

ret i nogen enkelt bestemmelse. Vejdirektoratets trafikantservice retter sig primært mod hovedlandevejssynet, for hvilket direktoratet er vejbestyrelse. Det findes hensigtsmæssigt, at væsentlig information til trafikanterne af betydning for trafikikkerhed og trafikafvikling koordineres på landsplan. Dette fordrer et samarbejde mellem vejbestyrelserne og øvrige myndigheder om formidling af information om den aktuelle trafikale situation. Det foreslås derfor, at trafikministeren bemyndiges til at fastsætte bestemmelser om indsamling og formidling af oplysninger til trafikanterne af betydning for trafikikkerhed og trafikafvikling. Bestemmelsernes form og indhold forudsættes fastlagt efter drøftelser i vejregelorganisationen og høring af de kommunale organisationer.

Alle vejbestyrelser har brug for data om veje og trafik for at kunne løse vejopgaverne. Anvendelsen af data kræver systemer og metoder samt præcise datadefinitioner. For at sikre dette grundlag på en teknisk og økonomisk rationel måde, er der på Vejdirektoratets initiativ skabt en række fælles systemer, fælles datadefinitioner og etableret aftaler om fremskaffelse af data, f.eks. uheldsdata fra Danmarks Statistik og data fra det fælles tællesamarbejde.

I henhold til vejlovens § 7 kan trafikministeren iværksætte tekniske, økonomiske og statistiske undersøgelser, som er af betydning for planlægning, anlæg og vedligeholdelse af hovedlandevejene eller for vejvæsenet som helhed. Loven indeholder ikke herudover bestemmelser om indsamling og opbevaring af data, der kan beskrive status og udvikling af karakteristika af væsentlig betydning for det samlede vejnet.

I dag fungerer VIS (Vejsektorens Informations System) på de nuværende hovedlandeveje og landeveje. Det forudsættes, at dette samarbejde mellem Vejdirektoratet og amterne videreføres med den nuværende funktionalitet, således at der for disse veje bliver mulighed for at kunne uddrage løbende opdaterede oplysninger. For kommunevejene findes der i dag ikke et samlet systematisk overblik. Det vil være hensigtsmæssigt om et sådant etableres, men hvor omfanget af oplysninger er afpasset efter vejenes trafikale betydning. Det er fundet hensigtsmæssigt at foreslå § 7 ændret, således at trafikministerens ansvar for en sammenfattende vej- og trafikplanlægning præciseres. Endvidere foreslås bestemmelser, som skal sikre tilstedeværelsen af det nødvendige datagrundlag. Krav til oplysninger og undersøgelser, som trafikministeren pålægger amter og kommuner at fremskaffe, samt bestemmelser om anvendelse af telematik i vejsektoren, vil blive fastlagt efter drøftelser i vejregelorganisationen og høring af de kommunale organisationer.

4. Økonomiske og administrative konsekvenser

Det er i aftalen mellem regeringen og Amtsrådsforeningen forudsat, at amternes merudgifter ved overtagelsen af en del af statsvejnettet kompenseres efter sædvanlige regler. Aftalen indeholder desuden en hensigtserklæring om, at parterne vil overveje de byrdefordelingsmæssige konsekvenser af opgaveomlægningen.

De byrdefordelingsmæssige konsekvenser mellem staten og amterne under et har efter aftale mellem parterne været drøftet i den nedsatte forhandlingsgruppe under Trafikministeriet, mens de byrdefordelingsmæssige konsekvenser mellem amtskommunerne er belyst af Finansieringsudvalget under Indenrigsministeriet.

Ved opgørelsen af compensationen til amterne er der taget udgangspunkt i de bevillinger, der foreligger på finansloven for 1997. Der er enighed om de overordnede principper, der skal lægges til grund for fordelingen. På grundlag af disse principper, er aftalt en årlig compensation til amterne på 315 mio. kr. Af compensationen vedrører 275 mio. kr. drift, mens 40 mio. kr. vedrører anlæg.

Det er aftalt, at Vejdirektoratet færdiggør påbegyndte anlægsarbejder på den del af hovedlandevejssynet, der skal overgå til amterne, og at statens udgifter hertil modregnes i amternes anlægskompensation. Ejendomme og arealer i naturlig tilknytning til det overførte vejnet overgår vederlagsfrit til amterne.

De på finansloven afsatte rådighedspuljer til cykelstier, trafikikkerhedsfremmende foranstaltninger, bekæmpelse af trafikstøj og miljøprioriterede gennemfarer opretholdes, men vil fremover blive anvendt som et trafikpolitisk redskab på hele det offentlige vejnet bl.a. til gennemførelse af regeringens trafikikkerhedspolitiske handlingsplan.

Overførslen til amterne af den aftalte compensation vil ske over amternes bloktilskud.

Vejaftalen vil have ret forskellige økonomiske konsekvenser for de enkelte amtskommuner. Ringkøbing, Ribe, Bornholm, og Viborg Amtskommune får forholdsmæssigt overført det største vejnet. Aftalen berører ikke Københavns og Frederiksberg Kommuner, og Københavns Amtskommune vil alene blive berørt ved en overførsel af 7 km vej fra amtet til staten.

Kompensationen for vejftalen ydes efter det sædvanlige kompensationsprincip ved en tilpasning af det amtskommunale statstilskud, som fordeles efter amtskommunernes andel af det samlede beskatningsgrundlag. Dermed vil compensationen i stort omfang tilfalde de tre enheder - Københavns og Frederiksberg Kommuner og Københavns Amtskom-