

uundværlige. Den dygtige finansminister drysede det nødvendige sukker på aftalen, så den gled ned hos amterne under forhandlingen. Bagefter har vi så hørt en masse brok og ballade fra en del amtsrådspolitikere, fordi den ringe betaling, de fik for besværet, slet ikke svarer til de udgifter, som staten selv måtte bruge, da den bestyrede de 4.500 km hovedveje.

Vi må fra konservativ side erkende, at det er et godt stykke politisk håndværk, hvis man ser det fra regeringens side, men taberne i denne aftale er borgerne og bilisterne. Vi ønsker fra konservativ side, at der skal være en optimal infrastruktur i Danmark. Det betyder, at der skal være ordentlige veje, som vi kan køre på, og de skal være gode og sikre. Det bør være udgangspunktet for al trafiklovgivning, at man tænker på sikkerheden og ensartetheden landet over. Vi er jo i Danmark kendt for at have et relativt godt vejnet, og det skal vi fortsat være kendt for, hvis det står til Det Konservative Folkeparti.

Vejdirektoratet har efter vores mening på glimrende vis løst opgaverne med statsvejene gennem masser af år og har samlet meget ekspertise på området. I langt de fleste tilfælde er decentraliseringer efter vores mening en rigtig god idé, men ikke i det her tilfælde. Det er et af de få områder, hvor vi støtter en centralisering, fordi infrastrukturen er meget vital for hele samfundsstrukturen, og det vil være meget svært sagligt at argumentere for, at det gavner infrastrukturen at decentralisere ansvaret på dette område. Efter konservativ opfattelse er det bydende nødvendigt, at både udbygningen og vedligeholdelsen af det eksisterende hovedvejsnet sker fra central side.

Med dette lovforslag bliver det den enkelte vejbestyrelse, der står med ansvaret. Den kan naturligvis vælge at foretage en anden prioritering, end staten ellers ville have gjort, fordi den enkelte vejbestyrelse ikke har et overordnet ansvar for selve vejstrukturen.

Der er i denne henseende fra tilhængerne af aftalen sagt, at aftalen betyder bedre sammenhæng i de opgaver, amterne i forvejen løser med hensyn til regionplanlægningen, miljø, naturbeskyttelse og den kollektive busstrafik. Det bliver også fremhævet, at det statslige driftsansvar og de statslige vejinvesteringer kan målrettes mod de landsdækkende og internationale vejforbindelser. Det er efter vores opfattelse en sandhed med nogle modifikationer.

Trafikministeren må så f.eks. forklare, hvorfor der eksempelvis sker en nedprioritering af vej-

strækningen fra det sted, hvor E 55 skærer E 47 i Ørslev og videre mod Gedser. Det samme gælder rute 21 fra Ebeltoft til Randers, hvor den skærer ved Jyllandssiden. I Jylland er ansvaret amtets, og på Sjællandssiden bliver det statens. Det er der ganske enkelt ikke nogen logik i. Der er efter vores opfattelse sket en totalt inkonsekvent udvælgelse af de vejstrækninger, som skal nedklassificeres.

Hvis vi ser på de lande i Europa, vi normalt sammenligner os med, kan vi konstatere, at Danmark går i den modsatte retning af, hvad man har gjort i de andre lande. Statsvejnettet får en mindre udstrækning i forhold til, hvad det er i de fleste andre europæiske lande. Men heller ikke på dette område undrer regeringen sig over, at de andre lande bibeholder et stort statsligt vejnet. Svaret er da næsten også for enkelt, for opgaven skal selvfølgelig løses af dem, der er bedst til at løse opgaven, og Vejdirektoratet har som tidligere nævnt en meget stor ekspertise på dette område. Det er en ekspertise, der er berømt over hele verden, og som daglig bruges af mange, der beskæftiger sig med vejforhold.

Fra konservativ side vil jeg godt slå fast, at der ikke skal herske nogen som helst tvivl om, at det bedste ville være fortsat at lade Vejdirektoratet være vejbestyrelse for hele hovedlande-vejsnettet.

De økonomiske konsekvenser af aftalen er også uoverskuelige. Én ting ligger dog helt fast: Finansministeren sparer millioner af kroner ved at lade amterne overtage en stor del af de statslige veje. Kompensationen til amterne er væsentlig mindre end de faktiske udgifter. Hvor bliver alle de 35 mia. kr. af, som bilisterne årlig betaler i afgift til staten? Det er jo i hvert fald i første række ikke bilisterne og vejnettet, der får dem.

Vil ministeren også forklare, hvordan kommende højklassificerede veje skal betales. Det er jo ikke nok, at de nuværende anlægsarbejder afsluttes for statens regning. Hvad med fremtidige byggerier? Skal amterne bygge højklassificerede vejstrækninger for nogle af de mange penge, der kommer i kassen fra bilskatterne? Hvorfra skal pengene til fremtidige byggerier komme? Der er jo f.eks. problemer i Vestjyllandsområdet omkring Billundvejene. Hvad sker der med de vejstrækninger i fremtiden?

Resultatet af denne aftale bliver efter vores opfattelse, at de fattigste amter ikke har råd til de nødvendige vejforbedringer, nyinvesteringer og vedligeholdelse. Konsekvensen kan blive