

[Svend Heiselberg]

over henholdsvis Storebælt og efterfølgende over Øresund og om at igangsætte en forundersøgelse til den kommende Femerbæltsforbindelse. Vi har i enighed besluttet udbygning af vores hovedlandevejsnet og omfartsveje, og sidst, men ikke mindst har vi gennemført en række lovforslag om vores motorvejssystem.

På samme måde har vi i enighed kunnet vedtage en udbygning af den kollektive trafik og elektrificeringen. I reglen har vi været enige med regeringen om DSB-aftaler, og det forsøger vi at blive igen; om det kan lykkes, vil vise sig i løbet af de kommende dage.

Jeg har her forsøgt med en række eksempler at pege på, at når det har drejet sig om trafikinvesteringer, har Venstre altid været positiv og altid lagt op til samarbejde.

Men hvad oplever vi nu med den socialdemokratiske ledelse? Vi oplever en regering, der har taget bestik af SF's og De Radikales snæversyn med hensyn til trafikudviklingen og fornægtelse af kendsgerningerne om de kommende års nødvendige trafikinvesteringer.

Regeringen erklærede som sin målsætning, at der skal ske voldsomme olie- og benzinafgiftsstigninger, og at der skal ske en voldsom udbygning af den kollektive trafik, hvorimod der skal ske en nedklassificering af tidligere tiders oplagte vejinvesteringer – og alt dette, selv om regeringen påpeger, at kommende års trafikvækst vil ske på vores veje.

Alene på godsområdet for perioden 1990-2005 viser regeringens egne beregninger en forventet vækst i den samlede indenlandske godstransport på knap 40 pct., godstransportarbejdet med lastbil forventes at vokse med cirka 50 pct., og samtidig siger rapporten, at den indenlandske godstransport med tog og skib forventes at falde.

Rapporten siger også, at en undersøgelse af de nationale lastbiltransporter indebærer, at 95 pct. af godsmængden er bundet til transport med lastbil. Men desuagtet vil regeringen i perioden 1991-97 bruge næsten 18 mia. kr. eller mere end tre gange så meget som på vejområdet.

Det er bl.a. på den baggrund, at Venstre har ønsket den efterfølgende forespørgsel til trafikministeren – i håb om at få den socialdemokratiske ledede regering til at indse nødvendigheden af en ændret prioritering af trafikinvesteringerne eller i det mindste at få et flertal herfor.

Det generer tilsyneladende ikke regeringen at have mindst to slags holdninger, også når det drejer sig om trafikinvesteringer. Men det afspejler tydeligt, at Socialdemokratiet også på trafikområdet vælger en holdning, der passer som fod i hose til, hvad De Radikale og SF måtte acceptere. Jeg må sige, at jeg undrer mig over, hvor CD har været henne i dette spørgsmål.

I Venstre er vi ikke imod investeringer i den kollektive trafik. Det må også fremgå af de mange aftaler, vi tidligere har lavet med bl.a. Socialdemokratiet. Men det undrer os, at regeringen ikke vil ofre flere penge på trafikinvesteringer, når man så gerne vil fremme beskæftigelsen.

Vi bør tænke på, at bilisterne forrenter statens investeringer godt. Eksempelvis betales over 6 mia. kr. i benzinafgift, næsten 11 mia. kr. i registreringsafgift og over 4 mia. kr. i vægtafgift.

Tror regeringen ikke, det havde været bedre at bruge de milliarder, der over de følgende tre år er tiltænkt eksempelvis hjemmeserviceordningen, til udbygning og vedligeholdelse af vores veje?

Lad os slå fast, at Venstre vedstår vores aftaler om de faste forbindelser over såvel Øresund – med nødvendige miljøvenlige landanlæg – som Storebælt med tilhørende tillægsaftaler om motorvejsinvesteringer i Nordjylland. Vi mener ikke, der er behov for færre motorveje, men derimod for flere.

Vi ønsker det af hensyn til trafikikkerheden og i erkendelse af, at trafikken vil vokse. Vi ved alle, at jo dårligere veje vi har, des flere trafikulykker med dødelig udgang vil der være. Men vi ønsker også at leve op til – som regeringen har skrevet i sin rapport – at en veludbygget infrastruktur er en grundlæggende betingelse for produktionsvirksomhedernes muligheder for at udvikle sig og være konkurrencedygtige på både det danske og det udenlandske marked.

Rapporten fortsætter:

»Betydningen af infrastrukturen øges i takt med virksomheders internationaliserings virkeliggørelse af EU's indre marked, fordi konkurrencen skærpes.«

Klarere og mere tydeligt kan det vanskeligt siges. Men hvad nytter det, når regeringen ikke vil forstå at leve op til ordene i sin egen rapport?