

[Ingerlise Koefoed]

hører radio, ser TV eller læser aviser, erfaret, at der hos planlæggende og bestemmende myndigheder i staten er langt større interesse for at få bygget broer og tunneler end for at planlægge udbedringer og forbedringer af det allerede eksisterende vejnet. Dette forekommer også spørgeren betænkeligt.

Spørgeren er bekendt med, at en del af ansvaret for veje ligger i amtskommunerne. Det kan dog næppe i en tid, hvor det kniber med de offentlige ressourcer i al almindelighed, være rigtigt, at man i en regie, det statslige, planlægger dyre brobyggerier, mens man i en anden regie, det amtskommunale, ikke har råd til at reparere veje. Der må et eller andet sted i systemet eksistere en fælles planlægning og fælles udbygningsplan.

Svar (25/4 85):

**Ministeren for offentlige arbejder** (Arne Melchior):

Ifølge lov om offentlige veje (lovbekendtgørelse af 20. november 1979) § 2 administreres de offentlige veje af tre forskellige, principielt sideordnede grupper af vejbestyrelser: ministeren for offentlige arbejder for hovedlandevejene, amtsrådene for landevejene og kommunerne for kommunevejene. Denne ordning indebærer en decentralisering af det danske vejvæsen.

Som en konsekvens af denne decentralisering findes der ikke i vejlovgivningen nogen central styring og fordeling af ressourcerne til anlæg, drift og vedligeholdelse af de offentlige veje under et. Det er altså netop meningen med denne lovgivning, at beslutningen om, hvor store ressourcer der skal anvendes til vejvæsen, og fordelingen af disse ressourcer mellem anlægsvirksomheden og vejvæsenets øvrige virksomhed, herunder udbedring og forbedring af eksisterende veje, er den enkelte vejbestyrelses opgave.

Jeg kan ikke acceptere spørgerens bemærkning i begrundelsen om, »at der hos planlæggende og bestemmende myndigheder i staten er langt større interesse for at få bygget broer og tunneler end for at planlægge udbedringer og forbedringer af det allerede eksisterende vejnet.« Jeg kan således anføre, at de besparelser, der er blevet pålagt den statslige vejsektor gennem de senere år, alle er blevet belastet anlægskontienerne, medens bevillinger til den almindelige drift og vedli-

geholdelse af det statslige vejnet ikke alene er blevet friholdt for besparelser, men endda er blevet forøget ved overførsel af beløb fra anlægskontienerne. For så vidt angår statens udgifter til belægningsvedligeholdelse kan jeg oplyse, at disse er steget fra ca. 200 mill. kr. i 1980 til 325 mill. kr. i 1985, begge beløb i januar 1985-prisniveau.

Spørgeren har i sin begrundelse udtrykt interesse for at modvirke forsinkelser og kødannelser i trafikken. Jeg er helt enig i den hensigt og skal pege på, at netop brobyggeriet meget ofte vil være særdeles velegnet til at modvirke forsinkelser og kødannelser gennem en markant og varig forbedring af trafikanternes forhold.

Hvor broforbindelser afløser færgeforbindelser, kan der endvidere på længere sigt blive frigjort ressourcer, der vil kunne anvendes til gavn for samfundet og herunder også til den forbedring af trafikanternes vilkår, spørgeren er interesseret i.

**Spm. nr. S 1026**

Til *ministeren for offentlige arbejder* (12/4 85) af:

**Pia Kjærsgaard** (FP):

»Vil ministeren besvare mit spørgsmål til ministeren af 20. marts 1985, spørgsmål nr. S 919, om, hvor meget personale P&T ville kunne spare ved de nye regler om postkasseopsætning?«

**Begrundelse**

I forbindelse med mit spørgsmål nr. S 919 bad jeg om oplysning om, hvor meget personale P&T ville kunne spare ved de nye regler om postkasseopsætning. I ministerens besvarelse af 9. ds. er der kun anført nogle beløb, hvoraf det ikke fremgår, om det er lønninger, benzin, cykeldæk eller andet, der giver anledning til besparelsen.

Svar (22/4 85):

**Ministeren for offentlige arbejder** (Arne Melchior):

Af mit svar af den 9. april på spørgsmål nr. S 919 om, hvor mange penge der spares som følge af de nye regler om postkasseopsætning i sommerhusområder pr. 1. maj d.å., fremgik, at de samlede besparelser i omde-