

Nr 107

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen med förslag till förordning om statsbidrag till byggande av tunnelbana; given Stockholms slott den 26 mars 1965.

Kungl. Maj:t vill härmed, under återopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för denna dag, föreslå riksdagen att antaga härvid fogade förslag till förordning om statsbidrag till byggande av tunnelbana.

GUSTAF ADOLF

Gösta Skoglund

Propositionens huvudsakliga innehåll

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.

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 jest 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 uppgörande 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 enligt 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.

*Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför
Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott
den 26 mars 1965.*

Närvarande:

Statsministern ERLANDER, ministern för utrikes ärendena NILSSON, statsråden STRÄNG, LANGE, LINDHOLM, KLING, SKOGLUND, EDENMAN, HERMANSSON, ASPLING, PALME, SVEN-ERIC NILSSON.

Chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Skoglund, anmäler efter gemensam beredning med statsrådets övriga ledamöter fråga om *bestämmelser rörande statsbidrag till byggande av tunnelbana* och anför.

I statsverkspropositionen (bil. 8 s. 40) erinrade jag i den allmänna översikten av beräkningen av väganslagen m. m. 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. Jag 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 jag 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 gatubyggnad fr. o. m. budgetåret 1965/66. Jag tillkännagav vidare min avsikt att senare föreslå Kungl. Maj:t att för riksdagen framlägga förslag till författningsbestämmelser i ämnet.

Principöverenskommelsen för storstockholmsområdet har numera godkänts av parterna. Besluten härom har ännu inte vunnit laga kraft.

Gällande bestämmelser

I princip är kronan väghållare på landet men Kungl. Maj:t kan förordna, att stadsliknande samhällen skall vara väghållare inom sitt område eller del därav. Väghållningsskyldigheten i stad åvilar i princip staden men Kungl. Maj:t — eller efter bemyndigande väg- och vattenbyggnadsstyrelsen — kan förordna, att kronan skall vara väghållare inom stad eller visst område av stad. Bestämmelser i anförda hänseenden återfinnes i 11 § *lagen*

den 30 juni 1943 (nr 431) om allmänna vägar — AVL (lagrummet ändrat senast 1960: 375).

Förfarandet då det gäller fördelning av de medel som avsatts för väghållningen på landet samt i städer och samhällen där kronan är väghållare regleras i 3—14 §§ och 41 § *vägstadgan den 30 juni 1943 (nr 437)* — VST (bestämmelserna ändrade senast 1952: 238, 1954: 530 och 1960: 376).

Fråga om anläggande av väg — vartill räknas även omläggning eller förbättring av väg, där dock i vissa fall ett förenklat förfarande kan tillämpas (4 § AVL och 7 § VST) — upptages hos länsstyrelse efter ansökan (3 § VST) eller på det allmännas eget initiativ (6 § VST). Ansökan prövas i särskild ordning. Vid en avvägning mellan samtliga aktuella projekt bestämmer länsstyrelsen därefter till vilka företag medel bör kunna påräknas under de närmaste åren. Frågan om företagen skall komma till stånd prövas sedan vid uppgörande av s. k. *flerårsplan* för arbeten av det slag vartill företaget hör. (4 och 5 §§ VST.)

Flerårsplaner uppgöres länsvis för riksvägar, länsvägar och ödebygdsvägar. Härjämte upprättas för hela riket en flerårsplan för större broar. Flerårsplanerna upprättas för en femårsperiod och förnyas vart tredje år (8 § VST). I planerna upptages efter angelägenhetsgradering de vägföretag som beräknas bli utförda under planperioden (9 § VST). Yttranden av vägnämnder och länsvägnämnder skall inhämtas (10 § VST). Planerna fastställas av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen eller, om styrelsen finner jämkning av länsstyrelsens plan erforderlig, av Kungl. Maj:t (10 § VST). I fråga om flerårsplan för storbroar gäller särskilda regler. Bestämmelser ges också om delgivning av fastställd plan och om beslut i fråga om avvikelse från plan (11—13 §§). Även företag som ej upptagits i plan kan komma till utförande med beviljade anslag efter beslut i särskild ordning (14 § VST).

Frågor om statsbidrag till byggande av vägar och gator i städer och stadslänkande samhällen som är väghållare handläggs enligt 35—40 §§ VST (ändrade senast 1960: 376 och 1961: 114) samt 1—8 och 13—15 §§ *förordningen den 27 maj 1960 (nr 374) om statsbidrag till väg- och gatuhållning i vissa städer och stadslänkande samhällen* (i det följande betecknad 1960 års förordning).

För den förberedande utredningen om vägbehovet gäller regler som i huvudsak motsvarar föreskrifterna när kronan är väghållare (35, 36 och 40 §§ VST). I fråga om de företag som länsstyrelsen finner vara av sådan angelägenhetsgrad att medel bör kunna påräknas under de närmaste åren skall emellertid den fortsatta prövningen ske inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i samband med att styrelsen uppgör s. k. *fördelningsplan* (35 och 40 §§ VST).

Fördelningsplanen upprättas liksom flerårsplanerna för en tid av fem år och förnyas vart tredje år. Till grund för planen lägges, sedan uppgifter inhämtats från berörda städer och samhällen, graden av de olika byggnads-

företagens betydelse för den allmänna samfärdseln. Innan planen fastställs av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen skall länsstyrelsen höras. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen äger efter samråd med vederbörande stad eller samhälle och efter länsstyrelsens hörande förordna, att visst i fördelningsplanen upptaget företag får utbytas mot annat. Vidare kan väg- och vattenbyggnadsstyrelsen avge förslag till Kungl. Maj:t om särskilt bidrag till stad eller samhälle utöver vad som upptagits i fördelningsplanen. (2 § 1960 års förordning.)

Statsbidrag utgår till byggande av väg med 95 % och till byggande av gata med 95 eller i vissa fall 85 % av kostnaden för byggnadsföretaget, såvida inte Kungl. Maj:t finner synnerliga skäl att bevilja högre bidrag (3 § 1960 års förordning). I kostnaden inräknas mark- och intrångsersättning och vissa domstolskostnader men ej merkostnad som föranleds av högre vägstandard än den allmänna samfärdseln betingar (4 § första och andra styckena i 1960 års förordning). Förvaltningskostnad inräknas normalt inte i bidragsunderlaget (4 § tredje stycket 1960 års förordning). Preliminärt beslut om kostnaden meddelas i samband med att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen fastställer s. k. arbetsplan för företaget, medan slutligt fastställande av kostnaden sker, sedan företaget slutförts (5 § 1960 års förordning). Upprättande och fastställande av arbetsplan är ett i AVL och VST närmare reglerat huvudmoment i förfarandet vid behandlingen av fråga om byggande av väg. Fastställandet av arbetsplan har speciella rättsverkningar, bl. a. i form av s. k. vägrätt för väghållaren.

För att statsbidrag skall utgå gäller, om inte Kungl. Maj:t medger annat, vissa förutsättningar i fråga om arbetets utförande. Arbetet får inte påbörjas innan byggnadsföretaget upptagits i fördelningsplan eller särskilt tillstånd meddelats till påbörjandet. Inte heller får det utföras innan arbetsplanen godkänts eller i strid mot planen. I fråga om entreprenadarbeten skall vissa särskilda regler iakttagas. (6 § 1960 års förordning.)

Utbetalning av bidrag sker genom förskott i mån av arbetets fortgång men i regel skall en tiondel innehållas till dess arbetet godkänts. I förekommande fall skall tillstånd av vattendomstol avvaktas. För att bidrag skall utgå förutsättes anmälan av staden eller samhället om arbetes påbörjande eller återupptagande. (7 § 1960 års förordning.)

Stad och samhälle har skyldighet att årligen utföra arbeten som svarar mot tilldelade bidragsmedel men äger i princip under nästföljande år förfoga över medel som vid årets utgång kvarstår hos väg- och vattenbyggnadsstyrelsen (8 § 1960 års förordning). Vissa regler gäller om årlig redovisningsskyldighet för stad eller samhälle, som är väghållare, och om återbäring av uppburna medel som ej använts på avsett sätt (13 § 1960 års förordning). Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen skall övervaka användningen av tilldelade medel samt meddela anvisningar rörande arbetenas utförande och bokföringen av utgifter, varvid styrelsen har att för Kungl. Maj:t an-

måla, om stad eller samhälle underlåter att följa anvisningarna (14 § 1960 års förordning).

Kungl. Maj:t äger meddela närmare bestämmelser om tillämpningen av 1960 års förordning (15 § förordningen).

Departementschefen

Som jag nämnt inledningsvis förordade jag i statsverkspropositionen (bil. 8 s. 40) vissa grunder för statsbidrag till byggande av tunnelbanor och tillkännagav min avsikt att senare återkomma med förslag till författningsbestämmelser i ämnet. I enlighet härmed har inom kommunikationsdepartementet utarbetats förslag till förordning om statsbidrag till byggande av tunnelbana. Till motivering av de föreslagna bestämmelserna får jag anföra följande.

I princip svarar på landsbygden kronan såsom väghållare direkt för kostnaderna för det allmänna vägnätet. Till städer och samhällen, som är väghållare, utgår i stället statsbidrag dels för allmänna vägar, dels för gator av motsvarande karaktär, dvs. gator som kan anses nödiga för den allmänna samfärdseln. Medelstillelningen sker efter en inbördes angelägenhetsgradering de olika aktuella projekten emellan. När kronan är väghållare, sker denna gradering genom upprättande av flerårsplaner, medan städer och samhällen tilldelas statsbidrag för byggnadsföretagen i den ordning som bestämmes i fördelningsplan.

En huvudtanke bakom förslaget att statsbidrag för tunnelbanebyggen skall kunna anvisas från anslagen till väg- och gatubyggnad — och därmed avräknas mot automobilskattemedlen — har varit att ett rationellt uppbyggt tunnelbanesystem inom en tätortsregion kan antagas leda till en minskning av det allmännas investeringar för utbyggnad av väg- och gatunätet av samma storleksordning. I statsverkspropositionen har detta kommit till uttryck bl. a. genom uttalandet, att de i den preliminära överenskommelsen rörande storstockholmstrafiken angivna statsbidragen förutsatts skola rymmas inom en eljest normal ökning av gatu- och väganlagen till kommuner i storstockholmsregionen. Frågor om statsbidrag till tunnelbana bör mot denna bakgrund prövas som ett led i den avvägning som sker vid upprättande av flerårs- och fördelningsplanerna och projekten bör angelägenhetsgraderas efter samma principer som gäller för vägar och gator. Till en början har därför i 1 § första stycket författningsförslaget uppställts kravet att tunnelbana, för att bidrag skall kunna utgå, skall vara »nödig för den allmänna samfärdseln». Detta krav ansluter till vad som gäller i fråga om vägar och gator. Uttrycket måste anses innefatta, att anläggningen skall innebära en från samhällsekonomisk synpunkt ändamålsenlig lösning av trafikförsörjningsproblemet.

Själva begreppet tunnelbana förekommer inte i lagstiftningen och kräver en definition. En sådan har intagits i 1 § andra stycket författningsförslaget. Även här har den nyss angivna grundtanken bakom bidragsgivningen beaktats. Definitionen har utformats så att tunnelbana för att omfattas av bidragsbestämmelserna verkligen skall avlasta väg- och gatutrafiken och ej inkräkta på denna. Tunnelbanetrafiken skall således framgå på egen banvall, fri från korsning med annan trafik. Detta innebär ingen avvikelse från den utformning redan förefintliga tunnelbanor fått. Också i övrigt är definitionen anpassad till nu rådande förhållanden. Anläggningen måste givetvis avse allmän trafik. Den skall vara spårbunden och av lokal karaktär. Genom kravet att trafiken skall avse personbefordran uteslutes från bidrag de delar av en tunnelbaneanläggning som är avsedda för annat ändamål, såsom vagnhallar, bangårdar och verkstadsområden. Anslutningsspår, på vilka tågen införes till huvudspår, anser jag däremot så nära förbundna med persontrafiken att de bör ingå i den bidragsberättigade delen av anläggningen. Ett karakteristiskt drag för tunnelbanorna är att de åtminstone i de centrala delarna av tätortsregionen till större delen framgår under markytan. De i statsverkspropositionen angivna projekt inom storstockholmsområdet som närmast aktualiserat de nya bestämmelserna torde inte komma att avvika från tidigare anläggningar i detta hänseende. Förordningens bestämmelser skall emellertid gälla generellt. Möjligheten till statsbidrag har därför lämnats öppen även vid andra lösningar än den att trafiken till någon del löper i tunnel under jord.

Enligt 4 § AVL räknas till byggande av väg även omläggning och förbättring av väg. Medelstildelningen för vägar omfattar därför även sådana åtgärder. Något praktiskt behov av att i den nya förordningen införa motsvarande bestämmelser synes mig inte föreligga.

Det ligger i sakens natur att ansökan om statsbidrag till tunnelbana, till skillnad från vad som gäller i fråga om väg, bör kunna göras endast av kommun, landstingskommun eller kommunalförbund som skall svara för anläggningen. Liksom ansökning, som rör anläggning av allmän väg, bör ansökningen inges till vederbörande länsstyrelse.

Prövningen, huruvida anläggning, som avses i ansökningen, tillhör den kategori som enligt 1 § är bidragsberättigad skall enligt förslaget — i hudsaklig överensstämmelse med de principer som följs i fråga om vägar och gator — ankomma på väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Länsstyrelsen skall därför hänskjuta denna fråga till väg- och vattenbyggnadsstyrelsens avgörande. Avgörandet, som är av principiell natur, torde kunna ske på grundval av en relativt översiktlig redovisning av det planerade företaget.

Bestämmelser i nu angivna hänseenden har upptagits i 2 § författningsförslaget. Med länsstyrelse avses — i enlighet med kungörelsen den 21 februari 1919 (nr 69) angående innebörden i vissa fall av benämningen länsstyrelse — i förekommande fall överståthållarämbetet.

Sedan ansökningen jämte beslutet återsänts till länsstyrelsen skall, givetvis under förutsättning att ansökningen ej avslagits av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, den fortsatta utredningen om företaget i enlighet med vad jag förut anfört ske som ett normalt led i arbetet på flerårs- och fördelningsplanerna. Förfarandet vid upprättandet av dessa planer är emellertid i vissa avseenden olikartat. Det måste därför på ett tidigt stadium av handläggningen kunna fastställas vilket eller vilka anslag som skall kunna komma i fråga för anläggningen.

I vilken mån den på staten belöpande kostnaden för ett vägföretag skall belasta de anslag som avser landsbygden eller uttagas av de medel som står till förfogande för städer och samhällen som är väghållare är på förhand givet genom bestämmelser i väglagstiftningen och de beslut angående väghållningen Kungl. Maj:t meddelat med stöd av dess bestämmelser. En huvudregel bör vara att motsvarande fråga för tunnelbanornas del löses med utgångspunkt från väghållningsskyldigheten för det område inom vilket anläggningen skall uppföras. Detta kan, liksom i fråga om vägar, betyda att ett och samma projekt är av beskaffenhet att behandlas såväl i anslutning till uppgörande av flerårsplan som vid fördelningsplans upprättande. Uppdelningen måste i sådana fall grundas på en beräkning utifrån gränserna för väghållningsskyldigheten. Såvitt gäller anslagen till kronans väghållning bör endast anslaget för byggande av riksvägar kunna tas i anspråk. Liksom kronan kan förklaras vara väghållare för viss bestämd trafikled i stad eller stadslignande samhälle bör emellertid, om särskilda omständigheter talar därför, Kungl. Maj:t eller — efter Kungl. Maj:ts bemyndigande — väg- och vattenbyggnadsstyrelsen kunna förordna att statsbidrag för sådan del av tunnelbana som går inom område, där stad eller samhälle är väghållare, helt eller delvis skall utgå från anslaget för byggande av riksvägar. Å andra sidan kan det vara motiverat att statsbidrag för sådan del av tunnelbana som går inom område, där kronan är väghållare, helt eller delvis utgår av anslaget till väg- och gatubyggande i städer och samhällen som är väghållare. Från förhandlings- och utredningsmannen har jag erfarit att parterna vid träffande av principöverenskommelsen för storstockholmsområdet utgått från att statsbidragen till de s. k. Järva- och Nackabanorna skulle i sin helhet belasta vederbörande städers andelar av väg- och gatubyggnadsanslaget samt att statsbidragen till den s. k. Täbybanan och förlängningen av sydvästra tunnelbanan från Vårberg till Alby, den s. k. Botkyrkabanen, skulle i sin helhet belasta Stockholms läns andel av riksvägsanslaget.

De överväganden jag nu redovisat har legat till grund för utformningen av 3—5 §§ författningsförslaget.

I 14 § VST ges Kungl. Maj:t möjlighet att bestämma om anslagstilldelning även för vägföretag som ej upptagits i flerårsplan. I fråga om statsbidrag till städer och samhällen gäller enligt 2 § tredje och fjärde styckena 1960 års förordning att visst företag i fördelningsplan efter särskilt beslut

kan utbytas mot annat och att Kungl. Maj:t kan förordna om bidrag utöver vad som upptagits i fördelningsplanen. Förslaget lämnar möjligheterna till ändring i och tilldelning utöver redan fastställda planer öppen också för tunnelbanornas del, även om detta knappast kan förväntas få någon större praktisk betydelse.

De föreslagna reglerna i 3—4 §§ avviker från ordningen för handläggning av vägärenden i princip endast såvitt rör de s. k. arbetsplanerna för vägföretag. Upprättandet och fastställandet av arbetsplaner är som jag nämnt i redogörelsen för gällande bestämmelser ett i väglagstiftningen närmare reglerat huvudmoment i förfarandet med särskilda rättsverkningar bl. a. i form av vägrätt för väghållaren. Förutsättningarna för anläggande av tunnelbanor regleras rättsligt i helt andra former och grundas på beslut i ärenden om koncession och om tillstånd till expropriation.

Frågan på vilket stadium i ärende om statsbidrag till tunnelbana beslut om koncession och tillstånd till expropriation skall föreligga bör enligt min mening inte lösas genom föreskrifter i författningen. För att uppnå en smidig och ändamålsenlig tillämpning föreslår jag i stället att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen skall besluta härom och därvid kunna ta hänsyn till omständigheterna från fall till fall. Detaljerad teknisk utredning om företaget motsvarande arbetsplanernas beskrivning av vägföretag är givetvis också en förutsättning för att statsbidrag skall utgå. Även i den delen bör det lämpligen ankomma på väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att avgöra när utredningen skall presenteras. Styrelsen bör också fastställa kraven på utredningen. Förslagets 6 § första stycket har utarbetats i enlighet med det nu sagda. För att skilja utredningen från det speciella institutet arbetsplan har införts termen anläggningsplan. Förutom nödvändiga kartor och ritningar måste denna innehålla erforderlig beskrivning av och kostnadsberäkning för företaget.

Enligt 6 § andra stycket författningsförslaget prövas anläggningsplanen av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Tidpunkten för godkännande av anläggningsplan får som jag senare återkommer till viss betydelse för statsbidragsgivningen.

Förslagets 7 och 8 §§ reglerar själva bidragsgivningen till tunnelbaneföretag som upptagits i fastställda flerårs- och fördelningsplaner. I enlighet med vad jag förordat i statsverkspropositionen har i 7 § upptagits en bestämmelse som medger statsbidrag med 95 % av kostnaderna för tunnelbaneanläggningens underbyggnad. Procentsatsen motsvarar den som gäller för bidrag till vägbyggnad enligt 3 § 1960 års förordning, som emellertid ger Kungl. Maj:t befogenhet att om synnerliga skäl föreligger bevilja högre statsbidrag. Denna möjlighet är avsedd för det fall vederbörande stad eller samhälle inte kan anses ha fördel av att själv utföra vägföretaget. Någon anledning att införa motsvarande undantagsregel för tunnelbanornas del föreligger inte enligt min uppfattning.

Som jag anförde i statsverkspropositionen förstås enligt vedertagen terminologi med en tunnelbaneanläggnings underbyggnad i första hand 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. Begreppsbestämningen är enligt min mening väl lämpad som grundval för beräkning av kostnadsunderlaget vid statsbidragsgivningen. Alternativet att i författningen uppräknat alla anordningar som skall inräknas i kostnadsunderlaget har jag inte ansett lämpligt eller ens möjligt att genomföra. Den föreslagna definitionen synes trots sin allmänna karaktär ge tillräcklig ledning för tillämpningen. Detta gäller emellertid inte frågan vilka delar av eller anordningar i en tunnel som skall anses ingå i underbyggnaden. Här torde en ytterligare bestämning vara nödvändig.

Förutom till själva banunderbyggnaden, bestämd på samma sätt som för anläggningen i övrigt, bör statsbidrag utgå för tunnelkonstruktionen som sådan. Härtill 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.

Med utrymmen som fordras för trafiken avser jag inte endast det rum själva spårbanan kräver utan också för trafiken erforderliga utrymmen för plattformar, för spärr- och signalanordningar, för personal- och förädrumsrum, för vatten-, gas-, el- och avloppsledningar samt för anordningar som avser uppvärmning, luftväxling och liknande ändamål. Också de delar av tunneln varigenom trafikanterna når stationerna från gatuplanet, dvs. gångtunnlarna och trappnedgångarna, är i den mening jag inlägger i begreppet nödvändiga för att trafiken skall kunna drivas. Likaså tunnlar för de anslutningsspår som enligt vad jag anförde vid 1 § skall inräknas i den bidragsberättigade delen av anläggningen. Däremot faller utrymmen för butiker o. d. utanför statsbidragsgivningen.

En uppräknat med anspråk på fullständighet för nu gängse anordningar och de nya konstruktionsformer tekniken kan utveckla är inte heller här möjlig. Förslagets kortfattade definition av tunnelbegreppet torde tills vidare och med ledning av vad jag här anförde kunna godtagas. Om svårigheter skulle möta vid förordningens tillämpning i denna del bör det ankomma på Kungl. Maj:t eller efter Kungl. Maj:ts bemyndigande väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att meddela närmare anvisningar i ämnet. Detta kan ske med stöd av 10 § sådan den utformats i förslaget.

De bestämmelser i 4--8 samt 13 och 14 §§ 1960 års förordning som gäller för statsbidrag till byggande av väg eller gata i stad och samhälle som

är väghållare skall enligt mitt förslag reglera också bidragsgivningen till tunnelbanor.

Samma regler bör gälla vare sig bidrag utgår enligt flerårs- eller fördelningsplan. Vissa bestämmelser anknyter till tidpunkten för arbetsplans fastställande eller godkännande. Vid statsbidragsgivningen till tunnelbanor kan beslutet om anläggningsplanens godkännande lämpligen fylla motsvarande funktion.

Hänvisningen i 8 § förslaget till de uppräknade bestämmelserna i 1960 års förordning innebär i huvudsak följande.

I kostnaden för tunnelbaneanläggnings underbyggnad får inräknas skälig ersättning för mark och intrång som föranleds av att underbyggnaden bygges eller begagnas. Utgifter för marklösen och intrång som sammanhänger med anläggandet av förbindelser mellan markplanet och stationer under markytan skall med den av mig föreslagna begreppsbestämningen i princip inräknas i kostnadsunderlaget.

En form av intrångsersättning är den som utgår på grund av att ledningar av olika slag i marken måste flyttas eller på annat sätt ändras. Principerna för statsbidrag till sådana kostnader har inte närmare bestämts i 1960 års förordning. Vissa synpunkter i frågan har emellertid utvecklats i förordningens förarbeten (prop. 1960:81 s. 38). Vad där anförts torde vara vägledande för bedömningen av motsvarande spörsmål som uppkommer då tunnelbanor anlägges.

Vid kostnadsberäkningen skall bortses från merkostnad för arbeten som inte är påkallade för den allmänna samfärdsels behov. Normalt inräknas inte heller förvaltningskostnader. Vissa särskilt uppräknade sådana kostnader kan emellertid ingå om det beslutas av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Uppräkningen är i viss utsträckning specifik för vägföretagen men synes lämna tillräckligt utrymme för undantag i särskilda fall också i fråga om tunnelbanorna.

Bidrag skall i princip utgå på grundval av förhandsberäkningar i anslutning till att anläggningsplanen för tunnelbaneanläggningen godkännes. Beloppet fastställs slutligt först sedan företaget utförts. Under vissa förutsättningar kan därvid de preliminära beräkningarna jämkas. Om företaget utförts på entreprenad är huvudregeln att bidraget skall fastställas på grundval av entreprenadsumman.

Tidpunkten för arbetenas utförande i förhållande till anläggningens upptagande i fördelnings- och flerårsplan och till beslutet om anläggningsplanens godkännande är i viss mån avgörande för rätten till bidrag. Detsamma gäller arbetets överensstämmelse med fastställd plan. I fråga om företag på entreprenad är bidraget beroende av om gällande bestämmelser iakttagits angående upphandling och arbeten för statens behov och om entreprenören godkänts av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Kungl. Maj:t kan emellertid efterge dessa villkor för bidrag.

Utbetalning av bidrag sker förskottsvis men förutsätter viss anmälnings-skyldighet av kommunen, landstingskommunen eller kommunalförbundet. I den mån tillstånd av vattendomstol erfordras för företaget sker ej utbetaltning förrän tillstånd erhållits.

Uppbärandet av bidrag är förenat med skyldighet att årligen utföra motsvarande arbeten. Medlen får emellertid disponeras också nästföljande år om inte väg- och vattenbyggnadsstyrelsen bestämmer annat.

Kommuner, landstingskommuner och kommunalförbund är redovisnings-skyldiga för tilldelade bidrag enligt närmare föreskrifter som väg- och vattenbyggnadsstyrelsen meddelar. Belopp för vars användning ej kunnat redovisas skall återbetalas jämte ränta.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har att utöva tillsyn över användningen av bidragsmedel.

Delgivning av fastställda planer och andra beslut skall givetvis ske med bidragssökande som berörs därav. I överensstämmelse med vad som enligt 66 § AVL gäller om rätt till klagan över väg- och vattenbyggnadsstyrelsens eller länsstyrelsens beslut enligt VST och 1960 års förordning bör sådant beslut som meddelats med stöd av den nya förordningen kunna överklagas hos Kungl. Maj:t i statsrådet. Den föreslagna regelns formulering följer numera vedertaget mönster och innebär att den besvärstid skall iakttagas som gäller enligt lagen den 4 juni 1954 (nr 355) om besvärstid vid talan mot förvaltande myndighets beslut.

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

Under återopande av det anförda hemställer jag, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen att antaga det föreliggande förslaget till förordning om statsbidrag till byggande av tunnelbana.

Med bifall till vad föredraganden sålunda med instämmande av statsrådets övriga ledamöter hemställt förordnar Hans Maj:t Konungen att till riksdagen skall avlåtas proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar.

Ur protokollet:

C.-E. Brändström