

både vejvedligeholdelse og investeringer på vejområdet.

Det hænger også ganske godt sammen med den forpligtelse, amterne har til at sikre kollektiv trafikforsyning til regionens befolkning.

Samtidig rydder ændringen den mistanke væk, der fra tid til anden har spøgt om, at der er sket en dobbeltforvaltning af vejnettet, fordi amterne har stået for den daglige drift af statsvejene på statens vegne.

Det kan ikke undgås, at det har medført ekstra arbejde i form af løbende koordinering og kontrol. Nu kommer den daglige drift og den mere langsigtede planlægning til at hænge direkte sammen i amternes forvaltning. Det er en ønskværdig forenkling, som uden tvivl også vil blive oplevet som en kvalitetsforbedring af arbejdet for amternes medarbejdere. En positiv følge, som vi i Socialdemokratiet glæder os over.

På samme måde bliver det resterende statsvejnet fuldt og helt et anliggende alene for Vejdirektoratet. Altså en klar opgave- og kompetencefordeling.

På Trafikministeriets budget figurerer nogle puljer til forskellige forbedringer af vejnettet. Det gælder den statslige indsats for flere cykelstier, bekæmpelse af sorte pletter, som det hedder, og af støj. Disse puljer opretholdes, men ændres således, at pengene kan anvendes ikke alene på de tilbageblivende statsveje, men på hele vejnettet, hvor de indtil nu har været reserveret til det statslige vejnet. Det betyder, at der bliver større muligheder for at bruge pengene bedst muligt og dermed til størst samfundsmæssig gavn. Det betyder også, at det bliver muligt at lægge pengene sammen med et amt eller en kommune om større projekter, og dermed kan puljerne bruges til at få gjort endnu mere på et område af stor betydning for trafik-sikkerheden og for miljøet.

I den sammenhæng lægger vi også i Socialdemokratiet vægt på statens rolle som overordnet myndighed og inspirator til nye måder at løse opgaverne på, idet grundlaget for planlægningen og udviklingsarbejdet forbedres.

De anlægsopgaver, der er i gang på den del af vejnettet, der nu nedklassificeres, gøres færdige. Det er tilfredsstillende og forhindrer unødigt rod i overgangsfasen. Herefter er yderligere anlæg af landeveje et anliggende for amterne, og kun ganske få vejstrækninger vil herefter kræve statslige nyanlæg.

Vi ser hen til, at vi i denne omgang i Folketinget kan finde et fælles fodslag om at løse et til-

bagevendende problem i overensstemmelse med den aftale, regeringen og amterne har indgået. Jeg håber, partierne vil se på de positive virkninger af forslaget, som jeg har nævnt, frem for at stirre sig blinde på nogle principielle holdninger til amternes eksistens. Praktisk politik handler jo også om at forholde sig til realiteterne og her medvirke til en for borgerne så god, enkel og gennemskuelig forvaltning som overhovedet muligt.

Set i det lys bør dette forslag sammen med lovforslag nr. L 161 kunne samle en bred opbakning. Den økonomiske side af sagen er også klar i aftalen med amterne. Det kommer til udtryk i nr. L 161, som er fremsat af indenrigsministeren. Det har Socialdemokratiets kommunalpolitiske ordfører, hr. Klaus Hækkerup, nogle bemærkninger til nu.

Klaus Hækkerup (S):

Som fru Tove Lindbo Larsen sagde, er lovforslag nr. L 161 en følge af lovforslaget om vejaf-talen. Det har to hovedsubstanser. Den ene er den samlede kompensation, der overføres til det amtskommunale niveau, fordi det nu overtager en udgiftsopgave, som staten tidligere har varetaget. Det andet er et spørgsmål om, hvordan man så fordeler den kompensation mellem de pågældende amtskommuner.

For så vidt angår størrelsen af den samlede kompensation er der enighed mellem regeringen og Amtrådsforeningen om, at amtskommunerne skal tilføres 275 mio. kr. om året til drift af det vejnet, de overtager, og de skal tilføres 40 mio. kr. om året til anlæg på det vejnet, de overtager. De 40 mio. kr. dog efter en overgangsperiode, der indebærer, at staten færdiggør de anlægsarbejder, der for øjeblikket er påbegyndt og under udførelse på de pågældende veje.

For så vidt angår fordelingen mellem amtskommunerne, fordeler vi her som altid tilskudet efter bloktilskudsmodellen, altså som bloktilskud til det amtskommunale niveau. Der har været forhandlet mellem Indenrigsministeriet og Amtrådsforeningen om at finde en fordelingsnøgle, der så vidt muligt giver den enkelte amtskommune kompensation for de merudgifter, den får som følge af overtagelse af vejnettet beliggende inden for netop dens område.

Og det er lykkedes, jeg vil endda sige, at det er lykkedes forbavsende godt at ramme en kompensation, der gør, at næsten alle amtskommuner er fuldkommen uændret stillet. Det er