

til udgifterne hidtil er afholdt af København og Frederiksberg.

Det bør derfor være lovens normale fordelingsordning, at alle trafikrådets parter deltager med en forud fastlagt andel i samtlige trafik anlæg der er led i det samlede storkøbenhavnske trafikapparat. Dog bør parterne have mulighed for ved overgangen til en ny planlægningsperiode at enes om at ændre det fastlagte fordelingsgrundlag. Derudover vil fordelingen mellem kommunerne indbyrdes, som foreslås foretaget på grundlag af folketallet, jfr. nedenfor, automatisk bevirke en vis ændring i byrdefordelingen i takt med den befolkningsmæssige udvikling i hovedstadsområdet.

Bemærkninger til § 27:

Normalfordelingen af byrderne.

Ved den nærmere fastlæggelse af byrdefordelingen har man hverken ment at kunne anvende det princip om en tredeling, som er lagt til grund ved repræsentationen i bevillingsrådet af de tre hovedgrupper: staten, hovedstaden og omegnen — idet omegnens finansieringsbyrde regnet pr. indbygger herved ville blive uforholdsmæssig stor — eller ment at kunne lade det være afgørende hvorledes trafikmidlerne i dag er fordelt mellem de forskellige ejere — idet den fremtidige udbygning måske netop kan markere en forskydning af de forskellige trafikmidlers vægt og nettets udbygning i de forskellige dele af hovedstadsområdet.

Spørgsmålet opløser sig i to: for det første en fastsættelse af statens andel i finansieringsbyrden, for det andet en fastlæggelse af byrdefordelingen mellem kommunernes indbyrdes.

Som udgangspunkt for en drøftelse af spørgsmålet om *statens andel* er det naturligt at se på, i hvilket omfang staten hidtil har deltaget i finansieringen af hovedstadens kollektive trafiksystem. Som bekendt er S-banenettet hidtil udført og bekostet af staten, og en række planer for videre udbygning af det egentlige S-banenet — f. eks. en eventuel Lundtoftebane, elektrificering af Farumbanen, forlængelse af S-banen til Glostrup videre til Tåstrup og anlæg af en bane langs Køge Bugt — har også været på tale under den forudsætning, at de skulle gennemføres og finansieres af staten, der allerede i et vist omfang har foretaget ekspropriationer m. v. Den eksisterende tunnelbane mellem Hovedbanegården og Østerport er også udført, bekostet og drevet af staten. Ved drøftelser af fremtidige tunnelbaner har man dog hidtil undladt at tage udtrykkelig stilling til finansieringen af an-

læggene. Rent teknisk udgør tunnelbanerne imidlertid et supplement til det bestående S-banenet og forudsættes da også drevet i direkte tilslutning til S-banerne. Gennemførelse af et tunnelbanenet vil i det hele betinge en væsentlig mere intensiv udnyttelse af de eksisterende S-baner.

Det må endvidere erkendes, at det i høj grad vil få betydning for omfanget og udformningen af et motorgadenet i København for den gennemkørende trafik såvel som for andre større gadeanlæg og for parkeringsanlæg, hvorvidt der er tilvejebragt et sådant bybanenet, at en væsentlig del af bopæl-arbejdssted trafikken kan forventes afviklet på denne måde og dermed aflaste gadenettet for individuel trafik. I det omfang vej- og gadeinvesteringerne i Københavns-egnen måtte blive finansieret ved tilskud fra vejfonden eller beskæftigelsesmidler vil disse investeringer ligeledes komme til at belaste de midler der fordeles af staten. Det bemærkes herved at vejfondstilskud normalt udgør 85 pct. af udgifterne ved arbejdernes udførelse, og at man i nogle tilfælde af deciderede motorvejanlæg har haft en endnu højere statsandel i finansieringen (jfr. herved det i folketinget fremsatte forslag til lov om tilskud til de offentlige veje). I det omfang der ikke kan opnås tilskud af denne art, modtager kommunerne i øvrigt refusion af motorafgiftsmidler, opgående til en ikke ubetydelig andel af udgifterne.

På baggrund af disse betragtninger og ud fra en hensyntagen dels til at omegnskommunerne hidtil almindeligvis ikke har deltaget i de offentlige udgifter til den kollektive trafik, dels til at der ikke bør pålægges de deltagende kommuner en større andel i investeringsudgifterne end de økonomisk kan magte, foreslog samfærdselskommissionen, at statens andel i tilskuddene til investeringspuljen skulle være 75 pct. af de offentlige bidrag, kommunernes andel altså 25 pct.

Dette spørgsmål har været drøftet i regeringen, hvor man er af den opfattelse, at staten ikke kan påtage sig at dække en så stor andel af de offentlige tilskud til investeringspuljen som de foreslåede 75 pct. Man skal herved pege på, at de offentlige tilskud til investeringspuljen skal afløse den hidtidige form for offentlige tilskud til den kollektive trafik i Storkøbenhavn: dækning af virksomhedernes konstaterede driftsunderskud. Denne byrde har hidtil i særlig grad påhvilet København og enkelte andre af hovedstadsområdet kommuner, medens de regnskabsopgørelser for S-banedriften som på delvis skønmæssigt grundlag er foretaget til brug for samfærdselskommissionens betænkning viser, at der har været nogenlunde balance, bortset fra de år hvor en ny S-banelinje er taget i brug og endnu