

er den besparelsesmulighed, der på længere sigt vil ligge i, at amterne som regionplanmyndighed får mulighed for at foretage en mere hensigtsmæssig koordinering af trafikplanlægningen i relation til den øvrige sektorplanlægning.

Et tredje forhold er ønsket om at efterleve den decentralisering, som var en af kommunalreformens hovedintentioner.

Et fjerde forhold er det stærkt stigende behov for at løse problemerne for de svagest stillede trafikanter, herunder anlæg af cykelstier. Med den stigende statslige investering i cykelstier fra og med finansåret 1983 understreges dette behov. Disse bestræbelser vil kunne forøges ved den forenkling af administrationen, som forslaget lægger op til.

Konsekvensen af forslaget vil være, at statsvejnettet indskrænkes fra ca. 4.700 km til at omfatte ca. 1.000 km, medens amtskommunernes vejnet udvides fra ca. 6.800 km til ca. 10.500 km, idet det herved er forudsat, at der ikke sker væsentlige ændringer i primærkommunernes bestyrelsesområde.

En sådan udvidelse af det amtskommunale vejnet vil naturligvis betyde en forøgelse af amtsrådernes økonomiske byrder, hvilket skal modsvares af en forøgelse af statens tilskud til amtskommunerne svarende til den besparelse, staten vil opnå. Det forudsættes, at der etableres en fordelingsnøgle, som sikrer, at den enkelte amtskommune i al væsentlighed kan forblive udgiftsmæssigt neutral over for nyordningen.