

[Ministeren for offentlige arbejder.]

kørsel med egne motorkøretøjer. For det andet forestår der betydelige udbygninger af det kollektive trafikapparat med nye S-banestrækninger i omegnen, eventuelle tunnelbaner m. v., anlæg, som i det mindste i nogen tid fremover vil være underskudsgivende. Jeg skal i den forbindelse oplyse, at en alternativ kraftig udbygning af gadenettet i Storkøbenhavn til stærkt udvidet individuel motorkørsel med dertil nødvendige parkeringsanlæg m. v. efter foreløbige beregninger at dømmе vil kræve investeringer af lignende omfang som ved en stærk kollektiv udbygning, men uden at man derved opnår en tilsvarende udvidelse af den samlede transportkapacitet.

Det er i øvrigt ikke noget specielt københavnsk fænomen, at den kollektive storbytrafik er stærkt underskudsgivende i tiden efter den anden verdenskrig; oplysninger fra en lang række storbyer verden over viser tilsvarende forhold.

Det må imidlertid anses for påkrævet, at de nødvendige offentlige tilskud til den kollektive trafik ikke som hidtil sker ved dækning af de årligt faktisk konstaterede underskud, som i nogen grad stiller de bevilgende myndigheder over for fuldbyrdede kendsgerninger. I stedet bør disse tilskud ydes efter en forud fastlagt plan og med et ubetinget krav om, at de øvrige udgifter skal afholdes ud af driftsindtægterne.

Det er derfor i lovforslaget foreslået, at de offentlige tilskud knyttes til de kollektive transportinvesteringer, hvis omfang de bevilgende myndigheder direkte har herredømme over. Da disse udgifter kan variere stærkt fra år til år og til tider andrage betydelige beløb i et enkelt år, men fordelene ved anlæggenes benyttelse strækker sig over hele deres levetid, har man ikke fundet det praktisk at regne med kontant betaling af investeringerne. I stedet regnes med lånefinansiering, og de offentlige bidrag kan da få den form, at trafikrådets udgifter til forrentning og afskrivning af alle investeringer i faste anlæg og materiel dækkes over en pulje kaldet investeringspuljen, som tilvejebringes ved bidrag dels fra staten og de deltagende kommuner, dels fra driften i det omfang, dette anses for gennemførligt. Beregninger foretaget af samfærdselskommissionen tyder på, at hvis investeringspuljen

i den første tid dækkes fuldt ud ved offentlige tilskud, vil dette nogenlunde modsvare de nuværende offentlige tilskud til underskudsdekninger. Ved derefter gradvis at forøge driftens andel i investeringspuljen kan man på længere sigt arbejde henimod en større grad af balance, end tilfældet er i dag.

Samfærdselskommissionen regnede med, at staten skulle dække 75 pct. af den samlede tilskudssum og de resterende 25 pct. fordeles på kommunerne efter folketal. Regeringen er imidlertid af den opfattelse, at staten ikke kan påtage sig at dække en så stor andel af de offentlige tilskud til investeringspuljen. Man skal herved særlig pege på, at de offentlige tilskud til investeringspuljen skal afløse den hidtidige form for offentlige tilskud til den kollektive trafik i Storkøbenhavn, d. v. s. dækning af virksomhedernes konstaterede driftsunderskud, og disse har hidtil i særlig grad påhvilet Københavns og enkelte andre af hovedstadsområdet kommuner. På den anden side erkender man, at en udbygning af den kollektive trafik i Storkøbenhavn givetvis i forreste række må dreje sig om bybanenettets udbygning, som hidtil har sorteret under statsbanerne, samt at en alternativ videregående udbygning af motorgaderne m. v. til gennemgående trafik formentlig overvejende ville komme til at belaste staten gennem vejfonden m. v. Ud fra en afvejning af de forskellige hensyn er man nået til at foreslå en fordeling af finansieringsbyrden med 60 pct. på staten og 40 pct. på de deltagende kommuner.

Hvad angår fordelingen mellem kommunerne indbyrdes, er man enig med samfærdselskommissionen i, at en fordeling efter folketallene ved hver 5 års periodes begyndelse er det rimeligste og mest praktiske grundlag.

Trafikrådets overtagelse af de nuværende offentlige trafikvirksomheder forudsættes økonomisk at ske ved, at deres aktiver overtages til bogførte værdier med visse i bilag til lovforslaget nærmere omtalte korrektioner for derved at opnå en nogenlunde mere ensartet opgørelse af aktivværdierne. For pensionernes vedkommende foreslås overgangen til trafikrådet ordnet sådan, at det på overtagelsestidspunktet allerede pensionerede personale skal være trafikrådet