

mål vedrørende periodens investeringer, og man herved er nået frem til et skitseforslag om finansieringsmåden i det kommende femår, kan bevillingsrådets godkendelse af planen for lånoptagelser finde sted. Dette sker i forbindelse med godkendelsen af bevillingerne til investeringerne. Når denne vedtagelse er tiltrådt af de 4 endeligt bevillende forsamlinger (jfr. § 25, stk. 2), er direktionen bemyndiget til at optage de konkrete lån efter yderligere forhandling med finansministeren. Denne bemyndigelse omfatter planen som helhed, således at direktionen ikke skal søge særskilt bemyndigelse hos bevillingsrådet til optagelse af hvert enkelt lån.

Som foran omtalt (jfr. bem. til § 23) kan der opstå likviditetsproblemer på grund af forskellen mellem trafikrådets forpligtelse til at betale afdrag til långiverne og parternes forpligtelse til at betale afskrivning på de finansierede anlæg. Dette kan nødvendiggøre optagelse af særlige *afsløsnings- eller suppleringslån*, hvilket direktionen må drage omsorg for.

Ud over de her omtalte lån til investeringsformål

kan der blive tale om at optage *driftslån* i form af kassekreditter m. v. til dækning af løbende driftsudgifter som ikke umiddelbart dækkes af driftsindtægterne. Sådanne driftslån falder uden for investeringspuljens funktion; de kan optages af direktionen rent administrativt, og deres forrentning påhviler naturligvis driften. Dette sidste gælder i øvrigt også forrentningen af eventuelle suppleringslån (jfr. bem. til § 23).

Til stk. 2.

Om tilbagebetaling af lånene.

Direktionen drager omsorg for betalingen af renter og afdrag på investeringslånene på grundlag af parternes år for år til puljen indbetalte bidrag og de eventuelt fra driften overførte beløb. Såfremt lånenes afviklingstempo overstiger de samlede puljebidrag fra parterne og driften, må direktionen som ovenfor nævnt sikre investeringslånenes regelmæssige afvikling ved optagelse af særlige suppleringslån, som holdes afsondret fra de almindelige driftslån.

Bemærkninger til kapitel IX:

Den finansielle byrdefordeling mellem trafikrådets parter.

Hovedformålet med dette lovforslag er som før nævnt at gennemføre en samordning af den nuværende stykkevisse planlægning og opdelt finansiering af den kollektive trafik i hovedstadsområdet, sådan at der tilvejebringes en helhedsordning af disse forhold for områdets samlede trafiknet.

Følgen heraf må for det offentlige medvirken ved finansieringen blive, at de bidrag som trafikrådets parter skal yde, ikke fremover kan være knyttet specielt til anlæg inden for hver parts hidtidige myndighedsområde og bero på omfanget af investeringer i netop disse anlæg. Hver parts bidrag må ses som en andel i det samlede trafiksystems finansiering og være fastlagt på forhånd.

At fastlægge de enkelte parters finansieringsbyrde på grundlag af forhandlinger for hvert anlæg for sig ud fra en isoleret bedømmelse af de forskellige parters interesse i anlægget — således at der f. eks. pålignes en kommune særlige udgifter, fordi trafiknettet i en 5 års periode i særlig grad udbygges netop i dens område — ville være i afgjort strid med helhedssynspunktet. De bestandige forhandlinger om finansieringsbyrdens fordeling for de enkelte anlæg, som måtte følge heraf, ville flytte beslutnin-

gerne om investeringernes tilrettelæggelse og iværksættelse ud hos de forskellige lokale myndigheder og dermed modvirke den samling af planlægningen og bevillingerne som er dette forslags grundidé.

Der må lægges vægt på, at en på forhånd fastlagt fordelingsnorm for parterne bør omfatte alle trafikrådets investeringer. Hvis man f. eks. forestillede sig, at anlæg af S-baner og tunnelbaner blev udskilt til særskilt finansiering — eventuelt sådan at der i loven fastsattes en anden fordelingsprocent for disse — ville det ikke harmonere med den tilsigtede helhedsordning. Det ville således ikke være rimeligt, om f. eks. staten skulle bidrage med alle eller næsten alle investeringsudgifterne til bybanenettet, medens indtægterne af dette over trafikrådets almindelige drift ville komme alle deltagere i samarbejdet til gode. Det kan i øvrigt ikke være acceptabelt for staten at afgive planlægningsmyndigheden over bybanenettet, hvis dette dog skulle finansieres helt eller i alt væsentligt af staten. Det kan endelig siges, at omegnskommunernes inddragelse under den fælles finansiering i højere grad er motiveret af nærbanetrafikken end af de offentligt drevne sporevogns- og buslinjer i hovedstadskommunerne, hvor-