

visse barrierer for en hensigtsmæssig varetagelse af indsatsen på hovedlandevejene, som knytter sig til de eksisterende samarbejdsaftaler mellem staten og amterne.

Den nye aftale mellem regeringen og amterne ændrer ikke den nuværende tredeling af ansvaret for de offentlige veje, men kan være med til at sikre en mere hensigtsmæssig fordeling af ansvaret mellem stat og amter.

Udgangspunktet for aftalen har været, at statsvejnettet fremover kun skal omfatte de helt overordnede veje, som forbinder landsdelene og landets regioner.

I forbindelse med vejaf-talen er den gældende samarbejdsaftale om amters og kommuners varetagelse af driften af de statslige veje opsagt, således at der skabes rene snitflader med hensyn til opgavevaretagelsen på statsvejnettet.

### Spm. nr. S 3298

Til trafikministeren (12/8 96) af:

**Margrete Auken (SF):**

»Hvorledes vil regeringen sikre, at det nuværende vejnets tilstand og eventuelle forbedring fortsat prioriteres på en måde, som tilgodeser overordnede samfundsøkonomiske og trafikpolitiske målsætninger?«

### Begrundelse

Uanset hvor bestyrelsesopgaven er placeret, må det antages, at det nuværende overordnede vejnets betydning for landstrafikken er uændret.

### Svar (26/8 96)

**Trafikministeren (Jan Trøjborg):**

Hovedlandevejsnettet havde pr. 1. januar 1996 en længde på ca. 4.550 km, heraf ca. 800 km motorveje og ca. 260 km motortrafikveje. Amterne havde pr. 1. januar 1996 vejbestyrelsesansvar for ca. 7.000 km landeveje og kommunerne for ca. 59.700 km kommuneveje.

Udgangspunktet for aftalen mellem regeringen og Amtrådsforeningen, hvorefter ca. to tredjedele af det nuværende hovedlandevejsnet nedklassificeres og overføres til amterne, har været, at statsvejnettet fremover kun skal

omfatte de helt overordnede veje, som forbinder landsdelene og landets regioner. For den del af vejnettet, som i henhold til aftalen skal forblive hovedlandeveje, herunder motorvejsnettet, sker ingen ændringer i statens muligheder for at foretage forbedringer og udbygninger. For den nedklassificerede del af vejnettet, som ikke tillægges væsentlig landstrafikal betydning, gælder, at vejbestyrelsesansvaret, herunder kompetencen til at træffe beslutninger om forbedringer og udbygninger, overgår til amterne, der herefter må træffe beslutninger vedrørende disse veje på samme måde som amterne i dag gør for landevejene. Det er i aftalen forudsat, at statens sektoransvar for det samlede danske vejnet samtidig skal styrkes, ligesom statens mulighed for i uændret omfang at kunne præge den trafiksikkerhedsmæssige, den miljømæssige og den teknologiske udvikling på det samlede vejnet skal sikres ved, at de særlige midler, der i dag er afsat til cykelstiformal, trafiksikkerhedsfremmende arbejder, støjbekæmpelse, miljøprioriterede gennemfarter, omfartsveje, telematik og lignende, opretholdes. Det er min hensigt, at disse midler fremover ikke alene skal anvendes på det statslige vejnet, men i samarbejde med lokale myndigheder også kunne bruges til at fremme overordnede trafikpolitiske målsætninger ved arbejder på de kommunale og de amtskommunale veje.

### Spm. nr. S 3299

Til trafikministeren (12/8 96) af:

**Margrete Auken (SF):**

»Vil regeringen kunne fastholde muligheden for i fremtiden at kunne fastsætte vejafgifter efter en sammenhængende plan for hele det overordnede vejnet, hvis 2/3 af dette vejnet overdrages amterne?«

### Begrundelse

Det siges ofte, at det med enkle, eksisterende teknologier vil være muligt at indføre betalings-systemer (road pricing) på det overordnede vejnet, som dels kan bruges til regulering af trafikens omfang og rutevalg og dels vil være et nyt, smidigt instrument i den samlede statslige afgiftspolitik.