

Der var stillet 1 ændringsforslag i betænkningen.

Uden for betænkningen var der ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslagets paragraffer, ændringsforslaget og spørgsmålet om lovforslagets overgang til tredje behandling sattes til forhandling under ét.

Andreas Hansen: Idet jeg henviser til den afgivne betænkning og det ændringsforslag, som den højtærede minister har stillet, kan jeg på hele udvalgets vegne anbefale det stillede ændringsforslag og lovforslaget i dens helhed til vedtagelse.

Jeg vil gerne tilføje, at der er afholdt 3 møder i udvalget. Vi har modtaget en deputation fra Danske Studerendes Fællesråd, og ikke mindst grundet på denne deputations henvendelse har den højtærede minister som nævnt i betænkningen stillet ændringsforslag til § 4, der i det væsentligste tager hensyn til denne henvendelse fra fællesrådet.

Hermed skal jeg som sagt på hele udvalgets vegne anbefale ændringsforslaget samt hele lovforslaget til vedtagelse.

Hermed sluttede forhandlingen.

Lovforslagets §§ 1-3, ændringsforslaget, § 4, således ændret, og §§ 5-14 vedtoges uden afstemning.

Lovforslagets overgang til tredje behandling vedtoges uden afstemning.

Formanden: Jeg foreslår, at lovforslaget går direkte til tredje behandling uden fornyet udvalgsbehandling. Hvis ingen gør indsigelse imod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

Første behandling af forslag til lov om anlæg og drift af tunnelbaner i Københavns, Frederiksberg og Tårnby kommuner.

(Lovforslaget (nr. 176) findes i tillæg A. sp. 2347, fremsættelsen i tidenden sp. 4920).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Ove Hansen: Som ministeren oplyste ved fremsættelsen af dette lovforslag, har 2 udvalg siden 1961 arbejdet med problemerne om anlæg og drift af tunnelbaner i hovedstaden og dens omegn. De 2 udvalg blev nedsat i henhold til S-baneloven af 1961. Det ene udvalg, der betegnes tunnelbaneudvalg I, skulle tage sig af den tekniske del af opgaven, d. v. s. udarbejde skitseforslag og give en oversigt over udgifterne ved anlægget, mens tunnelbaneudvalg II alene skulle tage sig af den økonomiske del, d. v. s. fremkomme med forslag til finansieringen og fordelingen af anlægsudgifterne mellem staten og de kommuner, der vil blive berørt af og få gavn af tunnelbanerne.

Der har i begge udvalg været afholdt mange og lange møder for at komme til en løsning. Det var jo en meget betydningsfuld opgave at gå i gang med, en opgave, der ikke var ligetil at løse. Tunnelbaneudvalg I, det tekniske udvalg, kom til et resultat, jeg synes et godt resultat. Udvalget har præsteret et fint arbejde; betænkningen, der blev offentliggjort i januar i år, vil være bekendt. Fra tunnelbaneudvalg II, det økonomiske udvalg, foreligger der ikke betænkning, der findes kun en beretning om udvalgets arbejde. Når udvalget ikke kunne komme til noget konkret resultat, skyldes det — og det beklager jeg meget — at der ikke kunne opnås enighed om fordelingen af anlægsudgifterne mellem staten og de implicerede kommuner. Der var fra alle medlemmernes side i udvalget enighed om tunnelbaneanlægget og nødvendigheden af banerne, men altså ikke om, hvem der skal betale.

Det forslag, vi her skal tage stilling til, følger i det store og hele tunnelbaneudvalg I's betænkning, og det er min opfattelse, at skal vi have en metro i København, så har lovforslaget her anvist en virkelig effektiv løsning på hovedstadsområdets trafikproblemer.

Den højtærede minister udtalte ved fremsættelsen, at senest omkring 1975-80 må der være tilvejebragt en aflastning af Boulevardbanen, og derfor må der til den tid være foretaget en vis udbygning af det foreslåede tunnelbanenet. Jeg deler fuldt ud ministerens synspunkter. Det er naturligvis forbundet med meget betydelige udgifter at anlægge en københavnsk metro. —