

tion af statens tilskud, må kommunernes tilskud reduceres tilsvarende, så forholdet mellem stats- og kommunebidrag oprettholdes uændret.

I §§ 17 og 18 foreslås direktionen bemyndiget til at anlægge og drive de for trafikplanens gennemførelse nødvendige baner og sporvejsstrækninger, og i § 19 er foreslået regler for meddelelse af tilladelse til omnibuskørsel i rute med motor-køretøjer inden for trafikrådets område, mens de af disse paragraffer nødvendiggjorte ekspropriationsbestemmelser er foreslået indsat i § 20.

I afsnittet om det finansielle grundlag (4. afsnit) foreslås i §§ 21-24 en række bestemmelser om *forholdet mellem trafikrådets driftsudgifter og driftsindtægter*.

Der angives som hovedretningslinje i § 21, at driftsudgifterne skal afholdes af driftsindtægterne, men visse driftsudgifter skal dog dækkes over en investeringspulje, hvis midler tilvejebringes af staten og kommunerne inden for planens område samt eventuelt ved bidrag fra driftsindtægterne.

I § 22, stk. 1, gives følgende opregning af *driftsindtægterne*:

1. Samtlige driftsindtægter på de af trafikplanen omfattede jernbanelinjer, sporvejslinjer og omnibusruter, bortset fra private omnibusruter, fra A/S Lyngby-Nærum Banen samt fra trafiklinjer, som er bortforpagtet af trafikrådet.
2. Forpagtningsafgifter for bortforpagtede trafiklinjer.
3. Eventuelle afgifter af private omnibusruter, jfr. § 19, stk. 4.
4. Renter af driftsoverskud, som i henhold til § 24 indestår på driftsreguleringskontoen.
5. Beløb, der i henhold til §§ 29 og 30 overføres til trafikrådet fra tidligere ejere af trafikvirksomheder i anledning af trafikrådets overtagelse af pensionsudbetalinger, samt renter af sådanne beløb.

Svarende hertil opregnes i paragraffens 2. stk. følgende *driftsudgifter*:

1. Samtlige driftsudgifter — herunder udgifter til forrentning og afskrivning samt alle pensionsudgifter for trafikrådet — på de af stk. 1, punkt 1, omfattede trafiklinjer.