

Helt tilfældigt er det naturligtvis, jeg vælger 1982–92, men det giver da et udmærket billede af, at vejinvesteringer bevæger sig nedad af hensyn til ikke alene landets økonomi, men også til den overordnede hovedvejsstruktur, vi har her i landet. Jeg har jo tidligere gjort også oppositionen opmærksom på, at der faktisk er mange ting, der er lykkedes for os i det danske samfund, og ved fælles kræfter blandt de toneangivende partier i Danmark er det lykkedes at opbygge en infrastruktur, som fundamentalt set er en moderne infrastruktur, som næppe overgås af lande, vi i øvrigt kan sammenligne os med.

Man kan bruge mange billeder for at illustrere den situation, f.eks. at der er flere kilometer motorvej pr. indbygger i Danmark, end der er i Tyskland. Det er blot ét eksempel. Altså politiken med at udbygge en god, velfungerende infrastruktur i Danmark er lykkedes.

Så kan man diskutere det ene eller det andet lille projekt, men, må jeg sige til hr. Stefan Rasmussen, ser vi overordnet og helhedsorienteret på dansk vejpolitik, er det lykkedes at få en moderne infrastruktur, der fungerer efter de hovedlinjer, som man for mange år siden trak for udbygning af vejnettet i Danmark.

Det, man kan se fra 1992 og frem, er, at der har været et beskedent løft i vejinvesteringerne. Hvorfor har der været det? Det har der primært været af beskæftigelsesmæssige hensyn. Regeringen ønskede at fremme beskæftigelsen, og så er det oplagt at bruge vejinvesteringerne som konjunkturregulerende instrument og altså under lavkonjunkturer investere i en række vejprojekter, som man gerne ser fremmet.

Der er ikke noget unaturligt i at sige, at når lavkonjunktoren så er overstået, kapper man toppen af de investeringer og kommer ned på et normalt niveau igen, og det er det, der kan ses i de forslag til finanslov, der er vedtaget her i Folketinget, og de budgetoverslagsord, der er optrykt i de finanslove, som også oppositionen har stemt for. Derfor er det meget hul tale fra Venstre og De Konservative, der jo mig bekendt ikke under finanslovforhandlingerne i forbindelse med finanslov 1995 havde konkrete forslag om, at der skulle afsættes flere penge, altså at flere skatteyderfinansierede penge skulle bruges på vejinvesteringer. Det forslag er i alt fald ikke et, jeg har hørt fremsat.

Derfor er der stadig væk den situation, for så vidt angår vejinvesteringer i Danmark, at vi kører med et niveau på knap 1 mia. kr. om året

til investeringer i det overordnede vejnet, og det bliver vi ved med. Hvad får vi ud af det? Vi får stadig flere kilometer vej hvert eneste år, og det gør vi frem til ca. år 2000 på strækninger, hvor der er indgået aftaler herom, som er vedtaget i Folketinget.

Jeg har nævnt dem i min tale i dag, og det skulle ikke komme bag på nogen, hvilke strækninger der er tale om: Motorvejen Esbjerg-Kolding, Herning-Århus og de nordjyske motorveje. Så har regeringen også fremsat forslag om vejudbygninger i hovedstadsområdet, og det skal jeg vende tilbage til.

Venstre og De Konservative har fremsat et dagsordensforslag. Hr. Brian Mikkelsen siger, at man i det dagsordensforslag blot har nævnt nogle eksempler; opfindsomheden er ærlig talt ikke særlig stor hos oppositionen. Det er da interessant at iagttage, at de eksempler, man har nævnt, formentlig er skrevet af efter regeringens »Trafik 2005«. Jeg kan ikke få øje på noget som helst nyt i de eksempler, man har fremlagt.

Hvis det så ikke er eksempler, så er der måske noget andet, man skal hæfte sig ved i det forslag om motiveret dagsorden, som er fremsat af hr. Svend Heiselberg og hr. Stefan G. Rasmussen, og det er det afsnit, der hedder, at regeringen skal: »... fremkomme med en tidsmæssig og økonomisk prioritering for perioden frem til år 2005 omfattende alle relevante projekter, herunder...« og så er der nævnt nogle mere lokalt prægede projekter.

Dertil vil jeg gerne sige til hr. Stefan Rasmussen, at jeg tror, at hvis man havde taget en sammenhængende, overordnet diskussion i de to folketingsgrupper, var man formentlig nået frem til, at også vejinvesteringer bør ses i lyset af ikke alene de projekter, man gerne vil have gennemført frem til år 2005 på vejområdet – der kan være masser af projekter, man lokalt gerne vil have gennemført – men også af den økonomiske politik.

Hvilken regering vil binde sig til at gennemføre fastlagte investeringer 10 år ud i fremtiden på vejområdet? Det er der ingen fornuftig regering der vil binde sig til. Hermed ville man jo blive frataget enhver mulighed for at konjunkturregulere statens investeringer på vejområdet. Det ville være helt i strid med dansk politik igennem mange, mange år – jeg havde nær sagt i efterkrigstiden, men det gælder også før – at man ville afskrive anvendelsen af et sådant konjunkturregulerende, beskæftigelsesfremmende