

Ud fra disse betragtninger har man i lovforslaget på den ene side ønsket at fastslå, at der bør stræbes henimod en driftsøkonomisk balance i det omfang dette ikke kolliderer med samfundsøkonomiske hensyn, på den anden side har man fundet det nødvendigt at fastslå, at der i hvert fald i en årrække fremover, hvor der forestår store og meget kapitalkrævende investeringsopgaver i den kollektive nærtrafik, skal ydes visse tilskud fra det offentlige.

#### *Til stk. 2.*

##### *Om udgifter der kan dækkes gennem tilskud.*

Der må lægges vægt på, at også formen for de offentlige tilskud koordineres, således at de bevilges på grundlag af den fælles trafikplan for hele området, at de fordeles gennem trafikrådet, og at de anvendes til fordel for trafikapparatet som helhed. De enkelte parters bidrag bør ikke begrænses til trafikken i det pågældende lokale område, men må betragtes som en andel af de samlede tilskud til hele den offentligt finansierede del af områdets trafiknet.

En ordning som den hidtidige, hvorefter de regnskabsmæssige underskud år for år søges dækket hos de bevilgende myndigheder, medfører at disse hvert år skal tage stilling til den førte trafikpolitik og til spørgsmålet om den fortsatte offentlige støtte til trafikken. Dette vil ikke være foreneligt med den planlægning over en årrække som skal være grundlaget for direktionens arbejde, og som finder udtryk i at bevillingsrådet skal godkende 5 års investeringsbudgetter. Inden for rammerne af disse bør direktionen disponere på længere sigt, hvilket forudsætter at spørgsmålet om de offentlige tilskud og trafikplanens hovedlinjer er klarlagt for hele perioden. Det nuværende system med årlige underskudsdekninger findes i væsentlig grad at have modvirket en sådan langsigtet planlægning hos de enkelte offentlige virksomheder, og dette vil i endnu højere grad blive tilfældet ved trafikrådet, hvor der skal opnås tilslutning hos en række forskellige bevilgende myndigheder (jfr. § 25, stk. 2). Årlige underskudsdekninger har endvidere den væsentlige ulempe, at de bevilgende myndigheder rent faktisk stilles over for fuldbyrdede kendsgerninger for så vidt angår tilskuddet for det pågældende år.

Man har derfor fundet det mest hensigtsmæssigt at løsrive de offentlige tilskud fra de enkelte års isolerede driftsresultater og knytte dem til *investeringsudgifterne*, sådan at de fornødne tilskud koncentrerer om hel eller delvis dækning af disse udgifter, mens der i øvrigt skal være balance mellem driftsindtægterne og -udgifterne. Samtidig med at

der herigennem skabes tilstrækkeligt vide rammer for direktionens forretningsmæssige dispositioner, sikres der de bevilgende myndigheder størst mulig reel indflydelse på omfanget af deres bevillinger. Ved på forhånd at tage stilling til investeringsprogrammet over en 5 års periode kan de bevilgende politiske forsamlinger afstikke grænserne for det offentliges økonomiske medvirken til den kollektive trafik. Man kan næppe heller se ganske bort fra det psykologiske forhold, at det for de bevilgende myndigheder og for skatteyderne vil forekomme mere tilfredsstillende at yde bidrag til gennemførelsen af et forelagt investeringsprogram for trafiknettets udbygning end at skulle betale årlige regninger på konstaterede underskud for det forløbne år.

Det foreslås derfor, at de driftsudgifter der vedrører forrentning og afskrivning af faste anlæg og rullende materiel på trafikplanens økonomisk overtagne trafiklinjer, skal dækkes over en *investeringspulje*, hvis midler tilvejebringes dels af staten og kommunerne inden for planens område, dels gennem bidrag fra driftsindtægterne. Dette sidste sikrer bevillingsrådet adgang til stadig at tilpasse kravet om større eller mindre driftsmæssig balance til de muligheder udviklingen måtte vise sig at indebære.

I bilag 3 til betænkningen er aftrykt nogle af Københavns Sporveje og NESA opstillede driftsbudgetter, som angiver den skønnede økonomiske udvikling for de pågældende virksomheder under forudsætning af, at driften baseres på den her foreslåede tilskudsform, herunder også at den allerede skabte pensionsbyrde forbliver hos de gamle ejere, jfr. nedenfor. Disse såkaldte prøvebudgetter viser, at den ovenfor foreslåede ordning i en årrække fremover kunne medføre den forudsatte balance uden væsentlige ændringer i takstniveauet, såfremt man i denne første årrække tænker sig investeringspuljen fuldt ud tilvejebragt af statens og kommunernes tilskud. Dette hænger naturligvis sammen med, at de i dag konstaterede underskud på hovedstadens offentlige trafikvirksomheder nogenlunde svarer til deres udgifter til pensioner og til forrentning og afskrivning af aktiverne. På noget længere sigt vil trafikrådets muligheder for selv gennem driftsindtægterne at bidrage til investeringerne bero på den ene side på stigningen fremover i de pensionsudgifter der skal påhvile trafikrådet, på den anden side på karakteren og omfanget af de anlæg der i mellemtiden udføres. I jo højere grad de fremtidige trafikmidler vil komme til at bestå af tunnelbaner og andre anlæg, hvor de løbende udgifter til lønninger m. v. er væsentligt lavere pr. befordret passager end for gadetrafikmidlerne, desto større mulighed vil der med tiden blive for en mere reali-