

leforbruget. Derimod var der ikke enighed i udvalget om konsekvenserne af indførelsen af et egentligt statsvejvæsen, der overtog en væsentlig del af de amtskommunale veje. De statslige repræsentanter fandt, at man herigennem kunne opnå en rationalisering og billigørelse af administrationen, ligsom ordningen ville være betydelig mere fleksibel i organisatorisk henseende. Man ville kunne udnytte stordriftens fordele både for så vidt angår anlægs- og vedligeholdelsesvirksomhed. Jeg kan tilslutte mig disse synspunkter.

*ad punkt 3.3.2. Om bevarelsen af ekspertisen i vejsektoren*

Foruden at henvise til min besvarelse af spørgsmål 5 fra udvalget skal jeg bemærke, at problemstillingen på vejområdet på ingen måde kan paralleliseres med de af Amtsrådsforeningen nævnte øvrige sektorer, idet f.eks. både sygehusvæsenet og skolevæsenet langt lettere kan styres ved generelle retningslinjer for den sundhedsmæssige behandlingsstandard og med hensyn til sikring af det generelle kundskabsniveau. På den anden side kan serviceniveauet i disse sektorer bedre fastlægges lokalt, uden at det på samme måde som for vejnettet også har betydning for erhvervsliv og borgere uden for regionen. Især virksomhederne må i deres lokalisering kunne gå ud fra en forudsætning om et ensartet fremkommelighedsniveau i hele landet i hvert fald på de overordnede veje.

Ved en gennemførelse af beslutningsforslaget vil vejdirektoratet stort set kun blive vejbestyrelse for et næsten færdigudbygget motorvejnet. Hermed bortfalder planlægningsopgaverne helt.

Vedligeholdelseopgaverne bliver meget specielle, idet der alene bliver et mindre, ganske ensartet vejnet tilbage mod nu 4.600 km forskelligartede vejstrækninger og 1.800 broer. Vedrørende brovedligeholdelsen har det i de sidste 10 år vist sig, at det er helt nødvendigt at overlade de teknisk komplicerede problemer til en større ekspertorganisation, der gennem erfaringer med mange forskelligartede problemer oparbejder den tilstrækkelige ekspertise. Det har efter 1972 mange gange været konstateret, at amtskommunerne ikke havde den nødvendige ekspertise. Jeg skal særlig fremhæve problemerne med broerne i Københavns amtskommune.

Vedrørende vejvedligeholdelsen har vejdirektoratet opbygget et i international sammenhæng avanceret asfaltprioriteringssystem, som det vil blive vanskeligt at bevare.

Konsekvenser er endvidere, at arbejdet med forbedring af bynettet falder væk, herunder vedrørende miljø, sikkerhed og afmærkning.

Anlægsopgaverne falder med motorvejnettets færdiggørelse helt væk.

Bortfaldet af alle disse praktiske opgaver betyder, at grundlaget for at udføre forskning og udvikling, service- og konsulentopgaver og især know-how eksport bortfalder.

Hermed bortfalder også den afsmittende virkning, vejdirektoratets virksomhed har på de andre vejbestyrelser.

Jeg skal understrege, at det er efter 1972, hvor vejdirektoratet fik sit betydelige vejbestyrelsesområde, at der er sket en markant teknisk udvikling og en betydelig forbedring af hele styringen af vejsektorens opgaver.

Vedrørende spørgsmålet om ensartethed i forbindelse med varetagelsen af vejopgaverne er dette ikke alene, som Amtsrådsforeningen anfører, et spørgsmål om tilvejebringelse af fornødne administrative retningslinjer og regler. Jeg skal herom henvise til mine bemærkninger nedenfor ad punkt 4.

*ad punkt 4. Sektorplansystem på vejområdet*

Det er efter min opfattelse et meget væsentligt problem, at statens indsigt i, hvorledes forholdene for den individuelle trafik udvikler sig på det overordnede vejnet, bevarer.

Jeg har den opfattelse, at hvis man gennemfører en ændring, hvor staten fratages det direkte økonomiske ansvar for de overordnede veje, vil det meget hurtigt vise sig nødvendigt med et meget intensivt indberetningssystem, som giver staten de nødvendige muligheder for at følge med i, om fjerntrafikken på vore veje tilgodeses på den mest effektive og billigste måde.

Jeg er af den opfattelse, at skal staten sikre sig, at såvel den lette som den tunge fjerntrafik får rimelig fremkommelighed i forhold til den antalmæssigt ofte større lokale trafik, må der gennemføres en styring af de enkelte foranstaltninger. Dette må betyde, at projekter til såvel nyanlæg som større vedligeholdelses- og kapacitetsudvidende arbejder på