

sundbroen, Egersundbroen, Hadsundbroen og Aggersundbroen.

Når mindretallet ikke kan støtte de stillede ændringsforslag, er det i respekt for den indgåede aftale.

Aftalen fritager også staten for en række planlagte anlægsinvesteringer. Enkelte amter, som f.eks. Ribe og Frederiksborg Amter, rammes urimelig hårdt ved amternes overtagelse af vejadministrationen.

Det er mindretallets vurdering, at vægtningen af de enkelte udgiftsområder i den amtskommunale udligning, som det fremgår af skemaet i forbindelse med bemærkningerne til forslag til lov om ændring af lov om kommunal udligning og generelle tilskud til kommuner og amtskommuner. (Ændring af amtskommunal udligning af udgifter til det tekniske område - vejafalten) (L 161), bør inddrages i den endelige løsning.

Da aftalen først effektueres i 1998, bør det også understreges, at opgørelsen af den amtskommunale virkning af aftalen, som det kommer til udtryk i bilag 2 til lovforslag nr. L 161, er beregnet på 1997-tal. Det fremgår af indenrigsministerens besvarelse af spørgsmål 2 fra Kommunaludvalget, der er optrykt som bilag til betænkningen, vedrørende virkningen for 1998, at denne først vil være opgjort ved udgangen af juni 1997. Det er bekymrende, at de økonomiske virkninger for 1998 ikke er oplyst ved lovforslagets vedtagelse.

Som et minimum bør så omfattende en aftale rumme en bestemmelse om, at den enkelte amtskommunes byrdefordelingsmæssige tab ikke må overstige f.eks. 0,02 pct. af beskatningsgrundlaget.

For så vidt angår en del af den økonomiske ubalance, der er i aftalen de enkelte amter imellem, opfordrer mindretallet Amtsrådsforeningens medlemmer til at afklare disse forhold internt.

Et andet mindretal inden for flertallet (Enhedslistens medlem af udvalget) støtter lovforslaget, fordi det vil fremme en samfundsmæssigt mere fornuftig prioritering af offentlige midler: Skal midlerne eksempelvis bruges til veje eller til sundhed?

Udbygningen af motorvejene i Danmark – mest grelt illustreret med de nordjyske motorveje – viser, at det er samfundsmæssigt tåbeligt at have en central pengekasse, som er øremærket til vejbyggeri, som bilglade folketingspoli-

tikere gør alt for at skaffe til deres egen valgkreds – og som lokalpolitikere i indbyrdes konkurrence tilsvarende forsøger at tilkæmpe sig – primært med baggrund i den beskæftigelsesmæssige effekt.

Effekten er nogenlunde, som når lagkagen skal fordeles ved en børnefødselsdag: Det gælder om at rage til sig i en fart, det foregår helt planløst, det sviner utroligt meget, og det ser herrens ud bagefter.

Nogen samfundsmæssig vurdering af, hvorvidt det er hensigtsmæssigt at bruge 1, 2 eller 3 mia. skatte kroner på et stykke vej kommer slet ikke til debat. Og en prioritering af, om de pågældende penge ud fra en lokal betragtning ville være meget bedre anvendt til helt andre formål er helt udelukket.

Hvis det statslige vejbudget derimod lægges ud i lokalt regi – dvs. amterne – således at midlerne til det lokale vejnet skal vejes op imod andre områder som f.eks. sundhedsområdet, så får man derimod en helt anden fornuftig prioriteringsdiskussion, som er meget sundere for den demokratiske proces og for lokalsamfundet.

Et *mindretal* (Det Konservative Folkepartis medlemmer af udvalget) indstiller lovforslaget til *forkastelse* ved 3. behandling, men mindretallet kan tiltræde de stillede ændringsforslag.

Et *andet mindretal* (Centrum-Demokraternes medlem af udvalget) indstiller lovforslaget til *vedtagelse* med de stillede ændringsforslag.

Det har gjort stærkt indtryk på CD, at en række amter såvel skriftligt som ved fremmøde i udvalget har haft stærke indvendinger imod lovforslaget i den foreliggende udformning.

Mindretallet har derfor stillet ændringsforslag nr. 3, som vil indebære, at yderligere ca. 1000 km bevares som statsveje. Derved vil det være opnået:

- 1) at imødekomme de fra amterne fremsatte og velbegrundede ønsker,
- 2) at give en bedre sammenhæng i statsvejmønsteret, jf. til illustration heraf det kort, der er optrykt som bilag B til betænkningen og
- 3) at gøre det muligt for det internationalt berømmede Vejdirektorat at bevare tilstrækkelig administration til, at der kan fastholdes et nødvendigt antal kompetente ansatte for at kunne fungere mest hensigtsmæssigt såvel fagligt som økonomisk.