

[Kampmann.]

dette projekt, som i så høj grad griber ind i forholdene på Amager, og her er et af de mere glædelige momenter ved den udsættelse, at den naturligvis også betyder en udsættelse af den sydlige motorvejslinjeføring på Amager.

Derefter om Store Bælt. Dér mener jeg, at vi skal få den fornødne afklaring omkring Store Bælt så hurtigt som overhovedet muligt. Den tidligere regering udsatte jo, og det tog vi til efterretning, anlægslovens iværksættelse for Store Bælt med et lille år, idet man undersøgte, hvilke ændrede forhold der nu måtte opstå for den ene eller den anden udformning af Store Bælt, efter at ikke mindst energipriserne var ændret, men man har måske også taget andre forhold ind i denne undersøgelse. Jeg forstod, at den oprindelig skulle være fremkommet ved udgangen af 1974, og beklager egentlig, at vi nu står her godt 4 måneder inde i 1975 uden at kende denne redegørelse, men har taget til efterretning, at nu kommer den. Vi er enige om at drøfte den i trafikudvalget og drøfte, hvilke konsekvenser denne redegørelse giver anledning til med hensyn til udformningen.

Det er muligt, at vi kommer over i efteråret 1975, før vi forhåbentlig lidenskabsløst endelig engang kan fastlægge, hvilken udformning forbindelsen over Store Bælt skal have, men herefter bør vi også uden tøven og uden stop gå i gang med Store Bælt. Det er et udtryk for, at socialdemokraterne derved indirekte har fremprioriteret Storebæltsforbindelsen i forhold til Øresundsforbindelserne, at vi retter denne opfordring til regeringen og vi retter denne opfordring til folketingets medlemmer.

For så vidt angår DSB, vil vi i trafikudvalget med spænding se hen til plan 90 for udbygning inden for DSB, både anlægsmæssigt, driftsmæssigt og materielmæssigt, frem til 1990. Vi har særlig bemærket, det fremgår ikke af redegørelsen, men det er fremgået af en tidligere drøftelse i folketinget og i trafikudvalget, at vi får en lovgivning om jernbaneudbygningsproblemerne i hovedstadsområdet. Det er altså noget, vi skal beskæftige os med allerede i den kommende samling, og det er vi parat til i socialdemokratiet og, forstår jeg, også i trafikudvalget.

I denne forbindelse er det magtpåliggende, at vi får etableret hovedstadsområdets trafikselskab andre steder end i hovedstadsregionen, og vi har med glæde noteret os, at trafikministeren er parat til at fremkomme med lovforslag, som for busserne vil hjælpe med til at få skabt den slags lokale trafikselskaber rundt omkring. Vi har glædet os over den succes, hovedstadsområdets trafikselskab har haft på trods af strejken, men vi ønsker, at denne succes skal udbredes andre steder, og vi ønsker i hvert tilfælde ikke at lægge vægt til, at man fortsat andre steder fra yder betydelige subsidier til hovedstadsområdets trafik uden at have de samme muligheder for at subsidiere sin egen lokale trafik.

Det må vel i denne forbindelse være tilfaldt med et hjertesuk. HH-forbindelsen, Helsingør-Helsingborg, var af meget stor betydning for DSB, og det er med megen tristhed, vi ser, at denne går i venteposition sammen med de andre projekter i Øresundsregionen, men det er jo vilkårene.

Til sidst skal jeg sige, at debatten om de store trafikprojekter faktisk i hele sit forløb, som det har været tilfældet med så mange andre spørgsmål, har været proportionsforvredet. Det er jo fuldstændig rigtigt, som ministeren siger, at disse projekter „kun“ — lad os nu sætte det i gåseøjne — omfatter 15-20 pct. af samfundets samlede trafikinvesteringer de kommende 15 år, og det er alligevel først og fremmest og næsten alene disse 15-20 pct., man har diskuteret. Man har kun i meget beskedent omfang diskuteret de resterende 80-85 pct., som dog har de store finansielle og beskæftigelsesmæssige konsekvenser.

Vi hilser det — og det skal være min afsluttende bemærkning — med glæde, at når trafikministeren kommer med sin trafikpolitiske redegørelse til efteråret 1975, så kan vi forhåbentlig opgive denne proportionsforvridning og forsøge at se det i en lidt større helhed, end debatten hidtil har givet mulighed for.

Enggaard (V):

Jeg takker for redegørelsen, som indeholder adskillige oplysninger om regeringens planer for de trafikpolitiske beslutninger i den nærmere fremtid.