

veje betyder mere økonomisk uansvarlighed, og det vil styrke en motorvejsmafia i Folketinget. Vi vil måske kunne se genoplivelsen af en motorvejsmafia. Det her lovforslag vil i hvert fald lægge en grund til det. Vi vil nok se endnu flere popularitetshungrende politikere, som i fremtiden vil foreslå lige præcis, at deres vej i den valgkreds, hvor de kommer fra, skal opgraderes, og at der skal lægges mere asfalt lige præcis der.

Et andet problem er, at de veje, der bliver overført til kommunerne, vil komme til at lide under det og falde i kvalitet. Der er ganske enkelt ikke økonomi i mange kommuner til at varetage denne opgave, specielt ikke set i lyset af det skattestop, regeringen har indført, som jo lægger nogle meget stramme bånd på kommunernes økonomi.

Med hensyn til hvilke veje der så skal være statsveje, og hvilke der så skal være kommuneveje, mener vi egentlig også, at det virker forholdtvis uigennemtænkt, hvilke veje der er valgt. Det gælder f.eks. Roskildevej, der ikke bliver opgraderet til statsvej.

Lidt karikeret kan man med hensyn til trafik-sikkerheden forestille sig, at den første del af Roskildevej bliver stillevej, og at den næste del bliver for »four wheel drive«. Der er i hvert fald ikke nogen samlet koordinering af, hvad der skal ske for en vej som Roskildevej.

Så ligesom SF synes vi, at det her er meget uigennemtænkt. Det skaber pres for større, flere og bredere veje, mere asfalt, og de veje, der tilfalder kommunerne, vil kommunerne have meget svært ved at håndtere. Så vi er helt bestemt imod dette lovforslag.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Ændringsforslag nr. 1-3 vedtoges uden afstemning.

Lovforslaget overgik derefter til tredje behandling.

Fjerde næstformand (Niels Helveg Petersen): Jeg foreslår, at lovforslaget går direkte til tredje behandling uden fornyet udvalgsbehandling. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget. (*Ophold*). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

5) Anden behandling af lovforslag nr. L 159: Forslag til lov om Sund og Bælt Holding A/S. Af transport- og energiministeren (Flemming Hansen).

(Fremsat 27/4 2005. Første behandling 19/5 2005. Betænkning 7/6 2005).

Der var stillet 8 ændringsforslag i betænkningen.

Uden for betænkningen var der ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget og ændringsforslagene sattes til forhandling under et.

Forhandling

Rune Lund (EL):

Det her lovforslag går ud på at oprette et selskab, der skal være driftsselskab for broforbindelserne, og det er der for så vidt ikke noget i vejen med. Men lovforslaget er blevet til en sammenblanding af en række politiske aftaler om takster, om EU's statsstøtteordninger gennem havneopkøb og ikke mindst om en kommende Femernforbindelse. I den forbindelse har Enhedslisten stillet en række ændringsforslag, som sikrer, at det her lovforslag ikke sammenblandes med regeringens ønske om en kommende Femernbroforbindelse.

Der er jo på nuværende tidspunkt ikke en politisk aftale i Danmark om en sådan kommende forbindelse, ligesom det er meget uklart, på hvilke betingelser den tyske regering f.eks. vil deltage i et sådant broprojekt.

Det står også klart ud fra de besvarede spørgsmål, at indtægter fra Storebæltsforbindelsen meget vel kan komme til at finansiere en stor del af forarbejdet til Femernforbindelsen.

For at man ikke ligesom skal tyvstarte hele diskussionen af Femernforbindelsen i sådan et lovforslag om Sund og Bælt Holding A/S, har Enhedslisten stillet de her ændringsforslag. Det er for ligesom at sikre, at diskussionen om en Femernforbindelse ikke bliver gemt væk i sådan et lovforslag. Så det håber jeg meget der vil blive stemt for.

Fjerde næstformand (Niels Helveg Petersen): Hr. Poul Henrik Hedeboe som ordfører.