

[Lannung.]

de forholdsvis få politiske repræsentanter talte adskillige konservative. Jeg nævner nuværende borgmester Estrup, nuværende borgmester Stæhr Johansen, administrationschef Stochholm og en venstremand med så godt et navn som Hauch, Christian Hauch. Der kan ikke være tvivl om, at det har været velovervejeth, når denne alsidigt sammensatte kommission kom til det resultat, at en delingsnorm på 25 mod 75 alt taget i betragtning var det rette. Der rejses nu alligevel kritik mod den til ugunst for hovedstadsområdet væsentligt forhøjede delingsnorm og hævdes, at den er alt for gunstig, idet staten herved kommer til at betale en alt for stor andel af investeringerne.

Når denne kritik rejses af blade, der som f. eks. Jyllands-Posten regner med, at tunnelbaner i fremtiden vil blive uomgængelig nødvendige, som de siger, og vel alle som den enstemmige kommission må gå ud fra, at en sådan bane, som naturligt er, hører med til S-banenettet, der for boulevardbanens vedkommende allerede for en del er en tunnelbane, vil den foreslåede delingsnorm med 60 for staten og 40 for hovedstadssamfundet absolut ikke blive særlig fordelagtig for hovedstadssamfundet — tværtimod — al den stund den milliardinvestering, der her kan blive tale om, ellers naturligt skulle afholdes af staten alene. De investeringer, der i øvrigt kan blive tale om, vil blive for ingenting at regne ved siden deraf. Det skal dog fastslås, at lovforslaget netop ikke tager stilling til spørgsmålet tunnelbaner; men hvordan det end går, vil S-banerne eller baner i tilknytning dertil kræve hovedparten af de kommende investeringer.

Når man mere i almindelighed taler om fordeling af andre og begunstigelse af hovedstadsområdet, bør det heller ikke lades ude af betragtning, at København-Frederiksberg i dag selv betaler underskuddet og de fulde pensionsudgifter for deres privatbaner, sporvejene, medens staten giver et stort tilskud til dækning af privatbanernes underskud og pensionsudgifter i det øvrige land. Jeg finder ikke dette sidste urimeligt, men det bør, hvis man vil være fair, unægtelig tages med ind i billedet. Under den således standende strid om, hvorvidt delingslinjen mellem statens og hovedstadssam-

fundets andel i investeringerne er for gunstig eller ugunstig for hovedstadskommunerne, hvor hovedstadsbefolkningen i almindelighed finder den for ugunstig, andre finder den for gunstig, vil ministeren for offentlige arbejder utvivlsomt befinde sig ganske vel midt i al denne utilfredshed fra de to modstående sider og mene, at det ikke er langt fra at bevise, at han nogenlunde har ramt det rigtige.

Det rette vil vel nu være, at man afstår fra alle demagogiske angreb og undlader ethvert forsøg på at sætte den ene del af landet op mod den anden, hvad der ikke tjener noget fornuftigt formål, men i stedet for så lidenskabsløst som muligt i det kommende udvalg drøfter forslaget i almindelighed og med henblik på særlige divergencer — selvfølgelig også de afvigende synspunkter med hensyn til delingsnormen.

Det er klart, at dette lovforslag i det hele — og specielt med hensyn til investeringerne — må ses i sammenhæng med landets samlede behov og i forhold til en samlet vurdering af planerne, en samlet trafikplan med angivelse af den rimelige rækkefølge for de forskellige opgavers løsning. Der forestår utvivlsomt et stort og langvarigt udvalgsarbejde. Det tjener intet rimeligt formål på forhånd at ville vanskeliggøre en løsning i forståelse. Opgaven vil her være at bedømme interesser og behov så lidenskabsløst og så objektivt som muligt, og det er klart, at hele forholdet til den private, individuelle trafik i modsætning til den kollektive også må tages med ind i helhedsbilledet, og den må gives rimelige vilkår.

Det vil også være rigtigt at se nærmere på forskellige vigtige enkeltheder i lovforslaget. Jeg skal straks sige, at så vidt jeg kan se, kan den behandling af personale-spørgsmålet, den ordning, lovforslaget forudsætter, ikke give grund til klage. Derimod vil der være grund til at se nærmere på, om der på baggrund af det store bidrag, København kommer til at yde, med hensyn til repræsentation er taget rimelige eller burde tages større hensyn til København. Endvidere bør fra vort synspunkt ordet borgerrepræsentation erstattes af ordet magistrat eller kommunalbestyrelse for Københavns vedkommende.

Det store spørgsmål om tunnel- eller