

Nr 97*Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till förordning om statsbidrag till byggande av tunnelbana jämte i ämnet väckta motioner.*

(4:e avd.)

I propositionen nr 107 har Kungl. Maj:t, under återopande av bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för den 26 mars 1965, föreslagit riksdagen att antaga ett till propositionen fogat förslag till förordning om statsbidrag till byggande av tunnelbana.

I propositionen framlägges förslag till författningsbestämmelser om statsbidrag till byggande av tunnelbana enligt riktlinjer som angivits i statsverkspropositionen. En förutsättning för att bidrag skall kunna utgå är att anläggningen kan anses nödig för den allmänna samfärdseln. I likhet med vad som gäller för vägar och gator skall avgörandet i denna fråga ankomma på väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Prövningen av bidragsfrågorna skall ingå som ett normalt led i arbetet på upprättande av fördelningsplaner och flerårsplaner för väg- och gatubyggandet. Bidrag utgår med 95 % av kostnaderna för tunnelbaneanläggningens underbyggnad.

De nya bestämmelserna föreslås träda i kraft den 1 juli 1965.

Förslaget till förordning om statsbidrag till byggande av tunnelbana har följande lydelse.

Förslag
till
Förordning
om statsbidrag till byggande av tunnelbana

Härigenom förordnas som följer.

1 §.

Till kommun, landstingskommun eller kommunalförbund utgår enligt bestämmelserna i denna förordning statsbidrag till byggande av tunnelbana som är nödig för den allmänna samfärdseln.

Med tunnelbana förstås anläggning för sådan spårbunden allmän trafik av lokal karaktär som avser personbefordran och framgår i tunnel eller eljest på egen banvall fri från korsning i samma plan med annan trafik.

2 §.

Ansökan om statsbidrag enligt denna förordning göres hos länsstyrelsen.

Länsstyrelsen skall med eget yttrande till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen för avgörande hänskjuta frågan, om den anläggning som avses i ansökningen uppfyller i 1 § angivna förutsättningar för statsbidrag.

3 §.

I den mån ansökningen avser anläggning inom område, där kronan är väghållare, skall länsstyrelsen med motsvarande tillämpning av 4 § vägstadgan den 30 juni 1943 (nr 437) utreda anläggningens betydelse och angelägenhetsgrad.

Finner länsstyrelsen att företaget vid jämförelse med andra ifrågasatta arbeten icke är av den angelägenhetsgrad att medel till detsamma kunna påräknas under de närmaste åren skall ansökningen avslås. I annat fall skall frågan, om statsbidrag till företaget skall utgå, prövas i anslutning till upprättande av flerårsplan för byggande av riksvägar som sägs i 8 § vägstadgan eller vid uppgörande av sådant förslag som avses i 14 § vägstadgan.

Vid tillämpning av 9—14 §§ vägstadgan skall företaget anses motsvara riksväg.

4 §.

I den mån ansökningen avser anläggning inom område, för vilket stad eller samhälle är väghållare, skall länsstyrelsen med motsvarande tillämpning av 35 § första och andra styckena vägstadgan utreda anläggningens betydelse och angelägenhetsgrad.

Finner länsstyrelsen att företaget vid jämförelse med andra ifrågasatta arbeten icke är av den angelägenhetsgrad att medel till detsamma kunna påräknas under de närmaste åren skall ansökningen avslås. I annat fall skola handlingarna i ärendet jämte utlåtande av länsstyrelsen översändas till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen för beaktande vid upprättande av fördelningsplan som sägs i 35 § tredje stycket vägstadgan eller vid upp-

görande av sådant förslag som avses i 2 § fjärde stycket förordningen den 27 maj 1960 (nr 374) om statsbidrag till väg- och gatuhållning i vissa städer och stadsliknande samhällen.

Vid tillämpning av 2 § andra—fjärde styckena nyssnämnda förordning skall företaget anses motsvara väg eller gata.

5 §.

Om särskilda skäl föreligga äger Konungen eller, efter Konungens be- myndigande, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen förordna att 3 eller 4 § skall tillämpas utan hinder av vad i bestämmelserna sägs om väghållningsskyldigheten inom området för anläggningen.

6 §.

I ärende om statsbidrag enligt denna förordning skall sökanden i enlighet med vad väg- och vattenbyggnadsstyrelsen närmare föreskriver förete anläggningsplan för företaget samt de beslut om koncession och tillstånd till expropriation som fordras för att företaget skall komma till stånd.

Anläggningsplan prövas av styrelsen.

7 §.

Statsbidrag till byggande av tunnelbana utgår i mån av tillgång på medel och enligt fastställda flerårs- och fördelningsplaner med 95 procent av kommunens, landstingskommunens eller kommunalförbundets kostnad för tunnelbaneanläggningens underbyggnad.

Med underbyggnad avses banvallen intill ballastens underkant eller intill underkanten på motsvarande anordning för elastisk uppläggning jämte de tunnlar, broar och viadukter som ingå i anläggningen. I tunnel skall anses ingå allt utrymme under markytan som fordras för trafikens bedrivande.

8 §.

Bestämmelserna om statsbidrag till stad eller stadsliknande samhälle för byggande av väg eller gata i 4—8 samt 13 och 14 §§ förordningen om statsbidrag till väg- och gatuhållning i vissa städer och stadsliknande samhällen skola äga motsvarande tillämpning i fråga om statsbidrag till kommun, landstingskommun eller kommunalförbund för anläggande av underbyggnad till tunnelbana. Därvid skall flerårsplan jämföras med fördelningsplan och anläggningsplan för tunnelbaneanläggning med arbetsplan för väg- eller gatubyggnadsföretag.

9 §.

Talan mot väg- och vattenbyggnadsstyrelsens eller länsstyrelsens beslut enligt denna förordning föres hos Konungen genom besvär.

10 §.

Närmare bestämmelser om tillämpningen av denna förordning meddelar Konungen eller den myndighet Konungen förordnar.

Denna förordning träder i kraft den 1 juli 1965.

Inledningsvis anför departementschefen att han i statsverkspropositionen (bil. 8 s. 40) i den allmänna översikten av beräkningen av väganlagen m. m. erinrade om att Kungl. Maj:t den 19 december 1963 förordnade generaldirektören Nils Hörjel att vara statlig förhandlings- och utredningsman för den kollektiva närtrafikens ordnande i storstockholmsområdet. Departementschefen redogjorde också för den preliminära principöverenskommelse, vilken som ett resultat av förhandlings- och utredningsarbetet träffats mellan företrädare för Stockholms stad och Stockholms läns landsting. Under villkor att denna överenskommelse godkännes av vederbörande huvudmän fann departementschefen att, såsom förutsatts i överenskommelsen, statsbidrag borde kunna utgå med 95 % av kostnader för s. k. underbyggnad till tunnelbana inberäknat marklösen. Medel härför borde efter angelägenhetsprövning anvisas från anslagen till väg- och gatubyggande fr. o. m. budgetåret 1965/66. Departementschefen tillkännagav vidare sin avsikt att senare föreslå Kungl. Maj:t att för riksdagen framlägga förslag till författningsbestämmelser i ämnet.

Principöverenskommelsen för storstockholmsområdet har numera godkänts av parterna.

I fråga om *gällande bestämmelser* samt *departementschefens* uttalanden i frågan får utskottet hänvisa till propositionen (s. 4—13).

I detta sammanhang har utskottet till behandling förehåft *dels* två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren av herr *Lundberg* och fru *Segerstedt Wiberg* (I: 741) och den andra inom andra kammaren av herr *Gustafson* i Göteborg *m. fl.* (II: 872), i vilka hemställts att riksdagen vid behandlingen av proposition nr 107 måtte uttala, att statsbidrag till byggande av tunnelbana blott skall utgå inom ramen för det belopp som under alla förhållanden skulle ha anvisats till väg- eller gatubidrag för området i fråga samt att även andra lösningar av tätorternas trafikproblem än de där trafiken till viss del löper i tunnel under jord skall kunna åtnjuta statsbidrag;

dels ock två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren av herrar *Strandberg* och *Enarsson* (I: 742) och den andra inom andra kammaren av herr *Bengtson* i Solna *m. fl.* (II: 871), i vilka hemställts att riksdagen vid behandlingen av Kungl. Maj:ts proposition nr 107 måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t ge till känna vad i motionerna anförts rörande frågan om den framtida finansieringen av byggandet av tunnelbanor.

Beträffande de skäl motionärerna anförts till stöd för sina yrkanden får utskottet hänvisa till motionerna II: 872 och II: 871.

Utskottet. I förevarande proposition framlägges förslag till författningsbestämmelser om statsbidrag till byggande av tunnelbana enligt de riktlinjer som angivits i statsverkspropositionen. En huvudtanke bakom för-

slaget att statsbidrag för tunnelbanebyggen skall kunna anvisas från anslagen till väg- och gatubyggnader samt därmed avräknas mot automobilskättemedlen har enligt departementschefen varit att ett rationellt uppbyggt tunnelbanesystem inom en tätortsregion kan antagas leda till en minskning av de allmännas investeringar för utbyggnad av väg- och gatunätet av samma storleksordning. Frågor om statsbidrag till tunnelbana bör mot bakgrund bl. a. härav prövas som ett led i den avvägning som sker vid upprättande av flerårs- och fördelningsplanerna och projekten angelägenhetsgraderas efter samma principer som gäller för vägar och gator.

En förutsättning för att bidrag skall kunna utgå är enligt förslaget att anläggningen är »nödig för den allmänna samfärdseln», vilket ansluter till vad f. n. gäller beträffande bidragsberättigade vägar och gator och anses innefatta att den innebär en från samhällsekonomisk synpunkt ändamålsenlig lösning av trafikförsörjningsproblemet. Definitionen av begreppet tunnelbana har utformats så att den — för att omfattas av bidragsbestämmelserna — verkligen skall avlasta väg- och gatutrafiken och ej inkräkta på denna. Den skall framgå på egen banvall, fri från korsning med annan trafik, och dessutom avse allmän trafik för personbefordran och vara av lokal karaktär. Avgörandet huruvida en anläggning, vartill bidrag sökes, tillhör den kategori som är bidragsberättigad, ankommer på väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Prövningen i övrigt av bidragsfrågorna skall ingå som ett normalt led i arbetet på upprättande av flerårs- och fördelningsplaner för väg- och gatubyggandet.

Bidrag skall enligt propositionen i princip utgå med 95 % av kostnaden för tunnelbaneanläggningens underbyggnad, varmed i första hand förstås banvallen intill ballastens underkant eller intill underkanten på motsvarande anordning för elastisk uppläggning. I underbyggnaden inräknas också de broar, tunnlar och viadukter som ingår i anläggningen. Förutom till själva banunderbyggnaden anses bidrag böra utgå för tunnelkonstruktionen som sådan, vartill hänför sig utsprängningsarbetet för de utrymmen trafiken kräver, erforderliga förstärkningar av tunnelkroppen samt de eventuella dammbyggnader och konstruktioner i övrigt som är påkallade för att tunneln skall kunna anläggas och bibehållas. Däremot utgör plattformar, trappor etc. samt inklädsel av tunnelväggar och allt som är att räkna till inredningen inte underlag för bidrag. I kostnaden för tunnelbaneanläggningens underbyggnad avses få inräknas skälig ersättning för mark och intrång som föranleds av att underbyggnaden bygges eller begagnas men däremot icke förvaltningskostnader. Vidare skall bortses från merkostnad för arbeten som inte är påkallade av den allmänna samfärdselns behov.

Bidrag skall i princip utgå på grundval av förhandsberäkningar i anslutning till att anläggningsplanen för tunnelbaneanläggningen godkännes. Beloppet fastställs slutligt sedan företaget utförts. Om företaget utförts på entreprenad skall huvudregeln vara att bidraget fastställs på grundval av

entreprenadsumman. Utbetalningen av bidrag och tillsynen över användningen av medlen ankommer på väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. De nya bestämmelserna föreslås skola träda i kraft den 1 juli 1965.

I anledning av Kungl. Maj:ts förslag har i de likalydande motionerna I: 741 och II: 872 hemställts att riksdagen måtte uttala att statsbidrag till byggande av tunnelbana blott skall utgå inom ramen för det belopp som under alla förhållanden skulle ha anvisats till väg- eller gatubidrag för området i fråga samt att även andra lösningar av tätorternas trafikproblem än de där trafiken till viss del löper i tunnel under jord skall kunna åtnjuta statsbidrag. Vidare har i de likalydande motionerna I: 742 och II: 871 hemställts att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t ge till känna vad i motionerna anförts rörande frågan om den framtida finansieringen av byggandet av tunnelbanor.

Det framlagda författningsförslaget står enligt utskottets uppfattning helt i överensstämmelse med de riktlinjer för statsbidragsgivningen på detta område som uppdragits i årets statsverksproposition och de uttalanden härom som av utskottet gjorts i dess utlåtande rörande anslagen under sjätte huvudtiteln (SU nr 6, p. 7, s. 23—26). Utskottet, som icke funnit anledning till erinran vare sig mot bestämmelsernas innebörd eller utformning, tillstyrker följaktligen att Kungl. Maj:ts förslag godtages. I anledning av de motionsledes framförda yrkandena vill utskottet erinra om sina förenämnda uttalanden i anledning av Kungl. Maj:ts förslag till lösning av den storstockholmska närtrafiken jämte därmed sammanhängande frågor. Utskottet underströk sålunda att utgångspunkten härvidlag i princip måste vara, att de i den preliminära överenskommelsen angivna statsbidragen skall rymmas inom ramen för en eljest normal ökning av gatu- och våganslagen till regionen. I anslutning härtill och med anledning av vissa motionsyrkanden framhölls vidare att den föreslagna utvidgningen av tillämpningsområdet för bidragsgivningen icke i och för sig avsåge medföra en ökning i den totala tilldelningen av automobilskattemedel utan främst öppna möjligheter för en alternativ användning av bidragsmedel i vad avsåge byggande av tunnelbanor och yttrafikleder. Frihet skall alltså därvid i princip föreligga att använda för området disponibla medel för det alternativ, som ur samhällsekonomiska och trafikekonomiska synpunkter bedömes som den fördelaktigaste lösningen. Medelstildelningen för väg- och gatubyggnader inom andra delar av landet får följaktligen ej heller påverkas i negativ riktning.

I anledning av motionärernas yrkande att riksdagen skall uttala att även andra lösningar av tätorternas trafikproblem än de där trafiken till viss del löper i tunnel under jord skall kunna åtnjuta statsbidrag må hänvisas till departementschefens uttalande (s. 8 i propositionen) att möjligheten till statsbidrag lämnats öppen även vid andra lösningar än den att trafiken till någon del löper i tunnel under jord.

Vidkommande vägväsendets finansieringsfrågor förklarade sig utskottet vidare i sitt förenämnda utlåtande finna vissa skäl tala för att dessa, såsom motionsledes yrkats, i sin helhet utredes antingen genom någon av de redan verksamma utredningarna på väg- och vägtrafikområdet eller i annan ordning. Med stöd av Kungl. Maj:ts bemyndigande hade emellertid chefen för finansdepartementet nyligen tillsatt en särskild utredning angående vägtrafikbeskattningen, vilken utredning angivits skola ske bl. a. mot bakgrund av den s. k. kostnadsansvarighetsprincipen. Vid sådant förhållande fann utskottet någon framställning i ämnet från riksdagens sida ej påkallad.

Utskottet vidhåller sin sålunda deklarerade uppfattning i de av motionärerna aktualiserade frågorna. Med beaktande av innebörden härav ävensom departementschefens i det föregående omnämnda uttalande synes motionärernas önskemål i väsentliga delar tillgodosedda samt motionerna därutöver icke böra föranleda någon riksdagens åtgärd.

Under återopande av det anförda hemställer utskottet,

I. att riksdagen må antaga det vid propositionen nr 107 fogade förslaget till förordning om statsbidrag till byggande av tunnelbana;

II. att motionerna I: 741 och II: 872 icke må föranleda någon riksdagens åtgärd;

III. att motionerna I: 742 och II: 871 icke må föranleda någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 11 maj 1965

På statsutskottets vägnar:

GÖSTA BOHMAN

Vid förestående ärendes slutbehandling inom utskottet har närvarit

från första kammaren: herrar Näsström, Gillström, Boman, fröken Andersson, herrar Birger Andersson, Ivar Johansson, Fritz Persson, Axel Andersson, Rikard Svensson, fru Wallentheim, herrar Söderberg, Bengtson, Bertil Petersson, Källqvist och Strandberg; samt

från andra kammaren: herrar Bohman, Gustafsson i Stockholm, Karlsson i Olofström, Ståhl, Almgren, Mellqvist, fröken Elmén, herrar Johansson i Norrköping, Cassel, Gustafsson i Uddevalla, Nelander, fru Holmberg, herrar Mattsson, Berg och Nilsson i Tvärålund.