

(Lovforslag nr. L 151. Fremsat 12/4 77. Første behandling 26/4 77. Betænkning 26/5 77. Anden behandling 31/5 77).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget sattes til forhandling.

Ingen bad om ordet.

Lovforslaget
vedtoges med 125 stemmer mod 31; 14 medlemmer stemte hverken for eller imod.

Formanden:

Lovforslaget vil nu blive tilstillet statsministeren.

Den næste sag på dagsordenen var:

Tredje behandling af forslag til lov om ændring af lov om udbygning af det storkøbenhavnske S-banenet og om forarbejder for tunnelbaneanlæg i København og Frederiksberg.

(Lovforslag nr. L 152. Fremsat 12/4 77. Første behandling 26/4 77. Betænkning 26/5 77. Anden behandling 31/5 77).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget sattes til forhandling.

Fuglsang (DKP):

Kommunisterne gik ved første behandling som de eneste mod dette og det følgende forslag, som jo går ud på at opgive tidligere beslutninger her i tinget med hensyn til forarbejder til og senere anlæg og drift af tunnelbaner. Tværtimod har vi for at fremskynde disse arbejder bl.a. i vore ændringsforslag til finanslovsforslagene opført bevillinger til arbejdet med tunnelbaner. Vi er hermed i overensstemmelse med alle erfaringer fra storbyer i mange lande og med de praktiske erfaringer, som flere og flere derude drager konsekvenserne af, nemlig de erfaringer, som viser, at vor tids transportproblemer ikke kan løses uden en alsidig udbygning af den kollektive transport, og vel at mærke på en sådan måde, at mere og mere føres fra overfladetransporten ned under jorden. Det gælder ikke mindst København, Danmarks hovedstad, og det gælder ikke mindre nu og fremover, end da et næsten enstemmigt

folketing i 1967 vedtog de to love, som vi nu skal stryge af bordet.

Der argumenteres med udviklingen i de indre bydele og med den tilbagegang i befolkningen, som finder sted dér, men København adskiller sig i så henseende ikke fra andre storbyer, og denne befolkningstilbagegang mindsker ikke transportproblemerne. At det ikke er tilfældet, har jo genspejlet sig i adskillige debatter om transportveje og -gader her i tinget.

Tværtimod har storbysamfundet København en række særlige problemer, som ikke i længden overhovedet kan løses uden tunnelbaner. Det gælder bl.a. i særlig grad transportforbindelserne til Amager. Her findes bl.a. en så stor arbejdsplads som lufthavnen med titusinder af arbejdere plus et ikke ringe antal flypassagerer. Der er andre virksomheder, foruden at staten jo nu bidrager med at opføre sit udenrigsministerium derovre.

Før eller senere vil udviklingen også presse igennem en eller anden form for bebyggelse på Vestamager. Derfor kan og må de afstemninger, som nu skal finde sted, ikke være det sidste ord i denne sag. Der må sikres hovedstaden en hurtig, billig og miljøvenlig transport, og her kommer vi efter vor mening ikke uden om en tunnelbane. Derfor er det mit håb, at udviklingen og befolkningspresset før eller senere vil sikre os denne tunnelbane.

Hermed sluttede forhandlingen.

Lovforslaget
vedtoges med 164 stemmer mod 7.

Formanden:

Lovforslaget vil nu blive tilstillet statsministeren.

Den næste sag på dagsordenen var:

Tredje behandling af forslag til lov om ophævelse af lov om anlæg og drift af en tunnelbane i Københavns kommune.

(Lovforslag nr. L 153. Fremsat 12/4 77. Første behandling 26/4 77. Betænkning 26/5 77. Anden behandling 31/5 77).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget sattes til forhandling.

Ingen bad om ordet.