

Nr 251

Av herrar Jönsson i Ingemarsgården och Bohman, *angående grunderna för statsbidrag till tunnelbanor.*

(Lika lydande med motion nr 189 i Första kammaren)

Behovet av en snabb utbyggnad av vårt lands vägtrafikleder ter sig allmer angeläget. Under de närmaste decennierna kommer inte minst mot bakgrunden av de hittillsvarande eftersläpningarna i vägbyggnadsprogrammet väsentligt ökade anspråk att ställas på medel för väg- och gatubyggnader.

För den översiktliga vägplaneringen fram till 1985 har tillsatts särskilda sakkunniga. Denna utredning är otvivelaktigt synnerligen angelägen. I direktiven till utredningen har emellertid vägväsendets finansieringsproblem ej berörts. Enligt vår uppfattning bör utredningen på lämpligt sätt kompletteras i detta hänseende.

Behovet av närmare diskussion av finansieringsfrågorna ter sig så mycket mer angeläget som frågan om statsbidrag till tunnelbanebyggande tagits upp under kommunikationsdepartementets huvudtitel i årets statsverksproposition. Kungl. Maj:t har därvid förordat att statsbidrag enligt principöverenskommelsen mellan företrädare för kommunikationsdepartementet samt Stockholms stad och Stockholms län kan utgå för 95 % av kostnaderna för s.k. underbyggnad för de i överenskommelsen angivna tunnelbanorna. Statsbidragen förutsättes skola rymmas inom ramen för en eljest normal ökning av gatu- och väganslagen till kommuner i storstockholmsregionen. I propositionen har Kungl. Maj:t hemställt att riksdagen måtte godkänna grunderna för statsbidrag till byggande av tunnelbanor.

Det föreslagna finansieringssystemet för tunnelbanebyggnaderna innebär ett avsteg från hittillsvarande principer för användningen av bilskattemedel. Grundtanken i systemet med specialdestination av bilskattemedlen till väg- och trafikändamål har varit att söka belasta vägtrafiken med de kostnader den förorsakar det allmänna. I stort sett synes också specialredovisningen inom bilismens specialbudget ha motsvarat kraven på en rimlig precisering av bilismens kostnadsansvar.

Kritik har visserligen framförts mot denna form av specialdestination. Senast har riksdagens revisorer i sin berättelse över 1964 års granskning ifrågasatt om tillräckliga skäl numera föreligger att behålla systemet med en särskild specialstat för automobilskattemedlen. De har däremot inte förnekat att den särredovisning specialbudgeten innehåller kan vara av in-

tresse då det gäller att ta ställning till vägväsendets anslagsfrågor. Detta önskemål synes dock enligt revisorerna kunna tillgodoses på ett mindre omständligt sätt än för närvarande.

Vi vill i detta sammanhang erinra om att frågan om statsbidrag av bilskattemedel till tunnelbanebyggnader behandlats av Utredningen om städernas väghållning, som framlade sitt betänkande år 1959 (SOU 1959:19). Denna utredning framhöll för sin del att man i de fall anläggande av en tunnelbana kunde komma i fråga ej hade något fritt val utan man måste hålla båda alternativen öppna, dvs. differentiera transportapparaten. Det motivet att ett trafiksystem med spårbunden trafik minskar kostnaderna för väg- och gatuväsendet skulle med lika skäl kunna åberopas till de flesta transportföretag som icke nyttjar landsvägarna. Utredningen framhöll därutöver att det visserligen är riktigt att en tunnelbana tillfälligt minskar trängseln på gatorna, men någon ytterligare trafikabel yta tillkommer inte genom åtgärden. Då banan medför indragning av spårbunden trafik på gatan är det ett specialfall, och kostnaden för iordningsställandet av gatuområdet för gatutrafik är redan statsbidragsberättigat.

Med anledning av utredningens förslag framhöll departementschefen i propositionen nr 81 år 1960 att spørsmålet ingick i det frågekomplex som det ankom på 1953 års trafikutredning att utreda. Ställningstagandet torde därför få anstå i avbidan på resultatet av nämnda utredning. Det sammansatta stats- och tredje lagutskottet biträdde departementschefens uppfattning.

Trafikutredningen har emellertid såvitt vi kunnat finna ej behandlat detta spørsmål. De riktlinjer för den statliga trafikpolitiken som efter det 1953 års trafikutredning avlämnat sina betänkanden antogs av 1963 års riksdag bör dock enligt vår uppfattning beaktas även vid överväganden rörande finansieringen av såväl vägar och gator som tunnelbanor. I utskottsutlåtandet framhölls att varje trafikgren i princip borde svara för sina kostnader och förutsättningar även i övrigt skapas för en konkurrens på lika villkor. Det kan diskuteras om en finansiering av tunnelbanebyggen med bilskattemedel kan rymmas inom denna generella målsättning.

Den tveksamhet som sålunda skulle kunna råda rörande tunnelbanefinansieringen förstärks av att det framlagda förslaget enligt departementschefens uttalande innebär en väsentlig dämpning av utbyggnadstakten när det gäller yttrafiklederna i stockholmsområdet. I själva verket synes uttalandet innebära att det ej är fråga om någon extra ökning av de sammanslagda statsbidragen. I propositionen har ej ens i stora drag angivits storleken av de förordade anslagen. Man har därför ej möjlighet att bedöma förslagets reella konsekvenser. Det är enligt vår uppfattning angeläget att den träffade principöverenskommelsen redovisas för riksdagen i anslutning till den aviserade propositionen med förslag till författningsbestämmelser.

Enligt vår mening saknas för närvarande erforderligt underlag för ett

definitivt ställningstagande till de av departementschefen förordade grunderna för statsbidrag till byggande av tunnelbanor. Den uppnådda principöverenskommelsen rörande den kollektiva närtrafiken i storstockholmsområdet är dock av så stor betydelse att det kan vara rimligt att den biträdes av riksdagen. Enligt 1963 års trafikpolitiska målsättning kan ersättning utgå av allmänna medel för att lämna viss bygd den trafikservice som från samhällets synpunkt är rimlig. De bidrag varom här är fråga torde därför i avvaktan på den generella översyn av vägfinansieringens problem, som enligt vår mening snarast bör ske, böra regleras över särskilt anslag som ej avräknas mot bilskattemedel. Eftersom vi i brist på närmare precisering i propositionen förutsatt att några bidrag icke kommer att erfordras för nästkommande budgetår, behöver något yrkande härom ej nu framställas, ej heller någon omräkning ske av de föreslagna väg- och gatubyggnadsanslagen.

Den långsiktiga bedömningen av vägväsendets finansieringsproblem bör enligt vår uppfattning ske förutsättningslöst. Olika finansieringssystem bör prövas samt dess för- och nackdelar och andra konsekvenser redovisas.

Det nuvarande finansieringssystemet bygger på kontantprincipen, dvs. väginvesteringarna avräknas samma år de utföres mot inkommande bilskattemedel över bilskattemedelsbudgeten. Samtidigt avräknas löpande driftutgifter för vägunderhåll, vägtrafikväsendet, polisväsendet etc. Motsvarande samordning mellan vägutgifter och bilskatteinkomster kan självfallet även tänkas ske vid sidan av statsbudgeten.

Med tanke på den snabba utbyggnadstakten när det gäller vägnätet och de ur trafikpolitisk synpunkt motiverade kraven på likställighet mellan trafikmedlen även i finansieringshänseende bör finansiering över kapitalbudgeten belysas. Det årliga bilskatteuttaget skulle därvid komma att baseras på förutom de årliga driftutgifterna vederbörliga avskrivningar på gjorda investeringar. Denna form av lånefinansiering ter sig speciellt motiverad för särskilt kapitalkrävande och långsiktiga investeringar.

Bilskattens karaktär av bilägarens kostnad för utnyttjande av vägsystemet skulle naturligtvis betonas i ännu högre grad än för närvarande om väg- och vattenbyggnadsverket i denna del gjordes självfinansierande i likhet med televerket och andra affärsdrivande verk. Även denna metod förljäna belysas.

Parallellt bör det tidigare i olika sammanhang väckta förslaget om direkt avgiftsfinansiering av vissa vägar och broar prövas.

Det torde ligga närmast till hands att den här aktualiserade frågan om vägfinansieringen anförtros den 1964 tillsatta Vägplaneutredningen, vars direktiv bör kompletteras. Eventuellt bör även ytterligare expertis tillföras utredningen med tanke på de utökade arbetsuppgifterna. Alternativt kan utredningsuppdraget anförtros särskilda sakkunniga.

Under återopande av vad som ovan anförts hemställer vi,

att riksdagen, med avslag på Kungl. Maj:ts yrkande om godkännande av förordade grunder för statsbidrag till byggande av tunnelbanor, måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t dels hemställa om en allsidig utredning på sätt i motionen närmare angives om vägväsendets framtida finansiering, dels ock giva Kungl. Maj:t till känna vad i motionen framhållits rörande godkännande av den träffade principöverenskommelsen rörande det kollektiva trafiksystemet i Stockholm.

Stockholm den 26 januari 1965

Elias Jönsson

i Ingemarsgården

Gösta Bohman