

Nr 729

Av herrar Löfgren och Nihlfors, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 81, med förslag till förordning om statsbidrag till väg- och gatuhållning i vissa städer och stadsliknande samhällen m. m.

I proposition nr 81, vari föreslås nya regler för statens bidrag till finansiering av väg- och gatunät i städer och stadsliknande samhällen samt vissa ändringar i bestämmelserna om väghållningsskyldighet, beröres även frågan om statsbidrag till tunnelbanebyggen. Kungl. Maj:ts mening i denna fråga är, att den intimt sammanhänger med det större spørsmålet hur man på längre sikt skall främja ett ändamålsenligt val mellan olika trafikmedel. Frågan om statsbidrag till tunnelbanebyggen bör därför anstå till dess att denna principfråga blivit tillräckligt utredd, en uppgift som enligt föredragande statsrådet bör ankomma på 1953 års trafikutredning.

Den av statsrådet angivna vägen skulle således innebära ett ytterligare dröjsmål innan frågan om ev. statsbidrag till tunnelbanor fördes till ett avgörande. Detta vore enligt vår mening mindre tillfredsställande.

Å andra sidan torde det vara ganska svårt att i den nu aktuella förordningen om statsbidrag till gator och vägar infoga bestämmelser om statsbidrag även till tunnelbanor. Bl. a. torde de ekonomiska konsekvenserna för statsverket bli svåra att överblicka.

Samtidigt vill vi emellertid i sak ansluta oss till den uppfattning som kommit till uttryck i bl. a. den till utredningen »Statsbidragen till städernas vägar och gator m. m.» fogade reservationen av herrar C. W. Carlsson och S. Humble, nämligen att städer som bygger tunnelbaneanläggningar bör ha möjlighet att erhålla bidrag till finansieringen av dessa genom statsbidrag. För de största städerna måste det förr eller senare bli aktuellt att komplettera det nuvarande trafiksystemet med tunnelbanor eller liknande anläggningar, om man med undvikande av för både den kollektiva och den enskilda samfärdseln allvarliga inskränkningar skall bli i stånd att bemästra den ökade trafikintensiteten inom städerna. Dessa anläggningar bör därför i lika hög grad som ovanjordsleder sägas gagna den allmänna samfärdseln och således i statsbidragshänseende i princip kunna jämföras med dessa.

Hittills har tunnelbaneanläggning endast byggts i Stockholm. Det kan emellertid antagas, att den starkare trafikutvecklingen kommer att aktualisera tunnelbaneanläggningar även för andra svenska städer, om de på ett tillfredsställande sätt skall kunna klara av sina kommunikationsproblem.

En utformning av statsbidragsbestämmelserna, som innebär att bidrag inte kan utgå för tunnelbaneanläggningar eller liknande anläggningar, medan däremot byggandet av gator och vägar till — som det nya förslaget innebär — 85—95 % kan finansieras med statsmedel, kan enligt vår mening befaras få en från samhällsekonomisk synpunkt gynnsam effekt. Det kan t. ex. nämligen leda till att man i valet mellan en tunnelbaneanläggning och trafikleder ovan jord väljer att bygga en statsbidragsberättigad ovanjordled, som efter en tid visar sig otillräcklig och samhällsekonomiskt ogynnsam. Möjligheterna till statsbidrag även för tunnelbaneanläggningar skulle enligt vår mening främja en på lång sikt mer ändamålsenlig avvägning mellan olika trafiksystem. Vad här sagts om tunnelbaneanläggningar bör givetvis kunna gälla även andra anläggningar med samma ändamål. Rätt till statsbidrag bör inte bli beroende av vilken typ av trafikled som väljes utan bör bestämmas med hänsyn till vad som i det aktuella fallet är den på lång sikt mest ändamålsenliga lösningen.

Statsbidragsgivning till här ifrågakommande anläggningar bör enligt vår mening lämpligen prövas vid förhandlingar i varje särskilt fall mellan berörda kommunala myndigheter och Kungl. Maj:t, varefter Kungl. Maj:t för riksdagen framlägger förslag i ärendet. För en sådan lösning — som alternativ till författningsreglerade bestämmelser — talar förutom de redan nämnda skälen även det förhållandet, att det här i regel kommer att röra sig om särskilt kostnadskrävande projekt.

Med hänvisning till det ovan anförda hemställer vi,

att riksdagen vid sin behandling av Kungl. Maj:ts prop. nr 81 med bifall till däri gjorda yrkanden måtte uttala, att statsbidrag skall kunna utgå även för andra lösningar av för den allmänna samfärdseln viktiga trafikleder än sådana, som avses i det nu aktuella förslaget till regler för statsbidrag till gator och vägar — t. ex. tunnelbanor — i den mån sådana andra lösningar från samhällsekonomisk synpunkt är fördelaktigare, varvid bidragsgivningen i varje särskilt fall bör bli föremål för Kungl. Maj:ts prövning samt underställd riksdagen för beslut.

Stockholm den 29 mars 1960

Sigfrid Löfgren

Folke Nihlfors