

ikke indarbejdet. Ud fra en afvejning af på den ene side hensynet til at de største investeringer i den kollektive trafik i Storkøbenhavn givetvis må dreje sig om bybanenettets udbygning, samt at en alternativ videregående udbygning af motorgader m. v. i Storkøbenhavn formentlig for en væsentlig del ville komme til at belaste staten, mod på den anden side forannævnte betragtninger vedrørende de hidtidige byrder, samt den omstændighed at det drejer sig om investeringer til gavn for befolkningen i de pågældende kommuner, har regeringen fundet det rimeligst at foreslå statens andel af de samlede offentlige tilskud til investeringspuljen sat til 60 pct., således at kommunerne bærer de resterende 40 pct. af tilskuddet.

Over for den indvending at betænkningens forslag om en andel på 25 pct. angav grænsen for kommunernes økonomiske bæreevne i forhold til det forventede investeringsprogram efter trafikrådets oprettelse, må man hævde, at en sådan balance om fornødent må opnås ved afstemning af investeringsprogrammets omfang efter deltagernes økonomiske bæreevne. Kommunerrepræsentanterne er gennem bevillingsrådet og i sidste instans endvidere gennem de endeligt tiltrædende forsamlinger i stand til at sikre sig, at investeringerne ikke antager et sådant omfang, at de overstiger kommunernes økonomiske bæreevne.

Hvad angår *kommunernes andele* af puljebidragene er man i overensstemmelse med betænkningen gået ud fra, at byrderne bør være lige store pr. indbygger for hovedstaden og omegnen. Dette medfører at alle kommunernes andele må baseres på folketallet.

I betænkningen er det nærmere undersøgt, om der ved siden af folketallet kunne være anledning til at lade andre kriterier have indflydelse på byrdefordelingen mellem kommunerne (jfr. betænkningen side 143). Det er særlig drøftet hvorvidt man burde lade skatteevnen og trafikbehovet i de enkelte kommuner få indflydelse på byrdefordelingen som udtryk for henholdsvis kommunernes økonomiske bæreevne og indbyggernes nytte af de kollektive trafikforbindelser med de øvrige dele af det storkøbenhavnske område. Kommissionens undersøgelser viser imidlertid, at en indregning af skattekriteriet ikke ville medføre særlig store forskelle i de enkelte kommuners andele i finansieringsbyrden, og i øvrigt fandt man det mere rationelt at spørgsmålet om de forskellige kommuners økonomiske bæreevne tages op i skattelovgivningen fremfor i en lov om trafikkoordinering. Hvad trafikbehovet angår har samferdselskommissionens undersøgelser vist, at det vil være overordentlig vanskeligt at

finde frem til et blot nogenlunde nøjagtigt udtryk for de enkelte kommuners trafikbehov. Dertil kommer, at de kommuner som særlig ville have fordel af, at et udtryk for trafikbehovet blev indregnet som fordelingskriterium — nemlig overvejende de yderste, tyndere befolkede og hurtigt voksende kommuner — nogenlunde falder sammen med de kommuner som vil have fordel af, at man som senere foreslået foretager fordelingen efter folketal ved *begyndelsestidspunktet* af hver periode. Derigennem er altså allerede ved et rent folketalskriterium stort set taget hensyn til kommuner der har relativt ringe trafikbehov.

Man er således blevet stående ved de enkelte kommuners indbyggertal som den mest velegnede målestok for byrdefordelingen mellem kommunerne indbyrdes, også under hensyn til at folketallene meget hurtigt vil foreligge statistisk opgjort i modsætning til opgørelser over skatter og trafikbehov.

#### *Til stk. 1.*

##### *Om fordelingen af parternes puljebidrag.*

I princippet vil som foran nævnt staten komme til at deltage med 60 pct. af investeringspuljens udgifter, kommunerne med tilsammen 40 pct. Imidlertid kan det bestemmes (jfr. § 21, stk. 2) at der også af driftsindtægterne skal ydes bidrag til investeringspuljen, og der vil da ske en modsvarende nedsættelse af statens og kommunernes andele i byrderne. En sådan nedsættelse findes at burde komme staten og kommunerne til gode i samme forhold som det, hvori de deltager i puljeudgifterne.

Statskassens andel bevilges på de årlige finanslove, og finansministeren må derfor under særlige omstændigheder kunne bestemme, at der som led i en almindelig reduktion af statens anlægsvirksomhed i et enkelt år inden for en 5 års periode sker en nedsættelse af statens bidrag til investeringspuljen. En sådan nedsættelse vil samtidig medføre en tilsvarende reduktion af kommunernes bidrag til puljen i det pågældende regnskabsår.

Ved den indbyrdes fordeling mellem kommunerne må de enkelte kommuners samlede indbyggerantal være afgørende. Som nævnt forudsættes de deltagende kommuner inddraget i deres helhed under trafikrådets område (jfr. bem. til § 2), og kommunernes udgifter til trafikapparatet vil blive pålignet samtlige beboere over kommuneskatterne.

#### *Til stk. 2.*

##### *Om beregning af parternes puljebidrag.*

Beregningen af de enkelte kommuners pulje-