

Hvis der ikke afsættes yderligere midler til puljen, vil indsatsen for at forbedre beslutningsgrundlaget og for at gennemføre forsøgs- og udviklingsprojekter, der kan bidrage til bedre trafikikkerhed og lavere miljøbelastning, blive begrænset.

### Spørgsmål 3:

#### Ad § 28.12. Tilsyn og kommissioner

Hvilke muligheder er der for at gennemføre rationaliseringer inden for de 6 hovedkonti under dette hovedområde?

#### Svar:

På de 6 hovedkonti optræder de statslige bevillinger til følgende institutioner:

Posttilsynet, Jernbanetilsynet, Havarikommissioner for civil luftfart, Ekspropriationsvæsenet, Taksations- og overtaksationskommissioner samt Auditøren under Trafikministeriet.

Der er tale om institutioner, som varetager fagligt set meget forskellige opgaver og med en høj grad af specialisering. Det er således min vurdering, at det ikke er muligt at sammenlægge nogle af disse institutioner og opnå rationaliseringer ad denne vej. Med hensyn til en eventuel samlokalisering, med deraf følgende muligheder for rationalisering af visse serviceopgaver, jeg tænker her på kontorfunktioner i bred forstand, kan jeg oplyse, at i 1996 blev Posttilsynet, Jernbanetilsynet, Auditøren samt Kommissarius ved statens ekspropriationer på øerne samlokaliseret med fælles reception, betjent- og regnskabsfunktion for disse institutioner.

Sammenfattende er der tale om små institutioner med en minimumsbemanning. For Taksations- og overtaksationskommissioner gælder, at arbejdet udføres dels af medlemmer udpeget af trafikministeren eller de kommunale råd og dels af ansatte i Trafikministeriet eller ved domstole, der alle udfører arbejdet ud over deres ansættelsesforhold.

### Spørgsmål 4:

#### Ad § 28.21. Veje

Hvor stort vurderer Vejdirektoratet bevillingsbehovet til at være, hvis statslige broer og veje skal bringes i forsvarlig stand?

#### Svar:

På baggrund af de oplysninger jeg har modtaget fra Vejdirektoratet, kan jeg oplyse, at det er Vejdirektoratets vurdering, at der er behov for et permanent løft i bevillingerne til drift og vedligeholdelse af statsvejnettet på ca. 200 mio. kr. årligt i forhold til det, der er indbudgetteret på FFL 2000, for at sikre en acceptabel vedligeholdelsesstand af veje og broer.

Ud over et permanent bevillingsløft af ovennævnte størrelse vurderer Vejdirektoratet, at der er behov for en særlig genopretningsindsats for at få indhentet det efterslæb, som de senere års knappe bevillinger til drift og vedligeholdelse har medført.

Vejdirektoratet vurderer således, at der er behov for en samlet ekstrabevilling på i størrelsesordenen 475 mio. kr. til en række påtrængende drifts- og vedligeholdelsesarbejder, som det på grund af det lave årlige bevillingsniveau, ikke har været muligt at gennemføre, og som derfor har måttet udskydes. Ekstrabevillingen kan hensigtsmæssigt fordeles over en periode på 3-4 år.

Jeg gør opmærksom på, at såfremt der ikke etableres et permanent højere niveau for bevillingerne til drift og vedligeholdelse af statsvejene, må det forudses, at efterslæbet i de kommende år vil vokse yderligere. Det kan endvidere på visse strækninger blive nødvendigt at træffe foranstaltninger med henblik på en sikkerhedsmæssig forsvarlig afvikling af trafikken f.eks. indførelse af lavere tilladt hastighed end den normalt gældende, indtil belægningerne er fornyet.

Jeg kan herudover oplyse, at Vejdirektoratet har peget på nogle særlige opgaver, som ligger i grænseområdet mellem drift og anlæg, og som det skønnes nødvendigt at gennemføre primært med henblik på at øge trafikikkerheden. Disse særlige opgaver omfatter bl.a. en forøgelse af frihøjden på 7 broer, der i dag har en frihøjde på mindre end 4,0 m samt etablering af asfaltbæstede nødspor på