

Samarbejdsaftalekonstruktionen har baggrund i de ønsker, der var ved vejlovens vedtagelse i 1971 om at bevare de amtskommunale vejvæsener i nogenlunde uændret form. I tilslutning til de indgåede samarbejdsaftaler er der gennem årene udarbejdet en række meddelelser og cirkulærer til regulering af samarbejdet.

Før 1993 blev drifts- og vedligeholdelsesarbejderne på hovedlandevejene udført i en kombination af offentligt og privat regi. Samarbejdsparterne (amter og kommuner) havde selv en organisation, som udførte arbejder på såvel hovedlandeveje som landeveje/kommuneveje. Det var i princippet overladt til den enkelte samarbejdspart at bestemme, om arbejderne skulle udføres af vedkommende samarbejdsparts egen vejafdeling, eller om arbejderne skulle udbydes med henblik på udførelse af private. For visse typer af drifts- og vedligeholdelsesarbejder samt for hovedparten af anlægsarbejderne gælder, at de i en årrække er blevet udført af private entreprenører efter udbud.

Samarbejdsaftalerne blev i 1990 opsagt af den daværende trafikminister til udløb pr. 31. december 1992 med henblik på overvejelser om ændring af den gældende vejbestyrelsesordning. Da der ikke kunne opnås politisk enighed om en nyordning på området, blev samarbejdsaftalerne forlænget med virkning fra 1. januar 1993. Med henblik på en effektivisering af vejdriften blev det i forbindelse med forlængelsen af samarbejdsaftalerne aftalt med Amtsrådsforeningen og Kommunernes Landsforening, at samtlige drifts- og vedligeholdelsesopgaver skulle udbydes inden udgangen af 1994. Det blev samtidig forudsat, at samarbejdsparterne selv skulle kunne byde på de udbudte opgaver. I tilslutning hertil blev der i 1994 gennemført en ændring af vejlovens § 10, der giver amter og kommuner mulighed for at afgive tilbud på arbejder, der er udbudt af en anden vejbestyrelse.

Aftalen mellem regeringen og Amtsrådsforeningen om overførsel af en del af hovedlandevejene til amterne forudsætter, at vejlovens nuværende tredeling af vejbestyrelsesansvaret for de offentlige veje fastholdes. Med lovforslaget søges således alene gennemført en omfordeling af de offentlige veje mellem staten og amterne. Efter omfordelingen vil statsvejnettet have en længde på ca. 1.600 km, mens amtsvejnettet vil have en længde på ca. 10.000 km fordelt på 14 amter samt Københavns og Frederiksberg Kommuner.

Der har ved aftalens indgåelse været enighed om, at tiden er løbet fra den hidtidige samarbejdsaftalekonstruktion, der indebærer en række uklarheder omkring kompetencefordelingen mellem Vejdirekto-

ratet og samarbejdsparterne. Det er derfor i aftalen fastslået, at staten fremover skal have det fulde ansvar for drift og anlæg af det tilbageværende hovedlandevejsnet. Som en konsekvens heraf er de gældende samarbejdsaftaler opsagt.

Vejdirektoratets overtagelse af de funktioner, som samarbejdsparterne hidtil har udført i relation til hovedlandevejene i henhold til de indgåede samarbejdsaftaler, indebærer, at der må etableres en driftsorganisation i Vejdirektoratet, som kan forestå drift og vedligeholdelse m.m. af hovedlandevejsnettet.

Alle drifts- og vedligeholdelsesarbejder på det fremtidige statsvejnet vil, hvor det er praktisk muligt og økonomisk hensigtsmæssigt, blive udbudt i konkurrence. Det er således ikke hensigten, at der i Vejdirektoratets driftsorganisation skal opbygges en »markenhed« til udførelse af de praktiske opgaver, som knytter sig til driften og vedligeholdelsen af hovedlandevejene. Amter og kommuner vil på lige fod med private tilbudsgivere kunne afgive tilbud på de udbudte opgaver.

Det er hensigten at etablere en driftsorganisation bestående af en central enhed i Vejdirektoratet i København og tre lokalkontorer. Placeringen af de tre lokalkontorer er ikke endeligt fastlagt.

Driftsorganisationen skal bl.a. løse opgaver vedrørende planlægning og prioritering af drift- og vedligeholdelsesopgaver, forberedelse og gennemførelse af udbud, tilstandsvurdering og entreprisstyring, styring af vintertjenesten og sagsbehandling af myndighedsopgaver.

Vintertjenesten vil som andre driftsopgaver på det fremtidige hovedlandevejsnet blive udbudt. I erkendelse af det særlige behov der er for at sikre en forsvarelig afvikling af trafikken i vinterperioden på både hovedlandeveje og landeveje, er det aftalt, at staten og amterne koordinerer udførelsen af vintertjenesten. Det er forudsat, at der under respekt af de gældende udbudsregler kan aftales samarbejde mellem Vejdirektoratet og de enkelte amter, herunder at et amt forestår udbud af den samlede vintertjeneste på både hovedlandeveje og landeveje i amtet eller dele heraf. Såfremt der ikke indgås aftale om samarbejde, udføres vintertjenesten af henholdsvis Vejdirektoratet og amterne. Materiel, der ikke indgår i amternes fremtidige beredskab, kan stilles til rådighed for Vejdirektoratet mod regning eller ved salg til Vejdirektoratet. Vejdirektoratet kan mod betaling anvende amternes salthaller.

3. Statens sektorfunktion

Vejsektoren er på samme måde som andre sektorer underlagt krav om samfundsmæssig effektivitet. I vejsektoren drejer det sig især om økonomisk, miljø-