

økonomiske engagement må antages at blive formidsket, hvis der – som foreslået ovenfor i § 4 – indføres adgang for en fælleskommunal trafikvirksomhed eller hovedstadsrådet til helt eller delvis at overtage kommunernes og amtskommunernes økonomiske forpligtelser. At denne adgang helt og holdent skulle kunne udelukke, at der fremover opstår konflikter af den pågældende art, kan på den anden side ikke antages. Derfor er der fortsat et vist behov for regler til løsning af de pågældende konflikter. Hvis de i en bane interesserede kommuner og amtskommuner og den politiske ledelse af en fælleskommunal trafikvirksomhed/hovedstadsrådet ikke kan forhandle sig til en løsning, bør konflikten om, hvilke kommuner og amtskommuner der fremover skal yde økonomisk støtte til banen, kunne indbringes for ministeren for offentlige arbejder til endelig administrativ afgørelse.

En sådan konflikt skal alene kunne indbringes for ministeren af den pågældende bane efter beslutning i banens øverste politiske organ (generalforsamlingen), hvor samtlige interesserede kommuner er repræsenterede.

Udgangspunktet for en afgrænsning af den kreds af kommuner, der i relation til de enkelte baner må anses for at være interesserede, må være de kommuner, der i dag rent faktisk bidrager til en bane. De konfliktsituationer, der vil kunne opstå, og som af banen kan indbringes for ministeren, hvis en løsning ikke kan opnås ved forhandling på lokalt plan, vil i de fleste tilfælde komme til at

dreje sig om kommuner, der i dag deltager i betalingen, men som ønsker fremover at blive frigjort helt eller delvis. Den omvendte situation, at banens politiske ledelse ønsker en kommune, der i dag af tilfældige historiske grunde ikke bidrager, inddraget i det kommunale økonomiske engagement, fordi dens borgere rent faktisk nyder godt af banen, kan imidlertid også tænkes at opstå. En sådan konflikt bør derfor også kunne indbringes for ministeren for offentlige arbejder.

Bestemmelsen i stk. 1 omhandler den situation, at kredsen af de kommuner og amtskommuner, der er interesserede i banen, er uændret, idet konflikten alene drejer sig om den indbyrdes byrdefordeling.

Bestemmelsen i stk. 2 angår derimod den situation, at der er opstået konflikt om kredsen af de interesserede kommuner eller amtskommuner, idet én af disse ønsker at bryde ud eller en ny ønskes inddraget.

Ad § 6

Investeringsstøtten fra 1984, som ikke er fuldt ud afregnet inden 1. juli 1984, vil blive betalt af staten med den procentsats, som gjaldt ved afgivelsen af tilsagnet om støtte – altså med 75 pct. af investeringsudgiften.

Af gældende love på privatbaneområdet forbliver herefter alene anlægslovene for de enkelte baner samt lov nr. 195 af 7. juni 1958 om forlængelse af privatbaneeneretsbevillinger i kraft.