

[J. K. Hansen]

mennesker har bestridt deres tjeneste gennem mange år. Jeg kan heller ikke forstå, hvad formålet skulle være med at ændre på noget sådant.

**Trafikministeren (Ikast):**

Jeg vil gerne love hr. J. K. Hansen, at jeg umiddelbart efter, at vi er færdige her i salen, vil undersøge de sager en gang mere for at se, om der skulle være fejlbehandlinger, som jeg ikke er bekendt med.

Hermed sluttede forhandlingen.

### *Afstemning*

Lovforslagenes overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

**Tredje næstformand (Lilli Gyldenkilde):**

Jeg foreslår, at lovforslagene henvises til Trafikudvalget. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den sidste sag på dagsordenen var:

**10) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 8:**

*Forslag til folketingsbeslutning om oprettelse af en infrastrukturfond til fremskyndelse af offentlige anlægsarbejder.*

Af Helge Mortensen (S) m.fl.  
(Fremsat 20/10 92).

Forslaget sattes til forhandling.

### *Forhandling*

**Trafikministeren (Ikast):**

Socialdemokratiet foreslår, at der oprettes en infrastrukturfond. Sigtet hermed er ifølge forslagsstillerne, at fondens midler skal finansiere en fremskyndelse af offentlige anlægsarbejder med det formål at gavne beskæftigelsen, konkurrenceevnen og miljøet.

Som bekendt har statsministeren i åbningstalen oplyst, at regeringen er indstillet på en moderat lempelse i den økonomiske politik til

gavn for beskæftigelsen, og at et af midlerne hertil netop er en fremrykning af rentable offentlige investeringer.

Der blev specielt peget på investeringer, der kan sikre en veludbygget infrastruktur til gavn for konkurrenceevnen og Danmarks muligheder i EF. Det kan derfor konstateres, at der er enighed mellem regeringen og forslagsstillerne om, at der bør ske en fremrykning af visse infrastrukturinvesteringer.

Jeg skal ikke ved denne lejlighed komme nærmere ind på, hvilke projekter der er tale om. Jeg tror, at alle har kendskab til de projekter, der er under debat. Det principielle spørgsmål er derfor, hvordan vi bedst opnår dette sigte. Efter regeringens opfattelse opnår vi det bedst og mest enkelt inden for rammerne af finansloven frem for at oprette en særlig infrastrukturfond, hvilket rejser en række spørgsmål:

Regeringen har under de igangværende politiske forhandlinger om finansloven for 1993 stillet forslag om, at det hidtidige udgiftspolitiske måltal adskilles i et driftsmåltal og et anlægsmåltal. Dette vil efter regeringens opfattelse fjerne muligheden for, at statslige investeringer vil kunne fortrænges af øgede driftsudgifter. Samtidig vil vi få skabt en ubureaukratisk model til at prioritere investeringsprojekterne og til at prioritere disse projekter sammen med andre projekter, eksempelvis miljøinvesteringer.

Vi vil også med dannelsen af et særligt måltal for anlægsvirksomhed bedre kunne regulere aktiviteterne, så de i perioderne med økonomisk råderum kan øges og tilsvarende reduceres i perioder med flaskehalsproblemer.

Regeringen finder, at det er den rigtige vej at gå i denne sag i stedet for at gå videre med tanker om en særlig infrastrukturfond.

**Fischer (KF):**

Vi har brug for en effektiv dansk infrastruktur, og det er et område, vi skal være stærkt optaget af i de kommende år. Det tror jeg vi allesammen er enige om, men den konservative folketingsgruppe kan ikke gå ind for det socialdemokratiske beslutningsforslag.

Jeg må også tilføje, at vi undrer os over, at det i det hele taget er fremsat, for det virker unægtelig som en noget bureaukratisk og kompliceret måde at fremme offentlige infrastrukt-