

Nr 666

Av herr **Bengtson** i Solna **m. fl.**, *angående utbyggnad av tunnelbanor och vägar i stockholmsregionen.*

(Lika lydande med motion nr 534 i Första kammaren)

Det regionala samarbetet för utbyggandet och driften av den *kollektiva närtrafiken* i Storstockholm sker genom det nyligen bildade kommunalförbundet för Stockholms stads och läns regionala frågor (KSL), bestående av Stockholms stad och landstinget. AB Stockholms spårvägar har den 1 januari i år förvärvats av KSL och ombildats till AB Storstockholms lokaltrafik.

Det grundläggande beslutet för detta omfattande regionala samarbete var den principöverenskommelse som i slutet av år 1964 träffades under förutläggning att *statsbidrag* utgår med 95 % av kostnaderna för underbyggnad för i överenskommelsen angivna nya tunnelbanor inberäknat kostnaderna för marklösen. Kommunikationsministern tillstyrkte statsbidrag i statsverkspropositionen för år 1965 och anförde bl. a. följande:

Med den gemensamma planering och samordning inom närtrafiken som uppnås genom utökad tunnelbanetrafik och övriga i överenskommelsen angivna åtgärder kan vägande skäl anföras för att staten bör aktivt stödja en utbyggnad för kollektiv närtrafik av detta slag. Detta motiverar enligt min mening att s. k. underbyggnad för tunnelbanor i likhet med vad som gäller för vägar och gator göres statsbidragsberättigad.

Som riktpunkt i principöverenskommelsen angavs bl. a. att banorna till Järnafältet, Täby och Botkyrka skulle vara färdiga före 1975 och till Nacka under senare hälften av 1970-talet.

Sammanlagt kräver dessa utbyggnader investeringar på uppskattningsvis 1 3/4 miljard kronor under en knapp 15-årsperiod eller ungefär lika mycket som Stockholms stad — räknat i dagens penningvärde — hittills ensam lagt ned på byggandet av de nuvarande tunnelbanorna inom staden.

För 5-årsperioden 1967—1971 beräknas KSL:s investeringsbehov till drygt 750 miljoner kronor exkl. marklösenkostnader, vari givetvis ingår vissa investeringar som ligger utanför tunnelbanebyggandet såsom exempelvis bussinköp. Mer än hälften av nämnda belopp eller *drygt 425 miljoner kronor* har beräknats kunna täckas genom statsbidrag.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens nyss fattade beslut om tilldelning av statsbidrag till tunnelbanebyggen för perioden 1967—1971 innebär att *endast 165 miljoner kronor* anvisas. För år 1967 är skillnaden mellan begärt och beslutat statsbidrag måttlig men växer starkt under perioden, såvitt ingen revidering sker.

En begränsning av statsbidragen på detta sätt skulle försena tunnelbarnas färdigställande med omkring tio år med kostnadskrävande och för de boende mycket besvärliga provisoriska transportarrangemang som följd.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens fördelningsplan angående tilldelning av medel för *väginvesteringar för Stockholms stads* vidkommande visar samma tendens som för tunnelbaneutbyggnaden; en relativt måttlig skillnad mellan begärt och beslutat statsbidrag för år 1967 om ca 5 miljoner kronor, medan däremot skillnaden i slutet av perioden uppgår till över 50 miljoner kronor per år. Åtskilliga trafikarbeten *senarelägges* härigenom, exempelvis Lidingövägen, Klarabergsleden, Norr Mälarstrand, Söderleden, Essingeleden i delarna Drottningholmsvägen—Solna och Brommagrenen.

Särskilt angeläget är att Söderleden och Essingeledens sträckning Drottningholmsvägen—Solna ej *senarelägges*. Det är ej försvarbart att essingeledsarbetena avbrytes, eftersom delen Södertäljevägen—Drottningholmsvägen blir klar under första hälften av år 1967. De stora investeringar som hittills nedlagts på denna led, ca 260 miljoner kronor, kan ej helt utnyttjas förrän E 4 får en fortsättning norrut genom stockholmsregionen.

Under hänvisning till vad ovan anförts hemställes,

att riksdagen måtte besluta att ställa erforderliga medel till förfogande för utbyggnad av tunnelbanor och vägar i stockholmsregionen i enlighet med tidigare ingången principöverenskommelse.

Stockholm den 26 januari 1967

Bengt Bengtson (h)
i Solna

Ingemar Mundebo (fp)

B. Sjönell (cp)
