

Bemærkninger til forslaget

Vejloven bygger som bekendt på det hovedprincip, at vi har tre vejbestyrelser, der hver især forestår deres vejnet.

Staten bestyrer hovedlandevejsnettet – herunder motorveje, amterne tager sig af landevejsnettet og kommunerne af de almindelige kommuneveje.

Efter forslagsstillernes opfattelse er denne tredeling rigtig og bør bevares. Men de seneste års udvikling har medført et behov for en justering af opgavefordelingen mellem to af vejbestyrelserne, nemlig staten og amterne, således at staten i fremtiden koncentrerer sig om de helt overordnede vejnet og overlader resten af hovedlandevejsnettet til amterne.

Venstre fremsatte et tilsvarende beslutningsforslag den 15. februar 1978 (Folketingstidende 1977–78, forhandlingerne sp. 6348 og 7297 og tillæg A sp. 4081). Forslaget fik stort set en positiv modtagelse i folketinget, men flere ordførere anførte, at man måtte afvente et igangværende udvalgsarbejde om dette spørgsmål, før man traf en afgørelse af mere principiel karakter.

I juni måned 1980 afgav udvalget til overvejelse af spørgsmålet om revision af opgavefordelingen vedr. de offentlige veje sin betænkning om opgavefordelingen på vejområdet (betænkning nr. 901).

Betænkningen former sig nærmest som en gennemgang af et af amtsrådsforeningen fremsat forslag (identisk med det af venstre fremsatte beslutningsforslag nr. B 72 – 1977–78), hvorfor betænkningen er studeret med interesse.

Det er et hovedtræk i betænkningen, at de statslige repræsentanter har et ønske om, at staten (Vejdirektoratet) skal overtage en endnu større del af det samlede vejnet, medens amternes og kommunernes repræsentanter er af den opfattelse, at den del af statens veje, der ikke udgøres af de internationale veje og landsdelsforbindelserne, bør bestyres af amterne i overensstemmelse med regionplanlovens intentioner.

Efter forslagsstillernes opfattelse er det principielt vigtigt, at amterne, som i praksis forestår de statslige vejvedligeholdelser m. v., også får overdraget den egentlige vejbestyrelsesfunktion, således

at den regionale vejplanlægning på en mere hensigtsmæssig måde kan indgå i regionplanmyndighedens opgaver. Dette vil ikke alene betyde en bedre folkelig baggrund for konkrete initiativer vedrørende de enkelte veje, men også en lettelse af den dobbeltadministration, der i dag finder sted på dette område, samtidig med at det vil sikre en bedre ressourceudnyttelse.

Den kraftige reduktion af statens vejinvesteringer, som har fundet sted, har nemlig i et vist omfang bidraget til en forskel mellem statens og amternes vejstandard, fordi der ikke alle steder er sket en tilsvarende reduktion af amternes vejudgifter.

Den forskellige udvikling har især været mærkbar på steder, hvor amtet har måttet foretage en udbygning af det sekundære vejnet, fordi en planlagt statsvej lader vente på sig.

Dette kan give en tendens til, at der visse steder bygges sideveje før hovedvejene, hvilket ud fra mange hensyn er uheldigt. Dels foretager man herved nogle vejinvesteringer, som ellers kunne have været undgået, og dels bruger vi mere energi og får flere ulykker ved at tvinge trafikken ud på mange sekundære veje fremfor at samle dem på færre, overordnede veje.

Et andet forhold, der understreger behovet for at lade amterne overtage en del af statens vejnet, er den besparelsesmulighed, der på længere sigt vil ligge i, at amterne som regionplanmyndighed får mulighed for at foretage en mere hensigtsmæssig koordinering af trafikplanlægningen i relation til den øvrige sektorplanlægning.

Et tredje forhold er ønsket om at efterleve den decentralisering, som var et af kommunalreformens hovedintentioner.

Konsekvensen af forslaget vil være, at statsvejnettet indskrænkes fra ca. 4.700 km til at omfatte ca. 1.000 km, medens amtskommunernes vejnet udvides fra ca. 6.800 km til ca. 10.500 km, idet det herved er forudsat, at der ikke sker væsentlige ændringer i primærkommunernes bestyrelsesområde.

En sådan udvidelse af det amtskommunale vejnet vil naturligvis betyde en forøgelse af amtsråde-