

vejbestyrelser fra tre til to, nemlig enten kommunen eller staten. Med de nye, større kommuner får vi fremover ca. 100 vejmyndigheder frem for de 300 vejmyndigheder, vi har i dag.

Amternes landeveje, der i dag udgør 10.000 km, overflyttes for 80 pct.s vedkommende til de nye kommuner og for 20 pct.s vedkommende til staten. Får vi dårligere veje på grund af det? kan man så spørge sig selv. Det regner vi i Venstre bestemt ikke med, forhåbentlig tværtimod. Et mindre antal vejmyndigheder gør det muligt at koncentrere ressourcerne, og vi forventer, at den faglige ekspertise i kommunernes vejafdelinger vil blive styrket. Hertil kommer, at kommunerne jo allerede i dag er vejmyndighed, og med en overflytning af yderligere 8.000 km lokalt orienteret vej til kommunerne bliver det muligt i endnu højere grad at sikre sammenhæng i vejudbygningen og vedligeholdelsen af vejnettet til gavn for borgerne i den enkelte kommune.

Samtidig indebærer lovforslaget, at ca. 2.000 km vej overflyttes til staten som hovedlandeveje. Det gøres for at skabe et sammenhængende, overordnet vejnet for trafikken mellem de større byer, transportknudepunkter og internationale trafikforbindelser – et vejnet med en høj og ensartet standard.

Som det fremgår af bemærkningerne til lovforslagets § 6, er der brugt en række overordnede principper ved fastlæggelsen af, hvilke veje der fremover skal være kommunalt ansvar, og hvilke veje staten skal overtage ansvaret for. Statsvejnettet skal sikre effektive forbindelser til og fra de vigtigste trafikknudepunkter, herunder havne, lufthavne og grænseovergange, og herudover skal staten varetage ansvaret for veje af stor betydning set i relation til industri- og erhvervscentres logistik- og distributionssystemer. Staten får også ansvaret for veje, der trafikalt og funktionelt hænger sammen med det internationale vejnet set i lyset af stigende international samhandel og behovet for effektiv afvikling af transittrafikken, og for veje, der understøtter et fleksibelt arbejdsmarked med øget pendling. Det er principper, som vi i Venstre bakker op om, men samtidig mener vi, at staten ikke skal have ansvaret for parallelveje, der ligger tæt ved eksisterende statsveje.

Kl. 19.00  
Vi ved godt, at fordelingen af vejene rundt om i landet mellem de nye større kommuner og staten kan sætte sindene i kog ligesom så megen andet trafikpolitik. Men nu er folketingspolitikere jo ikke argumentresistente, i hvert fald ikke i

Venstre, så vi ser frem til udvalgsbehandlingen af lovforslaget. Men overordnet set kan vi støtte lovforslaget.

**Tredje næstformand (Helge Adam Møller):**  
Der er foreløbig et par korte bemærkninger.

(Kort bemærkning).

**Line Barfod (EL):**

Det her er en af de dele af kommunalreformen, som jeg har undret mig en del over, når jeg har set på, hvad det helt praktisk kommer til at betyde.

Når vi bor her i Københavnsområdet, er der en vej, som de fleste kender eller i hvert fald har hørt om, nemlig Roskildevej. Hvis vi nu skal tage den som et helt praktisk eksempel, bliver den fordelt mellem en lang række kommuner, og jeg vil bare høre, hvad Venstres ordfører forestiller sig. På Roskildevej er der ufattelig meget trafik ind mod byen om morgenen og ud igen om eftermiddagen, og hvordan skal det kunne fungere, når en række forskellige kommuner skal stå for snerydning, vejvedligeholdelse osv. på en af de veje, hvor der er allermest trafik?

(Kort bemærkning).

**Gitte Lillelund Bech (V):**

Jamen Roskildevej er altså en parallelvej til motorvejen, som løber ved siden af, og som jeg også sagde i mit indlæg, mener vi i Venstre, at parallelveje, der ligger tæt ved eksisterende statsveje, ikke skal gøres til statsveje.

(Kort bemærkning).

**Line Barfod (EL):**

Jeg tror næsten ikke, jeg hørte rigtigt. Argumentet er altså, at det ikke har noget at gøre med, hvor stor trafikmængden er, og at det ikke har noget at gøre med, hvad der er bedst med hensyn til færdselssikkerhed og alt muligt andet, men alene at der er tale om en parallelvej. Det synes jeg er et imponerende argument!

Så skal jeg spørge angående overgangsperioden. Det er jo blevet sagt, at vi kan risikere, at kommunalpolitikere kan være enormt uansvarlige og bruge for mange penge, så derfor har man indsat nogle regler, der kan begrænse mulighederne. Både de nye sammenlægningsudvalg, som der ikke bliver så mange af i hovedstadsområdet, og regeringen kan gribe ind, hvis kommunerne bruger for mange penge.

Men der er ikke nogen mulighed for at gribe ind, hvis kommunerne bruger for få penge, og