

Nr 46.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående statsbidrag i samband med borttagande av broavgifterna vid Lidingöbron; given Stockholms slott den 1 februari 1946.

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

GUSTAF.

Torsten Nilsson.

Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 1 februari 1946.

Närvarande:

Statsministern HANSSON, ministern för utrikes ärendena UNDÉN, statsråden WIGFORSS, SKÖLD, QUENSEL, GJÖRES, ERLANDER, DANIELSON, VOUGT, MYRDAL, ZETTERBERG, NILSSON, STRÄNG, ERICSSON, MOSSBERG.

Efter gemensam beredning med chefen för finansdepartementet anför chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Nilsson:

I det förslag till lag om allmänna vägar, som förelades 1934 års riksdag genom proposition nr 21, stadgades i 67 §, att väg- och bropenningar, där de

hittills av vägfarande 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 bronns 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 föresloge 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 vägfarande 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 torde 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.

Frågan om broavgifternas borttagande har nyligen varit föremål för riksdagens prövning. Sålunda hemställdes nästlidet år i en inom riksdagens andra kammare väckt motion (II: 53), att riksdagen måtte i skrivelse till

Kungl. Maj:t anhålla om proposition till riksdagen med förslag om att sådant bidrag till Lidingöbron bekostande, underhåll och drift måtte utgå av statsmedel, att broavgiften kunde avskaffas samt Lidingö stad och Stockholms stad icke åsamkades större utgifter än vad som vore skäligt med hänsyn till gällande bestämmelser beträffande allmänna vägar. Riksdagen fann motionen ej föranleda någon åtgärd, då frågan vore föremål för Kungl. Maj:ts prövning.

Den nuvarande Lidingöbron, som byggdes under åren 1917—1926 och ersatte en tidigare befintlig flottbro, har dragit en byggnadskostnad av omkring 10,9 miljoner kronor. Kostnaderna ha bestritts av Stockholm och Lidingö, vilka för ändamålet upplagt sex särskilda obligationslån, av vilka de båda först upplagda å tillhopa 4 500 000 kronor slutamorteras åren 1957 och 1958 samt de fyra övriga å tillhopa 6 180 000 kronor slutamorteras under åren 1962—1966. Efter numera verkställda konverteringar löpa lånen med 2,7—3,45 % ränta utom ett dellån av år 1926, som löper med 5 % ränta. Sistnämnda lån är dock konverterbart år 1956. Inkomsterna av broavgifterna, i den mån de icke erfordras för bestridande av kostnaderna för drift och underhåll av bron, användas till förräntning och amortering av lånen, i första hand de fyra sist upplagda. Ansvaret för den förräntning och amortering, som ej kan bestridas av influtna broavgifter, fördelas mellan städerna enligt ett särskilt avtal på så sätt, att ansvaret för de båda först upplagda lånen delas lika, medan Lidingö ensam svarar för de fyra sista lånen. Den återstående låneskulden utgjorde den 1 januari 1946 6 696 436 kronor, varav Stockholm svarade för 1 236 686 kronor och Lidingö för 5 459 750 kronor.

Broföretaget förvaltas av en styrelse, Lidingöbrostyrelsen, som består av sex ledamöter och fyra suppleanter från vardera Stockholm och Lidingö med en av Kungl. Maj:t utsedd ordförande. Styrelsen har utsett ett organ, kallat Lidingöbroförvaltningen, som har att ombesörja den omedelbara verkställigheten av styrelsens beslut samt att utöva det närmaste inseendet över anläggningens drift m. m. Bropersonalen utgöres av en bromästare och ett antal brovakter.

Kungl. Maj:t har senast den 5 oktober 1945 på ansökan av Lidingöbrostyrelsen fastställt taxa för trafik å och fart genom Lidingöbron, att gälla tills vidare intill dess Kungl. Maj:t annorlunda förordnar. Enligt taxan är avgiften 50 öre för automobil och 25 öre för motorecykel, därvid särskild avgift ej erlägges för föraren, 10 öre för gående, ridande, cyklande eller åkande person med nyss angivet undantag och med undantag för spårvägspassagerare samt 12 öre för spårvägspassagerare.

Spårvägstrafiken över bron omhänderhaves av Lidingö trafikaktiebolag för norra Lidingöbanan och av trafikaktiebolaget Stockholm—Södra Lidingön för södra Lidingöbanan. Omnibustrafiken över bron ombesörjes av Lidingö omnibusaktiebolag. De tre nämnda bolagen redovisa till Lidingöbrostyrelsen de broavgifter, som upptagas av trafikanterna.

Det senast föreliggande bokslutet för Lidingöbrostyrelsen, nämligen för år 1944, utvisar följande.

Vinst- och förlusträkning.*Inkomster.*

	Kronor	Kronor
Influtna broavgifter genom banorna.....	354 410: 39	
Influtna broavgifter genom egen uppbörd	262 411: 80	
Hyror och arrenden.....	8 701: 21	
Markägareavgifter	14 378: 28	639 901: 68
Ränta å av Stockholms och Lidingö städer disponerade reservfondsmedel		4 246: 67
Uttagning ur reservfonden		14 378: 53
	<u>Kronor</u>	<u>658 526: 88</u>
Brist att täckas av Stockholms och Lidingö städer.....		542: 96
	<u>Kronor</u>	<u>659 069: 84</u>

Utgifter.

Driftskostnader	86 552: 26	
Underhållskostnader	40 575: 26	
Räntor	121: 52	
Avsättning till reservfonden av å densamma under året upplupen ränta	4 246: 67	
Amorteringar och räntor å lån nr 3—6 (Kronor 6 180 000: —).....	294 463: 56	425 959: 27
Amorteringar och räntor å lån nr 1 och 2 (Kronor 4 500 000: —)		218 732: 04
Arbeten för brons ombyggnad att bestridas med reservfondsmedel		14 378: 53
	<u>Kronor</u>	<u>659 069: 84</u>

Balansräkning.*Tillgångar.*

	Kronor	Kronor
Kassabehållning	117: 60	
Innestående hos AB Svenska Handelsbanken	12 079: 58	
Innestående medel å postgiro	452: 05	
Hos Stockholms och Lidingö städer innestående reservfondsmedel.....	96 035: 43	108 684: 66
Inventarier enligt särskild förteckning		1: —
Fordringar		66 724: 91
Brons anläggningskostnad	10 680 000: —	
Låneanskaffningskostnad	201 970: 05	10 881 970: 05
Avgår verkställda amorteringar	3 898 705: 90	6 983 264: 15
Årets underskott		542: 96
	<u>Kronor</u>	<u>7 159 217: 68</u>

	Skulder.	Kronor	Kronor
Av Stockholms stads drätselnämnd förskotterade medel			77 578: 10
Av brovakterna inbetalta garantimedel			2 340: —
Reservfond: $\frac{1}{4}$ 1944		106 167: 29	
Avsättning under året		4 246: 67	
		<u>110 413: 96</u>	
Under året disponerade medel.....		14 378: 53	96 035: 43
Resterande låneskuld			<u>6 983 264: 15</u>
			Kronor 7 159 217: 68

I sin förenämnda skrivelse den 2 maj 1944 anföra *städerna* såsom allmän motivering för sin framställning 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 Lidingöbron 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 upprensning av åar och farleder.

Ett avskaffande av de för broföretagets finansiering utgående broavgifterna tedde sig berättigat ur allmänhetens synpunkt, emedan erläggande av vägs-katt 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 bli av prejudicerande natur, då något med Lidingöbron analogt fall veterligen icke finnes.

Beträffande beräkningen av ett eventuellt statsbidrag anföra städerna i huvudsak följande.

Vid en bedömning av behovet av statsbidrag förtjänar beaktas, att den ursprungliga låneskulden 10 881 970 kronor 05 öre vid 1944 års början ned-amorterats till 7 256 184 kronor 47 öre. Det återstår sålunda totalt ungefär samma belopp som det, för vilket statsbidrag hade kunnat utgå enligt kungörelsen den 27 juni 1914.

De nuvarande årliga kapitalkostnaderna uppgå till cirka 532 000 kronor, därav 260 000 kronor i räntor och 272 000 kronor i amorteringar. Bidrags-underlaget måste emellertid bedömas jämväl ur den synpunkten, att bron tjänar icke blott vägtrafikens utan även spårvägstrafikens intressen. I förevarande sammanhang torde endast få tagas i beaktande bronns uppgift att tillgodose vägtrafikens behov.

En uppdelning av en årskostnad av 532 000 kronor torde icke kunna ske

på annat sätt än proportionellt efter de inkomster, som under normala trafikförhållanden inflyttit av vägtrafiken respektive av spårvägstraafiken. Under åren 1936—1938 ha icke fullt 65 % av inkomsterna genom broavgifter härrört från vägtrafiken. Med tillämpning av detta procenttal skulle alltså av den nyssnämnda årskostnaden ett belopp å omkring 345 000 kronor belöpa sig på vägtrafiken samt kunna läggas till grund för beräkningen av ett eventuellt statsbidrag. Om detta fastställes enligt den princip, som införts genom den nya väglagstiftningen, kommer bidragsbeloppet att uppgå till för år räknat 95 % av 345 000 kronor eller omkring 328 000 kronor.

Det bör emellertid härvid anmärkas, att enligt numera gällande bestämmelser statsbidrag, bestämt för en tidsperiod av fyra år, bör utgå med 95 % av kostnaden för vanligt årligt underhåll och drift, inberäknat avlöningar till broklaffmaskinister. Om broavgifterna borttagas och sålunda uppbörderna av broavgifter vid bron försvinner, beräknas inbesparingar i fråga om kostnaderna för broförvaltning och brovakter kunna göras med sammanlagt cirka 38 000 kronor, varigenom alltså det erforderliga statsbidraget till underhållet och driften skulle nedgå med omkring 36 000 kronor per år.

Härjämte bör erinras om städernas årliga kostnader för täckande av broföretagets underskott. I medeltal åren 1936—1938, då normala trafikförhållanden rådde, utgjorde detta underskott cirka 85 600 kronor för år. Enligt ovan tillämpad beräkningsgrund torde 65 % härav eller omkring 56 000 kronor böra anses hänföra sig till den för vägtrafiken avsedda delen av bron. Det kan givetvis ifrågasättas, huruvida icke städerna även i fortsättningen borde påtaga sig en kostnad, ungefärligen motsvarande sist angivna belopp. Härvid bör dock bemärkas det nyssnämnda statsbidrag, som oavsett den nu förevarande bidragsfrågan bör kunna påräknas med 95 % av brons drift och underhåll. Därigenom kan underskottet beräknas komma att under alla förhållanden utjämnas. Det synes därför skäligen att beräkna ett eventuellt statsbidrag till låneskuldens täckande på sådant sätt, att brodriften hädanefter icke lämnar ett sådant underskott, som skulle undvikas vid fortsatt drift med bibehållna broavgifter.

Med utgångspunkt från sålunda lämnade uppgifter torde, uttala städerna slutligen, statsmakterna kunna fastställa de relationstal, enligt vilka kostnaderna för broföretaget, avseende såväl investerat kapital som drift och underhåll, hädanefter skäligen borde fördelas mellan staten och de båda städerna.

Över städernas framställning har *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* den 22 juni 1944 avgivit utlåtande.

Styrelsen meddelar först, att Lidingöbron utgjorde allmän väg enligt länsstyrelsens i Stockholms län kungörelse den 2 januari 1943 och överståthållarämbetets resolution den 3 november samma år, samt framhåller såsom sin mening, att bron torde ha blivit allmän väg långt dessförinnan, om ansökning i vederbörlig ordning gjorts.

Det vore även ur allmän synpunkt önskvärt, att trafikanterna å Lidingöbron snarast befriades från broavgifterna. Detta torde enligt styrelsens mening icke kunna ske utan medverkan från statens sida.

Styrelsen framhåller vidare, att de vid brons utförande upprättade prognoserna rörande trafikfrekvensen vid bron avsevärt överträffats. Resultatet hade blivit, att man redan stode inför planerna på en breddning av bron, ehuru lånen för brons anläggning icke vore slutamorterade. Att trafiken vore

av allmän karaktär rådde intet tvivel om. 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.

Om statsbidrag skulle beviljas i anledning av broavgifternas borttagande, borde bidraget icke bli större än de vid brons utförande gällande bestämmelserna medgäve. Då bidrag kunnat utgå med högst $\frac{2}{3}$ av kostnaderna för företaget, samt låneskulden vid början av år 1944 nedamorterats till cirka 7 256 000 kronor och reservfonden samtidigt uppgått till cirka 106 000 kronor, vore den nu förefintliga nettoskulden lika stor som det statsbidrag, som maximalt skulle kunnat utgå. Enligt styrelsens mening vore det önskvärt, att broföretagets låneskuld kunde avvecklas hastigare än amorteringsplanerna förutsatte. Frågan härom 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.

Styrelsen meddelar slutligen, att styrelsen vid den beräkning av underhållskostnaderna, som författningsenligt gjorts för år 1944, upptagit kostnaden för Lidingöbrons drift och underhåll till 76 000 kronor, vilket belopp fördelades lika på städerna Stockholm och Lidingö. Det häremot svarande sammanlagda årliga statsbidragsbeloppet uppginge till cirka 72 000 kronor. Såsom städerna framhållit skulle, om uppbörderna av broavgifterna försvunne, en kostnadsbesparing ske av omkring 38 000 kronor för år, avseende förvaltnings- och personalutgifter. Viss del av detta belopp vore emellertid av det slag, att underhållsbidrag därtill icke torde kunna utgå. Det statsbidrag, som skulle inbesparas, torde därför med den fördelning av trafiken på olika fordonsslag, som nu gällde, kunna beräknas till omkring 16 000 kronor. Det förut angivna årliga statsbidraget å 72 000 kronor skulle alltså kunna begränsas till cirka 56 000 kronor i händelse broavgifterna slopades.

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

Då nyttjandet av alla andra allmänna vägar och broar är avgiftsfritt, innebär uttagandet av broavgift i detta fall, att de, som trafikera Lidingöbron — oaktat de genom statsskatter bidraga i samma proportion som övriga medborgare till den allmänna väghållningen och därmed till att alla andra allmänna vägar och broar kunna nyttjas avgiftsfritt — belastas hårdare än andra. Detta måste anses stötande, eftersom vägväsendets förstatligande principiellt avsetts skola innebära, att staten, i mån av tillgång på medel, skall avgiftsfritt tillhandahålla (bygga och underhålla) de trafikleder, som erfordras för den allmänna samfärdseln. Önskemålet om broavgiftens upphörande framstår därför såsom starkt befoget ur rättvisesynpunkt.

Vad angår frågans rättsliga sida må framhållas, att enligt 78 § väglagen väg- och bropenningar, som hittills av de vägfärande erlagts, skola, där ej Konungen för särskilt fall annorlunda förordnar, upphöra, då sådant kan ske utan förnärmande av någons enskilda rätt. För Stockholm och Lidingö skulle broavgiftens upphörande utan compensation medföra förlust, men här torde icke vara fråga om ett förnärmande av städernas »enskilda rätt». Bron

har uppenbarligen bekostats av de båda städerna i deras egenskap av väghållare. Broavgiften skall följaktligen enligt nyssnämnda paragraf upphöra, såvida ej Konungen annorlunda förordnar.

Då brons underhåll numera till 95 % bekostas av staten, torde annat skäl till stöd för ett sådant förordnande icke kunna åberopas än att byggnadskostnaderna ännu ej slutamorterats. Det är emellertid att märka, att många andra städer upptagit lån till bestridande av kostnaderna för allmänna vägar och broar utan att detta ansetts böra medföra rätt för dem att uppbära broer eller vägavgift. Särskilt må framhållas, att framställningar från några städer, där den allmänna väghållningen övertagits av staten, om att staten även skulle övertaga ansvaret för lån, som upptagits för den allmänna väghållningen, lämnats utan avseende. Till stöd för ett upptagande av broavgift till slutamortering av byggnadskostnaderna torde följaktligen endast kunna åberopas, att broavgiftens upphörande skulle medföra särskilda ekonomiska svårigheter för städerna.

Anledningen till att man gått in för broavgifter vid Lidingöbron har uppenbarligen varit dels den omständigheten, att man vid den tidigare flottbron därstädes upptagit avgifter och att man — även om avgifterna väsentligt höjdes, då den nya bron blev färdig — ansett det enklast att fortsätta med samma system, och dels det förhållandet att, om man skulle ha finansierat lånen med skattemedel, skatterna åtminstone för Lidingös vidkommande hade måst kraftigt höjas. Skatteunderlaget i Lidingö, som då var en köping med cirka 6 700 invånare, utgjorde nämligen år 1916 endast cirka 90 000 skattekröner.

Om broavgifterna slopas, skulle med skattemedel behöva täckas 345 000 kronor, motsvarande den till vägtrafiken hänförliga andelen av kapitalutgifterna. Enligt i städernas framställning lämnad uppgift skulle emellertid de årliga förvaltningskostnaderna — dessa kostnader äro ej statsbidragsberättigade — för bron minskas med 38 000 kronor, om upptagandet av broavgifterna slopas. Behovet av skattemedel skulle sålunda minskas med motsvarande belopp eller till 307 000 kronor per år. Beaktas slutligen den omständigheten, att städerna tidigare haft att täcka ett årligt underskott av 56 000 kronor med skattemedel, finner man, att med nya skattemedel skulle behöva täckas 307 000—56 000 eller 251 000 kronor per år.

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, enär 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 toges 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 rådum 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 — förslagsvis 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 framhåller, att enär Stockholm och Lidingö haft anledning räkna med att bron skulle i huvudsak komma att finansieras genom broavgifterna, och då alltså avgifternas slopande skulle helt rubba den uppgjorda finansieringsplanen, statskontoret i likhet med vad som i departementspromemorian framhållits funne skäligt, att staten genom bidrag under en kortare övergångstid beredde rådrom till en anpassning av städernas ekonomi efter de förändrade förhållandena med avseende å brokostnadernas bestridande. Beträffande storleken och formen för detta bidrag hade statskontoret icke något att erinra mot det i promemorian angivna förslaget, enligt vilket bidragsbeloppet skulle utgå med 170 000 kronor under första året och med 85 000 kronor under andra året.

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 landsvägs trafikens 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 länens 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 — om statsbidraget lämnades städerna och icke Lidingöbrostyrelsen — utgångspunkten för Lidingös del vara ett belopp av 185 000 kronor, som utgjorde Lidingös andel i merkostnaden. Drätselkammaren ifrågasatte emellertid, huruvida icke statsbidraget rätteligen, i stället för att fördelas mellan Stockholm och Lidingö, i sin helhet borde utbetalas till Lidingöbrostyrelsen för att av styrelsen disponeras för räntor och amorteringar på brolånen i den ordning, som broavtalen föreskrev i fråga om inflytande broavgifter, det vill säga i första hand till förräntning och amortering av lån, för vilka Lidingö stad ensam svarade.

Länsstyrelsen i Stockholms län anser det vara ett av vägväsendets förstatligande i viss mån aktualiserat, allmänt intresse, att Lidingöbrons trafikanter befriades från utgörandet av broavgiften. Även om Kungl. Maj:t formellt sett hade möjlighet att låta broavgifterna upphöra utan vidare, funne länsstyrelsen en sådan åtgärd föga förenlig med den mening, som av riksdagen uttalades vid antagandet av 1934 års väglag och jämväl tog sig visst uttryck i själva lagtexten, lika litet som med vad, som vid antagandet av nu gällande väglag anfördes till stöd för att i denna lag i oförändrad form upptaga hithörande stadgande i 1934 års väglag. Det torde knappast kunna göras gällande, att de ekonomiska hänsyn, som dikterat statsmakternas ståndpunkt i angivna sammanhang, förlorat sin giltighet sedan dess.

Länsstyrelsen framhåller, 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. Inför hotet av en sådan utveckling funne länsstyrelsen uteslutet att genomföra den önskvärda avvecklingen av broavgifterna med mindre staden bereddes skälig kompensation av statsmedel, en kompensation, vilken framstode såsom desto mera berättigad som statsbidrag icke utgått till kostnaderna för brons anläggning och de genom bron förbundna städerna, såsom i departementspromemorian med all rätt framhållits, haft grundad anledning räkna med att bron i hudsak skulle finansieras genom broavgifterna.

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. Ur rättvise- och billighetssynpunkt funne länsstyrelsen den av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen diskuterade bidragsgrunden ha större fog för sig, även om måhända viss jämkning av denna kunde ifrågasättas med hänsyn därtill, att anläggningskostnaderna till viss del finansierats genom redan influtna broavgifter.

Enligt länsstyrelsens förmenande krävde rättvisan, att spårvägstrafikanterna i lika mån som andra trafikanter komme i åtnjutande av den lättnad, varom här vore fråga.

Stockholms stads kammarkontor uttalar till en början, att enligt dess uppfattning ett förordnande om broavgifternas borttagande icke skäligen syntes kunna meddelas med mindre städerna erhöle kompensation genom statsbidrag, som möjliggjorde förräntning och amortering av den återstående låneskulden för brons anläggningskostnader.

Ett borttagande av broavgifterna utan kompensation skulle, meddelar kammarkontoret, för Stockholms del medföra en årlig kostnad av maximalt omkring 110 000 kronor, vartill komme stadens andel i framtida förvaltningskostnader m. m. Å andra sidan skulle ett slopande av avgifterna icke bereda Stockholms innevånare någon större fördel, enär stockholmarna i endast mycket begränsad omfattning torde begagna sig av bron. Med hänsyn till sistnämnda omständighet funnes enligt kontorets uppfattning från Stockholms stads sida intet intresse för avgifternas borttagande utan att full kompensation erhöles för den merkostnad, som härav skulle bli en följd.

Beträffande frågan om avgifterna för spårvägstrafiken ansåge kammarkontoret, att för finansiering av den del av låneskulden för brokostnaderna, som belöpte på spårvägstrafiken, broavgifter även i fortsättningen borde få uttagas av denna trafik genom inräkning av sådan avgift i biljettpiserna.

Stockholms stadskollegium åberopar i huvudsak vad kammarkontoret anfört samt erinrar därjämte om väg- och vattenbyggnadsstyrelsens uttalande i ärendet den 22 juni 1944, att med den inställning staten numera intoge i fråga om bidrag till allmänna vägväsendet alla skäl talade för bifall till städernas förevarande framställning. I departementspromemorian vitsordades också, att önskemålet om broavgifternas upphörande framstode såsom starkt befogat ur rättvisesynpunkt.

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 spårvägstrafiken belöpande kostnaden bliva statsbidragsberättigad.

Såsom villkor för beviljande av statsbidrag enligt här föreslagna grunder borde enligt överståthållarämbetets uppfattning gälla, att samtliga broav-

gifter avskaffades, alltså även de, som nu uttoges av spårvägspassagerarna genom förhöjda biljettpriiser för spårvägsfärder.

Överståthållarämbetet uttalar slutligen, att Stockholms och Lidingö städer med hänsyn till vad som anförts av utskott och sakkunniga vid förarbetena till såväl 1934 som 1943 års väglagar syntes i viss mån kunna anses garanterade rätten att upptaga broavgifter, så länge de för brons byggande upptagna lånen icke vore slutamorterade och för såvitt städerna icke — i åtminstone mera avsevärd utsträckning — erhöle statsbidrag för sina utgifter för lånen.

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. De förslag, som framlagts i departementspromemorian, avsåge däremot ett i förhållande till den återstående kapitalskulden helt obetydligt belopp.

Vid bedömande 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 spårvägstrafiken. Ett borttagande av avgifterna för vägtrafiken borde enligt styrelsens uppfattning ovillkorligen samordnas med ett borttagande eller en avsevärd sänkning av den del av spårvägsavgifterna, som närmast motsvarade broavgift. Om endast vägtrafiken frigjordes från broavgifter, och däremot svarande kostnader helt eller till avsevärd del påfördes skattebetalarna i de båda städerna, komme de skattebetalare, som anlidade spårväg, att belastas med såväl de kvarvarande spårvägsavgifterna som en del av de förutvarande vägtrafikavgifterna. De komme alltså att drabbas hårdare än nu vore fallet.

Under erinran om att Lidingö stad i mycket högre grad än Stockholms stad vore ansvarig för brons ekonomi, framhåller styrelsen, att därest avgifterna för såväl vägtrafik som spårvägstrafik varit slopade, skulle belastningen år 1945 för låneannuiteterna varit 110 000 kronor för Stockholms stad och 390 000 kronor för Lidingö stad. Den skulle inneburet en ökning av den nuvarande skattebelastningen för bron med 80 000 respektive 360 000 kronor. Men därtill komme, att de lån, vari Stockholms stad hade det slutliga ansvaret, bleve slutamorterade år 1958, medan Lidingö stad icke bleve fri från amortering å sina lån förrän år 1966. Enligt de uppgifter, som stode styrelsen till buds rörande återstående låneskuld, belöpte i avrundade tal 1 374 000 kronor på Stockholms stad och 5 882 000 kronor på Lidingö stad. Toge man därjämte hänsyn till Lidingö stads lägre skattekraft, funne man, att Lidingö stad under nyss angivna förutsättning skulle varit ojämförligt hårdare belastad än Stockholms stad.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, som förklarar sig alltjämt anse, att statsbidrag till brokostnaden borde beräknas med stöd av den kvarstående,

å vägtrafiken belöpande kapitalskulden, framlägger härefter följande synpunkter rörande beräkningen och disponerandet av ett mindre bidrag till nämnda kostnader, för den händelse ett sådant ansåges böra utgå endast för att underlätta övergången till brons drift utan vägtrafikavgifter.

Under förutsättning, att bedömningen sker enligt skälighetsprincipen, blir det trots allt nödvändigt att utkräva viss ersättning av Lidingöbanorna för nyttjande av bron. 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 biljettpiserna skulle bli möjlig. Någon säkerhet för att en sådan sänkning kan bli bestående föreligger dock ej. Det beror på om spårvägstrafigen kan komma att bibehålla sin omfattning, när vägtrafikavgifterna slopas samt buss- och biltrafiken åter blir fri. Styrelsen utgår emellertid i det följande från att banornas ersättning fastställs till 175 000 kronor per år.

Ersättningen har förutsatts skola i första hand disponeras till täckande av annuiteter å lån, för vilka Lidingö stad ensam svarar. Den ökade skattebelastningen för staden minskas då till 185 000 kronor. För Stockholms stad är den enligt vad förut nämnts 80 000 kronor.

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. Om bidraget avväges att utgå på detta sätt, skulle Lidingö stad komma att succesivt få övertaga den ökade skattebelastningen i anledning av broavgifternas bortfallande.

Styrelsen uttalar slutligen, att därest statsbidraget begränsades på sätt som här angivits, detsamma borde kunna utgå av anslaget till bidrag till byggande av vägar och gator.

I skrivelse den 11 september 1945 ha *Lidingö trafikaktiebolag* och *trafikaktiebolaget Stockholm - Södra Lidingö* framställt erinringar mot den fördelning av kapitalkostnaderna på vägtrafik och järnvägstrafig, som gjorts i städernas framställning och varpå de följande utredningarna grunda sig. Trafikbolagen anföra bland annat följande.

I städernas framställning har fördelningen av kapitalkostnaderna skett i proportion till inkomsterna från trafiken över bron under en viss tidsperiod dels av landsvägstrafigen och dels av järnvägstrafigen. Det synes trafikbolagen rättvisare att vid beräkningen utgå från följande förutsättningar. Vid broavgifternas fastställande år 1925 belastades gång- och cykeltrafikanterna med 10 öre per enkel resa, under det att järnvägstrafiganterna belastades med 12 öre per enkel resa. Det högre priset, 2 öre, ansågs därför vara den andel av brokostnaderna, som rättvisligen borde belasta järnvägstrafiganterna för de merkostnader för bron, som inläggning av järnvägsräls m. m. belastar bron utöver kostnaderna för landsvägsbron. Under det första trafikåret, 1926, företogo järnvägstrafiganterna 1 732 000 resor över bron. Två-öres-tillägget för dessa trafikanter inbringade sålunda 34 460 kronor. Enär banornas redovisning och den egna uppbörderna för gångtrafikanter, cyklar,

bilar o. dyl. uppgick till 511 261 kronor, utgjorde alltså inkomsten av tvåöringen endast 6,7 %. Vid tidpunkten för broavgifternas fastställande synes man sålunda räknat med endast 5 % av anläggningskostnaden som extrakostnader i brobyggnaden för järnvägstrafikens förande över bron.

Beträffande merkostnaden för en kombinerad järnvägs- och landsvägsbro i förhållande till en ren landsvägsbro utvisar en teknisk utredning, som verkställdes av ingenjör D. Lidberg, att denna merkostnad kan beräknas till omkring 3,2 % av brons anläggningskostnad. Den nuvarande återstående låneskulden utgjorde den 31 december 1944 6 983 264 kronor. 3,2 % av detta belopp eller 223 464 kronor är sålunda den återstående låneskulden för järnvägarnas andel i brokostnaden.

Trafikbolagen vilja i detta sammanhang ytterligare hänvisa till väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förnyade utlåtande den 30 april 1945, vari bl. a. framhållits, att ett borttagande av broavgifterna för vägtrafiken ovillkorligen bör samordnas med ett borttagande eller en avsevärd sänkning av den del av spårvägsavgifterna, som närmast motsvarar broavgift, ävensom till vad länsstyrelsen i Stockholms län framhållit därom, att rättvisan kräver, att spårvägstrafikanterna i motsvarande mån som andra trafikanter komma i åtnjutande av den lättnad, som ett avskaffande av broavgifterna skulle innebära.

Med hänvisning till det anförda hemställda trafikbolagen, 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 den 22 september 1945 över trafikbolagens skrivelse anført bland annat följande.

Enligt den nu föreliggande framställningen från Lidingöbanorna borde banornas andel i brokostnaden beräknas med stöd av att trafikanterna på banorna belastats med en broavgift av 12 öre per tur under det att gångtrafikanten haft en broavgift av 10 öre pr tur. Kostnaden för banorna som sådana kunde därför anses motsvara 2 öre per passagerare och tur, vilket enligt banornas framställning skulle motsvara 5 procent av kapitalkostnaden. Såsom framgår av en ärendet bilagd utredning skulle brons anläggningskostnad ha ökat med 3,2 procent på grund av den förstärkning av densamma som erfordrats för banornas del.

Enligt väg- och vattenbyggnadsstyrelsens åsikt kan banornas andel i brokostnaden ej bedömas med stöd enbart av en dylik kostnadsökning, utan hänsyn bör tagas även till banornas skäliga andel av grundkostnaden. Å andra sidan synes ett belastande av Lidingöbanorna med så stort belopp, som städerna i sin framställning förutsatt, icke kunna utan vidare accepteras, utan frågan bör göras beroende av, huruvida banorna äro i stånd att erlagga beloppet sedan trafikanterna på banorna erhållit en skälig sänkning av sina avgifter.

Det skulle givetvis vara möjligt att även på annat sätt än som här ovan relaterats räkna sig fram till en fördelning av brokostnaden. Det är emellertid enligt styrelsens förmenande vanskligt att i detta fall beräkningsmässigt komma fram till en rättvis fördelning, då det hela slutligen måste bli en skälighetsfråga.

Lidingöbron torde vara den enda bro här i landet, för vars passerande trafikanterna ha att erlägga broavgifter. Systemet med broavgifter strider klart mot principerna för det allmänna vägväsendets finansiering. Det medför också besvär för trafikanterna samt improduktiva kostnader för avgifternas upptagande och redovisning. Borttagandet av dessa avgifter är därför önskvärt, och frågan härom har också redan tidigare varit på tal. Därvid har det emellertid befunnits, att ett slopande av avgifterna skulle medföra obilliga ekonomiska verkningar för de båda i broföretaget intresserade städerna Stockholm och Lidingö, varför frågan fått förfalla.

Då den nu ånyo upptagits till behandling, har såsom en förutsättning för dess lösning angivits, att staten vore villig medverka härtill i form av bidrag till avvecklingen av de lån, som städerna upptagit för brobygget. Enligt min mening är det i och för sig skäligt, att staten lämnar ett dylikt bidrag. Vid tiden för brobyggets igångsättande kunde nämligen statsbidrag utgå till byggande av broar av samma betydelse för vägtrafiken som Lidingöbron, och det måste anses vara ett intresse av mer än lokal karaktär att broavgifterna borttagas.

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 övervältning på dem av kostnaden för brolånens förräntning och amortering men att övervältningen 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 nedbringats 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. Jag har därför samt 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 avveckling av broavgifterna à 12 öre för spårvägspassagerarna gemensamt erlägga ett belopp av 175 000 kronor om året såsom bidrag till brolånens förräntning och amortering, dock högst ett belopp motsvarande 35 % av låneannuiteterna minskade med vissa markägareavgifter, därvid bolagen förutsatt att denna ökning av deras årliga kostnader skulle bliva i skäligen omfattning kompenserad genom en höjning — ehuru med mindre än 12 öre av den del av biljettpriserna, som för närvarande tillfaller bolagen.

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 avvecklade 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 anfört 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.

Då det härefter gäller att bedöma, huruvida statsbidraget bör i sin helhet utgå till endast en av städerna eller fördelas mellan dem samt i senare fallet hur fördelningen skäligen bör ske, torde i huvudsak följande omständigheter vara att beakta. Den nuvarande lånesumman 6 696 436 kronor kan uppdelas i tre olika delar, två å vardera 1 236 686 kronor, för vilka vardera staden svarar för var sin, och en å 4 223 064 kronor, för vilken Lidingö ensam svarar. De båda första delarna bliva slutamorterade år 1958, den tredje först år 1966. Enligt ett mellan städerna träffat avtal skola inkomsterna av broanläggningen användas i första hand till täckande av kostnaderna för brons underhåll och drift, i andra hand till betalning av ränta och amortering å den nyssnämnda tredje delen av lånesumman, för vilken Lidingö ensam svarar, och först härefter till betalning av ränta och amortering å de båda första delarna av lånesumman. Härav följer, att ett inkomstbortfall genom broavgifternas slopande — om man jämväl beaktar att

driftskostnaderna därigenom kunna avsevärt minskas och att underhållskostnaderna numera till 95 procent täckas med statsbidrag — kommer att i första hand drabba Lidingö, som genom broavgifterna haft full täckning för annuiteterna å den tredje delen av lånesumman, medan de övriga annuiteterna hittills, med undantag för åren 1944 och 1945, måst till väsentlig del betalas av de båda städerna gemensamt med uttaxerade medel. Det är därför naturligt, att den i form av bidrag från trafikbolagen avsedda kompensationen för broavgifterna i första hand kommer Lidingö till godo, och detsamma kan synas böra gälla även beträffande statsbidraget. Emellertid bör man ej bortse från att broavgifterna huvudsakligen torde erläggas av invånare i Lidingö och att alltså avgifternas borttagande är av betydligt större värde för denna stad än för Stockholm. Det må tillika framhållas, att även Stockholm fått en del av sina låneutgifter täckta genom broavgifter samt att utvecklingen härutinnan, av de båda senaste årens broavgiftsuppbörd att döma, synes gå i en för staden gynnsam riktning. De annuiter, för vilka Stockholm svarar, belöpa sig för år 1946 till 111 979 kronor och stiga successivt till 132 314 kronor för år 1957, varefter staden år 1958 slutbetalar sin låneandel med 46 158 kronor. Ett ytterligare förhållande, som i detta sammanhang torde vara förtjänt av beaktande, är den högst avsevärda skillnaden i skatteunderlag de båda städerna emellan, vilken medför att ett utgiftsbelopp, som för Stockholm icke påverkar uttaxeringen, kan för Lidingö föranleda en icke obetydlig skattehöjning.

Efter övervägandet av nyss angivna omständigheter, vilket övervägande i sista hand måste bli en bedömnings- och skälighetsfråga, förordar jag en sådan fördelning av statsbidraget de båda städerna emellan, att Stockholm erhåller 15 och Lidingö 85 procent av detsamma. Statsbidrag skulle alltså utgå till Stockholm med 15 000 och till Lidingö med 85 000 kronor om året.

Om man räknar med att trafikbolagens bidrag och förutnämnda årliga inkomster om tillhoppa cirka 27 000 kronor helt användas till finansieringen av de lån, för vilka Lidingö ensam svarar, samt att statsbidrag enligt av mig nyss förordade grunder börjar utgå från och med den 1 januari 1947, torde städernas utgifter för brolånen kunna beräknas komma att belöpa sig till ungefär följande till jämna tusental kronor avrundade belopp:

År	Stockholm	Lidingö	År	Stockholm	Lidingö
1947	98 000	127 000	1956	115 000	170 000
1948	100 000	131 000	1957	117 000	177 000
1949	102 000	135 000	1958	46 000	210 000
1950	103 000	140 000	1959	—	199 000
1951	105 000	144 000	1960	—	201 000
1952	107 000	149 000	1961	—	204 000
1953	109 000	154 000	1962	—	208 000
1954	111 000	159 000	1963	—	108 000
1955	113 000	164 000	1964	—	4 000

Även om man tar i betraktande, att städerna vid sidan av dessa utgifter också ha att bestrida vissa drifts- och underhållskostnader för bron, kan dock en finansieringsbörda av ungefärligen nyss angivna storleksordning icke anses alltför betungande. Under åren 1926—1943 uppgick den brist, som städerna hade att med skattemedel täcka för broföretaget, till i medeltal cirka 77 000 kronor årligen för vardera staden. Vad särskilt Lidingö beträffar, för vilken stad bördan måste bliva mest kännbar, må ånyo framhållas de avsevärda fördelar för nästan alla stadens invånare, som broavgifternas slopande kommer att innebära, samt den utveckling mot ett betydligt ökat skatteunderlag, som man har anledning räkna med att staden går till mötes under de närmaste åren.

Det av mig förordade statsbidraget är av beskaffenhet att böra utgå av automobilskattemedel. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har föreslagit, att bidraget måtte utgå av anslaget Bidrag till byggande av vägar och gator. Varken detta eller något annat av de anslag å riksstaten, vilka skola avräknas mot automobilskattemedlen, kan dock utan tillstånd av riksdagen disponeras för nu ifrågakvarande ändamål. Med biträdande av styrelsens förslag i denna del förordar jag därför, att Kungl. Maj:t inhämtar riksdagens medgivande till att statsbidrag i enlighet med de grunder jag nyss angivit må utgå av anslaget Bidrag till byggande av vägar och gator.

Det är min avsikt att, därest riksdagen giver ett sådant bemyndigande, anmäla frågan om broavgifternas borttagande.

Jag hemställer nu, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen medgiva,

att efter det av Kungl. Maj:t meddelat tillstånd till upptagande av trafikavgifter vid Lidingöbron upphört att gälla statsbidrag enligt i det föregående angivna grunder må med anlåtande av anslaget Bidrag till byggande av vägar och gator utgå till städerna Stockholm och Lidingö.

Till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan behagar Hans Maj:t Konungen lämna bifall samt förordnar, att proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar skall avlåtas till riksdagen.

Ur protokollet:

C.-A. von Schéele.