

## Nr 49.

*Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående bidrag till kostnaderna för upprättande av en regionplan för Stockholm med omgivningar; given Stockholms slott den 1 februari 1929.*

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

Under Hans Maj:ts  
Min allernådigste Konungs och Herres frånvaro:

**GUSTAF ADOLF.**

*Th. Borell.*

---

*Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i statsrådet å Stockholms slott den 1 februari 1929.*

Närvarande:

Statsministern LINDMAN, ministern för utrikes ärendena TRYGGER, statsråden LÜBECK, WOHLIN, BESKOW, LUNDVIK, BORELL, VON STEYERN, MALMBERG, LINDSKOG, BISSMARK, JOHANSSON.

Departementschefen, statsrådet Borell anför:

I innevarande års statsverksproposition har Kungl. Maj:t under punkten 48 i sjätte huvudtiteln föreslagit riksdagen att i avbidan på den proposition, som kunde komma att avlätas i ämnet, såsom bidrag till kostnaderna för upprättande av en regionplan för Stockholm med omgivningar för budgetåret 1929/1930 beräkna ett extra reservationsanslag av 19,000 kronor.

Sedan utredningen i detta ärende numera slutförts, anhåller jag att åter få anmäla detsamma.

Därvid torde jag till en början få erinra, att frågan varit föremål för behandling av 1928 års riksdag.

I två vid nämnda riksdag väckta likalydande *motioner* (I: 194 och II: 233) framhölls, att det på grund av det fortgående, alltmera tätande bebyggandet i Stockholms omgivningar vore i hög grad påkallat att snarast ingripa reglerande i detta bebyggande, så att detsamma lämnade utrymme för erforderliga trafikförbindelser. Ett ordnande av trafikförhållandena i Stockholm med omgivningar, i den mån därmed avsåges bestämmande av huvudtrafikleder av olika art till deras huvudsakliga lägen och sträckningar inom överskådlig framtid, kunde dock icke ske med mindre för Stockholmstraktens framtida bebyggande i huvuddrag uppgjordes en plan eller med andra ord att en regionplan för Stockholm med omgivningar upprättades. På anförda skäl ansågo motionärerna det motiverat, att staten deltog i de på förorterna ankommande kostnaderna, 150,000 kronor, för upprättande av en dylik regionplan, och hemställdes, att riksdagen ville för sådant ändamål bevilja och ställa till länsstyrelsens i Stockholms län förfogande ett belopp av 66,000 kronor samt därav i riksstaten för budgetåret 1928/1929 upptaga ett belopp av 22,000 kronor.

*Statsutskottet* (utlåtande nr 120) anförde, att det torde vara obestriddigt, att en dylik undersökning kunde bliva av stort värde för gestaltningen av den fortsatta samhällsbildningen kring huvudstaden ävensom genomlöpande vägnäts lämpliga utveckling. I sin egenskap av ägare till betydande markområden i och omkring Stockholm torde ock kronan hava intresse av att främja planens tillkomst och av att erhålla tillfälle till medverkan vid dess utformning. Det såsom statens bidrag till täckande av kostnaderna för utredningsarbetet ifrågasatta beloppet, 66,000 kronor, framstode emellertid enligt utskottets mening som betydande. Vid ärendets bedömande måste också tagas i betraktande det samband, som förevarande fråga ägde med den pågående revisionen av gällande stadsplanelagstiftning, vilken revision bland annat avsåge att bereda bättre möjligheter än för närvarande till förekommande av olämplig förortsbebyggelse. Överhuvud måste utskottet finna det alltför vanskligt att i ärendets dåvarande läge och utan att detsamma varit föremål för närmare utredning genom vederbörande myndigheter ingå på ett bedömande, om och i vad mån statsanslag för ifrågavarande ändamål borde då beviljas.

Utskottet avstyrkte alltså motionerna.

*Sju reservanter* hemställde om skrivelse till Kungl. Maj:t med anhållan om övervägande, huruvida och på vad sätt staten lämpligen borde deltaga vid de igångsatta förhandlingarna mellan Stockholms stad och vederbörande förortskommuner m. fl. om upprättande av en regionplan för Stockholm och dess omgivningar.

I enlighet med utskottsmajoritetens hemställan blevo motionerna av riksdagen avslagna.

I skrivelse den 30 augusti 1928 hava *Stockholms förorters regionplanedelegerade* åter upptagit denna fråga. Regionplanedelegerade anföra till en början, att den utveckling, som sedan slutet av 1800-talet ägt rum beträffande rikets huvudstad och dess omgivningar och vilken ännu påginge, måhända livligare än någonsin, icke i allo fortgått på ett tillfredsställande sätt. Särskilt anmärkningsvärd vore bristen på välordnade kommunikationer mellan Stockholm och de utanför liggande samhällena, de s. k. förorterna. Frågan om åstadkommande av goda sådana kommunikationer hade sedan länge stått på dagordningen, utan att någon bestående lösning hittills blivit funnen.

Regionplanedelegerade lämna en redogörelse för vad som i sådant hänseende åtgjorts; och torde härav få återgivas följande:

Redan år 1906, då förortstrafikens utveckling ännu stod i sin begynnelse, började känslan att uppstå för nödvändigheten att i tid ordna för ändamålsenliga kommunikationer. Från många av förorterna gjorde sig strävandena kraftigt gällande att få till stånd förbättrade spårförbindelser med huvudstaden. De banförslag och koncessionsansökningar, som till följd härav ingåvos till Kungl. Maj:t, föranledde dåvarande chefen för civildepartementet att låta verkställa en viss preliminär utredning över de särskilda omständigheter, vilkas beaktande kunde äga betydelse för dessa frågors avgörande. Utredningen påvisade såsom onöskvärt, att de särskilda lokalbanelinjerna inom Stockholms förortsområde uppfattades såsom delar av ett framtida enhetligt förortsbansystem. För framtvingande av önskvärd planmässighet vid själva bostadsbebyggandet ifrågasattes, att koncession å banlinje av ifrågavarande slag jämväl borde förbindas med lämpligt avvägda bestämmelser i fråga om vägnät, dränering m. fl. välfärdsanordningar inom vidkommande delar av förortsområdet. På detta sätt skulle även trygghet kunna ernås, att ett framtida förbättrande av en första provisorisk bananläggning icke onödigtvis bleve försvårat.

I anledning av till staden remitterade koncessionsansökningar å förortsbano- och spårvägar i Stockholm och dess omgivningar läto stadsfullmäktige år 1908 genom särskilda sakkunniga utreda i främsta rummet frågan om inledande av den norrifrån ingående lokaltrafiken. Det verkställda utredningsarbetet resulterade väsentligen uti ett förslag om utförande genom Stockholms stads försorg av en genom de norra stadsdelarna fortlöpande infartslinje i östvästlig riktning. För den söder ifrån kommande förortstrafiken, liksom också för den från trakten utmed norra stambanan, förutsattes i förslaget tillkomsten av en i samband med 1910 års bangårdsförslag föreslagen nord-sydlig förortsbaneinfart. Den av staden tillsatta kommitténs utredning föranledde dock ej annat beslut från stadens sida än att förslaget skulle beaktas vid behandlingen av föreliggande koncessionsansökningar.

Sedermera tillsattes av Stockholms stad år 1918 en ny trafikkommitté, vilken i juni 1922 avgav förslag till snabbspårvägar och förortsbano huvudsakligen inom Brännkyrka och Bromma församlingar i huvudstaden.

Emellertid hade trafikfrågan rullats upp på en annan och mindre begränsad linje tack vare statsmyndigheternas åtgärder. År 1919 tillsatte Kungl. Maj:t statens förortsbanekommission för Stockholm, vilken i början av år 1923 avgav betänkande och förslag till förortsbanefrågans ordnande. Kommissionen, som under utredningen i viss mån samarbetat med nyssnämnda stadens trafikkommitté, förordade i huvudsak en central nord-sydlig huvudlinje för förortsbanornas infart till Stockholm med till desamma från olika håll anslutande förortslinjer. Kommissionen framhöll, att åtgärder borde vidtagas för utarbetande av en fullständig och detaljerad plan för förortsbanefrågans lösning i såväl tekniskt som finansiellt hänseende, men uttalade sig icke om huru detta fullföljande av arbetet skulle ske.

Parallellt med stadens förut omförmälda trafikkommittéer hade sedan år 1909 en annan kommitté, som sedan fick namnet stadsplanekommissionen, arbetat med att uppgöra förslag till revision av Stockholms stadsplan. Denna kommission ersattes från och med 1921 med en självständig nämnd, stadsplanenämnden, vilken fick hand om planeringen inom hela stadsområdet. I februari 1923 beslöt stadsplanenämnden låta påbörja arbetet med utformande av Stockholms generalplan, innefattande ett detaljerat program för stadsplanens framtida utveckling i såväl tekniskt som socialt och ekonomiskt hänseende. Samtidigt beslöts, att en särskild delegation, generalplanedelegerade, skulle till-

sättas för att följa och övervaka arbetet. Generalplanen var avsedd att omfatta hela det område inom och utom stadens gräns, där bosättning med möjlighet till goda trafikförbindelser med stadens centrum kunde tänkas uppstå inom överskådlig framtid (i första hand beräknat till ungefär en cirkel med 15 kilometers radie).

Någon klar uppfattning synes vid denna tidpunkt icke hava förelegat om att den avsedda planeringen skulle komma att sträcka sig även över stora områden, där staden icke ägde någon administrativ befogenhet och sålunda särskilda svårigheter förelågo för uppnående av en genomförbar plan. Något egentligt planarbete kom då ej heller till stånd.

Emellertid väcktes i april 1924 i stadsfullmäktige en motion, avseende avskaffande av den år 1918 tillsatta trafikkommittén och åstadkommande av ett enhetligt och påskyndat generalplanearbete under stadsplanenämnden. Av denna nämnd framhölls, att det på grund av det nära sambandet mellan stadsplaner och trafikfrågorna syntes naturligt, att dessa frågor handlades och bereddes av samma kommunala organ. Sålunda kom år 1925 en principiellt sett enhetlig ledning till stånd inom staden beträffande det komplex av frågor, som hörde samman med stadsplaneringen.

Under tiden hade förorterna icke varit överksamma. Åtskilliga framställningar gjordes och delvis omfattande förslag framlades i syfte att ernå förbättrade kommunikationer med huvudstaden. En speciell svårighet hade dock varit bristen på ett enhetligt organ, som varit i stånd att utreda och klarlägga spörsmålen i deras sammanhang och framföra förorternas synpunkter i samlad form.

Regionplanedelegerade anföra härefter, att när länsstyrelsen i Stockholms län i slutet av år 1925 tog initiativ till sammanförande av förorterna till ett gemensamt arbete för saken, visserligen tills vidare endast av förberedande och organisatorisk art, detta initiativ möttes av en praktiskt taget enhällig anslutning från förorternas sida. Härom anföra delegerade vidare:

Vid ett sålunda på länsstyrelsens inbjudan tillkommet möte den 7 januari 1926 med ombud från ett fyrtiotal kommuner och våghållningsdistrikt inom förortsområdet tillsattes en delegation, bestående av elva personer från olika delar av Stockholmstrakten jämte en representant för länsstyrelsen, med uppdrag att verkställa vissa utredningar och framlägga förslag i vissa hänseenden.

I likhet med vad tidigare skett inom Stockholms stad fördes vid mötet kommunikationsfrågan samman med andra stadsbyggnadsspörsmål, varav den vore beroende. Den kom därför att ingå såsom del av den större frågan om enhetlig, huvudsaklig planläggning av Stockholm och dess omgivningar. I den inbjudan, som föregick mötet, hade länsstyrelsen framhållit, att i samband med den alltjämt vidgade bebyggelsen och samhällsbildningen inom kommunerna kring Stockholm framträtt ett trängande behov av att så vitt möjligt, söka åstadkomma en huvudsaklig plan — »regionplan» — för säkerställande av viktigare trafikleder samt eventuellt andra likartade samhällsintressen, bland annat genom reserverande av för sådana ändamål erforderlig mark. Denna fråga vore av största vikt för kommunerna liksom för de redan uppvuxna eller under bildning varande samhällena, och densamma torde icke kunna med utsikt till ett gott resultat upptagas utan en planmässig och enhetlig undersökning, vilken tydligen borde på lämpligt sätt kombineras med den redan påbörjade behandlingen av Stockholms stads motsvarande trafikproblem.

Den vid mötet tillsatta delegationen fick i anslutning till sagda synpunkter därför i uppdrag bland annat att efter närmare klargörande av behovet av en dylik regionell planering av Stockholmstrakten undersöka, huru ett samarbete med Stockholms stad vid en sådan planering lämpligast kunde åstadkommas

samt i vad mån medverkan från statens myndigheter erfordrades, *att* utreda lämpligaste organisationen av arbetet med regionplanens upprättande samt *att* utreda de ungefärliga kostnaderna för regionplanens åstadkommande och framlägga förslag till kostnadernas täckande.

Efter verkställd utredning hade delegationen enhälligt ansett, att ett stort behov föreläge av en regionplan för Stockholm med omgivningar. Den närmare motiveringen härför återfunnes i en av länsarkitekten Edvin Stenfors upprättad P. M. i ämnet.

Med anledning av framställning av delegationen hade stadskollegiet i Stockholm beslutat tillsätta en delegation av fem personer med uppdrag att i ärendet förhandla med förörternas delegerade, särskilt i fråga om lämpligaste sättet för ett eventuellt samarbete mellan staden och förörternas för åstadkommande av en regionplan för Stockholm med omgivningar samt att för kollegiet framlägga de förslag, vartill dessa förhandlingar kunde giva anledning.

Ett av förörternas delegerade tillsatt arbetsutskott utredde vidare frågan samt förhandlade i ämnet med Stockholms stads nyssnämnda delegation.

Regionplanedelegerade meddela, att som resultat av den sålunda verkställda utredningen samt de preliminära beslut, som fattats av de båda delegationerna, föreläge dels ett förslag till organisation av regionplanearbetet, dels utredning om den totala kostnaden för detta arbete, i vad därav skulle på förörternas ankomma, dels ock slutligen preliminärt förslag till fördelning av kostnaderna å de olika kommunerna och väghållningsdistrikten inom förortsområdet.

Vidkommande organisationen innehåller förslaget bland annat följande:

Regionplanearbetet skulle närmast övervakas och viktigare underhandlingar ledas av en kommitté, benämnd *centralkommissionen*, bestående av en ordförande, utsedd av Kungl. Maj:t, landshövdingen i Stockholms län eller den han i sitt ställe förordnar, de borgarråd, som äro ordförande i stadsplanenämnden och gatunämnden i Stockholm, en ledamot, utsedd av stadsplanenämnden, samt två ledamöter, utsedda av Stockholms förorters regionplanedelegerade. Centralkommissionen skulle hava att, innan ställning toges i för regionplanearbetet utslagsgivande ärenden, rådgöra med stadsplanenämnden och förörternas regionplanedelegerade.

Varje inom förortsområdet belägen stad, köping, municipalsamhälle, landskommun och väghållningsdistrikt, som anslagit medel till regionplanearbetet, utser ett eller flera *ombud* jämte suppleanter för dem. Länsstyrelsen utser ävenledes ett eller flera ombud för sig. Alla ombuden bilda *förörternas regionplaneombuds generalförsamling*. Denna står under ordförandeskap av landshövdingen, som är sammankallande. Församlingen utser bland sig 12 ledamöter, därav 6 från norra förörternas och 6 från de södra, att jämte en av länsstyrelsen utsedd representant inom vardera gruppen bilda *Stockholms förorters regionplanedelegerade*.

Regionplanedelegerade, som stå under ordförandeskap av landshövdingen, tillsätta inom sig, såsom förut antytts, två ledamöter uti centralkommissionen, en representerande de norra förörternas och en de södra. Dessa representanter skola vara ordförande i var sin *gruppdelegation* för de norra och de södra förörternas.

Vardera gruppdelegationen består sålunda av representanten uti centralkommissionen såsom ordförande jämte de fem övriga delegerade samt länsstyrelsens representant, summa 7 personer.

Stockholms förorters regionplanedelegerade hava närmaste överinseendet över den del av regionplanearbetet, som ankommer på förörternas, och besluta an-

gående tillsättande av chefen och övrig personal å *förorternas regionplanekontor* samt huvudanvändningen av de medel, som för sagda regionplanearbete stå till förfogande, liksom eljest i viktigare angelägenheter av här ifrågavarande art i den mån de gälla såväl de norra som de södra förorterna.

För behandling av angelägenheter, som väsentligen beröra enbart de norra eller södra förorterna, äro respektive gruppdelegationer närmast avsedda.

Den färdiga regionplanen skall, innan den underställes de olika förorterna och väghållningsdistrikten, först bliva föremål för beslut av förorternas regionplaneombuds generalförsamling.

Beträffande den kostnad för regionplanarbetet, som skulle ankomma på förorterna, anföra regionplanedelegerade:

Utredningen hade givit vid handen, att denna kostnad skulle uppgå till 150,000 kronor, fördelade lika på de tre år, som planens upprättande beräknades taga. Sagda summa vore grundad därå, att Stockholms stad och förorterna var för sig bekostade den del av arbetet med planens upprättande, som svarade mot stadens jurisdiktionsområde å ena sidan och det därutanför liggande förortsområdet å den andra. Emellertid hade vid ytterligare undersökning framgått, att, enär Stockholms stad kunde förväntas komma att utsträcka åtminstone vissa förberedande arbeten även över jurisdiktionsgränsen, kostnaden för förorternas del i dylikt fall skulle komma att ställa sig något lägre, dock icke med mera än sammanlagt högst 18,000 kronor.

Enligt utredningen skulle vidare kostnaderna fördelas å inom förortsområdet belägna städer, köpingar och landskommuner med därinom varande municipalsamhällen samt väghållningsdistrikten. Härvid hade hänsyn tagits till de olika kommunernas areal, folkmängd, inkomster, varå kommunalutskylder utdebiterats senaste året, i viss mån även till avståndet från Stockholm. Vad väghållningsdistrikten beträffade, vore fördelningen tänkt att grundas å beräknade antalet deltagande vägfyrkar.

Den sålunda verkställda utredningen hade otvetydigt givit vid handen, att kostnaden, vad förorterna beträffade, för upprättande av regionplan för Stockholm med omgivningar komme att ställa sig betungande. Det torde ligga i sakens natur, att förorterna under den snabba utveckling, som försiggått och alltjämt fortginge, belastades med utgifter för olika ändamål i vida högre grad än under en långsamt skeende utveckling. Ävenledes torde genomsnittligt sett förorternas beskattningsobjekt icke vara av beskaffenhet att kunna tillföra desamma några större intäkter, i varje fall icke jämfört med den förmånliga ställning, huvudstaden i detta hänseende intoge.

Denna förorternas ställning skulle närmast kunna tänkas föranleda, att regionplanarbetet bekostades av Stockholms stad även beträffande en större del av förorternas område. Men sådan åtgärd skulle å andra sidan säkerligen icke vidtagas utan ett starkt ökat inflytande över planläggningen inom förortsområdet, varigenom förorterna komme att till förmån för den även eljest gynnsamt ställda centralstaden förlora mer eller mindre av sin bestämmanderätt över planeringen inom det egna området. Dylik utväg till lättande av kostnadsbördan för förorterna syntes därför icke från deras synpunkt antaglig.

Det torde emellertid kunna göras gällande, att staten hade ett påtagligt intresse av den stora planering av Stockholm med omgivningar, varom här vore fråga. Staten vore nämligen ägare av mycket stora markområden även utom stadsgränsen, vilka komme att beröras av sagda planering. Med tanke på regionplanens allmänna betydelse för utvecklingen av de i planen ingående områdena måste det vara för staten fördelaktigt, att en sådan plan komme till stånd under medverkan från dess sida.

Efter att hava erinrat om vad som i denna fråga förekommit vid 1928 års riksdag lämna regionplanedelegerade en redogörelse rörande de åtgärder, som vidtagits för åstadkommande av en regionplan för Köpenhamn med omgivningar. Av denna redogörelse framgår, att en av Dansk Ingenjörforening tillsatt kommitté år 1926 avgav förslag till huvudtrafikleder mellan Köpenhamn och dess grannkommuner och mellan dem inbördes, att häröver hörda in- och utländska fackmän i stort sett hävdade utredningens ofullständighet samt att ett med anledning härav i Köpenhamn den 18 juni 1928 hållet möte med ombud för 26 kommuner, representanter för statsmakterna och ett stort antal fackmän på olika områden uttalat sig för åstadkommande av en regionplan, som skulle innefatta icke blott huvudtrafikleder utan jämväl dels användningen av olika områden för särskilda ändamål med hänsyn till regionens lämpliga utveckling, dels förläggningen av parker, öppna platser eller skyddsområden, vilka ansåges nödvändiga eller önskvärda för en lycklig utveckling av regionen, dels ock huvuddragen av regionens utveckling i dess helhet.

Slutligen anföra regionplanedelegerade:

Även om, såsom skett i Köpenhamn såväl som här, strävandena hittills huvudsakligen inriktats på ett sammanförande av vederbörande kommunala institutioner i ett gemensamt undersöknings- och planeringsarbete, torde dock statens intresse av att arbetet komme till stånd vara påtagligt. Från intet håll hade veterligen detta heller på allvar bestritts. Även 1928 års riksdag torde få sägas hava bekräftat förhållandet, såsom bland annat framginge av statsutskottets utlåtande.

På grund av de stora kostnaderna för arbetet med en regionplans upprättande, i vad på förorterna ankomme, och de synnerligen begränsade ekonomiska resurser, varöver dessa kunde förfoga, hade det syntts angeläget att under åberopande av statens intresse i ämnet, ej minst såsom ägare av mycket stora, genom regionplanearbetet berörda markområden, underställa Kungl. Maj:t fråga om bidrag till arbetet från statens sida. Härvid ifrågasattes bidrag med de belopp och på det sätt, som i ovanberörda motioner vid 1928 års riksdag begärts.

Regionplanedelegerade hemställa därför, att såsom bidrag till kostnaderna för upprättande av en regionplan för Stockholm med omgivningar måtte beviljas ett belopp av 66,000 kronor och därav såsom anslag för budgetåret 1929/1930 anvisas 22,000 kronor.

Över denna framställning hava utlåtanden avgivits av länsstyrelsen i Stockholms län den 9 november 1928, byggnadsstyrelsen den 18 december 1928 och statskontoret den 19 januari 1929.

Yttranden.

*Länsstyrelsen i Stockholms län* anför bland annat följande:

Länsstyrelsen delade obetingat den enhälliga mening, som kom till uttryck vid förenämnda möte i januari 1926 med representanter för de av frågan berörda orterna, nämligen att en planläggning på längre sikt särskilt av huvudsakliga trafikleder mellan huvudstaden och omgivande delar av länet visat sig vara högeligen angelägen, och regionplanedelegerades utredning hade givit ytterligare stöd härför. Till grund för denna mening låge för länsstyrelsens del — liksom säkerligen även för ortsrepresentanternas — en ständigt upprepad

praktisk erfarenhet av de olägenheter och svårigheter, som föranleddes genom bristen på sådan planläggning.

Den oupphörligt växande trafiken mellan huvudstaden och samhällena i dess omkrets samt för övrigt även mellan dessa samhällen inbördes ställde åt olika sidor allt större krav ej blott på själva infarts- och utfartsvägarna över Stockholms stadsgräns utan också på dessa in- och utfartsvägars lämpliga förgrening till de många förorter, som redan uppstått och vore i tillväxt eller som befunno sig i vardande. För närvarande hade man snart sagt ingen möjlighet att effektivt sammanhålla dessa trafikproblem och lösa dem på ett rationellt sätt. Utvecklingen av huvudvägarna till och från Stockholm vore beroende av uppgörelser mellan huvudstadens myndigheter å ena sidan, ett flertal sinesemellan fristående väghållningsdistrikt å den andra; frågor om förbättring eller utökning av dessa huvudvägar åt alla håll vore uppe men behandlades av varje väghållningsdistrikt för sig och syntes — av och i för sig naturliga skäl — endast långsamt kunna föras framåt; under tiden saknades fasta hållpunkter för utformningen av det lokala vägnätet och därmed för vägnarnas anordning i de växande eller nytillkommande förortssamhällena. Vid granskning av stadsplaner och styckningsplaner gjorde sig denna osäkerhet gång på gång synnerligen kännbar. Såsom länsstyrelsen framhållit i sin inbjudan till förut omnämnda möte i januari 1926, skulle det nämligen vara av största betydelse att kunna vid uppgörande av stadsplaner och styckningsplaner säkerställa plats för större trafikleder och eventuellt andra liknande samhällsintressen genom reserverande av för sådana ändamål erforderlig mark. Skedde detta icke, kunde det knappast undvikas, att när behovet av nya eller bättre trafikleder en gång måste tillgodoses, kostnaderna för marklösen stegrades i en grad, som bleve oskäligt och onödigt betungande, för att icke tala om att utan dylik markreservation den fortgående bebyggelsen i vissa fall kunde komma att lägga oöverstigliga hinder i vägen för trafikledernas framtida framdragande på det mest ändamålsenliga sätt.

Länsstyrelsen ansåge det sålunda vara uppenbart, att både trafikmässiga, ekonomiska och sociala skäl synnerligen starkt talade för den avsedda regionplanen. Länsstyrelsen förbisåge icke de svårigheter, som kunde komma att möta såväl vid utarbetandet av en dylik plan som vid dess genomförande. Men behovet vore så trängande, att ett allvarligt försök efter länsstyrelsens mening med nödvändighet borde göras.

Länsstyrelsen anför vidare, att liksom länsstyrelsen oförbehållsamt vitsordade angelägenheten av att en utredning för åstadkommande av en regionplan komme till stånd, ville länsstyrelsen lika oförbehållsamt stödja de delegerades hemställan, att staten måtte verksamt bidra därtill. Härom anför länsstyrelsen:

Länsstyrelsen anslöte sig i allo till den av delegerade förebragta motiveringen för en sådan medverkan från statens sida och anhölle att i vissa punkter få komplettera densamma.

En utredning av nu ifrågavarande art hade så stor räckvidd och betydelse, att staten redan ur denna synpunkt borde hava oavvislig anledning att lägga hand därvid. I själva verket vore också detta statsintresse redan officiellt konstaterat därigenom, att Kungl. Maj:t år 1919 »med hänsyn till sakens vikt för det allmänna» föranstaltade en utredning i liknande syfte genom den av Kungl. Maj:t själv förordnade förortsbanekommisionen. Det måste ligga i sakens natur, att det då tagna initiativet borde vederbörligen fullföljas på sådana linjer, som den numera inträdda situationen anvisade. Denna uppfattning hade också kommit till oförtydligt uttryck under frågans behandling vid 1928 års



riksdag. Statsutskottets uttalande innebure uppenbarligen ett direkt erkännande av sakens vikt för det allmänna och av statens delaktighet i uppgiften att bringa problemet till lösning.

Beträffande statens, i egenskap av markägare, intresse av och medverkan till planens främjande hade länsstyrelsen låtit uppgöra en sammanställning över de arealer, liggande inom respektive 1 och 2 mils rayon omkring Stockholm, vilka ägdes av kronan eller såsom hörande till ecklesiastik jord kunde därmed i nu förevarande hänseende jämföras. Den upprättade tablan gjorde icke anspråk på absolut fullständighet, och särskilt borde anmärkas, att arealsiffrorna icke kunnat helt utskiljas för de båda rayonerna efter en- och tvåmilsgränsen, enär inom den första rayonen måst räknas hela arealen av sådana kronoegendomar och ecklesiastiska jordar, som även sträckte sig in i den andra, och till den andra rayonen likaledes helt räknats sådana, som delvis sträckte sig utöver tvåmilsgränsen. Detta invercade emellertid tydligen icke på tablans användbarhet ur nu förevarande synpunkt.

Sammanställningen visade, att kronoegendomar och kyrkojord inom en mil från Stockholms stadsgräns sammanlagt omfattade 3,610 hektar och inom två mil från stadsgränsen ej mindre än 13,127 hektar. Det framginge vidare, att dessa markområden i allmän ägo låge spridda åt alla sidor av Stockholms omkrets. I vissa kommuner vore arealsiffran för jord av sådan allmän natur inom den angivna rayonen icke blott i och för sig utan även i proportion till varje kommuns totala jordareal frapperande hög; så representerade den inom dessa rayoner helt eller delvis belägna fasta jordegendomen i allmän ägo inom Botkyrka socken 20.1 procent av hela socknens jordareal, inom Solna 63.5 procent, i Danderyd med Stocksund 30.6 procent, i Fresta 33.6 procent, i Järfälla 23.3 procent, i Spånga 46 procent, i Lovö 82 procent, i Sänga 33.7 procent. Länsstyrelsen torde knappast behöva framhålla, att dessa preciserade uppgifter angående omfattningen och fördelningen av kronans och kyrkans jordinnehav inom området för den avsedda regionplanen ställde statens omedelbara intresse såsom markägare i den starkaste dager. Man kunde väl hava rätt att säga, att ett sådant markinnehav borde medföra icke blott ett intresse, utan en förpliktelse för staten att verksamt bidra till regionplanens utarbetande.

I detta sammanhang kunde lämpligen meddelas, att regionplanens betydelse för det allmänna numera föranlett länets landsting att giva densamma ett verksamt stöd. På framställning av regionplanedelegerade hade länsstyrelsen till 1928 års landsting ingått med en motiverad hemställan, att landstinget måtte till utarbetande av sagda plan anvisa ett anslag av 36,000 kronor, att efter förvaltningsutskottets beprövande utgå under tre år med 12,000 kronor årligen, och denna hemställan hade bifallits av landstinget.

Efter att hava erinrat, att landstinget förbehållit sig att genom sitt förvaltningsutskott få insätta en ledamot i centralkommissionen, anför länsstyrelsen i fråga om organisationen av regionplanarbetet:

Förslaget, att ordförande i den centrala kommissionen skulle tillsättas av Kungl. Maj:t, ville länsstyrelsen på det kraftigaste förordna. Det vore av stor vikt, att den högsta ledningen för ett företag sådant som detta komme att utövas av en person, vilken med vederbörliga kvalifikationer i övrigt kunde förena den auktoritet, som ett förordnande av Kungl. Maj:t gäve, och därigenom verka sammanhållande samt om så skulle erfordras opartiskt utjämning mellan olika intressen. Utan en sådan auktoritativ och erkänt opartisk högsta ledning kunde enhetligheten i arbetet allt för lätt äventyras. På organisationsförslagets enskildheter i övrigt skulle länsstyrelsen icke nu ingå. Det ville emellertid synas, som om även dessa lämpligast skulle fixeras under viss medverkan från statens sida,

varom förbehåll i någon form kunde göras vid ett beslut om statens deltagande i företaget.

Till organisationsfrågan skulle kunna hänföras ett hittills icke berört uttalande i statsutskottets utlåtande över motionerna vid 1928 års riksdag. Utskottet ansåg, att vid bedömning av frågan om statens medverkan till en regionplan också måste tagas i betraktande det samband, som denna fråga ägde med den pågående revisionen av gällande stadsplanlagstiftning, vilken revision bland annat avsåge att bereda bättre möjligheter än för närvarande till förekommande av olämplig förortsbebyggelse. Härmed åsyftades tydligen det av sakkunniga inom justitiedepartementet i februari 1928 avgivna förslaget till stadsbyggnadslag, vars 7 kap. handlade om »kommunalt samarbete för antagande och genomförande av generalplan eller stadsplan så ock av regionplan». Det vore förklarligt, att denna del av lagförslaget av utskottet uppmärksammats vid dess handläggning av motionerna. Länsstyrelsen hade emellertid vid granskning av förslaget kommit till den bestämda uppfattningen, att detsamma, även om det skulle komma att upphöjas till lag, icke torde kunna inverka på lösande av den regionplanefråga, som det nu gällde.

Vad lagförslaget kapitel 7 innehöll vore endast bestämmelser, som avsåge att *möjliggöra* bildande av kommunalförbund för de i rubriken angivna ändamål mellan städer, köpingar, municipalsamhällen och landskommuner samt — i fråga om regionplan — väghållningsdistrikt, enligt reglerna i nuvarande lag om kommunalförbund. Detta uteslöte emellertid ingalunda, att även andra former för samarbete mellan flera kommuner och samhällen för nämnda ändamål förutsattes kunna komma till användning; förslaget bibehöll också — samt måste av skäl, som i betänkandet anfördes, bibehålla — den fastslagna principen för kommunalförbund, att sådana endast kunde bildas genom frivillig anslutning av vederbörande kommuner och samhällen. I nu förevarande fall syntes uppenbart, att kommunalförbund enligt lagförslaget varken skulle vara den lämpliga formen för samarbete eller låte sig åstadkommas. Den regionplan, som nu vore i fråga, vore alltför omfattande för att kunna med fördel behandlas efter de snäva reglerna i lagen om kommunalförbund, och det funnes säkerligen inga utsikter för att Stockholms stad å ena sidan, mångfalden av länsstäder, köpingar, municipalsamhällen, landskommuner och vägdistrikt å den andra skulle vilja binda sig för en sådan organisation. Härtill komme, att i ett (eller flera?) kommunalförbund icke skulle finnas plats vare sig för landstingets eller för statens medverkan. Att avvakta en eventuellt blivande stadsbyggnadslag, innan arbetet på den nu ifrågavarande regionplanen upptoges, skulle under sådana förhållanden efter länsstyrelsens uppfattning vara en ändamålslös tidspilla. Däremot mötte givetvis intet hinder att redan nu, i den mån så funnes lämpligt, för organisationen av samarbetet tillgodogöra sig vissa delar av normerna för kommunalförbund. Länsstyrelsen hade sig bekant, att man också hade för avsikt att så göra.

Beträffande kostnaderna och statens bidrag till deras täckande anför länsstyrelsen följande:

Länsstyrelsen vågade till en början förutsätta, att staten själv ansvarade för det arvode till den av Kungl. Maj:t tillsatte ordföranden i arbetsstyrelsen, som efter länsstyrelsens uppfattning vore erforderligt med hänsyn till en sådan förtroendemans maktpåliggande uppgifter. Men därjämte tillstyrkte länsstyrelsen på det kraftigaste, att staten lämnade ett avsevärt anslag till de direkta utgifterna för det tekniska arbetet. Ett sådant anslag måste anses lika starkt motiverat genom företagets stora betydelse för det allmänna och statens direkta intresse därav — än en gång kunde erinras, att staten åren 1919—1923 helt bekostade utredningen genom förortsbanekommisionen — som det vore angeläget,

för att de deltagande kommunerna, samhällena och väghållningsdistrikten icke skulle bli alltför hårt betungade. Beträffande beloppet hade länsstyrelsen ansett sig böra söka hållpunkter för en avvägning i några fakta och synpunkter, som kompletterade delegerades framställning.

Den beräknade utgiftssumman för länsområdets del, sammanlagt 150,000 kronor under tre år, kunde påtagligen icke nedbringas. Även om Stockholms stad, såsom delegerade hoppades, skulle utsträcka vissa förarbeten över jurisdiktionsgränsen, vilket antagits kunna medföra en lättnad för länsdelens arbetskostnader av *högst* 18,000 kronor, måste detta i kalkylen motvägas av en däri nu förbigången post för oförutsedda utgifter, vilken ej torde böra understiga samma belopp. Av totalbeloppet 150,000 kronor täcktes 36,000 kronor genom landstingets anslag, varefter kvarstode 114,000 kronor. Länsstyrelsen funne starka skäl tala för att staten härav påtoge sig hälften, 57,000 kronor, eller 19,000 kronor årligen under tre år. Ett sådant bidrag torde få anses mycket måttligt med hänsyn till företagets betydelse för det allmänna och statens direkta intressen såsom markägare; det framstode också såsom skäligt i jämförelse med landstingets anslag, som ju icke representerade så omedelbara intressen. De 57,000 kronor, som efter nu föreslagna statsanslag skulle påvila kommuner och väghållningsdistrikt med 19,000 kronor årligen, medförde i alla händelser, enligt preliminärt uppställda grunder för utskiftningen, för var och en av dessa deltagare i företaget och i synnerhet för vissa kommuner en kännbar extra utgift. Och länsstyrelsen ville med styrka framhålla, att den ekonomiska påkänningen måste begränsas, om man skulle kunna vinna den allmänna anslutning till företaget, som vore en grundläggande förutsättning för dess förverkligande.

Länsstyrelsen hemställer alltså, att Kungl. Maj:t måtte hos 1929 års riksdag äska ett anslag å 57,000 kronor att med 19,000 kronor årligen under tre år utgå såsom bidrag till kostnaderna för ifrågavarande regionplan under de förutsättningar, som Kungl. Maj:t kunde finna lämpligt bestämma.

*Byggnadsstyrelsen* har anfört bland annat följande:

Sedan länge hade gjort sig gällande den trängande nödvändigheten av att en plan uppgjordes för Stockholms stads tillfarts- och utfartsvägar, häri inbegripet spårvägs- och förortsbanetrafik, vilken plan borde omfatta icke blott stadens judiciella område utan ock förorterna utanför stadsområdet samt trafiklederna mellan dessa förortsområden. Ständiga påminnelser om behovet av denna trafikplan hade framkommit vid planeringarna för de alltjämt uppkommande samhällsbyggnaderna, vilkas rationella planläggning på ett kännbart sätt försvårats och delvis omöjliggjorts till följd av bristen på en dylik utredande plan, s. k. regionplan.

Från byggnadsstyrelsens sida hade vid olika tillfällen gjorts uttalanden i denna fråga, och kunde styrelsen helt instämma i vad från förorternas delegerade och från länsstyrelsen i Stockholms län nu framhållits rörande önskvärdheten, att en regionplan för Stockholm och dess omgivningar snarast måtte komma till stånd. Det organisationsarbete, som från länsstyrelsens sida vidtagits för möjliggörande av erforderligt samarbete mellan Stockholms stad och övriga samhällen och kommuner, måste därför hälsas med tillfredsställelse. Den hastigt växande automobiltrafiken krävde ett snabbt uppordnande av de äldre vägarna och en vidare utveckling av vägnätet, men detta försvårades och fördröjades, därest bebyggelsen finge fortskrida för långt.

Denna omfattande planläggning kunde givetvis ej i första hand påläggas markägarna; det måste bli de olika kommunernas sak såväl att samråda

här om som att söka anskaffa behöfliga medel till planeringen. Det statliga stödet torde även i många fall vara behöfligt.

Vad anginge regionplanearbetets organisation, skulle, enligt vad byggnadsstyrelsen av handlingarna och vid förhandling med vederbörande kunnat inhämta, det tekniska arbetet utföras av under länsstyrelsen i Stockholms län ställda sakkunniga å ena sidan samt stadsplanekontoret i Stockholms stad å andra sidan i samarbete, och dessa skulle i sin tur samarbeta å ena sidan med förorternas regionplaneförsamlings direktion under landshövdingens ordförandeskap och å andra sidan med stadsplanenämnden i Stockholm. Vid tillsättandet av nämnda direktion skulle förorternas och kommunernas intressen behörigen tillgodoses. Denna plan för arbetets organisation vore emellertid ännu ej definitiv och syntes ej heller avses att slutligt bestämmas, förrän frågan om statens bidrag blivit avgjord.

Byggnadsstyrelsen ville livligt instämma i länsstyrelsens uttalanden rörande ordföranden i centralkommissionen men ansåge sig böra framhålla, att hur kvalificerad denne ordförande än kunde vara, det dock torde vara nödvändigt, att han ägde möjlighet att vid sin sida förfoga över sakkunskap ur såväl trafikteknisk synpunkt som stadsplanesynpunkt, då han samtidigt med sitt ledande ordförandeskap torde hava att tillse, att ej statens intressen som markägare åsidosattes.

Churu byggnadsstyrelsen för sin del väl ansåge, att staten oberoende av sin egenskap av markägare borde hava intresse för tillkomsten av föreliggande regionplan, hade dock såväl i förevarande framställning som ock från riksdagens sida statens egenskap av markägare särskilt framhållits. Uttalanden vid frågans behandling i riksdagen gäve ock vid handen, att det statliga intresset borde få göra sig på lämpligt sätt gällande vid planens utarbetande, vilket endast torde kunna ske genom att sakkunniga stadsplane- och trafikteknici finge följa arbetet och för den av Kungl. Maj:tt tillsatta ordföranden framlägga sina synpunkter. Dessa borde hava säte i förorternas regionplaneförsamlings direktion men eventuellt även kunna efter ordförandens önskan få närvara vid centralkommissionens sammanträden, churu där ej hava rösträtt. De borde även följa arbetet med planens tekniska upprättande. Bland regionplanens ändamål hade även framhållits en undersökning om den sannolika uppkomsten av nya samhällsbildningar och dessas lämpliga anordning samt framdragande av trafikleder genom redan befintliga samhällen eller eljest bebyggda områden.

Härigenom skulle även ett slags saklig granskning från statens sida äga rum, vilken skulle giva det slutliga regionplaneförslaget en mera bindande karaktär och till någon del ersätta förslaget fastställelse, vartill möjlighet med nu gällande lagbestämmelser ju icke föreläge.

Beträffande de beräknade kostnaderna för arbetets utförande, som angivits till 150,000 kronor, fördelade på tre år, föreläge i ärendet ej någon utredning, men byggnadsstyrelsen hade blivit i tillfälle att under hand taga del av de kalkyler, som läge till grund för beräkningen, och hade styrelsen därvid med hänsyn till regionplaneutredningens omfattning funnit, att de angivna kostnaderna icke torde kunna nedbringas.

För bedömande av huru stor del av detta belopp, som rättvisligen borde falla på statsverket, finge byggnadsstyrelsen hänvisa till den inom länsstyrelsens landskontor gjorda utredningen över omfattningen av statens mark inom socknarna utanför Stockholms stads jurisdiktion inom en omkrets av 2 mil från Stockholms Stortorg, vilken utredning utvisade, att i genomsnitt 38 % av totalarealen av fast egendom inom socknarna vore statlig; 38 % av 150,000 kronor utgjorde 57,000 kronor eller det belopp, länsstyrelsen ansett böra utgå av statsmedel, sedan landstinget, under förutsättning att i centralkommissionen få insätta en representant, patagit sig 36,000 kronor av totalkostnaden.

Byggnadsstyrelsen kunde sålunda helt ansluta sig till länsstyrelsens i utlå-  
tandet gjorda hemställan.

Slutligen ville byggnadsstyrelsen framhålla, att styrelsen, i likhet med läns-  
styrelsen, även förutsatt, att staten bestrede arvodet till den av Kungl. Maj:t  
tillsatta ordföranden i centralkommissionen, och borde givetvis samma förhål-  
lande gälla beträffande de sakkunniga, som vid sidan av övervakandet av pla-  
nen ur allmän stadsplanesynpunkt skulle hava att bevaka statens intressen så-  
som markägare. Styrelsen ansåge sig emellertid ej kunna angiva något belopp  
för denna ersättning, innan omfattningen av deras arbete blivit närmare bestämd.

*Statskontoret* har anfört följande:

Behovet av en regionplan för Stockholms omgivningar syntes vara ådagalagt;  
och funne statskontoret riktigt, att staten såsom den högsta samhällsorganisa-  
tionen och på samma gång stor markägare inom förortsområdet bidroge till  
kostnaderna för regionplanens upprättande.

Någon utredning beträffande storleken av dessa kostnader vore icke före-  
bragt, men hade bägge de i ärendet hörda myndigheterna, länsstyrelsen i Stock-  
holms län och byggnadsstyrelsen, vitsordat, att kostnaderna ej kunde beräknas  
till lägre belopp än det i framställningen angivna, 150,000 kronor.

Med sitt uttalande, att staten själv borde ansvara för arvodet till den av  
Kungl. Maj:t tillsatte ordföranden i centralkommissionen, syntes länsstyrelsen  
åsyfta, att denna utgift borde gäldas av andra medel än det anslag å riks-  
staten, som enligt länsstyrelsens hemställan skulle utverkas hos riksdagen.  
Statskontoret ansåge för sin del, att även det för ordförandens arvode erforder-  
liga beloppet borde på förhand beräknas, och ville ifrågasätta, om ej det-  
samma borde inräknas i övriga kostnader för förslaget genomförande.

Beträffande byggnadsstyrelsens förslag, att vid sagde ordförandes sida skulle  
vara anställda sakkunniga stadsplane- och trafikteknici, syntes stadsplane- och  
trafikteknisk sakkunskap skola bliva representerade i förorternas regionplane-  
kontor, varför det förfölle tivelaktigt, om en sådan kontrollerande institu-  
tion vore av behovet påkallad. I fråga om ersättningen till dessa sakkunniga  
ville statskontoret i varje fall göra samma erinringar som beträffande ord-  
förandearvodet.

I övrigt hade statskontoret icke funnit anledning till erinran mot vad i ären-  
det föreslagits.

Under de senaste årtiondena har bebyggelsen omkring Stockholm undergått  
en synnerligen kraftig utveckling, och denna fortskrider alltjämt med stor snabb-  
het. De samhällsbildningar, vartill denna fortgående bebyggelse givit upphov,  
uppstodo till en början huvudsakligast intill järnvägarna. Genom anläggning  
av nya förortsspårvägar och med motorfordonstrafikens alltmer ökade omfatta-  
ning hava samhällsbildningar därjämte till allt större antal uppkommit icke  
blott utmed de från huvudstaden utgående gamla huvudvägarna utan även i de  
mellan järnvägarna och dessa huvudvägar liggande områdena, och denna tätare  
bebyggelse har sökt sig allt längre ut från staden. Utvecklingen av bebyggelsen  
utanför Stockholm har emellertid icke i allo fortgått lyckligt. Många av sam-  
hällsbildningarna hava vuxit upp utan tillfredsställande planläggning, vilket  
medfört betydande svårigheter vid samhällenas fortsatta utveckling. Alldeles  
särskilt hava svårigheterna framträtt i den mån genom ökad bebyggelse sam-  
hällena kommit att omedelbart stöta intill varandra. För nödiga genomgående

Departements-  
chefen.

huvudvägar utöver de gamla landsvägarna har icke från början sörjts. För närvarande är läget sålunda, att å ena sidan behovet av snabba, säkra och billiga kommunikationer med huvudstaden oavlåtligt växer i och med det allt tätare bebyggandet, men å andra sidan hotar detta bebyggande att utveckla sig så, att allt större svårigheter möta att bereda utrymmen för erforderliga nya trafikförbindelser.

Frågan om förbättrade anordningar i trafikhänseende har också sedan mer än ett årtionde blivit alltmer brännande, och åtgärder för att främja denna frågas lösning hava tid efter annan vidtagits såväl från Stockholms stads som länsstyrelsens i Stockholms län sida, varjämte talrika hänvändelser i samma syfte förekommit från de närmast berörda förorterna. Jämväl från statens sida har denna fråga till viss del varit föremål för utredning, i det att den av Kungl. Maj:t tillsatta förortsbanekommissionen för Stockholm avgivit förslag om vissa principer för ett system av förortsbanor.

Efter hand hava trafikfrågorna kommit att ingå såsom ett led i det större spörsmålet om en ändamålsenlig planläggning av bebyggelsen såväl i själva huvudstaden som i dess omgivningar. Stockholms stad har för sin del funnit det nödvändigt att föranstalta om utarbetande av en generalplan för behandling för stadens vidkommande av problemet. Men även för de staden omslutande delarna av Stockholms län har behovet av ett motsvarande planeringsarbete gjort sig alltmera gällande, och strävandena att tillgodose detta behov hava slutligen resulterat i det nu framlagda förslaget att i samarbete med Stockholms stad söka åvägabringa en allmän plan — regionplan — för det framtida bebyggandet av Stockholms omgivningar och för anordnandet av erforderliga huvudtrafikleder såväl från huvudstaden som mellan de olika samhällena inbördes.

Att en dylik planläggning i stort av områdena omkring huvudstaden är av behovet påkallad och ur olika synpunkter kommer att medföra stort gagn för därav berörda traktens framtida utveckling torde vara uppenbart och har jämväl vitsordats såväl av samtliga i ärendet hörda myndigheter som inom riksdagen nästlidet år vid behandlingen av i det föregående omförmälda motioner. Om sålunda vederbörande kommuner och enskilda hava ett stort intresse av att en dylik regionplan upprättas, så föreligga jämväl goda skäl för att även staten lämnar sin medverkan till planens förverkligande. Byggnadsstyrelsen har erinrat, att staten inom de områden utanför huvudstaden, som skulle beröras av regionplanen, äger icke mindre än i genomsnitt 38 procent av den sammanlagda markarealen i respektive socknar. Redan på grund härav har staten intresse av regionplanens tillkomst. Men även i övrigt torde det ur statens synpunkt vara angeläget, att bebyggelsen och trafikförhållandena inom rikets huvudstad med omgivningar, där omkring en tiondel av landets hela befolkning är bosatt, på ett ändamålsenligt sätt planeras för lång tid framåt. Jag vill därvid erinra om den betydelse det har för staten, som i allt större utsträckning bidrager till vägnätets utbyggande och förbättring, att vägföretag inom förevarande område planläggas och utföras på sådant sätt, att framtida dyrbara omläggningar såvitt möjligt undvikas. Det synes mig sålunda föreligga välgrundad anledning att

tillmötesgå det framställda önskemålet om bidrag av statsmedel till bestridande av de kostnader för regionplanearbetet, som eljest helt skulle i sista hand falla på ortsinvånarna. Det av länsstyrelsen föreslagna beloppet, 57,000 kronor fördelat på tre år, synes mig, jämväl med hänsyn till omfattningen av statens markinnehav inom ifrågavarande område, vara lämpligt avvägt. Jag vill alltså förordna, att staten bidrager med nämnda belopp, fördelat på sålunda angivet sätt.

För att övervaka och leda regionplanearbetet har föreslagits skola tillsättas en centralkommission, vars ordförande skulle utses av Kungl. Maj:t. Då vid detta arbete mot varandra stridande synpunkter icke sällan torde komma att göra sig gällande och en framträdande uppgift för ordföranden lär bli att, såsom länsstyrelsen framhållit, verka sammanhållande och, om så skulle erfordras, utjämnande mellan olika intressen, anser jag mig böra förordna, att nämnde ordförande utses av Kungl. Maj:t, som jämväl torde böra bestämma arvode till honom. Länsstyrelsen synes hava avsett, att detta arvode skulle bestridas av andra statsmedel än det anslag, varom länsstyrelsen hemställt. Då statens kostnader för regionplanearbetet icke synas böra överstiga det av mig ovan förordade beloppet, tillhoppa 57,000 kronor, torde, såsom jämväl statskontoret ifrågasatt, utgiften för ordförandearvodet få täckas av nämnda belopp.

Byggnadsstyrelsen har framfört den tanken, att till ordförandens förfogande skulle ställas särskilda sakkunniga i trafikteknik och stadsplaneväsen för att i statens intresse följa och i viss omfattning deltaga i regionplanearbetet. Det synes kunna ifrågasättas, huruvida en dylik anordning skall vara påkallad och, i varje fall, huruvida icke erforderligt sakkunnigbiträde vid behov skall kunna lämnas från vederbörande ämbetsverk. Utan att taga ståndpunkt till detta spörsmål vill jag emellertid framhålla, att, därest dylika sakkunniga skulle finnas behöfliga, detta icke lär böra föranleda utgift för statsverket utöver förut nämnt belopp.

Vad beträffar organisationen av regionplanearbetet, har denna, i avvaktan på huruvida statsbidrag skulle kunna erhållas, ännu icke slutgiltigt utformats. Det synes emellertid lämpligt, att den definitiva organisationsplanen föreligger och i sina huvuddrag underställes Kungl. Maj:ts prövning och godkännande, innan någon del av statsbidraget utbetalas. Likaledes torde dessförinnan böra visas, att arbetets genomförande är i vad angår bidrag från orterna väsentligen säkerställt.

Såsom förut nämnts, har det belopp å 57,000 kronor, varmed staten skulle bidraga till ifrågavarande kostnaders bestridande, avsetts att fördelas på tre år. För budgetåret 1929/1930 skulle alltså erfordras ett belopp av 19,000 kronor.

På grund av vad sålunda anförts får jag hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att såsom bidrag till kostnaderna för upprättande av en regionplan för Stockholm med omgivning ar bevilja ett belopp av 57,000 kronor samt därav för budgetåret 1929/1930 såsom *extra* reservationsanslag anvisa ett belopp av ..... kronor 19,000.

*Kungl. Maj:ts proposition nr 49.*

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

Ur protokollet:

*Fredric Hawerman.*

---