

Nr 30

Av herr Nilsson, Ferdinand, m. fl., angående statsbidrag till storstadsregionernas tunnelbanebyggen.

(Lika lydande med motion nr 38 i Andra kammaren)

I årets statsverksproposition föreslås en förhöjning av bensinskatten med 5 öre per liter. Detta beräknas ge ett tillskott till budgetens automobilskattemedel av 125 milj. kronor. Förslaget påverkar endast i begränsad mån budgeten. Det är ju här fråga om en specialdestination som icke i övrigt påverkar driftbudgetens balansering.

Motorismens beskattning budgetåret 1965/66 beräknas, bortsett från detta tillskott, ge 2 090 milj. kronor, vilket jämfört med redovisade nettoinkomster 1963/64 innebär en ökning med cirka 300 milj. kronor. Dessutom finnes automobilskattemedel reserverade som av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen per den 30/6 1964 angivits uppgå till 924 milj. kronor. Under sådana förhållanden framstår tillgången på medel för de uppgifter, som automobilbeskattningen avses skola täcka, som god. Detta omdöme gäller även under i budgeten för 1964/65 beräknad minskning genom att cirka 40 milj. kronor kunde komma att tas i anspråk. Dels är väl detta fondens uppgift och beloppet i förhållande till medelstillgången litet, dels åstadkoms den bristande balansen i 1964/65 års stat, som därigenom skulle täckas av att i samband med bokföringsomläggning ett års inkomster i staten får bära utgifter under ett och ett halvt år. Ytterligare kan anmärkas att enligt vad som under hand inhämtats synes hittills icke något i anspråktagande av fonderade medel behöva ske.

Beträffande användandet av de fonderade automobilskattemedlen må återgivas ett uttalande av finansministern i maj 1964 (I:nr 49, s. 3):

»Pengarna finns ju där som ett vägarnas krav på statsbudgeten, och de kommer att lösgöras i den mån som investeringsavvägningar och konjunkturer så motiverar.»

Anförda förhållanden visar klart att den föreslagna skatteförhöjningen för närvarande icke är erforderlig.

Under sjätte huvudtiteln redovisar kommunikationsministern planer för välbehövlig upprustning av lokaltrafiken närmast i storstockholmsregionen. Ur principiell synpunkt tilldrager sig emellertid vad som anföres beträffande ifrågasatta statsbidrag till byggande av tunnelbanor särskild uppmärksamhet. Angående sådana statsbidrag anföres att »därest trafikför-

sörjningen i en större tätortsregion — — — till övervägande del skall baseras på busstrafik och individuell biltrafik, erforderliga investeringar för utbyggnad av väg- och gatunätet torde bli avsevärt mer kostnadskrävande än det behöver bli vid tillgång till ett väl utbyggt tunnelbanesystem».

Mycket beror givetvis på både omfattningen av storstadsregionens fortsatta expansion med åtföljande befolkningsanhopning och på hur pass trafikbehovet beräknas bli tillgodosett. Erfarenheterna från andra delar av landet har vant människorna där att icke alltid räkna med att bli 100-procentigt tillgodosedda, varken när det gäller vägkilometer eller vägkvalitet. Ur dessa synpunkter torde man böra räkna med en skäligen avvägning av resurserna de olika landsdelarna emellan. Motorismen har under senare år fått vidkännas upprepade skattehöjningar, och det framstår som väl-motiverat att man låter den motorismens och vägarnas fordran på statsverket som tidigare berörts komma just motortrafiken till del. Beträffande trafikproblemen i storstadsregionerna torde behov nog även i framtiden komma att finnas både av upprustning av vägar och gator för busstrafiken och den individuella biltrafikens behov och därutöver även av ett visst tunnelbanesystem.

Utredningen om städernas väghållning har i sitt betänkande (SOU: 19) tagit klar principiell ställning till frågan om automobilskattemedlens användning för tunnelbaneanläggning. Därvid anföres att om man skulle godtaga betraktelsesättet att bidrag av bilskattemedel skulle utgå till tunnelbaneanläggning, som i en kalkyl betraktas som alternativ till en busstrafikled, bör också kunna hävdas att bilskattemedel skall utgå till de flesta transportanläggningar. Utredningen hävdar att i så fall bleve varje kommunikationsföretag, som icke var hänvisat till landsvägarna, berättigat till statsbidrag av dessa medel, exempelvis varje järnvägsföretag ej blott för förortstrafik utan även för långlinjetrafik.

Utredningen ansluter till en av Stockholms stad anförd uppfattning, att en god trafikförsörjning i en storstad bör ha ett tunnelbanenät som grund men menar icke att detta i och för sig skulle motivera statsbidrag av automobilskattemedel. Staden har rätt att för sina huvudtrafikleder erhålla statsbidrag. Det bidragsberättigade vägutrymmet minskas emellertid icke även om tack vare tunnelbanorna motortrafikträngseln på sådana gator tillfälligt blir något mindre.

I propositionen avses att statsbidrag skall kunna utgå med 95 procent av kostnader för s. k. underbyggnad för tunnelbanor, däri inberäknat även marklösen. Häri inräknas kostnad för banvall intill ballastens underkant eller intill underkanten på motsvarande anordning för elastisk uppläggning jämte därtill hörande tunnlar, broar och viadukter. Departementschefen hävdar att, därest trafikförsörjningen i en större tätortsregion inom en stadsbyggnadsmässig ram skall till övervägande del baseras på busstrafik och individuell biltrafik, blir erforderliga investeringar för utbyggandet av

väg- och gatunätet avsevärt mera kostnadskrävande än vid ett väl utbyggt tunnelbanesystem. Utifrån denna konstruktion — som givetvis kan projekteras kostsam nog — utgår propositionen från att de i den preliminära överenskommelsen som föreligger med Stockholms stad och Stockholms läns landstingskommun angivna statsbidragen skall inrymmas inom ramen för »en eljest normal ökning av gatu- och väganslagen till kommuner i Storstockholmsregionen». Området för denna bidragsgivning har hittills varit ganska nytt, och fast praxis föreligger knappast. Beloppen av de ovan nämnda »angivna statsbidragen», som ingår i avtalet, har det icke varit möjligt att vid förfrågan erhålla besked om. Så mycket är emellertid klart att det här är frågan om ett viktigt principiellt avgörande och att de belopp, som kan ifrågakomma om man slår in på en sådan väg, kan bli ganska betydande.

Goda skäl talar för att frågan om statsbidrag till sådana tunnelbanebyggen, som här avses, bör prövas i annan ordning utan tanke på automobilskatte-medlen. Om tunnelbanesystemet i större omfattning reducerar motorismens uppgifter och skatteintäkter förefaller tvivelaktigt. Men icke heller detta synes motivera att just motorismens fordran beträffande automobilskatte-medlen skall röna intrång. Stor anhopning av människor och skatteunderlag är väl i regel icke heller någonting som ansetts för en kommun statsbidragsgrundande. Bidrag av andra statsmedel synes motivera en ny omprövning av frågan.

I följdmotion härtill kommer vi att yrka avslag å förslaget om höjd bensinskatt.

Under hänvisning till anförda synpunkter hemställes i nu förevarande motion,

att riksdagen ville uttala att bidrag av automobilskatte-medel icke skall utgå för storstadsregionernas tunnelbanebyggen; samt

att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställer om ny prövning av förslaget om bidrag av andra statsmedel för sådana uppgifter.

Stockholm den 16 januari 1965

Ferdinand Nilsson

Harald Pettersson

Axel Wikberg

i Kungsängen

Nils-Eric Gustafsson

Johan A. Olsson