

omfang og udformning, dels i de erfaringer, man i vejdirektoratet har haft med 1. etape af regionplaner.

Karakteristisk for det nuværende hovedlandevejsnets trafikstruktur er den stedfindende specialisering i erhvervslivets produktionsapparat. Dette udvikler sig på tværs af de 14 mindre regioner, landet er opdelt i. Dette kan ske netop på basis af det gode hovedlandevejsnet, vi har opbygget, og er en klar økonomisk fordel for vort lille lands erhvervsliv, når det skal konkurrere med de større forhold i udlandet.

Det beregningsvejnet, som vejdirektoratet anvender i sin samfundsøkonomiske prioritering af de større hovedlandevejsarbejder, omfatter da også som en konsekvens heraf ikke en enkelt amtskommunes område, men typisk samtlige amtskommuner i landsdelen. Hertil kommer naturligvis lokaltrafik, men også trafikken landsdelene imellem. En hensigtsmæssig planlægning af hovedlandevejsnettet med totalt set samfundsøkonomisk effektivitet kan således ikke foregå alene i regi af den enkelte amtskommune.

Erfaringerne med den første etape af regionplaner har vist, at der i den enkelte amtskommune og i god overensstemmelse med intentionerne bag decentraliseringsønskerne i kommunalreformen og planlovsreformen udarbejdes regionplaner af vidt forskellig karakter. Ministeriet har således kunnet konstatere, at de specielle regionale tilsnit, som jo er begrundet i mange faktorer som geografi, erhvervsstruktur, lokalønsker m.v., har bevirket, at de enkelte planer på ingen måde har kunnet adderes. I de enkelte tilfælde har man i ministeriet måttet gøre ganske vidtrækkende bemærkninger med hensyn til den samlede plans struktur. Sammenfattende forekommer det, at specielt ved en begrænsning af investeringsmidlerne vil regionplanerne uden en overordnet vejtrafikalt sektorvurdering være et utilstrækkeligt styringsredskab.

*ad punkt 3. Amtrådsforeningens forslag indebærer mindst risiko for dobbeltadministration og indebærer den samfundsmæssigt set mest rationelle løsning.*

Det er rigtigt, at der er en vis dobbeltadministration. Den kan ikke helt undgås, når en myndighed bistår en anden myndighed,

men den er reduceret til et helt nødvendigt minimum gennem et rationaliseringsudvalg med repræsentanter for samarbejdspartnerne.

Også tilladelser og dispensationer kan i vidt omfang gives af samarbejdspartnere (amtrådene og de pågældende primærkommuner). Men det må dog her erindres, at der også er fordel ved, at tilladelser m.v. i et vist omfang kræver endelig afgørelse på centralt plan, idet man herved undgår et lokalt pres, som det undertiden også kan være bekvemt for samarbejdspartneren at være foruden.

Under hensyn til de knappe ressourcer er det helt afgørende, at der med administrative forskrifter tilvejebringes det nødvendige beslutningsgrundlag for den teknisk/økonomisk mest rationelle løsning af opgaverne på hovedlandevejsnettet. Man opnår ved disse procedurer, at de vedtagne bevillinger anvendes på den gunstigste måde, på det rigtige tidspunkt og på de mest trængende steder på hovedlandevejsnettet. Man opnår endvidere, at den nyeste viden og teknik så hurtigt som muligt benyttes på hovedlandevejsnettet, og at standarden især af trafikikkerhedsmæssige grunde udviser en rimelig grad af ensartethed under hensyntagen til de forskellige vejtyper og den aktuelle trafikbelastning.

Som anført i besvarelsen af spørgsmål 3 foreligger der ikke materiale til egentlig opgørelse af personaleforebruget efter Amtrådsforeningens forslag. Der var imidlertid enighed i opgavefordelingsudvalget om, at det samlede personaleforbrug inden for vejsektoren nok ikke ville ændres væsentligt ved en gennemførelse af Amtrådsforeningens forslag.

Der ligger i det foranstående en væsentlig argumentation over for, at foreningens forslag skulle indebære den samfundsmæssigt set mest rationelle løsning. Jeg skal endvidere pege på, at efter kortet, der viser statsvejnettet efter Amtrådsforeningens forslag, jfr. besvarelse af spørgsmål 4, vil folketinget bl.a. helt have mistet indflydelsen på, hvordan hele Midt- og Vestjylland trafikalt skal knyttes til den øvrige del af landet.

Et særligt punkt, som der er stor interesse for, er spørgsmålet om etablering af cykelstier, hvor Amtrådsforeningen fremsætter en række bemærkninger.

Idet jeg i øvrigt skal henvise til min besvarelse af spørgsmål 9, skal jeg bemærke følgende til de af Amtrådsforeningen opstillede