsas av två på varandra följande tvärgators utdragna mittlinjer, skall upplåtas, när tomter med en sammanlagd längd utmed gatudelen av minst en tredjedel av de därvid befintliga gränslinjerna för byggnadskvarter bebyggs i enlighet med stadsplanen, dock att, om dessförinnan bebyggelse föreligger, tomt efter tomt i följd från förut upplåten gata eller allmän väg inom område som nyss sagts, gatan skall upplåtas framför sålunda bebyggda tomter.

Skall redan befintlig gata vidgas, åligger det staden att till allmänt beagnande upplåta gatans nya del, i den mån tomter, som enligt stadsplanen hava utgång till gatan, bebyggs i enlighet med planen.

I anslutning härtill ha motionärerna anfört följande.

Som av ovan citerade §§ framgår har en stad skyldighet att iordningställa och upplåta gator inom stadsplanlagda områden. Utanför stadsplanlagt område har stad endast skyldighet att som väghållare sköta de vägar inom stadens område vilka vid den nu gällande lagens ikraftträdande, den 1 januari 1944, voro att anse som allmän väg (Väglagens § 70) samt de vägar som härefter förklaras som allmänna. Några trafikleder vid sidan om de allmänna vägarna har stad alltså inte skyldighet att hålla utanför stadsplanlagt område. Någon besparing genom gemensam skötsel av statsbidragsberättigade och icke bidragsberättigade vägar kan alltså icke göras, utan kostnaderna, som överstiga statsbidraget, få tillskjutas av kommunala medel. På så sätt komma städer med stora, icke stadsplanlagda områden i sämre ställning än landet i övrigt.

För att i någon mån få bättre rättvisa mellan land och stad i dessa avseenden kunde en lösning vara, att nittiofem procent statsbidrag utgår till allmänna vägar och för biltrafiken viktiga gator inom område där fastighetsbildningslag för stad är gällande. För områden där jorddelningslagen är gällande bör staten även inom stad helt vara väghållare.

Över motionerna har, efter därom i vederbörlig ordning gjord framställning, yttrande avgivits av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, varjämte svenska stadsförbundet beretts tillfälle att avgiva utlåtande i ärendet.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har inledningsvis framhållit, att frågan om väghållningen inom städer och samhällen som äro väghållare är ett av de utredningsproblem som f. n. äga aktualitet och härutinnan hänvisat till innehållet i sin underdåniga skrivelse den 9 juni 1954, vilken bilagts i avskrift. Därefter har styrelsen anfört följande.

Såsom framgår av nämnda skrivelse uppdrog Kungl. Maj:t genom beslut den 6 april 1951 åt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att verkställa en omprövning av gällande bestämmelser rörande statsbidrag till städernas väg- och gatuhållning. Beträffande denna utredning ifrågasatte styrelsen i sitt yttrande över överrevisorernas för väg- och vattenbyggnadsväsendet berättelse för tiden 1 juli 1950—30 juni 1951, huruvida icke densamma — med hänsyn till att en utvidgning av utredningen vore aktuell och att detta skulle medföra att de redan stora svårigheterna för styrelsen att inom önskvärd tid utföra utredningen ökades — borde verkställas av en för ändamålet tillsatt kommitté. I beslut den 14 mars 1952 har Kungl. Maj:t förklarat sig vilja taga under övervägande det av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen fram-

lagda önskemålet om tillkallande av sakkunniga för utredning om behovet av och möjligheten till förenkling av gällande bestämmelser om statsbidrag till städernas väg- och gatuhållning.

Det spørsmål, som motionärerna behandla, äger samband med ett av de huvudproblem, för vilket styrelsen redogjort i förenämnda underdåniga skrivelse, nämligen frågan om en uppdelning i vissa fall av väghållningen inom stads eller stadsliknande samhälles område mellan kronan och vederbörande stad eller samhälle. I skrivelsen har styrelsen ansett, att denna senare fråga med hänsyn till sin omfattning och betydelse borde tagas upp i samband med utredningen rörande statsbidrag till städernas väg- och gatuhållning.

Då det av motionärerna omnämnda problemet lär komma att behandlas i samband med sist nämnda aktuella utredning, synas föreliggande motioner icke böra föranleda till någon särskild åtgärd.

En avskrift av ifrågavarande underdåniga skrivelse har såsom bilaga fogats vid detta utlåtande.

Styrelsen för svenska stadsförbundet har för sin del anfört följande.

Då bestämmelserna om fastighetsbildning och jorddelning icke har något direkt samband med väghållningsskyldigheten utgår styrelsen från att motionärerna avsett att staten skall vara väghållare inom städernas icke stadsplanlagda områden. Att väghållningen utom stadsplan i städer med vidsträckt landsbygdsområden — såsom i Kiruna — kan bereda stora organisatoriska svårigheter torde vara obestridligt. Vid den nuvarande väglagstiftningens tillkomst förutsattes att kronan för vissa fall skulle kunna ombesörja väghållning inom eljest väghållningspliktiga städer. Sålunda har genom k. br. den 30 augusti 1943 åt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen givits befogenhet att med stad eller samhälle överenskomma, att staden eller samhället åliggande väghållningsarbete skall för dess räkning ombesörjas genom den statliga vägorganisationens försorg till självkostnadspris. De rent organisatoriska spörsmålen kan således i viss omfattning lösas genom antagande av denna möjlighet, varvid man får förutsätta att de statliga myndigheterna visar allt det tillmötesgående som betingas av omständigheterna i de särskilda fallen. Emellertid synes man böra överväga vidgade möjligheter för väghållande städer med stora landsbygdsområden att få den allmänna väghållningen överförd i statlig regi. Det har kommit till styrelsens kännedom att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen förordat en utredning i denna fråga. Styrelsen hemställer därför att en sådan utredning igångsättes snarast möjligt.

En ytterligare olägenhet för de väghållande städerna är den otillräckliga statsbidragstilldelningen. Styrelsen, som i olika sammanhang haft att syssla med denna angelägenhet, har som bekant i skrivelse till Kungl. Maj:t den 18 januari 1954 hemställt, att en omprövning av statsbidragstilldelningen till städer och samhällen som är egna väghållare snarast måtte verkställas i syfte att bringa statsbidragen för väg- och gatubyggnader i nivå med vad som förutsattes vid de nuvarande statsbidragsförfattningarnas tillkomst. En avsevärd ökning av statsbidragstilldelningen syntes styrelsen oundgängligen nödvändig för att stadssamhällena inom rimlig tid skulle kunna sätta sina trafikleder i det stånd som krävdes med hänsyn till den betydande ansvällningen av trafikvolymen.

I sitt av riksdagen godkända utlåtande framhöll statsutskottet, att bidragstilldelningen snarast möjligt borde bringas upp till den i gällande bestämmelser förutsatta nivån. En utredning i frågan borde därför komma till stånd utan ytterligare dröjsmål. Såvitt styrelsen har sig bekant har emel-

lertid någon sådan utredning ännu icke igångsatts. De synpunkter rörande kostnaderna för städernas väghållning, som framförts i de nu väckta motionerna, bestyrker enligt styrelsens mening ytterligare angelägenheten av att även denna utredning snarast kommer till stånd.

Utskottet vill erinra om att numera särskilda sakkunniga tillkallats med uppdrag att inom kommunikationsdepartementet verkställa en översyn av bestämmelserna om statsbidrag till väg- och gatuhållningen i städer och stadslänkande samhällen som äro väghållare. Enligt utredningsdirektiven skall därvid behandlas jämväl frågan om beredande av möjligheter att dela upp väghållningen inom en stad mellan kronan och staden. Det av motionärerna aktualiserade spörsmålet kommer således att prövas i samband med nämnda översyn, varför någon särskild framställning i ämnet från riksdagens sida icke torde vara erforderlig.

Utskottet hemställer därför,

att motionerna I: 275 och II: 353 icke må föranleda någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 29 november 1955

På statsutskottets vägnar:

MARTIN SKOGLUND

Närvarande: se under utlåtandet nr 186.

Till Konungen

Förstatligandet av den allmänna väghållningen på landet har i lagen kommit till uttryck i 11 § väglagen, vari bl. a. stadgas:

Väghållare är på landet kronan och inom stads område staden. Konungen äger på därom gjord framställning förordna, att köping eller annat samhälle, för vilket byggnadslagens bestämmelser för stad äga tillämpning (stadsliknande samhälle), skall vara väghållare.

Finnes stad eller sådant stadsliknande samhälle, som efter Konungens förordnande är väghållare, sakna förutsättningar därför, må Konungen förordna, att kronan skall vara väghållare i staden eller samhället.

Principiellt gäller sålunda att stad är väghållare — d. v. s. ansvarar för såväl projektering, byggande och underhåll av vägnätet — inom sitt område. Då de stadsliknande samhällena i väghållningshänseende hänföras till landet, innebär stadgandet i första stycket första punkten vidare, att kronan är väghållare inom de stadsliknande samhällena, såvida icke Kungl. Maj:t med stöd av andra punkten förordnat, att visst samhälle skall vara väghållare inom sitt område.

Villkoren för att ett samhälle skall kunna medgivas rätt att självt omhändera väghållningen anges icke i lagen. Frågan härom skall enligt lagen prövas av Kungl. Maj:t. I 1942 års proposition om förstatligandet förutsattes emellertid, att samhälle skall medgivas rätt att vara väghållare, om det äger kompetenta tekniska organ och möjligheter att anskaffa erforderliga maskiner samt omfattningen av väg- och gatuhållningen är sådan, att personal och maskiner kunna någorlunda effektivt utnyttjas. På förslag av 1942 års vägsakkunniga förordnade Kungl. Maj:t att ett mindre antal köpingar och samhällen skulle vara väghållare inom sina områden.

Med stöd av andra stycket i 11 § förordnade Kungl. Maj:t vidare kronan att vara väghållare i 23 städer.

I samband med förstatligandeutredningen diskuterades i olika sammanhang frågan om lämpligheten av en uppdelning av väghållningen mellan kronan och vederbörande stad. I direktiven för vägförstatligandekommittén (1938 års sakkunniga) hade uttalats, att delning av en stads gatunät och överförande av de för automobiltrafiken viktigare lederna till staten, medan den övriga gatuhållningen fortfarande skulle vara stadens angelägenhet, borde undvikas. Lagstiftningen kom även i princip att utformas i enlighet härmed.

I detta sammanhang må nämnas ett förslag, som framfördes av Linköpings stad i dess yttrande över 1938 års sakkunnigas utredning. Staden framhöll sålunda, att det syntes förenligt med rättvisa och billighet, att såväl byggandet som underhållet av rikshuvudväg, där denna förlades utanför stadens planlagda område, utfördes av staten i egen regi. I anslutning här till uttalade departementschefen i propositionen till 1942 års riksdag (nr 122, s. 153), att den av staden framförda tanken syntes såtillvida beaktansvärd att hinder icke borde möta för ett dylikt arrangemang, därest överenskommelse kunde träffas mellan staden och den statliga vägorganisationen. Uttalandet lämnades utan erinran vid propositionsbehandlingen i riksdagen.

1942 års sakkunniga återkommo till frågan om en uppdelning av väghållningen mellan kronan och vederbörande samhälle i sitt den 30 juli

1943 avgivna förslag rörande de städer, i vilka kronan vid förstatligandet skulle vara väghållare. Från kommunernas sida hade i några fall föreslagits en uppdelning. Sålunda hade beträffande vissa städer och samhällen förordats, att kronan skulle vara väghållare inom vissa områden eller med avseende å underhållet av vissa trafikleder, medan väghållningen i övrigt skulle handhavas av vederbörande stad eller samhälle. I andra fall hade föreslagits, att stadens eller samhällets väghållningsskyldighet skulle begränsas till underhållet, varemot vägbyggnadsskyldigheten skulle åvila kronan. De sakkunniga framhöllo, bland annat, följande.

En uppdelning på sätt ifrågasatts kunde mången gång vara till nytta för såväl staten som vederbörande stad eller samhälle. Exempelvis kunde det ur båda parter synpunkt vara till fördel, om byggande och underhåll av en väg, som en kort sträcka ginge genom stads eller samhälles område, i sin helhet ombesörjdes av den statliga vägorganisationen. Ej sällan torde väghållningen inom ett område, som icke stode i direkt förbindelse med staden i övrigt (enklav), kunna billigare ombesörjas av vägförvaltningen än av staden själv. Vidare torde, enligt de sakkunniga, bro eller färjförbindelse mellan stad och område, där kronan är väghållare, böra i sin helhet ombesörjas antingen av den statliga vägorganisationen eller av staden.

Vid frågans bedömande måste emellertid hänsyn även tagas till den lokala representationens ordnande. En uppdelning av väghållningen på ifrågasatt sätt förutsatte, enligt de sakkunniga, med nödvändighet en motsvarande uppdelning även av den lokala representationen. De områden, där kronan skulle vara väghållare, utgjorde emellertid icke egna kommuner och kunde därför icke utse ombud för val av ledamöter i vägnämnd. Områdena skulle följaktligen icke bli representerade i vare sig vägnämnd eller länsvägnämnd. Med hänsyn härtill torde det icke vara möjligt att begränsa stads eller samhälles väghållningsskyldighet till visst område, vissa vägar eller visst slag av arbeten.

De sakkunniga ansågo emellertid, att det icke funnes något som hindrade kronan att med stad eller samhälle, som är väghållare, överenskomma att vissa väghållningsarbeten skulle för stadens eller samhällets räkning tills vidare ombesörjas av den statliga vägorganisationen. — Enligt bemyndigande i kungl. brev den 30 augusti 1943 har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen även givits befogenhet att med stad eller samhälle överenskomma, att staden eller samhället åliggande väghållningsarbete skall för dess räkning ombesörjas genom den statliga vägorganisationens försorg till självkostnadspris. Detta bemyndigande har styrelsen utnyttjat i flera fall.

De sakkunniga uttalade vidare att förhållandena emellertid kunde vara sådana att det vore till direkt fördel för staten att vissa väghållningsarbeten i här ifrågakomna städer och samhällen ombesörjdes av den statliga vägorganisationen. Om så vore fallet, avsåges kostnaderna skola helt bestridas av staten. Exempelvis borde, enligt de sakkunniga, kronan helt bära kostnaderna för en av kronan omhändertävd färjförbindelse mellan stad och område, där kronan är väghållare. Därjämte erinrade de sakkunniga om departementschefens ovan berörda uttalande angående vad Linköpings stad föreslagit om viss uppdelning av väghållningen.

Vidare framhöllo de sakkunniga, att fråga om staten ensam skulle bära kostnaderna för sådana väg- och gatuhållningsarbeten i stad eller stadsliknande samhälle som är väghållare — vilka ansåges böra ombesörjas av den statliga vägorganisationen — ankomme på Kungl. Maj:ts prövning.

Av intresse i detta sammanhang är även Kungl. Maj:ts ovan nämnda beslut angående vissa köpingar och samhällen, som vid förstatligandet själva skulle vara väghållare. Beträffande Stocksunds köping, som förordnades

att vara väghållare, bemyndigades väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att med köpingen överenskomma, att underhållet av den inom köpingen belägna delen av Norrtäljevägen skulle tills vidare utan kostnad för köpingen handhavas av den statliga vägorganisationen. De sakkunniga hade föreslagit, att underhållet beträffande Norrtäljevägen skulle för köpingens räkning ombesörjas av den statliga vägorganisationen.

Frågan om en uppdelning av väghållningen på sätt ovan nämnts har efter vägväsendets förstatligande i flera sammanhang aktualiserats.

Sålunda berörde Kiruna stad problemet år 1950 då staden under hand frågade väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, huruvida möjlighet föreläge att åstadkomma en sådan uppdelning, att staden helt ombesörjde vägunderhållet inom den centrala delen (d. v. s. det tidigare municipalsamhället) och kronan svarade för underhållet inom ytterområdena (de i samband med stadsbildningen inkorporerade områdena). I skrivelse till staden har styrelsen meddelat, att den nuvarande lagstiftningen omöjliggjorde att en uppdelning av vägunderhållet i enlighet med stadens tanke ägde rum. En sådan uppdelning förutsatte nämligen en motsvarande uppdelning av den lokala representationen, vilken icke för närvarande ginge att genomföra.

Ett förslag om uppdelning av väghållningen mellan kronan och staden gjordes även av Simrishamns stad i underdånig skrivelse den 7 november 1951. I häröver avgivet utlåtande föreslog väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, som delade stadens uppfattning om lämpligheten ur väghållningssynpunkt av en uppdelning av väghållningen såsom framställningen avsåg, att denna med hänsyn till frågans räckvidd upptogs till behandling i samband med övriga utredningsfrågor vid den utredning om möjligheterna till förenkling av gällande bestämmelser om statsbidrag till väg- och gatuhållningen i städer och stadsliknande samhällen, som äro väghållare, vilken Kungl. Maj:ts den 6 april 1951 uppdrog åt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Kungl. Maj:ts beslut den 9 maj 1952 i anledning av stadens framställning följde styrelsens förslag.

Styrelsen har vidare berört frågan om en uppdelning av väghållningen i sitt yttrande över överrevisorernas berättelse för verksamhetsåret 1950/51, därvid styrelsen yttrade:

Styrelsen har jämväl under övervägande en annan fråga rörande städernas väghållning, som aktualiserats genom den nya kommunindelningen. Ett antal mindre städer ha ett relativt stort landsbygdsområde och en mindre stadskärna. Därigenom har till städerna lagts ett förhållandevis stort grusvägnät. I flera fall ha sådana städer icke ansett sig ha resurser att sköta vägunderhållet på vägnätet utan avtalat med vägförvaltningarna att omhänderha detta. Det kan övervägas om det icke vore lämpligare, att väghållningen i dylika fall uppdelades så att kronan vore väghållare på stadens landsbygdsdel, varvid staden skulle vara egen väghållare endast i den egentliga staden. Några städer ha uttryckt önskemål om att en sådan möjlighet lämnas. En ändring i detta avseende torde kräva viss lagändring. Styrelsen anser att denna fråga bör tagas upp till övervägande.

Hos styrelsen ineliggiga två framställningar avseende städerna Mariestad och Skara, vari hemställts, att byggandet och underhållet av rikshuvudväg 6 genom nämnda städer måtte ombesörjas av den statliga vägorganisationen. Härom vill styrelsen anföra följande.

När det gäller bekostandet av en väg, vars sträckning icke direkt betingats av stadens önskemål utan av det allmänna intresset att få en ur trafiksynpunkt tillfredsställande genomfartsled genom ett samhälle, synas skäl tala för att kronan handhar väghållningen å denna led, då densamma kan anses ingå såsom en länk i det allmänna vägnätet på landsbygden. Så-

lunda synes vägunderhållet och därmed sammanhängande spørsmål icke böra splittras vid en stadsgräns. Planeringen av plogning, sandning och dylikt å en sådan väg bör kunna ske utan hänsyn till dylik gräns. I vissa fall är vidare frågan aktuell att nyanlägga garage. Dessas placering är be- tingad av om kronan skall övertaga väghållningen även å genomfartsleder- na. Spörsmålet äger särskild aktualitet inom Skaraborgs län.

Därest i här åsyftade fall fråga är om väg, som är belägen utanför stads planlagda område, torde — i överensstämmelse med departementschefens ovan berörda yttrande i 1942 års proposition — möjlighet föreligga att genomföra en sådan ordning att byggandet och underhållet i det enskilda fallet kan ankomma på kronan. Fallen synas dock icke böra begränsas till väg utanför stads planlagda område, utan synas dessa böra avse väg med genomfartsvägs karaktär även om vägen till någon mindre del går inom planlagt område.

Planeringen av sådan väg och kostnaden härför bör även kunna åvila kronan.

Vad styrelsen ovan anført berör närmast två huvudproblem, nämligen *dels* frågan om en uppdelning i vissa fall av väghållningen inom stads eller stadsliknande samhällens område mellan kronan och vederbörande stad eller samhälle, som är väghållare, och *dels* frågan om möjlighet för kro- nan att under vissa förutsättningar bygga och underhålla riksväg eller an- nan större vägtrafikled, som är belägen inom område för stad eller sam- hälle, som är väghållare.

Beträffande den första frågan anser väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att denna med hänsyn till sin omfattning och betydelse bör tagas upp i sam- band med den ovannämnda utredningen angående frågor, som beröra stats- bidragssystemet beträffande städer och samhällen, som äro väghållare.

Vidkommande den andra frågan vill styrelsen ytterligare anföra följande.

Ifrågavarande spørsmål har aktualiserats inom styrelsen bl. a. i samband med pågående förberedande arbete med upprättande av nya flerårsplaner. I de fall kronan kan komma att svara för byggandet av sådan väg, som här åsyftas, måste hänsyn kunna tagas härtill redan nu vid planläggningen av de nya planerna.

För att lösa problemet synas något av följande alternativ vara tänkbara, nämligen

1. Kungl. Maj:t lämnar ett generellt bemyndigande åt styrelsen att i de fall så finnes lämpligt söka träffa överenskommelse med stad eller stads- liknande samhälle, som är väghållare, om överlåtande på kronan av väg- hållningen beträffande sådan väg, som ovan nämnts.

2. Styrelsen inhämtar Kungl. Maj:ts bemyndigande i angiven riktning i varje särskilt fall.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen anser för sin del att i nuvarande läge ifrågasatt bemyndigande bör begränsas till att avse det särskilda fallet.

Med hänsyn till frågans principiella innebörd och till dess betydelse vid det pågående planläggande arbetet med nya flerårsplaner har styrelsen vel- lat underställa densamma Kungl. Maj:ts prövning.

I den slutliga handläggningen av detta ärende ha — förutom underteck- nade — överdirektören Nelander, byråchefen Wallgren och överingenjören Börjesson deltagit.

Stockholm den 9 juni 1954.

Underdånigst

K. G. HJORT

Allan Tånneryd