

arbejder er meget omfattende og tidkrævende. For større anlægsarbejder, dvs. arbejder over 1 mill. kr., skal der for hvert enkelt arbejde hver måned indsendes regnskab på særlige blanketter bilagt fotokopier af samtlige kontokort og af samtlige bilag.

Uanset at amtskommuner og kommuner har den fornødne revision og denne reviderer vejvæsenets statsopgaver, da disse indgår i amtskommunernes og kommunernes regnskaber, skal genparter af de ovennævnte indberetninger med tilhørende bilag sendes til revisionsdepartementet.

Proceduren for godkendelse af projekter er besværlig, idet selv projekter for meget små arbejder skal forelægges vejdirektoratet til godkendelse. Også en række almindelige driftssager (byggeliniesager, skiltesager m.v. og almindelige vedligeholdelsessager) skal forelægges vejdirektoratet til afgørelse og medfører derfor ikke alene dobbeltadministration og merudgifter, men også ofte en meget lang ekspeditionstid, som den enkelte borger har vanskeligt ved at forstå.

Forslag til ændring.

Nærværende forslag til folketingsbeslutning tilsigter at ændre loven således, at det må være en statsopgave at sikre det internationale rutenet og de vitale forbindelser mellem hovedlandsdelene. (Af vedhæftede bilag, hvor de veje, der fremtidig skal bestyres af staten, er angivet med en rød, kraftig linie, vil det ses, hvordan forslagsstillerne tænker sig den fremtidige fordeling på hovedlandeveje (staten) og landeveje (amtsrådene)).

Udbygningen af dette vejnet må planlægges i landspolitisk sammenhæng og med hensyntagen til de regionalpolitiske interesser, der kan være knyttet til de samme veje.

For det øvrige overordnede vejnet må sektorinteressen i højere grad underordnes den sammenfattende planlægning i regionen, fordi den overvejende færdsel på disse veje er regional.

Da vejpolitikken er et vigtigt styringsmiddel til gennemførelse af en regionplan, bør det være en amtskommunal opgave at planlægge og sikre udbygningen af dette vejnet i regionalpolitisk sammenhæng, men med hensyntagen til den generelle landspolitiske målsætning inden for vejområdet.

For de veje, der ikke indgår i det regionale eller landsdækkende net, gælder i endnu højere grad, at sektorinteresser må underordnes den sammenfattende planlægning, som her varetages af de enkelte kommuner i medfør af planlægningslovgivningen.

Det er tanken, at en ændring af vejlovgivningen bør foretages efter følgende retningslinier, således at de statslige styringsmidler på vejområdet bør være følgende:

1. Nødvendige normer og regler, der kan udformes som maksimums- eller minimumsregler.
2. Generelle økonomiske styringsmidler for den samlede kommunale aktivitet, herunder fastsættelse af bloktilskud og de økonomiske rammer, som fastlægges i budgetsamarbejde mellem stat og kommuner.
3. Lovgivning om særlige opgaver.
4. Styring og finansiering af statsvejnettet.

Konsekvenser af forslaget.

En nødvendig statslig styring medfører, at de lokale og regionale myndigheder kan prioritere deres vejopgaver med hensyntagen til den sammenfattende planlægning, som kommuner og amtskommuner i medfør af anden lovgivning er ansvarlig for. Dette vil også være i overensstemmelse med de ønsker om decentralisering, der er en væsentlig del af kommunalreformens målsætning.

Ved ændringer i bestyrelsesforholdene (stats-, amts- og kommuneveje) vil der opnås en enklere administration ved afgørelser i lokale spørgsmål lagt hos de lokale folkevalgte råd.

En ændring i opgavefordelingen vil overflytte byrder fra staten til amtskommunerne, og der må ske en tilsvarende forøgelse af statens samlede generelle tilskud til amtskommunerne.

Det er sandsynligt, at en ændret vejbestyrelsesinddeling kan give anledning til, at de nuværende fordelingsregler for bloktilskud bør ændres. Såfremt forslaget havde været gennemført nu, ville de skønnede merudgifter for amtskommunerne for finansåret 1976-77 andrage ca. 520 mill. kr. indbefattet meranlægsudgifter og merdriftsudgifter, såfremt amtskommunerne ikke havde fået kompensation i form af øget bloktilskud.