

Formanden: Lovforslaget vil nu blive tilstillet statministeren.

Den næste sag på dagsordenen var:

Tredje behandling af forslag til lov om teknologisk service.

(Anden behandling af lovforslaget (nr. 151) findes i tidenden sp. 4613).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget sattes til forhandling,

Ingen bad om ordet.

Lovforslaget

vedtoges enstemmigt med 151 stemmer.

Formanden: Lovforslaget vil nu blive tilstillet statsministeren.

Den næste sag på dagsordenen var:

Tredje behandling af forslag til lov om statens tekniske prøvenævn.

(Anden behandling af lovforslaget (nr. 143) findes i tidenden sp. 4623).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget sattes til forhandling.

Ingen bad om ordet.

Lovforslaget

vedtoges enstemmigt med 151 stemmer.

Formanden: Lovforslaget vil nu blive tilstillet statsministeren.

Den næste sag på dagsordenen var:

Første behandling af forslag til lov om ophævelse af lov om anlæg og drift af en tunnelbane i Københavns kommune [af Skovmand m. fl.].

(Lovforslaget (nr. 195) findes i tillæg A. sp. 5641, fremsættelsen i tidenden sp. 3508).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Ministeren for offentlige arbejder (Kampmann): Vi har tidligere i folketinget haft en drøftelse af indholdet af det radikale lovforslag, idet jeg under behandlingen af de store trafikinvesteringer — det var Storebæltsinvesteringen og Saltholmsinvesteringen — udtrykkelig tilkendegav, at der resterede en tredje gruppe af investeringer, nemlig de store anlægsinvesteringer i hovedstadsområdet. Dertil kommer, hvilket var de radikale bekendt, at jeg havde anmodet DSB om at nedsætte et arbejdsudvalg, der skulle afgive en særlig rapport over hovedstadsrådets kollektive trafikudbygning, og denne rapport vil foreligge her i forårsmånederne. Den foreligger endnu ikke. Jeg synes derfor, at det er en smule tidligt at tage stilling til det radikale forslag, således som det foreligger her, så meget mere som det ikke omfatter andre tvivlsspørgsmål om kollektiv transport i hovedstadsområdet — jeg tænker her ikke mindst på Lundtoftebanen efter lovgivning fra 1961.

Jeg synes, vi skal afvente nærtrafikrapporten fra DSB og afvente det lovgivningsinitiativ, som er blevet bebudet af undertegnede allerede sidst i januar måned, og som vil fremkomme til efteråret 1973, inden vi tager stilling til det radikale lovforslag.

Knud Damgaard: Hvis man var ondskabsfuld, kunne man nok finde anledning til at sige, at det radikale venstre med sine forskellige forslag om Københavns trafikforhold er ved at fratage hovedstaden mulighed for trafikalt at overleve. Begrundelsen for denne påstand er den inkonsekvens, der ligger i med korte mellemrum at fremsætte forslag, der vender sig imod en planlagt indføring af den individuelle trafik — jeg tænker på Lyngbyvejen — under henvisning til, at der må satses kraftigere på den kollektive trafik, og derefter fremsætte forslag til lov om ophævelse af anlæg af en tunnelbane i København, altså et kollektivt trafikprincip, som i en række andre storbyer betragtes som noget rigtigt.

Nu kan det naturligvis ikke falde en sagtmodig sjæl som mig ind at være ondskabsfuld, så jeg skal nok lade være med at drage den konsekvens. Jeg har derfor eftersøgt andre rimelige be væggrunde til, at dette lovforslag fremsættes på nuværende tidspunkt. Det er bare ikke lykkedes mig. Det