

andele må foretages på grundlag af de senest foreliggende statistiske oplysninger om indbyggerantallet, d. v. s. de registerfolketal som kommunerne indberetter til det statistiske departement.

Den fastsættelse af andelene der således foretages efter oplysningerne om indbyggertallene ved begyndelsen af hver ny planlægningsperiode, foreslås at skulle gælde *uforandret for hele den pågældende periode*, således at der ikke foretages nogen korrektion i periodens løb under hensyn til indtrådte forskydninger i befolkningsfordelingen.

En korrektion af andelene under hensyn til ændringer i indbyggertallet i periodens løb ville volde betydelige praktiske vanskeligheder, og endvidere ville det for alle de deltagende kommuner være en alvorlig ulempe, om deres stillingtagen til en trafikplan med dens 5 års investeringsbudget altid ville komme til at bygge på en helt teoretisk byrdefordeling med risiko for væsentlige ændringer af fordelingsgrundlaget i løbet af perioden.

Det er klart at en fastlæggelse af udgiftsfordelingen for en hel planlægningsperiode på basis af folketallet ved periodens *begyndelse* vil betyde en vis fordel for alle de kommuner som er i en stærk befolkningsmæssig vækst, og omvendt indebære en økonomisk ulempe for de allerede udbyggede kommuner, en ulempe som dog relativt målt vil være af mindre omfang for disse udbyggede kommuner, der alle har meget store indbyggertal. Man har imidlertid ikke fundet denne fordel for de voksende kommuner urimelig. Dels har netop disse kommuner store udgifter til tekniske anlæg, skoler og meget andet, dels må det erindres, at de enkelte kommuners andele i finansieringsbyrden for investeringer der er foretaget i en tidligere planlægningsperiode, men ikke afskrevet ved dens udløb, vil ændres ved overgangen til hver ny periode, for så vidt kommunens andel i det samlede indbyggertal i Københavnsegnen går op eller ned. Omegnskommunerne vil herved, efterhånden som deres andel af Københavnsegnens samlede folketal stiger, komme til at deltage med en stigende andel i de ældre investeringer der afskrives over flere perioder, medens omvendt de udbyggede hovedstadskommuners andel vil blive faldende, jfr. nedenfor.

Medens således de enkelte parter andele i byrderne ligger fast inden for den enkelte 5 års periode, bør *reguleringen ved overgangen til en ny 5 års periode* omfatte såvel nye investeringer i den forestående periode som de i tidligere perioder foretagne investeringer som endnu ikke er afskrevet. En sådan ordning, hvorefter hver kommune til stadighed bidrager til de samlede forpligtelser i forhold til dens andel af hovedstadsområdet befolkning til enhver

tid, må anses for bedst stemmende med hele lovforlaget principielle helhedsbetragtning, ligesom det må anses for rimeligt, at den samlede udgift ved trafiknettets tilvejebringelse bliver pålignet det samlede antal beboere som i tidens løb får gavn af det; en betydelig del af anlægsudgifterne ved de særlig langvarige anlæg vil netop være dikteret af hensynet til den nytte beboerne i fremtiden vil få af dem.

Til stk. 3.

Om udredning af parternes puljebidrag.

Når en rammebevilling endeligt foreligger, må det blive direktionens opgave at foretage udregningen af de enkelte parter puljebidrag på grundlag af det samlede budget for perioden, uafhængigt af det faktiske anlægstempo i de enkelte år. Bidragene tænkes afviklet i kvartalsvise rater. Direktionen underretter parterne om bidragenes størrelse samt om eventuelle senere forhøjelser eller nedsættelser som følge af dyrtidsreguleringen (jfr. § 25, stk. 3), der virker fra begyndelsen af et regnskabsår (jfr. nærmere betænkningen side 79). Endelig skal direktionen ved 5 års periodens udløb foretage den endelige opgørelse af parternes bidrag for hele perioden på grundlag af de foreliggende regnskaber over de udførte arbejder.

Bemærkninger til § 28:

Ændringer i normalfordelingen.

Den adgang der i denne paragraf er åbnet for de deltagende parter til at fravige den normale finansielle byrdefordeling, skyldes bl. a. hensynet til, at der særlig i trafikrådets første tid kan opstå spørgsmål mellem kommuner der er blevet trafikmæssigt betjent gennem S-baneanlæg eller lign., og kommuner som ikke har opnået en sådan betjening. Man har derfor ment, at der i loven bør åbnes adgang til ved forhandling mellem parterne at beslutte de ændringer i byrdefordelingen som en afvejning af disse hensyn måtte tilsige. Da man imidlertid lægger vægt på, at lovens normale byrdefordelingsordning kun fraviges når der er enighed herom mellem de 3 hovedgrupper: staten, København-Frederiksberg og omegnen, følger heraf, at folketingets samtykke også skal foreligge selv om der kun er spørgsmål om at ændre byrdefordelingen mellem kommunerne indbyrdes, bl. a. under hensyn til at de deltagende omegnskommuner ikke alle selv har lejlighed til at deltage i afstemningen om eventuel ændring af byrdefordelingen. En ændring af denne art bør imidlertid — ligesom ændringer som følge af forskydninger i folketallet (jfr. § 27, stk. 2) — kun kunne ske ved påbegyndelsen af en periode.