

Bemærkninger til forslaget

Vejloven bygger som bekendt på det hovedprincip, at vi har tre vejbestyrelser, der hver især forestår deres vejnet.

Staten bestyrer hovedlandevejsnettet – herunder motorveje – amterne tager sig af landevejsnettet og kommunerne af de almindelige kommuneveje.

Efter venstres opfattelse er denne tredeling rigtig og bør bevares. Men de seneste års udvikling har efter venstres opfattelse medført et behov for en justering af opgavefordelingen mellem to af vejbestyrelserne, nemlig staten og amterne, således at staten i fremtiden koncentrerer sig om det helt overordnede vejnet og overlader resten af hovedlandevejsnettet til amterne.

Når der er behov for en sådan justering, skyldes det flere forhold:

For det første har de seneste års kraftige reduktion af statens vejudgifter medført en uheldig forskel mellem statens og amternes vejstandard, fordi amterne ikke har foretaget en tilsvarende begrænsning i deres vejudgifter. Det mest iøjnefaldende er forskellen i vedligeholdelsesstandard og de sikkerhedsmæssige foranstaltninger. Men hertil kommer de anlægsmæssige konsekvenser, som er nok så alvorlige. Begrænsningerne i statens vejinvesteringer har nemlig medført, at vi i forhold til trafikudviklingen er ved at komme for sent med udbygningen af det overordnede vejnet flere steder i landet. Til gengæld har amterne måttet gennemføre en betydelig udbygning af det sekundære vejnet for at klare den øgede trafikmængde. En sådan udvikling, som faktisk medfører, at vi bygger sidevejene før hovedvejene, vil få meget uheldige følger. Dels foretager vi herved nogle vejinvesteringer, som vi ellers ville kunne have undgået, og dels bruger vi mere energi og får flere ulykker ved at tvinge trafikken ud på mange sekundære veje frem for at samle den på færre, overordnede veje.

Det er umiddelbart klart, at der er øget risiko for trafikulykker, når en større del af den samlede

trafikmængde tvinges ud på det sekundære vejnet.

Et andet forhold, der understreger behovet for at lade amterne overtage en del af statens vejnet, er regionplanlægningen. Amterne vil herved få mulighed for at foretage en mere hensigtsmæssig koordinering af trafikplanlægningen i relation til den øvrige sektorplanlægning. Dette vil formentlig også kunne medføre visse besparelser på længere sigt.

Et tredje forhold er ønsket om øget decentralisering efter kommunalreformen.

Amtsrådsforeningen har længe arbejdet på at få gennemført en sådan ændring, og venstre er bekendt med, at forholdet har været drøftet gennem længere tid i et særligt udvalg, nedsat af den forrige trafikminister.

Efter venstres opfattelse bør der i forbindelse med en sådan omlægning ske en vis kompensation i form af øget bloktilskud for de opgaver, amterne herved pålægges. Denne kompensation bør dog reduceres med et beløb, der står i et rimeligt forhold til de besparelser, en sådan omlægning vil bidrage til.

Det forhold, at de efter en sådan ændret opgavefordeling nu kan nøjes med at investere i de veje, der virkelig er relevante, tilsigter en besparelsesmulighed.

Hertil kommer besparelsesmuligheden ved en bedre koordinering i forbindelse med regionplanlægningen.

Forslaget går altså ud på en justering af opgavefordelingen mellem de tre vejbestyrelser, således at kommunernes opgaver bevares uændret, amterne får udover de nuværende landeveje også den del af statens hovedlandevejsnet, der ikke indgår i det internationale eller landsdelsmæssige trafiknet. Staten beholder Europavejene og landsdelsforbindelserne.

Til gengæld får amterne en vis – men ikke fuld – kompensation via bloktilskuddene. Dette indebærer en nedsættelse af statens udgifter.