

ikke. Jeg vil dog sige, at uanset hvad vil Socialdemokratiet arbejde meget for, at dette forslag bliver rigtig godt.

I lovforslagets § 24 indføres der et krav om, at Vejdirektoratet skal have lejlighed til at udtale sig i bestemte situationer. Det kan godt være, at det er i orden, men jeg vil dog godt advare imod den tiltagende centralisme, som vi kan se. Det er ikke altid, at centralisme fremmer glæden, begejstringen og engagementet, så jeg håber ikke, ministeren vil misbruge den.

Vi vil som sagt anbefale, at forslaget får en grundig udvalgsbehandling. Der er med garanti et antal økonomiske problemer, bl.a. fordi vi nu er enige om, at en række hovedlandeveje skal forbedres. Der er også enighed om, at vedligeholdelsen skal være i orden, og derfor er vi helt sikre på, at der ikke er nogen, der ved, hvordan økonomien bliver. Det skal vi have fundet ud af, og vi vil arbejde for det.

Så vil jeg her til sidst understrege, at ændringen fra tre vejmyndigheder til to vil få en række konsekvenser for medarbejderne, og derfor skal vi huske at behandle medarbejderne ordentligt og leve op til de proceduremæssige ting, de har krav på.

Walter Christophersen (DF):

Der er igen tale om en udmøntning af kommunalreformen, for så vidt angår vej- og ekspropriationslovgivningen.

Dansk Folkeparti er enig med regeringen i, at qua kommunalreformen og dermed amternes nedlæggelse bliver administrationen af de offentlige veje mere enkel og overskuelig, idet opgaverne på vejområdet overføres til henholdsvis staten og kommunerne; de nuværende ca. 290 administrative enheder på vejområdet reduceres således til godt 100 enheder. Dansk Folkeparti er også enig i, at strukturen samtidig vil sikre nærhed i forvaltningen og et sammenhængende overordnet vejnet for trafikken mellem større byer og transportknudepunkter og for den internationale trafik.

For så vidt angår den konkrete fordeling af amtsvejene, altså fordelingsnøglen, hvorefter staten får 20 pct. og kommunerne 80 pct., ønsker Dansk Folkeparti større fleksibilitet i statens håndtering af fordelingen. Staten bør i en rum tid fremover være lydhør over for kommunernes ønsker, og dialogen skal fremdeles respekteres.

Af teksten til forliget mellem regeringen og Dansk Folkeparti, altså aftalen om strukturrefor-

men fra juni 2004, fremgår det, at vejstrækninger af væsentlig betydning for erhvervslivet og internationale forbindelser betragtes som en del af det overordnede vejnet og derfor skal ligge i statsligt regi. Tolkningen af dette vil givetvis skabe grundlag for yderligere dialog ud over de høringssvar, der er indkommet.

Dansk Folkeparti kan støtte lovforslaget.

Kl. 19.20

Tredje næstformand (Helge Adam Møller):

Tak til ordføreren. Der er ikke nogen korte bemærkninger. Vi går til næste ordfører, og det er den konservative ordfører, fru Henriette Kjær.

Henriette Kjær (KF):

Det her lovforslag handler meget om de konsekvensændringer, der følger af amternes nedlæggelse, og det betyder, at de ca. 10.000 km veje, som amterne i dag bestyrer, fordeles med ca. 2.000 km til staten og ca. 8.000 km til kommunerne. Helt logisk overgår de overordnede veje til staten, mens de mere lokalt orienterede veje med forholdsvis lille mængde af trafik og mange sideveje overgår til kommunerne.

Igen må vi Konservative sige, at det her er et forslag, vi er glade for. Det viser med al tydelighed, at disse opgaver sagtens kan løses uden amterne. Antallet af vejbestyrelsesniveauer reduceres fra tre til to, og antallet af de nuværende administrative enheder på vejområdet går fra de ca. 290 til nu omkring 100, vist helt præcis 99..

Man kan så diskutere, om den opdeling af de amtslige veje er rigtig. Skulle denne eller hin vej være gået til kommunen? Og hvorfor er den og den vej ikke gået til staten? Her er vi fra konservativ side selvfølgelig indstillet på at diskutere de forskellige problemstillinger i udvalget. Det er klart, at der kan være gode argumenter, som der ikke er blevet taget højde for i forslaget, fordi de ikke har været fremført eller andet.

På baggrund af høringssvarene har man da også ændret status for rute 59 mellem E 55 og Stege og har medtaget den som statsvej. Men jeg synes i øvrigt ikke, at det nødvendigvis bør være noget plus at komme ind under statens vinger. Jeg er sikker på, at kommunerne, nu hvor de bliver større, vil få opbygget et godt fagligt miljø, og det betyder, at vejforvaltningerne vil få bedre mulighed for at indhente og anvende ny viden, f.eks. inden for trafikikkerhed og informationsteknologi. Det betyder så også, at vi på den baggrund får nogle mere kompetente