

Nr 53.

Av herrar **Karlsson** i Stuvsta och **Persson** i Stockholm, om statsbidrag till Lidingöbrons bekostande, underhåll och drift.

Med ikraftträdandet av den nya väglagstiftningen den 1 januari 1944 har vägväsendet på landsbygden förstatligats medan städer och större stadslignande samhällen fortfarande äro väghållare. Dock äro de senare i huvudsak principiellt likställda med landsbygden såtillvida som statsanslag kan utgå med upp till 95 % för anläggande och underhåll av allmänna vägar jämte broar. Den nya väglagstiftningen avsåg givetvis att, särskilt i samband med biltrafikens utveckling, modernisera vägväsendet samt åstadkomma större rättvisa medborgarna emellan vid bestridandet av kostnaderna för detta.

I samband med denna utveckling anse vi oss böra påtala trafikförhållandena mellan Lidingö och Stockholm. Bron mellan dessa båda städer, som är Lidingös enda förbindelse med fastlandet, anlades under förra världskriget gemensamt av de båda städerna, vilka med lika stor del hittills bestridit anläggnings- och underhållskostnader. På grund av staden Lidingös begränsade finansiella resurser ha dessa kostnader till huvudsaklig del tagits direkt av trafikanterna medelst en broavgift (20 öre tur och retur för gående och cyklist, 25 öre för spårvägstrafikant, 1 krona för bilist etc.), vilken alltjämt belastar dessa och som utgör ett såväl bedrövligt unikt som betungande och utan motsvarighet i vårt land varande förhållande.

Till bestridande av kostnaderna för broanläggningen, vilka uppgingo till cirka 10.9 miljoner kronor, utgick inget som helst statsbidrag, trots att sådant borde ha kunnat beviljas enligt mom. 3 i kungl. kung. den 27 juni 1914 angående statsbidrag till väganläggningar och vägförbättringar, bro- och hamnbyggnader samt upprensning av åar och farleder (SFS 320/1914). Kostnaderna för broanläggningen bestredos med upplånade medel och underskottet på brons drift med avräkning av medel för förräntning och amortering samt underhållskostnader utgjorde 1943, efter avdrag av belopp för reservfonden, inte mindre än 140 700 kronor trots den extra belastning som trafikanterna vidkännas genom broavgiften.

Med hänsyn till att Lidingöbron lika mycket som varje annan allmän väg i vårt land är att betrakta som varande av allmän betydelse för trafiken och icke minst med hänsyn till att broavgiften för Lidingös innevånare, som för övrigt i stor utsträckning ha sitt förvärsarbete utom staden, innebär en andra och extra vägs katt, som dessutom hindrar utvecklingen av staden Lidingö, anse vi att staten bör medverka till att avskaffa

broavgiften och göra bron till en avgiftsfri allmän väg. Det bör härvidlag framhållas, att den ursprungliga låneskulden på cirka 10,9 miljoner kronor har nedamorterats till cirka 7,2 miljoner kronor eller cirka 2/3 av den ursprungliga skulden, vilket skuldbelopp, 2/3 av anläggningskostnaderna, motsvarar vad som med hänsyn till ovannämnda kungl. kung. av den 27 juni 1914 om statsbidrag med 2/3 till dylika anläggningar från början borde ha utgått som statsbidrag. Som förut nämnts utgår numera statsbidrag till dylika anläggningar även i städer med ända till 95 % av anläggningskostnaderna, varjämte statsbidrag för underhåll av för den allmänna trafiken väsentliga vägar och gator i städer och samhällen, som äro egna väghållare, för närvarande likaledes utgår med 95 %.

Vi anse det därför till fullo motiverat, att staten beviljar sådant bidrag till de årliga omkostnaderna för Lidingöbron att brolånen kunde avvecklas och bron underhållas utan fortsatt uttagande av broavgift och utan att vederbörande städer åsamkades större utgifter än vad som kan anses skäligt i jämförelse med allmän väg eller gata i andra städer och samhällen som äro egna väghållare och där ovannämnda statsbidrag utgår.

Nuvarande årliga kapitalkostnader för Lidingöbron belöpa sig till cirka 532 000 kronor, därav 260 000 kronor i räntor och 272 000 kronor i amorteringar. Härtill komma kostnaderna för brons underhåll och drift. De kostnader för brons administration, cirka 38 000 kronor per år, som sammanhånga med uttagandet av broavgift, bortfalla givetvis om denna slopas. Det förhållandet att bron inte bara betjänar vägtrafiken utan även spårvägstrafiken anse vi sakna betydelse i detta sammanhang, varvid bör anmärkas att cirka 2/3 av de nuvarande broinkomsterna härröra från vägtrafiken samt att spårvägstrafiken är kombinerad med godstågstrafik.

Med hänsyn till ovanstående, som vi även veta är ett uttryck för den allmänna meningen hos den befolkning, som beröres av ifrågakvarande angelägenhet, jämte meningen hos vederbörande kommunala myndigheter, föreslå vi,

att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställer om proposition till innevarande års riksdag, med förslag om att sådant bidrag för Lidingöbrons bekostande, underhåll och drift måtte utgå av statsmedel att broavgiften kunde avskaffas och berörda städer icke åsamkas större utgifter än vad som är skäligt med hänsyn till nu gällande bestämmelser beträffande allmänna vägar.

Stockholm den 17 januari 1945.

Erik Karlsson.

Set Persson.