

**Ministeren for offentlige arbejders besvarelse af spørgsmål fra udvalget***Spørgsmål 2:*

Udvalget udbeder sig oplysning, om der kan gives konkrete eksempler på, at den nuværende vejbestyrelsesordning har bevirket, at det har været vanskeligere at få etableret nye cykelstier.

*Svar:*

Jeg går ud fra, at spørgsmålet alene har relation til den nuværende fordeling mellem statsveje og andre offentlige veje.

Efter den nuværende vejbestyrelsesordning er det den enkelte vejbestyrelse, som har ansvaret for planlægning, anlæg, drift og vedligeholdelse af vej- og stinettet under dens bestyrelse. Vejdirektoratet har ansvaret for hovedlandevejssynet og skal således på dette vejnet tilgodese både biltrafikken og den lette trafik.

Vejdirektoratet har via samarbejdsaftalen et nært samarbejde med amtskommunerne vedrørende stiplanlægningen.

9 ud af 14 amtskommuner har således udarbejdet stiplaner omfattende både hovedlandeveje og landeveje. Disse stiplaner er i princippet tiltrådt af vejdirektoratet.

De øvrige amtskommuner og vejdirektoratet arbejder for tiden på at færdiggøre stiplanarbejdet.

Spørgsmålet om, i hvilken rækkefølge de omtalte stipprojekter på hovedlandevejssynet skal gennemføres, afklares ved den under svaret vedrørende spørgsmål 9 omtalte stiprioritering – en beregning, som udføres af vejdirektoratet.

Vejdirektoratet igangsætter på denne baggrund stianlæg for 2 år ad gangen. Dette giver vejdirektoratets samarbejdspartnere i amtskommuner og kommuner rimelig tid til at gennemføre arealerhvervelse og anlægsarbejder.

Denne procedure har ikke givet anledning til vanskeligheder med etablering af nye cy-

kelstier ved hovedlandevejssynet og har tværtimod betydet, at anlæggene har kunnet fremmes kontinuert.

Det er klart, at anlæg af cykelstier også er et spørgsmål om økonomi. På dette punkt er vejdirektoratet i de seneste år blevet bedre stillet end mange af amtskommunerne og primærkommunerne. De beløb, vejdirektoratet har fået tildelt til stianlæg, er hævet fra godt 10 mill. kr. i 1979 til det nuværende niveau på knap 50 mill. kr. i løbende priser. Dette beløb blev som bekendt ekstraordinært forhøjet af folketinget til ca. det dobbelte i 1983 (fra 43,5 mill. kr. til 83,5 mill. kr. i prisniveau 1. januar 1982).

Jeg skal i øvrigt bemærke, at jeg som led i statens centrale vejledningsarbejde på vejområdet har til hensigt på forslaget til finanslov for 1984 at foreslå, at der oprettes en særlig konto på 10 mill. kr., som kan bruges til at yde tilskud til forsøg med sammenhængende cykelveje i centrale byområder på det kommunale vejnet.

Det er min opfattelse, at demonstrationsprojekter af denne art vil kunne fremme især primærkommunernes interesse for at søge problemerne for den lette trafik i byområderne løst.

Spørgsmålet kan således besvares derhen, at den nuværende vejbestyrelsesordning ikke har bevirket, at det har været vanskeligere at få etableret nye cykelstier.

*Spørgsmål 5:*

Vil vedtagelsen af et lovforslag svarende til det i beslutningsforslaget angivne formål påvirke vejdirektoratets opgaver på anden måde end ved, at staten bliver vejbestyrelse for et mindre antal kilometer vej end hidtil.

*Svar:*

En indskrænkning af hovedlandevejssynet efter Amtsrådsforeningens forslag, der svarer