

F. t. l. om et trafikråd for Storkøbenhavn.

holde, idet der bliver tale om overskridelser eller besparelser, som går ud over den margin direktionen bør have (jfr. bem. til § 13, stk. 8), må direktionen forelægge spørgsmålet for bevillingsrådets forretningsudvalg, eventuelt med henblik på en tillægsbevilling.

*Til stk. 2.**Om endelig tiltrædelse af bevillinger.*

Bevillingsrådets stillingtagen som trafikrådets øverste myndighed til, hvilke beløb der skal stilles til rådighed for investeringspuljen fra statens og de deltagende kommuners side, kan imidlertid ikke være endeligt bindende for de nævnte parter. For statens vedkommende er det allerede af forfatningsretlige grunde udelukket, at folketinget kan blive bundet af andre myndigheders beslutninger, og fra kommunal side bør der principielt være en tilsvarende ret til selvstændig stillingtagen til, hvilke bidrag der skal ydes til trafikrådet.

Af hensyn til den bevillingsmæssige forretningsgang må det imidlertid anses for praktisk udelukket at skulle indhente samtykke fra samtlige deltagende kommuner. Såfremt hver enkelt kommune i hovedstadsområdet var i stand til at vælte en investeringsplan, ville trafikrådet faktisk være magtesløst, og man risikerede at trafikplanens gennemførlighed blev afgjort ud fra isolerede vurderinger af de enkelte kommuners egne aktuelle fordele i den pågældende 5 års periode. Derfor er det foreslået, at amtsrådet optræder på omegnskommunernes vegne ved afgørelsen af disse spørgsmål. Da Frederiksberg kommune jo ikke omfattes af amtsrådets myndighed, har man ment at måtte give denne kommune ret til selv at tage stilling til bevillingsspørgsmålet på tilsvarende måde som Københavns kommune. Det er en selvfølge, at der skal finde særskilt afstemning sted i hver af de fire nævnte, endeligt tiltrædende forsamlinger. Først efter disses tiltrædelser af bevillingen er den endeligt meddelt. I praksis må det formodes, at de pågældende politiske forsamlingers repræsentanter i bevillingsrådet forud vil orientere sig hos de myndigheder der har valgt dem, inden de afgiver deres stemme i bevillingsrådet. Dettes beslutning vil formentlig derfor normalt — såfremt den er tiltrådt af et flertal af repræsentanterne for alle fire politiske forsamlinger — blive godkendt af disse.

Bevillingsrådets indstilling indbringes på sædvanlig måde for hver af de fire nævnte forsamlinger, som derpå kan begære samråd med bevillingsrådets formand og den administrerende direktør. For folketingets vedkommende har man fundet det rimeligst

at følge sædvanlig praksis, hvorefter alle bevillingsspørgsmål forelægges finansudvalget af vedkommende fagminister, altså her ministeren for offentlige arbejder. Af hensyn til ligestillingen mellem kommunerne og staten i trafikrådet må imidlertid bevillingsrådets indstilling, der må fremtræde som en fælles indstilling fra alle trafikrådets parter, forelægges finansudvalget i netop den skikkelse hvori den er vedtaget af bevillingsrådet. Som det allerede tidligere er nævnt (jfr. bem. til § 13, stk. 6) er det således ikke tanken, at trafikplanen skal underkastes en kritisk revision eller godkendelse i ministeriet for offentlige arbejder i forbindelse med forelæggelsen for finansudvalget. Der skal her igen erindres om, at ministeriets synspunkter over for planen vil komme frem i teknikerudvalg og fællesudvalg allerede under dens forberedelse og tilblivelse. Måske kunne man tænke sig, at bevillingsrådets formand og trafikrådets administrerende direktør deltog i ministerens eventuelle samråd med finansudvalget, idet ministeren ikke kan stå som den ansvarlige for en indstilling, som han ikke er øverste godkendende myndighed for.

Såfremt der ikke kan opnås tilslutning fra såvel folketinget som de nævnte kommunale forsamlinger, må sagen på ny forhandles i bevillingsrådet, og derefter atter forelægges de fire forsamlinger til endelig godkendelse.

Den forhandling i en særlig forsamling, der foreslås optaget i tilfælde af at der stadig ikke kan opnås godkendelse, forudsættes kun at blive nødvendig i ekstraordinære tilfælde, idet den foran beskrevne fremgangsmåde normalt må forventes at kunne føre til den fornødne tilslutning.

*Til stk. 3.**Om pristalsregulering af investeringsbevillinger.*

Efter sædvanlig praksis må det administrative organ der forvalter en given bevilling, på ny gå til de bevilgende myndigheder og hos dem indhente fornøden tillægsbevilling i tilfælde af, at pris- og lønstigninger har gjort den meddelte bevilling utilstrækkelig til formålet. Dette spiller normalt mindre rolle, fordi bevillingerne kun rækker over ét år ad gangen, inden for hvilket tidsrum pris- og lønstigningerne sjældent er særlig store, ligesom de pågældende bevillingsmyndigheder stort set er permanent indkaldt.

For trafikrådets vedkommende ville en tilsvarende fornyet forelæggelse for bevillingsrådet i tilfælde af pris- og lønstigninger på anlægsarbejder