

mæssig, sikkerhedsmæssig, fremkommelighedsmæssig, teknologisk og funktionel effektivitet.

Staten har det overordnede ansvar for at tilgodese disse effektivitetskrav på tværs af administrative skel. Bl.a. på baggrund af analyser af behov og problemer vil staten med mellemrum udarbejde forskellige dokumenter/udmeldinger, der redegør for statens politik for vejsektoren som sådan eller for bestemte dele af sektoren.

En illustration heraf er f.eks., at regeringen på miljøområdet bl.a. i »Trafik 2005« har fastlagt en kurs, der skal sikre en miljø- og ressourcemæssig bæredygtig trafikudvikling i fremtiden. Disse målsætninger er konkretiseret på emissionsområdet, dels i »Trafik 2005« og dels i CO<sub>2</sub>-handlingsplanen. Her er fastsat konkrete mål for energiforbrug, CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub> og HC-emissioner samt mål for indsatsen på støjområdet.

Regeringens handlingsplan for trafikikkerhed, som ventes udsendt i løbet af kort tid, vil indeholde en målsætning om fortsat at nå en reduktion af antal uheld på det samlede vejnet. Planen fokuserer bl.a. på samarbejdet mellem de mange aktører på trafikikkerhedsområdet, herunder vejbestyrelserne.

Det er en grundlæggende forudsætning for at formulere en effektiv politik, at den nødvendige information om de forskellige aktiviteter i den samlede sektor centralt er til stede i en brugbar form. Denne information forudsættes i vid udstrækning tilvejebragt ved hjælp af de enkelte vejbestyrelser.

Til udfyldelse af sektorrollen har staten hidtil gjort brug af en række instrumenter, hvor især regler og normer, afgørelser i klage- og tvistighedssager, udvikling og forskning, information og rådgivning, uddannelse og efteruddannelse, statens drift af egne veje og anlæg samt økonomisk støtte til andre myndigheders aktiviteter har haft en fremtrædende rolle.

Regeringens aftale med Amtrådsforeningen præciserer, at der gennem bl.a. forskning, udvikling og regelfastsættelse skal sikres en høj standard for vejnettet på områderne trafikikkerhed, miljø og teknologi. Med henblik herpå er det aftalt, at statens sektoransvar skal styrkes. I konsekvens heraf må også hidtidige samarbejdsflader mellem vejbestyrelserne effektiviseres og udbygges. Aftalen peger endvidere på, at statens mulighed for fortsat at præge den trafikikkerhedsmæssige, miljømæssige og teknologiske udvikling på det samlede danske vejnet skal sikres ved, at de særlige midler, der i de senere år har været afsat til cykelstiformal, trafikikkerhedsfremmende arbejder, støjbekæmpelse, miljøprioriterede gennemfarter, omfartsveje, telematik o.l. opretholdes.

Statens sektoropgaver omfatter som udgangspunkt to hovedgrupper; *sektormyndighedsopgaver*, der udføres i henhold til særlig hjemmel i lovgivningen, og *sektorudviklingsopgaver*, der skal sikre, at ny viden, metoder og systemer udvikles, formidles og anvendes. Med baggrund i bl.a. disse sektoropgaver forestår staten en rammeplanlægning for gennemførelse af trafikpolitiske mål. En generel information om bl.a. tilstand og udvikling i en række vej- og vejtrafikrelevante elementer danner i den forbindelse et nødvendigt grundlag for identifikation og prioritering af indsatsområder.

Efter bestemmelsen i vejlovens § 6 kan trafikministeren tilvejebringe visse generelle forskrifter og normer, som skal gælde for vejområdet som helhed og angive, om reglerne skal være vejledende eller bindende. Vejregelforslagene udarbejdes i en særlig vejregelorganisationen i et samvirke mellem Trafikministeriet, Vejdirektoratet, de kommunale organisationer og forvaltninger, en række statslige instanser og private firmaer og organisationer.

Vejreglerne omfatter en systematisk oversigt over den bedste viden om vej- og trafiktekniske emner og anvendes af de enkelte vejbestyrelser som håndbøger til planlægning, anlæg og drift af veje. Vejreglerne skaber således grundlaget for, at der i Danmark findes et vejnet med ensartede karakteristika og en generelt god trafikikkerhedsmæssig standard. Enkelte vejregler er udformet som bindende normer.

Den nuværende vejregelorganisation har fungeret godt og forudsættes videreført. Det vil dog blive overvejet, om der kan ske en effektivisering af det tidsmæssige forløb fra et konstateret behov til en færdig vejregel. Der vil muligvis i fremtiden kunne blive tale om at fastsætte bindende normer i videre omfang end hidtil, hvor alene regler af trafikikkerhedsmæssig betydning er gjort bindende.

Den teknologiske udvikling inden for telematikken i vejsektoren ventes i løbet af få år at slå igennem og fordrer behov for samordning af forskellige systemer, som af hensyn til trafikanterne og trafikafviklingen skal fungere ensartet overalt. Det foreslås derfor, at trafikministeren bemyndiges til at fastsætte bestemmelser om anvendelse af telematik i vejsektoren.

Vejdirektoratet varetager i dag en række opgaver, der samlet benævnes trafikantservice. Trafikantservice omfatter betjening af trafikanter i form af formidling af information om vej- og trafikforhold, service på anlæg langs vejnettet samt service iøvrigt, der retter sig mod trafikanternes behov før, under og efter rejsen. Vejdirektoratets opgavevaretagelse på trafikantserviceområdet er udviklet inden for den brede ramme, som vejloven etablerer, men er ikke regule-