

en lokal betragtning var meget bedre anvendt til andre formål, er helt udelukket.

Hr. Brian Mikkelsen, som også konstaterer dette faktum, konkluderer stik modsat: hvis borgerne lokalt vælger at prioritere andre ting, f.eks. hospitaler eller kollektiv trafik, ja, så må man pinedød skaffe pengene et andet sted, og dér er statskassen jo en meget nærliggende kilde.

Men hvorfra stammer den sikre forvisning, at det er en rigtig prioritering at putte pengene i vejene, hvis ingen ønsker at prioritere dem? Vi tænker omvendt: Hvis det statslige vejbudget lægges ud i lokalt regi, dvs. amterne, med henblik på at man her kan bruge pengene til, hvad man vil, så får vi en reel og fornuftig prioriteringsdiskussion, som er meget sundere for den demokratiske proces og for lokalsamfundet.

For at tage temperaturen på regeringens intentioner vil jeg derfor godt høre, om det er rigtigt opfattet, at amterne står fuldstændig frit med hensyn til, hvad de overførte midler må bruges til.

Jeg vil endvidere gerne høre, om regeringen er indstillet på at forhandle en ændring, så lovforslaget kommer til at omfatte flere områder, end det umiddelbart lægger op til, sådan at loven ikke kun skal omfatte en del af statsvejene, men f.eks. også omfartsvejene, som der ellers er lagt op til at undtage.

Op så er der selvfølgelig spørgsmålet om motorvejsmidlerne. Hvis man ser på de midler, der er bundet til anlæg af nye motorveje, så er der jo tale om anseelige beløb. Socialdemokratiet har jo for ikke så længe siden lagt op til, at nu var det altså slut med at bygge flere motorveje, og her har partiet faktisk en chance for at demonstrere, at det ikke kun var tomme ord.

Enhedslisten kunne således forestille sig en del af motorvejsmidlerne overført til støtte af regionale person- og godsbaner, som ligeledes kunne forankres hos amterne, efter at DSB nu i princippet har frasagt sig – eller måske rettere er blevet frataget – godstransporten i Danmark. Man kan jo her tale om, at man netop i DSB-aftalen har lagt op til en total opsplnitning og ikke en samling af den trafikale planlægning, og det er måske i meget tæt relation til den debat, der var før mellem hr. Helge Sander og hr. Arne Melchior.

Er regeringen indstillet på at drøfte sådan nogle yderligere tiltag for at understrege det overordnede sigte med lovforslaget, så er vi meget med på at tage sådan en drøftelse.

Arne Melchior (CD):

De to lovforslag, vi behandler nu, handler primært ikke spor om veje. Først og fremmest drejer det sig om en øvelse til at bevare amtssystemet, som jo fik et ordentligt grundskud, da vi fik et sundhedsministerium her i landet.

Det er sagt af en af ordførerne, at Amtsrådsforeningen har erklæret sig tilfreds. Ja, det skulde da bare mangle andet. Det hele er jo netop en gang kunstigt åndedræt til amterne, så hvis ikke de var tilfredse, ville det være mærkeligt.

Jeg skruer tiden tilbage til den 11. juni i fjor. Kl. ca. 13.30 fik jeg en opringning af den daværende trafikminister. Det samme ved jeg at også andre daværende og delvis nuværende trafikordførere fik. Vi fik besked om denne her aftale og sagde hver især, at det ville vi da gerne drøfte. Så fik vi at vide, at det sandelig ikke var til drøftelse, det var til efterretning, og at aftalen ville blive offentliggjort samme eftermiddag.

Vi hørte jo også fru Vibeke Peschardt sige, at det kom som et lyn fra en klar himmel. Det skal jeg love for! Ingen ekspertise var inddraget. I en forhandling, der handlede om noget helt andet, kom man altså som lyn fra en klar himmel med en indblanding i et andet ministeriums område. Alle eksperter sidder i et andet ministerium og i en anden styrelse. Der er her tale om en studhandel, så det basker.

Allerede dagen efter, den 12. juni, skrev jeg på Centrum-Demokraternes gruppes vegne et brev til trafikministeren og senere til finansministeren med protest imod dette og måden, det var foregået på. Der har ikke været inddragelse af ekspertise.

Det er rigtigt, som en ordfører sagde, at disse sager har været oppe til debat tidligere med sådan 5-6 års mellemrum, og hver gang har det givet anledning til undersøgelser, til debat, og hver gang er det blevet droppet at gøre det, man nu vil gøre. Og nu gør man det altså som led i noget helt andet og uden så meget som at tage bare regeringens egne trafikpolitiske ordførere med på råd.

Sådan man kan efter min mening ikke bære sig ad. Jeg bliver altid smadderbetænkelig, når noget fødes i dølgsmål, for så viser det sig så at sige altid, at der har været ikke bare noget, men også lidt meget – som i dette tilfælde – at skjule.

Og det gør man altså ved et dansk vejvæsen, der i virkeligheden fungerer optimalt. Vejdirektoratet er internationalt berømt, det er dokumenterbart, højt anerkendt for sin kvalitet, for at gøre sit yderste på verdensplan for trafikikker-