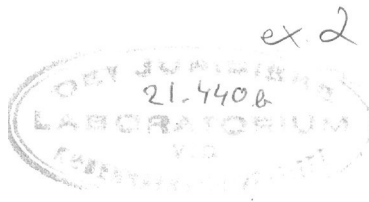


OPGAVEFORDDELINGEN PÅ VEJOMRÅDET

Betænkning afgivet af
Udvalget til overvejelse af
spørgsmålet om revision af opgavefordelingen
vedrørende de offentlige veje



BETÆNKNING NR. 901

Juni 1980



trykt på genbrugspapir
ISBN 87-503-3385-2
Stougaard Jensen/København
0a 00-3 bet.

INDHOLDSFORTEGNELSE

	Side
<u>KAPITEL 1. INDLEDNING</u>	
1.1 Udvalgets nedsættelse og kommissorium	6
1.2 Oversigt over betænkningen	8
 <u>KAPITEL 2. OPGAVER- OG BYRDEFORDELINGEN OP TIL VEJLOVEN AF 1971</u>	
 <u>KAPITEL 3. DEN NUVÆRENDE VEJBESTYRELSESORDNING</u>	
3.1 Generelt	19
3.2 De enkelte vej kategorier	20
3.2.1 Landeveje og kommuneveje	20
3.2.2 Hovedlandeveje	23
3.3 Statens vejsektorfunktioner	26
3.4 Statens særlige opgaver og beføjelser	27
3.5 Vejnævnet	28
 <u>KAPITEL 4. OPGAVER- OG BYRDEFORDELINGEN I SVERIGE OG NORGE</u>	
4.1 Sverige	30
4.1.1 Opgavefordelingen i almindelighed	30
4.1.2 Vejbestyrelsesordningen	31
4.1.3 Byrdefordelingen inden for vejsektoren	32
4.2 Norge	34
4.2.1 Opgavefordelingen i almindelighed	34
4.2.2 Vejbestyrelsesordningen	35
4.2.3 Byrdefordelingen inden for vejsektoren	36
 <u>KAPITEL 5. VEJVÆSENETS OPGAVER</u>	
5.1 Vejenes funktion	38
5.2 Forudsætninger og forhold, der i øvrigt må lægges til grund ved en fastlæggelse af vejræsenets opgaver i fremtiden	39
5.3 Målsætninger for vejbestyrelsesinddelingen	44
 <u>KAPITEL 6. VURDERING AF DEN EKSISTERENDE VEJBESTYRELSESORDNING</u>	
6.1 Ressourceanvendelsen inden for vejsektoren	46
6.1.1 De samlede vejdogifter	46

	Side	
6.1.2	Trafiksikkerhed	68
6.1.3	Organisatoriske forhold	72
6.1.4	Udvalgets overvejelser	79
6.2	Folketingets og regeringens mulighed for indflydelse på udviklingen inden for vejsektoren som helhed	81
6.2.1	Vejlovens bestemmelser	82
6.2.2	Statens rolle som vejbestyrelse	83
6.2.3	Anden lovgivning	84
6.2.4	Statens styringsmidler til generel økonomisk styring af (amts)kommunerne	86
6.2.5	Udvalgets overvejelser	89
6.3	Den eksisterende vejbestyrelsesordning set i relation til planlægningslovgivningen	91
6.3.1	Lands- og regionplanlovene	91
6.3.2	Kommuneplanloven	92
6.3.3	Vejplanlægning i relation til region- og kommuneplanlægning	94
6.3.4	Udvalgets overvejelser	97
6.4	Særlige spørgsmål vedrørende de overordnede veje i byerne	101
6.4.1	Kommunernes Landsforenings syn på den nuværende ordning	101
6.4.2	Landsforeningens forslag til ændret opgavefordeling i bymæssige områder	105
6.4.3	Udvalgets overvejelser	107
6.4.4	Reguleringernes omfang og byrdefordelmæssige konsekvenser	108
6.5	Samarbejdsaftalen	110
6.5.1	Aftalen og dens administration	110
6.5.2	Rationalisering af samarbejdet	112
6.5.3	Videregående ændringer i aftalen	112
6.5.4	Udvalgets overvejelser	113
 <u>KAPITEL 7. STATENS INFORMATIONER OM DEN SAMLEDE VEJSEKTOR</u>		
7.1	Det eksisterende system og sektorplanlægning i andre sektorer	116
7.2	Udvalgets overvejelser	121

	Side
<u>KAPITEL 8. ALTERNATIVE VEJBESTYRELSESORDNINGER</u>	
8.1 Indledning	123
8.2 Den nuværende ordning	125
8.3 Amtsrådsforeningens forslag	127
8.4 Stat og primærkommuner som eneste vejbestyrelser	137
8.5 Amtskommuner og primærkommuner som eneste vejbestyrelser	143
8.6 Stat, amtskommuner og primærkommuner som vejbestyrelser med stat og primærkommuner som vejadministrationer	144
8.7 Hovedstadsrådet som vejbestyrelse for de overordnede veje i hovedstadsområdet	146
8.8 Principper for udvælgelse af et statsligt vejnet	147
<u>KAPITEL 9. NORM- OG REGELARBEJDET</u>	
9.1 Vejregularbejdets forudsætninger og organisation	150
9.2 Det hidtidige arbejde	154
9.3 Det fremtidige vejregulararbejde	155
9.4 Ressourceforbruget ved vejregularbejdet	155
9.5 Udvalgets overvejelser	156
<u>KAPITEL 10. UDVALGETS OVERVEJELSER OG KONKLUSIONER</u>	
10.1 Indledende bemærkninger	161
10.2 Vejvæsenets opgaver	161
10.3 Vurdering af den nuværende vejbestyrelsesordning	165
10.3.1 Ressourceanvendelsen inden for vejsektoren	165
10.3.2 Folketingets og regeringens mulighed for indfly- flydelse på udviklingen inden for vejsektoren som helhed	176
10.3.3 Yderligere styringsmidler under den gældende op- gavefordeling	176
10.3.4 Samlet vurdering af den nugældende ordning	178
10.4 Alternative vejbestyrelsesordninger	180
10.5 Særlige spørgsmål vedrørende de overordnede veje i byerne	183
10.6 Norm- og regularbejdet	185
Bilagsfortegnelse	186

KAPITEL 1. INDLEDNING1.1 Udvalgets nedsættelse og kommissorium

Med vejloven af 1971 indførtes fra 1. april 1972 en radikal nyordning af det danske vejvæsen. Med denne lov ophørte det tidligere over- og underordningsforhold, idet de tre vejbestyrelseskategorier i princippet blev sideordnede. Staten blev vejbestyrelse for et større hovedlandevejsnet (ca. 4.700 km), amtsrådene for landevejene (ca. 6.800 km) og kommunalbestyrelserne for kommunevejene (ca. 55.000 km).

Amtsrådsforeningen i Danmark rejste allerede under lovforslagets behandling indvendinger mod den nye organisation af vejvæsenet, som foreningen fandt uhensigtsmæssig. I 1973 fremhævede ministeren for offentlige arbejder, at der skete en forvridding af vejinvesteringerne, idet statens budgetter stadig blev reduceret, medens der ikke skete en tilsvarende indskrænkning af amtskommunernes bevillingsrammer. I foråret 1974 rettede Amtsrådsforeningen henvendelse til ministeren for offentlige arbejder, idet man gjorde gældende, at ordningen gav anledning til en overflødig administration, og at amtsrådenes kommende stilling som regionplanmyndigheder måtte tilsige, at hovedlandevejsnettets i princippet burde henhøre under amtsrådene. Man pegede endvidere på, at statens vejpolitik ikke realistisk havde levet op til målsætningen for vejreformen med den følge, at de samlede økonomiske ressourcer anvendtes på samfundsmæssig uheldig måde inden for vejsektoren. Der tænkte her på, at amtsrådene som følge af, at staten ikke investerede tilstrækkeligt i sine veje, måtte investere mere end rimeligt var i de sekundære veje.

Amtsrådsforeningen ønskede nedsat en fælles arbejdsgruppe til at gennemgå vejloven ud fra de foreliggende erfaringer. Fra ministeriet for offentlige arbejders side var man dog i den første tid henholdende over for dette spørgsmål som følge af den korte periode, den nye lov havde fungeret i. Efter fremsættelsen af den trafikpolitiske redegørelse i oktober 1975 mente man endvidere, at man først måtte afvente den politiske reaktion på redegørelsen.

Da den fornødne afklaring fandtes at foreligge, nedsatte ministeren for offentlige arbejder ifølge aftale med Amtsrådsforeningen i Danmark og Kommunernes Landsforening ved skrivelse af 11. marts 1977 dette udvalg til overvejelse af spørgsmålet om revision af opgavefordelingen vedrørende de offentlige veje.

På denne baggrund blev udvalgets kommissorium (der er udarbejdet i samarbejde med de kommunale organisationer):

"at vurdere den ved lov om offentlige veje (nu lovbekendtgørelse af 20. november 1975) i 1972 etablerede vejbestyrelsesordning og eventuelt komme med forslag til ændringer i denne med henblik på en mere hensigtsmæssig opgavefordeling og i denne forbindelse mere hensigtsmæssig organisation.

På baggrund af de indhøstede erfaringer skal det belyses, hvorledes man kan opnå en sådan styring af vejsektoren, at de samlede ressourcer anvendes mest hensigtsmæssigt, samt hvorledes man opnår en rationel administration under anvendelse af det mindst mulige personaleforbrug. Det må ligeledes belyses, hvorledes man opnår den mest hensigtsmæssige koordination med den øvrige planlægning.

Udvalgets undersøgelser skal ikke blot omfatte den planlæggende, administrative og udførende del af vejbestyrelsesorganisationen, herunder samarbejdsaftalerne vedrørende hovedlandevejene, men også en vurdering af organisationen af det fælles norm- og regelarbejde.

Følgende forudsætninger og forhold skal særligt ligge til grund for undersøgelserne:

1. De samlede fremtidige vejjudgifter kan ikke forventes at overstige det nuværende niveau.
2. Folketingets tilkendegivelse af, at det ønsker at have indflydelse på udviklingen inden for trafiksektoren som helhed.

3. Nødvendigheden af organer, der udfører forsknings- og serviceopgaver for vejvæsenet som helhed.
4. Eventuelle ændringer i opgavefordelingen skal ikke betyde ændring af byrdefordelingen mellem staten, amtskommunerne og kommunerne, hver under ét."

Udvalget har haft følgende sammensætning:

Kontorchef Poul Hansen, ministeriet for offentlige arbejder (formand).

Fuldmægtig H. Reinholdt Pedersen, finansministeriet.

Vicekontorchef, nu borgmester, Klaus Hækkerup, Amtsrådsforeningen i Danmark.

Teknisk direktør Jørgen Stenbæk, Århus amtskommune.

Kontorchef Peter Sylow, Kommunernes Landsforening.

Stadsingeniør P.O. Brems, Hobro kommune.

Vejdirektør Per Milner, vejdirektoratet.

Kontorchef Hans Sveistrup, vejdirektoratet.

Stadsingeniør E. Gulstad, Københavns kommune.

Udvalgets sekretariat har bestået af ekspeditionssekretær M. Clante, ministeriet for offentlige arbejder, som leder samt af fuldmægtig H.-Kristensen og fuldmægtig L. Darlov, ministeriet for offentlige arbejder.

Udvalget har holdt 51 møder. I en del af møderne har endvidere deltaget fuldmægtig M. Basse, Amtsrådsforeningen i Danmark, afdelingsingeniør J. Sloth, vejdirektoratet, overingeniør J. Rørbech, vejdirektoratet, overingeniør F. Hemmingsen, Københavns amtskommune, samt kontorchef Leif Larsen, ministeriet for offentlige arbejder.

1.2 Oversigt over betænkningen

Kapitel 2 indeholder en kort oversigt over opgave- og byrdefordelingen på vejområdet i perioden frem til vejloven af 1971.

I kapitel 3 gives en oversigt over den nuværende vejbestyrelsesordning. Ud over en omtale af visse generelle forhold (afsnit 3.1) omtales for

hver vejkategori de vigtigste bestemmelser i vejloven, og der gives en oversigt over længden af og udgifterne til de enkelte vejnet (afsnit 3.2). Desuden omtales statens vejsektorfunktioner (afsnit 3.3), statens særlige opgaver og beføjelser (afsnit 3.4) samt vejnævnet (afsnit 3.5).

De tilsvarende ordninger i Sverige og Norge fremgår af kapitel 4, hvori der redegøres dels for opgavefordelingen i almindelighed, dels for vejbestyrelsesordningen og byrdefordelingen i henholdsvis Sverige (afsnit 4.1) og Norge (afsnit 4.2).

Udgangspunkt for en vurdering af hensigtsmæssigheden af vejvæsenets opbygning må være de opgaver, vejvæsenet skal varetage. Kapitel 5 indeholder således en oversigt over vejenes funktion (afsnit 5.1), ligesom de forudsætninger og forhold, der i øvrigt må lægges til grund ved en fastlæggelse af vejvæsenets opgaver i fremtiden, gennemgås med udgangspunkt i den trafikpolitiske redegørelse, som trafikministeren afgav i 1975 (afsnit 5.2). Kapitlet afsluttes med en kortfattet sammenfatning af målsætningerne for vejbestyrelsesinddelingen (afsnit 5.3).

I kapitel 6 foretages en vurdering af det nuværende system. Først er det undersøgt, om de til vejsektoren afsatte midler med den gældende ordning anvendes på en hensigtsmæssig måde, når hele vejsektoren betragtes under ét (afsnit 6.1). Gennemgangen omfatter dels de samlede vejudgifter, herunder anlægsudgifter og udgifter til drift og vedligeholdelse, dels trafikikkerheden samt endelig de organisatoriske forhold inden for vejsektoren, herunder personaleforbruget ved administration af vejsektoren. Der er ved denne gennemgang anlagt et snævert vejsektorsynspunkt.

Herefter behandles spørgsmålet om regeringens og folketingets mulighed for indflydelse på udviklingen inden for vejsektoren som helhed (afsnit 6.2). Der er herved skelnet mellem en økonomisk styring af den samlede vejsektor og en mere teknisk styring af sektoren. Undersøgelsen omfatter for det første vejlovens bestemmelser, for det andet anden lovgivning samt for det tredje statens styringsmidler til generel økonomisk styring af (amts)kommunerne.

Derefter er der set på den eksisterende vejbestyrelsesordning i relation til planlægningslovgivningen (afsnit 6.3). Her omtales kort lands- og regionplanlovene samt kommuneplanloven. Desuden foretages en nærmere gennemgang af vejplanlægningen i relation til disse love.

Kommunernes Landsforenings repræsentanter har anført, at der i byområderne er en række administrative problemer i forbindelse med de overordnede veje (afsnit 6.4). De har peget på en række dagligdags dispositioner, der kan blive besværliggjort, ligesom de har fremlagt forslag om en ændret opgavefordeling i byerne og den praktiske gennemførelse heraf. Sådanne reguleringers maksimale omfang og byrdefordelmæssige konsekvenser er ligeledes belyst.

Endelig er samarbejdsaftalen med amtsrådene og visse kommunalbestyrelser om disses bistand ved hovedlandevejsadministrationen behandlet (afsnit 6.5). Dels omtales selve aftalen og dens administration, dels gennemgås den rationalisering af samarbejdet, der løbende har fundet sted.

Kapitel 7 behandler statens informationer om den samlede vejsektor. Dels gennemgås de informationer, staten for tiden modtager vedrørende landeveje og kommuneveje, dels omtales sektorplanlægningen i andre sektorer (afsnit 7.1), og endelig vurderes statens behov for yderligere informationer og for sektorplansystemer (afsnit 7.2).

I kapitel 8 behandles forskellige alternative vejbestyrelsesordninger. Indledningsvis omtales de hovedelementer, enhver ordning af vejvæsenet må indeholde (afsnit 8.1). Herefter omtales den nuværende ordning (afsnit 8.2), en ordning, hvorefter amtskommunerne overtager alle andre hovedlandeveje end det internationale rutenet og de primære landsdelsforbindelser (afsnit 8.3), en ordning med alene stat og primærkommuner som vejbestyrelser (afsnit 8.4), den tilsvarende ordning, hvorefter amtskommuner og primærkommuner udgør de eneste vejbestyrelser (afsnit 8.5) samt en ordning med stat, amtskommuner og primærkommuner som vejbestyrelser med stat og primærkommuner som vejadministrationer (afsnit 8.6). Desuden omtales spørgsmålet om Hovedstadsrådet som vejbestyrelse i hovedstadsområdet (afsnit 8.7). Endelig er beskrevet forskellige principper for en udvælgelse af et statsligt vejnet (afsnit 8.8).

Kapitel 9 omhandler den eksisterende organisation af norm- og regelarbejdet. Indledningsvis angives vejregelarbejdets forudsætninger og organisation (afsnit 9.1). Herefter beskrives det hidtidige (afsnit 9.2) og det fremtidige vejregelarbejde (afsnit 9.3). Efter en angivelse af ressourceforbruget ved vejregelarbejdet (afsnit 9.4) afsluttes med en vurdering af vejregelorganisationen (afsnit 9.5).

I kapitel 10 resumeres udvalgets overvejelser og konklusioner.

København, den 18. juni 1980.

P. Hansen
(formand)

P.O. Brems

E. Gulstad

K. Hækkerup

P. Milner

H. Reinholdt Pedersen

J. Stenbæk

H. Sveistrup

P. Sylow /

M. Clante

L. Darlov

H. Kristensen

KAPITEL 2. OPGAVE- OG BYRDEFORDELINGEN OP TIL VEJLOVEN AF 1971

Før vejlovgivningen af 1867 bestyrede staten landsdelsforbindelserne, hovedlandevejene. Lovgivningen af 1867 ændrede statens stilling som en naturlig konsekvens af jernbanens placering som væsentligste trafikale faktor og tillagde amtsrådene beføjelsen som vejbestyrelse for de overordnede veje, dog under et vist tilsyn fra statens side. Hele det offentlige vejnet var herefter kommunalt - bestyret af amtsråd og kommunalbestyrelser og opdelt i landeveje og biveje.

Bilismens udvikling, der især tog fart i tiden efter 1. verdenskrig, betød imidlertid, at vejene igen fik større vægt i trafiksystemet. Dette betød, dels at vejene stillede større økonomiske krav til kommunerne, dels at staten måtte ønske en større indflydelse på anlægsvirksomheden. Der blev derfor indført automatisk delvis statsrefusion, ligesom staten ydede vejfondstilskud til vigtigere vejarbejder. Enkelte meget store anlæg blev bestemt ved særlig lov. Dette gjaldt således Hørsholmvejen, motorvejen vest om København, Fugleflugtslinien og motorvejene ved Store Bælt.

Ved lov nr. 95 af 29. marts 1957 om bestyrelsen af de offentlige veje og lov nr. 194 af 7. juni 1958 om tilskud til de offentlige veje fortsattes og udbyggedes dette system. Ved vejbestyrelsesloven inddeltes de offentlige veje i hovedlandeveje (veje, der betjener fjerntrafik), landeveje og biveje. Hovedlandevejene og landevejene henhørte under amtsrådenes bestyrelse, i købstæderne samt i Frederiksberg og Københavns kommuner dog under kommunernes bestyrelse, medmindre de hidtil havde været under et amtsråds administration, mens bivejene henhørte under kommunernes bestyrelse.

Der fandtes i loven gennem godkendelses- og tilsynsbestemmelser et over- og underordningsforhold mellem stat og amtsråd samt byråd og mellem amtsråd og kommunalbestyrelser. I realiteten havde de enkelte vejbestyrelser dog ret frit råderum med hensyn til investeringerne i deres vejnet.

En nydannelse i loven var, at det pålagdes ministeren for offentlige arbejder efter forhandling med de pågældende vejbestyrelser at udarbejde en vejplan for hele landet, omfattende samtlige hovedlandeveje og landeveje samt sådanne biveje, som måtte anses for at være af særlig betydning for den gennemgående færdsel. En egentlig samlet vejplan blev ikke udfærdiget, men vejplanarbejdet resulterede i en række rapporter som f.eks. rapporten vedrørende den jyske motorvej, Nordsjællandsrapporten, omfattende bl.a. Helsingørmotorvejen og Farummotorvejen, rapporter om en række hovedlandevejsanlæg i Københavnsområdet, herunder Lyngbyvej, samt en rapport om ny fast forbindelse over Storstrømmen med tilhørende motorvejsanlæg på Sjælland og Falster.

En anden nydannelse var adgangsbegrænsningsinstituttet, der gav mulighed for at friholde de gennemgående veje for overkørsler fra tilstødende ejendomme.

En tredie nydannelse var oprettelsen af vejnævnet med repræsentanter for staten, (amts)kommunerne og de motorkørendes organisationer.

Vejnævnet skulle på begæring af ministeren afgive udtalelse i sager, som denne forelagde nævnet, ligesom nævnet for ministeren kunne forelægge spørgsmål af betydning for vejvæsenet.

Endvidere havde nævnet en række i loven nærmere definerede opgaver, bl.a. skulle det afgive udtalelse i forbindelse med klassificering af veje og i forbindelse med ministerens pålæg til en vejbestyrelse om udførelse af arbejder på dens vejnet. I henhold til vejtilskudsloven skulle vejnævnet også afgive erklæringer i forbindelse med ydelse af vejfondstilskud.

Som nævnt havde staten siden slutningen af 1920'erne ydet statsrefusion og vejfondstilskud. Der var ikke tale om en direkte overordnet styring af investeringerne, men staten havde en vis styring gennem tilskudsuddelserne. Ved ydelse af tilskuddene lagdes der vægt på færdselsmæssige hensyn, men en del af tilskuddene havde dog også beskæftigelsesmæssig og fordelingsmæssig baggrund.

Folketinget havde afgørelsen af rammen for statens tilskud, men havde på den anden side ingen indflydelse på, til hvilke enkelte veje tilskud ydedes eller på prioriteringen af vejarbejderne.

Ifølge lov nr. 194 af 7. juni 1958 om tilskud til de offentlige veje, der trådte i kraft den 1. april 1959, refunderedes 75% af amtskommuner-nes refusionsberettigende vejjudgifter, mens refusionsprocenten for de øvrige kommuner afhang af vejlængden pr. indbygger samt udgiftsniveauet pr. km vej. Denne refusionsprocent kunne ifølge loven variere fra 23 til 70%. Gennemsnitlig lå refusionen på 50%, for købstadskommunerne dog på godt 45%.

Ved lov nr. 111 af 1. april 1969 nedsattes refusionsprocenten for amtskommunerne til 50%, mens refusionsprocenten for de øvrige kommuner, hvis størrelse fortsat afhang af førnævnte forhold, nedsattes til mellem 7 og 54%.

Ved lov nr. 518 af 23. december 1970 om begrænsning af refusion i henhold til lov om tilskud til de offentlige veje skete der en yderligere begrænsning.

Omstående tabel 1 viser (amts)kommunernes refusionsberettigende vejjudgifter samt den udbetalte refusion 1959/60-1973/74.

Loven opretholdt stort set de hidtil gældende principper for ydelse af vejfondstilskud.

Vejfondens midler stammede fra afgifter på motorkøretøjer og benzin.

Ministeren for offentlige arbejder disponerede efter forhandling med finansministeren over vejfonden til en række nærmere beskrevne formål.

Ifølge loven kunne der ydes tilskud på 85% af udgifter til anlæg eller udbygning samt til forstærkning af kørebanen på offentlige veje af betydning for den gennemgående færdsel samt i en række andre nærmere beskrevne tilfælde, dog inden for en af ministeren for offentlige arbejder godkendt overslagssum. Højere tilskud kunne dog med vejnævnets tilslut-

Tabel 1. (Amts)kommunernes refusionsberettigende vejjudgifter samt den udbetalte refusion 1959/60-1973/74, løbende priser

Finansår	(Amts)kommunernes refusionsberettigende vejjudgifter			Udbetalt refusion			
	Amter	Øvrige kommuner	I alt	Til amter	Til kommuner	Engangsrefusion	I alt
	----- mio. kr. -----						
1959/60	324 ¹⁾		324	151 ¹⁾		44	195
1960/61	354 ¹⁾		354	184 ¹⁾		39	223
1961/62	472 ¹⁾		472	201 ¹⁾		35	236
1962/63	566 ¹⁾		566	271 ¹⁾		4	275
1963/64	115	282	397	110	217	2	329
1964/65	187	486	673	87	145	1	233
1965/66	216	578	794	140	243	1	383
1966/67	265	688	953	163	296	-	459
1967/68	340	789	1129	199	351	-	550
1968/69	422	977	1399	257	408	-	665
1969/70	459	1068	1527	316	497	-	813
1970/71	562	1157	1719	233	355	-	588
1971/72	-	-	-	284	404	-	688
1972/73	-	-	-	202	342	-	544
1973/74	-	-	-	-	18	-	16

Kilde: Det økonomiske sekretariat, "statsfinanserne", diverse år.

Note 1): Kan ikke opdeles ud fra tilgængeligt materiale.

ning ydes en amtskommune til særligt kostbare vejarbejder, hvis gennemførelse var af overvejende interesse for samfundet som helhed, samt i øvrigt til kommuner, herunder Københavns og Frederiksberg kommuner, i ganske særlige tilfælde.

Ifølge de retningslinier, der blev udarbejdet i tilknytning til denne bestemmelse, var alene 4-sporede, facadeløse, almindelige hovedlandeveje samt motorveje omfattet af kriterierne "særligt kostbare vejarbejder, hvis gennemførelse er af overvejende interesse for samfundet som helhed" og "i ganske særlige tilfælde".

Efter retningslinierne skulle der ydes et tilskud på 95% til de 4-sporede, facadeløse, almindelige hovedlandeveje og på 92,5% til større broanlæg.

For motorvejene derimod var der ikke fastsat nogen procentsats, idet disse veje skulle bygges for statens regning med et tilskud fra (amts)kommunen på 50.000 kr. pr. km, hvilket svarede til en tilskudsprocent på fra 96,1 til 98%.

Retningslinierne omfattede ikke de tilfælde, hvor km-udgifterne oversteg 3 mio. kr. Her afhang tilskuddets størrelse af en individuel bedømmelse.

Der kunne ifølge loven ligeledes ydes tilskud til anlægsarbejder på biveje og offentlige bygader med bekæmpelse af arbejdsløshed som væsentligt formål på fra 60 til 75% efter arbejdets færdselsmæssige betydning. I ganske særlige tilfælde kunne arbejdsministeren, der administrerede disse tilskud efter forhandling med ministeren for offentlige arbejder, yde større tilskud ligeledes efter forhandling med ministeren for offentlige arbejder.

Omstående tabel 2 viser udbetalingerne fra vejfonden 1959/60-1976/77. Udgifter til motorveje er ikke medtaget i tabellen.

I 1963 gennemførtes i tilslutning til vejbestyrelsesloven lov nr. 199 af 31. maj 1963 om hovedlandeveje, der trådte i kraft den 1. april 1964, hvorefter nye hovedlandevejsanlæg skulle gennemføres ved særlig lov. Disse nyanlæg skulle sammen med alle større anlægsarbejder på hovedlandeveje finansieres 100% af staten, der samtidig blev vejbestyrelse for motorvejene, således at samtlige udgifter vedrørende motorvejene i fremtiden skulle afholdes af staten.

Baggrunden for loven var, at man fandt, at folketinget burde have afgørelsen om anlægget af de store veje og deres prioritering. Endvidere at (amts)kommunerne ønskede 100% dækning for de store investeringer, som den stigende motorisering gjorde nødvendig.

Tabel 2. Udbetalinger fra vejfonden 1959/60-1976/77, bortset fra udgifter til motorveje, løbende priser

Finansår	Beskæftigelses- arbejder	Arbejder i henhold til hovedlande- vejsloven 1)	Øvrige vejfonds- arbejder	Udbetalinger i alt
		----- mio. kr. -----		
1959/60	11		105	116
1960/61	11		111	122
1961/62	11		112	123
1962/63	9		113	122
1963/64	7		126	133
1964/65	6	86	76	168
1965/66	6	107	94	207
1966/67	6	116	91	213
1967/68	4	124	87	215
1968/69	3	129	107	239
1969/70	5	115	109	229
1970/71	2	98	85	185
1971/72	3	101	90	194
1972/73	-	141	61	202
1973/74	1	86	43	130
1974/75	-	-	-	43 ²⁾
1975/76	-	-	-	29 ²⁾

Kilde: Det økonomiske sekretariat, "statsfinanserne", diverse år.

Noter: 1) lov nr. 199 af 31. maj 1963.

2) kan ikke fordeles ud fra tilgængeligt materiale.

Endelig ønskede man at kunne gennemføre udbygningen af de store veje på en mere rationel og økonomisk måde, således at man ikke var afhængig af hvert enkelt lokalt vejvæsens tekniske kapacitet.

Efter hovedlandevejslovens ikrafttræden vedtoges projekterings- eller anlægslove for en lang række større hovedlandevejsanlæg (f.eks. Limfjordstunnelen med tilsluttende motorvejsanlæg, Lillebæltsbroen, Den jyske Motorvej, Helsingørmotorvejens forlængelse, Lyngbyvejen, Hareskovmotorvejen, strækninger af Vestmotorvejen og Sydmotorvejen m.v.).

Endvidere oprettedes tre motorvejskontorer i 1967, 1969 og 1970 under vejdirektoratet.

KAPITEL 3. DEN NUVÆRENDE VEJBESTYRELSESORDNING

3.1 Generelt

Ved vejloven af 1371, der trådte i kraft den 1. april 1972, nu lovbe- kendtgørelse nr. 585 af 20. november 1975 om offentlige veje med senere ændringer, skete der en radikal nyordning af det danske vejvæsen.

Baggrunden for loven var kommunalreformens bestræbelser for at skabe en byrde- og opgavefordeling mellem staten og de lokale myndigheder, såle- des at disse sidste fik bestemmelsesret over lokale forhold mod at have det fulde økonomiske ansvar for deres dispositioner på området. Endvide- re havde den automatiske refusion medført, at de indskrænkninger på sta- tens vejbudget, der blev gennemført som led i den økonomiske konjunktur- politik, væsentligst gik ud over de større projekter, der helt eller delvist blev finansieret direkte af staten.

Ved loven inddeltes de offentlige veje i tre vej kategorier, nemlig ho- vedlandeveje, herunder normalt motorveje, under statens bestyrelse, lan- deveje under amtsrådenes bestyrelse og kommuneveje under kommunalbesty- relsernes bestyrelse. De tre myndigheder bærer hver for sig den økonomi- ske byrde ved de under dem hørende veje, således at beslutning og økono- misk ansvar følges ad. I konsekvens heraf blev vejtilskudsloven ophævet, således at den automatiske vejrefusion og vejfundsordningen bortfaldt.

Som kompensation for bortfaldet af vejrefusionen blev gennemført en æn- dring af bloktilskudsordningen, jfr. lov nr. 379 af 13. juni 1973 om ge- nerelle tilskud til amtskommuner og kommuner med senere ændringer. Her- ved forhøjedes skattegrundlagstilskuddet til amtskommunerne, ligesom der blev taget hensyn til den ændrede opgavefordeling i systemet med tilskud til amtskommunerne efter objektive udgiftsbehovskriterier. Dette til- skud, der tillige ydes til Københavns og Frederiksberg kommuner, forde- les efter udgiftsbehovstal for den enkelte amtskommune, henholdsvis Kø- benhavns og Frederiksberg kommune. Til primærkommunerne ydes ligeledes generelle tilskud, der fordeles efter udgiftsbehovstal. Udgiftsbehovstal- ene og de forskellige vægte for tilskudsfordelingen skal afspejle den forskellige udgiftssammensætning i de forskellige (amts)kommuner.

Endvidere ophørte det tidligere over- og underordningsforhold, idet de tre vejbestyrelseskategorier principielt blev ligestillede. Yderligere bortfaldt også ministeren for offentlige arbejders pligt til at udarbejde en samlet vejplan, idet hver vejbestyrelse nu forestår sin egen vejplanlægning.

Dette nødvendiggjorde imidlertid regler til sikring af koordinationen mellem de forskellige vejbestyrelses beslutninger, samt at visse generelle normer og forskrifter måtte udfærdiges centralt.

I det følgende beskrives ordningen kort. I afsnit 3.2 gennemgås de enkelte vejkategorier, i afsnit 3.3 omtales statens vejsektorfunktioner, mens der i afsnit 3.4 redegøres for statens særlige opgaver og beføjelser. Endelig er vejnævnet behandlet i afsnit 3.5.

3.2 De enkelte vejkategorier

3.2.1 Landeveje og kommuneveje

Ifølge lov om offentlige veje, § 2, er kommunalbestyrelsen vejbestyrelse for kommunevejene og amtsrådet vejbestyrelse for landevejene.

I tabel 3 er vist kommunevejenes samlede længde samt udgiften i faste priser, fordelt på investeringsudgifter, drifts- og vedligeholdelses- og andre udgifter i perioden 1972/73-1978. De tilsvarende oplysninger for så vidt angår landevejene ses i tabel 4. Udviklingen i udgifterne til kommuneveje og landeveje er endvidere illustreret i figur 1 og 2.

Vejlovens § 8 pålægger kommunalbestyrelsen at udarbejde et vejregister (fortegnelse) over samtlige kommuneveje i hver kommune og pålægger amtsrådene at udfærdige et samlet register for samtlige kommuneveje i amtsråds kredsen.

Ifølge § 10 bestemmer kommunalbestyrelsen/amtsrådet, hvilke arbejder der skal udføres på kommunevejene/landevejene, og afholder de udgifter, der er forbundet med sikring og andre forberedende foranstaltninger, anlæg, drift og vedligeholdelse, medmindre andet er bestemt. Denne paragraf

Tabel 3. Kommunevejenes længde samt udgifterne hertil 1972/73-1978, faste priser (prisniveau januar 1978)

År	Km kommunevej pr. 1. januar (skøn)	Udgifter			Andre udgifter I alt
		Investerings- udgifter	Drifts- og ved- ligeholdelse		
	1000 km	----- mio. kr. -----			
1972/73	52,6	1444	993	489	2926
1973/74	53,7	1253	1007	454	2714
1974/75	54,3	1278	964	440	2682
1975/76	54,7	1216	983	429	2628
1976 ¹⁾	-	1057	860	325	2242
1977	55,0	1243	1132	401	2776
1978	55,7	1268	1256	463	2987

Kilde: bilag 3 samt oplysninger fra vejdirektoratet.

Note: 1) omfatter perioden april-december.

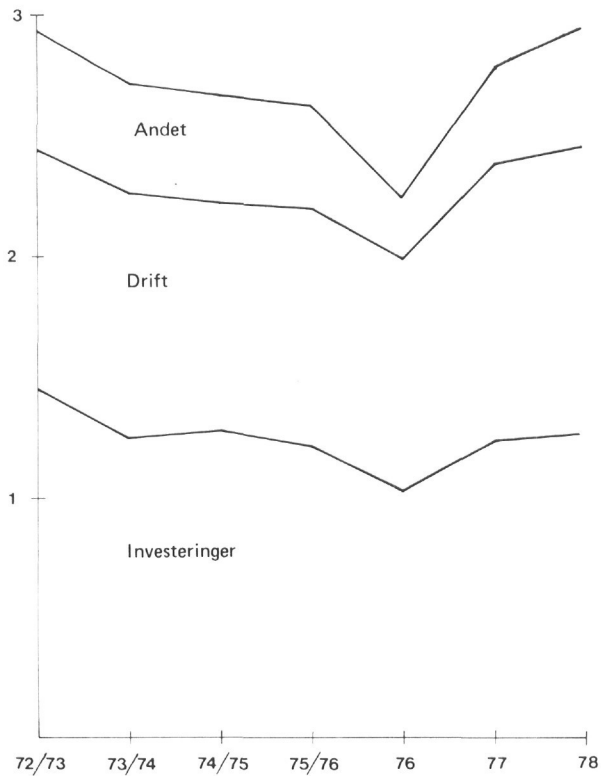
Tabel 4. Landevejenes længde samt udgifterne hertil 1972/73-1977, faste priser (prisniveau januar 1978)

År	Km landevej pr. 1. januar	Udgifter			Andre udgifter I alt
		Investerings- udgifter	Drifts- og ved- ligeholdelse		
	1000 km	----- mio. kr. -----			
1972/73	6,8	413	213	136	762
1973/74	6,8	383	195	125	703
1974/75	6,8	394	175	109	678
1975/76	6,8	469	182	123	774
1976 ¹⁾	-	392	157	98	647
1977	6,8	428	191	94	713
1978	6,8	440	220	87	747

Kilde: bilag 3 samt oplysninger fra vejdirektoratet.

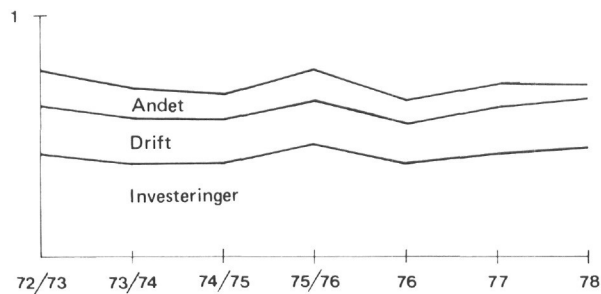
Note: 1) omfatter perioden april-december.

Mia. kr. (1978-priser)



Figur 1. Udgifter til kommuneveje.

Mia. kr. (1978-priser)



Figur 2. Udgifter til landeveje.

pålægger endvidere kommunalbestyrelsen/amtsrådet at holde deres offentlige veje i den stand, som trafikens art og størrelse kræver.

Princippet om ligestillede vejbestyrelser nødvendiggør regler for indbyrdes koordination og samarbejde de enkelte vejbestyrelser imellem. Der er derfor i lovens kapitel 2, "Almindelige bestemmelser om vejenes administration", og kapitel 3, "Vejplanlægning", foreskrevet en gensidig høringsprocedure forud for planlægning, projektering og anlæg af landeveje og kommuneveje. Herved søger man at sikre den fornødne koordinering mellem de forskellige vejbestyrelses beslutninger.

Uoverensstemmelser mellem kommunalbestyrelser inden for samme amtsråds-kreds afgøres endeligt af vedkommende amtsråd. Uoverensstemmelser mellem vejbestyrelser i øvrigt afgøres af ministeren for offentlige arbejder efter forelæggelse for vejnævnet.

For primærkommuneirne gælder, at de i dag praktisk talt alle har tekniske forvaltninger, hvis størrelse bl.a. varierer med kommunens størrelse, tekniske opgaver og omfanget af fremmed teknisk bistand. Den tekniske forvaltning ledes normalt af en stads- eller kommuneingeniør.

Samtlige amtskommuner har en selvstændig teknisk forvaltning, der for de flestes vedkommende ledes af en teknisk direktør/forvaltningschef, og med en amtsvejinspektør/overingeniør som leder af vejvæsenet.

Til administration af kommunevejene anvendtes i 1977 1850 heltidsansatte, mens der til administration af landevejene anvendtes 450 heltidsansatte. I disse tal er medregnet brugen af eventuelle konsulenter, jfr. afsnit 6.1.3, p. 75-78.

3.2.2 Hovedlandeveje

Ministeren for offentlige arbejder er ifølge § 2 i lov om offentlige veje øverste forvaltningsmyndighed for hovedlandevejene, herunder motorvejene, og bistås i denne forbindelse af departementet. Administrationen af hovedlandevejene er henlagt til vejdirektoratet under ministeriet for

offentlige arbejders departement. De løbende funktioner udføres således gennem direktoratet som vejbestyrelse.

I tabel 5 er vist længden af statsvejnettet 1972/73-1977/78, fordelt på motorveje og andre hovedlandeveje, mens udgifterne hertil ses i tabel 6 og figur 3.

Tabel 5. Statsvejnettets længde 1. januar 1973 - 1. januar 1979

År	Motorveje	Andre hovedlandeveje	I alt
	pr. 1. januar	pr. 1. januar	
	----- 1000 km -----		
1973	0,3	4,3	4,6
1974	0,3	4,3	4,6
1975	0,3	4,3	4,6
1976	0,3	4,3	4,6
1977	0,4	4,2	4,6
1978	0,4	4,2	4,6
1979	0,5	4,2	4,7

Kilde: Oplysninger fra vejdirektoratet.

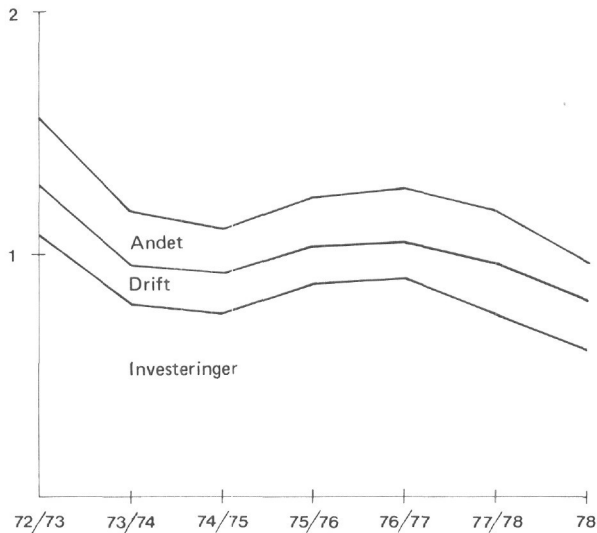
Tabel 6. Udgifter til statsveje 1972/73-1978, faste priser (prisniveau januar 1978)

År	Investeringsudgifter		Drift og vedligeholdelse		Andre udgifter		I alt		tilsammen
	motor-veje	andre hldv.	motor-veje	andre hldv.	motor-veje	andre hldv.	motor-veje	andre hldv.	
	----- mio. kr. -----								
1972/73	776	320	41	167	180	78	997	565	1562
1973/74	534	240	33	171	130	76	697	487	1184
1974/75	388	371	33	156	93	74	514	601	1115
1975/76	477	396	38	165	91	78	606	639	1245
1976/77	505	378	40	183	91	81	636	642	1278
1977/78	417	333	45	182	115	94	577	609	1186
1978 ¹⁾	352	282	36	155	84	77	472	514	986

Kilde: bilag 3.

Note: 1) omfatter perioden april-december

Mia. kr. (1978-priser)



Figur 3. Udgifter til statsveje.

Ministeren for offentlige arbejder udfærdiger ifølge § 8 et samlet register over hovedlandeveje og landeveje. Ministeren bestemmer ifølge § 10, hvilke arbejder der skal udføres på statsvejnettet, og afholder udgifterne hertil, ligesom denne paragraf bestemmer, at statsvejene skal holdes i den stand, som trafikens art og størrelse kræver.

Ifølge § 14 bestemmes det ved lov hvilke offentlige veje, der skal være hovedlandeveje, og hvilke nye hovedlandeveje, der skal anlægges. Nedlæggelse af offentlige veje som hovedlandeveje sker ligeledes ved lov. Bestemmelse om optagelse og nedlæggelse af hovedlandeveje i forbindelse med mindre vejforlægninger, regulering af vejkryds m.v. kan dog træffes af vejdirektoratet.

Der er ligeledes forud for planlægning, projektering og anlæg af hovedlandeveje foreskrevet en gensidig høringsprocedure i loven. I de tilfælde, hvor der kræves lov, gælder, at også vejnævnet skal høres.

Af praktiske grunde samles aktuelle projekterings- og anlægsbemyndigelser vedrørende hovedlandevejene norraalt i én årlig lov ("om visse hovedlandevejsstrækninger").

Anlæg af motorveje forestås af vejdirektoratets motorvejskontorer (for øjeblikket 3, beliggende henholdsvis i Birkerød, Næstved og Skanderborg), medens anlæg af almindelige hovedlandeveje og den daglige administration af samtlige statsveje forestås af de 14 amtsråd og en række kommunalbestyrelser på statens vegne i henhold til særlige samarbejdsaftaler, hjemlet i lovens § 15.

Til administration af statsvejnettet brugtes i 1977 i alt 850 heltidsansatte. Heri er medregnet personale i (amts)kommunerne, som i forbindelse med samarbejdsaftalerne arbejder med hovedlandeveje, samt konsulenter. Af disse 850 var 250 heltidsansatte beskæftiget med administration i forbindelse med anlæg af motorveje.

3.3 Statens vejsektorfunktioner

Ud over vejbestyrelsesfunktionen for hovedlandevejene har staten en række vejsektorfunktioner, der omfatter opgaver af mere generel karakter for hele vejsektoren. Vejlovens § 7 bemyndiger ministeren for offentlige arbejder til at lade iværksætte tekniske, økonomiske og statistiske undersøgelser af betydning for planlægning, anlæg og vedligeholdelse af hovedlandevejene eller for vejvæsenet som helhed.

Vejsektorfunktionerne forestås i det væsentlige af to laboratorier under vejdirektoratet, nemlig statens vejlaboratorium (oprettet 1927) og vejdatalaboratoriet (oprettet 1964) samt af visse afdelinger i vejdirektoratet og udøves i snævert samarbejde med de øvrige vejbestyrelseskategorier.

Vejsektorfunktionerne omfatter i hovedsagen:

- vej- og trafikbeskrivelse, der omfatter trafiktællinger, trafikanalyser, hastighedsmålinger, uheldsregistrering og -analyse, akseltrykmålinger, bæreevne målinger, friktionsmålinger, jævnhedsmålinger og regi-

strering af vejenes geometriske udformning, herunder randbebyggelsesforhold m.v.

- forskning og udvikling, dvs. tilvejebringelse og bearbejdning af ny viden om metoder, materiel og materialer til brug for vejbestyrelsesfunktionerne og med henblik på løbende rationalisering og effektivisering. Emnemæssigt dækkes: trafikplanlægningsmodeller, trafikteknik, vejgeometri, integrerede vejregistre, anlægs- og vedligeholdelsesteknik, befæstelsesopbygning, vejoverfladers egenskaber, materialeteknologi, geologi og geoteknik, dimensioneringsmetoder og beregningsteknik samt broteknik.
 - service- og konsulentvirksomhed, der består i bistand til vejbestyrelserne med løsning af vej- og trafiktekniske opgaver, brug af udviklede metoder og raateriel samt udførelse af den del af opgaverne, hvor anvendelse af specialviden og specialudstyr er hensigtsmæssig,
- samt
- videnformidling, hvor der søges formidlet ny viden og nye metoder gennem kursus-, informations- og publikationsvirksomhed. Dette sker dels ved udsendelse af rapporter, programbeskrivelser, vejledninger m.v., dels gennem efteruddannelsesorganet VEJ-EU.

3.4 Statens særlige opgaver og beføjelser

Vejloven forudsætter, at staten har visse samordnende funktioner, der omfatter løsning af uoverensstemmelser mellem vejbestyrelserne (§ 5), fastsættelse af fælles retningslinier for vejenes anlæg, drift og vedligeholdelse m.v. (§ 6) samt afgørelse af klager over vejbestyrelsernes afgørelser efter vejloven (§ 4).

Desuden forudsætter vejloven, at staten i det hele varetager opgaver, der vedrører det samlede vejvæsen, dels over for andre sektorer, dels i forhold til udlandet.

Uoverensstemmelser mellem vejbestyrelser forudsættes normalt løst af ministeren for offentlige arbejder efter forelæggelse for vejnævnet. Denne voldgiftsmulighed har dog kun været anvendt i ganske få tilfælde.

I erkendelse af behovet for bl.a. en vis ensartethed i vejnettet og i administrationen af dette er der tillagt staten hjemmel til at udfærdige nærmere retningslinier for anlæg, drift og vedligeholdelse af veje samt for disses forhold til omgivelserne, jfr. vejlovens § 6.

Der er under ministeren for offentlige arbejder nedsat en vejregelkomite med delvis politisk sammensætning. I tilknytning hertil er under vejdirektoratet nedsat vejregeludvalget, der er et overvejende teknisk forum, samt en lang række arbejds- og projektgrupper, sammensat af teknikere fra de forskellige vejbestyrelser og nedsat til forberedelse af de enkelte opgaver.

Norm- og regelorganisationen er nærmere gennemgået i kapitel 9.

Ministeren for offentlige arbejder er ifølge § 4 klageinstans i forhold til samtlige vejbestyrelser. I klagesager, der typisk rejses af tilstødende grundejere, kan der tages stilling til såvel spørgsmålet om, hvorvidt vejlovgivningens regler og forskrifter er overholdt, som spørgsmålet om rimeligheden af et udøvet skøn.

Endelig varetager staten administrationen af mere specifikke ordninger såsom finansieringen af sikring af kryds mellem veje og jernbaner (§§ 84 ff.). Statens administration af adgangsinstuttet for så vidt angår landeveje er bortfaldet ved en ændring af vejloven i 1978.

3.5 Vejnævnet

Vejnævnet er opretholdt ved vejloven (§ 3), dog efter sagens natur med en betydelig ændring af opgaverne.

Nævnets opgaver må således nu i væsentligt omfang ses på baggrund af de forskrifter, der i loven er givet for det direkte samarbejde mellem de

forskellige vejbestyrelser. Nævnet kan siges at skulle fungere som et supplement til eller sikkerhedsnet for dette nærmere samarbejde.

Nævnet skal have forelagt konflikter mellem vejbestyrelser, forinden ministeren for offentlige arbejder træffer afgørelsen i sagen, ligesom ministeren skal forhandle med nævnet om generelle retningslinier for vejbestyrelserne på forskellige nærmere angivne områder. Desuden skal lovforslag vedrørende hovedlandeveje forelægges nævnet.

I enkelte tilfælde kræves nævnets tilslutning til ministerens beslutninger, ligesom nævnet også i enkelte tilfælde har den besluttende myndighed.

Generelt gælder, at vejnævnet på begæring fra ministeren skal afgive udtalelse i sager, som ministeren forelægger for nævnet, ligesom nævnet for ministeren kan forelægge sager af betydning for vejvæsenet.

I nævnet er foruden ministeriet for offentlige arbejder og vejdirektoratet repræsenteret de to øvrige vejbestyrelsesgrupper (ved repræsentanter for Amtsrådsforeningen og Kommunernes Landsforening. Københavns og Frederiksberg kommuner har selvstændig repræsentation). Endvidere er indenrigsministeriet, justitsministeriet, miljøministeriet, FDM og Landsforeningen danske Vognmænd repræsenteret.

KAPITEL 4. OPGAVE- OG BYRDEFORDELINGEN I SVERIGE OG NORGE

I dette kapitel redegøres dels for opgavefordelingen i almindelighed, dels mere udførligt for vejbestyrelsesordningen og byrdefordelingen inden for vejsektoren i Sverige og Norge. Redegørelsen er bl.a. baseret på "Ansvarsfordelingen i vejsektoren", NOU 1975:1, Stortings-melding nr. 31 (1974/75): "Om mål og retningslinjer for reformer i lokalforvaltningen" samt "Local Government in Sweden", Stockholm 1978.

4.1 Sverige

4.1.1 Opgavefordelingen i almindelighed

Langt størstedelen af det offentliges virksomhed i Sverige er fordelt mellem statslige myndigheder og kommunerne, der svarer til de danske primærkommuner. De folkevalgte svenske landsting, der geografisk dækker et län, svarende til en dansk amtskommune, har herved et snævrere opgaveområde.

Under de statslige myndigheder i Sverige hører et betydeligt opgaveområde, som i Danmark er henlagt til lokale og regionale myndigheder. Således udfører statslige myndigheder sektorplanlægning på en lang række områder, som i øvrigt i henseende til løbende administration er henlagt til lokale folkevalgte organer. Statslige myndigheder varetager endvidere i betydeligt omfang natur- og miljøbeskyttelsesforvaltningen, levnedsmiddelkontrol, sammenfattende fysisk planlægning (i samarbejde med kommunerne) og foretager i øvrigt koordineringen på regionalt niveau af alle offentlige opgaver.

De kommunale opgaver adskiller sig ikke væsentligt fra dem, der er henlagt til primærkommunerne i Danmark.

Landstingenes opgaveområde er derimod langt snævrere end de danske amtsråds og omfatter først og fremmest sygehusvæsenet.

Den store koncentration af opgaver hos statslige myndigheder har sammenhæng med, at der i de svenske län er dekoncentrerede statslige myndighe-

der, länsstyrelser, der traditionelt har haft dette meget brede ansvarsområde og administreret det gennem et omfattende embedsværk. Formanden for länsstyrelsen, landshövdingen, er udpeget af regeringen, mens länsstyrelsens øvrige 14 medlemmer er udpeget af det folkevalgte landsting.

Ud over de nævnte statslige myndigheder er der i länene såkaldte länsexperter og länsnämnd. Disse organer varetager dels egne (udførende) opgaver og fungerer dels som konsultative organer for länsstyrelsen.

Uanset det ikke ubetydelige lokale, folkevalgte islæt i den regionale statsadministration har ønsket om en øget demokratisk og lokal indflydelse dog i de senere år ført til en række opgavers decentralisering, mens andre er under overvejelse, eksempelvis på den fysiske planlægningsområde.

4.1.2 Vejbestyrelsesordningen

Der er i Sverige 2 vejbestyrelser for de offentlige veje, stat og kommuner. Staten er vejbestyrelse for riksveje og länsveje, svarende til 24% af det samlede vejnet (inklusive private veje), kommunerne for de kommunale veje (8%) og private for de resterende 68% af det samlede vejnet. Længden af det offentlige og private vejnet, fordelt efter vejbestyrelser, fremgår af følgende tabel 7. Når private veje er medtaget, skyldes det, at der ydes statstilskud til en del af disse veje.

Ser man bort fra de private veje og alene betragter de offentlige veje, er staten vejbestyrelse for 76% af dette vejnet.

Organisatorisk er forholdet for det statslige vejnet det, at der i hvert län er oprettet en vejforvaltning, der er underlagt driftsafdelingen i det centrale vägverk, og som står for planlægning, projektering og drift af dette-vejnet (riksveje og länsveje) i länet. Herudover findes 2 projekteringskontorer, hvis opgave omfatter projektering af de større vej-anlæg. Også projekteringskontorerne henhører under driftsafdelingen. Desuden findes 7 regionale anlægskontorer, der i organisatorisk og teknisk henseende er underlagt anlægssafdelingen i vägverket, men som får sine opgaver og bevillinger gennem vejforvaltningerne.

Tabel 7. Det offentlige og private vejnet i Sverige, fordelt på vejbestyrelser

Vejbestyrelse	Vejnet pr. 1. januar 1978	1.000 km
Staten		
Riksveje	12,6	
Primære länsveje	9,8	
Øvrige länsveje	<u>75,1</u>	
Statsveje i alt		97,5
Kommunerne		
Statsbidragsveje	5,6	
Øvrige kommunale veje	<u>25,9</u>	
Kommunale veje i alt		31,5
Private		
Statsbidragsveje	66,5	
Øvrige private veje	<u>210,0</u>	
Private veje i alt		<u>276,5</u>
Vejnet i alt		<u>405,5</u>

Kilde: Vägverkets Verksamhetsberättelse 1977.

Note: 1) omfatter kun private veje, der er åbne for "almen" færdsel.

4.1.3 Byrdefordelingen inden for vejsektoren

Statsveje

Staten afholder alle udgifter til anlæg og drift på statsvejnettet (riksveje og länsveje). Bevilling til og prioritering af anlægsarbejder sker ud fra en flerårsplan (omfattende 10 år).

Samtlige planer skal revideres hvert 5. år eller oftere, hvis der er behov herfor. Flerårsplanen angiver den indbyrdes prioritering af vejprojekter og udarbejdes i samarbejde med länsstyrelse og länets kommuner efter retningslinier og foreløbige budgetrammer fra vägverket. Vägverket udarbejder flerårsplanerne for riksvejene. Länsstyrelse og kommuner skal

høres om denne prioritering. Länsstyrelsen udarbejder flerårsplaner for länsvejene, idet vägverket dog tager sig af spørgsmålene om vejenes standard. Vägverket godkender planen for riksveje og länsstyrelsen planen for länsveje. Regeringen giver direktiv for flerårsplanernes indhold samt planlægningsrammerne totalt for hele landet.

Flerårsplanerne er bindende for så vidt angår prioritering mellem enkeltprojekter og fordelingen mellem de enkelte län.

Er länsstyrelsen og vägverket uenige, træffes afgørelsen af regeringen ved trafikministeren.

For så vidt angår driftsudgifter udarbejdes 5-årsplaner, hvor de forskellige drifts- og vedligeholdelsesarbejder prioriteres. Disse planer udarbejdes af vägverket i samarbejde med länsstyrelserne i en såkaldt "beredningsgruppe", idet dog beslutningskompetencen ligger hos vägverket. Planerne omfatter målsætning, foranstaltninger, ressourcer og bevillingsbehov.

Kommuneveje

For den del af dette vejnet, der er nødvendig for den "almene" færdsel, ydes statsbidrag (refusion) til både anlæg og drift. Refusionen udgør som hovedregel 95% af kommunens udgifter. Det er vägverket, der beslutter, hvilke veje der er bidragsberettigede. Eventuel uenighed mellem länsstyrelse og vägverket afgøres af regeringen.

I refusionsgrundlaget for anlægsarbejder medregnes arealerhvervelse, men normalt ikke udgifter til planlægning og administration. Vägverket afgør i de enkelte tilfælde, hvad der er rimelige anlægsudgifter, og udgifter herudover kan ikke indregnes i refusionsgrundlaget. Refusion af driftsudgifter fastsættes af vägverket for hver kommune på grundlag af indstillinger fra kommunen. Regeringen og riksdagen afgør hvert år det totale bidragsbeløb til kommunens driftsomkostninger. I 1979 udgør refusionen ca. 86% af de af vägverket beregnede driftsomkostninger.

Ligesom for statsvejene udarbejdes en 10-årig anlægsplan for de kommunale veje. Vägverket udarbejder retningslinier for planerne, hvorefter kommunerne udarbejder grundlaget i samarbejde med den regionale vejforvaltning. På grundlag heraf og ud fra rammer for statsbidrag udarbejder kommunerne i länet forslag til en 10-årsplan, hvorefter länsstyrelsen fastlægger prioriteringen mellem kommunernes projekter. Planen skal godkendes af vägverket. Den revideres hvert 5. år eller oftere, hvis der er behov herfor. I tilfælde af uenighed mellem länsstyrelsen og vägverket sendes planen til regeringen til afgørelse. Kommunerne må foretage enkelte mindre omprioriteringer af arbejderne uden forelæggelse for vägverket.

Der er fastsat regler for de bidragsberettigede veje med hensyn til detaljplanlægning, brug af konsulenter og entreprenører o.lign.

Private veje

For den del af det private vejnet, som er af væsentlig betydning for "en stor almenhed" eller for "en bygds befolkning" gives refusion af udgifter til anlæg og drift. Refusionsprocenten er for både anlæg og drift 70%, men kan i særlige tilfælde ændres til 85%. Vägverket udarbejder retningslinier for bidragsydelsen.

4.2 Norge

4.2.1 Opgavefordelingen i almindelighed

I forhold til den danske opgavefordeling er en mindre del af de offentlige opgaver henlagt til fylkeskommunerne, som styres af fylkesting (der svarer til de danske amtsråd).

De opgaver, der er henlagt til kommunerne (der modsvares af de danske primærkommuner), adskiller sig ikke væsentligt fra dem, der er henlagt til primærkommunerne i Danmark.

De tre væsentligste områder, der er henlagt til fylkeskommunerne, er dele af undervisningssektoren, sundhedssektoren og bestyrelse af fylkesve-

jene. Derudover udarbejder fylkeskommunerne fylkesplaner, der alene omfatter en vejledende arealressourceplanlægning, og som væsentligst skal koordinere de øvrige myndigheders sektorplanlægning.

Fylkeskommunerne har indtil for nylig ikke haft egne administrationer, idet hele det regionale administrative apparat var statsligt og dermed også dækkede de områder, der hørte under fylkeskommunerne. Der er dog i den seneste tid sket en vis decentralisering, og i forbindelse hermed er indledt en opbygning af egne administrationer i fylkeskommunerne.

4.2.2 Vejbestyrelsesordningen

Der er i Norge tre sideordnede vejbestyrelser for de offentlige veje: staten bestyrer riksvejene (33% af de offentlige veje), fylkeskommunerne fylkesvejene (40%) og kommunerne de kommunale veje (27%). Længden af det offentlige vejnet pr. 1. januar 1978, fordelt på vejbestyrelser, fremgår af tabel 8.

Tabel 8. Længden af det offentlige vejnet i Norge pr. 1. januar 1978, fordelt på vejbestyrelser

<u>Vejbestyrelse</u>	<u>Vejnet pr. 1. januar 1978</u>
	1.000 km
Stat	25,0
Fylkeskommuner	31,0
Kommuner	22,9
<u>I alt</u>	<u>78,9</u>

Kilde: Vejdirektoratet.

Organisatorisk er samfærdselsdepartementet og vegdirektoratet centralmyndighed for riksvejene. I hver fylkeskommune findes et vejkontor under ledelse af en vejchef, der hører under vegdirektoratet i sager vedrørende riksvejene og under fylkestinget i sager vedrørende fylkesvejene. Vejkontoret forestår således planlægning, projektering, anlæg og vedligeholdelse af såvel riksveje som fylkesveje, således at vejkontorerne arbejder for to af hinanden uafhængige vejbestyrelser. Staten afholder

udgifterne til den fælles administration. Ifølge bemyndigelse og ved delegering fra vegdirektoratet er der sket en decentralisering, der indebærer, at vejkontorerne på en række felter har afgørelsesmyndigheden for riksvejene.

4.2.3 Byrdefordelingen inden for vejsektoren

På grund af en række modsat rettede tilskudsordninger er byrdefordelingen ikke så enkel som i Danmark. Byrdefordelingen kan i hovedsagen beskrives således:

Staten afholder udgifterne til den fælles vejadministration i fylkeskommunerne og afholder udgifterne til planlægning, anlæg og vedligeholdelse af riksveje, mens fylkeskommunerne giver tilskud til anlægsudgifter og arealerhvervelse. Tilskuddene udgør en fast procentdel af disse udgifter og varierer ifølge loven fra fylkeskommune til fylkeskommune (fra 7% til 18%). I visse tilfælde kan det bestemmes, at en kommune for en del afholder udgifterne til planlægning, bygning og udbedring af en riksvej, herunder udgifterne til ejendomserhvervelse.

Fylkeskommunerne afholder udgifterne til planlægning, anlæg og vedligeholdelse af fylkesvejene. Staten giver tilskud til delvis dækning af disse udgifter, idet Stortinget fastsætter tilskuddet til hver fylkeskommune. Summen af tilskuddene skal ifølge loven så vidt muligt udgøre en sjettedel af statsvejudgifterne to år før den budgettermin, hvor tilskuddet gives. Fylkestinget kan bestemme, at en kommune skal afholde udgifterne til planlægning, bygning og udbedring af en fylkesvej, herunder udgifterne til ejendomserhvervelse.

Endelig afholder kommunerne udgifterne til planlægning, anlæg og vedligeholdelse af kommunevejene.

I tabel 9 er vist den procentvise fordeling af vejjudgifter på myndighed og vejkategori i 1972.

Det ses af tabel 9, at staten og kommunerne har større nettoudgifter end udgifterne andrager for de vejnet, de bestyrer, medens det omvendt gæl-

der for fylkeskommunerne, at de har mindre nettoudgifter end svarende til de samlede udgifter til fylkesvejene.

Tabel 9. Den procentvise fordeling af vejudgifterne på myndighed og på vejkategori i 1972

Vejudgifternes fordeling			
På myndighed	%	På vejkategori	%
Statens nettoudgifter	66	Riksveje	64
Fylkernes nettoudgifter	15	Fylkesveje	20
Kommunernes nettoudgifter	19	Kommunale veje	16
I alt	100	I alt	100

Kilde: NOU 1975:1, tabel 3.5, pag. 14.

KAPITEL 5. VEJVÆSENETS OPGAVER

De opgaver, som vejvæsenet skal varetage, udgør et naturligt udgangspunkt for en vurdering af hensigtsmæssigheden af vejvæsenets organisation.

5.1 Vejenes funktion

Som transportgrundlag

Vejene udgør den grundlæggende del af det danske transportsystem og danner en funktionel enhed fra de store, gennemgående veje ned til de lokale veje.

Vejtransporterne kan opdeles i fjerntransporter, regionale transportere og lokale transportere, men en tilsvarende inddeling af vejnettet findes ikke, idet de fleste veje bruges af alle de tre transportarter, omend i forskelligt forhold.

Som det fremgår af bilag 1, foregår den helt overvejende del af persontransportarbejdet og også den væsentligste del af godstransportarbejdet på vej.

Selv på de lange afstande (over 200 km) hævder vejgodstrafikken sig over for trafikken ad jernbane.

Det fremgår af tabellerne og figurerne i bilag 1, at der har været tale om en meget stærk stigning i transportarbejdet siden 1950, samt at tilvæksten både på person- og godssiden især er foregået inden for vejtrafikken. Det fremgår endvidere, at vejtrafikkens andel synes at være stagnerende efter at have været stærkt stigende frem til omkring 1970.

Det ses endelig, at motorvejene i 1978 bar 9% af kørselsarbejdet, de andre hovedlandeveje 26%, landevejene 20% og kommunevejene de resterende 45%.

Selv om vægten i trafikpolitikken lægges over på fremme af den kollektive trafik på bekostning af den individuelle trafik, kan dette ikke antages umiddelbart at ville medføre en afgørende ændring af vejtrafikkens betydning i transportsystemet.

Som adgangsareal for facadeejendommene

Navnlig nere lokale veje har denne funktion. Dog tjener også veje med væsentlig gennemgående trafik i ikke ubetydeligt omfang som adgangsareal for facadeejendomme.

Anden brug af vejarealet

Vejene har betydning for en række tekniske funktioner såvel i byer som i landområder. Således anvendes vejarealet ofte til fremføring af ledninger af forskellig art. Herudover kan nævnes, at vejarealer i byerne undertiden tillades anvendt til forskellige private formål.

Der knytter sig således til vejene en række brugerinteresser (gennemgående trafik, lokal trafik, forskellig brug af vejarealet) og endvidere grundejerinteresser. Vejene har endvidere betydning i forbindelse med by-, region- og landsplanlægning, fredning og forurening, jfr. det følgende.

5.2 Forudsætninger og forhold, der i øvrigt må lægges til grund ved en fastlæggelse af vejvæsenets opgaver i fremtiden

I de senere år er der sket en ændring i opfattelsen af vejpolitikken, ligesom forudsætningerne for den hidtidige politik har ændret sig.

Dette har givet sig udtryk i den trafikpolitiske redegørelse, som trafikministeren afgav i folketinget i 1975. Ved behandlingen i folketinget blev der fra ordførernes side givet principiel tilslutning til hovedlinjerne i redegørelsen uden konkret stillingtagen til en række af de opregnede målsætninger. Disse målsætninger er resumeret i det følgende tillige med andre forhold, som vil have betydning for vejpolitikken.

Statens opgaver

Der er i trafikredegørelsen givet udtryk for, at staten som initiativtager og gennem lovgivningen har ansvaret for grundtrækkene i en samlet trafikpolitik og dermed bl.a. det endelige ansvar for, at der ydes befolkningen en rimelig trafikbetjening i hele landet, samt at de landsplanmæssige overvejelser fremmes med hensyn til en ligelig udvikling af landets egne.

Reguleringen af den indenlandske fjerntrafik og trafikken til og fra udlandet er et statsanliggende. Derimod må afgørelsen af, hvorledes de lokale og regionale trafikopgaver skal løses, principielt ligge hos amtsråd, hovedstadsråd og kommunalbestyrelser.

De økonomiske rammer

Vedrørende ressourceforbruget regner trafikredegørelsen med, at der ikke inden for de næste 10-15 år bliver større beløb til rådighed for trafikformål på de offentlige budgetter, end hvad der er regnet med ved udgangen af den 4-årige budgetperiode løbende fra 1976/77. Det blev herved fra statens side forudsat, at den relativt stærkere budgetnedskæring for vejsektorens vedkommende fastholdes, samt at de statslige og de (amts)kommunale vejbudgetter i denne henseende betragtes som en enhed, således at til eksempel de yderligere budgetbesparelser, der siden redegørelsen er vedtaget af folketinget, også får konsekvenser for de (amts)kommunale vejbestyrelser.

Vægten mere over på kollektiv trafik

Det er på dette punkt tilkendegivet i redegørelsen, at det i trafikpolitikken bør være et hovedmål at fremme den kollektive trafik. Baggrunden er såvel økonomiske, energimæssige som miljømæssige hensyn samt ønsket om at tilgodese den betydelige del af befolkningen, der alene har mulighed for at benytte den kollektive trafik.

Konsekvensen vil for vejenes vedkommende være, at disse i et vist omfang må udformes med hensyntagen til den kollektive trafik, samt at man i

fjerntrafikken og i større byområder må søge den skinnebårne trafik fremmet.

Andre forventninger til trafikudviklingen

Betragter man de senere års udvikling,, gælder det, at væksten i bilparken, der hidtil har været udgangspunktet for vurderinger af biltrafikens fremtidige vækst, har været betydelig mindre end forudsat i vejdirektoratets bilparkprognose (fra 1969). Afmatningen i væksten og dermed afvigelsen fra prognosetallene begyndte at vise sig allerede i begyndelsen af 1970erne, dvs. allerede før energikrisen satte ind. Denne udvikling beroede bl.a. på, at stigningstakten i den økonomiske vækst i forhold til 1960erne reduceredes samtidig med, at priserne for anskaffelse og brug af personbiler steg stærkere end priserne på andre varige brugsgoder .

De senere års økonomiske afmatning har ligeledes skabt usikkerhed om bilparkens fremtidige vækst. Indtil fornylig anvendtes en bilparkprognose, der svarede til en årlig nettotilvækst på landsbasis på 40.000 biler til persontransport. Denne prognose er nu under revision i nedadgående retning. Dette arbejde er endnu ikke afsluttet, men niveauet for den årlige tilvækst må forventes at ville ligge betydeligt under 40.000.

Krav til serviceniveau og sikkerhed

Af økonomiske grunde og som led i det almindelige ønske om at fremme den kollektive trafik foretages der nu en kritisk vurdering af de hidtidige høje krav til serviceniveau og komfort. Dette har bl.a. givet sig udslag i beslutninger om smallere tværprofil ved forskellige motorveje og andre hovedlandeveje.

Vejenes standard må tilpasses den trafik, de skal betjene. Sikkerheden på vejene skal fortsat prioriteres højt, og hensynet til de svage trafikanter (f.eks. cyklister) opprioriteres.

Vejnettets karakter af funktionel enhed

Vejnettets enhed og den omstændighed, at de enkelte veje anvendes af såvel fjerntransporter, regionaltransporter som lokaltransporter, kræver en sammenhæng i vejnettet og en tidsmæssigt koordineret anlægs- og driftsvirksomhed.

Vejenes forhold til omgivelserne

Det er i de senere år i stigende omfang blevet krævet, at vejanlæg skal udformes under hensyntagen til omgivelserne.

Fredningsmæssige og andre miljømæssige hensyn har altid været taget i betragtning, men der er nu et voksende krav om højere prioritering heraf, tillige med en opprioritering af hensynet til vejenes indpasning i landskabet, af ønsket om mindst mulige indgreb i landbruget samt af hensynet til miljøet i det hele taget, herunder særlig ønsket om at undgå støjgener og luftforurening.

Varetagelsen af disse hensyn, som nu tildels er lovhjemlet, kræver samarbejde med de myndigheder, der har disse spørgsmål under deres ressort.

Anden planlægning, herunder særligt kommune-, region- og landsplanlægning

Vejene er et led i den fysiske planlægning. Dels kan denne planlægning begrunde anlæg af nye veje, dels kan vejanlæg være en forudsætning for at gennemføre en planlægning af nye bolig- og erhvervsområder. Under alle omstændigheder må vejene indgå i planlægningen af det pågældende område.

Det er derfor klart, at vejplanlægningen kræver et snævert samarbejde mellem vedkommende vejbestyrelse og den berørte planmyndighed. I regionplanerne skal således også indgå retningslinier for infrastrukturen, herunder altså også trafik anlæg.

Spillerummet for den fremtidige vejpolitik

Det forudsættes i trafikreddegørelsen, at man fortsætter udbygningen af et dansk fjerntrafiknet. Det må imidlertid her fremhæves, at størstedelen af det vejnet, som skal afvikle den fremtidige vejtrafik, allerede er bygget eller er under anlæg. For motorvejsområdet gælder, at man inden 1990 formentlig har fået udbygget de manglende strækninger i det såkaldte "lille motorvejs H". Derudover vil en række igangværende arbejder være afsluttet, jfr. det i bilag 2 angivne motorvejsprogram. Det skal dog bemærkes, at der i lyset af de stramme økonomiske udsigter for tiden foretages en samlet revurdering af alle anlægsprojekter, som kan betyde ændringer i det angivne motorvejsprogram.

Hvad angår anlæg af øvrige hovedlandeveje er der først et stykke ind i 1980'erne tale om væsentlige beløb til nye projekter. Det gælder også her, at den nævnte revurdering kan indebære ændringer i forhold til den hidtidige prioritering af projekterne. På dette område er valgmulighederne vedrørende den fremtidige anlægspolitik altså også begrænsede, omend spillerummet, hvad angår de projekter der kan komme på tale, er større end på motorvejsområdet.

For de (amts)kommunale vejinvesteringer gælder, som det er nævnt foran, at der for tiden foretages en samlet vurdering af alle anlægs- og driftsudgifter i lyset af de stramme økonomiske forhold for (amts)kommunerne. En ikke ubetydelig del af investeringerne vil formentlig omfatte trafiksanering med henblik på at fremme trafikikkerheden og de miljømæssige forhold.

For vedligeholdelsesområdet gælder, at man hidtil har betragtet udgifterne hertil som hovedsagelig bestemt af tekniske og andre forhold - f.eks. af vejrmæssig art - som udelukkede, at disse udgifter ud fra en styrings- og planlægningsmæssig synsvinkel blev betragtet på linie med anlægsomkostningerne. Man er imidlertid senere blevet opmærksom på, at der også her i de fleste tilfælde er alternative tekniske muligheder og standarder for vedligeholdelse og formentlig også for driften i øvrigt. Forhøjelsen af det maksimalt tilladte akseltryk vil også stille krav til vedligeholdelsesplanlægningen.

5.3. Målsætninger for vejbestyrelsesinddelingen

Ved fordelingen af opgaverne på vejområdet må man have for øje, at den største del af transportarbejdet afvikles på vejene (92% af persontransportarbejdet og 79% af godstransportarbejdet), og at vejudgifterne spiller en ikke uvæsentlig rolle i den offentlige økonomi, selv om vejudgifterne tilsammen kun andrager ca. 2,5% af de samlede offentlige udgifter.

De (amts)kommunale repræsentanter i udvalget finder, at der ved fastlæggelsen af målsætningen for en vejbestyrelsesordning må lægges vægt på, at en sådan ordning muliggør en tværgående prioritering mellem vejsektoren og andre sektorer, idet man herved opnår en styring af vejsektoren, der sikrer, at de samlede ressourcer anvendes mest hensigtsmæssigt.

En vejbestyrelsesordning må efter deres opfattelse tilrettelægges med henblik på at muliggøre, at

- A) samfundets samlede ressourcer anvendes mest hensigtsmæssigt,
- B) de ressourcer, der anvendes på vejområdet, anvendes i sammenhæng med andre sektorområder (miljø, landbrug, energi ra.fl.) afvejet i den sammenfattende fysiske og økonomiske planlægning,
- C) der skabes en rimelig sammenhæng i vejbestyrelsernes vejpolitik under hensyntagen til folketingets og regeringens trafikpolitiske målsætninger,
- D) de lokale råd får størst mulig indflydelse på udformningen af vejanlæggene i deres områder.

De statslige repræsentanter finder, at det i henhold til kommissoriet er udvalgets opgave at belyse, hvorledes man kan opnå en sådan styring af vejsektoren, at de samlede ressourcer anvendes mest hensigtsmæssigt. I en sådan undersøgelse må også mulighederne for en statslig sektorstyring indgå. At en sådan styring ikke var forudsat i vejloven, kan ikke betyde, at udvalget, når henses til kommissoriet og de foreliggende trafikpolitiske tilkendegivelser, ikke skal foretage en mere dybtgående under-

søgelse af dette spørgsmål i forbindelse med vurderingen af vejlovens hensigtsmæssighed,

De statslige repræsentanter er selvfølgelig enige i, at en vejbestyrelsesinddeling ikke må modvirke, at samfundets samlede ressourcer kan anvendes mest hensigtsmæssigt, men mener ikke, at denne forudsætning ensidigt bør tage sigte på den nævnte tværgående prioritering inden for den enkelte (amts)kommunes område. De mener, at den snarere bør tage sigte på, at man får mulighed for en samlet samfundsmæssig prioritering omfattende både det statslige og det (amts)kommunale område. De finder dog ikke, at denne forudsætning bør fremhæves som et selvstændigt element ved bestemmelsen af målsætningen for vejbestyrelsesinddelingen, således som denne skal fastlægges som grundlag for udvalgets arbejde. Efter kommissoriet er det udvalgets hovedopgave at vurdere den mest hensigtsmæssige anvendelse af de ressourcer, der efter en samlet samfundspolitisk vurdering er henlagt til vejsektoren.

En vejbestyrelsesordning må herefter efter deres opfattelse tilrettelægges med henblik på at muliggøre, at

- A. vejsektorens samlede ressourcer anvendes mest hensigtsmæssigt under fornøden hensyntagen til andre sektorinteresser (miljø, landbrug, energiforbrug og anden planlægning),
- B. folketingets og regeringens trafikpolitik får landsdækkende virkning.

Som det vil ses af kapitel 6, hvor den nuværende vejbestyrelsesordning vurderes, betyder denne forskel i grundopfattelsen af, hvad vejbestyrelsesordningen bør indebære, en væsentlig uenighed i vurderingen af den nuværende ordning.

KAPITEL 6. VURDERING AF DEN EKSISTERENDE VEJBESTYRELSESORDNING

I dette kapitel foretages ud fra den i afsnit 5.3 angivne målsætning en vurdering af den eksisterende ordning, således som denne er bestemt i lovgivningen og har fungeret i praksis.

6.1 Ressourceanvendelsen inden for vejsektoren

I dette afsnit gennemgås den eksisterende vejbestyrelsesordning med henblik på at undersøge, om de til vejsektoren tildelte midler som følge af vejbestyrelsesordningen anvendes på en hensigtsmæssig måde, når hele vejsektoren betragtes under ét. Der er således i dette afsnit anlagt et snævert vejsektorsynspunkt, og overvejelser om samspillet mellem vejsektoren og andre sektorer er ikke behandlet i dette afsnit. I afsnit 6.3 behandles den eksisterende vejbestyrelsesordning set i relation til planlægningslovgivningen. Gennemgangen i dette afsnit omfatter de samlede vejjudgifter, trafikikkerhed samt de organisatoriske forhold inden for vejsektoren, herunder personaleforbruget ved administration af vejsektoren.

6.1.1 De samlede vejjudgifter

De samlede vejjudgifter kan opdeles i statslige udgifter til motorveje og til andre hovedlandeveje, amtskommunale udgifter til landeveje samt primærkommunale udgifter til kommuneveje, herunder anlæg af offentlige udstykningsveje.

De (amts)kommunale repræsentanter anfører, at de (amts)kommunale vejbestyrelser inden for deres område kan foretage en ændring af fordelingen af udgifter mellem drift og anlæg, ligesom de inden for deres område lettere end staten kan ændre udgiftsfordelingen mellem vejsektoren på den ene side og de andre sektorer på den anden side.

De statslige repræsentanter har ønsket at fremhæve, at det for så vidt angår de statslige veje er muligt at ændre på fordelingen af udgifterne mellem motorveje og andre hovedlandeveje og på fordelingen mellem de statslige anlægs- og driftsudgifter, ligesom det samlede udgiftsniveau

på statsvejene kan reguleres umiddelbart i overensstemmelse med statens politik, herunder i relation til andre statslige sektorer.

Som følge af vejbestyrelsesordningen med i princippet ligestillede vejbestyrelser er det derimod ikke umiddelbart muligt at gennemføre en omfordeling af de midler, der anvendes til hovedlandeveje, landeveje eller kommuneveje til fordel for en anden vejkategori, ligesom der ikke ud fra overordnede trafikpolitiske synspunkter kan gennemføres ændringer af fordelingen af ressourceanvendelsen i vejsektoren mellem de enkelte amtskommuner indbyrdes, mellem primærkommunerne indbyrdes eller mellem amtskommuner og primærkommuner.

I omstående tabel 10 og figur 4 er vist de samlede vejjudgifter i faste priser i tiden 1972/73 til 1978 ifølge vejregnskaberne samt de budgettede udgifter i tiden 1979 til 1983 ifølge de vedtagne 1980-budgetter, og finansloven for 1980, fordelt efter vejkategori. I bilag 3 er foretaget en opdeling af udgifterne ifølge vejregnskaberne på udgifter til investeringer, drift og vedligeholdelse samt andre udgifter. En tilsvarende fordeling for så vidt angår budgettallene kan ikke foretages. I bilaget er endvidere gjort rede for grundlaget for de i tabellen anførte tal. Udgifterne er i tabel 10 fordelt på de vej kategorier, hvor de anvendes, således at f.eks. vejfondstilskud, der afholdes af staten, i tabellen er indeholdt i tallene for landeveje og kommuneveje. (Vejfondstilskuddene er omtalt i kapitel 2.)

Det skal bemærkes, at der for budgettallenes vedkommende ifølge sagens natur er tale om foreløbige tal. Der er således for sammenlignelighedens skyld ikke taget hensyn til en række allierede kendte nedskæringer i de statslige budgettal, idet det ikke har ligget klart for udvalget, om der også i de foreliggende (amts)kommunale tal er foretaget revisioner under hensyn til yderligere besparelser.

Det fremgår af tabel 10 og figur 4, at de samlede vejjudgifter i faste priser udviser et fald fra 5,3 mia. kr. i 1972/73 til et niveau på 4,7-4,8 mia. kr. i 1977/78(77) til 1979. Herefter sker ifølge budgetterne et fald til 4,4 mia. kr. i 1980, hvorefter der regnes med en svag stigning til 4,6 mia. kr. (januar 1978-priser). Betragtes de enkelte vejkategori-

er, ses, at de samlede udgifter til motorveje er faldet fra 1 mia. kr. i 1972/73 til ca. 0,5-0,6 mia. kr. i 1977/78, hvorefter de stort set er konstante. For andre hovedlandeveje end motorveje gælder modsat, at udgifterne i faste priser udviser et svagt stigende forløb i stort set hele perioden fra 0,6 mia. kr. til 0,7 mia. kr., således at de samlede udgifter til andre hovedlandeveje end motorveje nu er højere end de samlede udgifter til motorveje. Stigningen i udgifterne til statsveje fra 1977/78 til 1983 skyldes dels stigende drifts- og vedligeholdelsesomkostninger, dels at der bliver flere midler til statsveje i takt med vejfondstilskuddenes afvikling.

Tabel 10. Samlede vejudgifter 1972/73-1982 fordelt på vej kategorier.

Faste priser (prisniveau januar 1978)

År	Statsveje			Lande- veje	Kommune- veje	I alt
	Motor- veje	Andre hoved- lande- veje	I alt			
	----- mio. kr. -----					
1972/73	997	565	1.562	762	2.926	5.250
1973/74	697	487	1.184	703	2.714	4.601
1974/75	514	601	1.115	678	2.682	4.475
1975/76	606	639	1.245	774	2.628	4.647
1976/77(76)	636	642	1.278	647 ¹⁾	2.242 ¹⁾	4.167
1977/78(77)	577	609	1.186	713	2.776	4.675
1978	472 ¹⁾	514 ¹⁾	986 ¹⁾	747	2.987	4.720
1979	516	623	1.139	777	2.884	4.800
1980	533	665	1.198	618	2.622	4.438
1981	529	683	1.212	657	2.778	4.647
1982	581	687	1.268	640	2.744	4.652
1983	588	684	1.272	651	2.724	4.647

Kilde: Statsregnskab 1972/73-1978. Finanslov for 1980. Oversigt over vejudgifter, diverse år. De af Danmarks Statistik indsamlede (amts)kommunale budgetter for 1980.

Note: 1) Omfatter kun perioden april-december.

Mia. kr. (1978-priser)

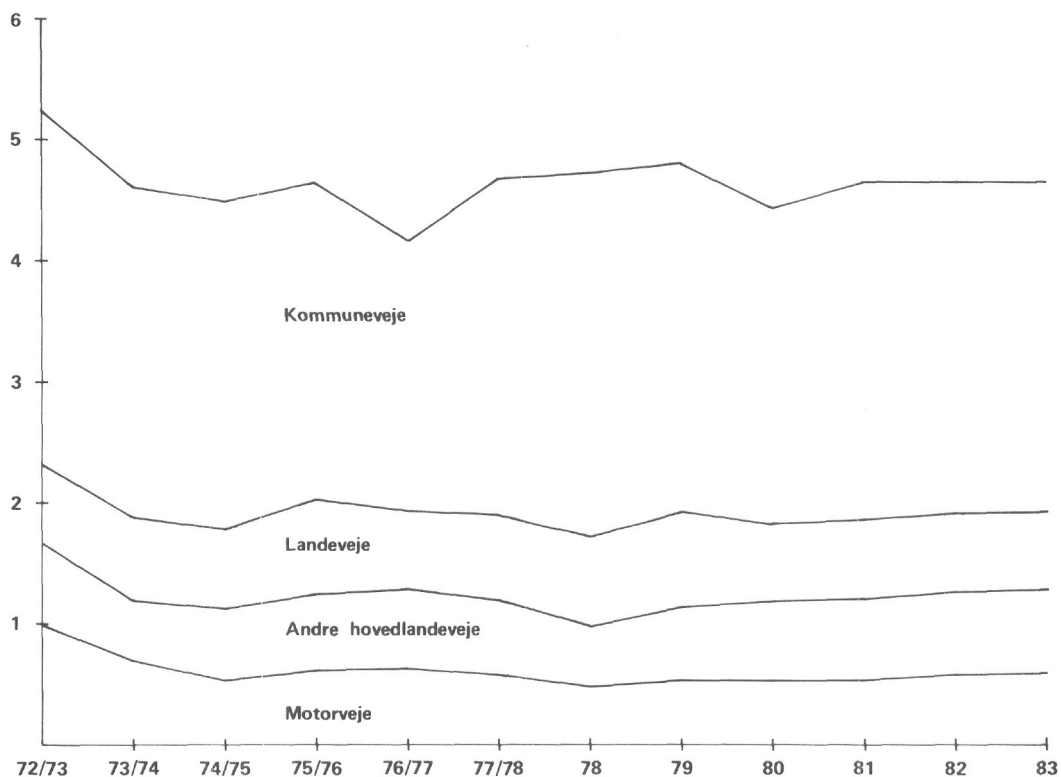


Fig. 4. De samlede vejudgifter.

Ser man på udgifterne til landeveje, har de i store træk konstant ligget på 700-800 mio. kr. indtil 1979, hvorefter de falder til ca. 600 mio. kr. i resten af perioden frem til 1983. Endelig er udgifterne til kommuneveje faldet fra 1972/73 til perioden 1975/76-1977, hvorefter de udviser en mindre stigning til et niveau omkring 3 mia. kr. i årene 1978 og 1979. Herefter er der budgetteret et fald til et niveau omkring 2,6-2,7 mia. kr. for 1980 til 1983. I udgifterne til kommuneveje er indeholdt udgifter til offentlige udstykningsveje. Som det fremgår af bilag 3, udgjorde disse udgifter 445 mio. kr. i 1977.

Det skal yderligere bemærkes, at der i 1977 blev gennemført en forhøjelse af det tilladte, maksimale akseltryk fra 8 t til 10 t, hvilket vil

medføre en forøgelse af udgifterne til vedligeholdelse af vejenes bærelag.

De tre vejbestyrelsesgrupper har således såvel under ét som i forhold til hinanden med mindre udsving budgetteret frem til 1982 i overensstemmelse med forudsætningen om, at de fremtidige vejudgifter ikke vil overstige det nuværende niveau.

Investeringer

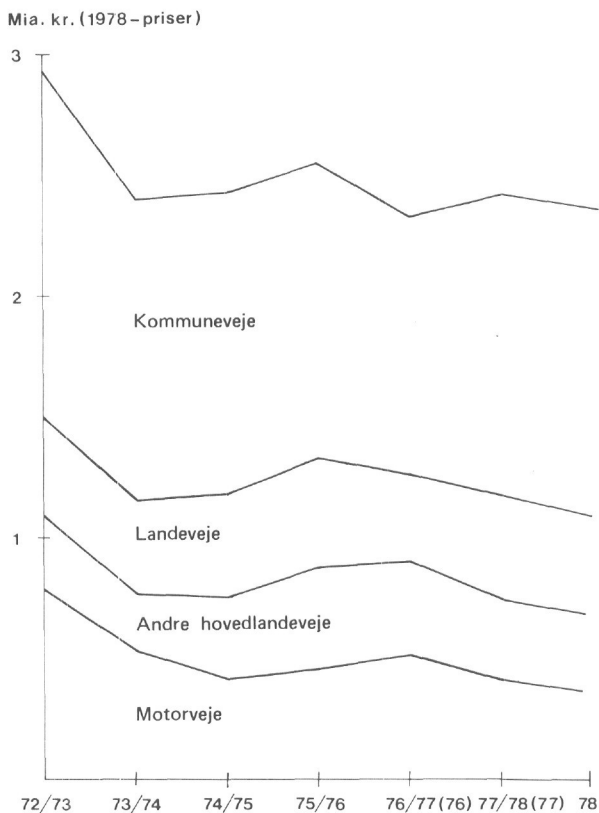
Investeringsudgifter omfatter udgifter til nyanlæg, herunder større forlægninger af eksisterende veje, samt udgifter til forstærkninger og slidlag med forstærkende virkning. Investeringsudgifternes størrelse og udvikling siden 1972/73 fremgår af bilag 3, tabel 2 og figur 5. Det ses af tabellen bl.a., at investeringsudgifternes andel af de samlede vejudgifter er faldet fra ca. 56% i 1972/73 til ca. 50% i 1978. I bilag 3, tabel 3 og 4, er investeringsudgifterne opdelt på udgifter til nyanlæg, herunder forlægninger (tabel 3) og til forstærkninger (tabel 4). Det fremgår heraf, at de samlede udgifter til nyanlæg udviser en faldende tendens, mens udgifterne til forstærkninger er stigende.

Det har i udvalget været drøftet, om vejbestyrelsesordningen bør sikre en landsdækkende ensartethed i de forskellige vejbestyrelses politik, dvs. om der skal sikres anvendelse af samme standard for nyanlæg overalt i landet ved veje med ensartet trafik, både hvad angår størrelse og art.

De (amts)kommunale repræsentanter finder, at der for større gennemgående veje bør lægges vægt på ønsket om ensartethed. For så vidt angår mindre veje af overvejende regional og lokal betydning finder de derimod, at disse primært bør planlægges under hensyn til både de pågældende områders og byers udvikling og til lokale ønsker og behov. Over for disse synspunkter må ønsket om større ensartethed alene ud fra vejtrafikale hensyn tillægges mindre betydning.

De statslige repræsentanter finder, at ensartetheden principielt bør sikres ved alle veje. I begrebet ensartet trafik indgår naturligvis også den forventede trafikudvikling under hensyn til områders og byers plan-

lagte udvikling samt lokale behov, f.eks. for aflastning af veje, hvor trafikken er særligt belastende for miljøet. De er på den anden side enige i, at ved mindre veje bør lokale ønsker om fravigelser fra de generelle retningslinier for serviceniveauet tillægges større betydning.



Figur 5. Investeringsudgifter.

For statsvejenes vedkommende gælder, at vejdirektoratet har gennemført et rationaliserings- og standardiseringsarbejde, hvorved der er opnået en betydelig ensartethed og kvalitetsforbedring i projektmaterialer og dermed i de udførte anlæg. Motorvejene udgør således et net af ensartede veje. For de øvrige hovedlandeveje gælder, at man tilstræber samme standard for veje med ensartet trafik. Derudover er der for større anlægsarbejder (eksklusive motorveje) udarbejdet metoder, hvormed der foretages dels et valg mellem alternative tekniske løsningsmuligheder, dels en

landsdækkende prioritering ud fra så vidt muligt objektive kriterier, omfattende trafikale, trafikikkerhedsmæssige, anlægsøkonomiske, miljø-mæssige, fredningsmæssige, arealplanmæssige, landbrugsmæssige hensyn og andre lokale hensyn. Videreudviklingen af disse metoder er stadig i gang. Dette indebærer, at man for statsvejenes vedkommende er i stand til dels at sikre, at et anlæg udføres i den under hensyn til alle de nævnte kriterier mest hensigtsmæssige placering og standard, dels at investere på statsvejnettet, hvor investeringerne ud fra de nævnte kriterier giver de største fordele, ligesom det er muligt i forbindelse med nedskæring i de tildelte midler at foretage besparelser de steder på statsvejnettet, hvor disse bedst kan tåles.

Baggrunden for faldet i investeringerne i det statslige vejnet har været besparelser på de statslige budgetter som led i den almindelige økonomiske politik og i overensstemmelse med den trafikpolitiske uavvikling.

Nedskæringerne har betydet forsinkelse af forskellige statslige vej-anlæg, herunder motorvejsanlæg, i forhold til de hidtil forudsatte åbningstidspunkter. I det store og hele har dette bl.a. som følge af den langsommere stigning i trafikken end hidtil forudsat og i forhold til den ønskede standardnedsættelse for vejtrafikkens frerakommelighed ikke medført uønskede problemer for trafikafviklingen på hovedlandevejene, men måske har forbindelsen af motorvej sprogrammet medført en udsættelse af løsningen af specielt visse byers miljøproblemer.

De statslige repræsentanter finder, at investeringerne på statsvejnettet toretages hensigtsmæssigt såvel økonomisk som fysisk både i tid og sted i forhold til region- og kommuneplanerne. De (amts)kommunale repræsentanter ønsker at fremhæve, at dette efter deres opfattelse kun gælder fuldt ud, når man, som det er tilfældet i dette afsnit, alene vurderer ud fra et vejsektorsynspunkt.

En række (amts)kommuner udfører tilsvarende prioriteringsundersøgelser for det overordnede vejnet, som vejdirektoratet gør for hovedlandevejene. Det ligger dog i sagens natur, at de af (amts)kommunerne anvendte metoder og parametre ikke er de samme som vejdirektoratets. De beror på beslutninger i de enkelte (amts)kommuner, ligesom de af (amts)kommunerne gennemførte undersøgelser jo ikke er landsdækkende.

Der foreligger for udvalget vedrørende landevejsnettet nærmere oplysninger om de større anlægsarbejder, der forelægges vejdirektoratet. Det drejer sig om omkring halvdelen af investeringerne i landevejsnettet. Vejdirektoratets repræsentanter har her ønsket at pege på, at med en anvendelse af den statslige trafikpolitik og af de statslige prioriteringsmetoder på disse arbejder ville visse arbejder ikke være blevet udført eller udført i samme standard som bestemt af vedkommende amtskommuner, ligesom udførelsestidspunktet i nogle tilfælde ville være blevet ændret. Når vejdirektoratet i de fleste tilfælde dog ikke har rejst indvendinger mod gennemførelsen af de pågældende arbejder, skyldes det særligt de begrænsede beføjelser, som staten har i vejlovens § 22 i relation til de amtskommunale vejarbejder, jfr. pag. 82.

Vejdirektoratets repræsentanter har efter udvalgets anmodning underbygget deres synspunkter med en række eksempler. De fremhæver, at eksemplifikationen ikke er udtømmende. Det fremgår, at vejdirektoratet ikke finder, at trafikale eller miljømæssige årsager kan begrunde anlæggenes gennemførelse eller deres gennemførelse på det af vedkommende amtskommuner besluttede tidspunkt, ligesom man undertiden finder standarden af anlæggene for høj.

De (amts)kommunale repræsentanter påpeger, at det er umuligt at vurdere, hvilke beslutningen vejdirektoratet ville have truffet under andre forhold flere år tilbage i tiden. Det skyldes, at sådanne beslutninger altid vil være påvirket af deres sammenhæng med andre beslutninger og med de øjeblikkelige trafikpolitiske synspunkter, som har undergået hurtige forandringer gennem de senere år.

Amtsrådsforeningens repræsentanter har derfor indhentet en udtalelse fra de amtskommuner, fra hvis områder vejdirektoratets repræsentanter har fremlagt eksempler på projekter, som direktoratet mener at ville have undladt at udføre, henholdsvis ville have udført senere eller i en anden standard, end de respektive amtsråd har gjort det.

Det fremgår heraf, at de fremhævede projekters udførelse har været motiveret i et eller flere af følgende forhold:

- projektet udføres af trafiksikkerhedsmæssige grunde, herunder navnlig hensynet til de "bløde trafikanter",
- projektet tilsigter at medvirke til virkeliggørelse af en regionplan,
- projektet understøtter en udvikling i retning af erhvervsmæssig udbygning af et svagt område,
- projektet udførtes netop på det pågældende tidspunkt for at mindske stærke udsving i beskæftigelsen,
- projektet eller dets konkrete udformning tilsagdes af miljø- eller fredningsmæssige hensyn,
- projektet og dets udførelsestidspunkt ansås for hensigtsmæssigt ud fra langsigtede økonomiske overvejelser, idet man ellers måtte have investeret i midlertidige foranstaltninger på eksisterende veje,
- projektet har fået sin udformning på grund af de af staten udsendte vejregler m.v.
- projektet har skullet opfylde tidligere indgåede aftaler med staten eller de pågældende kommuner,
- projektets konkrete udformning er sket under hensyn til det lokale syn på anlægget, som det er kommet til udtryk under den offentlige debat om projektet.

De (amts)kommunale repræsentanter mener således, at hvis man skal skønne over udviklingen under en tænkt anderledes lovgivning, ville de fleste af de fremhævede projekter også være blevet gennemført af staten, dersom den havde været vejbestyrelse for de pågældende strækninger.

De (amts)kommunale repræsentanter anser det efter det således foreliggende ikke for godtgjort ved de anførte eksempler, at den af amtsrådene anvendte prioriteringsmetode generelt skulle betyde et højere investeringsniveau på landevejene end på hovedlandevejene.

De ministerielle repræsentanter er enige med vejdirektoratet i, at de af vejdirektoratet anførte eksempler kunne tyde på, at der ved anvendelse af den statslige trafikpolitik og de statslige prioriteringsmetoder på landevejene ville kunne blive tale om et lavere investeringsniveau vedrørende disse. En række af de af amtskommunerne anførte momenter tages der også hensyn til i den statslige prioritering.

Vejdirektoratets repræsentanter ønsker at fremhæve, at de foran nævnte forhold er et eksempel på, at mange amtskommuner har en anden trafikpolitisk holdning end folketinget.

Der er imidlertid enighed i udvalget om, at der naturligt er forskel på resultatet af den prioritering, der foretages af henholdsvis vejdirektoratet og (amts)kommunerne. Dette er en følge af, at vejdirektoratet som landsdækkende vejbestyrelse må lægge vægt på en prioritering, der på landsbasis kan rangordne konkurrerende projekter på det samlede hovedlandevejsnet efter de p. 52 nævnte kriterier, medens amtskommunernes prioritering først og fremmest skal kunne belyse projekternes forhold til andejn fysisk planlægning og til regionale og kommunale udbygningsplaner. En forskel i udførelsestidspunkter er derfor ikke unaturlig.

Med hensyn til vurderingen af investeringers ønskelighed bemærker udvalget endvidere, at det er en følge af vejbestyrelsesfunktionens opdeling på forskellige myndigheder, at der undertiden anlægges en forskellig vurdering af spørgsmål som vejstandard, ressourceforbrug m.v.

Af disse to forhold følger også, at en samlet prioritering af arbejder på alle overordnede veje inden for den enkelte region ville kunne medføre investeringer i andre anlæg end nu. De amtskommunale repræsentanter har her peget på, at det er tænkeligt, at en sådan prioritering ville medføre en overflytning af investeringer fra landeveje til sekundære hovedlandeveje.

De statslige repræsentanter har ønsket at fremhæve, at en optimal resourceindsats må kræve en prioritering på landsbasis.

Det er af Amtsrådsforeningen fremført, at den nuværende vejbestyrelsesordning er klart uøkonomisk, fordi den afskærer amtskommunerne fra at

sætte ind på udbygningen af de primære veje, der sorterer under staten, med det resultat, at der må ofres mere, end rimeligt er, på de sekundære.

I bemærkningerne til Forslag til folketingsbeslutning (nr. B 72 - 77/78) om en videreudbygning af lov om offentlige veje (amtskommunernes overtagelse af en del af statsvejene), fremsat af en række medlemmer af partiet Venstre den 15. februar 1978, er anført, at "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".

Amtsrådsforeningen har i udvalget fremlagt en række konkrete eksempler på vejprojekter, der skulle illustrere disse forhold.

Udvalget har gennemgået det af Amtsrådsforeningen fremlagte materiale og har konstateret, at der ikke har været tale om de nævnte skævheder i investeringerne. Også enkelte eksempler fra primærkommunerne har været drøftet.

Der foreligger således ikke nogen dokumentation for den fremsatte kritik.

De statslige repræsentanter ønsker herudover at fremhæve, at nært finder, at udbygningstakten af hovedlandevejsnettet hidtil har været i rimelig harmoni med statens trafikpolitiske målsætning.

Udvalget har ikke på tilsvarende vis haft grundlag for at foretage en vurdering af primærkommunernes investeringer, bl.a. fordi kun sådanne primærkommunale anlæg, der direkte berører en statsvej, forelægges vejdirektoratet.

Det kan dog nævnes, at der er udarbejdet et nyt forslag til vejregler for geometrisk gadeprojektering, dvs. regler for projektering af nye veje i bymæssige områder, med henblik på en standardnedsættelse og dermed

billiggørelse af gadeanlæg. Disse regler tænkes at skulle afløse hidtidig praksis, der i vidt omfang bygger på udkastet til vejregler fra 1964. I forbindelse hermed blev udført en analyse af de økonomiske konsekvenser af de nye regler.

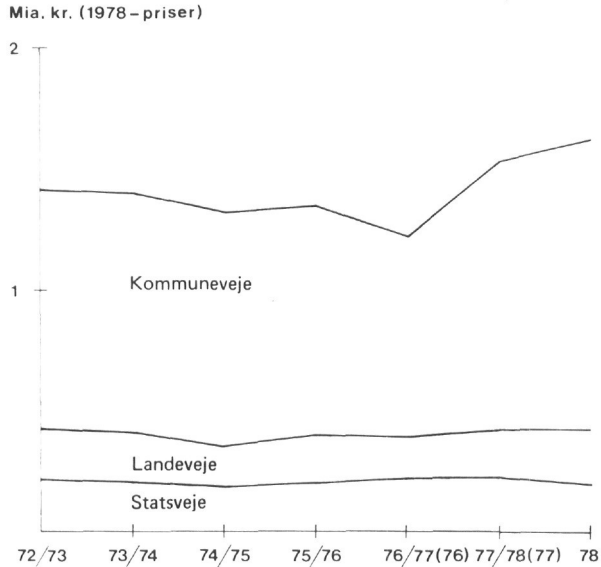
Analysen blev gennemført ved at sammenligne overslagene for 47 foreliggende projekter fra 1975-1977 i tre udvalgte kommuner med overslag for projekter for de samme veje udført efter de nye vejregler og beregnet med de samme enhedspriser. Resultatet blev, at man ved anvendelse af reglernes minimum/anbefalinger kunne reducere omkostningerne 13, 14 og 16% ved anvendelse af reglernes minimumsstandard og 4, 5 og 8% ved maksimumsstandard.

De nye regler skønnes således at kunne opfylde deres formål, nemlig at pege på forskellige muligheder for nedsættelse af standarden ved gadeprojektering.

De statslige repræsentanter har ønsket at føje til, at undersøgelsen synes at kunne tyde på, at den trafikpolitiske målsætning om nedsættelse af serviceniveauet ikke er slået igennem på nyanlæg i kommunerne endnu. De (amts)kommunale repræsentanter afviser, at man kan drage en sådan konklusion af det nævnte materiale, der alene viser, at et forslag til vejregler, der direkte har til formål at nedsætte standarden ved gadeprojektering, også vil opfylde dette formål. De bemærker, at de nye regler ikke af ministeren er udsendt endnu, og at de fleste kommuner derfor ikke er blevet gjort bekendt med, at der findes et sådant konkret forslag til nye regler for dette område.

Drift og vedligeholdelse

Drifts- og vedligeholdelsesudgifterne fordelt på vej kategorier 1972/73-1977/78 (1977) ses i tabel 5 i bilag 3 og i figur 6. Det fremgår heraf, at drifts- og vedligeholdelsesudgifterne for alle vej kategorier under ét faldt fra 1972/73 til 1974/75, hvorefter der kan iagttages en stigende tendens.



Figur 6. Drifts- og vedligeholdelsesudgifter.

Drifts- og vedligeholdelsesudgifterne udgjorde i 1972/73 27% og i 1978 35% af de samlede vejudgifter. Denne tendens må forventes at fortsætte i den kommende tid, således at disse udgifters størrelse og fordeling vil være af stadig større betydning.

Også på drifts- og vedligeholdelsesområdet kan man spørge, om der er en ensartet vedligeholdelsestilstand på veje med ensartet trafik.

For hovedlandevejenes vedkommende har vejdirektoratet startet et arbejde inden for vedligeholdelsesplanlægningen for at opnå en ensartet vedligeholdelsesstandard på hovedlandevejsnettet. Bestræbelserne har indtil nu primært koncentreret sig om at opstille et vedligeholdelsesprogram på belægningsområdet. Herudover arbejdes med at opstille programmer også inden for andre felter som afmærkning og belysning. For at løse denne opgave har vejdirektoratet som planlægningsgrundlag etableret en vejdatatabank, der indeholder en detaljeret beskrivelse af det eksisterende ho-

vedlandevejsnet. Dette register er en nødvendig forudsætning for planlægning og økonomisk konsekvensvurdering af programmernes gennemførelse. Der tilstræbes således også på dette område en landsdækkende prioritering på grundlag af objektive kriterier. Som grundlag for prioriteringen foretages dog selvsagt også detailundersøgelser og besigtigelser vedrørende de konkrete vejstrækninger, hvor også særlige (lokale) forhold vedrørende den enkelte vejstrækning spiller ind ved beslutningen om tidspunktet for et arbejdes fremme.

For landevejenes og de overordnede kommunevejes vedkommende har planlægningen af vedligeholdelsesarbejder i en række tilfælde en mindre formaliseret karakter, end hvad der gælder for statsvejene. Dette hænger formentlig sammen med, at de enkelte (amts)kommuner har et mindre vejnet end staten, hvorfor de finder at have et sådant kendskab til vejnettets tilstand, at en formaliseret prioriteringsprocedure ikke altid skønnes nødvendig.

Udvalget har i denne forbindelse fået forelagt et materiale vedrørende amtsrådenes indstillinger som samarbejdspartnere om, hvilke større asfaltarbejder på hovedlandevejene, der efter deres opfattelse burde bringes til udførelse i det efterfølgende finansår. Det fremlagte materiale har givet anledning til en omfattende diskussion i udvalget.

De statslige repræsentanter slutter af materialet, at en supplerung af vedligeholdelsesplanlægningen med objektive målinger af belægningernes tilstand kunne betyde en ændring i vedligeholdelsespolitikken for landevejsnettet og bl.a. herved formentlig medføre væsentlige besparelser på vedligeholdelsesbudgetterne.

Amtsrådsforeningens repræsentanter oplyser efter høring af de berørte amtsråd, at ulighederne mellem indstilling og beslutning bl.a. har deres forklaring i følgende forhold:

- Amtsrådene kender lige så lidt som vejdirektoratet de økonomiske rammer på det tidspunkt, hvor indstillingerne skal fremsendes. Dette kan for det første medføre, at et arbejde udskydes, uden at der i og for sig er uenighed, om dets nødvendighed. For det andet kan det medføre, som det er almindeligt kendt, at et arbejde fremskyndes.

- Som en anden hovedårsag til forskelle mellem indstillede og bevilgede arbejder nævnes belægningsskader m.v., som kan ske mellem tidspunkt for indstilling og bevilling, og som kan kræve en ændring i den én gang angivne prioritering.
- Det nævnes, at en indstilling er blevet underkendt med den begrundelse, at den pågældende vejstrækning forudsattes overført til primærkommunal bestyrelse inden for de nærmeste år. Staten ønskede derfor ikke at afsætte penge til vedligeholdelse heraf.
- Endvidere nævnes, at udsættelse af et arbejde beror på andre myndigheder end den indstillende. F.eks. vil udførelsen af et kommunalt kloakeringsarbejde eller forhandlinger med en naboamtskommune om en vejs tværprofil kunne betyde, at et arbejde udskydes. I denne forbindelse nævnes også, at interne overvejelser i vejdirektoratet om, hvorvidt et arbejde regnskabsteknisk skal betragtes som et anlægs- eller et vedligeholdelsesarbejde, kan medføre udskydelser.
- Yderligere peges der på, at der i perioder er betydelig leveringstid på målinger af friktion, bæreevne og jævnhed, som af amtskommunerne bestilles fra vejdirektoratet.
- Nogle af de ændringer, der af vejdirektoratet er foretaget i de af amtskommunerne indstillede arbejder, fremhæves det, skyldes, at indstillingerne har fulgt de af vejdirektoratet udsendte vejregelforslag, mens vejdirektoratet i konkrete tilfælde har haft en anden opfattelse af, hvilke arbejder der skulle udføres. Det understreges, at vsjdirektoratets opfattelse i disse tilfælde lige så ofte synes at have ført til fordyrelser som til besparelser i forhold til amtskommunens indstilling.
- Endelig nævnes, at de "objektive" prioriteringskriterier, som lægges til grund af vejdirektoratet, også ifølge udarbejdede vejregelforslag skal suppleres af vejteknikeres og økonomers kvalificerede skøn. Det kan derfor ikke undre, at der undertiden vil være forskelle mellem de amtskommunale og det statslige vejvæsens opfattelse af givne arbejder, forskelle, som ikke altid har deres årsag i, at vejdirektoratet ønsker at spare i forhold til amtskommunernes indstillinger.

De (amts)kommunale repræsentanter skal afholde sig fra at vurdere, om det er det pågældende amtsråds eller vejdirektoratets opfattelse, der gennemgående er fordelagtigst, men blot påpege, at amtskommunernes indstillinger ud over på objektive målinger er baseret på et indgående førstehåndskendskab til det vejnet, som indstillingerne vedrører.

Vejdirektoratets repræsentanter anfører hertil, at de ikke er enige i de af Amtsrådsforeningens repræsentanter anførte kritikpunkter, som for størstedelens vedkommende er direkte fejlagtige eller må bero på misforståelser.

Der er således intet, der ændrer vejdirektoratets hovedsynspunkt om, at en mere systematisk vedligeholdelsesplanlægning baseret på objektive kriterier kunne medføre en ændring i vedligeholdelsespolitikken på landevejsnettet med heraf følgende besparelsesmuligheder.

Som nævnt foran baserer man sig ikke udelukkende på objektive kriterier, men foretager også detailundersøgelser og besigtigelser vedrørende de konkrete vejstrækninger, således at beslutningerne også for vejdirektoratets vedkommende baserer sig på et førstehåndskendskab til de pågældende vejstrækninger.

Vejdirektoratets repræsentanter fremhæver således:

- At den landsdækkende prioritering har resulteret i et mindreforbrug af midler til asfaltarbejder, når amtskommunernes ansøgninger tages som udgangspunkt.
- At der er endog meget stor forskel på vedligeholdelsespolitikken fra amtskommune til amtskommune. Dette gælder såvel holdningen til betydningen af de rent tekniske hjælpemidler (måleresultater m.m.) som vurderingen af behovet for større asfaltarbejder. - Visse amtskommuner ligger konstant i underkanten ved vurderingen af behovene og vice versa.
- At der som konsekvens heraf sker en betydelig omfordeling af midlerne til større asfaltarbejder på hovedlandevejsnettet, når amtskommunernes indstillinger tages som udgangspunkt.

- At der sker en væsentlig ændring af de indstillede arbejder (omprioritering, ændring i arbejdets omfang ra.m.).
- At den formaliserede planlægningsprocedure i høj grad har haft en katalysatorvirkning, således at der nu er en voksende diskussion og interesse for disse spørgsmål i og mellem de amtskommunale tekniske forvaltninger.

Disse generelle resultater af planlægningsarbejdet berøres ikke af de af Amtsrådsforeningens repræsentanter fremførte synspunkter.

Der er enighed i udvalget om nytten af anvendelse af objektive målinger som led i prioriteringen af vedligeholdelsesarbejderne på landevejene og de overordnede kommuneveje. Udvalget har da også kunnet konstatere, at en anvendelse af objektive målinger i stigende omfang finder sted i (amts)kommunerne, og der er enighed i udvalget om at anbefale, at denne udvikling fremmes.

I bemærkningerne til forannævnte forslag til folketingsbeslutning (nr. B72), fremsat af en række medlemmer af partiet Venstre den 15. februar 1978, er det anført, at de seneste års kraftige reduktion af statens vejjudgifter har medført en uheldig forskel mellem statens og amternes vejstandard, herunder vedligeholdelsesstandard. I bemærkningerne er ligeledes anført, at amtskommunerne har måttet gennemføre en betydelig udbygning af det sekundære vejnet for at klare den øgede trafikmængde.

Med henblik på en vurdering af hovedlandevejsnettets standard er der foretaget en nøjere analyse af dette vejnets vedligeholdelsestilstand, ligesom trafikens udvikling på hovedlandevejsnettet og på landevejsnettet for perioden 1975-77 er undersøgt. Resultaterne af denne undersøgelse er samlet i bilag 4.

Det fremgår af de måleresultater for hovedlandevejsnettet, der er gengivet i bilaget, at hovedlandevejene i vedligeholdelsesmæssig henseende lever op til de forventede vejreglers specifikationer, således som de er udarbejdet af vejdirektoratet i samarbejde med de øvrige vejbestyrelser.

Disse specificationer er ikke - og skal ikke være - udtryk for en ideel teknisk tilstand, men for det, der i dag kan betragtes som et forsvarligt niveau.

På baggrund af måleresultaterne kan det konstateres, at hovedlandevejsnettet i dag må betragtes som vedligeholdelsesmæssigt fuldt ud forsvarligt. Man kan ud fra målingerne intet sige om, hvorledes tendensen i vedligeholdelsestilstanden på hovedlandevejsnettet har været siden 1972, men da staten formentlig også fremover vil følge de forventede specificationer i vejreglerne, er der intet, der tyder på, at vedligeholdelsestilstanden på hovedlandevejsnettet i fremtiden vil være uforsvarlig.

Af undersøgelsen af trafikudviklingen i bilag 4 fremgår det, at stigningen i trafikken på hovedlandevejsnettet fra 1975 til 1977 har været 11,6% mod en stigning på 2,4% på landevejsnettet. Tilsvarende ses af tabel 5 i bilag 1, at andelen af de samlede køretøjskilometer, der foregår på landevejsnettet, siden 1973 er faldet fra 21% til 20%, medens andelen af de samlede køretøjskilometer, der tilbagelægges på statsvejnettet, siden 1973 er steget fra 33% til 35%. Der har således ikke været tale om en overflytning af trafik fra hovedlandevejsnettet til landevejsnettet. Det kan dog ikke med udgangspunkt i disse generelle, landsdækkende tal afvises, at der findes konkrete, lokale eksempler på overflytning af trafik fra hovedlandeveje til landeveje.

Der foreligger for landevejsnettet ikke tilsvarende målinger af vedligeholdelsestilstanden, som der gør for hovedlandevejsnettet, men der er intet, der tyder på, at vedligeholdelsestilstanden ikke skulle være teknisk forsvarlig.

Udvalget har overvejet, om en sammenligning af de to vejbestyrelseskategoriers vedligeholdelsespolitik kunne foretages med udgangspunkt i en analyse af drifts- og vedligeholdelsesudgifterne på de to vejnet.

De (amts)kommunale repræsentanter i udvalget gør gældende, at en sammenligning af den af staten og amtskommunerne førte vedligeholdelsespolitik på grundlag af ressourceanvendelsen må forudsætte, at udgangspunkterne for de to vejbestyrelsesgruppers vedligeholdelsespolitik er identiske, eller i hvert fald nogenlunde ens.

Dette er efter disse repræsentanters opfattelse ikke tilfældet i en sådan grad, at man med rimelighed kan drage sammenligninger. De peger i den forbindelse særligt på, at staten ved vejbestyrelsesomlægningen i 1972 gennemgående overtog de bedst funderede veje og dermed dem, som er mindst vedligeholdelseskrævende, mens landevejene gennemgående var af ringere standard og derfor med samme vedligeholdelsesmålsætning kræver større ressourceanvendelse. Endvidere fremhæver de, at udgifterne er vanskeligt sammenlignelige før 1976 på grund af forskellige regnskabs- og budgetsystemer og efter 1976 på grund af omlægningerne af regnskabsårene.

De statslige repræsentanter mener at kunne støtte sig på en undersøgelse og sammenligning af drifts- og vedligeholdelsesudgifterne på hovedlande-vejsnettet (eksklusive motorveje) og på landevejsnettet.

På grund af problemer med sammenligneligheden i de år, hvor der ikke var sammenfaldende amtskommunale/statsligt regnskabsår, har denne sammenligning måttet foretages for perioden 1973/74-1975/76, hvor regnskabsårene for staten og amtskommunerne var sammenfaldende. Sammenligningen er sket for de samlede drifts- og vedligeholdelsesudgifter samt for "asfaltudgifter" og for udgifter til "øvrig vedligeholdelse".

Asfaltudgifterne omfatter udgifter til forstærkninger, slidlag, betonbelægninger og andre belægninger, eksklusive udgifter til administration. Disse udgifter er primært afhængige af det slid, vejbelægningen udsættes for, hvorfor udgifterne af hensyn til sammenligneligheden er opgjort som funktion af trafikintensiteten. Der er således foretaget en sammenligning af de gennemsnitlige asfaltudgifter pr. kørt kilometer i øre pr. km vej for hovedlandeveje (eksklusive motorveje) og landeveje.

Udgifter til øvrig vedligeholdelse omfatter udgifter til vintervedligeholdelse, drift og vedligeholdelse af broer, renholdelse, løbende drift af veje samt administration. Disse udgifter er primært afhængige af vejnettets fysiske udstrækning (længde og bredde) samt kravene til service-niveau på de forskellige vej kategorier. Udgifterne er derfor opgjort som den gennemsnitlige udgift pr. km vej i 1.000 kr./km.

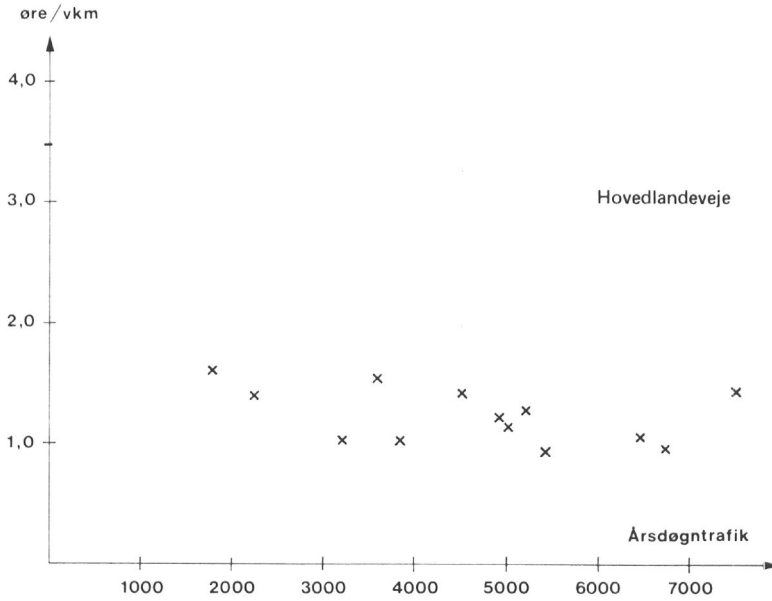
Undersøgelsen ses i bilag 5.

Tallene i bilag 5 må vurderes med varsomhed, idet andre forhold end de direkte i opgørelsen inddragne kan influere på vedligeholdelsesudgifternes størrelse. Således afhænger asfaltudgifterne også af antallet af tunge akseltrykpasser. Belastningen af tunge aksler, opgjort i antallet af ækvivalente 10 t-aksler, kendes imidlertid kun på hovedlandevejsnettet, men ikke på landevejsnettet, således at en direkte inddragelse af denne størrelse ikke har været mulig. Hovedlandevejsnettet bærer dog en større del af de tunge aksler end landevejsnettet, hvilket skulle trække i retning af, at asfaltudgifterne pr. kørt km skulle være større for hovedlandeveje end for landeveje. Imod denne tendens går, at også veje uden trafik kræver vedligeholdelse, hvorfor svagt trafikerede landeveje vil påvirke gennemsnittet opad. Tilsvarende må det forhold, at de svagt trafikerede af landevejene formentlig har haft den svageste befæstelse, påvirke vedligeholdelsesudgifterne pr. kørt kilometer i opadgående retning. Ligeledes afhænger visse dele af udgifterne til "øvrige vedligeholdelse" også af trafikens størrelse, ligesom historiske forhold og op- og nedklassificeringer kan påvirke tallene.

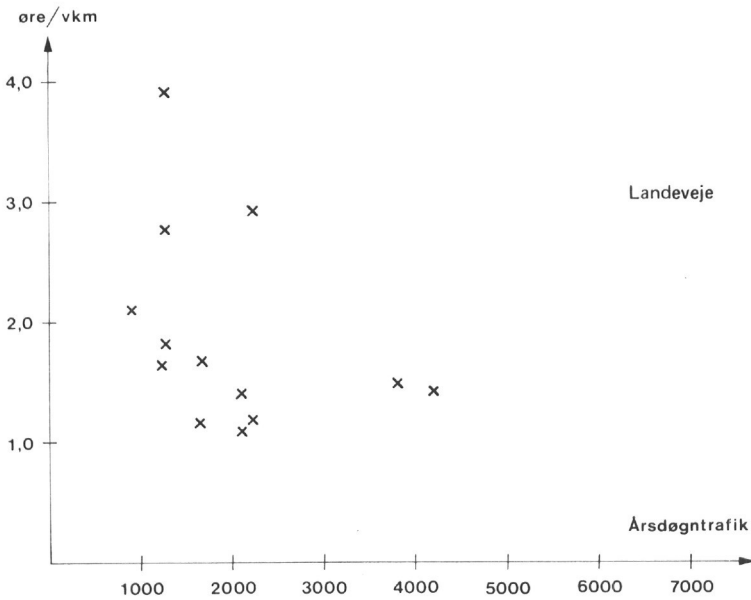
Da der er tale om gennemsnitstal for en treårsperiode, må virkningerne af disse forhold imidlertid vurderes som begrænsede. Hertil kommer, at der som nævnt er tale om ikke helt aktuelle tal.

Tabel 3 i bilag 5 viser, at de gennemsnitlige udgifter til "øvrige vedligeholdelse" er størst for hovedlandevejenes vedkommende - 21.400 kr./km mod 16.300 kr./km for landevejenes vedkommende.

Ser man på asfaltudgifterne, fremgår det af omstående figur 7 og figur 8 og af bilagets tabel 3, at der er en væsentlig forskel på hovedlandeveje og landeveje. Dels: kan der konstateres en forskel i udgiftsniveauets størrelse, idet de gennemsnitlige asfaltudgifter pr. kørt kilometer er ca. 46% højere for landeveje end for hovedlandeveje, når hele landet betragtes under ét. - Tallene er 1,17 øre/km for hovedlandeveje og 1,71 øre/km for landevejene. - Dels kan der konstateres en væsentlig større variation i udgifternes størrelse for landeveje end for hovedlandeveje, når udgifterne sammenlignes fra amtskommune til amtskommune. Når



Figur 7. Gennemsnitlige årlige asfaltudgifter pr. kørt km i perioden 1973–76 på hovedlandeveje som funktion af trafiktætheden i de enkelte amtskommuner (ekskl. Københavns Amt).



Figur 8. Gennemsnitlige årlige asfaltudgifter pr. kørt km i perioden 1973–76 på landeveje som funktion af trafiktætheden i de enkelte amtskommuner (ekskl. Københavns Amt).

der ses bort fra Københavns amtskommune, der må betragtes som atypisk, kan man for landevejenes vedkommende konstatere en variation i de gennemsnitlige asfaltudgifter pr. km gående fra 1,16 øre/km til 3,93 øre/km. Standardafvigelsen kan udregnes til 0,982. De tilsvarende tal for hovedlandevejsnettet er 0,99 øre/km til 1,64 øre/km og en standardafvigelse på 0,324.

Betragtes dernæst de gennemsnitlige, årlige drifts- og vedligeholdelsesudgifter i alt, er de pr. km vej 41% højere for hovedlandeveje (eksklusive motorveje) end for landeveje. En del af denne forskel kan forklares af, at hovedlandeveje efter deres standard og trafikmængde kræver mere vedligeholdelse end landeveje.

Sætter man i stedet vedligeholdelsesudgifterne i relation til trafikmængden, er de statslige udgifter 38% mindre end de amtskommunale.

Sammenholdes disse resultater med, at vedligeholdelsestilstanden på hovedlandevejsnettet er fuldt tilfredsstillende, og at hovedlandevejsnettet har haft en større trafikstigning end landevejsnettet, samtidig med at landevejsnettet's andel af de tilbagelagte vognkm er faldet, kan det konkluderes, at forskellene i drifts- og vedligeholdelsesudgifterne hverken skyldes en mangelfuld vedligeholdelsestilstand på hovedlandevejene eller en overflytning af trafikken fra hovedlandevejene til landevejsnettet.

Efter de statslige repræsentanternes opfattelse kunne disse forskelle snarere tyde på et for højt niveau for vedligeholdelsen af de amtskommunale veje som helhed. Undersøgelsen synes således at pege på mulighederne for dels en reduktion af vedligeholdelsesudgifternes størrelse, dels en større ensartethed i vedligeholdelsestilstanden ved en samlet planlægning og prioritering af asfaltudgifterne for hele det overordnede vejnet.

Uden ganske at ville afvise de af de (amts)kommunale repræsentanter fremhævede usikkerhedsmomenter mener de statslige repræsentanter, at den konstaterede spredning i asfaltudgifterne på landevejsnettet er påfaldende i betragtning af, at en tilsvarende spredning ikke kan konstateres på det ligeledes landsdækkende hovedlandevejsnet. De tilføjer, at de nu-

værende hovedlandeveje også før 1972 bar den tungeste trafik, hvorfor de nødvendigvis var dimensioneret til de langt større krav, denne trafik stiller til belægningsstandard, samt at staten også efter 1972 har måttet anvende flere midler på sine veje til forstærkning af belægningerne, end amtskommunerne har anvendt på landevejene. De henviser i øvrigt til en af vejdirektoratet foretaget undersøgelse af udgiftsfordelingen mellem hovedlandeveje (eksklusive motorveje) og landeveje i tiden 1964/65-1971/72. Det fremgår af denne undersøgelse, at der i den otteårige periode er brugt næsten det samme beløb pr. km vej til det nuværende hovedlandevejsnet som til det nuværende landevejsnet. Da hovedlandevejene på grund af de større trafikmængder og bredere kørebaner er dyrere at vedligeholde end landevejene, må der før vejloven i alt være ofret flere midler til udbygning og forstærkning på det nuværende landevejsnet end på det nuværende hovedlandevejsnet.

6.1.2 Trafiksikkerhed

Ligesom der i bemærkningerne til det forannævnte forslag til folketingsbeslutning om en videreudbygning af lov om offentlige veje blev rejst spørgsmål om en forskel i statens og amtskommunernes vedligeholdelsesstandard i landevejenes favør, blev et tilsvarende spørgsmål rejst for så vidt angår trafiksikkerheden.

I de fleste anlægsarbejder indgår et indhold af sikkerhedsforbedring. I det samlede prioriteringsgrundlag indgår derfor trafiksikkerhedsmæssige forhold som anført i afsnit 6.1.1.

Som led i vejdirektoratets samarbejde med (amts)kommunerne om hovedlandevejene modtager vejdirektoratet hvert år budgetforslag, som b.L.a. omfatter indstillinger om en række mindre anlægsarbejder, hvoraf en del har specielt sigte på at øge trafiksikkerheden. Da ønskerne imidlertid langt overstiger de til rådighed stående midler, er det nødvendigt at foretage en prioritering af de indstillede arbejder.

På statsvejene har man i denne forbindelse i de senere år forlods afsat en pulje til arbejder med særlig sikkerhedsfremmende effekt - de såkaldte black-spot arbejder.

I nedenstående tabel 11 er vist de beløb, der af vejdirektoratet i perioden 1973/74-1978 i henhold til vejdiirektoratets årlige rapport "Sikkerhedsmæssig vurdering og prioritering af mindre anlægsarbejder på hovedlandeveje" har været anvendt specielt med henblik på at bekæmpe uheldsrante vejstrækninger eller kryds på statsvejnettet. I tabellen er endvidere vist de forventede udgifter til disse arbejder for 1979.

Ved fordelingen af midler til mindre anlægsarbejder prioriteres alle sikkerhedsfremmende vejforanstaltninger forud for andre arbejder, hvis de har en sikkerhedsfremmende effekt det første år på mindst 10% af anlægsudgiften. De øvrige sikkerhedsfremmende anlæg vurderes herefter sammen med andre nødvendige anlægsforanstaltninger og større vedligeholdelsesarbejder. En række af disse mindre anlægsarbejder samt anlæg af motorveje og andre hovedlandeveje har som ovenfor nævnt også en større eller mindre trafikikkerhedsfremmende effekt. Tabellen angiver således ikke alle de midler, der ved anvendelsen har haft en sikkerhedsmæssig effekt, men kun de midler, der er anvendt til mindre anlægsarbejder udelukkende på grund af disse arbejders sikkerhedsmæssige effekt.

Tabel 11. Afholdte udgifter 1973/74-1978 og forventede udgifter 1979 til mindre anlægsarbejder med sikkerhedsfremmende effekt på statsvejnettet (prisniveau januar 1978)

År	Mio. kr.
1973/74	43
1974/75	49
1975/76	16
1976/77	16
1977/78	13
1978 (9 mdr.)	13
1979	18

Kilde: Oplysninger fra vejdirektoratet.

Det fremgår af tabellen, at udgifterne til mindre anlægsarbejder til bekæmpelse af særligt uheldsbelastede steder har været store i de første 2 finansår, hvorefter der skete et fald i udgifterne fra og med 1975/76. Det er vanskeligt at afgøre årsagen til dette fald, men det hænger formentlig sammen med, at antallet af uheldsbelastede steder blev nedbragt væsentligt de 2 første år.

Et studie af den sikkerhedsmæssige effekt af arbejder udført i 1973/74 og 1974/75 ("Sikkerhedsmæssig effekt af mindre anlægsarbejder, SSV, 1979") viser, at der er opnået en halvering i uheldstallet de pågældende steder som en følge af de gennemførte foranstaltninger. Den systematiske indsats på hovedlandevejsnettet har således givet gode resultater.

Som en konsekvens af den forøgede betydning, trafiksikkerhedsarbejdet tillægges, jfr. den trafikpolitiske redegørelse og debatten i folketinget i oktober 1975, er der sket en revurdering af de samfundsøkonomiske omkostninger pr. uheld med personskade. Pr. 1. juli 1979 regnes herefter med en samfundsøkonomisk omkostning pr. uheld med personskade på 257.500 kr., hvilket er en stigning i forhold til tidligere på ca. 50%.

Dette har medført, at førsteårsforrentningen for en given sikkerhedsfremmende foranstaltning er blevet tilsvarende forøget. Ved at fastholde grænsen på 10% i førsteårsforrentning som betingelse for at investere i uheldsbekæmpende arbejder har ændringen i enhedsprisen medført, en stigning i de midler, der forlods afsættes til sikkerhedsfremmer.de arbejder på hovedlandevejsnettet.

Enkelte af (amts)kommunerne afsætter tilsvarende forlods en pulje til black-spot arbejder. Hovedparten af (amts)kommunerne har imidlertid fortrækker at lade de sikkerhedsmæssige forhold indgå i det almindelige prioriteringsgrundlag, således at de i alle tilfælde foretager en sådan nuanceret vurdering af arbejderne, som også vejdirektoratet gennemfører ved arbejder, der ikke indgår i den særlige black-spot pulje. (Amts)kommunerne har således også ladet de sikkerhedsmæssige hensyn veje stadigt tungere, idet de således finder, at de herved tilgodeser kravet om sikkerhed samtidig med, at de gennem den generelle anvendelse af den nuancerede vurdering opnår den samlet mest hensigtsmæssige udnyttelse af ressourcerne.

Det er oplyst over for udvalget, at 5 amtskommuner ikke hidtil har deltaget i det samarbejde, der er igangsat mellem vejdirektoratet og de øvrige amtskommuner om opstilling af en fælles koordineret statistik. I denne statistik sammenstilles oplysninger om vejstrækningernes standard og andre tekniske data med trafikens størrelse og uheldsantal. Denne

statistik anvendes bl.a. til en systematisk black-spot udpegning af kryds og delstrækninger.

Udvalget skal henstille, at udarbejdelsen og anvendelsen af denne statistik bliver gjort landsdækkende og kan desuden anbefale, at arbejder med særlig høj sikkerhedsmæssig effekt forlods udtages til gennemførelse.

En opstilling af anvendte og budgetterede midler til black-spot arbejder som vist i tabel 11 for hovedlandeveysarbejder vil, som det fremgår ovenfor, ikke kunne foretages for landeveysnettet som helhed, og der kan derfor ikke umiddelbart foretages en økonomisk sammenligning af statens og amtskommunernes indsats på det rent. sikkerhedsmæssige område.

I bilag 6 er redegjort for trafikikkerheden i 1978 på de almindelige hovedlandeveje (eksklusive motorveje) og på landevejene. I bilaget er endvidere foretaget en sammenligning med trafikikkerhedsniveauet i 1972. Det fremgår af bilaget, at uheldsfrekvensen (dvs. antal personskaueheld pr. mio. kørte km) i 1978 var 0,48 på landeveje, mens den på hovedlandevejene tilsvarende var 0,40. I 1972 var de tilsvarende tal 0,65 for landeveje og 0,57 for hovedlandevejene . Uheldsfrekvensen er således faldet 26% på landeveje og 30% på hovedlandevejene siden 1972. Dette fald må især tilskrives indførelsen af generelle hastighedsgrænser, men også vejbestyrelsernes bevidste indsats for bekæmpelse af trafikuheld har bidraget til det store fald i uheldsfrekvensen.

Den konstaterede forskel i uheldsfrekvensen mellem hovedlandeveje og landeveje må primært tilskrives forskelle i vejgeometrisk standard (tracé og krydsudformning). En del af forskellen kan muligvis forklares af, at hovedlandeveje generelt har højere trafikintensitet end landeveje, idet man tidligere har fundet, at uheldsfrekvensen på en bestemt vejtype

Det skal bemærkes, at forskellen i uheldsfrekvensen på hovedlandeveje og landeveje reelt er større, end de anførte tal viser, idet de trafikuheld, der sker i kryds mellem hovedlandeveje og landeveje, ved opgørelsen er henført til hovedlandevejene. Det drejer sig om 5-10% af de registrerede trafikuheld på hovedlandevejene. Det bemærkes, at uheld i kryds mellem hovedlandeveje og kommuneveje ligeledes er henført til hovedlandeveje, og at uheld i kryds mellem landeveje og kommuneveje er henført til landeveje.

er faldende med voksende trafikintensitet. Som det fremgår af bilag 6, er den gennemsnitlige årsdøgntrafik mere end dobbelt så stor på hovedlandeveje (eksklusive motorveje) som på landeveje.

Nyere undersøgelser, såvel danske som svenske, kan imidlertid ikke entydigt bekræfte, at uheldsfrekvensen falder med voksende trafikintensitet. Derimod viser en svensk undersøgelse ("En olycksanalys av tvåfältiga huvudvägar med hastighetsbegrænsning 90 km/h", Meddelande nr. 55, Statens Väg- och Trafikinstitut, Sverige 1977), at der er en klar sammenhæng mellem kørebanebredde, linieføringsstandard og uheldsfrekvensen, således at brede veje med god tracé har lavere uheldsfrekvens end smalle veje og veje med små kurveradier.

At der bør være forskel i geometrisk standard af hovedlandeveje og landeveje er naturligt i betragtning af, at hovedlandevejene bærer den store trafik.

Forskellen i sikkerhedsniveauet på hovedlandeveje og landeveje afspejler således en forskel i geometrisk standard, og denne forskel er tilsyneladende ikke blevet mindre siden 1972. Der er således ikke noget, der tyder på en uheldig udvikling i sikkerhedsniveauet på hovedlandevejsnettet sammenlignet med landevejsnettet i den periode, den nuværende vejbestyrelsesordning har fungeret.

6.1.3 Organisatoriske forhold

Generelt

Den nuværende vejbestyrelsesordning indebærer, at der eksisterer ca. 300 selvstændige vejbestyrelser af vidt forskellig størrelse.

Ud over de opgaver, den enkelte vejbestyrelse varetager, findes en række fælles funktioner dækkende hele vejsektoren. Disse vejsektorfunktioner er nærmere beskrevet i afsnit 3.3. Løsningen af disse opgaver kræver dels et stærkt specialiseret personale, dels en række tekniske faciliteter. Disse forhold betinger et rimeligt stort arbejdsområde, således at vejsektorfunktionen næppe kan løses rationelt og rentabelt lokalt.

Det er herefter forudsat, at vejsektorfunktionerne under alle forhold mest hensigtsmæssigt placeres hos staten, men at de bør udøves i et snævert samarbejde med de øvrige vejbestyrelser.

Til statens særlige opgaver hører også udarbejdelsen af vejregler. Forholdene omkring vejreglerne er specielt behandlet i kapitel 9.

Den nuværende vejbestyrelsesordning med i princippet ligestillede vejbestyrelser og uden speciel statslig udgiftsrefusion på vejområdet indebærer, at det økonomiske og det administrative ansvar følges ad.

Herved er der skabt et væsentligt incitament til, at hver enkelt vejbestyrelse anvender sine ressourcer mest hensigtsmæssigt inden for sit område. Man har endvidere undgået, at amtskommunerne, som tilfældet var under ordningen før 1972, har måttet udarbejde en lang række projekter som grundlag for tilskud. Da de projekter, der blev udarbejdet, langt oversteg midlerne, betød ordningen et spild af ressourcer inden for planlægning og projektering. For andre hovedlandeveje end motorveje er princippet om, at økonomisk ansvar og administrative opgaver følges ad, dog ikke fuldt gennemført som følge af, at den daglige administration forestås af de vejbestyrelser, der er indgået samarbejdsaftale med.

De (amts)kommunale repræsentanter i udvalget fremhæver, at der er overordentligt store fordele ved den skete henlæggelse af dele af vejvæsenets bestyrelse til de samme myndigheder, som planlægger og administrerer en lang række andre sektorer med sammenhæng til vejvæsenet. Herved er det dels muligt rent teknisk at koordinere vejnettets udbygning og drift med byudviklingen, miljøhensyn m.v., dels muliggør ordningen, at den økonomiske planlægning kan ske på tværs af en række sektorer.

De statslige repræsentanter er enige i det hensigtsmæssige i et sådant myndighedssammenfald, når det drejer sig om veje, der overvejende har lokal betydning såsom bygader m.v.

De peger dog på, at det store antal vejbestyrelser betyder, at der rundt om i de tekniske forvaltninger er placeret samme slags tekniske eksperter, hvad der isoleret betragtet kan være urationelt, hvis deres eksper-

tise ikke kan udnyttes fuldt ud i den pågældende forvaltning. På den anden side findes en række primærkommuner, hvor de tekniske forvaltninger er så små, at der ikke altid er mulighed for at følge de nyeste vejtekniske erfaringer.

Endvidere indebærer et stort antal selvstændige vejbestyrelser efter deres opfattelse alt andet lige et større behov for koordination inden for vejsektoren, men samtidig et mindre behov herfor sektorerne imellem.

For hovedlandevejsnettets, der omfatter de veje, der har betydning ud over den enkelte region, finder de statslige repræsentanter derimod, at den eksisterende ordning med én vejbestyrelse er den mest hensigtsmæssige, idet vejbestyrelsen her skal varetage landsdækkende trafikale hensyn. De lokale synspunkter kommer her til orde dels gennem høringsreglerne i vejloven, dels gennem samarbejdet med amtskommunerne og visse primærkommuner i medfør af samarbejdsaftalerne om administrationen af hovedlandeveje. Ved denne ordning opnås også betydelige stordriftsfordele.

For så vidt angår de mere betydende landeveje kunne ønsket om en samlet prioritering og stordriftsfordelene efter deres opfattelse også tale for en tilsvarende ordning, jfr. afsnit 8.4 om stat og primærkommuner som eneste vejbestyrelser.

De statslige repræsentanter har yderligere ønsket at fremhæve det ønskelige i, at arbejdet med vejsektorfunktionen finder sted i en institution, der også har praktiske opgaver på et større vejnet. Ved ændringen i opgavefordelingen i 1972 skete der da også en omorganisation af det centrale vejvæsen, således at de departementale funktioner opretholdtes i departementet, medens vejdirektoratet, der hidtil havde været en afdeling i departementet, blev ændret til et egentligt direktorat, som fik underlagt de to laboratorier, statens vejlaboratorium og Vejdatalaboratoriet. Der blev ved denne omorganisation for første gang etableret en central teknisk organisation på vejområdet omfattende planlægning, projektering, anlæg, drift og vedligeholdelse samt forskning og udvikling.

Erfaringerne med denne sammenkobling af vejbestyrelses- og vejsektorfunktionerne har efter disse repræsentanternes opfattelse været positive.

Resultaterne kan bedst illustreres ved en opregning af de vigtigste initiativer og resultater i perioden fra 1972 frem til i dag, som kan tilskrives denne organisation. Dette er sket i bilag 7.

De har endelig ønsket at fremhæve, at udviklingen inden for vejsektoren i retning af stadigt stigende krav til planlægning og anvendelse af ressourcerne, baseret på objektive konsekvensbeskrivelser yderligere har understreget behovet for en sådan organisation med både praktisk og forskningsmæssig virksomhed.

Den organisatoriske opbygning af vejsektoren og personaleforbruget inden for sektoren

Udvalget har gennemgået den organisatoriske opbygning af vejsektoren og fremskaffet oplysning om personaleforbruget ved administration af vejsektoren.

Udvalget har ment, at det måtte ligge uden for dets opgave at foretage en egentlig virksomhedsundersøgelse og har for så vidt angår personaleforbruget vedrørende administrationen alene kunnet foretage en relativ vurdering.

Opbygningen af organisationen er beskrevet i bilag 8.

Personaleforbrug ved administration af vejsektoren

Udvalget har foretaget en opgørelse af personaleforbruget i 1977 ved administration af vejsektoren.

Administration omfatter alt arbejde, der vedrører vejsektoren, og som ikke er udførende..

Grænsen mellem udførende og ikke-udførende arbejde er fastsat således, at vejtmænd ikke er talt med, idet deres arbejde er anset for at være udførende. Der er således ikke tale om en opgørelse af hele det personale, der er beskæftiget i vejsektoren, men kun om personaleforbruget ved administrationo

Opgørelsen omfatter personaleforbruget i staten, amtskommunerne og kommunerne samt disse myndigheders anvendelse af konsulenter i forbindelse med administration af vejsektoren. Opgørelsen bygger på en spørgeskemaundersøgelse, som der er gjort rede for i bilag 9.

Opgørelsen er baseret på en totalopgørelse for så vidt angår personaleforbruget i amtskommunerne og i staten og disse myndigheders anvendelse af konsulenter, mens personaleforbruget i primærkommunerne, herunder Københavns og Frederiksberg kommuner, er baseret på oplysninger fra 12 primærkommuner. Dette betyder, at oplysningerne vedrørende personaleforbruget i primærkommunerne og disses anvendelse af konsulenter er præget af en vis usikkerhed.

Der er foretaget en opdeling af personaleforbruget efter vejkategori (hovedlandeveje, landeveje og kommuneveje), efter placering (stat, amtskommuner, kommuner og konsulenter) og efter arbejdets art (administration i forbindelse med drift og vedligeholdelse, anlæg og andet).

Det må understreges, at fordelingen efter vejkategori og især efter arbejdets art er præget af skøn og må betegnes som usikker.

Ud over den usikkerhed, som stammer fra, at tallene vedrørende primærkommuner og Københavns og Frederiksberg kommuner er baseret på en stikprøve og ikke er totalopgørelse, er der, som anført i bilag 9, en række usikkerhedsmomenter i forbindelse med opgørelsen. Alle oplysninger er derfor angivet i tal, der er delelige med 50.

I tabel 12 er vist det samlede personaleforbrug ved administration af vejsektoren fordelt efter placering. Det fremgår af tabel 12, at lidt over halvdelen af personalet er placeret i kommunerne, mens omkring 1/3 er placeret i stat og amtskommuner.

I tabel 13 er vist personaleforbruget ved administration af vejsektoren, fordelt på vejkategori. I tabellen er endvidere vist vejnettets længde 1. januar 1973.

Tabel 12. D t samlede personaleforbrug ved administration af vejsektoren, fordelt efter placering

Placering	Antal heltidsbeskæftigede	
	absolut	relativt (%)
Stat	500	15
Amtskommuner	600	18
Primærkommuner 1)	1750	53
Konsulenter	450	14
I alt	3300	100

1) inklusive Københavns og Frederiksberg kommuner.

Tabel 13. Personaleforbrug ved administration af vejsektoren, fordelt efter vejkategori, samt vejnettenes længde

Vejkategori	Antal heltidsbeskæftigede		Antal km vej	
	absolut	relativt (%)	absolut	relativt (%)
Hovedlandeveje	850	26	4600	7
Heraf anlæg af motorveje	250	(8)	-	-
Landeveje	450	14	6800	10
Kommuneveje	1850	56	55700	83
Fælles for alle vej kategorier	150	4	-	-
I alt	3300	100	67100	100

Det fremgår af tabel 13, at der er beskæftiget lidt under dobbelt så mange med administration af hovedlandeveje, herunder motorveje, som med landeveje, mens der er knap 50% flere kilometer landeveje. En sådan direkte sammenstilling af tal for personale og vejnetslængde, som er anvendt i tabel 13, forudsætter imidlertid, at der ikke er forskel på en kilometer kommunevej, en kilometer landevej og en kilometer hovedlandevej (herunder motorveje). I tabel 14 er derfor vist personaleforbrug ved administration af vejsektoren, fordelt efter vejkategori, samt de samlede vejudgifter i faste priser i 1977/78 for statsveje og 1977 for amts- og kommuneveje for hver vejkategori. De samlede udgifter omfatter såvel udgifter til anlæg som til drift og vedligeholdelse og andre udgifter.

Af tabel 14 ses, at der er overensstemmelse mellem den relative fordeling af personaleforbruget efter vejkategori og de samlede vejudgifters relative fordeling efter vejkategori.

Tabel 14. Personaleforbrug ved administration af vejsektoren, fordelt efter vejkategori, samt udgifterne til de enkelte vej kategorier 1977/78 (77)

Vejkategori	Antal heltidsbeskæftigede		Udgifter 1977/78 (77) (mio. kr.)	
	absolut	relativt (%)	absolut	relativt (%)
Hovedlandeveje	850	26	1186	25
Heraf anlæg af motorveje	250	(8)	(403)	(9)
Landeveje	450	14	713	15
Kommuneveje	1850	56	2776 ¹⁾	60
Fælles for alle vej kategorier	150	4	-	-
I alt	3300	100	4675	100

note 1): inklusive udgifter til anlæg af offentlige udstykningsveje.

Endelig er i tabel 15 vist personaleforbruget, fordelt efter vejkategori og arbejdets art. Tabel 15 omfatter ikke de 150 heltidsansatte, der ikke kan fordeles på vejkategori, jfr. tabel 13 og 14.

Af tabel 15 ses bl.a., at for hovedlandeveje og landeveje kræver administration af anlægsarbejdet det største antal heltidsbeskæftigede, efterfulgt af andre opgaver (planlægning m.v.), mens drift og vedligeholdelse kræver det mindste antal heltidsansatte. For kommuneveje derimod gælder, at der her anvendes det største antal heltidsbeskæftigede til andre opgaver (planlægning m.v.) efterfulgt af administration i forbindelse med anlægsarbejder og drift og vedligeholdelse.

Udvalgets vurdering er, at ordningen under de givne forudsætninger fungerer tilfredsstillende såvel organisatorisk som administrativt. Vedrørende samarbejdsaftalerne henvises til afsnit 6.5.

Tabel 15. Personaleforbrug ved administration af vejsektoren, fordelt efter vejkategori og arbejdets art

Arbejdets art	Hovedlande- veje	Lande- veje	Kommune- veje	I alt
Heraf drift og ved- ligeholdelse	100	100	500	700
med anlæg	500	200	650	1350
med andre opgaver (planlægning m.v.)	250	150	700	1100
I alt	850	450	1850	3150

6.1.4 Udvalgets overvejelser

Udvalgets vurderinger og overvejelser vedrørende ressourceanvendelsen indgår i de enkelte afsnit 6.1.1-6.1.3, hvortil der nærmere skal henvises.

Sammenfattende kan det på grundlag af de oplysninger, der har været til rådighed, siges, at den nugældende ordning under de givne forhold har fungeret tilfredsstillende såvel i økonomisk som i organisatorisk-administrativ henseende.

Det fremgår klart for så vidt angår hovedlandevejene, hvor der foreligger et omfattende materiale for hele området, og hvor den fremsatte kritik om utilstrækkelige investeringer i hovedlandevejsanlæg og vedrørende hovedlandevejenes vedligeholdelsestilstand og trafiksikkerheden på disse veje, ganske har kunnet tilbagevises.

For så vidt angår anlægssiden foreligger der for landevejenes vedkommende nærmere oplysninger vedrørende de større anlægsarbejder, der forelægges vejdirektoratet.

De (amts)kommunale repræsentanter finder det ikke gennem det foreliggende materiale godtgjort, at den af amtsrådene anvendte prioriteringsmetode generelt skulle betyde et højere investeringsniveau på landevejene end på hovedlandevejene.

De statslige repræsentanter mener, at materialet kunne tyde på, at der ved anvendelsen af den statslige trafikpolitik og de statslige prioriteringsmetoder ville kunne blive tale om et lavere investeringsniveau på landevejene.

For kommunevejenes vedkommende har udvalget ikke på tilsvarende vis haft grundlag for at foretage en vurdering af anlægsinvesteringerne. De statslige repræsentanter mener dog, at der er materiale, der kunne tyde på, at den trafikpolitiske målsætning om nedsættelse af serviceniveauet ikke er slået igennem på vejanlæg i kommunerne endnu. De (amts)kommunale repræsentanter afviser, at man kan drage en sådan slutning af det nævnte materiale, der alene viser, at et forslag til vejregler, der direkte har til formål at nedsætte standarden ved gadeprojektering, også vil opfylde dette formål.

Vedrørende vedligeholdelsessiden er der efter de statslige repræsentanternes opfattelse forhold, der tyder på et for højt niveau for vedligeholdelsen af de amtskommunale veje som helhed, medens de (amts)kommunale repræsentanter mener, at usikkerhedsmomenterne i forbindelse med de foretagne undersøgelser er så fremtrædende, at resultatet ikke kan give grundlag for en antagelse herom.

For kommunevejenes vedkommende foreligger der ikke tilstrækkeligt materiale til en detaljeret bedømmelse af vedligeholdelsesvirksomheden. Udvalget har således alene konstateret, at der ikke er tale om væsentlige variationer i de samlede vedligeholdelsesudgifter fra 1972/73 og frem til 1978.

Der er enighed i udvalget om at anbefale, at vedligeholdelsesplanlægningen i (amts)kommunerne i videre omfang, end det nu er tilfældet, suppleres med objektive målinger.

Vedrørende trafiksikkerhedsarbejdet skal udvalget henstille, at udarbejdelsen og anvendelsen af den koordinerede uheldsstatistik bliver gjort landsdækkende, og kan desuden anbefale, at arbejder med særlig høj sikkerhedsmæssig effekt forlods udtages til gennemførelse.

6.2 Folketingets og regeringens mulighed for indflydelse på udviklingen inden for vejsektoren som helhed

Staten har, som det er tilfældet ved andre sektorer, interesser i styring af vejsektoren som helhed.

Disse styringsinteresser kan groft set deles i to grupper, en interesse i en økonomisk styring af den samlede vejsektor og en interesse i en teknisk styring af sektoren.

Den tekniske styringsinteresse refererer sig kort sagt til ønsket om anvendelse af bestemte kriterier for anlæg og vedligeholdelse af i alt fald det overordnede vejnet. Kriterierne vedrører f.eks. spørgsmålet om tilgængelighed, serviceniveau, trafiksikkerhed og miljø.

Den økonomiske styringsinteresse sigter på, at de midler, der er til rådighed **for** vejsektoren som helhed, anvendes mest hensigtsmæssigt, dvs. at der er et rimeligt forhold mellem de midler, der anvendes til hovedlandeveje, og de midler, der anvendes til (amts)kommunale veje. Endvidere tager den sigte på en videre trafikpolitik, der f.eks. kan betyde omfordeling af investeringerne inden for trafiksektoren til fordel for den kollektive trafik frem for den individuelle trafik. Spørgsmålet om muligheden for at anvende vejsektorens midler med rent konjunkturpolitisk sigte eller at foretage en omfordeling til en anden samfundsmæssig anvendelse hører kun hjemme her i den forstand, at virkningen af f.eks. en konjunkturpolitisk stramning skal kunne slå igennem inden for hele vejsektoren. Dette må ske med et rimeligt forhold mellem det primære og det sekundære vejnet og mellem anlæg og drift og vedligeholdelse af de forskellige vej kategorier. Det ligger ikke heri, at der skal være tale om en detaljstyring af den enkelte (amts)kommunale vejbestyrelses virksomhed. Der sigtes alene på fastlæggelse af visse rammer, inden for hvilke den enkelte vejbestyrelse kan bestemme virksomheden.

Der vil ikke i praksis være en skarp sontring mellem den økonomiske og den tekniske styringsinteresse, idet en økonomisk styring har indflydelse på vejenes tekniske udformning, og den tekniske styring har økonomiske konsekvenser.

6.2.1 Vejlovens bestemmelser

Som anført i kapitel 3 er vejloven baseret på en ordning med principielt ligestillede vejbestyrelser, hvor koordinationen af de forskellige vejbestyrelses virksomhed baseres på en gensidig høringsprocedure, og ensartetheden i standarden opnås på grundlag af fastsættelse af normer og regler.

Der er i bilag 10 foretaget en undersøgelse af, om der er styringsmuligheder i samarbejdsbestemmelserne, der, som det ligger i betegnelsen, er gennemført med et andet sigte.

Som det fremgår af bilaget, giver høringsbestemmelserne, der særligt omfatter vejplanlægning (lovens kapitel 3) og beslutninger om anlagsarbejder (lovens kapitel 2), kun meget begrænsede styringsmuligheder.

Ved optagelse på vejplan og ved anlæg af primærkommunale veje skal vejdirektoratet således kun høres, når de pågældende veje skærer eller har forbindelse med en hovedlandevej.

Når det drejer sig om landeveje, skal optagelse på vejplan eller større anlægsarbejder vel i alle tilfælde forelægges vejdirektoratet. Men efter lovens baggrund må det antages, at en anvendelse af bestemmelserne til en statslig styring må begrænses til de tilfælde, hvor de amtskommunale anlæg har en direkte eller indirekte indflydelse - som f.eks. parallelforbindelser til hovedlandeveje eller landevejsanlæg, der betyder en ændring af forudsætningerne for et planlagt hovedlandevejsarbejde - på de statslige veje. Det skønnes i øvrigt, at ca. halvdelen af de amtskommunale anlægsbevillinger vedrører større arbejder, der skal forelægges vejdirektoratet.

En række andre bestemmelser i vejloven er også gennemgået i bilaget, herunder klage- og tvistighedsbestemmelser, der ligeledes kun giver meget begrænset mulighed for styring.

Der er i loven hjemmel til efter særskilt bevilling at yde statslige tilskud til (amts)kommunale vejarbejder, men bestemmelsen, der ikke har

været anvendt endnu, har i hvert fald et så snævert anvendelsesområde, at den ikke vil kunne udgøre et væsentligt styringsmiddel.

Derimod vil ministerens beføjelse til at iværksætte tekniske, økonomiske og statistiske undersøgelser, der er af betydning for planlægning, anlæg og vedligeholdelse: af hovedlandevejene eller for vejvæsenet som helhed, have mulighed for at kunne virke som styringsmiddel på længere sigt.

Tilsvarende gælder ministerens beføjelse til at fastsætte almindelige regler og normer vedrørende vejene. Disse vejregler kan gøres bindende, men selv om de udformes som vejledende, må det antages, at de i alt fald på længere sigt vil have en betydelig gennemslagskraft for hele vejsektoren.

6.2.2 Statens rolle som vejbestyrelse

Den måde, et statsligt vejnet bestyres på, må antages at medføre en afsmittende virkning på den (amts) kommunale vejpolitik.

Denne virkning fremkommer på flere måder. For det første betyder det statslige vejnets tilstedeværelse i samtlige amtskommuner, at der mellem staten og alle amtskommuner samt en lang række primærkommuner kræves et direkte, snævert teknisk samarbejde ud over, hvad der følger af de tidligere nævnte høringsbestemmelser. Projektering og tilsyn med hovedparten af alle større anlægsarbejder på hovedlandevejene, bortset fra motorvejene foretages således af amtskommunerne eller af de pågældende primærkommuner efter retningslinier og aftaler med vejdirektoratet. Ved udarbejdelsen af projekterne får de lokale myndigheder således et klart indtryk af den af staten ønskede vejpolitik for det overordnede vejnet. Driften og vedligeholdelsen af statens veje sker ligeledes ved lokal foranstaltning, og gennem de løbende budget- og standardforhandlinger med de enkelte vejbestyrelser får disse også på dette område en tæt indsigts i den af staten ønskede vejpolitik.

Samarbejdsaftalerne om disse forhold, der er indgået mellem staten og samtlige amtsråd samt en række kommunalbestyrelser, indebærer således en ikke ringe afsmittende virkning på samarbejdspartners veje. Herudover

vil statens beslutninger vedrørende dets eget vejnet i et bestemt område direkte kunne have indflydelse på de lokale myndigheders beslutninger vedrørende deres vejnet, dels som følge af, at der er sammenhæng i vejnettet, dels fordi drift og vedligeholdelse i praksis i mange tilfælde naturligt foregår i sammenhængende arbejdsoperationer.

De (amts)kommunale repræsentanter vil ikke bestride, at den afsmittende virkning eksisterer. De mener imidlertid, at den er for usikker i sin virkning, og at den ikke kan være et afgørende moment for opretholdelsen af et landsdækkende statsligt vejnet.

Samarbejdet om den overordnede vejplanlægning var tidligere formaliseret i de såkaldte vejplanudvalg, der var nedsat for hver amtskommune (i hovedstadsområdet omfattende Københavns, Frederiksborg og Roskilde amtskommuner samt Københavns og Frederiksberg kommuner var der dog kun ét udvalg) og havde repræsentanter for de 3 vejbestyrelsesgrupper i området. Disse udvalg virkede i forbindelse med udarbejdelsen af skitse til vejplan af 1975, der omfattede hele det overordnede vejnet. Udvalgene er senere ophævet, da amtsrådene fandt, at deres opgave var løst, og amtsrådene mente, at det videre samarbejde kunne foregå mellem vejdirektoratet og den enkelte amtskommune.

6.2.3 Anden lovgivning

Der findes i en række love bestemmelser, der regulerer og dermed indebærer en vis styring af de (amts)kommunale vejbestyrelses virksomhed. Det gælder naturfredningsloven, miljølovgivningen, landbrugslovgivningen og planlægningslovene.

Særligt disse sidste har interesse, idet man her kan rejse spørgsmålet, om staten som øverste vejsektormyndighed i medfør af disse bestemmelser har mulighed for styring af de (amts)kommunale vejbestyrelses virksomhed.

Efter regionplanlovene skal der i regionplanerne optages retningslinier for bl.a. fordelingen af den fremtidige byvækst på de enkelte dele af amtskommunen, herunder for afgrænsningen af byzonerne, samt for omfanget

og beliggenheden af overordnede centre, større trafik anlæg og andre tekniske anlæg. Der tænkes i denne forbindelse bl.a. på statslige veje, der gennem deres optagelse i regionplan kan have indvirkning på planen for de kommunale vejanlæg. Endvidere tænkes der på amtskommunale veje samt større kommunale veje, der har betydning for den regionale struktur. Ved regionplanerne sker der altså en fastlæggelse af vejnettets struktur i regionen. Der må dog her peges på, at der kun i meget begrænset omfang forudsættes nye overordnede veje, hvilket også har vist sig i de forslag til regionplaner, der er indsendt til staten.

Efter forhandling med de ministre, hvis sagsområde særligt berøres, kan miljøministeren som led i landsplanlægningen bestemme, at nærmere angivne forudsætninger skal lægges til grund for regionplanlægningen (landspandirektiver). Man har dog hidtil været tilbageholdende med at benytte dette middel.

Endvidere skal miljøministeren årligt afgive en landsplanredegørelse, som, forinden den afgives, forelægges bl.a. trafikministeren. Det kan her nævnes, at det i 1976-redegørelsen understregedes, at bymønstret må planlægges, således at der bliver det fornødne grundlag for en forbedret kollektiv trafik. Disse redegørelser har ikke umiddelbart bindende virkning for de kommunale myndigheder, men vil virke som vejledning under regionplanarbejdet. I øvrigt er en regionplanvejledning udarbejdet i samarbejde med de kommunale foreninger og de berørte ministerier, hvor selvsagt den ovennævnte henstilling om fremme af et grundlag for en forbedret kollektiv trafik er omtalt.

Kommuneplaner og lokalplaner **skal** udformes i overensstemmelse **med regionplanerne**.

Det videre regionplanarbejde forudsættes for vejenes vedkommende at foregå i et teknisk samarbejde med vejdirektoratet.

Regionplanforslagene gennemgås af miljøministeriet i samarbejde med berørte ministerier, og ministeriet kan i forbindelse med en efterfølgende godkendelse efter forhandling med regionplanmyndighederne foretage de ud fra landsplanhensyn nødvendige ændringer. Dette vil bl.a. kunne ske på initiativ af de berørte sektorministerier.

Det må antages, at der ikke gennem planlægningslovgivningen er mulighed for at influere direkte på amtskommunernes og kommunernes samlede udgifter til vejformål.

Anderledes forholder det sig imidlertid med hensyn til gennem den fysiske planlægning at påvirke udgiftsbehovet. Gennem en hensigtsmæssig placering af boliger, arbejdspladser og service kan transportbehovet og **dermed behovet for nyanlæg og udvidelser af overordnede veje begrænses.**

Denne omend langsigtede påvirkning er i realiteten den eneste nåde, hvorved man uden standardforringelser kan opnå besparelser.

Dette indebærer, at staten for at opnå en sådan påvirkning gennem regioplanarbejdet må påvise de muligheder, der på denne måde er for at begrænse transportbehovet og frigøre ressourcer til andre formål.

Også når det gælder enkeltprojekter, kan planlægningslovgivningen medvirke til en styring. Dette skyldes, at den sammenfattende fysiske planlægning er bestemmende for arealanvendelsen og dermed mere direkte end vejlovgivningen kan udelukke konflikter med vejenes omgivelser.

Som det ses, vil der alene være tale om en styring, der har virkninger på længere sigt.

6.2.4 Statens styringsmidler til generel økonomisk styring af (amts)kommunerne

Sparevejledninger

I foråret 1977 udsendte flere ministerier sparevejledninger på forskellige områder, herunder vejområdet. Sparevejledningerne fremkom på et tidspunkt, hvor man samtidig af konjunkturpolitiske grunde ønskede en udvidelse af den offentlige sektor. Det er derfor vanskeligt at vurdere, hvorvidt sparevejledningerne har haft nogen egentlig effekt på den (amts)kommunale økonomi.

Henstilling om uændret udskrivningsprocent

I 1977 henstillede regeringen, at (amts)kommunerne fastsatte udskrivningsprocenten for 1978 uændret. Samtidig pålagdes (amts)kommunerne øgede byrder i forbindelse med gennemførelsen af beskæftigelsesplanen.

Specielle foranstaltninger

I årene 1971/72-1973/74 fastsatte indenrigsministeriet lånerammer for de enkelte (amts)kommuner efter forudgående forhandlinger om den samlede låneramme med de kommunale organisationer og Københavns og Frederiksberg kommuner. Fra og med 1974/75 erstattedes lånerammerne for den enkelte kommune med aftaler om, hvor stor en andel af en kommunes investeringsaktivitet, der skal finansieres **ved** selvfinansiering. **Selvfinansieringsreglerne** har været baseret på frivillige aftaler og gælder ikke for amtskommunerne.

Sideløbende med lånerammerne fastsatte indenrigsministeriet efter forhandlinger med de kommunale organisationer og Københavns og Frederiksberg kommuner investeringsrammer fra og med 1973/74. Investeringsrammerne er senere ophævet. Investeringsrammerne var baseret på frivillige aftaler.

I 1973 indførtes bygge- og anlægsstop gennem en af boligministeriet udsendt bekendtgørelse. Det meddeltes heri, at bygge- og anlægsarbejder for staten, kommuner, amtskommuner og kommunale fællesskaber tidligst måtte igangsættes den 1. november 1973, medmindre der inden den 13. april 1973 var indgået bindende aftaler om igangsættelse inden 1. november 1973.

Bygge- og anlægsstoppet blev senere forlænget til 1. oktober 1974, men blev ophævet igen i juli 1974.

Hjemmelen til bygge- og anlægsstoppet fandtes i § 52 i lov om boligbyggeri.

Den 3. september 1971 vedtog folketinget lov om den (amts)kommunale beskatning for 1972/73, hvorved der indførtes et skatteloft. Med loven

fastsattes en øvre grænse for væksten i den (amts)kommunale indkomst- og grundbeskatning- Disse bestemmelser er senere ophævet.

Indenrigsministeriet udsendte den 29. juni 1979 et cirkulære om rammer for kommunernes og amtskommunernes økonomi i regnskabsåret 1980. Cirkulæret var forinden forhandlet med de kommunale organisationer og har karakter af en række henstillinger til kommunalbestyrelser og amtsråd. Det fremgår imidlertid af cirkulæret, at dersom det viser sig umuligt for amtsråd og kommunalbestyrelser at følge disse henstillinger, vil regeringen søge målsætningen opnået ved lovgivning.

Af indenrigsministeriets skrivelse af 26. februar 1980 til samtlige kommunalbestyrelser og amtsråd fremgår, at kommunalbestyrelserne og amtsrådene under ét stort set har fulgt regeringens henstillinger. På baggrund af udsigterne for den økonomiske situation henstilles det dog samtidig, at kommunalbestyrelser og amtsråd ikke meddeler tillægsbevillinger, der forøger udgifterne ud over de beløb, der er forudsat afholdt i 1980, således at tillægsbevillinger kun gives i det omfang, der gennemføres besparelser af mindst tilsvarende størrelse.

Øvrigt budgetsamarbejde mellem staten og (amts)kommunerne

De forannævnte foranstaltninger udgjorde de væsentligste elementer i budgetsamarbejdet mellem staten og (amts)kommunerne. Samarbejdet har herudover i de senere år bl.a. omfattet drøftelser i forbindelse med den årlige regulering af puljen for tilskud efter objektive udgiftsbehovskriterier, hvor særligt spørgsmålet om regulering som følge af omlægninger i opgavefordelingen og ny lovgivning har givet anledning til drøftelser.

Systemet af generelle tilskud består af skattegrundlagstilskud, der tildeles de (amts)kommuner, hvis beskatningsgrundlag pr. indbygger ligger under et bestemt niveau, og tilskud til (amts)kommunerne efter objektive udgiftsbehovskriterier.

Disse beløb er ikke øremærkede, og (amts)kommunerne bestemmer selv, hvorledes pengene skal anvendes.

Herudover **har der** bl.a. været et samarbejde om (amts)kommunernes nye regnskabs- og budgetsystem, herunder om de (amts)kommunale indberetninger til Danmarks Statistik med det formål at få et bedre overblik over økonomi m.v. for den samlede offentlige sektor.

6.2.5 Udvalgets overvejelser

De statslige repræsentanter finder, at statens funktion som vejbestyrelse er et virkemiddel, som har betydelig vægt for gennemførelsen af statens trafikpolitik. Dels omfatter vejbestyrelsesfunktionen en i trafikal og udgiftsmæssig henseende væsentlig del af det danske vejnet. Dels har staten i kraft af det statslige vejnets størrelse en indirekte indflydelse på de (amts)kommunale vejbestyrelses virksomhed. De (amts)kommunale repræsentanter er af den opfattelse, at andre styringsmidler må foretrækkes i relation til de (amts)kommunale veje såvel fra et statsligt som fra et (amts)kommunalt synspunkt.

I statens funktion som vejbestyrelse ligger, at på en væsentlig del af vejnettet, nemlig hovedlandevejene, har staten de fulde styringsmuligheder såvel i teknisk som i økonomisk henseende.

Vedrørende det (amts)kommunale vejnet, dvs. landevejene og kommunevejene, kan konkluderes følgende:

På det tekniske område vil de væsentligste styringsmidler være høringsprocedurer, normer - vejledende eller bindende -, rådgivning og vejledning fra statens side samt efter de statslige repræsentanternes opfattelse selve eksistensen af en større statslig vejbestyrelse. På det kortere sigt må styringsmulighederne betragtes som begrænsede, bl.a. fordi det tidspunkt, hvor f.eks. normer og regler får virkning, er afhængigt af den fysiske takt for arbejderne på vejnettet. På det længere sigt skønnes statens virkemidler at have en væsentlig effekt.

På det økonomiske område ligger det således, at der på det kortere sigt må bygges på henstillinger, vejledninger og aftaler. Der er altså ikke mulighed for staten for uden sådanne aftaler eller uden, at (amts)kommunerne følger sådanne henstillinger eller vejledninger, at indvirke væ-

sentligt på de (amts)kommunale vejudgifter. Det gælder styring med snævert vejpolitisk sigte, med videre trafikpolitisk sigte og med videre samfundsmæssigt eller rent konjunkturpolitisk sigte. De (amts)kommunale repræsentanter ønsker her at fremhæve, at erfaringen viser, at styringen på det generelle økonomiske område har vist sig særdeles effektiv med henstillinger, aftaler m.v., og er af den opfattelse, at noget tilsvarende ville staten have mulighed for på vejområdet specielt, hvis dette måtte vise sig nødvendigt. De statslige repræsentanter har heroverfor anført, at staten på grund af, at den ikke er i besiddelse af tilstrækkelige oplysninger om virksomheden inden for den (amts)kommunale vejsektor, ikke reelt har haft denne mulighed specielt på vejområdet. På det længere sigt vil foruden aftaler, henstillinger og vejledninger også statens indflydelse gennem regionplanlægningen kunne have betydning, ligesom også de ovennævnte virkemidler fra det tekniske område, altså normer og efter de statslige repræsentanternes opfattelse også den afsmittende virkning fra statens virksomhed som vejbestyrelse, vil kunne **have** indflydelse på de (amts)kommunale vejudgifter. Under ét betragtet vil disse virkemidler på det længere sigt have en væsentlig effekt.

De (amts)kommunale repræsentanter er herefter af den opfattelse, at staten med det nuværende system vil kunne gennemføre en samlet vejsektorpolitik som led i statens trafikpolitik, idet der må antages at vejre tilstrækkelige styringsmidler såvel på det økonomiske som det tekniske område.

De statslige repræsentanter finder, at staten med det nuværende system på det længere sigt nok vil kunne præge de (amts)kommunale vejbestyrelseres virksomhed, men anser ikke de foreliggende styringsmidler for tilstrækkelige til gennemførelse af den statslige trafikpolitik. På det kortere sigt finder de, at styringsmidlerne på det tekniske område må betragtes som begrænsede, at der på det økonomiske område alene kan bygges på henstillinger, vejledninger og aftaler, og at staten i denne forbindelse mangler oplysninger om virksomheden inden for den (amts)kommunale vejsektor.

6.3 Den eksisterende vejbestyrelsesordning set i relation til planlægningslovgivningen

En række andre sektorinteresser berøres selvsagt af virksomheden på vejområdet. Det gælder frednings-, miljø- og landbrugsinteresser. Samarbejdet mellem de myndigheder, der varetager disse interesser, og vejmyndighederne er dels fastlagt i lovgivningen, dels udbygget i praksis. Der tages således ved beslutninger om vejanlæg (linieføring og øvrig udformning) vidtgående hensyn til disse interesser, der undertiden kan være udslagsgivende ved prioriteringen af vejanlæggene, og der synes ikke at være organisatoriske vanskeligheder i samarbejdet med de pågældende myndigheder. Udvalget betragter det derfor ikke som sin opgave at vurdere koordinationen med disse sektorinteresser, men har derimod set på spørgsmålet om vejplanlægningens koordination med planlægningen i henhold til lovene om lands-, region- og kommuneplanlægning. Som tidligere nævnt har Amtsrådsforeningen som det væsentligste argument for en ændret opgavefordeling peget på amtsrådenes stilling som regionplanmyndigheder.

6.3.1 Lands- og regionplanlovene

Lands- og regionplanloven og lov om regionplanlægning i hovedstadsområdet bestemmer, at regionplanmyndigheden - i hovedstadsområdet Hovedstadsrådet, i det øvrige land amtsrådet - skal udarbejde et forslag til regionplan.

Da der ikke forudses en sammenfattende landsplan, skal den samordning af udviklingen i området, som regionplanen repræsenterer, ikke blot afspejle regionplanmyndighedens ønsker ud fra en helhedsvurdering, men skal også indeholde de nærmere angivne forudsætninger, miljøministeren som led i landsplanlægningen i medfør af § 4 i lands- og regionplanloven kan bestemme skal lægges til grund for regionplanlægningen (de såkaldte landsplandirektiver).

Da regionplanlægningen i princippet skal afklare alle konflikter mellem arealinteresser på det nationale og regionale niveau, skal desuden de overordnede sektorinteresser indarbejdes i regionplanen i den udstrækning, de forudsætter en afvejning i forhold til andre interesser.

I konsekvens heraf opregner lovene de overordnede interesser, som regionplanen skal udstikke retningslinier for, retningslinier, som vil være bindende for regionplanmyndighedens og kommunalbestyrelsernes planlægning og dispositioner, og som må forventes efterlevet også af staten. Det drejer sig for det første om retningslinier for fordelingen af den fremtidige byvækst i amtskommunen, herunder afgrænsning af byzonerne, for det andet om retningslinier for arealanvendelsen i det åbne Land (f.eks. jordbrugs- og fredningsinteresser) og endelig for det tredje om retningslinier for omfanget og beliggenheden af større trafik anlæg og andre tekniske anlæg.

Der tænkes i denne forbindelse bl.a. på statslige og amtskommunale veje. Desuden på større kommunale veje, når de er af regional betydning.

6.3.2 Kommuneplanloven

Kommuneplaner

Kommuneplanloven, der har afløst byplanloven og planlægningsbestemmelserne i de hidtidige byggelove, giver regler for den oversigtlige kommunale planlægning i form af kommuneplaner.

I kommuneplanerne, der udarbejdes af kommunerne inden for rammerne af en godkendt regionplan, vil der for hele kommunen blive fastlagt en hovedstruktur og for de enkelte dele af kommunen rammer for lokalplanernes indhold.

I både kommuneplanernes hovedstruktur og rammedel fastsættes nærmere retningslinier bl.a. for bebyggelse og trafik anlæg.

Amtsrådet påser, at et forslag til kommuneplan er i overensstemmelse med regionplanlægningen og de såkaldte landsplandirektiver i medfør af lands- og regionplanlovens § 4.

I tilfælde af uenighed mellem amtsrådet og kommunalbestyrelsen skal det pågældende spørgsmål indbringes for miljøministeren til afgørelse forud for kommunalbestyrelsens vedtagelse.

Lokalplaner

De tidligere bestemmelser om byplanvedtægter i henhold til byplanloven samt bestemmelser om retningsplaner og reguleringsplaner i de tidligere byggelove er afløst af lokalplaner.

I lokalplanerne kan optages bestemmelser om en lang række areal- og bebyggelsesforhold. Endvidere kan optages bestemmelser om vej- og stiforhold og andre forhold af færdselsmæssig betydning, herunder bestemmelser om adgangsforholdene til færdselsarealer og adskillelse af trafikanterne.

Kommunalbestyrelserne skal tilvejebringe en lokalplan, før der gennemføres større udstykninger eller større bygge- eller anlægsarbejder, herunder nedrivninger af bebyggelse.

Det fremgår af bemærkningerne til forslaget til kommuneplanloven, at der under dette begreb principielt må henføres vejanlæg, der medfører væsentlige miljømæssige konsekvenser.

Særligt om vejanlæg er det i bemærkningerne anført, at lokalplanpligten må ses i lyset af behovet for, at der senest samtidig med vejanlæggets udførelse træffes beslutning om anvendelsen af de til vejen grænsende arealer, herunder om eventuel støjafskærmning.

Lokalplanerne skal respektere region- og kommuneplaner og vedtages som altovervejende hovedregel endeligt af kommunalbestyrelsen.

Ud fra de særlige hensyn, som de varetager, har de statslige sektormyndigheder (modsat hvad der gælder ved kommuneplanerne) ligesom amtsrådet indsigelsesadgang med opsættende virkning.

I tilfælde af uenighed mellem på den ene side kommunalbestyrelsen og på den anden side amtsrådet eller den statslige sektormyndighed skal det pågældende spørgsmål indbringes for miljøministeren til afgørelse forud for kommunalbestyrelsens vedtagelse.

6.3.3 Vejplanlægning i relation til region- og kommuneplanlægning

Kommuner

Opgavefordelingen på vej- og planlægningsområdet korresponderer i den forstand, at det lokale vejnet administreres af de kommunale myndigheder, der samtidig har ansvaret for den fysiske planlægning i kommunen. Herved sikres en praktisk sammenhæng mellem de to administrationsområder. Om korrektioner på opgavefordeling på vejområdet for så vidt angår overordnede veje i byzone henvises til afsnit 6.4.

I praksis foretages den egentlige vejplanlægning i kommunerne i vid udstrækning i forbindelse med den øvrige fysiske planlægning, først og fremmest i forbindelse med den sammenfattende fysiske planlægning, kommuneplanlægningen (dispositionsplanlægningen), men også i forbindelse med den mere detaljerede fysiske planlægning gennem udarbejdelse af lokalplaner (tidligere byplanvedtægter, bygningsvedtægter).

I større kommuner vil der ofte være tale om en særlig sektorplanlægning på vej- og trafikområdet, hvor man foretager egentlige trafikanalyser og på baggrund heraf og de øvrige grundforudsætninger om kommunens udvikling udarbejder planer for udbygningen af det kommunale vejnet og den kollektive trafik.

Både hvor der er tale om en særlig sektorplanlægning, og hvor vejplanlægningen indgår i den almindelige fysiske planlægning, vil der være tale om en lang række berøringsflader med anden sektorplanlægning i kommunen og med sektorplanlægningen hos andre myndigheder.

For såvel større som mindre kommuner gælder det, at en række vejinvesteringer vil være direkte afledt af den overordnede fysiske planlægning, der bestemmer byudviklingen. Kommunernes planlægning kan desuden være påvirket af specielt udtrykte borgerønsker om vejanlæg, vejforbedringer m. v.

Amts kommuner

Amtsrådenes vejplanlægning sker i snæver sammenhæng med regionplanlægningen. Påvirkningen mellem de to former for planlægning er gensidig.

På den ene side kan en udvikling, igangsat ved regionplanlægningen eller af andre forhold, have skabt et behov for vejforanstaltninger, der er så omfattende, at de kun bør iværksættes efter en sammenfattende planlægning.

På den anden side kan der ved regionplanlægningen være opstillet en målsætning, f.eks. for et givet områdes udvikling, som kan nås bl.a. ved foranstaltninger på vejnettet. Endvidere kan det være en regional målsætning, udtrykt i den offentlige debat om regionplanlægningen, at serviceniveauet skal sænkes eller hæves i et område. I sådanne tilfælde vil regionplanen ud fra samfundsøkonomiske hensyn eller stedlige ønsker kunne (undlade at) foreskrive den pågældende foranstaltning.

I praksis sker samarbejdet for det første derved, at der optages retningslinier om vejnettet i regionplanen. For det andet derved, at der i beslutningsgrundlaget for vejprojekter gives en belysning af deres forhold til regionplanlægningen på samme måde, som der foretages en analyse af projekters forhold til f.eks. økonomi og trafiksikkerhedsmålsætninger. En sådan behandling foretages først i udvalg for teknik og miljø, siden i økonomiudvalg og i amtsrådet.

I hovedstadsområdet frembyder vej- og regionplanlægningen en speciel struktur i forhold til landets øvrige amtskommuner, idet vejplanlægningen varetages af amtsrådene, medens regionplanlægningen varetages af Hovedstadsrådet. For at sikre den nødvendige koordination er der etableret et samarbejde på teknisk plan mellem Hovedstadsrådet, de 3 amtskommuner og Københavns og Frederiksberg kommuner. Endvidere koordineres vejplanlægningen i hovedstadsområdet ved, at amtskommunernes vejplaner fremsendes til Hovedstadsrådet, der skal medvirke til en samlet trafikplanlægning.

Staten

Koordineringen af vejplanarbejdet for så vidt angår hovedlandevejene og amtsrådenes udarbejdelse af regionplanerne bygger dels på procedureregler i vejloven, og på samarbejdsaftalerne, dels på procedureregistrer i regionplanlovene.

Der foregår som tidligere beskrevet et løbende samarbejde mellem de statslige og de kommunale myndigheder om vejplanlægningen vedrørende hovedlandevejene.

Dette gav sig efter vejlovens ikrafttræden i 1972 først udtryk i skitse til vejplan fra 1975, som imidlertid nu som følge af ændrede forudsætninger ikke uden videre kan lægges til grund ved regionplanlægningen.

Dette gælder både med hensyn til, om de enkelte anlæg overhovedet skal udføres, eller, hvis de stadig skal udføres, med hensyn til tidspunktet for udførelsen og/eller deres standard.

Den igangværende nyprioritering af hovedlandevejsarbejderne sker imidlertid stadig i samarbejde med de amtskommunale myndigheder. Samarbejdspartnerne udarbejder normalt de tekniske skitser for de arbejder, der efter vejdirektoratets foreløbige vurdering kan blive aktuelle.

Forinden gennemførelsen af et anlæg forelægges projektet også de vedkommende kommunale råd til udtalelse, og ved prioriteringen og udformningen af anlæggene tages også regionale og kommunale planlægningsmæssige hensyn i betragtning. Men det er på den anden side klart, at beslutningen om, hvilke anlæg der skal i gang, sker ud fra en prioritering på landsbasis.

De statslige vejmyndigheder inddrages først officielt i regionplanarbejdet, når alternative regionplanskitser er udarbejdet. Under arbejdets udførelse er der dog på teknisk plan løbende kontakt med regionplanmyndighederne, og i det indledende arbejde har der ikke været tale om større problemer. I påkommende tilfælde vil vejplanen og regionplanforslaget blive søgt koordineret, således at såvel hensynet til regionplanforsla-

gets idé som hensynet til sammenhængen i hovedlandevejsnettet og dets muligheder for afvikling af den gennemgående trafik tilgodeses. I forbindelse med godkendelsesproceduren for et vedtaget regionplanforslag forelægges dette de statslige vejmyndigheder, og divergenser, der ikke kan løses ved forhandling, må så afgøres af regeringen.

Koordinationen af vejplanarbejdet og regionplanarbejdet har hidtil ikke givet anledning til problemer.

Det er på den anden side klart, at en regionplanmyndighed ikke med den nuværende ordning har fuld sikkerhed for gennemførelsen af et hovedlandevejsanlæg til et givet tidspunkt, selv om anlægget ønskes lagt til grund for en regional planlægning. Et sådant anlægs udformning og tidspunktet for dets gennemførelse vil efter det nuværende system i sidste ende blive bestemt af staten, og dets gennemførelse vil altså være afhængig af de midler, staten ønsker anvendt på vejformål, den ønskede trafikpolitik, landsplanmæssige hensyn og den konkurrence, der kan være med andre hovedlandevejsanlæg i landet. Fra Amtsrådsforeningens side er det påpeget, at dette forhold vil betyde, at amtsrådene ikke direkte vil kunne anvende det statslige vejnet til virkeliggørelsen af de mål, der ligger i regionplanerne. På den anden side anfører vejdirektoratet, at de prognose- og prioriteringsprocedurer, der anvendes, rummer mulighed for, at de regionale udbygningsbehov fuldt ud tilgodeses i planlægningsproceduren, og at der heller ikke hidtil har været eksempler på, at udbygningen af hovedlandevejsnettet har virket begrænsende på opfølgelsen af lokale arealplaner.

6.3.4 Udvalgets overvejelser

Det er af Amtsrådsforeningens repræsentanter i udvalget fremhævet, at anlæg og udbygning af veje er et væsentligt styringsmiddel ved gennemførelsen af regionplanerne og som sådant kan udføres med henblik på at understøtte en ønskelig udvikling i regionen, uanset at det pågældende arbejde måske ikke entydigt tilsiges ud fra snævre vejsektorbetragtinger.

Amtsrådsforeningens repræsentanter mener, at statsveje, der har en afgørende betydning i landsplanmæssig sammenhæng eller som led i forbindel-

serne til udlandet, fortsat bør ligge under statens bestyrelse. Dette gælder, selv om vejene også har betydning dels inden for den enkelte region, dels som led i forbindelser til og fra regionen. Disse veje er et vigtigt raddel i gennemførelsen af statens landsplanlægning, herunder målsætningen om en ligelig udvikling af landets forskellige dele.

Det er imidlertid på den anden side af væsentlig betydning for amtsrådene som regionplanmyndigheder, at de øvrige statslige veje overgår til amtsrådenes bestyrelse.

Amtsrådsforeningens repræsentanter mener ikke, at det forhold, at de alternative regionplanskitser i det store og hele bygger på det eksisterende vejnet, kan tale imod dette synspunkt, idet der netop er tale om ikke detaljerede skitser, hvor den videre udvikling af vejnettet, herunder enkeltstående udbygninger af eksisterende veje, endnu ikke er med i fuldt omfang.

Amtsrådsforeningens repræsentanter er klar over, at der i den statslige prioritering også indgår regionplanmæssige hensyn, men fremhæver, at prioriteringen af de statslige anlæg alene sker inden for den statslige vejsektor, medens den enkelte regionplanmyndighed også prioriterer på tværs mellem de forskellige sektorinteresser inden for regionen. De peger i den forbindelse på de stedfundne nedskæringer af de statslige vejbudgetter, hvor en regionplanmyndighed ud fra en vurdering af og afvejning mellem forskellige interesser inden for regionen måske ville have fordelt sådanne besparelser på flere sektorer, måske have lagt dem på en anden sektor eller have foretaget en anden prioritering inden for vejsektoren. De henviser i den forbindelse til tabel 10, p. 48, hvoraf fremgår, at vejdirektoratet for de kommende år har budgetteret med udgifter på ca. 600-700 mio. kr. til andre hovedlandeveje end motorveje.

Repræsentanterne for Kommunernes Landsforening og Københavns og Frederiksberg kommuner har fremhævet det naturlige og praktiske i, at de overordnede veje i overensstemmelse med decentraliseringstanken henhører under amtsrådene.

De statslige repræsentanter i udvalget har peget på, at det danske vejnet er således udbygget, at behovet for nye vejanlæg og udbygning eller forlængning af eksisterende hovedlandeveje er af begrænset omfang.

Udvalget er i øvrigt af den opfattelse, at anlæg af nye veje hverken kan eller bør være en afgørende faktor ved gennemførelsen af en regionplan, når disse anlæg ikke er i overensstemmelse med den overordnede trafikpolitiske målsætning.

De statslige repræsentanter har endvidere gjort gældende, at der, som det foran er skitseret, igennem lovgivningen og praksis er institueret et sådant samarbejde mellem den statslige vejmyndighed og amtsrådene som vej- og regionplanmyndigheder, at problemer med hensyn til de statslige vejanlægs indpasning og medvirken i regionplanerne ikke synes at ville blive aktuelle. Vejdirektoratet har påpeget, at i tiden inden regionplanarbejdets påbegyndelse har staten i sin planlægning ved udarbejdelsen af alternative løsningsforslag og gennem udarbejdelse af trafikprognoser altid lagt vægt på, at lokale planer for arealudnyttelsen indgik i vejplanlægningen. Vejdirektoratet har således især for de særligt følsomme områder omkring byerne forlangt, at der blev udarbejdet totale vejplaner omfattende såvel hovedlandeveje som andre primærveje, og at disse alternative planer blev konsekvensanalyseret trafikalt og med hensyn til støjkonsekvenser, trafikøkonomi, konsekvenser for fredede områder m.v. Disse planer er normalt udarbejdet i samarbejde med de lokale teknikere med deltagelse af repræsentanter for plan- og fredningsstyrelserne og med fælles finansiering af konsulenter og edb-beregninger. Ved forhandlinger med de lokale myndigheder om valg af alternativer har vejdirektoratet set det som sin opgave at sikre, at der bliver taget hensyn til såvel den gennemgående som den lokale trafik.

De statslige repræsentanter fremhæver yderligere, at med egentlige regionplaner vil vejplanlægningsprocessen i det omfang, disse planer kvantificeres og fastlægges i tidsfølgeplaner, blive væsentligt forbedret i forhold til tidligere, hvor overensstemmelsen mellem den befolkningsmæssige baggrund set på landsbasis og arealudlægningen i de enkelte områder ikke altid har været lige stor. Når staten herefter godkender en regionplan uden forbehold, ligger heri en yderligere forpligtelse for staten

til at gennemføre et statsligt anlæg, der indgår som en del af regionplanen, under forudsætning af, at der ikke sker ændringer i den på landsplan ønskede trafikpolitik.

De peger endelig på, at der ikke hverken i udlandet eller i Danmark foreligger undersøgelser, hvor det er påvist, at vejanlæg i sig selv er et styringsmiddel ved regionplaners opfyldelse. Det har hidtil været således, at man har diskuteret, om trafikplaner skulle opstilles først og derefter begrunde arealplanerne, eller om trafikplaner skulle opbygges for at tilgodese intentionerne i en arealplan. Hos arealplanlæggerne har det sidste dogme hidtil været gældende, selv om der i oplægget fra planstyrelsen til regionplanlægningen (jfr. vejledning i Regionplanlægning nr. 3) har været peget på, at man i høj grad burde tage hensyn til de eksisterende trafik anlægs kapaciteter og ikke forudsætte urealistiske store nye vejanlæg. Dette synspunkt er da også i vidt omfang fulgt i de opstillede forslag til regionplaner.

Det er yderligere af de statslige repræsentanter i udvalget blevet anført, at en opdeling af statsvejnettet efter de af Amtsrådsforeningen angivne kriterier muligt vil betyde en langt mindre indskrænkning af statsvejnettet end forudsat af Amtsrådsforeningen, jfr. afsnit 8.3. I den forbindelse rejser spørgsmålet sig om koordinationen mellem de forskellige amtskommuner - regioner - i vejmassig henseende, hvilket igen kunne indicere, at kun hovedlandeveje, der har ren eller i alt væsentlig regional betydning, i givet fald bør overføres til amtsrådene.

Det er også af de statslige repræsentanter fremhævet, at en logisk konsekvens af Amtsrådsforeningens synspunkt måtte være, at Hovedstadsrådet som regionplanmyndighed i hovedstadsområdet måtte overtage hovedlandevejene og landevejene her.

De amtskommunale repræsentanter og repræsentanten for Københavns og Frederiksberg kommuner har heroverfor bemærket, at fordelingen af opgaverne i hovedstadsområdet mellem Hovedstadsrådet og amtsrådene er fastlagt af folketinget. Inden for en række sektorer er Hovedstadsrådet ikke tillagt opgaver. På de sektorområder, hvor Hovedstadsrådet er involveret, er det bortset fra en enkelt undtagelse således, at Hovedstadsrådet varetager

planlægningsopgaver, mens det økonomiske og forvaltningsmæssige ansvar for udbygning og drift ligger hos de tre amtsråd og Københavns og Frederiksberg kommuner. På den baggrund finder de det ikke begrundet at overføre vejbestyrelsesfunktionen til Hovedstadsrådet.

6.4 Særlige spørgsmål vedrørende de overordnede veje i byerne

Kommunernes Landsforenings repræsentanter i udvalget har peget på, at der i byområderne er en række administrative problemer i relation til de overordnede veje. I afsnit 6.4.1 redegør de for deres synspunkter herom, og i afsnit 6.4.2 fremkommer de med forslag angående en ændret vejopgavefordeling i disse områder og den praktiske gennemførelse heraf. I afsnit 6.4.3 giver udvalget en vurdering af spørgsmålet, medens eventuelle reguleringers maksimale omfang og de byrdefordelingsmæssige konsekvenser er nærmere belyst i afsnit 6.4.4.

6.4.1 Kommunernes Landsforenings syn på den nuværende ordning

Inden for bymæssigt bebyggede områder kan der i dag findes hovedlandeveje, der administreres af amtsrådet, hovedlandeveje, der administreres af kommunen, landeveje, kommuneveje og private veje. Dette forhold er til dels historisk bestemt, idet afgrænsningen mellem vejbestyrelserne går tilbage til tiden før kommunalreformen, da købstæderne ikke omfattedes af amtskommunerne, og ofte er baseret på de hidtidige købstadsgrænsers forløb.

Da kommunalbestyrelsen kun er vejbestyrelse for kommunevejene og tilsynsmyndighed for de private veje, indebærer den nuværende ordning, at en række dagligdags dispositioner i byområderne involverer to eller flere myndigheder, navnlig kommunalbestyrelsen som bygnings- og byplanmyndighed m.v., som vejbestyrelse for kommuneveje og administrerende myndighed for en del af hovedlandevejsnettet og de private veje, amtsrådet som vejbestyrelse for landeveje og som administrerende myndighed for en del af hovedlandevejsnettet og endelig politiet som færdselsmyndighed.

Som eksempler på dagligdagsdispositioner, der kræver medvirken af flere myndigheder, har landsforeningen peget på:

- a) nedlægning eller omlægning af forsyningsledninger (vand, elektricitet, telefon, varme og gas),
- b) nedlægning eller omlægning af kloakker,
- c) etablering og reguleringer af vej- og cykelstinet, fortovsanlæg samt parkeringsarealer,
- d) foranstaltninger til belysning, vedligeholdelse, renholdelse og sne-rydning af vej m.v.,
- e) færdselsregulerende foranstaltninger, herunder etablering af fodgængerovergange, lysreguleringer, skiltningsforanstaltninger og foranstaltninger med miljøbeskyttelsessigte,
- f) etablering af vejtilslutninger, overgange og overkørsler,
- g) byggeliniedispensationer,
- h) foranstaltninger af hensyn til den kollektive trafik og
- i) administration af byggelovgivning og kommuneplanlov vedrørende ejendomme, der har facade til mere overordnede veje.

Disse foranstaltninger vil - medmindre de udelukkende vedrører det vejnet, som kommunalbestyrelsen er vejbestyrelse eller tilsynsmyndighed for - normalt tillige indebære, at amtsrådet skal høres enten som vejbestyrelse eller som administrator af hovedlandeveje.

I visse tilfælde, der nærmere er angivet i samarbejdsaftalen vedrørende administration af hovedlandeveje, skal tillige vejdirektoratet høres, uanset om der er tale om en amtskommunalt eller kommunalt administreret hovedlandevejsstrækning. Normalt vil vejdirektoratet dog ikke blive involveret som vejbestyrelse for hovedlandeveje, idet samarbejdspartnerne sædvanligvis selv kan disponere med hensyn til dagligdags dispositioner. Kun i særlige tilfælde skal direktoratet inddrages, f.eks. vedrørende broer og arbejder af større økonomisk rækkevidde.

De problemer, som samarbejdet mellem denne flerhed af myndigheder rejser, opstår som følge af, at en hovedlandevej eller landevej får karakter af bygade, og kan have forskellig karakter.

En hovedtype af problemer opstår som følge af uenighed mellem de berørte myndigheder om en påtænkt dispositions hensigtsmæssighed, eventuelle udformning og ønskelighed. Som typeeksempel kan fremhæves det modsætningsforhold, der kan opstå mellem hensynet til den gennemkørende trafik og hensynet til lokaltrafikken.

Der vil ofte være tale om en forskellig prioritering af en given disposition i sådanne tilfælde, hvor vejbestyrelsens prioritering af dispositionen på grund af andre dispositioner på den øvrige del af dens vejnet medfører uhensigtsmæssighed i forhold til de lokale trafikforhold.

En anden hovedtype af uenighed mellem de implicerede myndigheder vedrører betalingen for den påtænkte foranstaltning, om hvis ønskelighed der er enighed. Efter lov om offentlige veje er hver vejbestyrelse principielt økonomisk ansvarlig for vedligeholdelse og udbygning af de veje, der henhører under den pågældende vejbestyrelse. En række foranstaltninger har imidlertid interesse for såvel lokalsamfundet som for den gennemkørende trafik på den overordnede vej. Som eksempel kan nævnes etablering af lyssignaler og/eller fodgængerbroer/tunneler. Afklaringen af det økonomiske mellemværende i forbindelse med sådanne projekter vil kunne udskyde iværksættelsen af en disposition, om hvis ønskelighed der er enighed. Der er dog af ministeriet for offentlige arbejder 1. oktober 1978 udsendt et cirkulære om fordeling af udgifter til vejforanstaltninger i kryds mellem veje under forskellig vejbestyrelse, der giver generelle retningslinier specielt for så vidt angår udgifter til krydsregulering.

En tredje hovedtype af problemer vedrører den rent administrative ulempe, der er forbundet med, at dagligdags dispositioner skal forelægges en flerhed af myndigheder, hvor forelæggelse undertiden vil indebære behandling i myndighedernes politiske udvalg. Denne dobbeltadministration vil kunne have en forsinkende virkning på gennemførelsen af projekter, specielt sådanne, der ikke kan planlægges i god tid i forvejen.

Et fjerde hovedeksempel, der kan minde om flere af de førnævnte kategorier, vedrører administration af byggeloven, kommuneplanloven og vejbyggelinier i relation til de ejendomme, der har facade til overordnede veje under en anden vejbestyrelse(s administration). Her vil der ofte bestå en interessemodsatning mellem hensynet til den gennemkørende trafik og hensynet til den lokale erhvervsudøvelse, som efter kommunal opfattelse bedst kan afvejes af kommunalbestyrelsen. Denne type sager kan også have karakter af småsager, hvor det forekommer administrativt uhenigtsmæssigt, at såvel kommunalbestyrelse som amtsråd skal involveres.

Som femte og sidste eksempeltype nævnes de planlægningsmæssige vanskeligheder, en flerhed af vejbestyrelser i bymæssige områder indebærer for kommunen. Det fremhæves her, at dette forhold bevirker en binding i relation til kommunens byplanlægning, der ikke altid vil kunne løses op på det tidspunkt, hvor kommunalbestyrelsen ønsker det, f.eks. fordi andre vejmyndigheder ikke på dette tidspunkt er klar til en planmæssig afklaring af de fremtidige vejforhold i netop dette område.

Landsforeningen har foranstaltet en undersøgelse i samarbejde med stadsingeniørforeningen hos en række stads- og kommuneingeniører, der har anført en lang række eksempler på ulemper i forbindelse med de ovennævnte 5 problemtyper, jfr. bilag 11.

Landsforeningen konkluderer herefter, at en samlet bedømmelse af de 53 relevante besvarelser synes at give følgende billede:

Den aldeles overvejende del af tilkendegivelserne fra kommuner med over 15.000 indbyggere (15 ud af 21) indeholder en række eksempler på ulemper som følge af, at der er flere vejbestyrelser i bymæssige områder. Eksemplerne illustrerer de 5 problemtyper, der er opregnet foran, idet flere kommuner særligt peger på vejbelysningsspørgsmålet som en problemtype.

En række mindre kommuner (17) anfører ligeledes eksempler på ulemper som følge af systemet, medens et omtrent tilsvarende antal mindre kommuner (15) giver udtryk for, at de ikke har problemer eller kun uvæsentlige problemer.

Det fremgår af besvarelsene, at borgerne ofte står uforstående over for opdelingen af vejnettet og følgerne heraf, både for så vidt angår den administrative opdeling, forskelle i serviceniveau og vejbidragspraksis.

Kommunernes Landsforening fremhæver, at de her omtalte problemer synes at være størst, hvor der er tale om administration i relation til veje under en anden vejbestyrelse (landeveje) eller veje under en anden vejbestyrelses administration (hovedlandeveje under amtskommunal administration), hvorimod problemerne er noget mere begrænsede i relation til hovedlandeveje under kommunal administration, hvor der som anført under afsnit 6.5 er opnået et i store træk tilfredsstillende samarbejde mellem vejdirektoratet og dets samarbejdspartnere. En række kommuner peger dog på det tidsforbrug, som budget- og regnskabsproceduren under samarbejdsaftalen medfører.

Landsforeningen har specielt om vejbelysningsspørgsmålet ønsket at fremhæve, at man i en udtalelse om forslag til ændring i vejlovgivningen i 1977 har henstillet, at vejloven (§ 19, stk. 2) ændres, således at staten generelt påtager sig driften af belysningsanlæggene ved hovedlande-vejsstrækninger, der forløber igennem byområder.

6.4.2 Landsforeningens forslag til ændret vejopgavefordeling i bymæssige områder

Fra landsforeningens side er anført, at den gældende fordeling af vejopgaverne som en direkte konsekvens medfører et ikke ubetydeligt koordineringsarbejde i forbindelse med den daglige administration af de foran under afsnit 6.4.1 nævnte opgaver.

Disse opgaver søges naturligvis begrænset ved tilrettelæggelsen af samarbejdet myndighederne imellem, men man finder det uomtvisteligt, at en samling af vejbestyrelsesopgaverne i bymæssige områder under kommunalbestyrelserne vil indebære en forenkling af den samlede vejadministration.

Med henblik herpå kunne der ved en konkret gennemgang af vejbestyrelsesforholdene i de enkelte kommuner gives kommunalbestyrelserne mulighed for at fremsætte ønske om overtagelse af (dele af) hovedlandevejsstræk-

ninger og landevejsstrækninger i bymæssige områder. Ved gennemgangen kunne det tillige overvejes, om man kunne opnå enighed om mindre ændringer i vejbestyrelsesforholdene, der samtidig med, at de tilgodeså de ovennævnte formål, tillige skabte bedre sammenhæng i det gennemgående vejnet, hvilket navnlig er af betydning for vintervedligeholdelse (og renholdelse) af vejnettet.

Det fremhæves, at overførelse af vejstrækninger til kommunalbestyrelserne vil være særligt nærliggende, hvor der er tale om (hoved)landeveje, der føres ind i et byområde, men ikke videreføres igennem byområdet, fordi vejen går over i kommunevej eller i kommunalt administreret hovedlandevej.

En ændring af vejnettet som foreslået måtte medføre en regulering af de generelle tilskud baseret på de beregnede samlede (amts)kommunale og statslige nettobesparelser eller nettomerudgifter som følge af omlægningen, jfr. afsnit 6.4.4.

Det forudsættes endelig, at der i forbindelse med overgang af vejstrækninger bestemt ved den generelle gennemgang finder sædvanlig afleveringsforretning sted.

Ved gennemgangen af vejnettet kunne der ved samarbejdsaftale tillige gives de kommunalbestyrelser, der måtte ønske det, adgang til at overtage projekterings-, anlægs- og vedligeholdelsesarbejder samt driftsforanstaltninger for så vidt angår hovedlandevejsnettet og landevejsnettet i bymæssige områder (eventuelt kun visse af de nævnte opgaver). Det måtte formentlig være hensigtsmæssigt at tilvejebringe en direkte lovhjemmel for sådanne samarbejdsaftaler vedrørende landeveje»

Man peger endvidere på, at det må overvejes, om man kan give kommunerne (og amtskommunerne) en friere administrationsmulighed inden for en budgetramme end den, der kendes i samarbejdsaftalerne i dag. Dette spørgsmål er henvist til den i afsnit 6.5 omtalte rationaliseringsgruppe.

Det anses for hensigtsmæssigt, at en gennemgang som foreslået sker relativt hurtigt, og at den sker ud fra en generel målsætning om at imøde-

komme kommunale ønsker om udvidelse af det kommunale vejnet i bymæssige områder og/eller kommunale krav om samarbejdsaftaler.

Det understreges, at der er anvendt udtrykket "bymæssige områder" for at åbne mulighed for en fleksibel løsning af problemerne, idet man ikke har fundet det hensigtsmæssigt at give en fast definition på de vejstrækninger, der skulle omfattes af gennemgangen - f.eks. overordnede veje i byzone.

Hvis der opstår uenighed om reguleringer, foreslås en opmandsordning, der vil kræve lovhjemmel, hvis løsningerne skal kunne gennemtvinges (være bindende).

6.4.3 Udvalgets overvejelser

De statslige repræsentanter finder ikke, at det fremlagte materiale underbygger, at der i et overvejende antal tilfælde opstår større administrative vanskeligheder som følge af, at der i byerne er flere vejbestyrelser og vejadministrationer. De peger i den forbindelse på, at det daglige samarbejde mellem på den ene side primærkommunerne, på den anden side amtskommunerne og vejdirektoratet i det store og hele forløber tilfredsstillende.

Udvalget har imidlertid konstateret, at visse kommuner, navnlig blandt de større, finder, at det forhold, at der i byerne er flere vejbestyrelser, medfører administrative ulemper. Der er derfor enighed i udvalget om, at man bør imødekomme Kommunernes Landsforenings ønske om en gennemgang af hovedlandevejs- og landevejsnettet i byerne med henblik på overgang til primærkommunal bestyrelse af sådanne vejstrækninger, hvor dette måtte ønskes af vedkommende primærkommune. Det må dog fremhæves, at der af hensyn til sammenhængen i det overordnede vejnet ikke bør fastlægges en generel målsætning om en sådan overgang.

Udvalget er også enig om, at gennemgangen endvidere bør omfatte muligheden for at imødekomme primærkommunale ønsker om samarbejdsaftaler vedrørende det overordnede vejnet.

Amtsrådsforeningens repræsentanter finder dog ikke, at der er behov for samarbejdsaftaler for så vidt angår amtskommunalt bestyrede veje, fordi amtsrådene selv råder over stedlige forvaltningsapparater til at varetage funktionerne. I de få tilfælde, hvor der endnu ikke ved praktiske samarbejds- og bistandsløsninger er fundet en hensigtsmæssig ordning af problemerne i byområder, finder Amtsrådsforeningens repræsentanter, at der bør ske en udbygning af disse samarbejds- og bistandsløsninger.

Der er enighed i udvalget om at anbefale forslaget om en hurtig gennemførelse af den foreslåede gennemgang og forslaget om en opmandsordning. Udvalget foreslår, at ordningens nærmere udformning i givet fald henseskydes til drøftelse mellem ministeren for offentlige arbejder og de kommunale organisationer. De kommunale organisationer har indledt drøftelser om, hvorledes spørgsmålet om samarbejds/driftsoverenskomster eventuelt kunne tænkes løst. Såfremt ordningen baseres på frivillige aftaler, vil den ikke kræve lovhjemmel. Nedlæggelse af større hovedlandejevsstrækninger skal dog ske ved lov.

6.4.4 Reguleringernes omfang og byrdefordelmæssige konsekvenser

Til belysning af reguleringernes maksimale omfang og betydning for de berørte parter har udvalget foretaget en opgørelse af antallet af km landevej, antal km hovedlandevej under amtskommunal administration og antal km hovedlandevej under kommunal administration, der er beliggende i byzone eller inden for § 15-rammer i bymæssige områder med mindst 1.000 indbyggere pr. 9. november 1970.

Det bemærkes, at hovedlandeveje/landeveje, der afgrænser byzone eller § 15-rammer, dvs. hvor der kun er byzone eller § 15-rammer på den ene side af vejen, ikke er medtaget i opgørelsen. Endvidere indgår hovedlandeveje og landeveje i sommerhusområder heller ikke i opgørelsen.

Resultatet af opgørelsen er vist i bilag 12.

Som det fremgår af bilaget, er der f.eks. ca. 430 km hovedlandevej og 350 km landevej beliggende i byzone eller inden for § 15-rammer i bymæssige områder med 3.000 eller flere indbyggere. Dette må sammenholdes med

et totalt hovedlandevejsnet på 4.700 km og et totalt landevejsnet på 6.800 km.

I bilag 13 er opgjort den gennemsnitlige udgift pr. km hovedlandevej i bymæssige områder. Det fremgår heraf, at den gennemsnitlige udgift pr. år pr. km hovedlandevej i bymæssigt område - opgjort ud fra en treårsperiode - udgør 157.800 kr.

Udgiften pr. km landevej i bymæssige områder kan kun fastsættes meget skønsmæssigt. Beregnet som et gennemsnit af udgiften over 3 år for hele landevejs- og hovedlandevejsnettet (eksklusive motorveje) udgør udgiften pr. km landevej 72% af udgiften pr. km hovedlandevej. Dertil kommer, at hovedlandeveje normalt føres helt igennem byområdet, mens landevejene udgår fra de gamle købstadsgrænser. De løber således ikke igennem de normalt tættest bebyggede områder, der udgøres af de gamle bykærner. Skønnes dette forhold at veje tungere end den udgiftsmæssige lighed, der ellers eksisterer for veje i byområder vedrørende funktioner som renholdelse, belysning og vintervedligeholdelse, kan udgiften pr. km landevej i bymæssige områder skønsmæssigt fastsættes til 70% af udgiften pr. km hovedlandevej, svarende til 110,500 kr. pr. km landevej. På grund af den usikkerhed, der er forbundet med dette skøn, er det i de følgende regneeksempler besluttet tillige at gennemregne et eksempel, hvor der anvendes samme udgift pr. km landevej som den, der anvendes pr. km hovedlandevej.

Herefter kan følgende regneeksempler, der alene skal illustrere de størrelsesordner, der er tale om, opstilles:

Antages det, at der sker en overførsel af 50% af alle landeveje i bymæssige områder med over 3.000 indbyggere til kommunalbestyrelserne - svarende til, at ca. 175 km landevej overgår fra amtskommunal til primærkommunal bestyrelse - vil der herved ske en overflytning af udgifter fra amtskommuner til primærkommuner på ca. 19 mill, kr., når den lave gennemsnitlige km-udgift for landeveje i bymæssige områder lægges til grund, og på 28 mill, kr., når der anvendes samme udgift pr. km landevej som den, der er opgjort for hovedlandeveje.

Tilsvarende vil en overførsel af 50% af alle hovedlandeveje i bymæssige områder med over 3.000 indbyggere (uanset om de i øjeblikket administreres af amts- eller primærkommuner) indebære en overflytning af ca. 215 km hovedlandevej og dermed udgifter på ca. 34 mill. kr. fra staten til primærkommunerne, når den ovenfor nævnte km-pris for hovedlandeveje i bymæssige områder lægges til grund.

Idet det forudsættes, at der sker tilsvarende ændringer i bloktilskudene, vil en sådan overførsel af landeveje og hovedlandeveje til primærkommunerne medføre en formindskelse af bloktilskudspuljen til amtskommunerne på ca. 19 (28) mill. kr. og en forøgelse af den samlede bloktilskudspulje til primærkommunerne på ca., 53 (62) mill. kr.

Denne puljeforøgelse til primærkommunerne vil komme samtlige primærkommuner til gode i henhold til den almindelige fordelingsnøgle for de generelle tilskud - dog justeret med ændringerne i vejnettets længde.

Som nævnt tjener regneeksemplerne alene illustrative formål.

For den enkelte primærkommune kan eventuel overtagelse af en (hoved)landevejsstrækning konkret vurderes ved at sammenholde kommunens andel af den forventede forøgelse af bloktilskudspuljen med de anslåede konkrete udgifter for den overtagne strækning.

6.5 Samarbejdsaftalen

6.5.1 Aftalen og dens administration

Som anført foran i kapitel 3 kan staten i medfør af § 15 i lov om offentlige veje træffe aftale med et amtsråd eller en kommunalbestyrelse om, at projekterings-, anlægs- og vedligeholdelsesarbejder samt driftsforanstaltninger udføres af vedkommende amtskommunes eller kommunes vejvæsen for statens regning.

Sådanne aftaler blev efter vejlovens ikrafttræden truffet med alle amtskommuner og 48 kommuner, herunder Københavns kommune. For tiden er der aftale med alle amtskommuner og 39 kommuner, herunder Københavns kommu-

ne, idet vedkommende amtskommuner har overtaget hovedlandevejsadministrationen fra 8 kommuner efter disses ønske. Der er eksempler på, at amtskommunen udfører de pågældende arbejder inden for hele dens område, således at kommunerne i vedkommende amtskommune ikke beskæftiger sig med hovedlandevejene,,

De pågældende aftaler omfatter drift og vedligeholdelse af hele hovedlandevejsnettet og normalt også projektering og anlæg af hovedlandeveje, dog bortset fra motorveje. I enkelte tilfælde kan vejdirektoratet efter forhandling med vedkommende kommunale råd træffe andre foranstaltninger til projektering og gennemførelse af et anlæg. Også med hensyn til planlægning af udbygningen af hovedlandevejsnettet bistår de pågældende kommunale råd vejdirektoratet med udarbejdelse af det nødvendige planlægningsgrundlag og kan fremkomme med indstillinger om projekterings- og forundersøgelsesarbejder, som det må anses for ønskeligt at bringe til udførelse.

Primærkommunerne bistår stort set kun med administrationen af hovedlandeveje i byområdero

Pr. 1. januar 1978 forestår amtskommunerne i henhold til aftalerne de nævnte opgaver på 4.390 km vej og primærkommunerne, herunder Københavns kommune, på 280 km vej.

Der er tale om en standardaftale, jfr. bilag 14.

Som det vil ses af samarbejdsaftalen, varetager det pågældende kommunale råd på vejdirektoratets vegne inden for de beløbsrammer, som stilles til rådighed, de forpligtelser, der påhviler vejdirektoratet som vejbestyrelse for de pågældende strækninger efter nærmere regler, som direkte er fastsat i samarbejdsaftalen, eller som fastsættes af vejdirektoratet.

Som en almindelig bestemmelse gælder, at foranstaltninger, der medfører varige ændringer i hovedlandevejes tilstand eller benyttelse, samt spørgsmål, hvis afgørelse kan påføre staten væsentlige økonomiske forpligtelser, altid skal forelægges vejdirektoratet til godkendelse.

Det er imidlertid klart, at der også herudover er beslutninger, som i henhold til aftalen skal forelægges til vejdirektoratets afgørelse. Dette gælder også drifts- og vedligeholdelsesområdet.

6.5.2 Rationalisering af samarbejdet

For i videst muligt omfang at undgå administrativ besværliggørelse og for at søge at rationalisere samarbejdet tog vejdirektoratet allerede i slutningen af 1973 initiativet til nedsættelse af en rationaliseringsgruppe. Denne fik til opgave at gennemgå samarbejdsaftalen med henblik på at undersøge mulighederne for en rationalisering af sagsbehandlingen.

Ud over vejdirektoratet blev de tre vejteknikerorganisationer (Vejfraktionen under Foreningen af Amtskommuners tekniske Chefer, Dansk Amtsvejeningeniørforening og Stadsingeniørforeningen) samt vejchefen i Københavns kommune repræsenteret i gruppen.

I bilag 15 har vejdirektoratet nærmere redegjort for de resultater, gruppen hidtil har opnået. Her kan nævnes, at der til samarbejdspartnerne er udsendt en række retningslinier, regler, vejledninger m.v. for deres administration af hovedlandeveje. En del af dette materiale er af flere vejbestyrelser endvidere anvendt for landeveje og kommuneveje. Endvidere har direktoratet i bilag 16 redegjort for samarbejdet mellem staten og amtskommunerne og primærkommunerne ved planlægning og udførelse af hovedlandevejsarbejder. Tilsvarende har Amtsrådsforeningen i Danmark og Kommunernes Landsforening i bilag 17 nærmere redegjort for amtsrådenes og kommunalbestyrelsernes administration af samarbejdsaftalerne vedrørende veje.

6.5.3 Videregående ændringer i aftalen

I bilag 18 har Kommunernes Landsforening peget på nogle mulige videregående ændringer i samarbejdsaftalen. Landsforeningen finder således en større kommunal beslutningskompetence ønskelig, især inden for områderne drifts- og vedligeholdelsesforanstaltninger samt mindre anlægsforanstaltninger på bestående veje. Kommunernes Landsforenings repræsentanter i udvalget peger på, at inden for andre områder, f.eks. det sociale

område og skoleområdet, er man gået bort fra en konkret projektefterprøvelse i statsadministrationen. Det må derfor også være naturligt inden for statsvejadministrationen at overveje, om en sådan projektprøvelse i hvert enkelt tilfælde er nødvendig, eller om man ikke i stedet kunne overlade dette til kommunerne inden for en aftalt budgetramme med tilhørende præciserende bemærkninger.

I bilag 19 har vejdirektoratet redegjort for forskellige forslag til revision af aftalen. Et særligt punkt er et ønske om, at der ved ethvert større anlægsarbejde forhandles om den mest hensigtsmæssige fremgangsmåde med hensyn til foranstaltningernes projektering og udførelse.

6.5.4 Udvalgets overvejelser

Det har tidligere fra Amtsrådsforeningens side været gjort gældende, at der i ordningen med 3 vejbestyrelsesgrupper ligger en administrativ besværliggørelse. Dette skal der imidlertid ikke tages stilling til i dette afsnit, hvor samarbejdsaftalen skal vurderes ud fra den i loven fastlagte opgavefordeling.

Selve aftalen fungerer stort set tilfredsstillende, og de af Kommunernes Landsforening og vejdirektoratet rejste spørgsmål er oversendt til videre forhandling i den nedsatte rationaliseringsgruppe. Alene vejdirektoratets forslag om ændring i aftalen vedrørende større anlægsforanstaltninger ligger uden for aftalens bestemmelse om revision af detailspørgsmål. De kommunale foreningers repræsentanter vil imidlertid gå ind for, at også dette spørgsmål kan optages til drøftelse i rationaliseringsgruppen.

Udvalget skal ikke tage stilling til forslagene, men vil dog pege på det rimelige i en smidiggørelse af reglerne, hvor der som i bykommunerne er tale om at administrere ganske korte hovedlandevejsstrækninger.

Ordningen giver - set fra amtskommunernes side - grundlag for at opretholde en teknisk stab af en sådan størrelse, at der kan bevares et tilfredsstillende miljø i den enkelte tekniske forvaltning, hvilket også er til gavn for amtsrådenes administration af deres egne veje.

For vejdirektoratet betyder ordningen, at der ikke oprettes lokale statslige tekniske administrationer. Den snævre kontakt med de lokale administrationer giver mulighed for udnyttelse af særlig lokal viden.

En flerleddet administration med kontrolorganer kan ikke undgås, når en central myndighed har ansvaret for et vejnet, der strækker sig over hele landet, men en forenkling er allerede i vidt omfang sket gennem delegation og kan muligt yderligere fremmes gennem rationaliseringsgruppens arbejde.

Der har tidligere fra statens side været peget på det ønskelige i en direkte "kommandolinie" mellem de lokale tekniske administrationer og vejdirektoratet, således som det er tilfældet ved de statslige motorvejskontorer. Den nuværende ordning, hvorefter de lokale politiske organer har ansvaret for administrationen i forhold til vejdirektoratet, har dog ikke givet større vanskeligheder og har på den anden side fordele i forhold til lokale interesser. Etablering af en direkte kommandolinie vil i øvrigt kræve ændring af hele det kommunale administrative system.

Vejdirektoratets repræsentanter har fremhævet, at erfaringerne fra motorvej SKON toterne har vist, at der udmærket har kunnet skabes det fornødne tillidsforhold mellem lokale interessegrupper og et statskontor.

Der kunne endvidere fra statens side rejses spørgsmålet, om det ville være hensigtsmæssigt at indskrænke antallet af samarbejdspartnere til alene at omfatte amtsrådene og Københavns kommune, bl.a. under hensyn til, at der for bykommunernes vedkommende alene er tale om administration af ganske korte hovedlandevejsstrækninger. Heroverfor står imidlertid de særlige problemer, som findes i byerne, hvor vejene anvendes til fremføring af forsyningsledninger m.v. og er tæt forbundet med et lokalt vejnet - også i driftsmæssig henseende - hvortil kommer, at de som oftest har en tæt randbebyggelse. Det må derfor stadig betragtes som ønskeligt, at bykommunerne bistår som samarbejdspartnere, jfr. herved også afsnit 6.4, hvor spørgsmålet om en udvidelse af bykommunernes administrationsområde med hensyn til hovedlandevejene er behandlet.

Udvalgets konklusion er således, at samarbejdsaftalen stort set fungerer tilfredsstillende, således at der under de givne omstændigheder ikke er

grundlag for fra udvalgets side at foreslå ændringer i aftalen. De af Kommunernes Landsforening og vejdirektoratet rejste spørgsmål er som nævnt oversendt til videre forhandling i rationaliseringsgruppen.

KAPITEL 7. STATENS INFORMATIONER OM DEN SAMLEDE VEJSEKTOR7.1 Det eksisterende system og sektorplanlægning i andre sektorer

Statens behov for information om de (amts)kommunale aktiviteter er steget i takt med (amts)kommunernes voksende betydning i samfundsøkonomien, der bl.a. skyldes udlægningen til (amts)kommunerne af en række opgaver, der hidtil har været under statslig administration. Det stigende informationsbehov er tillige en følge af, at staten efter afskaffelsen af refusions systemer og enkeltgodkendelser af kommunale projekter m.v. ikke længere besidder detailkendskab til aktiviteterne i den (amts)kommunale del af sektorerne. Herved bliver statens interesse i indseende med planlægningen inden for de enkelte sektorer større. En samlet sektorplanlægning, hvor staten på grundlag af modtagne informationer om planerne inden for de (amts)kommunale vejområder i påkommende tilfælde gennem henstillinger og vejledning kan påvirke denne planlægning, kan således i mange henseender siges at træde i stedet for den traditionelle detailprægede sektorstyring, som var typisk før kommunalreformen.

I denne forbindelse skal henvises til Planredegørelse 2, "Samordning af data i offentlig budget-planlægning", budgetdepartementet 1978. Det fremgår heraf, p. 34-35, at formålet med sektorplanlægningen generelt kan karakteriseres som:

- at koordinere opgaver, der udføres i forskelligt regie inden for samme område,
- at forbedre de kommunale beslutningsgrundlag inden for det enkelte opgaveområde samt
- at sikre det pågældende sektorministeriums planlægningsmæssige indseende med og dermed en vis indflydelse på den kommunale forvaltning af ressortopgaverne.

Det har endelig været et selvstændigt formål med sektorplanlægningen at tilvejebringe et bedre informationsgrundlag for de kommende beslutningsprocesser.

For vurderingen af såvel vejsektorens placering i samfundsøkonomien i forhold til andre sektorer som midlernes anvendelse inden for vejsektoren i overensstemmelse med folketingets og regeringens trafikpolitik, jfr. afsnit 6.2, kræves det således, at staten har viden om de samlede vejudgifters anvendelse og fordeling.

De informationer, staten for tiden modtager vedrørende landeveje og kommuneveje, kan i hovedsagen sammenfattes således:

Med det nye fælles; budget- og regnskabssystem, der nu er indført for alle (amts)kommuner, fås detaljerede oplysninger om de afholdte og de for budgetåret budgetterede udgifter. Den autoriserede kontoplan for Hovedkonto 2, Vejvæsenet, er vist i bilag 20 for så vidt angår den del, der vedrører (amts)kommunernes egne veje. For de tre budgetoverslagsår er kun autoriseret de mere summariske oplysninger, der skal fremgå af sammenraget af budgettet. Dette er for vejkontoens vedkommende vist i bilag 21. For anlægssiden gælder endvidere, at hvert enkelt anlægsarbejde skal specificeres i en investeringsoversigt, der mindst skal omfatte budgetåret og de tre budgetoverslagsår. For øjeblikket modtager Danmarks Statistik specifikationer på enkeltanlæg i regnskabsindberetninger og vedtagne budgetter for det forestående finansår. Disse oplysninger behandles ikke, ligesom de ikke videresendes til andre statsinstitutioner, herunder vejdirektoratet, da oplysningerne for enkeltanlæg i deres nuværende form ikke er foreskrevet som obligatoriske og derfor næppe er ensartede. Endvidere foreligger oplysninger ikke for samtlige kommuner. For BO-årene indrapporteres anlægsudgifterne alene som et samlet budgettal.

Som et led i region- og kommuneplanlægningen skal amtskommunerne redegøre for den langsigtede udbygning af det overordnede vejnet. Ifølge lov om lands- og regionplanlægning skal regionplanerne således bl.a. indeholde retningslinier for omfanget og beliggenheden af større trafik anlæg, ligesom regionplanerne skal ledsages af en redegørelse for planernes forudsætninger. Ifølge lov om kommuneplanlægning fastlægges kommunens hovedstruktur ved sammenfattende planlægning af bl.a. trafik anlæg og kollektiv trafikbetjening. Kommuneplanen skal ledsages af oplysninger om planens forudsætninger. I bemærkningerne til lovforslagets § 5 er an-

ført, at der også må redegøres for de nødvendige beregninger og prognoser m.v.

Imidlertid drejer det sig på vejområdet kun om nyanlæg. Endvidere forudsættes der ikke i planen at skulle gives nærmere oplysninger om planforudsætninger for de enkelte anlæg.

I forbindelse med høringsproceduren ved anlæg af nye landeveje og større anlægsarbejder på landeveje, jfr. afsnit 6.2.1, modtager vejdirektoratet en række oplysninger om anlæggene. Vel har staten kun mulighed for direkte indgriben i medfør af de pågældende bestemmelser, hvis anlæggene kan få direkte eller indirekte indflydelse på de statslige veje, men bestemmelserne forudsætter forelæggelse af alle større anlægsforanstaltninger, hvilket betyder, at vejdirektoratet også vil kunne modtage oplysninger om anlæg, der ikke har indflydelse på hovedlandeveje. Vejdirektoratet skønner, at det ved en ændring og systematisering af arbejdet med disse høringer har mulighed for at udarbejde en oversigt over større anlæg på landevejsnettet for de nærmeste 3-4 år, ligesom man vil kunne fremskaffe de fornødne planforudsætninger for disse aktiviteter. Tilsvarende gælder ikke anlægsaktiviteten vedrørende primærkommunale veje, hvor anlæggene kun skal forelægges, hvis de pågældende veje skærer hovedlandeveje. Det må i øvrigt understreges, at den nævnte oversigt over anlægsaktiviteten på landevejsnettet altså kun omfatter de større arbejder og ikke den del, der består af mindre anlægsarbejder.

Yderligere findes oplysninger om trafikkens størrelse og - i mindre udstrækning - dens sammensætning på landevejsnettet og enkelte kommuneveje. Oplysningerne er baseret på det med amtskommunerne og visse primærkommuner etablerede fælles trafiktællesystem. De offentliggøres af vejdirektoratet i den årlige "Trafikrapport".

Endvidere findes et af vejdirektoratet etableret fælles uheldsregistreringssystem. I samarbejde med politiet sker en stedfæstelse af alle uheld til brug for Danmarks Statistiks registrering. Herudover sker en viderebearbejdning af oplysningerne i forbindelse med arbejdet med den koordinerede uheldsstatistik. Denne viderebearbejdning deltager 5 amtskommuner dog ikke i, ligesom arbejdet er begrænset til veje uden for by-

mæssige bebyggelser. Man er dog for tiden i færd med at udarbejde et system, der skal dække bygaderne.

Sammenfattende kan det således om statens informationer om den (amts)-kommunale del af vejsektoren siges, at informationerne ikke er tilstrækkelige til, at det er muligt at opstille en samlet sektorplan for vejområdet dækkende alle tre vej kategorier og omfattende såvel anlægs- som driftsaktiviteterne med angivelse af disses forudsætninger.

I planredegørelse nr. 1 "De offentlige investeringer 1978-90", budgetdepartementet 1978, er det (p. 71) anbefalet, at:

"iværksættelsen af en sammenhængende langtidsplanlægning på vejområdet omfattende hele det offentlige vejnet fremmes mest muligt. Formålet hermed er bl.a. at sikre en rimelig balance i udbygningen af det overordnede, det regionale og det lokale vejnet. Uanset at hovedinteressen i dette arbejde fortsat vil ligge på koordineringen af det overordnede vejnet, er det væsentligt, at primærkommunernes planlægning nu inddrages. Formålet hermed er ikke en detailstyring, men derimod at tilvejebringe det fornødne kendskab til primærkommunernes vejplaner med henblik på opstilling af et sæt af hovedretningslinier for deres vejplanlægning."

De statslige repræsentanter peger på, at følgende forhold kunne tænkes at indgå:

En vis summarisk specifikation af vejjudgifterne også for BO-årene.

Oplysninger om vejnettets længde og forventede ændringer, specificeret på nogle enkelte hovedkategorier.

For alle vejanlæg over en vis (betydelig) størrelse specifikation af anlæggenes vigtigste tekniske karakteristika som f.eks. tværprofil og gennemsnitlig km-pris, forventet trafikbelastning, eventuelt trafiksikkerhedsforhold og endelig en summarisk hovedbegrundelse for det pågældende anlæg.

For driftsudgifternes vedkommende kan man for hovedkategorier af udgifter på tilsvarende vis tænke sig summariske hovedbegrundelser og forudsætninger for arbejderne. Her kan f.eks. nævnes større asfaltarbejder og sikkerhedsfremmende foranstaltninger.

I planredegørelse 2, "Samordning af data i offentlig budgetplanlægning", budgetdepartementet 1978, er p. 39-54 foretaget en gennemgang af sektorplansystemet på en række områder. Det fremgår heraf, at der hersker betydelige forskelle mellem de enkelte sektorplansystemer, både hvad angår omfanget af de informationer, der gives, og hvad angår statens beføjelser på de forskellige områder. Tre eksempler vil vise spændvidden:

På havneområdet er der således tale om en forholdsvis detaljeret styring fra statens side, idet hver enkelt trafikhavn hvert år skal indsende en investeringsplan for de kommende tre år omfattende større nyanlæg og hoveddistandsættelsesarbejder. Investeringsplanerne skal godkendes af ministeren for offentlige arbejder efter behandling i det i henhold til lov om trafikhavne nedsatte landshavneråd.

For udbygningsplaner for sociale og visse sundhedsmæssige foranstaltninger gælder, at udbygningsplanerne godkendes af kommunalbestyrelsen og indsendes til amtskommunen, hvorefter såvel de kommunale planer som den amtskommunale udbygningsplan indsendes til socialstyrelsen. Amtsrådet sammenfatter de primærkommunale planer i en redegørelse, der ligeledes fremlægger amtskommunens intentioner på området. Den amtskommunale redegørelse udgør optakten til næste runde af kommunernes udbygningsplanlægning. Det er for tiden ikke obligatorisk i udbygningsplanerne at belyse de økonomiske konsekvenser heraf, men det er ifølge socialministeriet ønsket at ændre dette på længere sigt.

Statens tilbagemelding består for det første i en individuel henvendelse til de (amts)kommuner, der synes at falde uden for det gængse socialpolitiske mønster. Generelt skal planerne ikke godkendes, men der kan stilles krav om, at næste års plan forelægges til godkendelse. Disse henvendelser kan ske, både hvis socialministeriet **vurderer**, at **en kommune opererer** med en for høj standard, og hvis det skønner, at der er tale om en for lav standard. For det andet udarbejdes en samlet redegørelse,

hvor de enkelte kommuner/regioner sammenlignes, og hvor den samlede udvikling kommenteres.

For så vidt angår den lokale og regionale kollektive trafik uden for hovedstadsområdet, skal hvert amtsråd efter forslag fra bl.a. kommunalbestyrelserne udarbejde en plan for denne trafik. For hver trafikforbindelse, som optages på planen, angives linieføring, standsningsmønster i grove træk samt kørselsomfang. Planen skal ledsages af en redegørelse, der skal angive dels de forudsætninger, der er lagt til grund ved planens udarbejdelse, herunder trafikbehov, omkostningerne ved den på planen optagne trafik, takstpolitik m.v., dels effekterne af planens gennemførelse, herunder omstigningsmuligheder m.v. samt endelig samspillet mellem udviklingen i den kollektive trafikbetjening og den erhvervs- og bebyggelsesmæssige udvikling. Såvel amtsrådets oplæg til plan og redegørelse, kommunalbestyrelsernes bemærkninger og forslag som den endelige plan og redegørelse skal sendes til persontrafikrådet til orientering. Uoverensstemmelser om planlægningen afgøres af persontrafikrådet, hvis sekretariatsmæssige opgaver varetages af ministeriet for offentlige arbejders departement og direktoratet for vejtransport.

7.2 Udvalgets overvejelser

Udvalget har drøftet spørgsmålet om, hvorvidt informationssystemet kan og bør forbedres på vejområdet, herunder med henblik på, at man får mulighed for at iværksætte den forannævnte sammenhængende langtidsplanlægning.

De (amts)kommunale repræsentanter har givet udtryk for, at budget- og regnskabsreformen, planlovsreformen og vejlovgivningens regler - eventuelt med visse justeringer - antagelig i løbet af få år vil give tilstrækkelige informationer på vejområdet.

Disse repræsentanter finder, at i det omfang, de nævnte systemer i konkrete tilfælde måtte vise sig ikke at indeholde de fornødne oplysninger, må det overvejes, hvorvidt indhentning af yderligere oplysninger i et repræsentativt udsnit af kommuner og amtskommuner vil give et tilstrækkeligt informationsgrundlag.

De finder det ikke sandsynliggjort, at der er behov for den systematiske årlige indsamling af de oplysninger, der til opfyldelse af målsætningen foreslås optaget i en ny sektorplanlægning, men vil på den anden side ikke afvise, at en sådan kan blive nødvendig.

De (amts)kommunale repræsentanter er af den opfattelse, at behovet for oprettelse af et nyt sektorplansystem og den nærmere udformning heraf i givet fald bør undersøges nærmere gennem en konkret undersøgelse i et mindre antal amtskommuner og kommuner, der sandsynliggør, at nytten af et sådant system står mål med de administrative omkostninger, der er forbundet hermed.

De er med de statslige repræsentanter enige i, at det statslige behov for styringsmidler vil være større, hvis væsentlige dele af det nuværende statsvejnet overføres til amtskommunal bestyrelse.

De statslige repræsentanter har lagt til grund, at der på vejvæsenets område som inden for andre sektorer skal etableres et sektorplansystem, der gennem indberetninger fra (amts)kommunerne om disses planlægningsvirksomhed og tilbagemeldinger fra staten om planlægningsgrundlag og lignende muliggør iværksættelsen af den ønskede sammenhængende langtidsplanlægning. De er af den opfattelse, at staten allerede under den nuværende vejbestyrelsesordning har behov for en udbygning af informationssystemet, for at sektorplansystemet kan virkeliggøres. De finder på den anden side, at den nærmere udformning af et sektorplansystem på vejområdet ikke hører under udvalgets kommissorium.

De statslige repræsentanter fremhæver, at der ikke er tale om detailstyring, og er enige i, at der ikke skal etableres et system, der kræver opbygning af væsentlige nye (amts)kommunale og statslige administrative rutiner. Man må sigte på, at systemet enkelt og naturligt kan indpasses i (amts)kommunernes og statens administration. De henviser herved til der. af de (amts)kommunale repræsentanter foreslåede undersøgelse, som de kan tilslutte sig om end med et mere begrænset formål, idet de som ovenfor nævnt lægger til grund, at et sektorplansystem skal gennemføres. Undersøgelsen skal således efter deres opfattelse foretages over et kortere tidsrum med henblik på en hensigtsmæssig udformning af sektorplansystemet.

KAPITEL 8. ALTERNATIVE VEJBESTYRELSESORDNINGER8.1 Indledning.

Baggrunden for udvalgets nedsættelse har været et forslag fra amtsrådsforeningen om en ændret opgavefordeling på vejområdet. Udvalget har imidlertid efter kommissoriet ment også at måtte overveje, om der er andre alternativer end den nuværende ordning og Amtsrådsforeningens forslag, der kunne komme på tale og således måtte vurderes.

Enhver ordning af vejvæsenet indeholder følgende hovedelementer:

- a. Antallet af vejbestyrelseskategorier med økonomisk og forvaltningsmæssigt ansvar for hver sit vejnet.
- b. Fordelingen af det offentlige vejnet mellem vejbestyrelseskategorierne.
- c. Antallet af vejadministrationskategorier.
- d. Fordelingen af opgaver mellem vejbestyrelses- og vejadministrationskategorier.
- e. Koordinations- og styringsregler for det samlede vejvæsen, hvor vejnettet ikke er henlagt til staten.

Den eksisterende ordning er baseret på 3 vejbestyrelseskategorier, en tredeling af det offentlige vejnet, 3 vejadministrationskategorier og samarbejdsaftaler vedrørende opgaver på hovedlandevejsnettet mellem staten og de to andre vejbestyrelseskategorier. Hertil kommer forskellige koordinations- og styringsregler.

Der er i bilag 22 foretaget en teoretisk opstilling over forskellige muligheder for fordeling af vejnettet på forskellige antal vejbestyrelseskategorier, hvoraf dog nogle straks kan udelukkes, idet det uden videre kan konstateres, at de ikke vil kunne opfylde den ønskede målsætning for vejvæsenet, jfr. kapitel 5.

Umiddelbart må man således kunne se bort fra en ordning, hvorefter man baserer sig på alene 1 vejbestyrelseskategori. Den nære sammenhæng i byzoneområder mellem de offentlige veje og de tilgrænsende ejendomme samt fremføringen af forsyningsledninger af forskellig art gør det hensigtsmæssigt, at primærkommunerne er vejbestyrelser, jfr. afsnit 6.4. På den anden side vil allerede den nuværende kommunale inddeling, der fortsat indebærer et stort antal primærkommuner af forskellig størrelse og af forskellig type, betyde, at man selv med en overordnet koordinering og styring må kunne se bort fra en løsning, hvorefter primærkommunerne bliver vejbestyrelser for hele det offentlige vejnet. Antallet af vejbestyrelseskategorier må derfor mindst være 2.

I en ordning med 2 vejbestyrelseskategorier kan tænkes en kombination, hvor alene staten og primærkommunerne er vejbestyrelser, idet staten beholder hovedlandevejene og overtager landevejene helt, eller det overordnede vejnet deles mellem primærkommuner og stat, f.eks. således at det i bymæssige områder overgår helt eller delvist til primærkommunerne.

Der kan endvidere tænkes en løsning, hvorefter primærkommunerne og amtskommunerne overtager hele vejnettet, og opgavefordelingen mellem amtskommuner og primærkommuner bliver tilsvarende som nævnt ovenfor mellem stat og primærkommuner.

Derimod må en løsning med stat og amtskommuner som de eneste vejbestyrelser være udelukket, jfr. ovenfor.

Ved en opretholdelse af en ordning med 3 vejbestyrelseskategorier findes 2 muligheder, der kræver nærmere undersøgelse. Den nuværende ordning er nærmere vurderet i kapitel 6, og der skal i dette kapitel tages stilling til, hvad en principiel opretholdelse af denne ordning kan give anledning til af ændringer (styring m.v.). Den anden mulighed er Amtsrådsforningens forslag eller varianter heraf.

En yderligere opdeling, hvor en 4. vejbestyrelseskategori, hovedstadsrådet, bliver vejbestyrelse for overordnede veje i hovedstadsområdet, jfr. det i afsnit 6.3.4 in fine anførte, er også omtalt.

Det synes på forhånd naturligt, at antallet af vejadministrationskategorier svarer til antallet af vejbestyrelseskategorier, men dette er ikke en nødvendighed. Ordningen af f.eks. det norske vejvæsen er netop karakteristisk ved at indeholde 3 vejbestyrelseskategorier og 2 vejadministrationskategorier, idet de statslige vejkontorer i fylkerne administrerer såvel fylkes- som riksveje.

De forskellige muligheder gennemgås nedenfor, idet der drøftes eventuelle justeringer og behovet for en mere eller mindre stærk overordnet styring eller koordinering, ligesom spørgsmålet om vejbestyrelsernes udførelse af arbejder for hinanden i medfør af samarbejdsaftaler inddrages.

I afsnit 8.2 behandles den nuværende ordning, i afsnit 8.3 Amtsrådsforeningens forslag, i afsnit 8.4 ordningen, hvorefter stat og primærkommuner alene bliver vejbestyrelser med en eventuel deling af landevejene og hovedlandevejene mellem de to vejbestyrelseskategorier og i afsnit 8.5 den tilsvarende ordning, hvorefter amtskommuner og primærkommuner udgør de to vejbestyrelseskategorier. I afsnit 8.6 behandles en ordning med stat, amtskommuner og primærkommuner som vejbestyrelser og med stat og primærkommuner som vejadministrationer, og i afsnit 8.7 omtales spørgsmålet om hovedstadsrådet som vejbestyrelse for de overordnede veje i hovedstadsområdet.

Endelig er i afsnit 8.8 beskrevet forskellige principper for udvælgelse af et statsligt vejnet, herunder et strukturelt princip, hvorefter en vejstrækning klassificeres efter trafikens art, størrelse og sammensætning.

8.2 Den nuværende ordning

Det statslige vejnet omfatter ca. 4.700 km vej og landevejsnettet ca. 6.800 km. Hovedlandevejsnettet pr. 1. januar 1978 fremgår af bilag 23.

En vurdering af den nuværende ordning er foretaget i kapitel 6. Det fremgår heraf, at de (amts)kommunale repræsentanter finder, at staten med det nuværende system vil kunne gennemføre en samlet vejsektorpolitik

som led i statens trafikpolitik, idet der må antages at være tilstrækkelige styringsmidler såvel på det økonomiske som det tekniske område. De statslige repræsentanter anser derimod ikke de foreliggende styringsmidler for tilstrækkelige.

Det fremgår endvidere, at ordningen i organisatorisk og administrativ henseende må siges at fungere tilfredsstillende.

Om relationen til lands-, region- og kommuneplanlægningen henvises til afsnit 6.3. Det fremgår af afsnit 6.3.4, at de amtskommunale repræsentanter har fremhævet, at det er af væsentlig betydning for amtskommunerne som regionplanmyndigheder, at de overordnede veje i videst muligt omfang overgår til amtsrådenes bestyrelse, idet anlæg og udbygning af veje er et vigtigt styringsmiddel ved gennemførelsen af regionplaner. Disse repræsentanter har i denne forbindelse fremhævet, at veje, der er af landsplanmæssig betydning, eller som er led i forbindelserne til udlandet, fortsat bør henhøre under statens bestyrelse.

Repræsentanterne for Kommunernes Landsforening og Københavns og Frederiksberg kommuner har fremhævet det naturlige og praktiske i, at de overordnede veje i overensstemmelse med decentraliseringstanken henhører under amtsrådene.

De statslige repræsentanter mener ikke, at amtsrådenes stilling som regionplanmyndighed kan begrunde en sådan ændret opgavefordeling. De peger på, at anlæg af nye overordnede veje hverken kan eller bør være en afgørende faktor ved gennemførelsen af en regionplan, og henviser i øvrigt til samarbejdet mellem den statslige vejmyndighed og amtsrådene som vej- og regionplanmyndigheder.

De statslige repræsentanter har påpeget, at hvis man måtte ønske en direkte styring på det korte sigt, ville dette kunne ske ved indførelse af projektgodkendelser, således som man havde det under den tidligere vejbestyrelseslov, godkendelse af (amts)kommunale vejbudgetter, igangsætningstilladelser og særlig i konjunkturpolitisk henseende statslig mulighed for koordinerede reguleringer af de (amts)kommunale og statslige anlægs- og driftsbudgetter på vejområdet. Endvidere kunne peges på gen-

indførelse af ordningen med statstilskud til (amts)kommunale vejanlæg eventuelt i form af selektive tilskud til særlige anlæg eller en refusionsordning betinget af opfyldelse af bestemte krav til projekter m.v. En mulig løsning på anlægsområdet kunne være, at staten bestemte og betalte alle større vejanlæg, altså også landevejsanlæg, hvilket ville være en udvidelse af ordningen fra hovedlandevejsloven af 1963 (se herom nærmere kap. 2, side 16 ff.). Alle disse løsninger ville imidlertid mere eller mindre være i strid med princippet om foreningen af det økonomiske og forvaltningsmæssige ansvar, der var et grundlæggende princip for kommunalreformen og for vejreformen i 1971.

En mindre radikal udvej, som også ville styrke statens indflydelse, ville være en udvidelse af statens beføjelser i forbindelse med forelæggelse af (amts)kommunale vejplaner og vejprojekter for staten.

En forbedring af statens informationssystem med hensyn til aktiviteterne på det (amts)kommunale vejnet, således som det er foreslået i kapitel 7, er en tredje mulighed, som opmærksomheden i første omgang må rettes imod.

Det bemærkes endelig, at der er enighed i udvalget om, at hvis man vælger at opretholde den nuværende opgavefordeling, bør dette ikke udelukke, at man tager spørgsmålet om mindre justeringer op til overvejelse. Dette gælder selvsagt i de bymæssige områder, jfr. afsnit 6.4, men kan også være begrundet ud fra andre synspunkter som f.eks. sammenhæng i et vejbestyrelsesnet eller trafikkenes sammensætning og størrelse, jfr. afsnit 8.8.

8.3 Amtsrådsforeningens forslag

Efter Amtsrådsforeningens forslag skal kun den del af det nuværende hovedlandevejsnet, som indgår i det internationale rutenet eller udgør de primære forbindelser mellem hovedlandsdelene, forblive under statens bestyrelse. Dette net omfatter ifølge Amtsrådsforeningen Europavejene København-Esbjerg, Kruså-Frederikshavn, Helsingør-Rødby samt landsdelsforbindelsen København-Odden-Ebeltoft-Århus/Randers. Amtsrådsforeningens repræsentanter har i denne forbindelse henvist til en i skitse til vej-

plan skitseret foreløbig vejnetsplan, hvor det nævnte vejnet er anført som de veje, der betjener landsdelscentre m.v.

Det af Amtsrådsforeningen foreslåede statsvejnet fremgår af bilag 24.

Som nævnt i afsnit 6.3 er baggrunden for Amtsrådsforeningens forslag i særlig grad, at amtsrådene er regionplanmyndigheder og vejpolitikken et væsentligt styringsmiddel til gennemførelse af en regionplan. Amtsrådsforeningens repræsentanter henviser i øvrigt til foreningens principielle grundsyn, hvorefter vejområdet ikke skal administreres med basis i et vejsektorsynspunkt, men skal planlægges og administreres på lige fod og med afvejning i forhold til andre sektorer.

Amtsrådsforeningen har fremhævet, at regering og folketing har ansvaret for udformning, tilrettelæggelse og gennemførelse af landets transportpolitik, herunder på vejområdet, og er af den opfattelse, at de statslige styringsmidler på vejområdet bør omfatte:

- a. Nødvendige normer og regler, der kan udformes som maksimums- og minimumsregler.
- b. De generelle økonomiske styringsmidler for den samlede (amts)kommunale aktivitet, herunder fastsættelse af bloktilskud og de økonomiske rammer, som fastlægges i budgetsamarbejdet mellem stat og (amts)kommuner. I meget **ressourceknappe** perioder vil Amtsrådsforeningen ikke afvise, at det vil kunne blive nødvendigt at fastsætte investeringsrammer for enkelte sektorer, og at disse i så fald også kan omfatte vejanlæg.
- c. Lovgivning om særlige opgaver (statslige tilskud til særligt udgiftskrævende enkeltopgaver).
- d. Styring og finansiering af statsvejnettet.

Amtsrådsforeningens forslag og synspunkter fremgår i øvrigt nærmere af bilag 25.

Amtsrådsforeningens repræsentanter har under udvalgsarbejdet fremhævet, at statens behov for styringsmidler for de overordnede veje antagelig vil kunne imødekommes ved fastsættelse af en pligt til at udarbejde sektorplaner. Noget sådant ville efter deres opfattelse være i god overensstemmelse med de senere års lovgivning på en lang række områder samt med planredegørelse nr. 2, "Samordning af data i offentlig budget-planlægning", budgetdepartementet 1978.

Repræsentanterne for Kommunernes Landsforening og Københavns og Frederiksberg kommuner har kunnet tilslutte sig Amtsrådsforeningens synspunkter.

Konsekvensen af Amtsrådsforeningens forslag 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 amtsrådenes økonomiske byrder, hvilket skal modsvares af en forøgelse af statens samlede generelle tilskud til amtskommunerne, svarende til den besparelse, staten ville opnå.

I udvalgets kommissorium er det forudsat, at der ved udvalgets undersøgelser skal lægges til grund, at ændringer i opgavefordelingen ikke skal betyde ændring i byrdefordelingen mellem staten, amtskommunerne og kommunerne, hver under ét.

Der er dog til illustration foretaget to beregninger, hvor de merudgifter, hver amtskommune ville have haft, hvis Amtsrådsforeningens forslag allerede i dag havde været gennemført, sammenholdes med de mertilskud, hver amtskommune samtidig ville have oppebåret.

Det har været nødvendigt at anvende historiske data i stedet for vejplaner og vejbudgetter, idet disse sidste netop er under revision i forbindelse med omfattende prioriteringsundersøgelser som følge af nye store besparelser på vejkontiene.

I beregningerne er der taget hensyn til den i foråret 1979 vedtagne lov nr. 252 af 8. juni 1979 om ændring af lov om generelle tilskud til amtskommuner og kommuner.

De to beregninger adskiller sig fra hinanden ved, at der i den ene tages udgangspunkt i både drifts- og anlægsudgifter, mens der i den anden alene ses på driftsudgifter. Dette skyldes, at anlægsudgifterne ofte falder

Tabel 16. Byrdefordelmæssige konsekvenser for kalenderåret 1980 af
Amtsrådsforeningens forslag (udgangspunkt både drift og anlæg)

Prisniveau medio 1980	Merudgift til veje	Mertilskud	Nettore- sultat
	----- mio. kr. -----		
Københavns kommune	5,9	69,1	63,2
Frederiksberg kommune	-	12,5	12,5
Københavns amtskommune	16,4	69,1	52,7
Frederiksborg amtskommune	57,5	36,4	+21,1
Roskilde amtskommune	20,0	21,8	1,8
Vestsjællands amtskommune	30,3	34,9	4,6
Storstrøms amtskommune	24,2	35,1	10,9
Bornholms amtskommune	10,9	8,2	+2,7
Fyns amtskommune	29,9	56,2	26,3
Sønderjyllands amtskommune	48,2	36,1	+12,1
Ribe amtskommune	42,1	29,6	+12,5
Vejle amtskommune	40,4	41,7	1,3
Ringkøbing amtskommune	56,8	40,2	+16,6
Århus amtskommune	54,0	68,5	14,5
Viborg amtskommune	160,8	34,4	+126,4
Nordjyllands amtskommune	60,0	63,6	3,6
I alt	657,4	657,4	-

Kilde: Bilag 26, tabel 6.

Anm.: I beregningsgrundlaget indgår udgifter til større enkeltprojekter, hvilket især har betydning for Viborg amtskommune (Sallingsundbroen med tilhørende vejanlæg).

i store "klumper", således at der i et givet år er store anlægsudgifter i nogle amtskommuner, hvorimod der i samme år ikke er så store anlægsudgifter i de øvrige amtskommuner. Dette forhold giver anledning til en vis skævhed ved beregningen af de enkelte amtskommuners merudgifter. Ved kun at se på driftsudgifterne elimineres dette forhold, men til gengæld sker der en undervurdering af både de merudgifter og de mertilskud, der i givet fald rent faktisk vil blive tale om.

Den sidstnævnte metode er dog nok den mest belysende, idet den trods alt viser, hvorledes fordelingen mellem de enkelte amtskommuner af en væsentlig del af udgifterne bliver i fremtiden. Indenrigsministeriet, som beregningerne har været forelagt, foretrækker således denne metode, bl.a. fordi det som foran nævnt ikke er muligt at konsekvensberegne på grundlag af vejplaner og vejbudgetter som følge af den store usikkerhed omkring disse.

Der er i bilag 26 gjort nærmere rede for de to beregninger.

I den ene beregning er merudgifterne for hver amtskommune beregnet som de faktisk afholdte drifts- og anlægsudgifter i finansåret 1977/78, omregnet til prisniveau medio 1980 på det statsvejnet, amtskommunerne efter forslaget skal overtage. I disse udgifter indgår bl.a. udgifter til større enkeltprojekter med tilhørende vejanlæg, f.eks. Sallingsundbroen. De samlede udgifter er opgjort til 657 mio. kr. i prisniveau medio 1980.

Herefter er beregnet det mertilskud, de enkelte amtskommuner og Københavns og Frederiksberg kommuner ville have fået, hvis Amtsrådsforeningens forslag havde været gældende i 1980.

I tabel 16 er merudgifterne sammenholdt med mertilskuddene for hver enkelt amtskommune og Københavns og Frederiksberg kommuner.

I den anden beregning er konsekvenserne som nævnt belyst alene ud fra driftsudgifterne i 1977/78, opgjort i prisniveau medio 1980. De samlede driftsudgifter for det vejnet, der efter Amtsrådsforeningens forslag skal overgå til amtskommunerne, udgjorde i 1977/78 235,4 mio. kr., opgjort i prisniveau medio 1980. Herefter er merudgifterne beregnet og

sammenholdt med mertilskuddene. Resultaterne ses i tabel 17. Det skal understreges, at selv om konsekvenserne alene er belyst på grundlag af driftsudgifterne, vil kompensationen i givet fald også omfatte anlægsudgifterne.

Det skal bemærkes, at beregningerne som foran anført alene tjener illustrative formål, og at en byrdefordeling præcis som angivet i tabel 16 og 17 aldrig vil opstå.

Tabel 17. Byrdefordelmæssige konsekvenser for kalenderåret 1980 af
Amtsrådsforeningens forslag (udgangspunkt kun driftsudgifter)

Prisniveau medio 1980	Merudgift til veje	Mertilskud	Nettore- sultat
	----- mio. kr. -----		
Københavns kommune	2,7	19,4	16,7
Frederiksberg kommune	-	3,5	3,5
Københavns amtskommune	9,3	20,0	10,7
Frederiksborg amtskommune	14,5	11,9	+2,6
Roskilde amtskommune	7,4	7,3	+0,1
Vestsjællands amtskommune	14,5	12,2	+2,3
Storstrøms amtskommune	15,4	13,0	+2,4
Bornholms amtskommune	5,9	4,1	+1,8
Fyns amtskommune	15,6	18,6	3,0
Sønderjyllands amtskommune	19,1	15,4	+3,7
Ringkøbing amtskommune	14,8	12,8	+2,0
Vejle amtskommune	15,1	15,5	0,4
Ringkøbing amtskommune	27,5	19,5	+8,0
Århus amtskommune	20,7	22,5	1,8
Viborg amtskommune	24,8	15,2	+9,6
Nordjyllands amtskommune	28,1	24,5	+3,6
I alt	235,4	235,4	-

Kilde: Bilag 26, tabel 7.

Det skal endvidere bemærkes, at tabel 16 og 17 ikke belyser konsekvenserne for Københavns og Frederiksberg kommuner fuldstændigt, idet konsekvenserne for disse to kommuner også skulle belyses over det kommunale bloktilskud og eventuelt den kommunale hovedstadsudligning, jfr. bilag 26. Betydningen af ikke at tage hensyn hertil er en mindre undervurdering i tabel 16 og 17 af mertilskuddet til Københavns og Frederiksberg kommuner. Ved opgørelsen er ej heller taget hensyn til, at en mindre del af de af Københavns kommune administrerede statsveje er beliggende i Frederiksberg kommune, hvilket forhold bevirker en indbyrdes ændring af nettoresultatet for de 2 kommuner.

Repræsentanten for Københavns og Frederiksberg kommuner henleder opmærksomheden på, at Amtsrådsforeningens forslag stort set svarer til det i de 2 kommuner allerede i dag gældende, og at der i den gældende byrdefordeling derfor må være en til beregningerne svarende ulighed i disses disfavør.

Det i foråret 1978 af en række venstre-folketingsmedlemmer fremsatte forslag til folketingsbeslutning om videreudbygning af lov om offentlige veje er i overensstemmelse med Amtsrådsforeningens forslag.

De statslige repræsentanter fremhæver med henvisning til den i kapitel 6 foretagne vurdering af den nuværende ordning, at der ikke er saglige grunde, der taler for en ændring af den nuværende ordning til fordel for Amtsrådsforeningens forslag. Dette gælder også i relation til koordineringen med region- og kommuneplanlægningen.

Derimod finder de, at forslagets gennemførelse vil kunne få mindre helbredelige konsekvenser for dansk vejvæsen, idet den begrænsede statslige vejbestyrelsesfunktion, der herefter **vil** blive tale om, muligt ikke vil kunne give grundlag for opretholdelse af tilstrækkelig teknisk ekspertise i vejdirektoratet, hvorfor balancen i den nuværende enhedsorganisation, der er opbygget over forskning og udvikling, planlægning og produktion, vil blive ødelagt. Herudover peger de særlig på, at man forskertser muligheden for stordriftsfordele og for landsdækkende prioritering af den væsentlige del af det overordnede vejnet, som de nuværende hovedlandeveje udgør.

De statslige repræsentanter har også ønsket at fremhæve som en generel betragtning, at det efter deres opfattelse under de nuværende forhold med betydelige nedskæringer inden for vejsektoren vil være u hensigtsmæssigt med opdeling af opgaverne vedrørende de overordnede veje på et større antal lokale enheder. Dette gælder både i personalemæssig og økonomisk henseende.

Vejdirektoratets repræsentanter fremhæver yderligere, at da det af samfundsmæssige hensyn er påkrævet, at der forefindes et dansk vejvæsen med en fornøden faglig bredde og med de nødvendige kvalifikationer, måtte man i givet fald overveje andre, måske utraditionelle organisationsformer for vejvæsenet, f.eks. sammenslutning af de statslige og de amtskommunale vejvæsener i én fælles organisation af en lignende opbygning som den norske. Denne organisation kunne da arbejde både for stat og amtskommuner som nærmere beskrevet i afsnit 8.7.

De statslige repræsentanter finder endvidere ikke, at de styringsmuligheder, som Amtsrådsforeningen oprindeligt anviste, jfr. side 128, pkt. a-d, vil være tilstrækkelige til, at staten kan gennemføre en samlet vejpolitik.

Vejbestyrelsesfunktionen vil efter en gennemførelse af Amtsrådsforeningens forslag ikke længere i henseende til en umiddelbar statslig styring af vejsektoren omfatte en trafik og udgiftsmæssig væsentlig del af det danske vejnet, ligesom staten med et vejnet af den forudsatte størrelse alt andet lige ikke vil kunne have den samme indirekte indflydelse på de kommunale vejbestyrelses virksomhed, som den har med det nuværende landsdækkende net.

De øvrige styringsmidler - normer, regler m.v. - er i princippet ikke ændret i forslaget, men det er dog her af vejdirektoratets repræsentanter i udvalget anført, at administrationen af vejbestyrelsesfunktionen for et sådant nedskåret vejnet ikke vil give et tilfredsstillende erfaringsområde for norm- og regelarbejdet.

De (amts)kommunale repræsentanter har med hensyn til styringen gennem normer og regler henvist til, at normerne og reglerne udformes i et sam-

arbejde mellem de statslige og (amts)kommunale vejmyndigheder, og at de fornødne praktiske, erfaringer således vil være til rådighed i arbejdet. Tilsvarende vil kunne komme til at gælde for institutområdet, hvor det vil være ønskeligt, at skabe en øget indflydelse for de (amts)kommunale vejbestyrelser. De har i øvrigt henvist til, at den tekniske ekspertise næppe vil blive påvirket væsentligt, da det praktiske arbejde i dag varetages af (amts)kommunerne i henhold til samarbejdsaftalen.

En gennemførelse af en statslig trafikpolitik som forudsat i det af Amtsrådsforeningen fremlagte forslag vil efter vejdirektoratets repræsentanters opfattelse kræve en så omfattende og dybtgående styring ved anvendelse af projektgodkendelser, godkendelser af budgetoverslag m.v., at der ikke vil blive tale om en forenkling i administrativ henseende.

De anfører således, at en indskrænkning i vejbestyrelsen fra ca. 4.700 km til ca. 1.000 km ikke vil kunne medføre en væsentlig reduktion i vejdirektoratets nuværende sagsbehandling. Selv om en lang række konkrete opgaver bortfalder især med hensyn til den løbende planlægning og administration af større og mindre anlægsarbejder, styring af drifts- og vedligeholdelsesopgaverne, adgangssager samt statistisk-økonomiske beregninger i forbindelse hermed, vil dette for vejdirektoratet antagelig kun betyde en mindre frigørelse af personale. Sagsbehandlingen i forbindelse med et udvidet sektorplansystem med projekt- og budgetgodkendelser af enkelte projekter vil imidlertid på den anden side kræve en øget indsats. Hertil kommer, at vejdirektoratets aktiviteter med information og introduktion af nye metoder i de øvrige vejbestyrelser også vil kræve en personaleforøgelse, når den direkte afsmittende virkning af gennemførelsen af de nye metoder på et egentligt hovedlandevejsnet bortfalder.

Den koordinationsvirksomhed amtskommunerne imellem for så vidt angår planlægning og drift af det hovedlandevejsnet, der i dag varetages af vejdirektoratet, vil antagelig kræve et øget personale i amtskommunerne, ligesom de forøgede krav til dokumentationen af amtskommunernes aktiviteter inden for vejsektoren til brug for det statslige informationssystem næppe kan gennemføres uden en forøgelse af det eksisterende personale i amtskommunernes og de større bykommuners vejvæsen. Dette modsvares dog formentlig af den administrative lettelse i forbindelse med ophevet af samarbejdsaftalerne.

De ministerielle repræsentanter mener, at det i påkommende tilfælde bør undersøges, om der gennem et sektorplansystem, som de (amts)kommunale repræsentanter har fremhævet som det styringsmiddel, der bedst harmonerer med de senere års decentraliseringslovgivning, vil kunne opnås de tilstrækkelige styringsmuligheder uden uforholdsmæssige administrative omkostninger. Undersøgelsen bør ske ved en pilotundersøgelse som nævnt i afsnit 7.2.

Som anført der vil statens behov for et særligt informationssystem og dettes detaljeringsgrad være betydeligt større end nu med en så væsentlig formindskelse af den statslige del af vejnettet.

Dette må bl.a. indebære, at staten ud over informationer om anlægsprojekter og deres planlægningsmæssige forudsætninger får så detaljerede oplysninger om de enkelte vedligeholdelsesaktiviteter, at man fra statens side bliver i stand til at vurdere den førte vedligeholdelsespolitik.

De ministerielle repræsentanter er også tilbøjelige til at mene, at en gennemførelse af forslaget vil stille større krav til koordinationen mellem de forskellige amtskommuner.

Der foreligger ikke materiale til en egentlig opgørelse af personaleforbruget efter Amtsrådsforeningens forslag, men det er udvalgets skøn, at det samlede personaleforbrug inden for vejsektoren nok ikke vil ændres væsentligt ved en gennemførelse af Amtsrådsforeningens forslag.

Der kan efter de statslige repræsentanters opfattelse rejses det spørgsmål, om en opdeling af statsvejnettet efter de af Amtsrådsforeningen angivne kriterier ikke vil betyde en langt mindre indskrænkning af statsvejnettet end forudsat af Amtsrådsforeningen. Der findes en lang række andre forbindelser, der svarer til de af Amtsrådsforeningen nævnte. F.eks. kan nævnes den sydlige Fugleflugtslinie over Lolland og Fyn til Sønderjylland og A 11 langs den jyske vestkyst.

Kommunernes Landsforening har anført, at der ved en eventuel gennemførelse af Amtsrådsforeningens forslag bør åbnes mulighed for, at kommu-

nerne fortsat kan administrere de vejstrækninger, der i dag administreres af kommunerne efter samarbejdsaftalerne, på tilsvarende vilkår, jfr. afsnit 6.5, og at der også ved en eventuel gennemførelse af Amtsrådsforeningens forslag bør være mulighed for mindre justeringer af vejnettets bestyrelsesforhold i de bymæssige områder, jfr. afsnit 6.4.

Amtsrådsforeningen finder ligeledes, at en lang række af de hovedlandeveje i byerne, som i dag administreres af kommunalbestyrelserne i henhold til samarbejdsaftale med vejdirektoratet, hensigtsmæssigt vil kunne overføres til primærkommunal bestyrelse. I andre tilfælde finder man, at de allerede i nogle byer kendte samarbejds- og bistandsløsninger nå foretrakkes, navnlig under hensyn til sammenhængen i det overordnede vejnet.

De er endvidere af den opfattelse, at de eksisterende samarbejdsaftaler for hovedlandevejene bør kunne videreføres, også mellem amtsråd og kommunalbestyrelser.

8.4 Stat og primærkommuner som eneste vejbestyrelser

En ordning, hvorefter stat og primærkommuner er de eneste 2 vejbestyrelseskategorier, er også overvejet. En sådan ordning ville i princippet svare til, hvad der er gældende i Sverige, jfr. kapitel 4.

Ordningen kunne som tidligere nævnt indebære, at staten foruden at beholde hovedlandevejene overtog landevejene til bestyrelse, dog med eventuelle reguleringer særlig i byzoneområder og for visse lavere klassificerede landevejsstrækninger i landområder.

Hvis man ser bort fra sådanne reguleringer, hvorefter kommunerne i meget begrænset omfang overtager hovedlandeveje og landeveje i disse områder, vil en sådan ordning betyde, at staten bliver vejbestyrelse for op til 11.000 km vej mod hidtil 4.700 km vej og tilsvarende, at staten, hvis man går ud fra udgiften til landeveje i 1979, ville få en forøgelse i sine vejudgifter på ca. 0,8 mia. kr. (prisniveau januar 1978), hvorefter de samlede statslige vejudgifter ville andrage ca. 1,9 mia. kr. Heroverfor ville stå kommunernes udgifter på ca. 2,9 mia. kr. på et kommunalt vejnet på ca. 55.000 km vej.

Også for dette forslag er der foretaget beregninger, der skal illustrere de ændringer i tilskud og udgifter, forslaget i givet fald ville have betydet for amtskommunerne, hvis det var gennemført i dag. Der er ved beregningerne set bort fra særlige reguleringer i byområder.

Beregningerne er foretaget for kalenderåret 1980 med udgangspunkt i de faktiske udgifter i 1977. De er udført efter samme principper som de p. 129-133 omtalte beregninger vedrørende Amtsrådsforeningens forslag. For hver amtskommune er de mindreudgifter, hver amtskommune efter forslaget ville have haft, sammenholdt med den nedgang i tilskuddet, der samtidig ville ske.

Beregningerne fremgår af bilag 27.

Tager man udgangspunkt i både drifts- og anlægsudgifter, ville amtskommunerne i prisniveau medio 1980 have mindreudgifter på 901,2 mio. kr., hvilket beløb skal fratrækkes den samlede bloktilskudspulje. Ser man alene på driftsudgifterne, er det tilsvarende beløb 361,6 mio. kr.

Resultaterne ses i omstående tabel 18 og 19.

Det skal bemærkes, at beregningerne som nævnt alene tjener illustrative formål, og at en byrdefordeling præcis som anført i de to tabeller aldrig ville forekomme.

Repræsentanten for Københavns og Frederiksberg kommuner skal med henvisning til sin bemærkning side 133 bemærke, at der for disse kommuner i givet fald må ske en regulering, dels svarende til de i tabel 16 og 17 beregnede, dels til, at staten enten overtager den del af kommunernes vejnet, der modsvarer et landevejsnet, eller at der ydes fuld økonomisk kompensation svarende hertil.

I administrativ henseende måtte en sådan ordning betyde oprettelse af et egentligt statsvejvæsen med lokale, statslige drifts- og anlægskontorer til varetagelse af de løbende drifts- og tilsynsfunktioner. Sådanne kontorer kunne naturligt oprettes ved, at staten overtager de amtskommunale vejvæseners personale og materiel til den daglige drift, medens de større anlægsarbejder henlægges til de eksisterende motorvejskontorer.

De statslige kontorers funktionsområde ville herefter normalt være en amtskommune, og kontorerne måtte i lighed med forholdene i Sverige have et udstrakt og formaliseret samarbejde med amtsrådene til varetagelse af regionale og lokale hensyn.

Tabel 18. Byrdefordelingsmæssige konsekvenser for kalenderåret 1980 af stat og primærkommuner som eneste vejbestyrelser (udgangspunkt både drift og anlæg)

Prisniveau medio 1980	Mindreudgift til veje	Nedgang i tilskud	Samlet nettoresultat
	----- mio. kr. -----		
Københavns kommune	-	86,5	+86,5
Frederiksberg kommune	-	15,8	+15,8
Københavns amtskommune	69,4	91,8	+22,4
Frederiksborg amtskommune	90,1	59,5	30,6
Roskilde amtskommune	49,3	34,3	15,0
Vestsjællands amtskommune	62,4	50,9	11,5
Storstrøms amtskommune	74,6	50,5	24,1
Bornholms amtskommune	16,4	10,1	6,3
Fyns amtskommune	78,4	84,6	+6,2
Sønderjyllands amtskommune	83,2	52,2	31,0
Ribe amtskommune	31,5	36,3	+4,8
Vejle amtskommune	59,9	54,9	5,0
Ringkøbing amtskommune	34,7	44,6	+9,9
Århus amtskommune	118,6	97,7	20,9
Viborg amtskommune	52,2	45,6	6,6
Nordjyllands amtskommune	80,5	85,9	+5,4
I alt	901,2	901,2	-

Kilde: Bilag 27, tabel 6.

Det ville ikke være hensigtsmæssigt generelt med samarbejdsaftaler med det store antal primærkommuner, der ville blive tale om. For hovedlande-veje og de nuværende landeveje i egentlige byområder, der bestyres af staten, ville det på den anden side være rimeligt, at samarbejdsaftaler

blev indgået vedrørende disse strækninger, jfr. afsnit 6.4. Formentlig ville dog nogle primærkommuners administration ikke være egnet til at overtage opgaverne efter sådanne samarbejdsaftaler.

De statslige repræsentanter er af den opfattelse, at ordningen, vurderet efter den opstillede målsætning, ville rumme en række fordele.

Tabel 19. Byrdefordelingsmæssige konsekvenser for kalenderåret 1980 af stat og primærkommuner som eneste vejbestyrelser (udgangspunkt kun driftsudgifter)

Prisniveau medio 1980	Mindreudgift til veje	Nedgang i tilskud	Samlet nettoresultat
	----- mio. kr. -----		
Københavns kommune	-	21,5	+21,5
Frederiksberg kommune	-	3,9	+3,9
Københavns amtskommune	36,0	27,7	8,3
Frederiksborg amtskommune	26,1	28,1	+2,0
Roskilde amtskommune	19,8	15,7	4,1
Vestsjællands amtskommune	25,0	22,1	2,9
Storstrøms amtskommune	26,8	22,5	4,3
Bornholms amtskommune	6,8	5,0	1,8
Fyns amtskommune	40,6	36,7	3,9
Sønderjyllands amtskommune	38,0	26,6	11,4
Ribe amtskommune	10,4	15,0	+4,6
Vejle amtskommune	19,0	21,4	+2,4
Ringkøbing amtskommune	15,2	18,7	+3,5
Århus amtskommune	45,7	38,7	7,0
Viborg amtskommune	19,1	21,7	+2,6
Nordjyllands amtskommune	33,1	36,3	+3,2
I alt	361,6	361,6	-

Kilde: Bilag 27, tabel 7.

Det ville således være muligt fuldt ud at sikre gennemførelsen af den ønskede trafikpolitik for så vidt angår hele det overordnede vejnet.

Ordningen ville ydermere give grundlag for en i teknisk og økonomisk henseende langt mere ensartet udbygning af det overordnede vejnet, der ved denne ordning kan planlægges og udbygges som en helhed (dvs. med en optimal ressourcecinvendelse).

Ordningen rummer i sig selv i den skitserede form ingen yderligere muligheder for styring af de primærkommunale vejinvesteringer. Det må dog antages, at det daglige samarbejde mellem de regionale statskontorer og primærkommunerne ville give forbedrede muligheder for, at den statslige trafikpolitik hurtigere ville slå igennem også lokalt, men der vil stadig, hvis styring ønskes på det korte sigt, være behov for yderligere styringsmuligheder i forhold til primærkommunerne.

Ordningen ville også i organisatorisk henseende være fordelagtig, idet ordningen ville betyde en rationalisering og billiggørelse af administrationen.

Oprettelse af regionale statskontorer ville indebære en direkte reference i sagsbehandlingen mellem det lokale tekniske personale og den statslige styrelse, ligesom der ville være forbedrede muligheder for en optimal personaleanvendelse, især hvad angår specialistviden og maskinpark, der i højere grad ville kunne anvendes på tværs af administrative grænser. Erfaringer med denne fremgangsmåde har givet positive resultater på anlægsområdet med oprettelsen af de statslige **motorvej**skontorer. Tilsvarende ekspertise vil der fremover være behov for at bygge op omkring miljøspørgsmål (støj- og luftforurening), trafiksikkerhed, trafikplanlægning og trafiktekniske spørgsmål. Her vil tværgående faglige kontakter og direkte central vejledning virke stærkt fremmende på gennemslagskraften af disse nye fagområder i den daglige virksomhed.

Ordningen ville ydermere være fleksibel i organisatorisk henseende såvel under hensyn til vejvæsenets nuværende opgaver som under hensyn til den forventede fremtidige nedgang i anlægsopgavernes omfang og de heraf følgende ændringer i personaleallokering og personalestab.

Det er de statslige repræsentanters opfattelse, at en ordning med staten som eneste vejbestyrelse for det nuværende amts- og statsvejnet (det

overordnede vejnet) vil give ikke ubetydelige besparelser dels i administrationen, dels i de samlede økonomiske ressourcer, der anvendes til drift og anlæg af et sådant ca. 11.000 km langt vejnet. Disse fordele vil efter repræsentanternes opfattelse også kunne opnås med som i Norge og Sverige en meget betydelig lokalpolitisk indflydelse på alle beslutninger af betydning for den regionale udvikling. De fremhæver endvidere, at netop under de nuværende forhold med betydelige nedskæringer inden for vejsektoren er det særligt uhensigtsmæssigt med opdeling af vejopgaverne vedrørende de overordnede veje på et større antal vejadministrationer.

En rationaliseringsgevinst vil efter disse medlemmers opfattelse således kunne opnås inden for såvel projekterings- som drifts- og vedligeholdelsesområdet. Erfaringerne fra de tre statslige projekteringskontorer, der forestår anlægget af motorvejsanlæg, har vist, at man opnår betydelige fordele ved anvendelsen af større projekteringsenheder. Den her opbyggede ekspertise vil med fordel kunne anvendes på hele det overordnede vejnet.

Tilsvarende peger den tekniske udvikling og erfaring fra udlandet på, at markarbejdet inden for drifts- og vedligeholdelsesområdet med fordel vil kunne rationaliseres ved at blive samlet i større enheder, end dette er sædvanligt i dag.

En økonomisk gevinst og en bedre udnyttelse af ressourcerne ved en samling af det overordnede vejnet under én vejbestyrelse finder de ministerielle repræsentanter sandsynliggjort ved de undersøgelser og analyser, der er foretaget i forbindelse med udvalgsarbejdet, jfr. afsnit 6.1.

Amtsrådsforeningens repræsentanter og repræsentanten for Københavns og Frederiksberg kommuner deler ikke den opfattelse, at der vil opnås en rationaliseringsgevinst ved at overføre de regionale vejvæsener fra deres nuværende amtskommunale tilhørsforhold til et geografisk fjernere statsligt. Tværtimod vil en sådan overførsel kunne betyde en besværliggørelse af det tværsektorielle samarbejde, især om planlægningen, som i dag kan gennemføres uformelt inden for den samme myndigheds opgaveområde. Endvidere finder de, at erfaringerne med de nuværende tre statslige

motorvejskontorer har vist den manglende fleksibilitet i tilpasning til opgavernes omfang, som den nuværende statslige vejadministration er udtryk for. De finder i øvrigt, at man allerede i dag (uden ændring af vejbestyrelsesforholdene) vil kunne opnå en rimelig administrativ besparelse ved en sammenlægning af de to sjællandske motorvejskontorer til ét kontor.

Amtsrådsforeningens repræsentanter påpeger i øvrigt, at den omtalte centralisering af opgaver hos statslige myndigheder er i klar modstrid med de almindelige decentraliseringstendenser. I Norge og Sverige er der lang tradition for statsforvaltningsmyndigheder på lokalt plan på en lang række områder, hvorfor statslige regionale vejvæsener her i højere grad end i Danmark harmonerer med den almindelige opgavefordeling. Her pågår der ikke desto mindre overvejelser om tværtimod at henføre flere af disse regionale statslige myndigheder under stedlige folkevalgte råd.

Kommunernes Landsforenings repræsentanter henviser til den af dem fremsatte støtte til Amtsrådsforeningens forslag om amtskommunernes overtagelse af en større del af hovedlandevejsnettet.

Det erkendes selvsagt af udvalget som helhed, at en sådan opgavefordeling ville være i strid med den hidtil ønskede decentralisering af de offentlige opgaver. De statslige repræsentanter ønsker dog at fremhæve, at det overordnede vejnet i Danmark i forhold til andre lande udgør en meget begrænset del af det samlede vejnet.

8.5 Amtskommuner og primærkommuner som eneste vejbestyrelser

En ordning, hvorefter amtskommunerne og primærkommunerne er de eneste to vejbestyrelseskategorier, var gældende før hovedlandevejsloven af 1963, men indgik da i et system med betydelige styringsmidler for staten dels gennem tilsyns- og godkendelsesbestemmelser, dels gennem vejfondstilskudsordningen.

Udvalget på nær Amtsrådsforeningens repræsentanter finder, at der i relation til statens muligheder for at gennemføre en samlet vejpolitik ingen væsentlig forskel er mellem denne løsning og Amtsrådsforeningens

forslag med det begrænsede statslige vejnet på ca. 1.000 km. Ordningen ville selvsagt forudsætte tilsvarende styringsmidler som nævnt i afsnit 8.3. Amtsrådsforeningens repræsentanter er af den opfattelse, at statens muligheder for at gennemføre en samlet vejpolitik sammenlignet med Amtsrådsforeningens forslag er væsentlig dårligere ved en sådan ordning, hvor staten ikke er vejbestyrelse. Dette skyldes, at staten i en sådan løsning ikke kan sikre grundlaget for fjerntrafikken. Hvis staten som fremført af de statslige repræsentanter måtte finde det u hensigtsmæssigt at "betjene et vejnet som "det store H", vil amtsrådene være villige til at løse denne opgave i det samspil med ministeriet for offentlige arbejder, som det kendes på andre sektorområder. Amtsrådsforeningens repræsentanter har ligeledes ønsket at fremhæve, at såfremt en sådan ordning gennemføres, må det forudsætte en samlet sektorstyring for de overordnede veje.

Vejdirektoratets repræsentanter i udvalget har understreget, at de fordele, der fra statens synspunkt er forbundet med, at staten er vejbestyrelse for et vejnet på ca. 1.000 km, formentlig opvejes af de negative organisatoriske konsekvenser. Vejdirektoratets vurdering er derfor noget nær den samme af de to løsninger, nemlig at de er klart u hensigtsmæssige. De henviser i øvrigt til de foran anførte synspunkter vedrørende behovet for et samlet vejvæsen.

8.6 Stat, amtskommuner og primærkommuner som vejbestyrelser med stat og primærkommuner som vejadministrationer

Som det fremgår af betænkningens øvrige afsnit, er vejdirektoratets repræsentanter ængstelige for, at en væsentlig nedskæring af det vejnet, som staten er vejbestyrelse for, vil medføre, at dansk vejvæsen ikke længere vil have en samlet struktur, der muliggør en fortsat udvikling og rationalisering af den samlede vejsektor, specielt i en periode med nedgang i aktiviteterne inden for den offentlige sektor, herunder specielt vejsektoren.

Disse repræsentanter har derfor i udvalget ønsket drøftet en for dansk offentlig forvaltning utraditionel ordning, hvor der fortsat er 3 vejbestyrelseskategorier, men kun to administrationskategorier. En sådan ord-

ning svarer til det i Norge gældende, jfr. kapitel 4, med stat, amtskommuner og primærkommuner som vejbestyrelser, men kun med en fælles administration for både hovedlandeveje og amtsveje og med selvstændige primærkommunale vejadministrationer.

Vejdirektoratets repræsentanter fremhæver, at man ved en sådan ordning vil kunne opnå væsentlige fordele. **Man** vil uanset fordelingen af landets overordnede veje mellem 2 bestyrelseskategorier kunne opnå at fastlåse den rationaliserings- og effektiviseringsgevinst, man opnår ved ét overordnet vejvæsen til administration af landets samlede hoved- og landevejsnet. Man adskiller ved en sådan ordning det politiske problem, der er rejst omkring bestyrelsen af landets overordnede veje, fra det administrative/organisatoriske problem, det er, effektivt at drive dansk vejvæsen, og en eventuel regulering af bestyrelsesforholdene vil ikke influere på den kontinuerlige drift af landets vejvæsen.

En sådan ordning vil efter vejdirektoratets opfattelse på væsentlige punkter imødekomme den kritik, Amtsrådsforeningen har rejst mod den nuværende ordning, ligesom den vil tilgodese en række af de statslige ønsker vedrørende vejsektorens forhold. Man vil således i høj grad have elimineret selv en teoretisk mulighed for dobbeltadministration, - ligesom de lokale vejkontorer i hver amtskommune naturligt vil kunne samarbejde med amtsrådenes øvrige tekniske og planlæggende afdelinger omkring vejens indpasning i den under amtsrådene hørende sammenfattende planlægning. Herudover vil prioriteringen af vejopgaverne både inden for det enkelte område og på landsplan foregå på samme grundlag, hvorved harmoniseringen af investeringerne mellem hoved- og landeveje lettere vil kunne gennemføres.,

Der vil under en sådan ordning ikke være nogle informationsproblemer omkring de overordnede vejes forhold, da såvel hovedlandeveje som landeveje vil blive administreret i samme organisation. Ordningen vil herudover betyde, at selv om beslutningskompetencen for dele af det overordnede vejnet er decentraliseret til amtsrådene, vil man i en fælles organisation kunne opnå en række af de fordele med hensyn til ensartet administration, f.eks. af sikkerheds- og miljøspørgsmål og vedligeholdelsesproblemer, det **vil** være forbundet med store vanskeligheder at opnå i en decentraliseret administration.

Vejdirektoratets repræsentanter bemærker, at denne ordning efter det oplyste virker særdeles godt i Norge uden væsentlige problemer.

Vejdirektoratets repræsentanter ønsker yderligere at fremhæve, at diskussionen omkring vejlovgivningen og vejbestyrelsesforholdene nu har pågået ret konstant i 20 år. En sådan diskussion med den usikkerhed, dette betyder for administrationen, har naturligt på mange områder nedsat vejvæsenets samlede effektivitet. En ordning, som i dette afsnit anført, vil kunne skabe den sikkerhed i organisationen, der vil kunne sikre optimal effektivitet også under fortsatte vejlovsdiskussioner, idet disse ikke vil berøre administrationens daglige arbejde væsentligt.

De øvrige medlemmer af udvalget har taget afstand fra vejdirektoratets forslag.

Det vil ikke være muligt at adskille det politiske og det administrative/organisatoriske problem vedrørende vejvæsenets bestyrelse. Dette gælder såvel for de amtskommunale veje som for de statslige veje.

En ordning som af vejdirektoratet foreslået vil derfor, tværtimod at betyde en rationalisering og effektivisering, muligt bevirke dobbeltadministration og fordyrelse.

Der kan efter disse medlemmers opfattelse ikke trækkes nogen rimelig parallel fra den norske ordning, der bygger på en lang tradition. Fylkerne har indtil fornylig ikke haft egen administration, heller ikke uden for vejområdet, og har således generelt støttet sig på den statslige administration.

Disse medlemmer har ikke fundet anledning til at kommentere det af vejdirektoratet anførte om at befri vejadministrationen for de ulemper, der følger af, at samfundet er under stadig udvikling.

8.7 Hovedstadsrådet som vejbestyrelse for de overordnede veje i hovedstadsområdet

Som nævnt i afsnit 6.3 in fine, er det af de statslige repræsentanter fremhævet, at det ville være en konsekvens af Amtsrådsforeningens syns-

punkt om det ønskelige i et sammenfald mellem regionplanmyndighed og vejbestyrelse for de overordnede veje i regionen, at hovedstadsrådet som regionplanmyndighed i hovedstadsområdet måtte overtage hovedlandevejene og landevejene her.

De (amts)kommunale repræsentanter har heroverfor bemærket, at opgavefordelingen i hovedstadsområdet mellem hovedstadsrådet og amtsrådene er fastlagt af folketinget, og at det i øvrigt ikke ses at være en konsekvens af Amtsrådsforeningens synspunkt, at hovedstadsrådet skulle være vejbestyrelse - det ville tværtimod være en atypisk ordning, set i relation til andre sektorerers opgavefordeling, jfr. foran, side 100.

De statslige repræsentanter har ikke ment at burde gå ind i en nærmere vurdering af dette alternativ, men har blot ønsket at pege på de mulige konsekvenser, der kan drages af hovedstadsrådets særlige stilling.

8.8 Principper for udvælgelse af et statsligt vejnet

Ved udvælgelsen i 1971 af hovedlandevejsnettet lagdes et funktionelt princip til grund for fastlæggelsen af dets udstrækning, dvs. at man lagde vægt på at sikre tilgængeligheden mellem landets regioner og andre enheder.

I bemærkningerne til forslaget til vejloven er anført, at forslaget til hovedlandevejsnettet uden for byerne omfatter det vejnet, der har betydning for fjerntrafikken, dvs. de daværende hovedlandeveje samt visse vigtige landeveje. I en besvarelse over for trafikudvalget blev det yderligere anført, at det forudsattes,

at alle egne af landet skulle kunne betjenes af dette vejnet for så vidt angår gennemgående trafik fra en landsdel til en anden eller for så vidt angår trafik mellem de enkelte amter eller regioner,

at større trafikmål, f.eks. grænseovergange, havne med international trafik, større byområder, større erhvervsområder osv., skulle kunne betjenes af dette vejnet for så vidt angår trafik af gennemgående karakter og med mål uden for lokalområdet, samt

at det statslige vejnet til enhver tid skal udgøre en sammenhængende enhed, hvilket må anses for en nødvendig betingelse for driften af dette net som et overordnet fjerntrafiknet.

I stedet for at lægge et sådant funktionelt princip til grund kunne man fastlægge et statsligt vejnet efter et strukturelt princip, dvs. et princip, hvorefter en vejstrækning blev klassificeret efter trafikens art, størrelse og sammensætning.

Ved at anvende et strukturelt princip kunne man sikre, at hovedlande-vejsnettet i hovedsagen blev karakteriseret ved at bestå af strækninger med en vis trafikbelastning af en bestemt slags trafik.

Fastlæggelse af et hovedlandevejsnet ud fra strukturelle kriterier ville således indebære, at man - alt efter hvilke kriterier man lagde til grund - kunne tilgodese bestemte arter af vejtrafik.

Son eksempel på, hvilke kriterier der kunne anvendes ved fastlæggelse af et hovedlandevejsnet efter strukturelle kriterier, kan nævnes en kombination af

- a) trafikens størrelse,
- b) turlængden,
- c) den pågældende trafiks andel af den samlede trafik på strækningen.

Ønsker man således et statsligt vejnet, der især skal betjene fjerntrafikken, kunne dette vejnet f.eks. bestemmes som det vejnet, hvor der på alle strækninger kører mere end 500 biler om dagen, som hver kører længere end 50 km, og som udgør mere end 33% af den samlede trafik på hver strækning.

Vejdirektoratet har foretaget en undersøgelse for så vidt angår Jylland og Fyn ud fra disse kriterier, hvor man har anvendt følgende kombinationer :

septemberdøgntrafik	500/1000/1500 biler
turlængde over	50/75/100 km
andel af årsdøgntrafik	0-33% / 34-49% / over 50%

Det fremgår, at man ved anvendelse af den næstmildeste kombination af kriterier (500 biler/50 km/over 33%) vil nå frem til et noget reduceret hovedlandevej sNE t.. Længere og mere sammenhængende strækninger, der efter denne kombination vil skulle nedklassificeres, findes på Sydfyn, i Sønderjylland samt i Vest-, Nordvest- og Nordjylland. Ved strengere kriterier (1000/1500 biler, turlængde over 75/100, årsdøgntrafikandel på over 33%) vil nettet blive reduceret yderligere. Som eksempel kan tages kombinationen 1000 biler, turlængde 75 km, årsdøgntrafikandel nå over 33%. Nettet er her radikalt nedskåret: I hovedsagen bevares kun A 1, A 10, A 13 og forbindelsen mellem byerne Esbjerg, Herning, Holstebro, Viborg, Randers og Silkeborg (Århus). Nogle af de her nævnte kriterier er søgt illustreret i bilag 28.

En helt gennemført anvendelse af et sådant princip vil i øvrigt føre til et vejnet, hvori der ikke er sammenhæng. Af hensyn til sammenhængen i nettet kan et strukturelt princip derfor ikke tænkes anvendt fuldstændig konsekvent.

Udvalget har ikke fundet anledning til at gå dybere ind i spørgsmålet, idet det finder, at man, såfremt man bestemmer sig for at opretholde et større statsligt vejnet, vel nærmere bør gå ud fra det bestående hovedlandevejsnet og så ved spørgsmål om enkeltstående reguleringer af dette lade de strukturelle kriterier indgå blandt andre momenter i vurderingen.

KAPITEL 9. NORM- OG REGELARBEJDET9.1 Vejregelarbejdets forudsætninger og organisation

Allerede i 1939 nedsatte ministeren for offentlige arbejder et permanent sagkyndigt udvalg, der dels udarbejdede forslag til de af ministeriet i 1943 udsendte vejregler, dels til stadighed arbejdede med ajourføring af reglerne.

Vejbestyrelsesloven af 1957 indeholdt i § 21, stk. 3, en bemyndigelse for ministeren for offentlige arbejder til at udfærdige almindelige regler for vejes linieføring samt længde- og tværprofiler m.v. til vejledning ved anlæg, udvidelse og ombygning af offentlige veje, altså primært geometriske regler. Der blev udarbejdet et udkast til sådanne regler (juli 1964), men de blev dog aldrig formelt udsendt. Reelt fik reglerne stor betydning. De blev således lagt til grund ved udøvelsen af det tilsyn, som staten udøvede i forhold til amts- og købstadkommunernes virksomhed på vejområdet, og som amtsrådene udøvede i forhold til de øvrige kommuner. Reglerne blev ligeledes anvendt som vilkår i forbindelse med ydelse af vejfondstilskud til anlægsarbejder.

Den senere udvikling af vejlovgivningen med hovedlandevejsloven af 1963 medførte behov for standardisering af de vejanlæg, navnlig motorvejene, som staten fik ansvaret for. Staten gennemførte en omfattende normvirksomhed på området, som direkte fik betydning for udformningen af bl.a. motorvejsnettet, men som også i nogen grad blev anvendt på det amtskommunale og kommunale vejnet. .

Den nye vejlov af 1972 med de ændrede principper for bestyrelsen af de offentlige veje, baseret på principielt ligestillede vejbestyrelser, øgede behovet for generelle normer og vejledninger for vejbestyrelserne, der kunne sikre den ensartethed i vejenes indretning og udstyr, som var påkrævet af hensyn til sammenhængen i vejnettet, internationale hensyn og færdselssikkerheden i almindelighed.

I overensstemmelse hermed giver vejlovens § 6 ministeren for offentlige arbejder hjemmel til at fastsætte normer og regler for anlæg, vedlige-

holdelse og drift af de offentlige veje, herunder for vejenes forhold til omgivelserne, for entreprisbetingelser og for sådanne forhold, som i øvrigt er af betydning for vejnettets ensartethed og trafiksikkerhed.

I lovforslagets bemærkninger til den pågældende bestemmelse opregnedes en række eksempler på sådanne regler, herunder det, man hidtil havde kaldt vejregler (vejes inddeling i færdselsklasser og deres geometriske udformning), regler om udformning og sikring af jernbaneoverkørsler, regler om vejbelægninger, herunder vejenes bæreevne, om facadekontrol, belysning, nummerering og kilometrering af veje, dimensioneringsbelastning for broer og foranstaltninger til bekæmpelse af støj og forurening. Efter bemærkningerne suppleres § 6 af reglerne i færdselslovgivningen (afmærkning, køretøjers vægt, akseltryk og dimensioner) og i lov om vintervedligeholdelse og renholdelse af veje (vejledende retningslinier for snerydning og foranstaltninger mod glat føre).

Det var forudsat i lovens bemærkninger, at visse af de anførte normer og regler kunne være bindende, samtidig med at det blev fremhævet, at også vejledende regler kunne være af stor betydning for udviklingen. Som det vil ses af opregningen i bemærkningerne, har det oprindeligt ikke været hensigten, at normarbejdet skulle indebære en egentlig økonomisk styring.

I 1973 fastlagdes den nuværende organisation af vejreglarbejdet. Bilag 29 viser organisationen pr. juli 1979 med de arbejdsgrupper, der er nedsat siden 1973.

Til styring og koordinering af arbejdet nedsattes to udvalg, vejregelkomiteen og vejregeludvalget.

Vejregelkomiteen har til opgave at udarbejde forslag til de i lov om offentlige veje, § 6, omhandlede regler og normer. Komiteen indstiller til ministerens godkendelse "sådanne generelle regler for vejenes udbygning, drift og vedligeholdelse, som har en videregående politisk, økonomisk eller sikkerheds- og miljømæssig betydning, omfattende såvel hovedlandeveje som landeveje og kommuneveje". Herudover er det forudsat, at vejregelkomiteen selv kan godkende de øvrige tekniske regler, som vejregeludvalget indstiller,,

Vejregelkomiteen ledes af vejdirektøren som formand. Medlemmerne er for en dels vedkommende (amts)kommunale politikere, udpeget af henholdsvis Amtsrådsforeningen, Kommunernes Landsforening og Københavns og Frederiksberg kommuner. I øvrigt er justitsministeriet, miljøministeriet og ministeriet for offentlige arbejder samt motororganisationerne repræsenteret.

I kommissoriet for vejregelkomiteen er det angivet, at vejregeludvalget som teknisk udvalg forbereder norm- og regelforslag.

I vejregeludvalgets kommissorium er det anført, at det tekniske vejregeludvalg "har til opgave at udarbejde forslag til de i lov om offentlige veje, § 6, omtalte almindelige regler og normer for anlæg, vedligeholdelse og drift af de offentlige veje, herunder for vejenes forhold til omgivelserne, for entreprisbetingelser og for sådanne forhold, som i øvrigt er af betydning for vejnettets ensartethed og trafikikkerhed. Det tekniske vejregeludvalg oprettes direkte under den af ministeren nedsatte vejregelkomité og indstiller norm- og regelforslag til komiteens godkendelse. Vejregeludvalget har desuden til opgave at nedsætte arbejdsgrupper med den for opgavernes løsning mest hensigtsmæssige størrelse og sammensætning, at udarbejde kommissorium for arbejdsgrupperne samt foretage den overordnede styring af disses arbejde".

Vejregeludvalget har 17 medlemmer, hvoraf en del er teknikere, som repræsenterer vejdirektoratet og de (amts)kommunale vejforvaltninger. Herudover er rådet for trafikikkerhedsforskning og instituttet for veje, trafik og byplan og bilinspektørerne repræsenteret tillige med justitsministeriet, planstyrelsen, miljøstyrelsen og ministeriet for offentlige arbejder. Endelig er FDM/LDV, Dansk Cyklistforbund og foreningen af danske landskabsarkitekter repræsenteret i udvalget. Udvalgets formand er vejdirektoratets planlægningschef.

I ministeriet for offentlige arbejders cirkulære af 2. juli 1974 om ændring af den statslige vejadministration er det anført, at vejdirektoratet bistår ministeren for offentlige arbejder ved udarbejdelse af almindelige normer og regler i henhold til vejlovens § 6 m.fl.

Dette sker gennem det til formålet oprettede vejregelsekretariat, der har følgende hovedopgaver:

- 1) Daglig styring af norm- og regelarbejdet, herunder koordinering og prioritering af opgaverne.
- 2) Sekretariat for vejregelkomiteen.
- 3) Sekretariat for vejregeludvalget.

Udarbejdelsen af vejregelforslag foregår som nævnt i en række arbejdsgrupper. Der er indtil nu nedsat 40 arbejdsgrupper. Opgaver af mere generel karakter f.eks. kulegravning af større vejregelområder med henblik på udarbejdelse af handlingsplaner foregår i såkaldte projektgrupper. Der har indtil nu været nedsat 16 projektgrupper.

Man har ved den foretagne organisatoriske opbygning af vejregelarbejdet søgt at tilgodese ikke alene de tre vejbestyrelser, men også en lang række andre instanser, der på den ene eller anden måde har vejbygning som interesseområde. Man har i videst muligt omfang inddraget eksperter inden for specialområder, f.eks. miljøfolk og lysteknikere i arbejdet. I alt deltager ca. 300 sagkyndige i vejregelarbejdet.

Inden vejregelforslag bliver forelagt vejregelkomiteen, sørger vejregeludvalget for, at de bliver udsendt til offentlig høring ved vejdirektoratets foranstaltning. Til støtte for høringsproceduren udarbejdes der for alle vejregelforslag en konsekvensvurdering, der søger at belyse de økonomiske og andre samfundsmæssige konsekvenser af de nye regler.

Det materiale, som vejregelkomiteen indstiller til ministerens godkendelse og udsendelse, gennemgås og bearbejdes af ministeriets departement, der herved tager stilling til forslagernes politiske, økonomiske, trafikikkerhedsmæssige og miljømæssige aspekter, og foretager eventuel fornøden juridisk og redaktionel bearbejdelse af materialet, inden forslagene forelægges for ministeren til godkendelse. Kan forslaget tiltrædes, udsendes det af ministeren med et ledsagende cirkulære.

9.2 Det hidtidige arbejde

Pr. 1. april 1980 er der endeligt godkendt 8 vejregler, medens yderligere 40 vejregler er under udarbejdelse og færdiggørelse. Af disse er 8 færdigudarbejdede og godkendt i vejregeludvalget og i vejregelkomiteen. 9 vejregelforslag er under revision på grundlag af høringssvar, 4 vejregelforslag er til høring, og nye vejregelforslag er under udarbejdelse i 11 arbejdsgrupper. Den detaljerede oversigt over disse vejreglarbejder fremgår af bilag 30.

Anlægs- og udbudsforskrifter - tekniske forskrifter, der anvendes ved udbydelse af entrepriser i licitation og supplerer "Almindelige betingelser for arbejder og leverancer i bygge- og anlægsvirksomhed af 1972" - omfatter en væsentlig del af det udarbejdede materiale.

I øvrigt kan nævnes:

Vejafmærkningsområdet - idet den nye færdselslov følges op af et revideret kompleks af tekniske vejregler.

Vejbelysningsområdet - hvor det bl.a. på baggrund af energikrisen har været nødvendigt at udarbejde et helt nyt sæt vejregler.

Vej- og trafikteknikområdet - hvor vej- og stikataloget kan betragtes som en opfølgning af Perspektivplan IIs idé om større fleksibilitet i valg af vejstandard samt som en konsekvens af det krav om sænkning af vejstandard, der var et af resultaterne af den trafikpolitiske redegørelse og debat i 1975.

Vejbelægningsområdet - hvor de nye vejregler for prioritering af slidlagsfornyelser og af forstærkningsarbejder er overordentlig væsentlige, især set på baggrund af den stadig større vægt, der lægges på drift og vedligeholdelse.

9.3 Det fremtidige vejregelarbejde

Ved den løbende prioritering af behovet for det videre vejregelarbejde lægges der især vægt på at få udarbejdet vejregler for drifts- og vedligeholdelsesområdet samt for veje og gader under bymæssige forhold. Baggrunden herfor er den store økonomiske, trafikikkerhedsmæssige og miljømæssige betydning, disse områder har for vejsektoren.

En oversigt over de planlagte vejregelarbejder er vist som bilag 31.

Herudover vil en af de væsentligste opgaver i fremtiden være introduktionen og revisionen af de vejregler, der nu efterhånden bliver udsendt.

9.4 Ressourceforbruget ved vejregelarbejdet

Siden den nuværende vejregelorganisation blev etableret i 1973 har det offentlige, først og fremmest staten, men også de (amts)kommunale vejadministrationer anvendt ganske betydelige ressourcer på vejregelarbejdet.

Det samlede direkte forbrug af arbejdskraft i kalenderåret 1978 svarer til ca. 46 mandår og fordeler sig på følgende måde:

Amtskommuner	4,3 mandår
Kommuner	3,8 -
Ministerier og andre offentlige institutioner	5,0
Vejdirektoratet	30,2
Private firmaer, interesseorganisationer m.v.	<u>3,0</u>
I alt i 1978	46,3 mandår

Disse ca. 46 mandår omfatter forbruget af arbejdskraft i organisationens forskellige udvalg, arbejds- og projektgrupper, herunder forbruget i vejregelsekretariatet, der omfatter et personale på 8 heltidsansatte samt en række deltidsansatte, svarende til 1,5-2 heltidsbeskæftigede.

Ud over de 30 mandår - hvori der også indgår teknisk bistand til tegning, tekstbehandling og trykning - stillede vejdirektoratet i finansåret 1978 en bevilling på 2 mio. kr. til rådighed for arbejdet til brug

for betaling af konsulenter og ydelse af time- og dagpenge samt rejseudgifter til kommunalt ansatte arbejdsgruppemedlemmer.

Dertil kom i dette finansår kontorholdsudgifter på ca. 250.000 kr., bl.a. omfattende udgifter til trykning af rapporter og andet materiale.

Med udgangspunkt i en gennemsnitlig årsløn på 150.000 kr. svarer de ca. 46 mandår til et beløb af 7 mio. kr.

De samlede udgifter i forbindelse med vejregelorganisationen i finansåret 1973 kan derefter anslås til at være af størrelsesorden 7,5 mio. kr. Det bemærkes herved, at det pågældende finansår alene omfattede perioden fra 1. april 1978 til 31. december 1978, således at udgifterne på helårsbasis vil andrage ca. 10 mio. kr.

9.5 Udvalgets overvejelser

Vejdirektoratets repræsentanter finder, at organisationen i sin nuværende form fungerer på tilfredsstillende måde. Selv om kun 5 vejregelforslag pr. 1. april 1980 er godkendt af ministeren, og 3 niere teknisk betonedede regler herudover er godkendt af vejregelkomiteen til udsendelse af vejdirektoratet, har det hidtidige vejregelarbejde haft betydelig indflydelse på vejforvaltningerne. Organisationens karakter af projektorganisation, hvor et meget stort antal vejteknikere, forskere og repræsentanter for erhvervslivet og folk fra ministerier og de kommunale og antskommunale foreninger mødes i arbejds- og projektgrupper til vurdering og fastlæggelse af principper for vejadministrationen, har en åbenbar betydning for den faglige tekniske administration af det danske vejnet.

De fremhæver, at såvel gennem selve deltagelsen i vejregelarbejdet som gennem udsendelse af vejregelforslag til høring i vejforvaltningerne spredes den nyeste viden om de pågældende fagområder til en vid kreds og bliver derfor naturligt anvendt af de tekniske administrationer før den officielle udsendelse. Den under udvalgets arbejde udtalte ængstelse for, at vejregler, som komiteen eller ministeren i sidste instans ikke kan godkende, skulle blive bragt til anvendelse i (amts)kommunerne i en

kortere eller længere periode med deraf følgende uheldige økonomiske, miljømæssige eller andre konsekvenser, deler vejdirektoratets repræsentanter ikke. Det er gennem vejregelkomiteens og vejdirektoratets styring af arbejdet sikret, at ressourcerne alene anvendes til udarbejdelse af vejregelforslag, der er i overensstemmelse med de samfundsøkonomiske og andre politiske principper, som regering og folketing ønsker fremmet, således at der hverken bliver tale om ressourcespild eller om, at vejbestyrelserne gennem deres forhåndskendskab til materialet kommer til at anvende vejregelforslag, der ikke i hvert fald i princippet vil kunne godkendes af ministeren.

Man får på denne måde nyttiggjort det arbejde, der er udført, på et tidligere tidspunkt end ellers. Herved introduceres hos teknikere dels den nyeste viden inden for faget, dels hvorledes de seneste trafikpolitiske holdninger bør indgå i det tekniske arbejde i vejbestyrelserne. Vejdirektoratets repræsentanter peger herved på, at der på de fleste felter i dag ikke findes regler overhovedet, og at anvendelse af vejregelforslagene, selv om de eventuelt senere justeres, ville kunne betyde et stort fremskridt sammenlignet med situationen uden regler eller vejledninger overhovedet.

De årlige administrationsudgifter på 10 mio. kr. kan synes høje og kunne naturligvis godt nedsættes, hvis man afløste projektorganisationen med f.eks. en central afdeling i vejdirektoratet. En sådan ordning ville også betyde, at arbejdet kunne gøres hurtigere.

Vejdirektoratets repræsentanter finder dog, at de indirekte fordele, projektorganisationen giver, opvejer den eventuelle direkte besparelse, der kunne opnås. De peger i den forbindelse på, at administrationsudgifterne må sættes i relation til de opnåede resultater, og fremhæver her det i kapitel 6 fremførte vedrørende besparelser på drifts- og vedligeholdelsessiden i finansårene 1978 og 1979. Disse besparelser har bl.a. som forudsætning vejregelforslag udarbejdet i den nuværende organisation.

Der er enighed i udvalget om, at der i den eksisterende organisation gøres et stort og værdifuldt arbejde. Der er ligeledes enighed om, at det

ikke ville være rigtigt at gå væk fra det nuværende system med projektorganisationen med den nævnte brede repræsentation i arbejds- og projektgrupper.

Udvalget finder imidlertid, at kommissorierne med fordel vil kunne klargøres, således at det ikke kan give anledning til tvivl, hvem der har ansvaret i vejregelorganisationen for, hvilke opgaver der skal tages op, hvem der skal tage dem op, og hvordan de skal løses. Udvalget mener i den forbindelse, at vejregelkomiteens politikere bør sikres en mere fremtrædende plads i arbejdet.

Det er udvalgets opfattelse, at der i overensstemmelse med loven må sikres ministeren mulighed for at tage stilling til igangsættelse af særlige opgaver, herunder deres nærmere omfang, foruden dem, der tages op efter indstilling fra vejregelkomiteen. Forinden hovedområder igangsættes, skal de således være forelagt vejregelkomiteen, der igen foretager indstilling til ministeren. Den overordnede ledelse, som varetages af ministeren og vejregelkomiteen, kunne sikres gennem et passende rapporteringssystem under arbejdets gang. Der bør foretages en ændring af kommissorierne, således at disse forhold fremgår klart.

De ministerielle repræsentanter og de (amts)kommunale repræsentanter peger på, at arbejdet i visse tilfælde - således også visse af de foreliggende forslag - har fået et for stort omfang. Det kan således befrygtes, at reglerne undertiden vil kunne være vanskelige at anvende i de kommunale vejforvaltninger. De finder endvidere, at det i særlige tilfælde kan være betænkeligt, at reglerne som følge af den nuværende høringsprocedure forud for deres forelæggelse i vejregelkomiteen og forud for, at de er godkendt af ministeren, bringes til praktisk anvendelse af de enkelte vejbestyrelser.

Repræsentanten for Københavns og Frederiksberg kommuner er dog af den opfattelse, at høringsproceduren og administrationernes tidlige kendskab til mulige regler må tillægges så stor værdi, at det overskygger sidstnævnte betænkelighed.

Der er enighed i udvalget om, at man ved udformningen af vejregler bør være opmærksom på, at reglerne ikke lægger op til et forhøjet serviceniveau. Undtagelsesvis forslag herom raå fremhæves og de økonomiske konsekvenser søges analyseret.

De (amts)kommunale repræsentanter og vejdirektoratets repræsentanter er af den opfattelse, at reglerne alene bør fremstå som vejledning, medmindre der er specielle forhold, f.eks. af færdselssikkerhedsmæssig karakter, der kan begrunde en fravigelse heraf. De ministerielle repræsentanter kan ikke tilslutte sig dette. Det kan ikke udelukkes, at der i et større omfang kan blive behov for maksimumsnormer.

De (amts)kommunale repræsentanter er af den principielle opfattelse, at det ville være rimeligt, om de 3 vejbestyrelsesgrupper på lige fod havde ansvaret for regler og normers tekniske udarbejdelse, f.eks. ved, at arbejdsdets daglige leder henhørte direkte under vejregeludvalget.

Der er i udvalget på nær vejdirektoratets repræsentanter enighed om, at spørgsmålet om eventuel ændring af den overordnede ledelsesstruktur bør tages op til direkte drøftelse mellem ministeriet og de kommunale organisationer. De ministerielle repræsentanter og de (amts)kommunale repræsentanter mener, at man under en sådan drøftelse kan overveje en ændring af organisationen, således at vejregelkomiteen og vejnævnet sammenlægges til ét organ. Herved vil der opnås en forenklet organisatorisk struktur samtidig med, at der etableres et velegnet forum for generelle vejpolitiske drøftelser. Nævnet, der i det store og hele har den samme sammensætning som vejregelkomiteen, har allerede ifølge vejloven til opgave at udtale sig over for ministeren i spørgsmål af betydning for vejvæsenet, men har kun i begretnset omfang hidtil været forum for vejpolitiske overvejelser.

På baggrund af udvalgets konklusioner vedrørende det arbejde, der udføres i den nuværende vejregelorganisation, står vejdirektoratets repræsentanter uforstående over for forslaget om, at en eventuel ændring af den overordnede ledelsesstruktur for vejregelarbejdet skal tages op til drøftelse, herunder forslaget om overvejelser vedrørende sammenlægningen af vejregelkomiteen og vejnævnet til ét organ.

Vejdirektoratets repræsentanter ønsker i denne sammenhæng at fremføre, at man finder den nuværende struktur helt i overensstemmelse med de forvaltningsretslige principper, som må gælde i forholdet mellem ministerium og styrelse. Man må særligt fremhæve det betydningsfulde og forvaltningsmæssige klare i, at vejregelforslagene udarbejdes inden for én styrelses regi og færdigt afleveres til ministeriet, der herefter behandler dem ud fra departementale synspunkter. En sådan organisation er i øvrigt i fuld harmoni med "Redegørelse for arbejdsgruppen vedrørende centraladministrationens organisation", betænkning 629 og parallel til den fremgangsmåde, der anvendes inden for andre ministerier.

En ændring af vejregelarbejdet, således at ministeriets departement gennem vejnævnet overtager ledelsen af arbejdet, vil efter vejdirektoratets repræsentanters opfattelse ikke have nogen positiv virkning, men afgørende bryde rytmen i det arbejde, hvis virkninger allerede har vist positive resultater inden for vejsektoren, såvel i økonomisk som i anden henseende. Repræsentanterne må således stærkt fraråde en sådan ændring.

Udvalgets øvrige medlemmer har over for det af vejdirektoratets repræsentanter anførte bemærket, at tilsvarende regelarbejder er meget forskelligt organiseret inden for de forskellige administrationsgrene. Vejregelorganisationen, der er etableret som et samarbejde mellem de forskellige vejbestyrelsesgrupper og en række organisationer og myndigheder, indtager en særlig status og kan ikke sammenlignes med en styrelse. For vejdirektoratets vedkommende gælder, at det i dette arbejde ud over at deltage som vejbestyrelse fungerer som sekretariat for vejregelkomiteen og vejregeludvalget.

KAPITEL 10. UDVALGETS OVERVEJELSER OG KONKLUSIONER

10.1 Indledende bemærkninger

Udvalget har i overensstemmelse med kommissoriet foretaget en samlet vurdering af vejbestyrelsesordningen, herunder også i relation til de primærkommunale vejbestyrelses virksomhed.

Udvalgets undersøgelser har dog i særlig grad været rettet mod de overordnede veje, altså hovedlandevejene og landevejene, hvor oplysningerne i højere grad har været umiddelbart tilgængelige eller relativt let kunne skaffes. Dette gælder særligt for hovedlandevejenes vedkommende.

Som følge af de primærkommunale vejes betydelige økonomiske vægt i vejsektoren har udvalget imidlertid fundet det væsentligt særligt ud fra et styringsmæssigt synspunkt også at inddrage denne del af vejsektoren i overvejelserne.

10.2 Vejvæsenets opgaver

Udgangspunktet for udvalgets overvejelser har været vejvæsenets opgaver og de forhold og forudsætninger, der må lægges til grund for den fremtidige virksomhed på vejvæsenets område.

Udvalget har beskrevet vejenes funktion som transportgrundlag, adgangsareal for facadeejendomme og deres betydning særligt for bymæssige bebyggelsers tekniske funktioner.

Endvidere har man ud fra den trafikpolitiske målsætning beskrevet statens opgaver på trafikområdet.

Staten har som initiativtager og gennem lovgivningen ansvaret for grundtrækkene i en samlet trafikpolitik og dermed bl.a. det endelige ansvar for, at der ydes befolkningen en rimelig trafikbetjening i hele landet, samt at de landsplanmæssige overvejelser fremmes med hensyn til en ligelig udvikling af landets egne.

Reguleringen af den indenlandske fjerntrafik og trafikken til og fra udlandet er et statsanliggende. Derimod må afgørelsen af, hvorledes de lokale og regionale trafikopgaver skal løses, principielt ligge hos amtsråd, hovedstadsråd og kommunalbestyrelser.

De trafikpolitiske forudsætninger og hensyn, der bl.a. ud fra den trafikpolitiske redegørelse må lægges til grund for vejvæsenets fremtidige virksomhed, er nærmere gennemgået.

Det drejer sig bl.a. om, at man vil lægge større vægt på fremme af den kollektive trafik, at man nedsætter kravet til serviceniveau, men op-prioriterer hensynet til trafiksikkerheden, lægger mere vægt på udformningen af vejanlæggene under hensyntagen til omgivelserne og fremmer koordinationen af vejplanlægningen med anden planlægning.

Vedrørende de økonomiske rammer er det i kommissoriet angivet, at der ikke kan forventes en stigning i de samlede fremtidige vejjudgifter i forhold til niveauet ved udvalgets nedsættelse i 1977. 1)

Vedrørende forventningerne til trafikudviklingen går man ud fra en lavere fremtidig vækst i biltrafikken end forudsat i 1960'erne.

Ved vurderingen af den nuværende opgavefordeling og alternativer hertil er det i overensstemmelse med kommissoriet undersøgt, om vejbestyrelsesordningen indebærer, at der kan opnås en sådan styring af vejsektoren, at de samlede ressourcer anvendes mest hensigtsmæssigt, og at folketinget og regeringen har mulighed for indflydelse på udviklingen inden for vejsektoren som helhed.

Der har imidlertid ikke i udvalget været enighed om, hvad der må betragtes som en hensigtsmæssig udnyttelse af ressourcerne, ligesom der ikke har været enighed om entydigheden i den statslige trafikpolitik, eller om hvor langt og ned i hvilke detaljer den statslige trafikpolitik skal have virkning for de (amts)kommunale vejbestyrelses virksomhed.

Der er siden sket meget betydelige nedskæringer i vejbudgetterne.

De (amts)kommunale repræsentanter har således ønsket at fremhæve, at man ikke kan dele den tankegang, der ligger bag opbygningen af store dele af betænkningen, og som går ud på at vurdere omfanget af de statslige styringsmuligheder over for de kommunale vejsektorer og belyse mulighederne for yderligere statslig styring. Disse repræsentanter finder, at hele denne tankegang er i strid med motiverne til reformen af vejlovgivningen i 1971, hvor man etablerede tre sæt af sideordnede og økonomisk uafhængige vejbestyrelser med det udtrykkelige formål at sikre, at det økonomiske og administrative ansvar fulgtes ad. Princippet om en sådan samling af det økonomiske og administrative ansvar har været det grundlæggende i det seneste tiårs opgaveomlægninger.

Efter de (amts)kommunale repræsentanters opfattelse muliggjorde vejreformen af 1971, at man såvel på kommunalt som amtskommunalt plan fik mulighed for en tværgående prioritering mellem vejsektoren og andre sektorer, der forestås af (amts)kommunerne. Herved opnåede man, at afvejningen mellem forskellige servicekrav blev henlagt til de folkevalgte råd, uden at være påvirket af refusionsregler m.v.

Formålet hermed var tillige at dæmpe væksten i de totale kommunale vejudgifter, hvilket da også er sket, idet væksten i bruttodriftsudgifterne på det kommunale vejområde for perioden 1972/73-1979 konstant har ligget betydeligt under væksten i de totale kommunale driftsudgifter, ligesom investeringsomkostningerne målt i faste priser har været faldende.

De (amts)kommunale repræsentanter må derfor tage afstand fra de ensidige sektorstyringsønsker, der kommer til udtryk fra de statslige repræsentanter i betænkningen. Disse statslige ønsker synes ikke at kunne udledes af den trafikpolitiske redegørelse og den efterfølgende folketingsdrøftelse, og da slet ikke med en sådan klarhed, at de skulle kunne danne grundlag for et afgørende brud med tankerne bag vejreformen og principperne i det løbende budgetsamarbejde mellem staten og (amts)kommunerne, der netop tilsigter at bringe den samlede (amts)kommunale økonomi i overensstemmelse med regeringens økonomiske politik.

De (amts)kommunale repræsentanter har med disse principielle tilkendegivelser ikke afvist bestræbelser for at forbedre informationsudvekslingen

vejbestyrelseskategorierne imellem. Der henvises herom til afsnit 7.2, hvor de (amts)kommunale repræsentanter peger på, at budget- og regnskabsreformen og planlovsreformen i løbet af få år vil give staten et betydeligt forbedret informationsgrundlag. De vil ikke afvise, at en sektorplanlægning for de overordnede veje kan blive nødvendig. Der henvises i øvrigt til p. 122 og p. 177.

De (amts)kommunale repræsentanter har heller ikke afvist, at vejbestyrelsesordningen må muliggøre en rimelig sammenhæng i vejbestyrelsernes vejpolitik under hensyntagen til folketingets og regeringens trafikpolitiske målsætninger, men de har ønsket at understrege, at denne sammenhæng må tilvejebringes under respekt af de principper, der ligger til grund for den nyligt gennemførte vejreform og det almindelige budgetsamarbejde staten og (amts)kommunerne imellem. Dette indebærer, at statslige ønsker om påvirkning af det (amts)kommunale udgiftsniveau må fremmes ved information og vejledning.

Repræsentanterne for Kommunernes Landsforening og repræsentanten for Københavns og Frederiksberg kommuner har særligt ønsket at fremhæve, at udgifterne til det kommunale vejnet i betydelig udstrækning er påvirket af ikke-trafikale faktorer, først og fremmest udviklingen i boligbyggeriet. Den del af de kommunale vejjudgifter, der er en følge af den lokale byudvikling, er således til dels uafhængig af generelle trafikpolitiske ønsker.

De statslige repræsentanter finder, at det i henhold til kommissoriet er udvalgets opgave at belyse, hvorledes man kan opnå en sådan styring af vejsektoren, at de samlede ressourcer anvendes mest hensigtsmæssigt.

I en sådan undersøgelse må også mulighederne for en statslig sektorstyring indgå. At en sådan styring ikke var forudsat i vejloven, kan ikke betyde, at udvalget, når henses til kommissoriet og de foreliggende trafikpolitiske tilkendegivelser, ikke skal foretage en mere dybtgående undersøgelse af dette spørgsmål i forbindelse med vurderingen af vejlovens hensigtsmæssighed.

De statslige repræsentanter er selvfølgelig enige i, at en vejbestyrelsesinddeling ikke må modvirke, at samfundets samlede ressourcer anvendes

mest hensigtsmæssigt, men mener ikke, at denne forudsætning ensidigt bør tage sigte på den nævnte tværgående prioritering inden for den enkelte (amts)kommunes område. De mener, at den snarere bør tage sigte på, at man får mulighed for en samlet samfundsmæssig prioritering omfattende både det statslige og det (amts)kommunale område. De finder dog ikke, at denne forudsætning bør fremhæves som et selvstændigt element ved bestemmelsen af målsætningen for vejbestyrelsesinddelingen, således som denne skal fastlægges som grundlag for udvalgets arbejde. Efter kommissoriet er det udvalgets hovedopgave at vurdere den mest hensigtsmæssige anvendelse af de ressourcer, der efter en samlet samfundspolitisk vurdering er henlagt til vejsektoren.

De statslige repræsentanter anfører, at hensigten med vejlovsreformen gennem ophævelse af de direkte vejrefusioner bl.a. var at overflytte investeringerne fra det underordnede vejnet til det overordnede vejnet, hvilket imidlertid ikke er sket. De finder i øvrigt ikke, at den fremhævede relativt mindre stigning i de kommunale vejjudgifter behøver at være udtryk for en målrettet begrænsning af aktiviteterne på vejområdet. Der kan være mange andre grunde til denne forskel.

De (amts)kommunale repræsentanter har heroverfor anført, at der efter deres opfattelse er tale om en i høj grad målrettet besparelse på vejområdet, der år for år kommer til udtryk ved budgetforhandlingerne i (amts)kommunerne.

10.3 Vurdering af den nuværende vejbestyrelsesordning

10.3.1 Ressourceanvendelsen inden for vejsektoren

De samlede vejjudgifter

Udvalget har efter kommissoriet lagt til grund, at de samlede fremtidige vejjudgifter ikke kan forventes at overstige det nuværende niveau, og har således forudsat, at den relativt stærkere budgetnedskæring for vejsektorens vedkommende fastholdes. De statslige repræsentanter i udvalget har endvidere forudsat, at de statslige og de (amts)kommunale vejbudgetter i denne henseende betragtes som en enhed, således at til eksempel

yderligere budgetbesparelser vedtaget af folketinget også får konsekvenser for de (amts)kommunale vejbestyrelser. Endvidere forudsætter de, at staten vil kunne udpege specielt den (amts)kommunale vejsektor som genstand for besparelser.

Udvalget har i denne forbindelse konstateret, at udgifterne for de tre vejbestyrelsesgrupper såvel under ét som i forhold til hinanden frem til 1982 med mindre udsving er budgetteret i overensstemmelse med den nævnte forudsætning.

Udvalget har endvidere konstateret, at der på den anden side ikke er sket den udgiftsforskydning til fordel for hovedlandevejene, som var forudsat ved gennemførelsen af vejloven. Behovet for yderligere midler til hovedlandevejsudbygningen har dog været mindre som følge af den mindre vækst i trafikken efter vejlovens vedtagelse.

De (amts)kommunale repræsentanter har peget på, at udviklingen i udgifterne også må ses på baggrund af fald i motorvejsudgifterne siden 1972.

Investeringer

Det var bl.a. sigtet med vejloven af 1971, at vægten i investeringerne skulle flyttes over på det gennemgående vejnet og her særligt på hovedlandevejene. Kritikken fra Amtsrådsforeningen er bl.a. gået på, at staten ikke har investeret tilstrækkeligt i sine veje med det resultat, at amtsrådene har måttet ofre mere end rimeligt er på de sekundære veje. Tilsvarende kritik er fremsat i forslag til folketingsbeslutning om en videreudbygning af lov om offentlige veje, fremsat af en række medlemmer af partiet Venstre den 15. februar 1978.

Udvalget har for perioden indtil 1978 konstateret, at investeringsudgifterne til motorveje stort set har været faldende siden 1972/73, mens investeringsudgifterne til andre hovedlandeveje udviser en svag stigning. Investeringsudgifterne til landeveje har i den pågældende periode været nogenlunde konstante, og investeringsudgifterne til kommuneveje, herunder til offentlige udstykningsveje, har været svingende, men stort set faldende.

Baggrunden for faldet i investeringerne i de statslige veje har været besparelser på de statslige budgetter som led i den almindelige økonomiske politik og i den statslige trafikpolitik, hvorved særlig den statslige vejsektor er blevet ramt.

Nedskæringerne har betydet forsinkelse af forskellige statslige vejanlæg, herunder motorvejsanlæg, i forhold til de hidtil forudsatte åbningstidspunkter. I det store og hele har dette bl.a. som følge af den langsommere stigning i trafikken end hidtil forudsat og i forhold til den ønskede standardnedsættelse for vejtrafikkens fremkommelighed ikke medført uønskede problemer for trafikafviklingen på hovedlandevejene.

Udvalget har gennemgået det af Amtsrådsforeningen fremlagte materiale og har konstateret, at der ikke har været tale om de af Amtsrådsforeningen anførte skævheder i investeringerne. Der er således i udvalget enighed om, at der ikke har været nogen dokumentation for den fremsatte kritik.

Med hensyn til anvendelsen af de midler, der er til rådighed for statslige vejinvesteringer, har man kunnet konstatere, at investeringerne på statsvejnettet finder sted, hvor investeringerne ud fra de anvendte prioriteringsmetoder omfattende trafikale, trafiksikkerhedsmæssige, økonomiske, miljømæssige, fredningsmæssige, arealplanmæssige, landbrugsmæssige hensyn og andre lokale hensyn giver de største fordele, ligesom besparelser foretages de steder på statsvejnettet, hvor de bedst kan tåles.

Gennem et rationaliserings- og standardiseringsarbejde har staten opnået en betydelig ensartethed og kvalitetsforbedring i projekt materialet og dermed i de udførte anlæg.

De statslige repræsentanter finder, at investeringerne på statsvejnettet foretages hensigtsmæssigt såvel økonomisk som fysisk både i tid og sted i forhold til region- og kommuneplanlægningen. De (amts)kommunale repræsentanter ønsker at fremhæve, at dette efter deres opfattelse kun gælder, når man alene vurderer ud fra et vejsektorsynspunkt.

En række (amts)kommuner udfører tilsvarende prioriteringsundersøgelser for det overordnede vejnet. Det ligger dog i sagens natur, at de af (amts)kommunerne anvendte metoder og parametre ikke er de samme. De beror på beslutninger i de enkelte (amts)kommuner, ligesom de her gennemførte undersøgelser ikke er landsdækkende.

Der foreligger for udvalget vedrørende landevejsnettet nærmere oplysninger om de større anlægsarbejder, der forelægges vejdirektoratet. Det drejer sig om omkring halvdelen af investeringerne i landevejsanlæg. Vejdirektoratets repræsentanter har her ønsket at pege på, at med en anvendelse af den statslige trafikpolitik og af de statslige prioriteringsmetoder på disse arbejder ville visse arbejder ikke være blevet udført eller udført i samme standard som bestemt af vedkommende, amtskommune, ligesom udførelsestidspunktet i nogle tilfælde ville være blevet ændret.

De af vejdirektoratet fremlagte eksempler har af Amtsrådsforeningen været forelagt de respektive amtskommuner, der har anført, at de pågældende projekters udførelse har været motiveret i et eller flere af en række forskellige forhold heriblandt bl.a. trafikikkerhedsmæssige grunde, medvirkning til virkeliggørelse af en regionplan, beskæftigelsesmæssige grunde eller langsigtede økonomiske overvejelser.

De (amts)kommunale repræsentanter mener således, at hvis man skal skønne over udviklingen under en tænkt anderledes lovgivning, ville de fleste af de fremhævede projekter også være blevet gennemført af staten, dersom den havde været vejbestyrelse for de pågældende strækninger, ligesom de finder, at den af amtsrådene anvendte prioriteringsmetode i alt væsentligt ville have medført samme investeringsniveau.

De ministerielle repræsentanter er enige med vejdirektoratet i, at de af vejdirektoratet anførte eksempler kunne tyde på, at der ved anvendelsen af den statslige trafikpolitik og de statslige prioriteringsmetoder på landevejene ville kunne blive tale om et lavere investeringsniveau vedrørende disse. En række af de af vejforvaltningerne anførte momenter tages der også hensyn til i den statslige prioritering.

Udvalget har ikke på tilsvarende vis haft grundlag for at foretage en vurdering af primærkommunernes investeringer, bl.a. fordi kun sådanne primærkommunale anlæg, der direkte berører en statsvej, forelægges vejdirektoratet. Dog mener de statslige repræsentanter, at der er materiale, der tyder på, at serviceniveauet på nyanlæg i kommunerne ligger noget over det niveau, man i dag generelt må anse for rimeligt, således at den trafikpolitiske målsætning om nedsættelse af serviceniveauet ikke er trængt igennem endnu. De (amts)kommunale repræsentanter har ikke ment, at der kunne drages en sådan konklusion af det pågældende materiale, der alene viser, at et forslag til vejregler, der direkte har til formål at nedsætte standarden ved gadeprojektering, også vil opfylde dette formål.

Drift og vedligeholdelse

Vedrørende vedligeholdelsen af statsveje har det i det forannævnte forslag til folketingsbeslutning været fremført, at der også på dette punkt er tale om en uheldig forskel mellem statsvejene og landevejenes vedligeholdelsestilstand.

Udvalget har imidlertid konstateret ud fra den systematiske og landsomfattende måling af hovedlandevejssnettet, der er foretaget siden vejlovens ikrafttræden, at hovedlandevejssnettet i vedligeholdelsesmæssig henseende lever op til de forventede vejreglers specifikationer, således som disse er udarbejdet af vejdirektoratet i samarbejde med de øvrige vejbestyrelser. Disse specifikationer er ikke og skal ikke være udtryk for en ideel teknisk tilstand, men for det, der i dag kan betragtes som et forsvarligt niveau. På baggrund af måleresultaterne kan det konstateres, at hovedlandevejssnettet i dag må betragtes som vedligeholdelsesmæssigt fuldt ud forsvarligt, og da staten selvsagt også fremover vil følge de forventede specifikationer i vejreglerne, er der intet, der tyder på, at vedligeholdelsestilstanden på hovedlandevejssnettet i fremtiden vil blive uforsvarlig,.

Den konstaterede trafikudvikling med større stigning i trafikken på hovedlandevejene end på landevejene set på landsbasis støtter heller ikke den fremsatte formodning om, at trafikanterne tvinges over på det mindre trafiksikre landevejsnet på grund af standardforskelle de to vejkatago-

rier imellem med heraf følgende behov for investeringer i det sekundære vejnet. Det kan dog ikke afvises, at der findes konkrete lokale eksempler på omflytning af trafik fra hovedlandeveje til landeveje.

Med hensyn til anvendelsen af budgetterne til vedligeholdelse af hovedlandevejsnettet er udvalget orienteret om, at vejdirektoratet gennem opstilling af programmer for vedligeholdelse, afmærkning og belysning m.v. med en vejdatabase som grundlag tilstræber en landsdækkende prioritering af drifts- og vedligeholdelsesmæssige aktiviteter på grundlag af objektive kriterier.

Der foreligger ikke tilsvarende målinger for landevejsnettet af vedligeholdelsestilstanden, men der foreligger intet, der kan indicere, at den ikke skulle være teknisk forsvarlig. Planlægningen af vedligeholdelsesarbejdet på landevejsnettet har her en mindre formaliseret karakter, hvilket formentlig hænger sammen med, at de enkelte amtskommuner har et mindre vejnet end staten, hvorfor de finder at have et sådant kendskab til vejnettets tilstand, at en formaliseret prioriteringsprocedure ikke altid skønnes nødvendig.

Der foreligger imidlertid et materiale om det af amtsrådene som samarbejdspartnere indstillede vedligeholdelsesprogram for hovedlandevejene, hvoraf de statslige repræsentanter slutter, at en supplerende af vedligeholdelsesplanlægningen med objektive målinger af belægningsens tilstand ville betyde en ændring i amtskommunernes vedligeholdelsespolitik for landevejsnettet og bl.a. hermed formentlig medføre væsentlige besparelser på vedligeholdelsesbudgetterne.

Amtsrådsforeningens repræsentanter oplyser, at en række særlige forhold kan influere på amtskommunernes indstillinger om vedligeholdelsesarbejder på hovedlandevejene, således at de ikke finder, at der kan drages sådanne slutninger.

Udvalget har drøftet disse spørgsmål, og der er enighed om nytten af anvendelse af objektive målinger som led i prioriteringen af vedligeholdelsesarbejderne på landevejene og de overordnede kommuneveje. Udvalget har da også kunnet konstatere, at en anvendelse af objektive målinger i

stigende omfang finder sted i (amts)kommunerne, og der er enighed i udvalget om at anbefale, at denne udvikling fremmes.

Ved en sammenligning af den vedligeholdelsespolitik, der føres af staten og amtskommunerne, mener de statslige repræsentanter yderligere at kunne støtte sig på en undersøgelse og sammenholdelse af drifts- og vedligeholdelsesudgifterne på hovedlandevejsnettet (eksklusive motorveje) og på landevejsnettet. Materialet i undersøgelsen må vurderes med varsomhed, idet andre forhold end de i opgørelsen inddragne kan influere på vedligeholdelsesudgifternes størrelse.

I den nævnte undersøgelse, der vedrører kørebanevedligeholdelse, er der konstateret forskelle, der kan give anledning til overvejelse. Det drejer sig om asfaltudgifterne, der omfatter udgifter til forstærkninger, slidlag, betonbelægninger og andre belægninger. Der er her konstateret en forskel i udgiftsniveauets størrelse, idet de gennemsnitlige asfaltudgifter pr. kørt km ligger betydeligt højere på landevejene end på hovedlandevejene, når hele landet betragtes under ét. Endvidere kan der konstateres en væsentligt større variation i udgifternes størrelse for landeveje end for hovedlandeveje, når udgifterne sammenlignes fra amtskommune til amtskommune.

De statslige repræsentanter mener, at disse forskelle kunne tyde på et for højt niveau for vedligeholdelsen af de amtskommunale veje som helhed. De mener videre, at undersøgelsen synes at pege på mulighederne for dels en reduktion af vedligeholdelsesudgifternes størrelse, dels en større ensartethed i vedligeholdelsestilstanden ved en samlet planlægning og prioritering af asfaltudgifterne for hele det overordnede vejnet.

De (amts)kommunale repræsentanter i udvalget gør gældende, at en sammenligning af den af staten og amtskommunerne førte vedligeholdelsespolitik på grundlag af ressourceanvendelsen må forudsætte, at udgangspunkterne for de to vejbestyrelsesgruppers vedligeholdelsespolitik er identiske, eller i hvert fald nogenlunde ens. En sådan ensartethed i forudsætningerne eksisterer ikke efter de (amts)kommunale repræsentanters opfattelse, idet staten ved vejbestyrelsesomlægningen i 1972 gennemgående over-

tog de bedst funderede veje og dermed dem, som er mindst vedligeholdelseskrævende, mens landevejene var af ringere standard.

Endvidere fremhæver de, at udgifterne er vanskeligt sammenlignelige før 1976 på grund af forskellige regnskabs- og budgetsystemer og efter 1976 på grund af omlægningen af regnskabsårene.

Uden ganske at ville afvise de af Amtsrådsforeningen fremhævede usikkerhedsmomenter finder de statslige repræsentanter den konstaterede spredning i asfaltudgifterne påfaldende i betragtning af, at en tilsvarende spredning ikke kan konstateres på det ligeledes landsdækkende hovedlandevejsnet. De tilføjer, at der efter en af vejdirektoratet foretaget undersøgelse før vejloven i alt blev afsat flere midler til udbygning og forstærkning på det nuværende landevejsnet end på det nuværende hovedlandevejsnet.

Trafiksikkerhed

Det er ligeledes i det fornævnte forslag til folketingsbeslutning anført, at trafiksikkerheden skulle være ringere på hovedlandevejene end på landevejene.

Udvalget har imidlertid konstateret, at uheldsfrekvensen (antal uheld pr. mio. vognkm) er lavere på almindelige hovedlandeveje (altså eksklusive motorveje) end på landeveje, og at uheldsfrekvensen fra 1972, hvor vejloven trådte i kraft, til 1978, hvortil undersøgelsesmaterialet går, er faldet mere på de statslige veje end på de amtskommunale.

Den konstaterede forskel i sikkerhedsniveauet på hovedlandeveje og landeveje må overvejende kunne tilskrives forskellen i den geometriske vejstandard (vejbredde og linieføringsstandard). Denne standardforskel er i god overensstemmelse med den forskel, der bør være mellem standarden på hovedlandevejene og standarden på landevejene.

Faldet i uheldsfrekvensen for de to vej kategorier viser endelig, at der ikke er noget, der tyder på en uheldig udvikling i sikkerhedsniveauet på hovedlandevejsnettet i forhold til sikkerhedsniveauet på landevejsnettet

i den periode, den nuværende vejbestyrelsesordning har fungeret. Udvalget har endvidere konstateret, at hensynet til trafikikkerheden i de senere år er prioriteret højere hos vejbestyrelserne.

For vejdirektoratets og flere (amts)kommuners vedkommende har dette givet sig udslag i forlods afsættelse af en pulje til arbejder med særlig sikkerhedsfremmende effekt. For hovedparten af (amts)kommunerne gælder, at man lader de sikkerhedsmæssige forhold indgå i det almindelige prioriteringsgrundlag, men således at de sikkerhedsmæssige hensyn vejer stærkt tungere. Tilsvarende gør vejdirektoratet og de (amts)kommuner, der følger vejdirektoratets system med den særlige "black-spot" pulje, ved de arbejder, der ikke indgår i puljen.

Udvalget skal henstille, at udarbejdelsen og anvendelsen af den koordinerede uheldsstatistik bliver gjort landsdækkende, og kan desuden anbefale, at arbejder med særlig høj sikkerhedsmæssig effekt forlods udtages til gennemførelse.

Organisatoriske forhold

Udvalget har gennemgået den organisatoriske opbygning af vejsektoren og fremskaffet oplysning om personaleforbruget ved administration af vejsektoren.

Udvalget har ment, at det måtte ligge uden for dets opgave at foretage en egentlig virksomhedsundersøgelse, og har for så vidt angår personaleforbruget vedrørende administrationen alene kunnet foretage en relativ vurdering.

Udvalget finder, at ordningen under de givne forudsætninger fungerer tilfredsstillende såvel organisatorisk som administrativt.

Der er ligeledes enighed om, at samarbejdet i henhold til aftalerne mellem staten og amtskommunerne samt en række primærkommuner om disses bistand ved administrationen af hovedlandevejsnettet i det store og hele foregår tilfredsstillende, således at der under de givne omstændigheder ikke er grundlag for fra udvalgets side at foreslå ændringer i aftaler-

ne. Forskellige af Kommunernes Landsforening, Amtsrådsforeningen og vejdirektoratet rejste spørgsmål er oversendt til videre forhandling i den nedsatte rationaliseringsgruppe, der består af repræsentanter for vejadministrationerne.

De statslige repræsentanter har ønsket at fremhæve det hensigtsmæssige i, at arbejdet med vejsektorfunktionerne finder sted i en institution, der også har praktiske opgaver på et større vejnet. Denne situation blev etableret i forbindelse med vejlovsreformen i 1972. Der blev for første gang etableret en central teknisk organisation på vejområdet omfattende planlægning, projektering, anlæg, drift og vedligeholdelse samt forskning og udvikling.

Erfaringerne med denne sammenkobling af vejbestyrelses- og vejsektorfunktionerne har været positive. Resultaterne kan bedst illustreres ved en opregning af de vigtigste initiativer og resultater i perioden fra 1972 frem til i dag, som kan tilskrives denne organisation. Dette er sket i bilag 7.

De (amts)kommunale repræsentanter er enige i, at arbejdet med vejsektorfunktionerne naturligvis skal have sin baggrund i praktiske vejopgaver og fremhæver, at dette ligeligt bør gælde de vejkategorier, de tre vejbestyrelser repræsenterer.

lovgivningen

En række andre sektorinteresser berøres selvsagt af virksomheden på vejområdet. Det gælder bl.a. frednings-, miljø- og landbrugsinteresser. Der tages ved beslutninger om vejanlæg indgående hensyn til disse interesser, og der synes ikke at være organisatoriske vanskeligheder i samarbejdet med de pågældende myndigheder.

Udvalget har herefter ikke betragtet det som sin opgave nærmere at vurdere koordinationen med disse sektorinteresser, men har derimod set på spørgsmålet om vejbestyrelsesforholdene i relation til lovene om lands-, region- og kommuneplanlægning.

Amtsrådsforeningens repræsentanter i udvalget har fremhævet, at det er af væsentlig betydning for amtskommunerne som regionplanmyndigheder, at de overordnede veje i videst muligt omfang overgår til amtsrådenes bestyrelse, idet anlæg og udbygning af veje er et vigtigt styringsmiddel ved gennemførelsen af regionplaner. Kun statsveje, der har en afgørende betydning i landsplanmæssig sammenhæng eller som led i forbindelserne til udlandet, bør fortsat ligge under statens bestyrelse.

De er klar over, at der ved den statslige prioritering også indgår regionplanmæssige hensyn, men fremhæver, at prioriteringen af de statslige anlæg alene sker inden for den statslige vejsektor, medens den enkelte regionplanmyndighed også prioriterer på tværs mellem de forskellige sektorinteresser inden for regionen.

Repræsentanterne i udvalget for Kommunernes Landsforening og Københavns og Frederiksberg kommuner har fremhævet det naturlige og praktiske i, at de overordnede veje i overensstemmelse med decentraliseringstanken henhører under amtsrådene.

De statslige repræsentanter i udvalget mener ikke, at amtsrådenes stilling som regionplanmyndighed kan begrunde en sådan ændret opgavefordeling.

Det overordnede danske vejnet er så vidt udbygget, at behovet for helt nye hovedlandeveje eller forlægning af eksisterende hovedlandeveje er af begrænset omfang. Anlæg af nye overordnede veje hverken kan eller bør være en afgørende faktor ved gennemførelsen af en regionplan, når disse anlæg ikke er i overensstemmelse med den overordnede trafikpolitiske målsætning. Der er i øvrigt gennem lovgivningen og i praksis institueret et sådant samarbejde mellem den statslige vejmyndighed og amtsrådene som vej- og regionplanmyndigheder, at problemer med hensyn til de statslige vejanlægs indpasning og medvirken i regionplanerne ikke synes at ville blive aktuelle.

Der er således efter deres opfattelse ikke baggrund for af hensyn til regionplanlægningen at foretage en overflytning af statslige veje i det hele taget til amtskommunerne. De har i denne forbindelse peget på, at

Hovedstadsrådet er regionplanmyndighed i hovedstadsområdet, men ikke vejbestyrelse for de overordnede veje.

Endelig ønsker de statslige repræsentanter at fremhæve, at der ved fastlæggelsen af statsbudgettet på sektorerne også sker en overordnet vurdering af behovene sektorerne imellem.

10.3.2 Folketingets og regeringens mulighed for indflydelse på udviklingen inden for vejsektoren som helhed

Udvalget har gennemgået vejlovens bestemmelser, anden lovgivning og statens styringsmidler til generel økonomisk styring af (amts)kommunernes virksomhed, ligesom man har set på, hvorledes den nuværende ordning har fungeret i praksis.

De (amts)kommunale repræsentanter er herefter af den opfattelse, at staten med det nuværende system vil kunne gennemføre en samlet vejsektorpolitik som led i statens trafikpolitik, idet der må antages at være tilstrækkelige styringsmidler såvel på det økonomiske som det tekniske område.

De statslige repræsentanter finder, at staten primært på grund af et landsdækkende vejnet med det nuværende system på det længere sigt nok vil kunne præge de (amts)kommunale vejbestyrelses virksomhed, men anser ikke de foreliggende styringsmidler for tilstrækkelige til gennemførelse af den statslige trafikpolitik.

10.3.3 Yderligere styringsmidler under den gældende opgavefordeling

De statslige repræsentanter i udvalget har som tidligere nævnt ment at kunne gå ud fra, at der i den af folketinget og regeringen lagte trafikpolitik ligger et ønske om, at de statslige og de (amts)kommunale vejbudgetter betragtes som en enhed, således at de af folketinget bestemte økonomiske indgreb på vejområdet også får virkning for de (amts)kommunale vejbestyrelser. Endvidere mener disse repræsentanter, at det vil være ønskeligt, at de statslige beslutninger om nedsat serviceniveau m.v. kan få en hurtigere virkning på de (amts)kommunale vejbestyrelses virksomhed.

Såfremt man ønsker at opretholde princippet om foreningen af det økonomiske og forvaltningsmæssige ansvar, der var et grundlæggende princip for kommunalreformen og for vejreformen i 1971, har de statslige repræsentanter ment at måtte se bort fra gennemførelse af projektgodkendelser, godkendelse af (amts)kommunale vejbudgetter, igangsætningstilladelser og lignende direkte statslige indgreb i de (amts)kommunale vejbestyrelses virksomhed.

Man har herefter rettet opmærksomheden imod spørgsmålet om en forbedring af de statslige informationer om det (amts)kommunale område, idet man har ment, at man herigennem ville få mulighed for på et kvalificeret grundlag at gøre statslige synspunkter i trafikpolitikken gældende over for de (amts)kommunale vejbestyrelser og dermed få mulighed for et bedre grundlag for en koordinering af investeringerne inden for hele vejsektoren.

De (amts)kommunale repræsentanter mener, at budget- og regnskabsreformen, planlovsreformen og vejlovgivningens regler eventuelt med visse justeringer antagelig i løbet af få år vil give tilstrækkelige informationer på vejområdet i denne henseende. Hvis der måtte opstå behov derfor, må det overvejes, hvorvidt de yderligere fornødne oplysninger kunne fremskaffes hos et repræsentativt udsnit af kommuner og amtskommuner. De vil på den anden side ikke afvise, at en sektorplanlægning for de overordnede veje kan blive nødvendig.

Det er de statslige repræsentanters opfattelse, at et sektorplansystem **også skal** gennemføres på vejområdet, og **at en** udbygning af informationssystemet allerede under den nuværende vejbestyrelsesordning er nødvendig, for at systemet kan virkeliggøres. Der er enighed i udvalget om, at den nærmere udformning af et informationssystem på vejområdet ikke hører under udvalgets kommissorium.

De (amts)kommunale repræsentanter er af den opfattelse, at behovet for oprettelse af et nyt sektorplansystem og den nærmere udformning heraf i givet fald bør undersøges nærmere gennem en konkret undersøgelse i et mindre antal amtskommuner og kommuner, der sandsynliggør, at nytten af et sådant system står mål med de administrative omkostninger, der er forbundet hermed.

De statslige repræsentanter har tilsluttet sig forslaget om en sådan undersøgelse, der dog efter deres opfattelse alene skal gennemføres med henblik på en hensigtsmæssig udformning af sektorplanssystemet, idet de har lagt til grund, at et sådant system skal gennemføres.

10.3.4 Samlet vurdering af den nugældende ordning

Ud fra de oplysninger, der har været til rådighed, er det udvalgets konklusion, at den nugældende ordning under de givne forhold har fungeret tilfredsstillende såvel i økonomisk som i organisatorisk-administrativ henseende.

Dette fremgår klart for så vidt angår hovedlandevejene, hvor der foreligger et omfattende materiale for hele området, og hvor den fremsatte kritik af ordningen i relation til disse veje har kunnet tilbagevises.

For landevejenes vedkommende har udvalget for så vidt angår anlægssiden alene drøftet de større anlægsarbejder, der forelægges vejdirektoratet. Det drejer sig om omkring halvdelen af investeringerne her.

De statslige repræsentanter mener, at materialet giver grundlag for en formodning om, at der ved anvendelsen af den statslige trafikpolitik og de statslige prioriteringsmetoder på landevejene ville kunne blive tale om et lavere investeringsniveau vedrørende disse.

De (amts)kommunale repræsentanter mener, at den foretagne gennemgang af materialet viser, at den af amtsrådene anvendte prioriteringsmetode indebærer et investeringsniveau på landevejene, der forholdsmæssigt svarer til niveauet på hovedlandevejene.

Vedrørende driftssiden finder de statslige repræsentanter, at der er forhold, der tyder på et for højt niveau for vedligeholdelsen af landevejene som helhed, medens de (amts)kommunale repræsentanter udtaler, at såvel vejenes forskellige udformning som tallenes usikkerhed gør en sådan antagelse uforsvarlig.

For kommunevejenes vedkommende foreligger der ikke tilstrækkeligt materiale til en bedømmelse af virksomheden på vejene. Man har derfor i det

store og hele måttet holde sig til de foreliggende, samlede budgetter, hvor det har kunnet konstateres, at der ikke er tale om væsentlige variationer i udgifterne frem til 1980. Her sker ifølge budgetterne et fald, og udgifterne vil efter budgetterne frem til 1983 stort set holde sig på dette lavere niveau.

De statslige repræsentanter finder dog, at der er materiale, der kan tyde på, at serviceniveaet på nyanlæg ligger noget over det niveau, som i dag generelt må anses for rimeligt, medens de (amts)kommunale repræsentanter ikke mener, at der kan drages nogen konklusioner af materialet, der alene viser, at et forslag til vejregler, der direkte har til formål at nedsætte standarden ved gadeprojektering, også vil opfylde dette formål.

Organisationen og personaleforbruget til administration må siges at have fungeret rimeligt og hensigtsmæssigt.

De statslige repræsentanter har særligt ønsket at fremhæve fordelene ved, at arbejdet med vejsektorfunktionerne finder sted i en institution, der også har opgaver på et større vejnet, ligesom de har fremhævet betydningen af et større statsligt vejvæsen i relation til gennemførelsen af en statslig trafikpolitik.

De (amts)kommunale repræsentanter er enige i, at arbejdet med vejsektorfunktionerne nødvendigvis skal have sin baggrund i praktiske vejopgaver, og fremhæver, at det ligeligt må gælde de tre vejkatégorier.

De statslige repræsentanter mener af hensyn til koordineringen og styrkelsen af en afbalanceret vejpolitik de tre vejbestyrelsesgrupper imellem, at et samlet sektorplansystem på vejområdet med en udbygning af informationssystemet bør gennemføres.

De (amts)kommunale repræsentanter har foreslået, at behovet i givet fald søges dokumenteret gennem en konkret undersøgelse, hvad de statslige repræsentanter har tilsluttet sig, dog kun med det sigte at sikre en hensigtsmæssig udformning af systemet.

10.4 Alternative vejbestyrelsesordninger

Udvalget har i kapitel 8, hvortil man nærmere skal henføre, gennemgået en række alternative vejbestyrelsesordninger.

Amtsrådsforeningens forslag

Efter dette forslag, som i væsentlig grad har givet anledning til udvalgets nedsættelse, skal kun den del af det nuværende hovedlandevejsnet, som indgår i det internationale rutenet eller udgør de primære forbindelser mellem hovedlandsdelene, forblive under statens bestyrelse, medens den resterende del skal overgå til amtsrådenes bestyrelse.

Baggrunden for Amtsrådsforeningens forslag er især, at amtsrådene er regionplanmyndigheder og vejpolitikken et væsentligt styringsmiddel til gennemførelse af regionplaner. Amtsrådsforeningens repræsentanter henviser i øvrigt til foreningens principielle synspunkter, hvorefter vejområdet skal administreres i sammenhæng med øvrige sektorer og ikke med basis i et snævert vejsektorsynspunkt.

Amtsrådsforeningen erkender, at staten har et behov for indsigt i og indflydelse på administrationen af det samlede vejnet. Foreningen har som styringsmidler tidligere anvist normer og regler, generelle økonomiske styringsmidler, investeringsrammer m.v., lovgivning om særlige opgaver samt styring og finansiering af det resterende statsvejnet. Hertil har Amtsrådsforeningens repræsentanter i udvalget føjet muligheden for fastlæggelse af et sektorplansystem. Denne styring harmonerer efter deres opfattelse bedst med de decentraliseringsprincipper, som har præget de senere års lovgivning på en række områder. De har dog foreslået, at der i givet fald først gennemføres en undersøgelse af behovet for indsamling af yderligere oplysninger og de administrative omkostninger herved.

Repræsentanterne for Kommunernes Landsforening og Københavns og Frederiksberg kommuner har kunnet tilslutte sig Amtsrådsforeningens synspunkter.

De statslige repræsentanter har med henvisning til den af udvalget foretagne vurdering af den nuværende ordning fremhævet, at der ikke er saglige grunde, der taler for en ændring af ordningen til fordel for Amtsrådsforeningens forslag, hvilket også gælder i relation til koordineringen med region- og kommuneplanlægningen. Derimod peger de på, at man med forslaget gennemførelse vil miste statslige styringsmuligheder, at ordningen vil ødelægge balancen i vejdirektoratets nuværende enhedsorganisation, der er opbygget over forskning og udvikling, planlægning og produktion, samt at man forskertser muligheden for stordriftsfordele og landsdækkende prioritering af den væsentlige del af det overordnede vejnet, som de nuværende hovedlandeveje udgør.

Yderligere har de som en generel betragtning anført, at det efter deres opfattelse under de nuværende forhold med betydelige nedskæringer inden for vejsektoren vil være u hensigtsmæssigt med opdeling af vejopgaverne vedrørende de overordnede veje på et større antal lokale enheder.

De stiller sig tvivlende over for, om de styringsmuligheder, som Amtsrådsforeningen har anvist, under denne ordning vil være tilstrækkelige til, at staten kan gennemføre en samlet vejpolitik. Et sektorplansystem, som af Amtsrådsforeningens repræsentanter betragtes som det i givet fald bedst acceptable middel til statslig påvirkning, vil dog muligvis øge mulighederne herfor.

Stat og primærkommuner som eneste vejbestyrelser

En anden løsning, som har været behandlet, er en ordning med stat og primærkommuner som eneste vejbestyrelser, hvor staten bestyrer både hovedlandeveje og den overvejende del af landevejene.

Efter de statslige repræsentanters opfattelse vil ordningen indebære en række betydelige fordele for det overordnede vejnet. Det vil således være muligt at sikre gennemførelsen af den ønskede trafikpolitik for så vidt angår hele dette vejnet. Der vil blive tale om en i teknisk og økonomisk henseende mere ensartet udbygning af det overordnede vejnet. Ordningen vil være betydelig mere fleksibel i organisatorisk henseende, ligesom den vil kunne betyde dels en rationalisering og billiggørelse af

administrationen, dels at man kan udnytte stordriftens fordele, såvel for så vidt angår anlægs- som vedligeholdelsesvirksomhed.

Amtsrådsforeningens repræsentanter og repræsentanten for Københavns og Frederiksberg kommuner har i overensstemmelse med synspunktet, hvorefter amtsrådene som ansvarlige for en række regionale opgaver bør have en større andel af det overordnede vejnet til bestyrelse, ikke kunnet tiltræde en sådan løsning, ligesom de ikke finder grundlag for at forvente en rationaliseringsgevinst ved ordningen.

Kommunernes Landsforenings repræsentanter henviser til den af dem fremsatte støtte til Amtsrådsforeningens forslag om amtskommunal overtagelse af en større del af hovedlandevejsnettet.

Det erkendes af udvalget som helhed, at en sådan opgavefordeling ville være i strid med den hidtil ønskede decentralisering af de offentlige opgaver. De statslige repræsentanter har dog ønsket at fremhæve, at det overordnede vejnet i Danmark i forhold til andre lande udgør en meget begrænset del af det samlede vejnet.

Den tredie ordning, som har været drøftet, er en opgavefordeling, hvor amtskommuner og primærkommuner er eneste vejbestyrelser. På nær Amtsrådsforeningens repræsentanter har udvalget fundet, at der i relation til statens muligheder for at gennemføre en samlet vejpolitik ingen væsentlige forskelle er mellem denne løsning og Amtsrådsforeningens forslag. Amtsrådsforeningens repræsentanter har fremhævet, at såfremt en sådan ordning gennemføres, må det forudsætte en samlet sektorstyring for de overordnede veje.

Stat, amtskommuner og primærkommuner som vejbestyrelse med stat og primærkommuner som vejadministrationer

En fjerde løsning, som har været fremdraget, er en opgavefordeling med stat, amtskommuner og primærkommuner som vejbestyrelser, men med en fæl-

les administration for både hovedlandeveje og landeveje og med selvstændige primærkommunale vejadministrationer.

Vejdirektoratets repræsentanter har ønsket at pege på denne løsning, idet de mener, at man herved stadig vil kunne fastholde den rationaliserings- og effektiviseringsgevinst, man opnår ved kun at have ét overordnet vejvæsen til administration af hoved- og landevej snettet. Man adskiller ved en sådan ordning det politiske problem, der er rejst omkring bestyrelsen af landets overordnede veje, fra det administrative/organisatoriske problem, det er, effektivt at drive dansk vejvæsen. Samtidig vil man på væsentlige punkter imødekomme den kritik, Amtsrådsforeningen har rejst mod den nuværende ordning.

De øvrige medlemmer af udvalget har taget afstand fra forslaget, idet de ikke mener, det vil være muligt at adskille det politiske og det administrative/organisatoriske problem vedrørende vejvæsenets bestyrelse. Dette gælder såvel for de amtskommunale veje som for de statslige veje. Man må befrygte dobbeltadministration og fordyrelse, og der kan ikke drages nogen rimelig parallel som gjort af vejdirektoratet fra den norske ordning, der har bygget på en lang tradition.

Hovedstadsrådet som vejbestyrelse for de overordnede veje i ^{nov}clstadsområdet

De statslige repræsentanter har endelig i relation til Amtsrådsforeningens forslag ønsket at pege på de mulige konsekvenser, der kan drages af Hovedstadsrådets særlige stilling som regionplanmyndighed i hovedstadsområdet.

10.5 Særlige spørgsmål vedrørende de overordnede veje i byerne

Der er fra Kommunernes Landsforening peget på, at der med den gældende fordeling af vejogaverne i byerne er en række administrative problemer i relation til de overordnede veje.

Baggrunden er, at de overordnede veje her får karakter af bygader med de heraf følgende særlige administrative problemer for kommunalbestyrel-

serne. En række dagligdags dispositioner vedrørende vejene kræver her involvering af en flerhed af myndigheder, og landsforeningen finder, at en samling af vejbestyrelsesopgaverne i bymæssige områder under kommunalbestyrelserne vil indebære en ønskelig forenkling af den samlede vej-administration.

Med henblik herpå foreslår landsforeningen, at der ved en konkret gennemgang af vejbestyrelsesforholdene i de enkelte kommuner gives kommunalbestyrelserne mulighed for at fremsætte ønske om overtagelse af (dele af) hovedlandevejsstrækninger og landevejsstrækninger i bymæssige områder, ligesom der ved samarbejdsaftale tillige gives de kommunalbestyrelser, der måtte ønske det, adgang til at overtage projekterings-, anlægs- og vedligeholdelsesarbejder samt driftsforanstaltninger for så vidt angår disse veje (eventuelt kun visse af disse opgaver). En eventuel overtagelse af strækninger i bymæssige områder skal ledsages af en regulering af de generelle tilskud.

De statslige repræsentanter er af den opfattelse, at det forhold, at der i byerne er flere vejbestyrelser og vejadministrationer, normalt ikke giver anledning til større administrative vanskeligheder.

Der er på den anden side i udvalget enighed om, at man særlig af hensyn til den fremsatte kritik fra primærkommunal side bør imødekomme landsforeningens ønske om en gennemgang af hovedlandevejsnettet og landevejsnettet i byerne med henblik på overgang til primærkommunal bestyrelse af sådanne vejstrækninger, hvor dette måtte ønskes af vedkommende primærkommune. Af hensyn til sammenhængen i det overordnede vejnet bør der dog ikke fastlægges en generel målsætning om en sådan overgang.

Der har ligeledes været enighed i udvalget om, at gennemgangen også bør omfatte muligheden for at imødekomme primærkommunale ønsker om samara bejdsaftaler vedrørende det overordnede vejnet.

Amtsrådsforeningens repræsentanter finder ikke, at der er behov for samarbejdsaftaler for så vidt angår amtskommunalt bestyrede veje, fordi amtsrådene selv råder over stedlige forvaltningsapparater til at varetage funktionerne. Man er dog af den opfattelse, at de eksisterende samara

bejdsaftaler for hovedlandevejene bør kunne videreføres, også mellem amtsråd og kommunalbestyrelser, ligesom Amtsrådsforeningen også finder, at der i de få tilfælde, hvor der endnu ikke ved praktiske samarbejds- og bistandsløsninger er fundet en hensigtsmæssig ordning af problemerne i byområder, bør kunne aftales sådanne.

Udvalget anbefaler landsforeningens forslag om en hurtig gennemførelse af gennemgangen og foreningens forslag om en opmandsordning, hvis der opstår uenighed om reguleringer. Ordningens nærmere udformning foreslås henskudt til drøftelse mellem ministeren for offentlige arbejder og de kommunale organisationer.

10.6 Norm- og regularbejdet

Udvalget har i kapitel 9, hvortil nærmere skal henvises, vurderet den nuværende organisation af norm- og regularbejdet.

Der er enighed i udvalget om, at det nuværende system med en projektor-organisation med bred repræsentation i arbejds- og projektgrupper bør opretholdes.

Udvalget finder på den anden side, at kommissorierne for vejregelkomiteen og vejregeludvalget med fordel vil kunne klargøres, således at der ikke kan være tvivl om beslutningskompetencer. I den forbindelse bør vejregelkomiteens politikere sikres en mere fremtrædende plads i arbejdet, ligesom ministerens indflydelse på arbejdet må sikres.

Der er i udvalget på nær vejdirektoratets repræsentanter enighed om, at spørgsmålet om eventuel ændring af den overordnede ledelsesstruktur bør tages op til direkte drøftelse mellem ministeriet og de kommunale organisationer. De ministerielle repræsentanter og de (amts)kommunale repræsentanter mener, at man under en sådan drøftelse kan overveje en ændring af organisationen, således at vejregelkomiteen og vejnævnet sammenlægges til ét organ. Vejdirektoratets repræsentanter har ikke kunnet tilslutte sig dette forslag, som de ikke mener, der er baggrund for.

BILAGSFORTEGNELSE

Bilag nr.		Side
1	Transportarbejdets udvikling og sammensætning	188
2	Investeringsprogram for motorveje	93
3	Oversigt over vejjudgifterne	19
4	Hovedlandevejsnettets vedligeholdelsestilstand og trafikens udvikling 1975-1977	0
5	Drifts- og vedligeholdelsesudgifter på hovedlandeveje (eksklusive motorveje) og landeveje 1973/74-1975/76	
6	Trafiksikkerheden på hovedlandeveje (eksklusive motorveje) og landeveje	
7	Vigtige initiativer og resultater i perioden 1972-79, der kan tilskrives den centrale tekniske organisation på vejområdet	216
8	Den organisatoriske opbygning inden for de enkelte dele af vejsektoren	218
9	Redegørelse for spørgeskemaundersøgelsen vedrørende personaleforbruget	226
10	Styringsmuligheder i vejlovens bestemmelser	231
11	Administrationen af veje i bymæssige områder	240
12	Antal km hovedlandevej og landevej (januar 1978) i byzone eller § 15-rammer i bymæssige områder med mere end 1.000 indbyggere pr. 9. november 1970	243
13	Udgift pr. km hovedlandevej i bymæssige områder	244
14	Samarbejdsaftalen	247
15	Notat om rationaliseringsgruppen	257
16	Notat vedrørende procedurer for samarbejdet mellem staten, amterne og kommunerne ved planlægning og udførelse af hovedlandevejsarbejder	260
17	Amtsrådernes og kommunalbestyrelsernes administration af samarbejdsaftalerne vedrørende veje	0
18	Mulige videregående ændringer i samarbejdsaftalen	269
19	Notat om vejdirektoratets synspunkter på samarbejdsaftalerne	272
20	Kontoplan for Hovedkonto 2. Vejvæsen (juni 1980)	274
21	Sammendrag af budgettet for konto 2. Vejvæsen (juni 1980)	275
22	Oversigt over vejbestyrelsesmuligheder m.v.	276

Bilag nr.		Side
23	Det nuværende hovedlandevejsnet (pr. 1. januar 1978)	277
24	Statsvejnettet efter Amtsrådsforeningens forslag	278
25	Notat om Amtsrådsforeningens synspunkter på opgave- og byrdefordelingen på vejområdet	279
26	De byrdefordelmæssige konsekvenser af Amtsrådsforeningens forslag	284
27	De byrdefordelmæssige konsekvenser af stat og primærkommuner som eneste vejbestyrelser	292
28	Illustration af strukturelle kriterier ved fastlæggelse af hovedlandevejsnettet	299
29	Organisationsdiagram for vejsektorens vejregelarbejde	302
30	Oversigt over vejregelarbejder	303
31	Planlagte vejregelarbejder	305

Bilag 1. Transportarbejdets udvikling og sammensætning

Den hidtidige udvikling i transportarbejdet for person- og godstrafikken er i summarisk form vist i følgende tabeller 1 og 2 samt i figur 1 og 2.

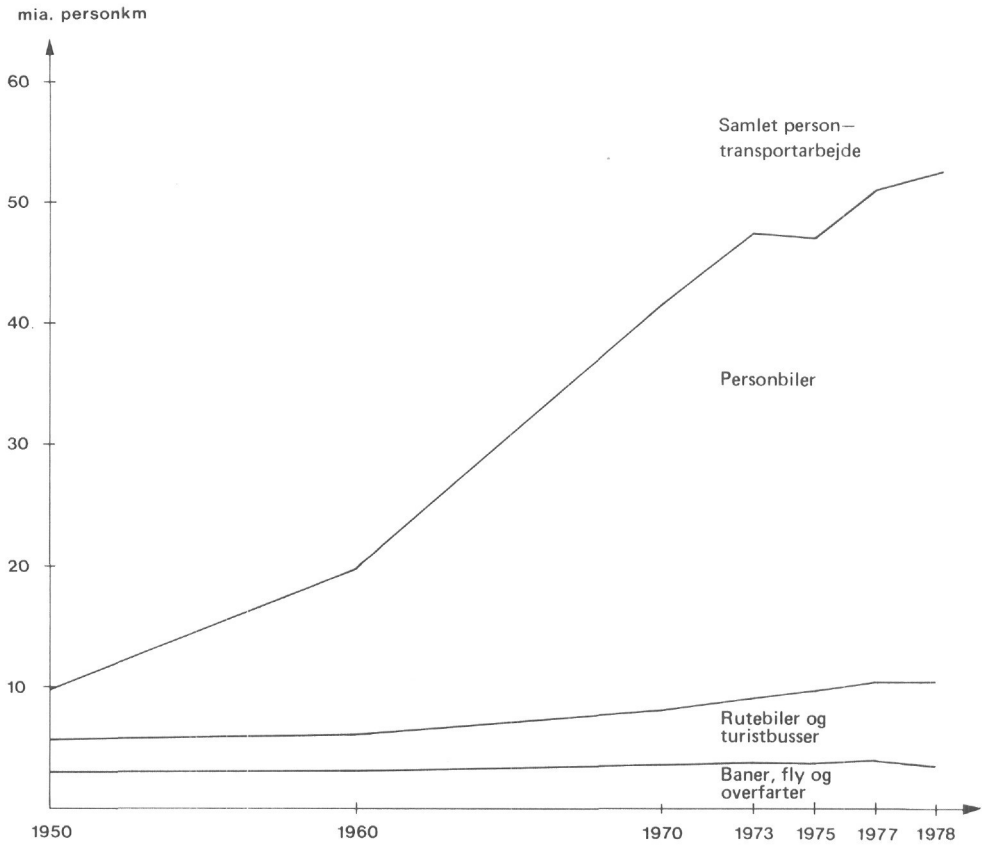
Det fremgår af tabellerne og figurerne, at der har været tale om en meget stærk stigning i transportarbejdet siden 1950, samt at tilvæksten på både person- og godssiden især er foregået inden for vejtrafikken. Det ses endvidere, at vejtrafikkens andel synes at være stagnerende efter at have været stærkt stigende frem til omkring 1970.

Tablet 1. Persontransportarbejdets udvikling 1950-77 (mia. personkm)

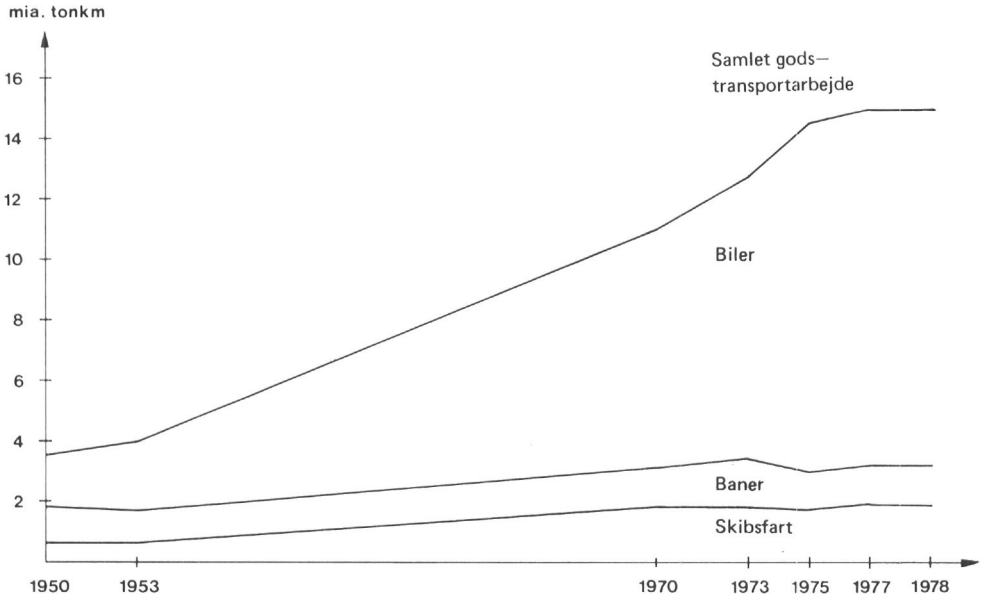
	1950	1960	1970	1973	1975	1977	1978
Personbiler	4,3	13,8	33,3	38,3	37,8	41,5	42,2
Busser, rutebiler og sporveje	1,8	2,0	2,2	2,2	2,1	2,5	} 6,5
Turistbusser og skolebusser	0,5	0,7	2,4	3,2	3,6	3,9	
Trafik på vej i alt	6,6	16,5	37,9	43,7	43,5	47,9	48,7
Jernbaner (eksklusive overfar- ter)	3,0	2,9	3,0	3,1	3,0	3,1	3,2
Overfarter	0,3	0,4	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5
Fly	0,0	0,1	0,2	0,3	0,3	0,4	0,4
Samlet persontransportarbejde	9,9	19,9	41,6	47,6	47,3	51,9	52,8
Vejtrafikkens andel	69%	83%	91%	92%	92%	92%	92%

Note: Opgørelsesmetoden er ændret fra og med 1970.

Note: 1) Persontransportarbejdet opgøres i personkm, idet 1 personkm er 1 person transporteret 1 km
Godstransportarbejdet opgøres i tonkm, idet 1 tonkm er 1 ton gods transporteret 1 km
Kørselsarbejdet opgøres i køretøjskm, idet 1 køretøjskm er en bil (person eller lastbil) kørt 1 km.



Figur 1. Persontransportarbejdet 1950 – 1978.



Figur 2. Godstransportarbejdet 1950 - 1978.

Tabel 2. Godstransportarbejdets udvikling 1950-77

	1950	1953	1970	1973	1975	1977	1978.
	----- mia. tonkm -----						
Vare- og lastbiler	1,7	2,3	7,8	9,3	11,5	11,8	11,9
Baner	1,2	1,1	1,3	1,6	1,3	1,3	1,3
Skibsfart	0,6	0,6	1,8	1,8	1,7 ¹⁾	1,9 ¹⁾	1,8
Godstransportarbejdet i alt	3,5	4,0	10,9	12,7	14,5	15,0	15,0
Vejtrafikkens andel	49%	57%	72%	73%	79%	79%	79%

Anm: Omfatter alle godstransporter i Danmark - eksklusive transittrafik - opgørelsesmetoden er ændret fra og med 1975.

Note 1) Skønnet

I tabel 3 er godstransportarbejdet i 1975 skønsmæssigt opdelt på afstandsintervaller og transportmidler. Det ses, at for transporter op til

150 km er last- og varebiler helt dominerende, mens markedsandelen er faldende med stigende afstand.

Således er lastbilernes markedsandel godt 40% for transporter over 200 km.

Tabel 3. Godstransportarbejdets fordeling på afstandsintervaller og transportmidler i 1975

Afstandsinterval	Vare- og lastbil	Skib	Bane	I alt
	----- mia.tonkm -----			
0 - 149 km	8,8	0,7	0,1	9,6
150 - 199 km	0,9	0,2	0,2	1,3
200 km	1,8	0,8	1,0	3,6
I alt	11,5	1,7	1,3	14,5

Anm.: Omfatter alle godstransporter i Danmark - eksklusive transittrafik.
Tallene er delvist skønnede.

I tabel 4 er vist det samlede kørselsarbejdes udvikling 1960-1977.

Tabel 4. Kørselsarbejdets udvikling 1960-1977.

År	Mia. køretøjskm
1960	9,1
1970	23,0
1973	25,6
1975	25,3
1977	26,8
1978	28,1

Kilde: oplysninger fra vejdirektoratet

Af tabel 4 fremgår dels den stærke stigning i trafikken siden 1960, men også den svagere udvikling i 1970erne.

I tabel 5 er vist vejtrafikens procentvise fordeling på vejtyper i 1973-1977.

Tabel 5. Kørselsarbejdets relative fordeling på vejtyper i 1973-1978

Vejtype	Andel af kørselsarbejdet			
	1973	1975	1977	1978
	----- % -----			
<u>Statsveje</u>				
Motorveje	5	7	8	9
Andre hoved- landeveje	28	29	29	26
<u>Landeveje</u>	21	20	21	20
<u>Kommuneveje</u>	46	44	42	45
I alt	100	100	100	100

Kilde: Oplysninger fra vejdirektoratet

Bilag 2 investeringsprogram for motorveje

6. MARTS 1980.

VEJDIREKTORATET

INLANGMARBO/1

LANGTIDSPROGRAM FOR MOTORVEJE

	AFH. + REST	AFH.	REST	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	ÅBNES
HØVEDSTADSREG. IALT	927	194	733	89	63	105	81	87	103	82	81	42	-	-	-
MR. HERLEV-HERR. VEJ	65	38	27	17	10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8107
HERR. VEJ-HELSTINGE	41	-	41	-	-	-	-	-	6	12	16	7	-	-	8800
VALL. B&K.-GL. KØGE	127	91	36	36	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8010
GL. KØGE L.-TARNBY	357	34	323	24	53	100	73	51	22	-	-	-	-	-	8507
MR. (HM-KØGE BUGT)	43	31	12	12	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8010
BS. GR. VEJ-FR. SUNDV	275	-	275	-	-	5	8	27	65	70	65	35	-	-	8800
VED HELSTINGØR	19	-	19	-	-	-	-	9	10	-	-	-	-	-	8500
SYDMOTORVEJEN IALT	1749	80	1669	135	194	215	235	197	163	139	185	141	63	-	-
RØNNEDE-UDBY	233	-	233	-	-	-	-	-	-	44	53	73	63	-	8910
UDBY-ØNSLEV	318	76	242	21	26	40	70	61	24	-	-	-	-	-	8506
FARØRØRNE	849	4	845	114	170	175	165	136	85	-	-	-	-	-	8506
ØNSLEV-SAKSKØBING	132	-	132	-	-	-	-	-	13	29	65	25	-	-	8810
GULDBORGSUNDBRØEN	217	-	217	-	-	-	-	-	41	66	67	43	-	-	8810
VESTMOTORVEJEN IALT	277	-	277	-	-	9	14	24	54	75	79	22	-	-	-
RINGSTED-SKOVSE	277	-	277	-	-	9	14	24	54	75	79	22	-	-	8806
ØSTMOTORVEJEN IALT	400	68	332	47	38	53	62	70	62	-	-	-	-	-	-
ØSTLBY-LANGESKOV	116	68	48	41	7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8009
ØSTLBY-LANGESK.-KORSEBJ.	284	-	284	6	31	53	62	70	62	-	-	-	-	-	8509
JYLLAND IALT	1511	540	971	155	111	80	81	95	91	177	128	53	-	-	-
RISE HJARUP-SKOVBY	84	34	50	29	21	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8106
SKOVBY-CHR. FELD	218	12	206	18	71	71	46	-	-	-	-	-	-	-	8309
HERSLEV-TAULOV	123	-	123	-	-	-	-	-	10	46	42	25	-	-	8800
VEJLE-HØRSSENS	255	-	255	-	-	-	12	57	50	91	45	-	-	-	8700
HØRSSENS-SKANDERB.	111	62	49	38	11	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8010
MR. STENDERUP-VEJLE	194	143	51	43	8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8006
VEJLEF JØRDBRØEN	316	289	27	27	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8006
LØGTEN-FASTRUP	210	-	210	-	-	9	23	38	31	40	41	28	-	-	8800
SMAARBEJDER	24	-	24	3	5	10	-	-	-	-	-	-	-	-	6
REST TIL ANDRE AHL.	-	-	1092	-	-	-	-	-	-	-	-	215	410	467	-
MOTORVEJSRAMMER	-	-	5098	429	413	472	473	473	473	473	473	473	473	473	-

BELØB I MIO. KR., INCL. MOBS OG AREALERHVERVELSER, EXCL. PROJEKTERING.

1980 i løbende priser.

1981-1990 i prisniveau januar 1980

Bilag 3. Oversigt over vejjudgifterne

I dette bilag gives en oversigt over vejjudgifterne fra 1972/73. Oversigten er i hovedsagen baseret på udkast til 1980-udgaven af vejdirektorens "Oversigt over vejjudgifterne".

Alle tal i bilaget er angivet i priseniveau januar 1978. Ved omregning til faste priser er for motorvejenes vedkommende anvendt motorvejsprisindekset. Ved de øvrige vej kategorier er anvendt vejfondsprisindekset. For begge indeks gælder, at der er anvendt pristal med 1968 = 100.

1. januar 1977 gik (amts)kommunerne over til at benytte kalenderåret som regnskabsår. Som følge heraf dækker udgiften i 1976 for kommune- og landeveje kun perioden april-december. Fra 1. januar 1979 gik også staten over til at benyttet kalenderåret som regnskabsår, og bevillingstallene til statsvejene i 1978 dækker således kun perioden april-december. Fra og med 1. januar 1979 har stat og (amts)kommuner igen sammenfaldende regnskabsår.

Til og med 1978 er tallene baseret på endelige regnskaber. For kommuneveje og landeveje er for 1978 anvendt de af Danmarks Statistik indsamlede regnskabstal. For de følgende år er der tale om budgettal. De er for statsvejenes vedkommende baseret på den vedtagne finanslov for 1980, medens de for landeveje og kommuneveje stammer fra de af Danmarks Statistik indsamlede budgetter for 1980.

1. De samlede vejjudgifter 1972/73-1983

De samlede vejjudgifter fra 1972/73, fordelt på vej kategorier, fremgår af tabel 1. Tallene er fordelt på de vej kategorier, hvor de anvendes, således at f.eks. vejfondstilskud, der afholdes af staten, er placeret under landeveje og kommuneveje. Tallene omfatter dels de udgifter, der direkte kan henføres til de enkelte vej kategorier, dels de udgifter, der afholdes af vejdirektoratet, men som kun indirekte kan fordeles på de enkelte vej kategorier. Disse udgifter blev tidligere rubriceret som "ikke-fordelte statsudgifter". Det drejer sig om udgifter til:

- a. Drift af vejdirektoratet og vejlaboratorierne, der er fordelt på motorveje og øvrige hovedlandeveje i forhold til de samlede udgifter.
- b. Færdselstavler, der er medtaget som anlægsudgifter under motorveje og øvrige hovedlandeveje.
- c. Sikringsforanstaltninger ved krydsninger mellem jernbaner og veje, der er fordelt som anlægs- og driftsudgifter på landeveje og kommuneveje.
- d. Drift og vedligeholdelse af Limfjordsbroen, Lillebæltsbroen, Storstrømsbroen, Masnedsundbroen og Oddesundbroen, der er medtaget som driftsudgift efter de pågældende broers vejklassificering.
- e. Projektering og andre forberedende foranstaltninger vedrørende anlæg af hovedlandeveje, der er medtaget som "andre udgifter".
- f. Anlæg af viadukter, der er medtaget som anlægsudgifter efter arbejdets hovedformål.
- g. Arealerhvervelse til sikring af fremtidige hovedlandeveje, der er henført til anlægsudgift under motorveje.

Ved indkaldelsen af indberetninger af de kommunale vejudgifter i 1977 blev kommunerne bedt om at udskille udgifter til offentlige udstykningsveje for de to regnskabsperioder 1975/76 og 1. april - 31. december 1976. Disse udgifter skulle hidtil have været medtaget under udgiftskategorien "nye veje". Indberetningerne viste, at kommunerne hidtil havde behandlet disse udgifter meget forskelligt. Nogle kommuner havde slet ikke medtaget udgiften, andre havde kun medtaget en del af den, og resten havde hvert år medtaget samtlige udgifter. Sammenlagt var ca. halvdelen af udgifterne medtaget i de tidligere indsendte regnskaber.

I indenrigsministeriets autoriserede kontoplan for kommuner, der første gang blev anvendt ved udarbejdelse af budgettet i 1977, anføres udgifter til veje på hovedkonto 2. Udgifter til offentlige udstykningsveje er imidlertid ikke medtaget på vejkontoen, men på hovedkonto 0, under jord-

forsyning. Da der endnu ikke budgetteres på et niveau, der gør det muligt at isolere udgifter til udstykningsveje i budgettet, er det ved regnskabsindberetningen for 1977 første gang udgifterne til offentlige udstykningsveje er opgjort efter et for alle kommuner ensartet konteringsprincip. Udgifterne viste sig herved at være dobbelt så store som det, der fremgik af de tidligere indberetninger. De på baggrund af indberetningerne vedrørende 1975/76 og 1976/77 skønnede årlige udgifter udgjorde 245 mio. kr. Ifølge de nye regnskabsindberetninger udgør dette tal imidlertid 445 mio. kr. i 1977.

For årene 1972/73 - 1975/76 er der i tabel 1 tillagt 320 mio. kr. (prisniveau januar 1978) til de indberettede udgifter for "nye veje", som skønmæssigt udtryk for den del af udgifterne til offentlige udstykningsveje, der ikke var omfattet af indberetningerne af kommuneveje i de pågældende år. Tilsvarende er for 1976 tillagt 170 mio. kr. til det i indberetningen angivne beløb for offentlige udstykningsveje.

For budgetårene 1979-1983 er tillagt et beløb beregnet ud fra budgetterne for jordforsyning (hovedkonto 0). Der er herved forudsat, at udgifterne til udstykningsveje udgør ca. den samme andel af de samlede udgifter til jordforsyning, som de udgjorde i 1977.

De samlede udgifter kan regnskabsmæssigt opdeles i investeringsudgifter, udgifter til drift og vedligeholdelse og andre udgifter, således som det fremgår af de følgende afsnit. Budgettallene fra og med 1979 bliver ikke ved budgetlægningen opdelt på tilsvarende vis.

2. Investeringsudgifter.

Investeringsudgifterne 1972/73 - 1978 fordelt på vejkatégorier ses i tabel 2. Investeringsudgifterne omfatter foruden udgifter til anlæg af nye veje og reguleringer, herunder forlægninger af eksisterende veje, udgifter til forstærkninger og slidlag med forstærkende virkning, idet disse udgifter kan opfattes som en investering i vejanlæg, da vejen ikke alene reableres, men forstærkes yderligere og undertiden forsynes med en (begrænset) sideudvidelse.

Tabel 1. Samlede vejudgifter 1972/73-1983 fordelt på vej kategorier

Faste priser (prisniveau januar 1978)

År	Statsveje			Lande- veje	Kommuneveje	I alt
	Motor- veje	Andre hoved- lande- veje	I alt			
	----- mio. kr. -----					
1972/73	997	565	1562	762	2926	5250
1973/74	697	487	1184	703	2714	4601
1974/75	514	601	1115	678	2682	4475
1975/76	606	639	1245	774	2628	4647
1976/77(76)	636	642	1278	647 ¹⁾	2242 ¹⁾	4167
1977/78(77)	577	609	1186	713	2776	4675
1978	472 ¹⁾	514 ¹⁾	986 ¹⁾	747	2987	4720
1979	516	623	1139	777	2884	4800
1980	533	665	1198	618	2622	4438
1981	529	683	1212	657	2778	4647
1982	581	687	1268	640	2744	4652
1983	588	684	1272	651	2724	4647

Kilde: Statsregnskab 1972/73. Finanslov for 1980. Oversigt over vejudgifter, diverse år. De af Danmarks Statistik indsamlede (amts)-kommunale budgetter for 1980.

Note: 1) Omfatter kun 9 måneder.

De samlede investeringsudgifter udgjorde i 1972/73 ca. 56% af de samlede vejudgifter og i 1978 50%. Det fremgår af tabel 2, at investeringsudgifterne til motorveje stort set har været faldende siden 1972/73, mens investeringsudgifterne til andre hovedlandeveje viser en stigning frem til 1975/76 og derefter et fald. Investeringsudgifterne til landeveje har i den pågældende periode konstant ligget på ca. 400 mill. kr. Investeringsudgifterne til kommuneveje, herunder udgifter til anlæg af offentlige udstykningsveje, har været svingende, men dog stort set faldende.

Tabel 2. Investeringsudgifter 1972/73-1978 fordelt på vejkatégorier

Faste priser (prisniveau januar 1978)

År	Statsveje			Lande- veje	Kommuneveje	I alt
	Motor- veje	Andre hoved- lande- veje	I alt			
	----- mio. kr. -----					
1972/73	776	320	1096	413	1444	2953
1973/74	534	240	774	383	1253	2410
1974/75	388	371	759	394	1278	2431
1975/76	477	396	873	469	1216	2558
1976/77(76)	505	378	883	392 ¹⁾	1057 ¹⁾	2332
1977/78(77)	417	333	750	428	1243	2421
1978	352 ¹⁾	282 ¹⁾	634 ¹⁾	440	1268	2342

Kilde: Oversigt over vejudgifter, diverse år.

Note: 1) omfatter kun 9 måneder.

Tabel 3. Udgifter til nyanlæg 1972/73-1978 fordelt på vejkatégorier i faste priser (januar 1978)

År	Statsveje			Lande- veje	Kommune- veje	I ALT
	Motor- veje	Andre hdlv.	I alt			
	----- mio. kr. -----					
1972/73	776	275	1051	396	1386	2833
1973/74	529	203	732	332	1176	2240
1974/75	381	290	671	332	1197	2200
1975/76	455	302	757	409	1148	2314
1976/77(76)	495	285	780	325 ¹⁾	993 ¹⁾	2098
1977/78(77)	403	252	655	344	1053	2052
1978	345 ¹⁾	191 ¹⁾	536 ¹⁾	355	1069	1960

Kilde: Oversigt over vejudgifter, diverse år.

Note: 1) omfatter perioden april-december.

I tabel 3 og 4 er investeringsudgifterne opdelt på udgifter til nyanlæg (tabel 3) og til forstærkninger (tabel 4).

Det ses af tabel 3, at de samlede udgifter til nyanlæg i perioden 1972/73-1978 udviser en faldende tendens, mens det af tabel 4 fremgår, at udgifter til forstærkninger er stigende. Den store stigning i udgifterne til forstærkning på kommuneveje i 1977 må dog formentlig tilskrives de nye konteringsregler.

Tabel 4. Udgifter til forstærkninger 1972/73-1978 fordelt på vejkatogrier i faste priser (januar 1978)

År	Statsveje			Lande- veje	Kommune- veje	I ALT
	Motor- veje	Andre hdlv.	I alt			
mio. kr.						
1972/73	-	45	45	17	58	120
1973/74	5	37	42	51	77	170
1974/75	7	81	88	62	81	231
1975/76	22	94	116	60	68	244
1976/77(76)	10	93	103	67 ¹⁾	64 ¹⁾	234
1977/78(77)	14	81	95	84	190	369
1978	7 ¹⁾	91 ¹⁾	98 ¹⁾	85	199	382

Kilde: Oversigt over vejudgifter, diverse år.

Note: 1) Omfatter perioden april december.

3. Drifts- og vedligeholdelsesudgifter

Drifts- og vedligeholdelsesudgifter omfatter udgifter til:

Nye slidlag uden forstærkende virkning,
 reparation af bituminøse belægninger,
 betonbelægninger,
 andre belægninger,
 vintervedligeholdelse,
 færdselsregulerende foranstaltninger,
 tværprofilelementer, eksklusive færdselsbaner,

renholdelse og vejbelysning,
drift og vedligeholdelse af bygværker,
anden drift og vedligeholdelse, herunder afvandingsudgifter i henhold
til kendelse.

Drifts- og vedligeholdelsesudgifterne fordelt på vej kategorier 1972/73-1978 ses i tabel 5. Det fremgår heraf, at drifts- og vedligeholdelsesudgifterne for alle vej kategorier var lavest i 1974/75, hvorefter der kan iagttages en stigende tendens i udgifterne. Drifts- og vedligeholdelsesudgifterne udgjorde i 1972/73 27% og i 1978 35% af de samlede vejudgifter. Det skal bemærkes, at længden af kommunevejsnettet er vokset i perioden.

Tabel 5. Drifts- og vedligeholdelsesudgifter 1972/73-1978 fordelt på vej kategorier i faste priser (prisniveau januar 1978)

År	Statsveje					
	Motor- veje	Andre hdlv.	I alt	Lande- veje	Kommune- veje	I ALT
	----- mio. kr. -----					
1972/73	41	167	208	213	993	1414
1973/74	33	171	204	195	1007	1406
1974/75	33	156	189	175	964	1328
1975/76	38	165	203	182	983	1368
1976/77 (76)	40	183	223	157 ¹⁾	860 ¹⁾	1240
1977/78 (77)	45	182	227	191	1132	1550
1978	36 ¹⁾	155 ¹⁾	191 ¹⁾	220	1256	1667

Kilde: Oversigt over vejudgifter, diverse år.

Note: 1) Omfatter kun 9 måneder.

4. Andre udgifter

Andre udgifter omfatter alle udgifter, der ikke er investeringsudgifter eller drifts- og vedligeholdelsesudgifter. Andre udgifter omfatter således:

For statsveje

Udgifter til drift af vejdirektoratet, motorvejskontorerne og vejlaboratorierne.

Udgifter til skitseprojektering og andre forberedende foranstaltninger i forbindelse med planlægning af hovedlandeveje samt udgifter til detailprojektering af og tilsyn med anlæg af hovedlandeveje. Disse opgaver udføres normalt af (amts)kommunerne i henhold til samarbejdsaftale og afregnes ved løn til amtskommunernes og kommunernes egne teknikere med tillæg af 75%, fremmed teknisk bistand og andre projekterings- og tilsynsudgifter.

Statens udgifter til dækning af (amts)kommunernes administration i forbindelse med drift og vedligeholdelse af hovedlandeveje (beregnet som 12% af disse udgifter).

For landeveje og kommuneveje

Indtil 31. december 1976: De faktiske bogførte udgifter til:

Vejsektorens andel i kommunens fælles administrationsudgifter.

Administrationsudgifter og kontorholdsudgifter i øvrigt.

Forsikringer.

Drift af lager, ejendomme og garager.

Drift og anskaffelse af maskiner og materiel.

Lønninger, der ikke direkte er overført til anlægsudgifter eller driftsudgifter.

Efter 1. januar 1977 konteres vejadministrationens andel af fælles administrationens udgifter på hovedkonto 6, således at "andre udgifter" efter denne dato omfatter udgifter til:

Fælles formål.

Generelle og vejtekniske undersøgelser samt skitseprojektering.

Driftsbygninger og -pladser.

Anskaffelse og drift af maskiner og materiel.

Produktionsvirksomhed.

Andre udgifter fordelt på vej kategorier fremgår af tabel 6.

Tabel 6. "Andre udgifter" 1972/73-1978 fordelt på vej kategorier i faste priser (prisniveau januar 1978)

År	Statsveje					
	Motor- veje	Andre hdlv.	I alt	Lande- veje	Kommune- veje	I ALT
	----- mio.			----- kr. -----		
1972/73	180	78	258	136	489	883
1973/74	130	76	206	125	454	785
1974/75	93	74	167	109	440	716
1975/76	91	78	169	123	429	721
1976/77 (76)	91	81	172	98 ¹⁾	325 ¹⁾	595
1977/78 (77)	115	94	209	94	401	704
1978	84 ¹⁾	77 ¹⁾	161 ¹⁾	87	463	711

Kilde: Oversigt over vejudgifter, diverse år.

Note: 1) Omfatter kun 9 måneder.

En vurdering af disse tal er - specielt i sidste del af perioden - vanskelig på grund af dels overgangen til nyt regnskabssystem i (amts)kommunerne, dels overgangen til nyt regnskabsår.

Det fremgår af tabellen, at "andre udgifter" totalt har været faldende siden 1972/73, hvor de udgjorde 17% af de samlede vejudgifter, mens de i 1978 udgjorde 15%. Det ses endvidere af tabellen, at disse udgifter har været faldende for både landeveje og kommuneveje, mens der for statsvejene kan ses en svagt stigende tendens i den sidste del af perioden. Det store tal for motorveje i 1977/78 skyldes udgifter i forbindelse med dels projektering af Farøbroen, dels omprojektering af motorveje til 26 m tværprofil. Tallene for 1977 og 1978 for (amts)kommunerne er ikke direkte sammenlignelige med tallene for de foregående år.

Bilag 4. HOVEDLANDEVEJSNETTETS VEDLIGEHOLDELSESTILSTAND OG TRAFIKKENS
UDVIKLING 1975-1977

1. HOVEDLANDEVEJSNETTETS VEDLIGEHOLDELSESMÆSSIGE STANDARD

Et vejnets vedligeholdelsesstandard kan beskrives ved en lang række parametre. De forhold, der for trafikanten betyder mest ved vurderingen af en vejs standard, er vejens geometriske udformning (tværprofil, krydsudformning og tracé), vejens afmærkningsmæssige stand og belægningens tilstand.

Hovedlandevejenes geometriske udformning

Denne har primært betydning for den komfort, vejen tilbyder trafikanterne, og dermed for rejsehastighed og sikkerhed.

Der findes ikke nogen systematisk registrering af rejsehastigheden på hovedlandevejsnettet. Vejdirektoratet har imidlertid igangsat en systematisk registrering af hovedlandevejsnettets tracé (længdeprofil og linnieføring) primært med henblik på en forbedret mulighed for at klarlægge sammenhængen mellem kurveradier, oversigtsforhold m.m. og uheldsrisiko til brug for det sikkerhedsfremmende arbejde.

Afmærkningsforholdene på hovedlandevejsnettet

Som det fremgår af færdselssikkerhedskommissionens betænkning nr. 9 af 1971, var afmærkningsforholdene på det danske vejnet ikke tilfredsstillende ved vejlovens ikrafttræden.

Vejdirektoratet har siden vejlovens ikrafttræden søgt at råde bod på dette forhold gennem bl.a. oprettelsen af en speciel afmærkningsafdeling. Af konkrete initiativer, der er gennemført, skal her nævnes opstillingen af kantpæle langs hele hovedlandevejsnettet. Kantpælene har primært en sikkerhedsmæssig effekt. Herudover har afdelingen søgt at opnå en større ensartethed i afmærkningen på hovedlandevejsnettet til gavn for trafikanterne, .

Afmærkningsafdelingens erfaringer er gennem en lang række kurser (til dato 18 gennem Vejsektorens Efteruddannelsesvirksomhed VEJ-EU) søgt for midlet til de (amts) kommunale vejevæsener.

Vejbelægningens tilstand

Vejbelægningen er vel nok det element, der i størst omfang giver bilerne en fornemmelse af vejens vedligeholdelsesmæssige tilstand. For at muliggøre en objektiv prioritering af asfaltarbejderne på hovedlande-vejsnettet har vejdirektoratet gennemført en systematisk registrering af belægningernes tilstand i henseende til bæreevne, friktion og jævnhed.

Bæreevнемålingerne anvendes i forbindelse med udpegning af strækninger med utilfredsstillende bæreevne. Bæreevнемålinger sammenholdt med kendskabet til trafikintensiteten udtrykt i ækvivalente 10 t aksler muliggør en systematisk og optimal oprustning af hovedlandevejsnettet, således at store reparationsomkostninger kan undgås. Da bæreevnen normalt ikke kan registreres af vejens brugere, er resultaterne af bæreevнемålingerne ikke gjort til genstand for en systematisk landsdækkende analyse til brug for udvalgsarbejdet.

Tilstrækkelig friktion er af afgørende betydning for bilernes bremseevne og er dermed af stor betydning for trafikikkerheden på vejnettet. I det nu fremlagte forslag til vejregler for slidlagsarbejder er der specificeret en minimumsfriktion på 0,4.

Af hovedlandevejsnettets ca. 4.700 km er der gennemført opmåling af 4.137 km, eller ca. 90% af nettet.

Fordelingen af friktionskoefficienterne er på hovedlandevejsnettet i 1977 gjort op som vist nedenfor:

f	0,4	0,4-0,5	0,5-0,6	0,6-0,7	0,7-0,8	0,8
km	0	0	10.300	1123.640	2362.651	641.030
%	0	0	0,25	27,16	57,10	15,49

Gennemsnit $f = 0,74$

Af de 4.137 km findes ingen længere strækninger med utilstrækkelig friktion (jfr. tabellen), men der er registreret nogle mindre delstrækninger med friktionskoefficient $f < 0,4$. Sammenlagt udgør disse mindre delstrækninger 154 km svarende til 3,7% af det gennemmålte hovedlandevejsnet.

KONKLUSION

Den gennemsnitlige friktion på hovedlandevejsnettet kan opgøres til 0.74, hvilket er en særdeles tilfredsstillende friktion. Kun 3,7% eller 154 km af hovedlandevejsnettet har en friktion på mindre end 0,4.

Hovedlandevejsnettets jævnhed

En vejs jævnhed beskrives ved et såkaldt bumpmetertal, der angiver de opsummerede ujævnheder i cm pr. kilometer. Jo større bumpmetertal jo dårligere er vejens standard. En vejs jævnhed er således et udtryk for den komfort, vejen tilbyder trafikanterne.

I forslaget til vejregler er kravene til jævnheden differentieret, dels efter vejkategori, dels efter trafikmængden (ÅDT). Kravene fremgår af nedenstående tabel. Det fremgår, at kravene er størst for hovedlandeveje med en trafik på mere end 4.000 biler/døgn, hvor det maksimale bumpmetertal er 240 cm/km.

Vejkategori	Årsdøgntrafik	
	< 4000	≥ 4000
Hovedlandeveje	270 cm/km	240 cm/km
Landeveje	300 cm/km	270 cm/km
Kommuneveje	330 cm/km	300 cm/km

En gennemmåling af hovedlandevejsnettet er i gang for øjeblikket. Indtil nu er ca. 1.270 km af hovedlandevejsnettet opmålt. Resultaterne fordeler sig som følger:

Bumpmetertal cm/km	Længde i km	%
~ 100	360.650	28,41
100-133	533.700	42,04
134-166	267.861	21,10
167-200	41.000	3,23
200-240	55.100	4,34
240 -	11.000	0,87
I alt	1269.611	100,00

Gennemsnitlige bumpmetertal kan udregnes til 124 cm/km.

KONKLUSION

Hovedlandevejsnettet har en meget tilfredsstillende jævnhed (komfort). Det gennemsnitlige bumpmetertal er udregnet til 124 cm/km. Af de målte 1.269 km registreredes 11 km med et bumpmetertal > 240 cm/km. Af disse 11 km var de 9,5 km på veje med et årsdøgntrafik < 4.000 biler/døgn og opfylder således de i vejreglerne opstillede krav.

2. VEDLIGEHOLDELSEN AF BYGVÆRKER

Siden vejlovens ikrafttræden i 1972 har vejdirektoratets broafdeling igangsat et periodisk eftersyn af hovedlandevejsnettets ca. 2.000 bygværker. Dette arbejde har som resultat medført en systematisk og meget tiltrængt reparationsvirksomhed. I øjeblikket søges resultaterne af **dette arbejde analyseret med henblik på at udtrække erfaringsmateriale** til støtte for valget af bygværkernes fremtidige konstruktive udformning. Resultaterne af dette arbejde distribueres til de øvrige vejbestyrelser gennem publikations- og kursusvirksomhed.

3. TRAFIKKENS UDVIKLING I PERIODEN 1975-77

Efter vejlovens ikrafttræden har vejdirektoratet i samarbejde med amtskommunerne foretaget en systematisk og landsomfattende registrering af trafikens udvikling. Resultaterne publiceres gennem de årligt udsendte trafikrapporter.

En analyse af trafikudviklingen fra 1975 til 1977 baseret på resultaterne fra i alt 352 tællestationer, hvor trafikmængderne er registreret i såvel 1975 som i 1977, giver følgende resultat:

Hovedlandevejsnettet

På 201 tællestationer var summen af passerede køretøjer i

1975:	1.261.616
1977:	1.408.246

Dvs. en stigning på i alt 146.630 køretøjer eller 11,6% målt i forhold til 1975.

Landevejsnettet.

De tilsvarende tal for 151 tællestationer på det amtskommunale vejnet giver til resultat:

1975:	614.921 køretøjer
1977:	629.760 køretøjer,

svarende til en stigning på 14.839 køretøjer eller 2,4%.

Dette resultat, der hviler på et betydeligt antal observationer, viser med stor sikkerhed, at væksten i trafikarbejdet i perioden 1975-1977 stort set er sket på hovedlandevejsnettet, idet den procentuelle stigning her har været ca. 5 gange stigningen på landevejsnettet.

4. SAMMENFATTENDE KONKLUSION

Det kan konkluderes, at hovedlandevejsnettet målt ud fra objektive kriterier i dag må siges at have en tilfredsstillende standard i vedligeholdelsesmæssig henseende, idet de specifikationer, der fremgår af forslagene til vejregler, er tilgodeset. Der er således intet i de foretagne undersøgelser, der støtter den vurdering, at hovedlandevejsnettets vedligeholdelsestilstand skulle være særligt ringe.

Den konstaterede trafikudvikling i perioden 1975-77 støtter heller ikke den fremsatte formodning om, at trafikanterne tvinges over på det mindre trafiksikre landevejsnet på grund af standardforskellen de to vejkatégorier imellem med heraf følgende behov for investeringer i det sekundære vejnet.

Stigningen i trafikken på hovedlandevejsnettet har i perioden været skønsmæssigt 11,6% sammenlignet med en stigning på 2,4% på landevejsnettet i samme periode. Det kan således konkluderes, at det på trods af statslige nedskæringer på vejområdet er lykkedes at fastholde den tilstræbte standard på de mest trafikerede veje, ligesom det er lykkedes at øge hovedlandevejsnettets andel af den samlede trafik, hvilket er i overensstemmelse med intentionerne i vejlovsrevisionen i 1972.

Bilag 5. DRIFTS- OG VEDLIGEHOLDELSESUDGIFTER PÅ HOVEDLANDEVEJE (EKSKLUSIVE MOTORVEJE) OG LANDEVEJE, 1973/74-1975/76

De samlede drifts- og vedligeholdelsesudgifter kan opdeles i to hovedgrupper, hvoraf den ene i overvejende grad afhænger af trafikmængden, medens den anden i det væsentlige er bestemt af vejnettets udstrækning samt de målsætninger om serviceniveau, man ønsker at opfylde.

De to hovedgrupper består af følgende udgiftsposter:

1. "Asfaltudgifter", dvs. udgifter til forstærkninger, slidlag med og uden forstærkende virkning, betonbelægninger og andre belægninger, eksklusive udgifter til administration.
2. "Øvrig vedligeholdelse", inklusive udgifter til vintervedligeholdelse, drift og vedligeholdelse af broer, renholdelse, løbende drift af veje samt en andel af posten "Andre udgifter".

Den del af posten "Andre udgifter", der er henført til drift og vedligeholdelse under "øvrig vedligeholdelse", er beregnet ved at forudsætte, at den for hver amtskommune udgør samme andel som den andel, de samlede drifts- og vedligeholdelsesudgifter udgør af de samlede vejudgifter i amtsskommunen.

I tabel 1 er angivet de årlige, gennemsnitlige vedligeholdelsesudgifter til hovedlandeveje (eksklusive motorveje) og landeveje i perioden 1973/74-1975/76, opdelt på asfaltudgifter og de gennemsnitlige, årlige udgifter til "øvrig vedligeholdelse".

I tabel 2 er vist antal kørte vognkm i 1975, vejlængden i 1976 samt årsdøgntrafikken.

Ud fra tabel 1 og 2 er beregnet

- 1) de gennemsnitlige, årlige udgifter til "øvrig vedligeholdelse" pr. km vej
- 2) de gennemsnitlige, årlige asfaltudgifter pr. kørt km

3) de gennemsnitlige, årlige drifts- og vedligeholdelsesudgifter i alt pr. km vej

4) de gennemsnitlige, årlige drifts- og vedligeholdelsesudgifter i alt pr. kørt km

Disse tal fremgår af tabel 3.

Tabel 1

Amtskommune	Gennemsnitlige, årlige asfaltudgifter 1973/74-1975/76		Gennemsnitlige, årlige udgifter til "øvrige vedligeholdelse" 1973/74-1975/76		Gennemsnitlige, årlige drifts- og vedligeholdelsesudgifter i alt 1973/74-1975/76		Gennemsnitlige, årlige udgifter til vejanlæg 1973/74-1975/76	
	Hldv.	Ldv.	Hldv.	Ldv.	Hldv.	Ldv.	Hldv.	Ldv.
	----- 1000 kr. -----							
København	1062	2673	6057	17569	7119	20242	2140	26393
Frederiksborg	2922	7636	4927	9337	7849	16973	7957	17885
Roskilde	3020	4486	2928	6396	5948	10882	3202	13650
Vestsjælland	5842	5397	5606	6391	11448	11788	11227	21487
Storstrøm	6232	3571	5707	5916	11939	9487	15540	23967
Bornholm	1348	994	1582	1040	2930	2034	1271	3926
Fyn	6217	6691	7229	14557	13446	21248	4378	14260
Sønderjylland	8937	16315	9161	10327	18098	26642	10140	15035
Ribe	4508	4145	5623	3632	10131	7777	10636	6317
Vejle	6536	3691	7300	5426	13836	9117	13374	18685
Ringkøbing	9698	3590	7857	3600	17555	7190	9003	11206
Århus	10332	16035	11136	11491	21468	27526	17408	30060
Viborg	8709	4342	6102	6077	14811	10419	48988	20219
Nordjylland	8504	7795	10412	9484	18916	17279	28004	22965
Hele landet	83867	87361	91627	111243	175494	198604	183268	246056

Kilde: oplysninger fra vejdirektoratet.

Tabel 2.

Amtskommune	Antal kørte vognkm 1975		Vejlængde		Årsdøgntrafik	
	Hldv. mio.	Ldv. vognkm	Hldv. ---- km	Ldv. ----	Hldv. - køretøjer -	Ldv.
København	298,8	611,8	34,9	145,7	23500	11500
Frederiksborg	296,4	508,8	121,3	370,2	6700	3800
Roskilde	207,0	312,3	75,4	206,3	7500	4200
Vestsjælland	495,6	385,1	275,1	510,0	4900	2100
Storstrøm	540,0	306,8	295,9	542,2	5000	1600
Bornholm	82,1	47,4	126,2	146,1	1800	900
Fyn	490,3	610,3	256,6	831,3	5200	2100
Sønderjylland	629,0	415,5	383,5	883,8	4500	1300
Ribe	433,6	149,2	370,5	326,2	3200	1300
Vejle	682,9	310,9	346,0	383,0	5400	2200
Ringkøbing	677,3	195,3	581,0	423,9	2300	1300
Århus	972,1	551,4	417,5	676,4	6400	2200
Viborg	556,9	260,1	418,1	581,4	3600	1200
Nordjylland	804,8	453,7	583,2	798,1	3800	1600
Hele landet	7166,8	5118,6	4285,2	6824,6	4600	2100

Kilde: oplysninger fra vejdirektoratet.

Tabel 3

Amtskommune	Gennemsnitlige, årlige udgifter til "øvrige vedligeholdelse" pr. km vej		Gennemsnitlige, årlige asfaltudgifter pr. kørt km		Gennemsnitlige, årlige drifts- og vedligeholdelsesudgifter pr. km vej		Gennemsnitlige, årlige drifts- og vedligeholdelsesudgifter i alt pr. kørt km	
	hldv.	ldv.	hldv.	ldv.	hldv.	ldv.	hldv.	ldv.
	1000 kr. pr. km	pr. øre	pr. øre	pr. kørt km	1000 kr. pr. km	pr. øre	pr. øre	pr. kørt km
København	173,3	120,6	0,36	0,44	204,0	138,9	2,4	3,3
Frederiksborg	40,6	25,2	0,99	1,50	64,7	45,8	2,6	3,3
Roskilde	38,8	31,0	1,46	1,44	78,9	52,7	2,9	3,5
Vestsjælland	20,4	12,5	1,18	1,40	41,6	23,1	2,3	3,1
Storstrøm	19,3	10,9	1,15	1,16	40,3	17,5	2,2	3,1
Bornholm	12,5	7,1	1,64	2,10	23,2	13,9	3,6	4,3
Fyn	28,2	17,5	1,27	1,10	52,4	25,6	2,7	3,5
Sønderjylland	23,9	11,7	1,42	3,93	47,2	30,1	2,9	6,4
Ribe	15,2	11,1	1,04	2,78	27,3	23,8	2,3	5,2
Vejle	21,1	14,2	0,96	1,19	40,0	23,8	2,0	2,9
Ringkøbing	13,5	8,5	1,43	1,84	30,2	17,0	2,6	3,7
Århus	26,7	17,0	1,06	2,91	51,4	40,7	2,2	5,0
Viborg	14,6	10,5	1,56	1,67	35,4	17,9	2,7	4,0
Nordjylland	17,9	11,9	1,06	1,72	32,4	21,7	2,4	3,8
Hele landet	21,4	16,3	1,17	1,71	41,0	29,1	2,4	3,9

Bilag 6. TRAFIKSIKKERHEDEN PÅ HOVEDLANDEVEJE (EKSKLUSIVE MOTORVEJE) OG
LANDEVEJE

Som mål for trafikikkerheden anvendes normalt den gennemsnitlige uheldsfrekvens, det vil sige antal uheld med personskade pr. mio. vognkm. I afsnit 1 er redegjort for uheldsfrekvenserne på hovedlandeveje og landeveje i 1978, mens der i afsnit 2 er foretaget en sammenligning med uheldsfrekvenserne på hovedlandeveje og landeveje i 1972.

1. Uheldsfrekvenser på hovedlandeveje og landeveje i 1978

Antallet af personskadeuheld, vejlængder og trafikarbejde (antal vognkm) i 1978 fremgår af tabel 1.

Tabel 1. Vejlængder, trafikarbejde og personskadeuheld på hovedlandeveje
(eksklusive motorveje) og landeveje 1978

	Vejlængde (ca. km)	Trafikarbejde (ca. mio. vognkm)	Gns. års- døgntrafik	Person- skade- uheld
Hovedlandeveje (ekskl. motorveje)	4300	7350 ¹⁾	4700	2929 ²⁾
Landeveje	6800	5700 ¹⁾	2300	2721 ²⁾

1) Trafikarbejdet er beregnet ud fra vejdirektoratets trafikstrømkort for 1977.

2) Kilde: Trafikuheld 1978 på kommuneveje, landeveje og hovedlandeveje, vejdirektoratet 1979.

Trafikuheld i kryds mellem hovedlandeveje og landeveje er henført til hovedlandevejene. Det drejer sig om 5-10% af samtlige trafikuheld på hovedlandeveje. Det bemærkes, at uheld i kryds mellem hovedlandeveje og kommuneveje ligeledes er henført til hovedlandeveje, og at uheld i kryds mellem landeveje og kommuneveje er henført til landeveje.

I tabel 2 er beregnet det gennemsnitlige antal personskadeuheld pr. km vej og pr. mio. vognkm på de forskellige vejnet.

Det fremgår af tabel 1 og 2, at antal personskadeuheld pr. km vej er noget højere på hovedlandeveje end på landeveje, men da trafikbelastningen

er mere end dobbelt så stor på hovedlandevejene, er **uheldsfrekvensen** målt som personskadeuheld pr. mio. vognkm størst på landevejsnettet, jfr. tabel 2. Forskellen er reelt højere, end tallene i tabel 2 viser, idet uheld i kryds mellem hovedlandeveje og landeveje som nævnt er henført til hovedlandevejene.

Tabel 2. Personskadeuheld pr. km vej og pr. mio. vognkm på hovedlandeveje og landeveje i 1978

	Personskadeuheld pr. km vej	Personskadeuheld pr. mio. vognkm
Hovedlandeveje (ekskl. motorveje)	0.68	0.40
Landeveje	0.40	0.48

2. Udviklingen i uheldsfrekvensen på hovedlandeveje og landeveje fra 1972 til 1978

For at undersøge, om de seneste års vejinvesteringer kan siges at have ført til en relativ ændring af uheldsfrekvenserne på hovedlandeveje og landeveje, er i tabel 3 foretaget en sammenligning mellem uheldsfrekvenserne i 1972 og 1978.

Tabel 3. Personskadeuheld pr. mio. kørte km på hovedlandeveje og landeveje i 1972 sammenlignet med 1978

	Personskade- uheld pr. mio. kørte km i 1972	Personskade- uheld pr. mio. kørte km i 1978	Relativ ændring i uheldsfrekvens fra 1972 til 1978
Hovedlandeveje (ekskl. motorveje)	0.57	0.40	-30%
Landeveje	0.65	0.48	-26%

Det fremgår af tabel 3, at uheldsfrekvensen er faldet lidt anere på hovedlandeveje end på landeveje fra 1972 til 1978. Faldet fra 1972 til 1977 må først og fremmest tilskrives energikrisen og indførelsen af de generelle hastighedsgrænser i foråret 1974, men vejinvesteringer har gi-

vetvis også bidraget til at højne trafikikkerheden. Det er imidlertid ikke muligt ud fra tabel 3 at vurdere, om "vejinvesteringseffekten" har været større eller mindre på hovedlandeveje i forhold til landeveje.

Bilag 7. Vigtige initiativer og resultater i perioden 1912-19, der kan tilskrives den centrale tekniske organisation på vejområdet

- a. Koordinering af dataindsamlingsbestræbelser og udvikling af målemetoder og udstyr
- . trafiktællesystem
 - . uhedsregistreringssystem
 - . kortværk
 - . specialmåleudstyr
- b. Sikkerhedsarbejdet
- . prioriteringsmetode for sikkerhedsfremmende arbejder
 - . koordineret uhedsstatistik
 - . arbejdet i sekretariatet for sikkerhedsfremmende vejforanstaltninger
 - . koordineret uhedsstatistik for bymæssig bebyggelse
- c. Planlægningsområdet
- . planlægnings- og prioriteringsmodeller
 - . koordinering af planlægningsarbejdet på det overordnede vejnet
 - . amtstrafikmodeller
- d. Anlæg og prioritering
- . standardisering af projekterings- og udbudsmateriale
 - . forskning i nye materialer og konstruktionsprincipper (flyveaske, enskornet sand)
- e. Drift og vedligeholdelse
- . egentlig vedligeholdelsesplanlægning på belægningsområdet baseret på objektive kriterier
 - . system for systematisk broeftersyn og -vedligeholdelse
 - . brodatabank

Dette udviklingsarbejde fortsætter. Af igangværende projekter skal omtales:

- . edb-baseret "budgetstyringssystem", der har til formål at sikre ensartet udgiftsniveau og vedligeholdelsesstandard på hovedlande-vej **sn**ettet
- . revision af skitse til en vejplan
- . landsdækkende system til registrering af akseltryk og hastigheds-målinger
- . uheldsstatistiksystem for bymæssig bebyggelse
- . system til støjkortlægning
- . undersøgelse og beskrivelse af støjbekæmpelsesmetoder m.m.

Bilag 8. Den organisatoriske opbygning inden for de enkelte dele af vej-
sektoren

a. Staten

Øverste instans er ministeren for offentlige arbejder, bistået af departementet.

Departementets 5. kontor fungerer som ministerens sekretariat i spørgsmål, der er af fælles betydning for samtlige vejbestyrelser, herunder den generelle vejlovgivning samt normarbejdet på grundlag af de forslag, som udarbejdes i vejregelorganisationen.

Samtidig varetager 5. kontor behandlingen af klager over vejadministrationen samt tvistigheder mellem flere vejbestyrelser. I forbindelse hermed yder kontoret de enkelte vejbestyrelser en omfattende juridisk rådgivning.

Departementets 6. kontor fungerer som sekretariatskontor for ministeren ved administrationen af hovedlandevejsnettet og afgiver indstilling i alle mere væsentlige sager af politisk og bevillingsmæssig art, eller hvor afgørelsen kan have konsekvenser i forhold til anden lovgivning, andre myndigheder eller private.

Kontoret udarbejder endvidere ministeriets anlægs- og projekteringslovforslag inden for hovedlandevejsområdet samt bevillingslove og budget.

Administrationen af hovedlandevejene er i henhold til vejloven i 1972 henlagt til vejdirektoratet, der er et direktorat under ministeriet for offentlige arbejder.

Ved den omorganisation, der efter 1972 fandt sted af det daværende vejdirektorat, der siden 1949 organisatorisk havde været en afdeling i departementet, blev laboratorierne inddraget i det nye direktorat som en afdeling i dette med fælles budget og fælles personale.

Den herved fremkomne organisation gav mulighed for en udnyttelse af hele den statslige vejadministrations tekniske og økonomiske ekspertise

og en snæver gensidig udnyttelse af de praktiske administrative erfaringer og den mere teoretiske forskning og udvikling, der finder sted i laboratorierne.

Vejdirektoratet er herefter organiseret i et anlægs- og driftsområde, et planlægningsområde samt et forskningsområde bestående af statens vejlaboratorium og Vejdatalaboratoriet. Herudover har direktoratet et økonomisk-statistisk kontor, et juridisk kontor og en administrationsafdeling.

Under vejdirektoratet er oprettet tre motorvejskontorer til projektering og anlæg af motorveje.

Driften af motorvejene samt drift og anlæg af det øvrige hovedlandeveysnet udføres for vejdirektoratet af amtskommunerne og en række primærkommuner i henhold til samarbejdsaftaler med disse.

Direktoratets organisationsplan fremgår af underbilag A.

Anlægs- og driftsområdet er organiseret i fire afdelinger og et sagskoordinationskontor. Under området er endvidere henlagt de tre motorvejskontorer.

Drifts- og vedligeholdelsesafdelingen administrerer samarbejdsaftalerne for så vidt angår den daglige drift af statsvejnettet. Anlægsafdelingen varetager den økonomiske og tekniske styring af de mindre og større anlægsarbejder på det almindelige hovedlandeveysnet. Broafdelingen varetager det overordnede tilsyn og koordinationen af projektering, administration og tilsyn med større broanlæg, drift og vedligeholdelse af en række større ibrugtagne broanlæg samt eftersyn af alle broerne på såvel motorvejs- som det øvrige hovedlandeveysnet. Endelig forestår banesignalafdelingen etablering og drift af automatiske bomanlæg ved private baneoverkørsler.

Under planlægningsområdet er henlagt planlægningsafdelingen, vejregelsekretariatet og sekretariatet for sikkerhedsfremmende vejforanstaltninger.

Vejplanafdelingen forestår den overordnede planlægning af statsvejnettet, herunder detailplanlægning af de enkelte projekter. Vejregelsekretariatet varetager udarbejdelsen af forslag til regler og normer for anlæg, vedligeholdelse og drift af de offentlige veje. Sekretariatet for sikkerhedsfremmende vejforanstaltninger er rådgivende for alle vejbestyrelser i spørgsmål vedrørende analyse af uheldsdata samt forslag til vejtekniske forbedringer.

Den tekniske forskning og udvikling på vejområdet forestås i vejdirektoratet af vejlaboratoriet og Vejdatalaboratoriet.

Statens vejlaboratoriums anlægsinstitut varetager forskning og konsulentbistand vedrørende vejgeoteknik, ingeniørgeologi, anlægs- og vedligeholdelsesteknik og broteknik, medens belægningsinstitutet varetager de tilsvarende opgaver vedrørende overfladeegenskaber, asfaltteknik og belægningsopbygning. Serviceafdelingerne har dels omfattende laboratoriefaciliteter til brug ved jordbunds- og belægningskontrol, dels en større park af specialkøretøjer bl.a. til måling af vejes jævnhed, friktion og bæreevne. Herudover råder laboratoriet over et betydeligt vejteknisk bibliotek.

Vejdatalaboratoriet varetager forskning og konsulentbistand vedrørende de vej- og trafiktekniske discipliner, herunder udvikling og vedligeholdelse af edb-systemer inden for vejprojektering og landmåling, trafikplanlægning og integrerede vejregistre (vejdatabase). Edb-afdelingen varetager drift og vedligeholdelse af vejdirektoratets edb-udstyr.

økonomisk-statistisk afdeling varetager direktoratets budget- og regnskabsmæssige funktioner samt de trafikøkonomiske og transportstatistiske funktioner.

Juridisk afdeling forestår opgaver i forbindelse med arealerhvervelse og administration af ejendomme samt naboretlige spørgsmål.

b. amtskommunerne

Amtsrådene har den besluttende og bevilgende myndighed vedrørende amtskommunale anliggender. Den umiddelbare forvaltning, drift og bestyrelse

af de enkelte sektorområder er henlagt til de stående udvalg, efter **bestemmelser fastlagt i den af indenrigsministeriet** udarbejdede normalstyrelsesvedtægt for amtskommuner, jfr. indenrigsministeriets cirkulære nr. 181 af 29. august 1977 samt indenrigsministeriets cirkulære af 23. marts 1979.

I overensstemmelse hermed bestyrer udvalget for teknik og miljø amtskommunens vejvæsen og vandvæsen samt varetager amtskommunens opgaver i henhold til miljølovgivningen og arealanvendelseslovgivningen. Udvalget behandler sager, der i henhold til vejlovgivningen, vandløbslovgivningen, vandforsyningslovgivningen, miljølovgivningen, kommuneplanlægningslovgivningen, lovgivningen om by- og landzoner, naturbeskyttelseslovgivningen, råstoflovgivningen, byggellovgivningen, lovgivningen om sommerhuse og camping og arealanvendelseslovgivningen i øvrigt er henlagt til amtsrådet. Endvidere udarbejder udvalget forslag til de i lovgivningen foreskrevne planer for disse administrationsområder. Den generelle fysiske og økonomiske planlægning henhører under økonomiudvalget, der har ansvaret for regionplanlægningen, for fredningsplanlægningen og for en samordnet løsning af amtsrådets øvrige planlægningsopgaver. Økonomiudvalget afgiver indstillinger herom til amtsrådet. Herved sikres den fornødne koordination mellem de forskellige sektorer og mellem den fysiske planlægning og de økonomiske rammer.

Samtlige amtskommuner har en selvstændig teknisk forvaltning, der for de flestes vedkommende ledes af en teknisk direktør/forvaltningschef.

Efter kommunalreformen pr. 1. april 1970 var amtskommunernes tekniske forvaltninger typisk opbygget med en amtsvejinspektør, en amtsvandinspektør og en amtsarkitekt, der under ansvar over for amtskommunens tekniske udvalg direkte forestod de enkelte forvaltningsgrene. Denne struktur anvendes fortsat i nogle amtskommuner og er skitseret i figur 1 a på underbilag B.

Der har siden 1. april 1970 som følge af de øgede arbejdsopgaver, der er henlagt til amtskommunerne og det deraf følgende øgede koordineringsbehov, været en udvikling henimod en administrativ samling af de hidtil 3 - efter den senere ændring af naturfredningsloven 4 - forvaltningsgrene

ved ansættelse af en teknisk direktør/forvaltningschef i de enkelte amtskommuner, således at amtsvejinspektoratet, amtsvandinspektoratet, amtsarkitektkontoret og amtsfredningsforvaltningen handler under ansvar over for den tekniske direktør/forvaltningschef, der så igen er ansvarlig over for amtsrådets udvalg for teknik og miljø, jfr. figur 1 b i underbilaget.

I enkelte amtskommuner er der gennemført eller overvejes der gennemført en ændret organisationsstruktur, således at der under den tekniske direktør/forvaltningschef foretages en funktionsopdeling på enkelte afdelinger, f.eks. i en planafdeling og en anlægs- og driftsafdeling, jfr. figur 1 c i underbilaget.

C. Kommunerne

Kommunalbestyrelsen har den overordnede besluttende og bevilgende myndighed vedrørende kommunale anliggender. Det er imidlertid kendetegnende for det kommunale styre, at de enkelte sektorområder i vid udstrækning administreres af de stående udvalg.

Efter den gældende kommunale styrelseslov og indenrigsministeriets normalstyrelsesvedtægt henhører vejopgaverne under udvalget for tekniske anliggender, medens den fysiske planlægning er henlagt til udvalget vedrørende de faste ejendomme. Den generelle økonomiske planlægning, herunder planlægning i forbindelse med budgetter og budgetoverslag, henhører under økonomiudvalget. Særlige regler gælder for kommuner med magistratsordning.

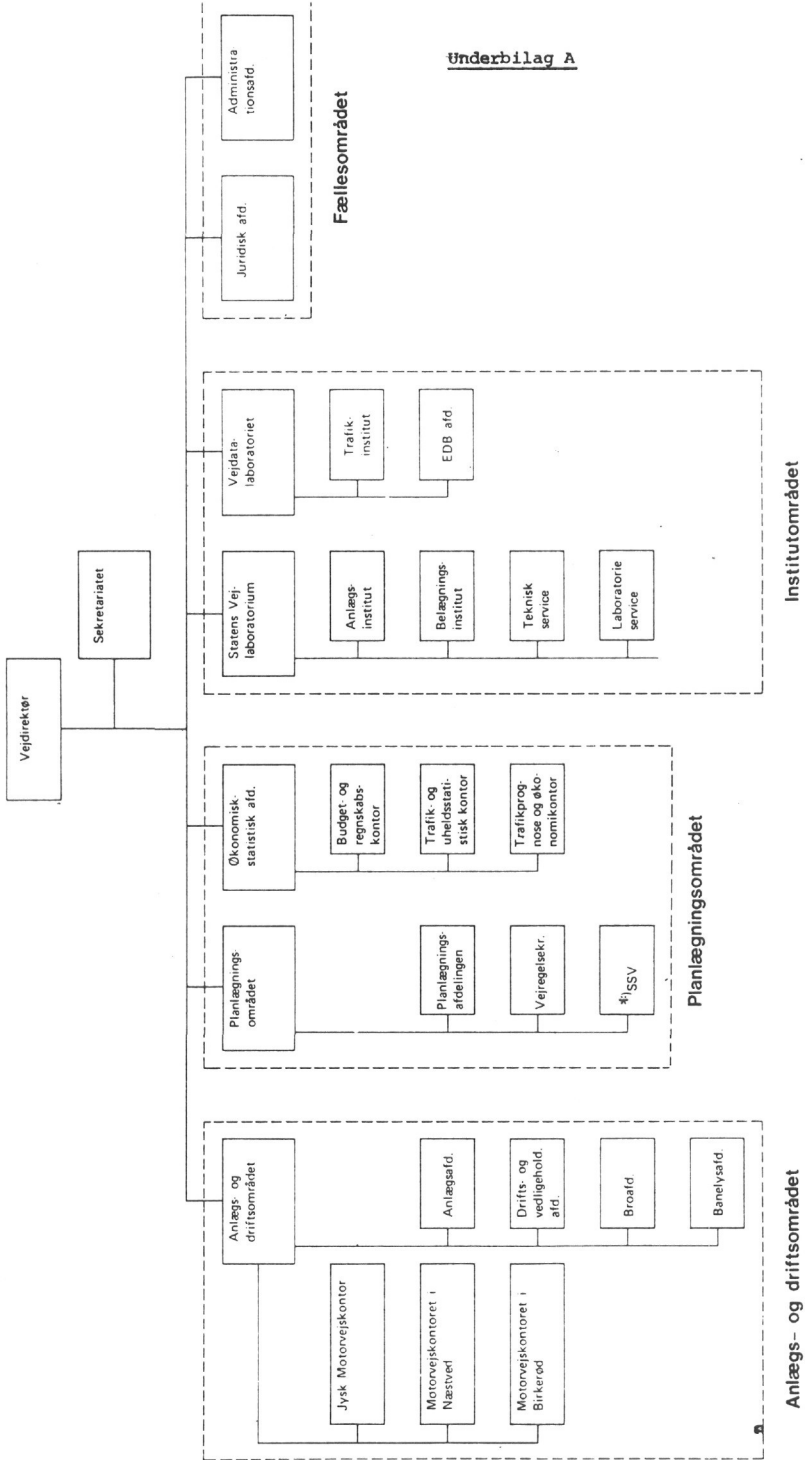
Medens vejopgaverne formentlig i langt de fleste kommuner henhører under teknisk udvalg, er der i en række kommuner sket fravigelser fra normalstyrelsesvedtægtens ordning vedrørende fysisk planlægning. De udvalg, der navnlig vil have fået overdraget den fysiske planlægning, vil enten være et særligt udvalg, eksempelvis udvalget vedrørende miljø og planlægning, teknisk udvalg eller økonomiudvalget.

Praktisk talt alle kommuner har i dag tekniske forvaltninger, hvis størrelse bl.a. varierer med kommunens størrelse, tekniske opgaver og omfan-

get af konsulentassistance. Den tekniske forvaltning ledes normalt af en stads- eller kommuneingeniør. I større kommuner er forvaltningen opdelt i afdelinger.

Det vil næppe være muligt at give en enkelt beskrivelse af beslutningsprocessen på vejområdet, der er dækkende for alle kommuner, idet der vil være meget betydelige forskelle fra kommunetype til kommunetype, ligesom der må skelnes mellem planlægningen af nyanlæg og af vejvedligeholdelsen.

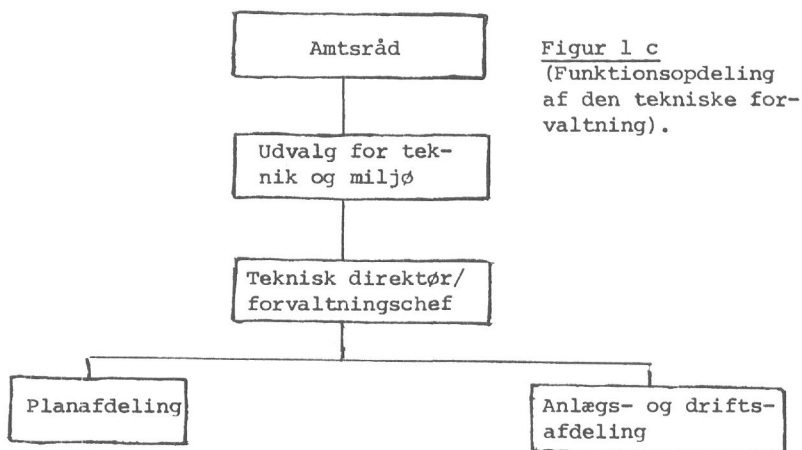
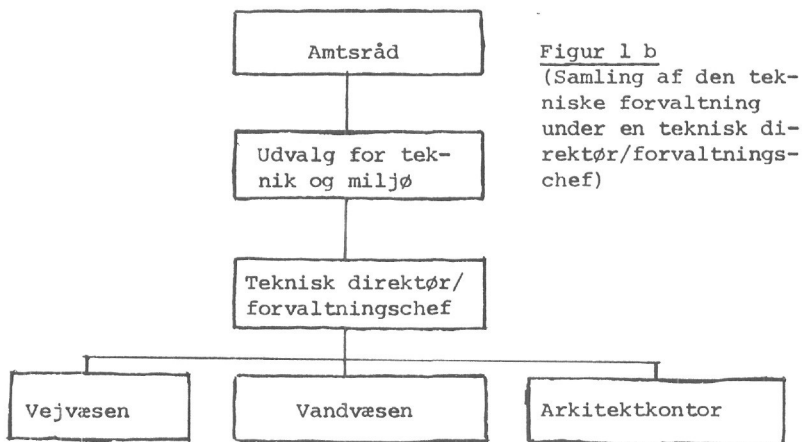
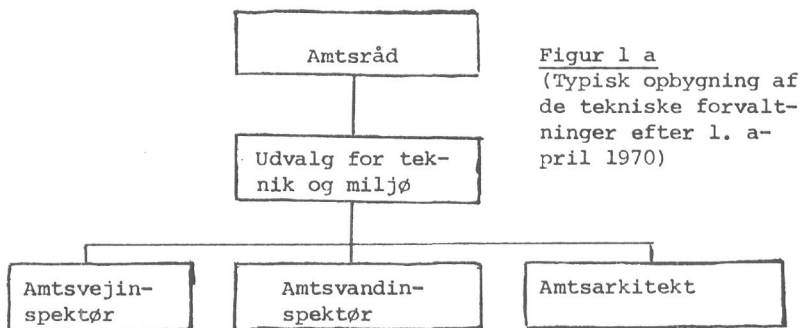
Organisationsplan



Underbilag A

*] Sekretariatet for sikkerhedsfremmende vejforanstaltninger

Underbilag B. DE ADMINISTRATIVE STRUKTURER I AMTSKOMMUNERNES TEKNISKE FOR-
VALTNINGER



Bilag 9. Redegørelse for spørgeskemaundersøgelsen vedrørende personaleforbruget

Det anvendte spørgeskema er vist i underbilag A. Spørgeskemaet er tilsendt samtlige amtskommuner og 12 primærkommuner, der alle har svaret. Desuden har vejdirektoratet givet tilsvarende oplysninger. Der er således tale om en totalopgørelse for amtskommunernes og vejdirektoratets vedkommende, men en stikprøveundersøgelse for primærkommunernes vedkommende.

For primærkommunerne har det derfor været nødvendigt at beregne totaltal for hele landet ud fra de indkomne oplysninger. I tabel 1 er vist personaleforbruget fordelt efter vejkategori og arbejdets art i de i undersøgelsen indgåede primærkommuner ifølge de indkomne skemaer.

Tabel 1. Personaleforbrug i de i undersøgelsen indegående primærkommuner ifølge de indkomne skemaer fordelt efter vejkategori og arbejdets art

	Hovedlandeveje	Landeveje	Kommuneveje	I alt
Antal heltidsbeskæftigede i alt	13,3	2,1	141,4	156,8
heraf med drifts- og vedligeholdelse	3,5	-	41,1	44,6
med anlæg	4,9	0,1	46,5	51,5
med andre opgaver (planlægning m.v.)	4,9	2,0	53,8	60,7

Beregningen af totaltallene for primærkommunerne, herunder Københavns og Frederiksberg kommuner, er sket ved at multiplicere de i tabel 1 angivne tal med en opregningsfaktor. Denne er fastsat ud fra den andel af det samlede vejnet inden for kategorierne hovedlandeveje og kommuneveje, der er i de i undersøgelsen indgående primærkommuner.

Det er herved forudsat,

- at de i undersøgelsen indgående primærkommuner er repræsentative for alle primærkommuner og Københavns og Frederiksberg kommuner,

- at antallet af heltidsbeskæftigede med administration af kommuneveje i primærkommunerne og Københavns og Frederiksberg kommuner er direkte proportionalt med antallet af km kommuneveje, og
- at antallet af heltidsbeskæftigede i primærkommunerne og Københavns kommune, der arbejder med hovedlandeveje, er direkte proportionalt med antallet af km hovedlandevej, for hvilke der er samarbejdsaftale med primærkommuner og Københavns kommune.

For de enkelte vej kategorier er opregningsfaktoren fastsat således:

Hovedlandeveje

I de i spørgeskemaundersøgelsen indgående kommuner er der 80,0 km hovedlandevej, for hvilke der er samarbejdsaftale med primærkommuner. Det samlede antal kilometer hovedlandevej, for hvilke der er samarbejdsaftale med primærkommuner pr. 1. januar 1978, er 276,5 km, således at de i undersøgelsen indgående kommuner repræsenterer 28,9% af længden af alle hovedlandeveje, for hvilke der er samarbejdsaftale med primærkommuner.

Opregningsfaktor: 1 : 0,289.

Kommuneveje

Længden af kommuneveje i de i spørgeskemaundersøgelsen indgående kommuner er 4.634,7 km. Det samlede antal kilometer kommuneveje er 55.042 km (pr. januar 1977), svarende til, at de i undersøgelsen indgående kommuner repræsenterer 8,4% af kommunevejene.

Opregningsfaktor: 1 : 0,084.

Landeveje

Der er benyttet samme **opregningsfaktor** som ved kommuneveje.

Disse opregningsfaktorer er også benyttet for så vidt angår konsulenter anvendt af primærkommuner og Københavns og Frederiksberg kommuner.

Ud over den usikkerhed, som stammer fra, at tallene vedrørende primærkommuner og Københavns og Frederiksberg kommuner er baseret på en stikprøve og ikke en totalopgørelse, skal nævnes følgende usikkerhedsmomenter i forbindelse med opgørelsen:

1. Fordelingen af antal heltidsbeskæftigede efter vejkategori og især efter arbejdets art indeholder skøn.
2. Det må antages, at visse af de i primærkommunerne ansatte er beskæftigede med private veje og ikke med offentlige veje. Dette er der ikke taget hensyn til i forbindelse med opgørelsen.
3. Oplysningerne dækker antal heltidsbeskæftigede i ministeriet for offentlige arbejders departement, vejdirektoratet, amtskommunerne og kommunerne samt disse myndigheders anvendelse af konsulenter. Beskæftigede placeret i andre sektorer, f.eks. miljøministeriet og dets styrelser, er ikke medtaget i undersøgelsen.
4. Afgørelse af, hvornår der er tale om udførende arbejde, og hvornår der er tale om administrativt arbejde, kan være vanskelig at foretage.

Det er på denne baggrund valgt at afrunde alle resultater til tal, der er delelige med 50.

Udvalget til overvejelse af
spørgsmålet om revision af
opgavefordelingen vedrørende
de offentlige veje

Underbilag A

Sekretariatet

J.nr. 64o-o9-o2-01

Personaleforbrug ved administration af vejsektoren

Administration omfattet alt arbejde, der vedrører vejsektoren, og som ikke er direkte udførende. Spørgeskemaet omfattet 2 tabeller, hvor den ene omfatter personale i forvaltninger, mens den anden omfatter de konsulenter, der evt. er benyttet.

I tabel 1, der vedrører amtskommunens egen forvaltning, ønskes i størst muligt omfang foretaget en opdeling af personalet dels efter arbejdets art (drift- og vedligeholdelse, anlæg eller andre opgaver) dels efter vejkategori (hovedlandeveje incl. motorveje, landeveje eller kommuneveje). Denne fordeling indebærer formentlig ret grove skøn, men ønskes gennemført i størst mulig udstrækning.

I tabel 2 ønskes tilsvarende oplysninger for så vidt angår de af amtskommunen anvendte konsulenter (ingeniører, landinspektører, arkitekter m.v.), der er benyttet i forbindelse med vejsektoren.

Grænsen mellem anlærjsfase og planlægningsfase sættes ved skitseprojektering, således at udarbejdelse af et skitseprojekt til et konkret anlæg medregnes under "anlæg".

Enheden i tabelierne er heltidsbeskæftigede, således at f.eks. to ingeniører, der hver skønnes at benytte halvdelen af tiden på vejopgaver, regnes som 1 heltidsbeskæftiget, også her må formentlig foretages grove skøn.

Oplysningerne ønskes så vidt muligt angivet for året 1977.

Tabel 1. Antal heltidsbeskæftigede ved administration af veje i 1977 i
 ----- amtskommune.

	hovedlandeveje	lande- veje	kommune- veje	Ialt
Antal heltidsbeskæftigede ialt				
heraf med drift- og ved- ligeholdelse				
- med anlæg				
- med andre opgaver (planlægning m.v.)				

Tabel 2. Antal heltidsbeskæftigede konsulenter i forbindelse med vejopgaver
 i 1977 i ----- amtskommune

	hovedlandeveje	lande- veje	kommune- veje	Ialt
Antal heltidsbeskæftigede ialt				
heraf med drift- og ved- ligeholdelse				
- med anlæg				
- med andre opgaver (planlægning m.v.)				

Henvendelse om skemaets oplysninger kan ske til

Tlf. _____

Bilag 10. Styringsmuligheder i vejlovens bestemmelsera. Bestemmelser om vejplanlægning (lovens kapitel 3)

§ 26. Efter denne bestemmelse udarbejder vejbestyrelserne under hensyntagen til den øvrige planlægning i området planer for de anlæg af nye veje, større forlægninger af bestående veje og andre større anlægsarbejder, herunder væsentlige ændringer i tværprofilet, der efterhånden tænkes udført på deres vejnet.

I bestemmelsen skal ikke lægges en pligt for vejbestyrelserne til at gennemføre en vejplanlægning. Således vil en vejbestyrelse også kunne anlægge en ny vej, uden at den er optaget på vejplanen.

En optagelse på vejplanen er på den anden side en forudsætning for, at en vejbestyrelse kan sikre gennemførelse af et vejanlæg ved byggelinier efter lovens § 35.

Hvis et vejanlæg m.v. ønskes optaget på vejplanen, skal sagen forinden forelægges for andre vejbestyrelser i det pågældende område, og det er her, statens mulighed for styring på dette felt kommer frem.

§ 28. Før et landevejsanlægs optagelse på en vejplan skal vejdirektoratet således have lejlighed til at udtale sig og kan, hvis der er tale om uenighed, forelægge ministeren for offentlige arbejder sagen til afgørelse efter udtalelse fra vejnævnet.

Efter en bogstavfortolkning har staten altså her en vid mulighed for at øve påvirkning på amtskommunernes planlægning. En anvendelse af bestemmelsen til en statslig styring må dog nok efter lovens baggrund begrænses til de tilfælde, hvor det amtskommunale vejanlæg har en direkte eller indirekte indflydelse på de statslige veje. Hvis der derimod er tale om et amtskommunalt vejanlæg, hvor dette ikke er tilfældet, har det næppe været meningen, at staten skulle kunne modsætte sig optagelsen af landevejsprojektet på vejplanen, hvis staten fandt det pågældende anlæg uberettiget (medmindre der også er tale om meningsuligheder mellem vedkommende kommuner og amtskommunen, der skal indbringes for ministeren).

§ 29. Efter denne bestemmelse skal kommunale vejanlæg, der skal have tilslutning til eller skære en bestående hovedlandevej eller en hovedlandevej, der er optaget på ministeriets vejplan, forelægges vejdirektoratet til udtalelse forinden optagelsen på vejplanen. I tilfælde af uenighed træffer ministeren for offentlige arbejder også her den endelige afgørelse i sagen, efter at denne har været forelagt vejnævnet til udtalelse.

Der er her en yderligere begrænsning i høringsreglerne og dermed i styringsmuligheden.

Om de praktiske erfaringer med bestemmelserne se nedenfor under b i fine.

§§ 30 og 31. Efter § 30 påhviler det enhver vejbestyrelse at føre en vejplanfortegnelse. Efter § 31 kan ministeren fastsætte nærmere forskrifter for offentliggørelse af vejplanerne og for udformningen af vejplanfortegnelserne.

Man kunne stille det spørgsmål, hvorvidt ministeren i denne forbindelse kunne kræve løbende registrering af trafikmængder, hastigheder, ulykkestal m.v. på vejstrækninger optaget på en vejplan. Tanken er, at man ved at følge udviklingen, indtil anlægget udføres og umiddelbart herefter, dels vil kunne understøtte vejbestyrelsernes egen vurdering, dels vil kunne opbygge den nødvendige information til andre vejbestyrelseres vurdering, når de høres, før et anlæg skal gennemføres.

§ 31's sigte er imidlertid et andet, nemlig planernes relation til borgerne. Hjemlen til en sådan registrering må således snarere findes i vejlovens § 6, se nedenfor under punkt e.

Der er i øvrigt ikke udarbejdet forskrifter for vejplanfortegneiser.

b. Almindelige bestemmelser om vejenes administration (lovens kapitel 2)

§10. Efter denne bestemmelse påhviler det vejbestyrelserne at holde deres offentlige veje i den stand, som trafikens art og størrelse kræver.

Der **er** ikke bestemmelser i loven, der direkte giver staten mulighed for at gennemtvunge arbejder på de (amts)kommunale veje. Derimod skal vejdirektoratet høres, forinden forskellige dispositioner foretages for disse veje, se i øvrigt nedenfor under punkt e om klagebestemmelser.

§ 22. Efter denne bestemmelse skal vejdirektoratet høres, inden der træffes afgørelse om anlæg af nye landeveje, om nedlæggelse af landeveje eller om større forlægninger af bestående landeveje og større anlægsarbejder, herunder væsentlige ændringer i tværprofilet. Hvis der bliver tale om uenighed, afgør ministeren for offentlige arbejder sagen, efter at vejnævnet har afgivet udtalelse.

Det gælder tilsvarende her som ved optagelse på vejplanen, at en anvendelse af bestemmelsen til en statslig styring nok må begrænses til sådanne foranstaltninger, der kan få direkte eller indirekte indflydelse på de statslige veje.

Vejdirektoratet har oplyst, at det for landevejenes vedkommende siden 1972 og indtil udgangen af 1978 har behandlet 126 sager efter lovens § 22. Af disse sager har 114 vedrørt nyanlæg og udbygning af eksisterende landeveje, mens de resterende har været omklassificeringssager. I samme tidsrum har der været behandlet 30 sager efter lovens § 28.

Det bemærkes, at de nævnte sager omfatter ca. 50% af de udgifter, amtskommunerne kontreir som anlægsudgifter.

Hvor det pågældende landevejsprojekt kun har indirekte indflydelse på hovedlandevejsnettet - der kan være tale om en parallel forbindelse til en hovedlandevej, eller om at landevejsanlægget betyder en ændring af forudsætningerne for et planlagt hovedlandevejsarbejde - søger vejdirektoratet forhandling med amtsrådet.

Ved udbygning af en eksisterende landevej eller ved anlæg af en ny landevej, der har tilslutning til en hovedlandevej, har vejdirektoratet herudover en klar interesse i såvel tilslutningens etablering, hvis det **er en ny vej, som tilslutningens fysiske forhold, herunder især de** konstruktive ændringer af hovedlandevejen, som indgår i projektet. Vejdi-

rektoratet forbeholder sig derfor at godkende detailprojektet, før tilslutningen udføres. Hjemmel hertil findes i øvrigt også i vejlovens § 70 om en vejbestyrelses samtykke til tilslutninger til dens veje.

Med hensyn til landevejsprojekternes standard f.eks. for så vidt angår tværprofil og niveaufri skæringer gør vejdirektoratet over for amtsrådene opmærksom på, om projektets standard findes at være i overensstemmelse med statens praksis på sine veje og det løbende vejregelarbejde. Vejdirektoratet søger i givet fald at formå amtsrådet til at ændre projektet.

Standardspørgsmålet kan naturligvis også indgå i sager, hvor landevejsprojektet har indflydelse på en hovedlandevej. Der kan således være uenighed mellem vejdirektoratet og et amtsråd om, hvorvidt en landevejs skæring med en hovedlandevej skal ske i ét eller to plan.

For så vidt angår nye landevejsanlæg eller **udbygning** af bestående landeveje, der vil influere på forudsætningerne for de senere planlagte **hovedlandevejs**udbygninger, kan der være tale om en uenighed mellem vejdirektoratet og vedkommende amtskommune om nødvendigheden af eller standarden for anlægget eller udbygningen. De amtskommunale myndigheder stiller således undertiden ud fra lokale hensyn større krav til service-niveauet på en vej, end vejdirektoratet finder rimeligt ud fra en samlet vurdering af udbygningen af både hovedlandeveje og landeveje i området. Det kan således tænkes, at udbygningen af det lokale net til en høj standard vil dræne en hovedlandevej for den lokaltrafik, der sammen med fjerntrafikken begrunder udbygningen af hovedlandevejen til en rimelig standard.

§§ 23 og 24. Efter disse bestemmelser skal vejdirektoratet have lejlighed til at udtale sig om anlæg af kommuneveje, optagelse af veje som kommuneveje, nedlæggelse af kommuneveje og større anlægsarbejder på kommuneveje, herunder væsentlige ændringer i tværprofilet, for så vidt den **pågældende vej** skærer eller har forbindelse med en hovedlandevej.

§ 25. I forhold til den tilsvarende høringsbestemmelse i forbindelse med optagelse på vejplanen (§ 29), er det her vejnævnet og ikke ministeren,

der har den endelige afgørelse. Der synes ikke at være rimelig baggrund for denne forskel.

For så vidt angår reglerne under a og b er det kun et mindretal af sager, der har givet vejdirektoratet anledning til bemærkninger, og ingen sager har hidtil været forelagt vejnævnet, idet parterne i de tilfælde, hvor der ikke har kunnet opnås fuld enighed, ikke har ønsket at udnytte de muligheder, der er i høringsbestemmelserne til at søge deres synspunkter gennemført ved en forelæggelse for vejnævnet og ministeren.

Det må imidlertid også konkluderes, at reglerne under a og b kun giver begrænsede muligheder for gennem aktuelle sager at overføre statens trafikpolitiske synspunkter til det kommunale vejnet, selv om de forhandlinger, der finder sted i forbindelse med sådanne sager, må antages at medføre en afsmittende virkning på kommunernes generelle holdning til vejstandarder m.v.

c. Klagebestemmelser

§ 4. Efter denne bestemmelse er ministeren for offentlige arbejder klageinstans i forhold til samtlige vejbestyrelser. I klagesager, der typisk rejses af tilstødende grundejere, kan der foruden til spørgsmålet om, hvorvidt vejlovgivningens regler og forskrifter er overholdt, også tages stilling til spørgsmålet om rimeligheden af et udøvet skøn. Det er i denne sidste relation, spørgsmålet om styring kommer ind.

Der må, når der alene er tale om vurdering af et udøvet skøn, gives den kommunale vejbestyrelse en ret vid beslutningsramme (det kommunale selvstyre). Klagesager kan dog alligevel undertiden være udgangspunkt for mere principielle drøftelser mellem ministeriet og den pågældende vejbestyrelse om de hensyn, der må indgå som grundlag for den påklagede beslutning, og kan herved bidrage til en ændring af vejbestyrelsens hidtidige praksis (f.eks. mindre krav til vejbredde). Styringsmuligheden udløses imidlertid kun, hvis der indbringes en klage, og kan derfor få en noget tilfældig karakter. På den anden side har bestemmelsen et bredere felt end de under a og b nævnte bestemmelser.

Det bemærkes, at der som ovenfor under b anført ikke er mulighed for direkte at gennemtvinge foranstaltninger.

d. Tvistighedsbestemmelser

§ 5. Denne bestemmelse omhandler alene direkte tvistigheder mellem (amts)kommunale vejbestyrelser. Disse tvistigheder afgøres af ministeren for offentlige arbejder efter forelæggelse for vejnævnet, hvis en amtskommune er indblandet.

Selv om det ikke udtrykkeligt er anført, anses bestemmelsen også at omfatte tvister mellem en (amts)kommunal vejbestyrelse og vejdirektoratet.

Bestemmelsen vil sjældent få selvstændig betydning, idet en uenighed normalt vil vedrøre de under a og b nævnte forhold, hvor der er særlige bestemmelser om afgørelse af tvistigheder.

§ 6. Ifølge denne bestemmelse kan ministeren for offentlige arbejder fastsætte almindelige regler og normer for anlæg, vedligeholdelse og drift af de offentlige veje, herunder for vejenes forhold til omgivelserne, for entreprisbetingelser og for sådanne forhold, som i øvrigt er af betydning for vejnettets ensartethed og trafikikkerhed. Baggrunden for bestemmelsen er, at det med den nye vejbestyrelsesordning skønnedes nødvendigt at tilvejebringe visse generelle forskrifter og normer, som skulle gælde for vejvæsenet som helhed.

Sådanne regler eksisterede også i et vist omfang inden vejloven, men var da alene vejledende, medmindre de anvendtes i forbindelse med ydelsen af vejfondstilskud. Nu er der givet mulighed for at tillægge vejreglerne bindende virkning for vejbestyrelserne.

De styringsmuligheder, der er tale om her, omfatter foruden anlægssiden også drifts- og vedligeholdelsessiden.

Om organisationen af norm- og regelarbejdet skal henvises til kapitel 9.

Der foreligger, som det også fremgår af kapitel 9, et betydeligt antal forslag til vejregler. Det drejer sig primært om broområdet, belægningsområdet og belyningsområdet. Kun enkelte er dog endnu tiltrådt og udsendt af ministeren.

I det hidtidige arbejde er de nye vejregler søgt udformet, således at der af vejbestyrelsen kan foretages et valg mellem forskellige muligheder afhængigt af den ønskede standard og af trafikens mængde, sammensætning og forventede vækst. Et sådant fleksibelt regelsæt er i overensstemmelse med de decentraliseringstanker, der lå bag vejloven, og må på længere sigt formodes at medføre mindre forbrug af ressourcer på det samlede vejnet. Endvidere må allerede samarbejdet ved udarbejdelsen af reglerne antages at have en vis indflydelse på de (amts)kommunale vejbestyrelsers beslutninger, ligesom den tekniske viden og erfaring, der ligger til grund for arbejdet, vil blive benyttet af alle vejbestyrelser. Se i øvrigt om dette spørgsmål kapitel 9.

Som anført ovenfor kan vejreglerne nu gøres bindende. Men selv om de udformes som vejledende, må det antages, at de i alt fald på længere sigt vil have en betydelig gennemslagskraft. Det forhold, at vejdirektoratet selvsagt vil efterleve de vejledende regler, må antages at forøge den afsmittende virkning, jfr. det nedenfor under i anførte. Det har været anført, at vejreglernes styringseffekt primært vil komme til udtryk ved udformningen af anlæggene, hvorimod de kun i mere begrænset omfang vil kunne bruges som grundlag for at afgøre, om et givet anlæg skal bringes til udførelse og på hvilket tidspunkt. Der foreligger vel mulighed for at udarbejde planlægningsnormer (vedrørende anlægsforanstaltningers art, geografiske og tidsmæssige placering). Imidlertid vil sådanne være særdeles vanskelige at udforme, så de er praktisk anvendelige, hvorfor man hidtil har afstået herfra.

f. Tekniske, økonomiske og statistiske undersøgelser

§ 7. Efter denne bestemmelse kan ministeren lade iværksætte tekniske, økonomiske og statistiske undersøgelser, som er af betydning for planlægning, anlæg og vedligeholdelse af hovedlandevejene eller for vejvæsenet som helhed.

Der tænkes her dels på teoretiske forarbejder i forbindelse med vejplanlægningen på længere sigt, dels på specialundersøgelser i forbindelse med konkrete vejanlæg eller andre forhold af vejteknisk betydning.

Disse undersøgelser foregår først og fremmest i vejdirektoratet eller i vejdirektoratets regi. Undersøgelser foretages dog også af rådet for trafiksikkerhedsforskning og institut for vej-, trafik- og byplanlægning på Danmarks tekniske Højskole, ligesom de større (amts)kommunale vejbestyrelser udfører tilsvarende undersøgelser.

Efterspørgslen efter service- og konsulentytelser har i den seneste tid været således, at statens vejlaboratorium har anvendt ca. dobbelt så mange ressourcer på hovedlandevejene som på de øvrige veje tilsammen. På Vejdatalaboratoriet har man i 1. kvartal af 1977 konstateret, at vejgeometriprogrammerne anvendes lige meget af vejdirektoratet og alle andre vejbestyrelser tilsammen, mens vejdirektoratet foreløbig er næsten ene om at anvende programmer udviklet til planlægningsformål.

Der er i de sidste år konstateret en øget interesse for nyudviklede metoder hos de (amts)kommunale vejbestyrelser, der ofte begynder at anvende de nye muligheder, når de er blevet brugt af vejdirektoratet på hovedlandevej ~~sne~~ttet i en periode. Vejdirektoratet søger at fremme denne tendens gennem oplysningsvirksomhed og efteruddannelse. At de (amts)kommunale vejbestyrelser har interesse for denne videnformidling, har bl.a. vist sig i samarbejdet mellem de kommunale foreninger og staten om udarbejdelsen af den såkaldte "sparevejledning" (se afsnit 6.2.3). Ligeledes kan nævnes den af vejbestyrelserne i fællesskab oprettede efteruddannelse (VEJ-EU).

g. Vejregnskaber

§ 9. Efter denne bestemmelse skal ministeren for offentlige arbejder sammen med indenrigsministeren fastsætte formen for (amts)kommunernes vejregnskaber og årligt indkræve oplysninger om de anslåede vejjudgifter for det kommende regnskabsår samt om de endeligt afholdte vejjudgifter.

Ud over, at oplysningerne herom er nødvendige for et internationalt samarbejde, specielt inden for EF, har det en betydelig værdi for staten herigennem at få overblik over alle landets vejjudgifter.

Der findes en parallel bestemmelse i § 54 i den kommunale styrelseslov, idet der tillige efter § 54 kan kræves indsendt flerårige budgetoverslag. Oplysningerne i henhold til § 54 går dog til tilsynsmyndigheden, der for primærkommunernes vedkommende er tilsynsrådene.

Efter at vejdirektoratet i en årrække selv har indkaldt vejregnskaber fra (amts)kommunerne, vil disse fremover - efter at man er blevet enige om kontoplanen - blive indsamlet via Danmarks Statistiks almindelige procedure for behandling af (amts)kommunernes regnskaber.

Nogen hjemmel for direkte styring giver bestemmelserne ikke.

h. Statslige tilskud til (amts)kommunale vejarbejder

§ 11. Efter denne bestemmelse kan ministeren for offentlige arbejder med særskilt bevilling på finansloven yde bidrag til (amts)kommunale vejformål.

Af bemærkningerne til lovforslaget fremgår det, at der her er tænkt på tilfælde, hvor et hovedlandevejsarbejde kan opgives eller udskydes, såfremt et (amts)kommunalt arbejde fremmes, eller hvor tilskuddet er motiveret i særlige statsinteresser.

I en besvarelse af et spørgsmål fra folketingsudvalget oplyses det, at der ikke kan nævnes konkrete eksempler på disse særlige statsinteresser, men at man ikke har ment at burde afskære muligheden for at yde bidrag til (amts)amtskommunale vejformål i tilfælde, hvor tilskud vil være en rimelig og praktisk løsning. Det fremhæves endvidere, at bidrag af denne art efter bestemmelsen særskilt skal forelægges for folketinget.

Bestemmelsen har ikke været anvendt endnu, men har i alt fald et så snævert anvendelsesområde, at den ikke vil kunne udgøre et væsentligt styringsmiddel.

Bilag 11. Administrationen af veje i bymæssige områder

(Afskrift af resumeet i en undersøgelse foretaget af Kommunernes Landsforening i tilknytning til vejopgaveudvalgets arbejde. Der er af hensyn til forståelsen foretaget enkelte redaktionelle rettelser.)

Foranlediget af overvejelserne i vejopgaveudvalget har Kommunernes Landsforening i samarbejde med stadsingeniørforeningen i januar/februar 1979 foretaget et rundspørge til landets stadsingeniører via stadsingeniørforeningens kredsformænd om problemer i forbindelse med opdelingen af vejnettet i bymæssige områder på op til 3 forskellige vejbestyrelser.

Rundspørget tog udgangspunkt i et notat af 15. november 1978, der var et udkast til vejopgaveudvalgets kapitel 6, afsnit 4 (daværende afsnit 6.5) om særlige spørgsmål vedrørende de overordnede veje i byerne.

Ved rundspørget anmodedes stads- og kommuneingeniørerne om "eksempler på koordineringsproblemer af helt dagligdags karakter i relation til de amtskommunale veje eller de hovedlandeveje, om hvilke der er indgået samarbejdsaftale mellem vejdirektoratet og amtsrådene. Eventuelle tilsvarende problemer i relation til hovedlandevejsstrækninger, om hvilke der er indgået samarbejdsaftale mellem vejdirektoratet og kommunen, må også meget gerne nævnes, selv om vejopgaveudvalget har været af den opfattelse, at problemerne var mindre her, hvor kommunen selv var samarbejdspartner." Det anførtes udtrykkeligt, at eksemplerne blot skulle "tages ud af hukommelsen".

De modtagne besvarelser, der er afgivet under stort tidspres, prætenderer således ikke at være gennemdokumenterede udtømmende besvarelser.

I det følgende gives en summarisk sammenfatning af besvarelserne.

Der er i alt modtaget 78 besvarelser, hvoraf 3 dækker over flere kommuner.

14 besvarelser er ikke relevante, da der hovedsagelig kun er en vejbestyrelseskategori i de bymæssige områder. 5 besvarelser anfører, at der

ikke er problemer som følge af godt samarbejde. Da forespørgslen imidlertid ikke har haft til hensigt at belyse de faktiske samarbejdsrelationers betydning, men alene de vanskeligheder, der følger af selve systemet med flere vejbestyrelseskategorier, ses der i det følgende bort fra disse besvarelser.

Der må formentlig ligeledes ses bort fra de 6 besvarelser, hvori det anføres, at man ikke ønsker ændringer i opgavefordelingen, idet det heller ikke var undersøgelsens formål at belyse kommunernes holdning til dette spørgsmål.

Af de herefter resterende 53 besvarelser giver de 13 besvarelser udtryk for, at man ikke har ulemper af den art, undersøgelsen efterspørger. 9 af de 13 kommuner har under 15.000 indbyggere.

8 kommuner anfører, at de har uvæsentlige ulemper. Af disse 8 kommuner har 6 under 15.000 indbyggere.

Af de resterende 32 besvarelser, der giver eksempler på ulemper som følge af tilstedeværelse af flere vejbestyrelser i bymæssige områder, kommer de 15 fra kommuner med over 15.000 indbyggere. Århus og Odense giver en række eksempler på ulemper, medens Ålborgs besvarelse er henført til den gruppe, der anfører, at man ikke har problemer som følge af, at man kun i begrænset omfang har anden vejbestyrelse i bymæssige områder.

En samlet bedømmelse af de 53 relevante besvarelser synes herefter at give følgende billede:

Den aldeles overvejende del af tilkendegivelserne fra kommuner med over 15.000 indbyggere (15 ud af 21) indeholder en række eksempler på ulemper som følge af, at der er flere vejbestyrelser i bymæssige områder. Eksemplerne illustrerer de 5 problemtyper, der er opregnet i notatet af 15. november 1978, idet flere kommuner særligt peger på vejbelysningsspørgsmålet som en problemtype.

En række mindre kommuner (17) anfører ligeledes eksempler på ulemper som følge af systemet, medens et omtrent tilsvarende antal mindre kommuner

(15) giver udtryk for, at de ikke har problemer eller kun uvæsentlige problemer.

Bilag 12

Antal km hovedlandevej og landevej (januar 1978) i byzone eller § 15-rammer i bymæssige områder med mere end 1.000 indbyggere pr. 9. november 1970

Bymæssige områder fordelt efter antal indbyggere pr. 9. november 1970	km vej i byzone eller § 15-rammer		
	hovedlandevej under amtskom- munal admini- stration	hovedlandevej under kommunal administration	landevej
1000 - 1999	65,6	1,7	100,2
2000 - 2999	39,8	-	72,6
3000 - 3999	20,7	4,6	24,0
4000 - 4999	7,2	-	33,7
5000 - 5999	8,8	0,5	17,5
6000 - 6999	5,6	14,0	11,5
7000 - 7999	1,9	3,6	2,5
8000 - 8999	9,0	4,8	9,1
9000 - 9999	7,7	4,1	5,0
10000 - 14999	22,3	22,3	27,1
15000 - 19999	3,2	23,9	28,1
20000 - 24999	17,4	27,9	17,4
25000 - 49999	56,1	59,7	78,9
50000 - 99999	37,2	15,8	60,1
100000 -	31,8	22,3	32,8
I alt	334,3	205,2	520,5

Bilag 13. Udgift pr. km hovedlandevej i bymæssige områder

I perioden 1975/76-1977/78 har staten haft samarbejdsaftale om bestyrelse af hovedlandeveje gennem alle 3 år med 40 kommuner. Der er herved set bort fra Københavns kommune på grund af de specielle forhold her.

De 40 kommuner bestyrer 276,823 km hovedlandevej. Ifølge bilag 12 er der 205,2 km hovedlandevej under kommunal administration, der forløber i byzone eller § 15-rammeområder i bymæssige områder med mere end 1.000 indbyggere pr. 9. november 1979. I nedenstående beregning indgår således ca. 70 km hovedlandevej, der ikke er med i bilag 12. Den beregnede kilometerudgift må herved skønnes at ligge i underkanten af den faktiske. Det er imidlertid kun muligt at opgøre udgiften ud fra de 276,823 km vej.

I omstående tabel er for hver kommune anført anlægs- og driftsudgifter for hovedlandevejene under kommunal administration i de 40 kommuner i hvert af årene 1975/76-1977/78 og længden af de pågældende hovedlandsstrækninger. Desuden er anført de samlede udgifter i hvert af de tre år.

De gennemsnitlige udgifter pr. år for de 276,823 km hovedlandeveje kan herefter beregnes til 43,685 mio. kr., eller 157.810 kr. pr. år pr. km hovedlandevej i bymæssigt område.

Udgifter til hovedlandeveje under kommunal administration 1975/76 - 1977/78

Kommune	1975/76			1976/77			1977/78			Længde l.l.78
	Anlæg	Drift	I alt	Anlæg	Drift	I alt	Anlæg	Drift	I alt	
Frederikssund	-	641	641	-	315	315	-	775	775	3760
Helsingør	-	685	685	-	668	668	-	750	750	3832
Hillerød	-	614	614	-	700	700	-	631	631	3913
Roskilde	-	1010	1010	-	447	447	-	477	477	2435
Nakskov	-	124	124	-	312	312	-	740	740	3290
Nykøbing F.	-	603	603	-	907	907	-	727	727	5740
Næstved	366	611	977	-	1242	1242	-	805	805	9867
Neksø	-	437	437	-	625	625	-	367	367	8684
Rønne	-	527	527	-	1307	1307	-	506	506	9487
Assens	-	123	123	-	131	131	-	102	102	1780
Fåborg	-	219	219	-	145	145	-	220	220	3896
Nyborg	-	171	171	-	181	181	-	180	180	1859
Odense	4	3400	3404	-	3498	3498	-	3617	3617	11123
Svendborg	-	169	169	-	86	86	-	654	654	3150
Haderslev	603	3560	4163	10	879	889	-	1524	1524	9446
Sønderborg	-	677	677	-	393	393	-	529	529	3290
Tønder	-	1455	1455	-	2519	2519	-	1264	1264	5404
Åbenrå	-	859	859	-	906	906	-	1001	1001	8245
Esbjerg	-	1886	1886	-	1512	1512	866	1606	2472	12895
Ribe	-	28	28	-	62	62	-	195	195	846
Varde	-	502	502	-	726	726	-	314	314	8731
Vejle	76	2937	3013	-	1895	1895	-	2648	2648	13655
Herning	-	2177	2177	-	1755	1755	2513	1280	3793	17689
Lemvig	-	236	236	-	418	418	-	188	188	2471
Ringkøbing	-	245	245	-	351	351	-	103	103	7930
Skjern	-	961	961	-	681	681	-	401	401	4127
Struer	-	979	979	-	457	457	-	154	154	2192
Ebeltoft	-	995	995	-	133	133	121	789	910	7335
Grenå	-	893	893	-	1046	1046	-	413	413	10406
Randers	-	938	938	-	73	73	-	80	80	3110
Silkeborg	164	638	802	-	1328	1328	1851	1033	2884	15324
Århus	-	4543	4543	-	5111	5111	-	7977	7977	10360
Morsø	18	359	377	-	609	609	-	45	45	7530

Kommune	1975/76			1976/77			1977/78			Længde l.l.78
	Anlæg	Drift	I alt	Anlæg	Drift	I alt	Anlæg	Drift	I alt	
Skive	-	473	473	-	211	211	-	1005	1005	9523
Thisted	-	138	138	-	431	431	613	343	956	3866
Viborg	-	1181	1181	-	899	899	-	806	806	9981
Frederikshavn	4010	806	4818	3363	1087	4450	3962	895	4857	7398
Hjørring	-	583	583	-	740	740	42	509	551	7415
Hobro	1244	494	1738	-	347	347	-	279	279	4286
Skagen	-	570	570	-	1150	1150	-	568	568	10552
I alt	6485	38447	44932	3373	36283	39656	9968	36500	46468	276823

Gennemsnitlig udgift for de 3 år bliver 43.685.000 kr. pr. år, svarende til en udgift pr. km på 157.810 kr.

Bilag 14.

A F T A L E

mellem ministeriet for offentlige arbejder og Københavns
amtsråd i henhold til § 15 i lov om offentlige veje.

I overensstemmelse med bestemmelsen i § 15 i lov nr. 312 af 9. juni 1971 om offentlige veje indgås der mellem ministeriet for offentlige arbejder og Københavns amtsråd følgende aftale om de opgaver, som af amtsrådet for statens regning varetages på hovedlandevejsstrækninger i amtskommunen.

1. DRIFT OG VEDLIGEHOLDELSE.

Med de begrænsninger, der er anført nedenfor, varetager amtsrådet drift og vedligeholdelse af hovedlandevejene, der er angivet på vedhæftede plan (ikke medtaget her).

I overensstemmelse hermed varetager amtsrådet på vejdirektoratets vegne inden for de beløbsrammer, som stilles til rådighed, de forpligtelser, der påhviler vejdirektoratet som vejbestyrelse for de nævnte strækninger i overensstemmelse med de nedennævnte bestemmelser og i overensstemmelse med de almindelige retningslinier, som måtte blive fastsat herfor.

Foranstaltninger, som medfører varige ændringer i en hovedlandevejs tilstand eller benyttelse samt spørgsmål, hvis afgørelse kan påføre staten væsentlige økonomiske forpligtelser, skal altid forelægges vejdirektoratet til godkendelse.

1.1. ALMINDELIG VEDLIGEHOLDELSE.

Amtsrådet sørger for vedligeholdelse af hovedlandevejene med dertil hørende bygningsværker og udstyr.

For visse bygværker, f.eks. større broer, kan der træffes særlig aftale om tilsynets organisation.

1.2. VINTERVEDLIGEHOJDELSE OG RENHOJDELSE.

Amtsrådet sørger for snerydning, glatføreforanstaltninger og renholdelse på hovedlandevejene i overensstemmelse med lov nr. 140 af 25. marts 1970 om vintervedligeholdelse af veje.

Amtsrådet udøver de beføjelser, der i henhold til den nævnte lov tilkommer vejdirektoratet som vejbestyrelse for hovedlandevejene.

1.3. AFTALE MED ENTREPRENØRER OG LEVERANDØRER M.V.

Vejdirektoratet udfærdiger regler for, i hvilket omfang aftaler mellem amtsrådet og rådgivende ingeniører, entreprenører og større leverandører om mere omfattende arbejder og leverancer skal godkendes af vejdirektoratet.

1.4. FÆRDSJLSREGULERING OG AFMÆRKNING.

Amtsrådet afgiver indstilling til vejdirektoratet om færdselsregulerende foranstaltninger for hovedlandevejene, jfr. færdselslovens § 57, stk. 3 og 4, samt afmærkning på disse veje, jfr. vejafmærkningsbekendtgørelse, § 75, stk. 1 og 3, §§ 76 og 78.

Amtsrådet bemyndiges i øvrigt til at udøve vejbestyrelsens beføjelser vedrørende færdselsregulering og afmærkning.

1.5. ADGANGSFORHOLD.

Amtsrådet afgiver indstilling til vejdirektoratet, dels vedrørende ansøgninger om etablering m.v. af overgange, overkørsler og sidevejstilslutninger, jfr. vejbestyrelseslovens §§ 33-39, samt tankanlæg på eller ved hovedlandeveje, jfr. vejbestyrelseslovens § 52, stk. 3, dels vedrørende ekspropriation af bestående overkørsler eller andre adgange, jfr. vejbestyrelseslovens § 32.

Amtsrådet bemyndiges i medfør af lov om offentlige veje, § 17, til at træffe afgørelse i følgende tilfælde:

1.5.1. Afgørelse vedrørende overgange og overkørsler - bortset fra salgstankanlæg - på strækninger for hvilke der ikke er fastsat adgangsbegrænsning.

1.5.2. Afgørelse vedrørende sidevejstilslutninger, der principielt er godkendt af den kompetente vejmyndighed i forbindelse med vedtagelse af byplanmæssige dispositioner.

1.5.3. Afgørelser vedrørende flytning og udvidelse af mark-overkørsler.

1.5.4. Afgørelser vedrørende flytning af overkørsler, når flytningen sker af færdselsmæssige hensyn.

1.5.5. Afgørelser vedrørende overkørsler til kabelhuse, telefonhuse, borer, vandværker, kabeltårne m.v.

1.5.6. Afgørelser, omfattet af ministeriet for offentlige arbejders cirkulære af 19. juli 1963 om dispensation fra adgangsbestemmelser i henhold til vejbestyrelseslovens § 35.

1.5.7. Afgivelse af erklæringer til matrikelmyndigheder og praktiserende landinspektører vedrørende udstykninger.

1.6. BYGGELINIER AF FÆRDELSMÆSSIGE GRUNDE, OVERSIGT, HJØRNE-AFSKÆRING.

Amtsrådet afgiver indstilling til vejdirektoratet om pålæg af byggelinier, der alene er begrundet i færdselens tarv, tilvejebringelse af forbedrede oversigtsforhold, herunder etablering af hjørneafskæring.

Vejdirektoratet fastsætter regler for, i hvilke tilfælde amtsrådet selv kan dispensere fra bestemmelser af den ovennævnte art.

I forbindelse med vejdirektoratets godkendelse af de omdannede foranstaltninger samt af indstillinger om ekspropriation af bestående overkørsler og adgange vil amtsrådet normalt blive bemyndiget til at foretage ekspropriation efter reglerne i kapitel II i vejbestyrelsesloven.

1.7. OVERTAGELSE AF EJENDOMME.

Sager om overtagelse af ejendomme efter vejbestyrelseslovens § 37, denne bestemmelses analogi, samt lov om offentlige veje, § 38, forelægges vejdirektoratet med amtsrådets indstilling.

1.8. BESKYTTELSE AF VEJAREAL.

Amtsrådet påser, at hovedlandevejenes areal ikke påføres skade af de tilgrænsende ejendomme og varetager alle spørgsmål vedrørende privates, koncessionerede selskabers og offentlige myndigheders benyttelse af vejarealet, jfr. vejbestyrelseslovens § 52, stk. 1-2 og 4-6, og § 57, samt færdselslovens § 57, stk. 5 og 7.

Afgørelser i henhold til nævnte bestemmelser bortset fra afgørelser vedrørende projekter til anbringelse af eller mere omfattende flytning af ledninger, stangrækker, lysstandere og lignende, træffes af amtsrådet i overensstemmelse med bemyndigelse i medfør af lov om offentlige veje, § 17.

Amtsrådet meddeler endvidere på vejdirektoratets vegne eventuelle dispensationer fra bestemmelsen i færdselslovens § 45 om køretøjers vægt og bredde for så vidt angår enkelttransporter.

1.9. FORHOLDET TIL JERNBANER.

Når færdselens tarv gør det påkrævet, påhviler det amtsrådet at fremkomme med indstilling om etablering og forbedring af sikkerhedsforanstaltninger ved krydsninger mellem jernbane og hovedlandevej, jfr. vejbestyrelseslovens § 55 a.

1.10. FORHOLDET TIL ANDRE MYNDIGHEDER.

For så vidt andet ikke aftales, repræsenterer amtsrådet vej-

direktoratet for landvæsensretter, fredningsmyndigheder, taksationskommissioner m.v. samt andre offentlige myndigheder og skal snarest muligt og inden for de givne frister give vejddirektoratet underretning om de truffne afgørelser med henblik på eventuel indbringelse for højere instans.

1.11. BUDGETTER.

Hvert år inden den 1. juli meddeler amtsrådet vejddirektoratet, hvilke beløb der skønnes fornødne til vedligeholdelses- og driftsforanstaltninger i det påfølgende finansår.

Forslaget forudsættes at indeholde eventuelle forslag til byggeliniepålæg, der alene tilgodeser færdselsmæssige hensyn - men ikke vejjudvidelsesformål - på de omhandlede vejstrækninger samt et skøn over udgifterne herved.

Snarest efter udarbejdelsen af vejddirektoratets bidrag til finanslovsforslag vil der tilgå amtsrådet meddelelse om, hvilke beløb der er optaget på nævnte bidrag til de ønskede foranstaltninger og om eventuelle særlige vilkår vedrørende gennemførelsen.

Efter finanslovens vedtagelse vil der fra vejddirektoratet tilgå amtsrådet meddelelse om, hvilke beløb der i finansåret vil være til rådighed.

Der kan i finansårets løb efter forudgående forhandling foretages visse reguleringer i det godkendte budget.

Overskridelse af det godkendte budget til drifts- og vedligeholdelsesforanstaltninger må kun ske med vejddirektoratets forudgående godkendelse. Undtagelse herfra gælder dog med hensyn til foranstaltninger, der er uomgængelig nødvendige af hensyn til vejenes farbarhed, og som ikke kan afvente vejddirektoratets godkendelse, såsom uopsættelige reparationer efter tårbrud eller lignende, snerydning og glatføreforanstaltninger. Indberetning om overskridelse skal snarest muligt afgives til vejddirektoratet.

Såfremt der i finansårets løb måtte opstå behov for udførelse af andre ekstraordinære vedligeholdelsesarbejder, hvortil udgifterne ikke er opført i det godkendte budget,

afgiver amtsrådet straks forslag til vejdirektoratet ledsaget af en beskrivelse, plan og overslag over de udgifter, der påregnes at ville medgå til de pågældende arbejder.

2. MINDRE ANLÆGSFORANSTALTNINGER PÅ BESTÅENDE VEJE.

Amtsrådet forestår på vejdirektoratets vegne projektering og udførelse af mindre anlægsforanstaltninger på bestående hovedlandeveje bortset fra motorveje, medmindre der træffes anden aftale om udførelse af sådanne foranstaltninger på motorveje.

Mindre anlægsforanstaltninger omfatter f.eks. udbygninger, krydsreguleringer (kanaliseringer, lyssignaler, fri oversigt og lignende), broer eller tunneler, ombygninger af afvandingsystemer, belysningsanlæg, sideanlæg (rastepladser) samt de hertil hørende forberedende foranstaltninger (bygge-liniepålæg, ekspropriationer, projektering m.m.).

Vejdirektoratet vil efter nærmere aftale med amtsrådet, bl.a. på baggrund af planlægningen i området, træffe bestemmelse om, hvilke foranstaltninger der skal igangsættes i det kommende finansår.

Arbejdet, der enten kan udføres ved amtsrådets egen foranstaltning eller udbydes i licitation, må først påbegyndes, når planer og de nærmere vilkår er godkendt af vejdirektoratet. Vejdirektoratet kan dog bestemme, at visse arbejder skal udbydes i licitation.

Det forudsættes, at amtsrådet fremkommer med indstilling om dispensation fra byggelinier.

2.1. AFTALER MED ENTREPRENØRER OG LEVERANDØRER M.V.

Aftaler mellem amtsrådet og rådgivende ingeniører, entreprenører og leverandører (bortset fra vognmænd) om mere omfattende arbejder og leverancer skal godkendes af vejdirektoratet.

2.2. BUDGET.

Amtsrådet indstiller hvert år inden 1. maj til vejdirektora-

tet, hvilke mindre anlægsforanstaltninger der i det kommende finansår bør bringes til udførelse på hovedlandeveje i amtskommunen.

Snarest efter udarbejdelsen af vejdirektoratets bidrag til finanslovsforslag vil der tilgå amtsrådet foreløbig meddelelse om, hvilke foranstaltninger der er medtaget i forslaget.

Efter finanslovens vedtagelse vil der fra vejdirektoratet tilgå amtsrådet meddelelse om hvilke anlægsarbejder der i finansåret vil kunne videreføres eller iværksættes, og hvilke beløb der vil kunne stilles til rådighed herfor.

Såfremt der i finansårets løb måtte opstå behov for udførelse af arbejder af den pågældende art, hvortil udgifterne ikke er opført i et af vejdirektoratet godkendt overslag, afgiver amtsrådet straks forslag til vejdirektoratet ledsaget af en beskrivelse, plan og overslag over de udgifter, der påregnes at ville medgå til det pågældende arbejde.

3. STØRRE ANLÆGSFORANSTALTNINGER.

Amtsrådet forestår normalt på vejdirektoratets vegne projektering og udførelse af anlægsforanstaltninger på hovedlandeveje bortset fra nyanlæg af motorveje, medmindre der under planlægningen af motorvejene er truffet anden aftale.

Såfremt vejdirektoratet efter forhandling med amtsrådet finder, at amtsrådet ikke kan gennemføre projekteringen eller arbejdets udførelse inden for det tidsrum, som vejdirektoratet finder nødvendigt, eller at det på grund af et anlægs særlige karakter skønnes mest hensigtsmæssigt (f.eks. ved bro- eller tunnelanlæg, større sammenhængende arbejder på ny hovedlandvejsstrækninger eller anlæg, der vedrører flere aftaleområder), kan vejdirektoratet træffe andre foranstaltninger til gennemførelsen.

Vejdirektoratet vil efter nærmere aftale med amtsrådet, bl.a. på baggrund af planlægningen i området, træffe bestemmelse om, hvilke foranstaltninger der skal igangsættes i det kommende finansår.

Et arbejde må først påbegyndes, når planer og de nærmere vil-

kår er godkendt af vejdirektoratet, herunder om arbejdet må udføres ved amtsrådets egen foranstaltning.

3.1. AFTALER MED ENTREPRENØRER OG LEVERANDØRER M.V.

Som 2.1.

3.2. BUDGET.

Som 2.2.

4. PLANLÆGNING.

Ved planlægning af hovedlandevejsnettets udbygning bistår amtsrådet vejdirektoratet med udarbejdelse af det nødvendige planlægningsgrundlag.

Amtsrådet kan fremkomme med indstillinger til vejdirektoratet om sådanne projekterings- og **forundersøgelsesarbejder**, som det må anses for ønskeligt at bringe til udførelse som led i vejplanlægningen. Indstillingerne kan omfatte udbygning af enkelte strækninger, nye vejanlæg eller nye vurderinger af vejnettet som helhed, herunder spørgsmål vedrørende op- eller nedklassificeringer af hovedlandeveje. Indstillingerne kan tillige omfatte forslag til en prioritering af de enkelte arbejder.

Amtsrådet bistår ved udarbejdelse af skitseprojekter og **forundersøgelsesmateriale** vedrørende **vejplanlægningen**, såfremt vejdirektoratet ikke selv udarbejder **forundersøgelsesmateriale** eller i særlige tilfælde selv lader projekteringsarbejdet udføre.

Det forudsættes endvidere, at amtsrådet fremkommer med indstilling om sikring af anlægsforanstaltningerne ved forbud og pålæg af byggelinier samt afgiver indstilling i dispensationssager.

5. EJENDOMSERHVERVELSER.

Amtsrådet forestår administrationen af ejendomme, erhvervet

ti brug for de af nærværende overenskomst omhandlede hovedlandeveje. Amtsrådet fører et driftsregnskab over udgifter og indtægter og drager omsorg for udlejning eller bortforpagtning af de erhvervede ejendomme, samt diases vedligeholdelse, alt efter derom mellerr. parterne nærmere aftalte retningslinier.

Driftsregnskabet indgår normalt i den almindelige regnskabsaflæggelse for drifts- og vedligeholdelsesudgifter for den pågældende hovedlandevejsstrækning, medmindre ejendommen er erhvervet i henhold til projekterings- eller anlægsbevilling. I dette tilfælde indgår regnskabet i regnskabet for den pågældende bevilling, og når projekteringsbevilling afløses af anlægsbevilling, i anlægsregnskabet.

6. GODTGØRELSE AF EGNE UDGIFTER.

Amtsrådets udgifter i forbindelse med den i nærværende aftales kap. 1 og 5 omhandlede administration godtgøres amtsrådet med 12% af de årlige drifts- og vedligeholdelsesudgifter.

Amtsrådets udgifter i forbindelse med administration af de i aftalens kap. 2, 3 og 4 omhandlede foranstaltninger godtgøres amtsrådet i overensstemmelse med reglerne i nærværende ministeriums cirkulære af 5. maj 1964, jfr, cirkulære af 15. maj 1968.

7. REGNSKAB OG BUDGETKONTROL.

Regnskab over udgifter ved de af amtsrådet for statens regning udførte opgaver indsendes månedlig, senest den sidste i den efterfølgende måned, til økonomi- og budgetministeriet, 2. revisionsdepartement.

Amtsrådet indsender til vejddirektoratet kvartalsvise regnskabs- og budgetrapporter.

Nærmere regler om regnskabsaflæggelse og budgetrapportering vil i øvrigt blive fastsat efter forhandling mellem ministeriet, de kommunale organisationer og Københavns kommune.

8. AFREGNING AF UDGIFTER.

Der vil blive oprettet en postgirokonto, hvorpå amtsrådet direkte kan trække de fornødne beløb til løbende afholdelse af udgifterne inden for de beløbsrammer, der er stillet til rådighed på de årlige finanslove.

9. REVISION OG OPSIGELSE AF AFTALEN.

Aftalen træder i kraft den 1. april 1972 og kan første gang opsiges med 2 års varsel til 1. april 1975.

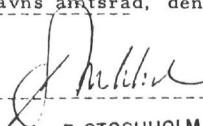
Såfremt opsigelsen ikke har fundet sted til dette tidspunkt, er aftalen herefter gyldig i løbende 5-års perioder, idet den vil kunne opsiges med 2 års varsel til udløbet af en sådan periode.

Aftalen kan løbende på begæring af en af parterne optages til revision for så vidt angår detailspørgsmål.

10. UENIGHED OM FORSTÅElsen AF AFTALEN.

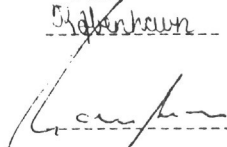
Forinden ministeren for offentlige arbejder træffer afgørelse i spørgsmål om forståelsen af denne aftale, optages sagen på begæring af de kommunale organisationer og Københavns kommune til forhandling mellem ministeren og kommunegruppernes repræsentanter.

Sted Dato
Københavns amtsråd, den - 5 JULI 1972



P. STOCHHOLM

Sted Dato

København


Bilag 15

VEJDIREKTORATET.

IBe.

Den 3. juli 1978.

AAA.

N O T A T

om

RATIONALISERINGSGRUPPEN

I henhold til samarbejdsaftaler efter bestemmelserne i vejlovens § 15 bistår amtskommuner og kommuner Vejdirektoratet ved projekterings-, anlægs- og vedligeholdelsesarbejder samt driftsforanstaltninger på hovedlandevejsnettet.

Med henblik på at rationalisere sagsbehandlingen tog Vejdirektoratet i november 1973 initiativ til et møde med repræsentanter for Amtsvejinspektørforeningen, Amtsvejingeniørforeningen, Stadsingeniørforeningen og Stadsingeniørens Direktorat i Københavns kommune til drøftelse af mulighederne for smidiggørelse af samarbejdet. Mødet resulterede i nedsættelse af en arbejdsgruppe (Rationaliseringsgruppen), der fik til opgave at gennemgå samarbejdsaftalen med henblik på, ud fra det i aftalen indeholdte, at undersøge, om der skulle være muligheder for en rationalisering af sagsbehandlingen og i givet fald at træffe foranstaltninger til gennemførelse af ønskelige rationaliseringer.

Vejdirektoratet har herefter, efter fornødent forarbejde i gruppen, udsendt følgende materiale til samarbejdspartnerne:

- a. Almindelig og supplerende betingelser for udførelse af ledningsanlæg i eller over hovedlandeveje.
- b. Retningslinier for byggeliniedispensationer.
- c. Regler for anlæg af kvægtunneler.
- d. Retningslinier for tilladelse til anbringelse af faste genstande.
- e. Meddelelser om færdselsregulering og afmærkning.
- f. Meddelelser om beplantning på og ved hovedlandeveje.
- g. Vejledning for indstilling om udførelse af mindre anlægsarbejder.
- h. Paradigma for entreprisekontrakter.

- i. Regler for fastsættelse af ulempeerstatning for polygonpunkter m.v.
- j. Regler for aflevering af planmateriale m.v. fra anlægsmyndighed til vedligeholdelsesmyndighed.
- k. Bestemmelser og vejledning vedrørende budgettering, regnskab m.v. for hovedlandeveje (foreløbig udgave).

Det er Vejdirektoratets opfattelse, at endnu følgende afsnit i samarbejdsaftalen bør tages op til behandling i gruppen:

Afs. 1.1 Almindelig vedligeholdelse.

Bestemmelsen om, at der for visse bygværker kan træffes særlig aftale om tilsynets organisation, udvides til, "at der for bygværker kan træffes særlig aftale om tilsyn og vedligeholdelse".

Afs. 3. Større anlægsforanstaltninger.

Set ud fra et rationaliseringssynspunkt bør bestemmelserne om foranstaltningernes projektering og udførelse omformes således, at der ved ethvert større anlægsarbejde forhandles om den mest hensigtsmæssige fremgangsmåde.

Afs. 6. Godtgørelse af egne udgifter.

Med henblik på en tydeliggørelse af grundlaget for beregning af godtgørelse for administration vurderes, hvilke kategorier af arbejder der henhører under

- a) vedligeholdelsesarbejder
- b) større og mindre anlægsforanstaltninger.

Der peges her på, at den nuværende ordning, hvorefter for eksempel større asfaltarbejder, afvandingsbidrag og ejendomsadministration henhører under administrationsprocenten for vedligeholdelsesarbejder, kan synes mindre rimelig. I øvrigt bør karaktererne af de udgifter, der dækkes af administrationsprocenten, nærmere beskrives, og det bør overvejes, om det vil være rimelig med forskellige procentsatser for henholdsvis motorveje og andre hovedlandeveje.

Endvidere bør udarbejdes ajourførte bestemmelser for: 1.3, 2.1 og 2.2. Aftaler med entreprenører og leverandører m.v., 1.11, 2.2 og 3.2 og 7, budgetter, regnskab og budgetkontrol.

Endelig må aftalen ajourføres med hensyn til ny lovgivning.

Da det er Vejdirektoratets erfaring, at der også uden for kredsen af samarbejdspartnerne er stor interesse for materialet, gives der i Dansk Vejtidskrift under "Meddelelser fra Vejdirektoratet" underretning, når nye regler m.v. foreligger.

En del af det udsendte materiale er af flere vejbestyrelser taget i anvendelse for landeveje og kommuneveje og har derved fået en væsentlig udbredelse uden for hovedlandevejsnettet.

Bilag 16VEJDIREKTORATET
HS/JBU

Den 24. november 1977.

N O T A T

vedrørende procedurer for
samarbejdet mellem staten, amterne og kommunerne
ved planlægning og udførelse af
hovedlandevejsarbejder

Planlægningen af korrimerende hovedlandevejsarbejder er et område, hvor der efter nedlæggelsen af vejplanudvalgene ikke findes en egentlig formaliseret samarbejdsprocedure mellem de tre vejbestyrelser. En af årsagerne hertil er, at historiske og lokale grunde ofte bevirker store forskelle i behandlingen af de enkelte projekter, således at planlægningen af disse bedst gennemføres i et samarbejde med ad-hoc karakter mellem de involverede parter.

Vejloven af 1972 bestemmer, at hver vejbestyrelse udarbejder en vejplan for sine egne veje. Tillige indeholder loven en række bestemmelser, der skal sikre, at der sker en koordinering af planerne for nye større anlæg med planerne for nye veje i de øvrige vejbestyrelser.

Vejloven indeholder imidlertid ikke retningslinier med hensyn til planlægningens indhold og forløb, hvorfor en mere formaliseret procedure ikke vil kunne opstilles med udgangspunkt i loven.

Før end en procedure for samarbejdet omkring planlægningsproceduren for større vejarbejder vil kunne aftales, er det derfor nødvendigt, at der gennemføres en række definitioner og en systematisering af vejplanlægningens indhold. Foreløbige resultater af arbejdet hermed i Vejdirektoratet foreligger i form af rapporterne "Systembeskrivelse af vejplanprocessen", marts 1976 samt "Struktur og principper for Vejdirektoratets langtidsplanarbejde", april 1977. Rapporterne er tidligere tilsendt udvalget.

Det fremgår af rapporterne, at vejplanlægningen kan struktureres i følgende tre faser:

- 1) langtidsplanlægning
- 2) korttidsplanlægning
- 3) anlægsforberedelser og udførelse

I det tidligere til udvalget udarbejdede notat om vejplanproceduren er et muligt, fremtidigt indhold af disse delområder af vejplanlægningen skildret. Emnet for nærværende notat er derfor alene de aktiviteter, som på nuværende tidspunkt gennemføres eller er gennemført, belyst udfra ovennævnte struktur.

Langtidsplanlægning.

En kortlægning af udviklingen i den trafikpolitiske holdning, hvori. vejtrafik- og vejinvesteringspolitikken indgår, må være udgangspunkter for et langtidsplanarbejde. Arbejdet med den foreliggende Skitse til Vejplan indledtes da også i 1972 med en sådan opgørelse, hvilket førte til forudsætninger, der i sin tid var realistiske, men som tiden som følge af konjunkturskift, oliekrise m.v. senere er løbet fra. Selv om de forudsætninger vejplanskitzen, f.eks. med hensyn til investeringsrammer og trafikale udvikling hviler på, således ikke for tiden er realistiske, er skitsen alligevel et vigtigt redskab i den løbende hovedlandevejsplanlægning. To områder kan f.eks. nævnes.

Vejplanskitzen indeholder bortset fra enkelte uafklarede områder f.eks. ved Viborg, Århus - Silkeborg, Vejle samt Næstved en kortlægning af de nye vejlinier, som vejbestyrelserne har kunnet blive enige om. Planlægningen i de manglende områder er nu med udgangspunkt i skitsens vejnetovervejelser næsten gennemført. Herudover er vejplanskitzen anvendt i den løbende hovedlandevejsplanlægning som grundlag for projektinputtet til de årlige prioriteringsundersøgelser af hovedlandevejsarbejder. Projekter markeret med rødt i skitsen var påregnet påbegyndt inden for femårs-perioden 1975-80. De udpegede arbejder indgår nu i en nyere prioritering af arbejderne, der dog med den ændrede politik har medført udskydelse til senere perioder og ændringer i projekternes standard.

Korttidsplanlægning.

Korttidsplanlægningen er karakteriseret af, at der sker en gennemgang af de projekter, der gennem langtidsplanlægningen er tildelt en vis prioritet. Man har som nævnt taget udgangspunkt i Skitse til Vejplan, og her gennemgået de projekter fra den første 5-årige periode, som ikke er udført eller påbegyndt i marken, samt de mest aktuelle vigtige arbejder fra 2. periode. For disse arbejder indkaldes hos samarbejdspartnerne skitseprojekter med tilhørende overslag, og hvis disse ikke findes, bevilges beløb til skitseprojektering. Ved løbende møder med de lokale teknikere bearbejdes projekterne.

En samlet liste indeholdende de modtagne projekter udarbejdes, og der beregnes trafikøkonomi, støjkonsekvensberegning samt en teknisk beskrivelse og vurdering af kvalitative effekter.

På grundlag af disse vurderinger udpeges de arbejder, som er højst prioriteret, disse gennemgås særligt kritisk, bl.a. foretages en projektvurdering. Der udarbejdes derefter forprojekteringsrapporter for hvert enkelt arbejde.

Herefter udarbejdes den endelige rækkefølge, de udpegede projekter ønskes udført i. På grundlag af vejbudgetterne fastsættes det antal arbejder, der kan påbegyndes i det kommende finansår.

Er der tale om arbejder, der kræver lovforslag, udarbejder planlægningsafdelingen ved møder mellem planlægningsafdelingen og teknikerne i amt eller kommune udkast hertil.

Hvad enten der er tale om lovforslag eller arbejdets igangsættelse administrativt, aftales det med samarbejdspartneren, at samtlige berørte kommuner får projektet tilsendt. Derefter indkaldes der til møde, hvor amtskommunen, de berørte kommuner, politi, Jordlovssekretariat, Planstyrelsen, Skovstyrelsen, Fredningsstyrelsen, Landbrugsorganisationerne, Fredningsplanudvalget, Fredningsnævn, DSB eller privatbaner, er tilstede. På dette møde gennemgås projektet, og på grundlag af forefaldende udtalelser udarbejdes det endelige skitseprojekt.

Er der tale om .lovforslag, foretager Departementet herefter en officiel høring af de berørte myndigheder. Når lovforslaget er vedtaget og skitseprojektet er helt klart, oversender, dette med planlægningsafdelingens bemærkninger til anlægsafdelingen til udførelse.

Er der tale om et arbejde, som ikke kræver lovforslag, foretager Vejdirektoratets samarbejdspartner den officielle skriftlige høring. Er der bemærkninger til projektet, forhandles disse problemer med de lokale myndigheder. Herefter oversendes skitseprojekt med planlægningsafdelingens bemærkninger til anlægsafdelingen til udførelse.

Der sker til stadighed en udvikling med hensyn til den fremgangsmåde, der anvendes i prioriteringen, hvilket fremgår af prioriteringsrapporterne fra de enkelte år. Dette indebærer, at der ligeledes sker en udvikling med hensyn til forhandlingsprocedurer og antallet af involverede parter vedrørende de enkelte projekter.

Anlægsforberedelser og udførelse.

Proceduren for gennemførelse af et ikke lovbundet hovedlandeveysarbejde **kan** beskrives således:

Når anlægsafdelingen har modtaget et projekt til udførelse, meddeler man **den** samarbejdspartner, som skal varetage udførelsen af det pågældende hovedlandeveysarbejde, at detailprojektering kan iværksættes.

Samtidig lader man partneren fremsende skitseprojekt til udtalelse - såfremt dette ikke er sket tidligere - hos de berørte myndigheder.

Fredningsstyrelsen sørger for at indhente fornødne udtalelser hos øvrige styrelser under Miljøministeriet, og når Fredningsstyrelsens godkendelse af projektet foreligger, fremsender Vejdirektoratet en oversigtsplan til Ministeriet med anmodning om nedsættelse af en ekspropriationskommission, idet ekspropriationer til alle større hovedlandeveysanlæg skal foretages af Komrnissarius.

Samtidig opretter Vejdirektoratet for det pågældende arbejde en girokonto, som amtsrådet kan trække på til dækning af alle udgifter vedrørende

det pågældende arbejde. Amdsrådet bliver samtidig anmodet om at indsende overslag og budgetrapport for arbejdet og skal herefter indrapportere løbende ændringer i overslag, budgetter og regnskaber i henhold til gældende regler.

Projektet sendes således ikke af Vejdirektoratet til officiel høring hos samarbejdspartneren, normalt amtsrådet, idet man regner med, at denne er indforstået med detailprojektet, når dette fremsendes til Vejdirektoratet. Når bemærkningerne fra Jordfordelingssekretariatet, kommunerne og de øvrige myndigheder foreligger, vurderer Vejdirektoratet og amtet, om eventuelle forslag til ændringer i projektet kan tages til følge. Såfremt dette ikke er tilfældet, lader man Kommissionen tage stilling til de rejste spørgsmål ved besigtigelse- og ekspropriationsforretningerne.

Samarbejdspartneren udarbejder nu de tekniske bestemmelser for projektet, og efter at disse er godkendt af Vejdirektoratet, fremsendes de til Kommissarius, som indkalder til besigtigelsesforretning. I denne del tager såvel amtet som Vejdirektoratet. Kommissarius fremsender dernæst besigtigelsesprotokollen til Ministeriet og anmoder om ekspropriationsbemyndigelse, og når denne er givet, holdes der ekspropriationsforretninger, hvori Vejdirektoratet normalt ikke deltager, men er repræsenteret ved den lokale tekniske forvaltning. Herefter udarbejdes lokalt udbudsmateriale for anlægsarbejderne, som normalt altid udbydes i offentlig licitation. Når Vejdirektoratet har godkendt udbudsmaterialet, annonceres arbejderne, og partneren afholder licitation. Efter licitationen meddeles Vejdirektoratet resultatet af denne, og det foreslås samtidig med hvilken entreprenør, der bør optages forhandlinger med henblik på kontrakt. Når Vejdirektoratet har godkendt indstillingen, forhandler den lokale tekniske forvaltning med entreprenøren og udarbejder udkast til kontrakt. Efter at Vejdirektoratet har godkendt udkastet, underskriver samarbejdspartneren på Vejdirektoratets vegne kontrakten med entreprenøren og herefter kan arbejdet gå igang.

Samarbejdspartneren fører tilsyn med entreprenørens arbejder, idet tilsyn med eventuelle broarbejder dog udføres af den rådgivende ingeniør, der har foretaget projekteringen af den pågældende bro. Vejdirektoratet

holder sig underrettet om arbejdernes gang ved anlægsmøder med den lokale tekniske forvaltning og ved de regelmæssige økonomiske indberetninger, som udarbejdes af samarbejdspartneren.

Normalt løses problemer under arbejdets gang ved direkte forhandling mellem entreprenøren og den lokale tekniske forvaltning, men opstår større problemer, herunder spørgsmål af principiel karakter, forelægges de for Vejdirektoratet, ligesom alle større tillægsarbejder skal godkendes af Vejdirektoratet, inden de iværksættes.

Når arbejderne er fuldført og den nye vej kan åbnes for trafik, kan dette enten ske ved en officiel markering, idet Vejdirektoratet og de lokale myndigheder i fællesskab besigtiger og åbner det nye vejstykke, eller det sker mere uformelt ved, at vejmanden fjerner afspærringerne.

Bilag 17

AMTSRÅDSFORENINGEN I DANMARK
KOMMUNERNES LANDSFORENING

Den 18. december 1978

Amtsrådenes og kommunalbestyrelsernes administration af samarbejdsaftalerne vedrørende veje.

1. I overensstemmelse med bestemmelsen i § 15 i lov om offentlige veje har amtskommunerne og ca. 40 primærkommuner indgået samarbejdsaftaler med ministeriet for offentlige arbejder.

I henhold til de nævnte aftaler forestår amtsråd og kommunalbestyrelser for statens regning en række opgaver på hovedlandevejsstrækninger i kommunerne.

De opgavetyper, der er tale om, er nærmere beskrevet i samarbejdsaftalen med ministeriet.

Der er tale om én procedure for drifts- og vedligeholdelsesopgaver samt mindre anlægsopgaver, medens større anlægsarbejder behandles efter en særlig procedure.

De nærmere regler om økonomiske forhold ved samarbejdet er fastlagt i "bestemmelser og vejledning vedrørende budgettering, regnskab m.m. for hovedlandeveje".

Det bemærkes, at samarbejdsaftalerne har **nødvendiggjort** oprettelse af en særlig afdeling i amtskommunernes og kommunernes regnskab for konti vedrørende hovedlandevejsarbejder. Kontobetegnelserne er dog stort set identiske med de tilsvarende for amtskommunernes og kommunernes egne veje.

2. Planlægningen af mindre anlægs- og driftsaktiviteter på hovedlandevejsnettet tilrettelægges forskelligt i de enkelte amtskommuner og kommuner.

Planlægningen af mindre anlægs- og driftsaktiviteter foregår løbende på administrativt og eventuelt politisk plan og konkreti-

seres og sammenfattes for drift og vedligeholdelse i budgetforslag med tilhørende relevante behovsplaner. For mindre anlægsarbejder indsendes tilsvarende behovsplaner ("Indstilling om udførelse af mindre anlægsarbejder").

De nævnte typer budgetforslag fremsendes - eventuelt efter forudgående forhandling med vejdirektoratet - officielt til vejdirektoratet i begyndelsen af hvert finansår (år 0).

Det varierer fra sted til sted, i hvilket omfang forslag til de nævnte hovedlandevejsbudgetter undergives behandling i politiske organer.

Vejdirektoratet behandler de indkomne forslag i løbet af "år 0" og forhandler eventuelt med samarbejdspartnerne herom. Efter finanslovsforslagets vedtagelse meddeler vejdirektoratet, hvilke beløb der for statsveje kan stilles til rådighed for de enkelte samarbejdspartnere i finansåret ("år 1").

Budgetforslaget skal endvidere indarbejdes i de kommunale og amtskommunale budgetter, men dette har mere formel karakter, idet der er tale om 100 % udgiftsdækning.

Detailprojekter for mindre anlægsarbejder vil hyppigt blive udarbejdet i slutningen af det år, hvor budgetforhandlingerne foregår ("år 0"). De relevante projekter indsendes efter meddelelsen om deres optagelse på vejdirektoratets budget til godkendelse efter behandling i teknisk udvalg og eventuelt kommunalbestyrelsen, henholdsvis amtsrådet.

I selve udførelsesåret ("år 1") udbetales beløbene til drift og vedligeholdelse samt til bevilgede mindre anlægsarbejder med 1/12 hver måned. Vejdirektoratet underrettes i årets løb om arbejdernes økonomiske stade.

3. Nye større anlægsarbejder udvælges efter nærmere aftale mellem samarbejdspartnerne og vejdirektoratet og på grundlag af prioriteringsundersøgelse af påtænkte større anlægsarbejder i hele landet.

Når et større anlægsarbejde er godkendt til udførelse, informerer vejdirektoratet den pågældende samarbejdspartner herom, og herefter påbegyndes den i budget- og overslagsreglerne fastsatte rapporteringsprocedure, som fortsætter indtil anlægget er fuldført, og alle udgifter er afholdt. I hvert af de år, hvor der skal afholdes anlægsudgifter, meddeler vejdirektoratet efter hver rapportering, hvilke beløb der er til rådighed til anlæg og arealerhvervelser. Beløbene indsættes på en girokonto med samarbejdspartneren som trækningsberettiget.

Arbejdets projektering og udførelse aftales løbende ved møder mellem samarbejdspartnerens teknikere og vejdirektoratet. Inden de enkelte entreprenører igangsættes, skal vejdirektoratets skriftlige godkendelse foreligge vedrørende udbudsmateriale, antagelse af entreprenør og kontraktudformning.

KOMMUNERNES LANDSFORENING

Den 9. februar 1978

Bilag 18.

J.nr. 05.00P24/1194-76.

PS/JU

Mulige videregående ændringer i samarbejdsaftalenUddrag

I det følgende fremsættes nogle bemærkninger om de områder i samarbejdsaftalen, der kunne være grund til at overveje ændret. Det vil med andre ord sige punkter, der nærmere bør drøftes i vejog gaveudvalget.

ja. Efter samarbejdsaftalens punkt 1.4 skal der indgives indstilling til vejdirektoratet om færdselsregulerende foranstaltninger.

Der synes således at være tale om en konkret efterprøvelse af forslag til færdselsregulerende foranstaltninger. Da kommunalbestyrelserne for deres egne veje afhandler spørgsmålet om færdselsregulerende foranstaltninger direkte med politiet, synes det at være en mulighed, at kommunalbestyrelserne på tilsvarende måde kunne overlades kompetence til at afhandle sådanne færdselsregulerende foranstaltninger på hovedlandeveje direkte med politiet, hvis dispositionerne økonomisk lå inden for budgetrammen.

b. I henhold til punkt 1.5 i samarbejdsaftalen indgiver kommunalbestyrelserne indstilling til vejdirektoratet vedrørende etablering af overgange, overkørsler og sidevejstilslutninger samt tankanlæg på eller ved hovedlandevej.

I bestemmelsen er opregnet en række undtagelser, hvor kommunerne kan træffe afgørelser om adgangsf forhold.

Det synes at være en nærliggende mulighed, at kommunerne kunne tildeles en videre kompetence til at træffe afgørelser om adgangsf forhold, end de nævnte undtagelsesbestemmelser giver mulighed for.

- c. Efter punkt 1.6 i samarbejdsaftalen afgiver kommunalbestyrelserne indstilling til vejdirektoratet om pålæg af byggelinier, der alene er begrundet i færdslenst arv og forbedrede oversigtsforhold.

Der synes at foreligge en mulighed for, at kommunalbestyrelserne kunne overdrages denne kompetence i videre **omfang**.

- d. I henhold til punkt 1.8 i samarbejdsaftalen træffer kommunalbestyrelserne afgørelser vedrørende anvendelse af hovedlandevejenes areal til bl.a. ledningsfremføring, bortset fra afgørelser vedrørende projekter til anbringelse eller mere omfattende flytning af ledninger, stangrækker, lysstandere og lignende.

Ministeriet for offentlige arbejder er netop ved at afslutte udarbejdelsen af generelle forskrifter om ledningsfremføring. Det synes bl.a. på denne baggrund naturligt at overveje, om man ikke med udgangspunkt i et sådant regelsæt kunne give kommunalbestyrelserne en generel adgang til at disponere i alle sager vedrørende ledningsflytning m.v.

- e. I henhold til punkt 2 i samarbejdsaftalen må mindre anlægsforanstaltninger først påbegyndes, når planer og de nærmere vilkår er godkendt af vejdirektoratet.

Mindre anlægsforanstaltninger omfatter ifølge samarbejdsaftalen f.eks. udbygninger, krydsreguleringer (kanaliseringer, lyssignaler, fri oversigt og lignende), broer eller tunneler, ombygninger af afvandings-systemer, belysningsanlæg, sideanlæg (rastepladser) samt de hertil hørende forberedende foranstaltninger (byggeliniepålæg, ekspropriationer, projektering m.m.).

Efter samarbejdsaftalen er der således tale om en projektprøvelse i hvert enkelt tilfælde.

På andre områder f.eks. det sociale område og skoleområdet er man gået bort fra sådan konkret projektefterprøvelse i statsadministrationen, og det må derfor være naturligt også på det her nævnte område at overveje, om en sådan projektprøvelse i hvert enkelt tilfælde er nødvendig, eller om man ikke i stedet kunne overlade dette til kommunerne inden for en aftalt budgetramme med tilhørende præciserende bemærkninger.

Bilag 19

Vejdirektoratet

Den, 10. februar 1978

Notat om Vejdirektoratets synspunkter påsamarbejdsaftalerne

Det er Vejdirektoratets opfattelse, at der bør være enslydende samarbejdsaftaler for samtlige samarbejdspartnere. Det er ligeledes Vejdirektoratets opfattelse, at en eventuel opsigelse af samtlige aftaler vil kunne udsættes fra 1.4.1978 til 1.4.1979 med virkning fra 1.4.1981.

Såfremt der bliver tale om væsentlige ændringer af vejnettets længde, mener Vejdirektoratet, at samarbejdsaftalen bør opsiges. Såfremt der bliver tale om helt nye ordninger, der som forudsætning har en ny lovgivning, går Vejdirektoratet ud fra, at samarbejdsaftalen automatisk ophører.

I henhold til afsnit 9 i samarbejdsaftalen kan aftalen løbende på begæring af en af parterne optages til revision for så vidt angår detailspørgsmål. Det er Vejdirektoratets opfattelse, at følgende afsnit bør tages op til revision:

Afs. 1.1. Almindelig vedligeholdelse.

Bestemmelsen om at der for visse bygværker kan træffes særlig aftale om tilsynets organisation udvides til "at **der for** bygværker kan træffes særlig aftale om tilsyn og vedligeholdelse".

Afs. 3. Større anlægsforanstaltninger.

Set ud fra et rationaliseringssynspunkt bør bestemmelserne ~~om~~ foranstaltningernes projektering og udførelse omformes således, at der ved ethvert større anlægsarbejde forhandles om den mest hensigtsmæssige fremgangsmåde.

Afs. 6 Godtgørelse af egne udgifter.

Med henblik på en tydeliggørelse af grundlaget for beregning af godtgørelse for administration, bør rationaliseringsgruppen vurdere hvilke kategorier af arbejder, der henhører under

- a) vedligeholdelsesarbejder
- b) større og mindre anlægsforanstaltninger

Der peges her på, at den nuværende ordning hvorefter for eksempel større asfaltarbejder, afvandingsbidrag og ejendomsadministration henhører under administrationsprocenten **for** vedligeholdelsesarbejder, kan synes mindre rimelig. Iøvrigt bør karaktererne af de udgifter, der dækkes af administrationsprocenten, nærmere beskrives, og det bør overvejes om det vil være rimeligt med forskellige procentsatser **for** henholdsvis motorveje og andre hovedlandeveje.

Endvidere bør rationaliseringsgruppen udarbejde ajourførte bestemmelser for: 1.3, 2.1 og 2.2. Aftaler med entreprenører og leverandører m.v., 1.11, 2.2 og 3.2 og 7, Budgetter, regnskab og budgetkontrol.

Endelig må aftalen ajourføres med hensyn til ny lovgivning.

Bilag 20. Kontoplan for hovedkonto 2, Vejevæsen (juni 1980)2. Vejevæsen

FÆLLES FUNKTIONER

- 2.01 Fælles formål
- 2.02 Vejplanlægning, generelle undersøgelser
- 2.03 Arbejder for fremmed regning

FORDELINGSKONTI

- 2.05 Driftsbygninger og -pladser
- 2.06 Maskiner og materiel
- 2.07 Produktionsvirksomhed
- 2.08 Øvrige fordelingskonti

KOMMUNALE GADER OG VEJE, DRIFT

- 2.10 Vejplanlægning, vejtekniske undersøgelser
- 2.11 Vejplanlægning, skitseprojektering
- 2.12 Forstærkning af færdselsbaner
- 2.13 Slidlag på færdselsbaner
- 2.14 Færdselsbaner i øvrigt
- 2.15 Tværprofilelementer, eksklusive færdselsbaner
- 2.16 Færdselsregulerende og sikkerhedsfremmende foranstaltninger, eksklusive vejbelysning
- 2.17 Renholdelse
- 2.18 Mindre bygværker
- 2.19 Større bygværker
- 2.20 Vejbelysning
- 2.21 Vintervedligeholdelse
- 2.22 Ekstraordinære udgifter
- 2.23 Andre driftsudgifter og -indtægter

KOMMUNALE GADER OG VEJE, ANLÆG

- 2.30 Køb og salg af ejendomme til fremtidige vejformål
- 2.31 Nye veje, inklusive forlægninger
- 2.32 Reguleringer
- 2.33 Forstærkning af færdselsbaner
- 2.34 Udstyr på eksisterende veje
- 2.35 Bygværker på eksisterende veje
- 2.36 Stier i egen tracé
- 2.37 Andre anlægsarbejder

Bilag 21. Sammendrag af budgettet for konto 2. Vejvæsen (juni 1980)2. Vejvæsen

DRIFT

FÆLLES FUNKTIONER

FORDELINGSKONTI

KOMMUNALE GADER OG VEJE, DRIFT

HOVEDLANDEVEJE, EKSKLUSIVE MOTORVEJE, DRIFT

MOTORVEJE, DRIFT

VEJVÆSEN I ALT

ANLÆG

FÆLLES FUNKTIONER

FORDELINGSKONTI

KOMMUNALE GADER OG VEJE, ANLÆG

HOVEDLANDEVEJE, EKSKLUSIVE MOTORVEJE, ANLÆG

MOTORVEJE, ANLÆG

VEJVÆSEN I ALT

Bilag 22. Oversigt over vejbestyrelsesmuligheder m.v.

Nedenfor er skematisk anført en række mulige ordninger af de offentlige veje. Det skal bemærkes, at alle de nævnte muligheder kan kombineres med forskellige grader af statslig styring. Forudsættes f.eks., at der findes tre grader (stærk, svag og ingen styring), vil antallet af vejbestyrelsesmuligheder være 3 gange så stort som anført.

Antal vejbestyrelseskategorier	Forslagsbetegnelse	Vejnetsfordeling		
		Kommunalbestyrelser	Amtsråd	Staten
1	kun kommuner	alle offentlige veje	-	-
	kommuner + stat	kommuneveje	-	landeveje hovedlandeveje
2	kommuner + stat	kommuneveje + landeveje	-	hovedlandeveje
	kommuner + amtsråd	kommuneveje	landeveje hovedlandeveje	-
	kommuner + amtsråd	kommuneveje landeveje	hovedlandeveje	-
	nuværende ordning	kommuneveje	landeveje	hovedlandeveje
3	nuværende ordning justeret	kommuneveje (+ visse landeveje)	landeveje (+ visse landeveje)	hovedlandeveje
	Amtsrådsforeningens forslag	kommuneveje	landeveje de fleste hovedlandeveje	visse hovedlandeveje
	Amtsrådsforeningens forslag justeret	kommuneveje (+ visse landeveje)	landeveje (+ visse landeveje) de fleste hovedlandeveje	visse hovedlandeveje
	norsk ordning	kommuneveje	landeveje	hovedlandeveje

KUN TO ADMINISTRATIONSKATEGORIER:
KOMMUNER OG STAT

Bilag 23. Hovedlandevejsnet pr. 1. januar 1978

Bilag 24. Statsvejnettet efter Amtsrådsforeningens forslag

Den 24. oktober 1975.
ARF.j.nr. 3-02-41/1975.
HÆ/BL.

Amtsrådsforeningen i Danmark



Bilag 25

Landemærket 10
1119 København K
Telefon (01) 11 21 61

Notat om Amtsrådsforeningens synspunkter på opgave- og byrdefordelingen på vejområde".

Amtsrådsforeningen finder, at spørgsmålet om opgavefordelingen, herunder vejbestyrelsesforholdene, må ses i en større sammenhæng. Heri indgår landets transportpolitik og styringen af udnyttelsen af samfundets ressourcer som væsentlige bestanddele. Det er tillige betydningsfuldt, at forholdene tilrettelægges således, at vejopgaverne som sektoropgaver løses i sammenhæng med og respektrende den netop påbegyndte sammenfattende planlægning i medfør af lovene om lands- og regionplanlægning.

På denne baggrund fremføres i det følgende en række betragtninger om transportpolitik, styring og opgavefordeling, indeholdende de forslag til ændringer, som det forekommer hensigtsmæssigt at sdge gennemført.

Endelig omtales den daglige forvaltning og byrdefordelingen.

1. Transportpolitik og styring.

Regering og folketing har selv sagt ansvaret for udformning, tilrettelæggelse og gennemførelse af landets transportpolitik, omfattende veje, jernbaner, luft- og søfart, herunder også ansvaret for denne sektors ressourceforbrug.

Det bør måske overvejes, om landets vejpolitik fremover skal koordineres nøjere med banepolitikken, end det tidligere har været påkrævet. Dette er klart en landspolitisk opgave.

Det må endvidere være en landspolitisk målsætning at sikre mulighed for en hensigtsmæssig trafikbetjening af de tyndest befolkede egne.

På vejområdet må det være en statsopgave at sikre det internationale rutenet og de vitale forbindelser mellem hovedlanddelene. Udbygningen af dette vejnet må planlægges i landspolitisk sammenhæng, men med hensyntagen til de regionalpolitiske interesser,

Bilag til M. f. o. A. 6 kt.
j. n. 846-09-02 = L. 02

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 indgår¹ i det regionale net, gælder i endnu højere grad, at sektorinteresser må underordnes den sammenfattende planlægning, som her varetages af de enkelte kommuner i medfør af planlægningslovgivningen.

De statslige styringsmidler på vejområdet bør efter alt foreliggende være følgende:

- a) Nødvendige normer og regler, der kan udformes som maksimums- eller minimumsregler.

- b) De generelle økonomiske styringsmidler for den samlede kommunale aktivitet, herunder fastsættelse af bloktilskud og de økonomiske rammer, som fastlægges i budgetsamarbejdet mellem stat og kommuner. I meget ressourceteknape perioder kan man ikke afvise, at det vil blive nødvendigt at fastsætte investeringsrammer for enkelte sektorer. I så fald kan disse også omfatte vejanlæg.

- c) Lovgivning om særlige opgaver.

- d) Styring og finansiering af statsvejnettet.

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

En udvidet eller mere detaljeret statslig sektorstyring vil forflygtige denne målsætning.

2. Opgavefordeling.

En revision af opgavefordelingen og styringen af vejvæsenets forhold må bygge på foranstående synspunkter og på kommunalreformens almindelige grundsætning vedrørende opgave-, byrde- og ansvarsfordeling.

Norm- og regelarbejdet er en statslig opgave og ses gerne intensiveret.

De nuværende kommuneveje henhører naturligt under primærkommunalt regi.

Amtsrådsforeningen finder det hensigtsmæssigt, at landevejsnettet og den del af det nuværende hovedlandevejsnet, som ikke indgår i det internationale rutenet eller udgør de primære forbindelser mellem hovedlandsdelene, forbliver - henholdsvis henlægges - under amtsrådenes bestyrelse.

Det overordnede hovedlandevejsnet, omfattende Europavejene København-Esbjerg, Kruså-Frederikshavn, Helsingør-Rødby samt landsdelsforbindelsen København-Odden-Ebeltoft-Århus/Randers, forudsættes at forblive under vejdirektoratets bestyrelse.

Amtsrådsforeningen har overvejet spørgsmålet om motorvejenes fremtidige bestyrelsesforhold og har fundet, at en vejs standard og tekniske udformning som motorvej eller anden vejtype ikke er et egnet kriterium for fordeling af vejnettet mellem vejbestyrelserne.

Da en vejs standard alene bør være afhængig af trafikmængden og hensynet til trafiksikkerheden, vil nogle motorveje naturligt kunne henføres under statens bestyrelse, medens andre lige så naturligt vil kunne henføres under amts- eller primærkommunernes bestyrelse. På samme måde vil det foreslåede statsvejnet omfatte enkelte strækninger, der ikke ventes udbygget som motorveje.

Med hensyn til vejlovgivningens planlægningsbeføjelser bør det nøje overvejes at ændre reglerne for tilvejebringelse af vejplaner således, at staten lader udarbejde en sektorplan alene omfattende det her beskrevne statsvejnet. Denne sektorplan vil herefter indgå som en af forudsætningerne for regionplanlægningen. Planerne for det øvrige vejnet udarbejdes som et led i den sammenfattende planlægning i kommunalt og regionalt regi, således at vejplanlægningen ikke sker som en selvstændig sektorplanlægning i samarbejde mellem de enkelte vejbestyrelser. Dette indebærer ikke ændringer i de formelle regler for vejliniernes efterfølgende byggeliniesikring m. v •

3. Daglig forvaltning.

Ved den foreslåede ændring i bestyrelsesforholdene opnås en enklere administration med afgørelserne i lokale spørgsmål lagt hos de lokale folkevalgte råd. Forslaget giver ikke anledning til en ændring af den nuværende daglige forvaltning af hovedlandevejsnettet, som i overensstemmelse med de nu foreliggende aftaler varetages af de lokale vejbestyrelser.

Det forudsættes dog, at de påbegyndte forhandlinger om detaljendringer i aftalen kan fortsættes med det formål at smidiggøre administrationen bl.a. derved, at beføjelser bliver delegeret i videre omfang end hidtil på grundlag af generelle principbeslutninger.

Man finder det endvidere rationelt at opretholde særlige statslige motorvejskontorer til projektering og anlæg af de statslige motorveje, indtil disse opgaver er løst, idet det forudsættes, at bemanningen løbende tilpasses anlægsaktiviteten.

4. Byrdefordelingen.

a. Staten - amtskommunerne.

Den foreslåede ændring i opgavefordelingen vil overflytte byrder fra staten til amtskommunerne. Der må derfor samtidig ske en tilsvarende forøgelse af statens samlede generelle tilskud til amtskommunerne.

En ændret vejbestyrelsesinddeling kan endvidere give anledning til, at de nuværende fordelingsregler for bloktilskud ændres.

Såfremt en ændret vejbestyrelsesinddeling gennemføres, vil amtskommunernes samlede gennemsnitlige årlige merudgifter i perioden 1975-80 i henhold til masterplanen være 347,8 mio. kr., dels som følge af årlige meranlægsudgifter på 245,3 mio. kr. og årlige merdriftsudgifter på 102,5 mio. kr. Disse merudgifter må forventes kompenseret amtskommunerne af staten i form af tilskud efter objektive kriterier. Masterplanens opgørelse over de forventede anlægsudgifter er beregnet i april 1973-priser, og merdriftsudgifter er skønnet på grundlag af driftsudgifterne i finansåret 1973/74. Omregnet til finansåret 1975/76 andrager merudgifterne ialt ca. 504 mio. kr.

I de tilfælde, hvor der måtte blive behov for statslig støtte til særligt udgiftskrævende enkeltopgaver, bør der kunne ydes tilskud efter særlig lov herom.

b. Amtskommunerne imellem.

Såfremt forslaget til ændret vejbestyrelsesinddeling havde været gennemført, ville amtskommunernes samlede merudgifter i 1973/74 **have været** 182,5 mio. kr.

Fordeles de 182,5 mio. kr. for 1973/74 som bloktilskud, og korrigeres beregningsgrundlaget for bloktilskud for den ændrede vej-
længde, ville de enkelte amtskommuners merudgifter i 1973/74 have haft en nettostørrelse som vist i følgende oversigt:

		mio.kr.
Københavns kommune	~	
Frederiksberg kommune	⌋ * '	
København's amtskommune	‡	14,3
Frederiksborg amtskommune		2,9
Roskilde amtskommune	‡	1,9
Vestsjællands amtskommune		4,7
Storstrøms amtskommune	‡	1,8
Bornholms amtskommune		0,8
Fyns amtskommune	‡	5,0
Sønderjyllands amtskommune		4,4
Ribe amtskommune		5,5
Vejle amtskommune		2,7
Ringkøbing amtskommune		10,5
Århus amtskommune	‡	4,2
Viborg amtskommune		11,1
Nordjyllands amtskommune		9,9
Hele landet		0

Bilag 26. De byrdefordelingsmæssige konsekvenser af Amtsrådsforeningens forslag

De byrdefordelingsmæssige konsekvenser af Amtsrådsforeningens forslag er belyst for kalenderåret 1980 med udgangspunkt i de faktiske udgifter for finansåret 1977/78. Konsekvenserne er belyst ud fra to forskellige beregninger :

A: der ses på både drifts- og anlægsudgifter

B: der ses alene på driftsudgifter, idet det understreges, at der i givet fald også vil blive tale om kompensation for anlægsudgifterne.

De to beregninger er i princippet ens, idet konsekvenserne belyses ved med udgangspunkt i de regnskabsmæssige udgifter i 1977/78, opgjort i prisniveau medio 1980, at beregne dels de merudgifter, hver amtskommune vil få, dels de mertilskud, hver amtskommune i givet fald vil få.

I tabel 1 er angivet længden pr. 1. januar 1978 af de statslige veje og de amtskommunale veje, dels under den nuværende ordning, dels efter Amtsrådsforeningens forslag. I tabel 2 er de regnskabsmæssige udgifter i finansåret 1977/78 - fordelt på drifts- og anlægsudgifter - vist for de statsveje, der efter Amtsrådsforeningens forslag skal overgå til amtskommunal bestyrelse. Udgifterne er angivet i såvel prisniveau 1. juli 1977 som i prisniveau medio 1980. Det ses, at betragtes både drifts- og anlægsudgifter, overflyttede udgifter på 657,4 mio. kr. (prisniveau medio 1980), mens det for driftsudgifternes vedkommende drejer sig om 235,4 mio. kr. (prisniveau medio 1980).

I tabel 3 er vist fordelingen af driftsudgifter på udgiftsbehovskriterier til brug for beregning af vægte i det amtskommunale bloktilskud. Det bemærkes, at det her som på andre områder efter definitionen i begge beregninger er driftsudgifterne, der ligger til grund for den vægt, hvormed vejene indgår i beregningen af udgiftsbehovstal. Det fremgår i øvrigt af tabellen, at vejenes vægt vil stige fra 1,7% til 2,5%.

I tabel 4 er tilsvarende vist fordelingen af driftsudgifter på udgiftsbehovskriterier til brug for beregning af vægte i den amtskommunale hovedstadsudligning. Det ses, at vægtene er uændrede, hvorfor Amtsrådsforeningens forslag i givet fald ikke vil indebære ændringer i den amtskommunale hovedstadsudligning. Der er herefter set bort herfra.

I tabel 5 er angivet beregningen af de nye udgiftsbehovstal, der anvendes ved beregningen af den enkelte amtskommunes bloktilskud. Udgiftsbehovstallene er ens i de to beregninger.

Endelig er i tabel 6 vist de samlede konsekvenser, når både drifts- og anlægsgudgifterne lægges til grund, mens konsekvenserne, når man kun ser på driftsudgifterne, fremgår af tabel 7.

Det skal til tabel 6 bemærkes, at udgifterne til en række større anlægsprojekter, bl.a. Sallingsundbroen med tilhørende vejanlæg, indgår i beregningsgrundlaget.

For både tabel 6 og 7 gælder, at de samlede konsekvenser for Københavns og Frederiksberg kommuner ikke er belyst fuldstændigt. Dette skyldes, at Københavns kommunes merudgifter er medtaget fuldt ud, mens overførslen af de 4,5 km vej til kommunen ikke er medtaget i tabel 5, da Københavns kommune pr. definition ikke kan have amtskommunale veje. Dette indebærer, at konsekvensen for Københavns og Frederiksberg kommuner også burde belyses over det kommunale bloktilskud og eventuelt den kommunale hovedstadsudligning. De 4,5 km vej skal således tillægges den kommunale vej-længde, ligesom den kommunale bloktilskudspulje skal forhøjes med 5,9 mio. kr., hvorefter den nye fordeling af den øgede pulje skulle beregnes for alle landets kommuner. Betydningen af ikke at foretage denne omfattende beregning er en mindre undervurdering af mertilskuddene til Københavns og Frederiksberg kommuner.

Tabel 1

Kommune eller amtskommune	Længden af vejnettet pr. 1. januar 1978		Vejnettet pr. 1. januar 1978 efter Amtsrådsforeningens forslag	
	statsveje (1)	amtsveje (2)	statsveje (3)	amtsveje (4)
	----- km -----			
Københavns k. ¹⁾	5,8	-	1,3	-
Frederiks- berg k.	-	-	-	-
København	109,0	145,8	75,5	179,3
Frederiksborg	143,6	370,1	26,5	487,2
Roskilde	135,4	203,7	59,0	280,1
Vestsjælland	305,0	510,5	123,4	692,1
Storstrøms	338,4	558,1	111,7	784,8
Bornholm	125,7	146,7	-	272,4
Fyn	298,0	832,7	79,1	1.051,6
Sønderjylland	383,1	886,6	67,4	1.202,3
Ribe	373,2	324,9	57,7	640,4
Vejle	375,8	382,7	104,6	653,9
Ringkøbing	582,0	423,8	-	1.005,8
Århus	430,1	698,6	194,3	934,4
Viborg	417,7	587,8	-	1.005,5
Nordjylland	604,9	808,8	122,0	1.291,7
I alt	4.627,7	6.880,8	1.022,5	10.481,5

Note 1): De veje, staten ikke beholder, overgår i kommunalt regi og berører derfor ikke fordelingen mellem statsveje og amtsveje. De manglende 5,8 - 1,3, i alt 4,5 km veje, optræder derfor også som difference, når kolonne (3) trækkes fra (1) + (2) for at få de nye amtsveje (4).

Tabel 2. Udgifterne i de enkelte amtskommuner for den del af vejnettet, der efter Amtsrådsforeningens forslag overføres til amtskommunerne

	Udgifter i regnskabsår 1977/78					
	Prisniveau 1/7-1977			Prisniveau medio 1980		
	Drift	Anlæg	I alt	Drift	Anlæg	I alt
Københavns kommune	2,0	2,5	4,5	2,7	3,2	5,9
Frederiksberg kommune	-	-	-	-	-	-
Københavns amtskommune	7,1	5,4	12,5	9,3	7,1	16,4
Frederiksborg amtskommune	11,1	32,7	43,8	14,5	43,0	57,5
Roskilde amtskommune	5,7	9,6	15,3	7,4	12,6	20,0
Vestsjællands amtskommune	11,0	12,0	23,0	14,5	15,8	30,3
Storstrøms amtskommune	11,7	6,7	18,4	15,4	8,8	24,2
Bornholms amtskommune	4,5	3,8	8,3	5,9	5,0	10,9
Fyns amtskommune	11,9	10,9	22,8	15,6	14,3	29,9
Sønderjyllands amtskommune	14,6	22,1	36,7	19,1	29,1	48,2
Ribe amtskommune	11,3	20,8	32,1	14,8	27,3	42,1
Vejle amtskommune	11,5	19,3	30,8	15,1	25,3	40,4
Ringkøbing amtskommune	20,9	22,3	43,2	27,5	29,3	56,8
Århus amtskommune	15,8	25,3	41,1	20,7	33,3	54,0
Viborg amtskommune	18,8	103,5	122,3	24,8	136,0	160,8
Nordjyllands amtskommune	21,4	24,3	45,7	28,1	31,9	60,0
I alt	179,3	321,2	500,5	235,4	422,0	657,4

Anm.: I alle omregningstilfælde er brugt de af Danmarks Statistik offentliggjorte vejfundspristal.

Da en del af anlægsudgifterne vedrører motorvejsbyggeri, skulle motorvejspristallet egentlig have været brugt. Dette ligger dog så tæt op ad vejfundspristallet, at der er set bort herfra.

I beregningsgrundlaget indgår udgifter til større enkeltprojekter, herunder Sallingsundbroen med tilhørende vejanlæg.

Tabel 3. Fordelingen af driftsudgifter på udgiftsbehovskriterier (i henhold til L 252/1979) til brug for beregning af vægte i det amtskommunale bloktilskud (mio. kr.)

	Budgette- rede udg. 1977	Bereg- net forde- ling	Nugæl- dende vægte	Overfør- te vej- udgif- ter ¹⁾	Ny for- deling	Nye vægte
Indbyggertal	4.751,0	28	23,8	-	4.751,0 (28)	23,8
0-20 årige	548,0	3	2,6	-	548,0 (3)	2,6
15-19 årige	1.445,1	8	6,8	-	1.445,1 (8)	6,8
Sengedage	10.079,5	59	50,1	-	10.079,5 (58)	49,3
Vejlængde	297,7	2	1,7	179,3	477,0 (3)	2,5
Børn af enlige forsørgere	-	-	7,5	-	-	7,5
Enlige 65 åri- ge og derover	-	-	7,5	-	-	7,5
I alt	17.121,3	100	100,0	179,3	17.300,6 (100)	100,0

Note 1) kun driftsudgifter, jfr. teksten.

Tabel 4. Fordelingen af driftsudgifter på udgiftsbehovskriterier (i henhold til L 254/1979) til brug for beregning af vægte i den amtskommunale hovedstadsudligning (mio. kr.)

	Budgette- rede udg. 1977	Bereg- net forde- ling	Nygæl- dende vægte	Overfør- te vej- udgif- ter ¹⁾	Ny for- deling	Nye vægte
Indbyggertal	1.973,4	28	25,2	-	1.973,4 (28)	25,2
0-20 årige	281,9	4	3,6	-	281,9 (4)	3,6
15-19 årige	493,4	7	6,3	-	493,4 (7)	6,3
Sengedage	4.228,8	60	54,0	-	4.228,8 (60)	54,0
Vejlængde	70,5	1	0,9	25,9	96,4 (1)	0,9
Børn af enlige forsørgere	-	-	5,0	-	-	5,0
Enlige 65-åri- ge og derover	-	-	5,0	-	-	5,0
I alt	7.048,0	100	100,0	25,9	7.073,9 (100)	100,0

Note 1) kun driftsudgifter, jfr. teksten.

Table 5. Beregning af udgiftsbehovstal for kalenderåret 1980 efter Amtsrådsforeningens forslag

	Nugældende udgiftsbehovstal	Folketal 1.1.1979	0-20 årige 1.1.1979	15-19 årige 1.1.1979	Beregnet senedage 1978	Vejnet efter Amtsrådsforeningens forslag	Børn af enlige forsørgere okt. 1978	Enlige 65 årige og derover 1.1.1979	Udgiftsbehovstal efter Amtsrådsforeningens forslag
Kriterievægte	100,0	23,8	2,6	6,8	49,3	2,5	7,5	7,5	100,0
Københavns kommune	0,118774	505.982	96.998	25.614	1.512.994	-	16.521	68.453	0,117761
Frederiksberg kommune	0,021604	88.834	15.846	4.116	283.439	-	2.668	13.219	0,021414
Københavns amtskommune	0,117156	629.925	194.980	49.122	1.326.097	179.300	19.728	30.328	0,116272
Frederiksborg amtskommune	0,058163	325.856	110.495	24.732	654.043	487.200	7.913	14.335	0,057962
Roskilde amtskommune	0,034497	199.672	69.294	14.883	389.652	280.100	4.142	8.242	0,034397
Vestsjællands amtskommune	0,053805	275.983	86.937	21.523	647.224	692.100	4.772	19.140	0,053747
Storstrøms amtskommune	0,052180	259.443	76.126	19.248	644.818	784.800	4.067	20.235	0,052261
Bornholms amtskommune	0,009648	47.486	14.549	3.786	117.107	272.400	700	3.662	0,009853
Fyns amtskommune	0,089393	451.733	137.225	33.510	1.084.257	1.051.600	8.470	32.492	0,089108
Sønderjyllands amtskommune	0,048545	248.984	81.707	20.988	573.433	1.202.300	3.523	16.221	0,049018
Ribe amtskommune	0,039611	211.492	71.449	17.814	466.772	640.400	3.555	12.399	0,040017
Vejle amtskommune	0,061959	323.415	103.845	24.930	744.971	653.900	5.994	21.320	0,062076
Ringkøbing amtskommune	0,048126	261.025	91.394	22.426	564.944	1.005.800	3.947	14.414	0,049088
Århus amtskommune	0,109258	571.700	178.821	40.975	1.294.652	934.400	12.885	36.077	0,108879
Viborg amtskommune	0,044988	230.537	75.290	18.994	543.567	1.005.500	3.031	15.584	0,045526
Nordjyllands amtskommune	0,092293	479.348	152.185	38.317	1.112.372	1.291.700	7.998	31.107	0,092621
I alt	1,000000	5.111.415	1.557.141	380.978	11.960.342	10.481.500	109.914	357.228	1,000000

Tabel 6. Byrdefordelingsmæssige konsekvenser for kalenderåret 1980 af
Amtsrådsforeningens forslag (udgangspunkt både drift og anlæg)

Udgifter 1977/78, op- regnet til prisniveau medio 1980	Faktisk udbetalt tilskud	Tilskud efter Amtsråds- forenin- gens for- slag	Mertilskud	Merudgift til veje	Nettore- sultat
----- mio. kr. -----					
Københavns kommune	979,3	1048,4	69,1	5,9	63,2
Frederiksberg kommune	178,1	190,6	12,5	-	12,5
Københavns amtskommune	966,0	1035,1	69,1	16,4	52,7
Frederiksborg amtskom- mune	479,6	516,0	36,4	57,5	+21,1
Roskilde amtskommune	284,4	306,2	21,8	20,0	1,8
Vestsjællands amtskom- mune	443,6	478,5	34,9	30,3	4,6
Storstrøms amtskommune	430,2	465,3	35,1	24,2	10,9
Bornholms amtskommune	79,5	87,7	8,2	10,9	+2,7
Fyns amtskommune	737,1	793,3	56,2	29,9	26,3
Sønderjyllands amts- kommune	400,3	436,4	36,1	48,2	+12,1
Ribe amtskommune	326,6	356,2	29,6	42,1	+12,5
Vejle amtskommune	510,9	552,6	41,7	40,4	1,3
Ringkøbing amtskommune	396,8	437,0	40,2	56,8	+16,6
Århus amtskommune	900,8	969,3	68,5	54,0	14,5
Viborg amtskommune	370,9	405,3	34,4	160,8	+126,4
Nordjyllands amtskom- mune	761,0	824,6	63,6	60,0	3,6
I alt	8245,1	8902,5	657,4	657,4	-

Anm.: I beregningsgrundlaget indgår udgifter til større enkeltprojekter, herunder Sallingsundbroen med tilhørende vejanlæg.

Tabel 7, Byrdefordelingsmæssige konsekvenser for kalenderåret 1980 af
Amtsrådsforeningens forslag (udgangspunkt kun driftsudgifter)

Udgifter 1977/78, op- regnet til prisniveau medio 1980	Faktisk udbetalt tilskud	Tilskud efter Amtsråds- forenin- gens for- slag	Mertilskud	Merudgift til veje	Nettore- sultat
----- mio. kr. -----					
Københavns kommune	979,3	998,7	19,4	2,7	16,7
Frederiksberg kommune	178,1	181,6	3,5	-	3,5
Københavns amtskommune	966,0	986,0	20,0	9,3	10,7
Frederiksborg amtskom- mune	479,6	491,5	11,9	14,5	+2,6
Roskilde amtskommune	284,4	291,7	7,3	7,4	+0,1
Vestsjællands amtskom- mune	443,6	455,8	12,2	14,5	+2,3
Storstrøms amtskommune	430,2	443,2	13,0	15,4	+2,4
Bornholms amtskommune	79,5	83,6	4,1	5,9	+1,8
Fyns amtskommune	737,1	755,7	18,6	15,6	3,0
Sønderjyllands amts- kommune	400,3	415,7	15,4	19,1	+3,7
Ribe amtskommune	326,6	339,4	12,8	14,8	+2,0
Vejle amtskommune	510,9	526,4	15,5	15,1	0,4
Ringkøbing amtskommune	396,8	416,3	19,5	27,5	+8,0
Århus amtskommune	900,8	923,3	22,5	20,7	1,8
Viborg amtskommune	370,9	386,1	15,2	24,8	+9,6
Nordjyllands amtskom- mune	761,0	785,5	24,5	28,1	+3,6
I alt	8245,1	8480,5	235,4	235,4	-

Bilag 27. De byrdefordelingsmæssige konsekvenser af stat og primærkommuner som eneste vejbestyrelser

De byrdefordelingsmæssige konsekvenser for amtskommunerne af stat og primærkommuner som eneste vejbestyrelser er belyst for kalenderåret 1980 med udgangspunkt i de faktiske udgifter for året 1977. Konsekvenserne er belyst ud fra to forskellige beregninger:

A: der ses på både drifts- og anlægsudgifter

B: der ses alene på driftsudgifter, idet det understreges, at der i givet fald også vil blive tale om kompensation for anlægsudgifterne

De to beregninger er i princippet ens, idet konsekvenserne belyses ved med udgangspunkt i de regnskabsmæssige udgifter i 1977, opgjort i prisniveau medio 1980, at beregne dels de mindreudgifter, hver amtskommune vil få, dels de mindretilskud, hver amtskommune i givet fald vil få.

I tabel 1 er vist de regnskabsmæssige udgifter i året 1977 fordelt på drifts- og anlægsudgifter for de nuværende landeveje. Udgifterne er angivet i prisniveau medio 1980. Det ses, at betragtes både drifts- og anlægsudgifter, overflyttes udgifter på 901,2 mio. kr., mens det for driftsudgifternes vedkommende drejer sig om 361,6 mio. kr.

I tabel 2 er vist fordelingen af driftsudgifter på udgiftsbehovskriterier til brug for beregning af vægte i det amtskommunale bloktilskud.

I tabel 3 er tilsvarende vist fordelingen af driftsudgifter på udgiftsbehovskriterier til brug for beregning af vægte i den amtskommunale hovedstadsudligning.

I tabel 4 er vist beregningen af den amtskommunale hovedstadsudligning, idet det bemærkes, at der alene sker en ændring i udligningen af udgiftsbehovene og ikke af beskatningsgrundlaget.

I tabel 5 er angivet beregningen af de nye udgiftsbehovstal, der anvendes ved beregningen af den enkelte amtskommunes bloktilskud. Udgiftsbehovstallene er ens i de to beregninger.

Endelig er i tabel 6 vist de samlede konsekvenser, når både drifts- og anlægsudgifterne lægges til grund, mens konsekvenserne, når man kun ser på driftsudgifterne, fremgår af tabel 7.

Tabel 1. Udgifterne til de nuværende landeveje i de enkelte amtskommuner

	Regnskabsmæssige udgifter i 1977, opregnet til prisniveau medio 1980		
	Drift	Anlæg	I alt
Københavns kommune	-	-	-
Frederiksberg kommune	-	-	-
Københavns amtskommune	36,0	33,4	69,4
Frederiksborg amtskommune	26,1	64,0	90,1
Roskilde amtskommune	19,8	29,5	49,3
Vestsjællands amtskommune	25,0	37,4	62,4
Storstrøms amtskommune	26,8	47,8	74,6
Bornholms amtskommune	6,8	9,6	16,4
Fyns amtskommune	40,6	37,8	78,4
Sønderjyllands amtskommune	38,0	45,2	83,2
Ribe amtskommune	10,4	21,1	31,5
Vejle amtskommune	19,0	40,9	59,9
Ringkøbing amtskommune	15,2	19,5	34,7
Århus amtskommune	45,7	72,9	118,6
Viborg amtskommune	19,1	33,1	52,2
Nordjyllands amtskommune	33,1	47,4	80,5
I alt	361,6	539,6	901,2

Anm.: I alle omregningstilfælde er brugt de af Danmarks Statistik offentliggjorte vejfundspristal. "Andre udgifter" er henført til driftsudgifter.

Tabel 2. Fordelingen af driftsudgifter på udgiftsbehovskriterier (i henhold til L 252/1979) til brug for beregning af vægte i det amtskommunale bloktilskud (mio. kr.)

	Budgette- rede udg. 1977	Bereg- net forde- ling	Nugæl- dende vægte	Overfør- te vej- udgif- ter ¹⁾	Ny for- deling	Nye vægte
Indbyggertal	4.751,0	28	23,8	-	4.751,0	(28) 23,8
0-20 årige	548,0	3	2,6	-	548,0	(3) 2,6
15-19 årige	1.445,1	8	6,8	-	1.445,1	(9) 7,6
Sengedage	10.079,5	59	50,1	-	10.079,5	(60) 51,0
Vejlængde	297,7	2	1,7	+297,7	-	- -
Børn af enlige forsørgere	-	-	7,5	-	-	- 7,5
Enlige 65 åri- ge og derover	-	-	7,5	-	-	- 7,5
I alt	17.121,3	100	100,0	+297,7	16.823,6	(100) 100,0

Note 1) Det forudsættes, at den del af de tekniske forvaltninger, der beregningsteknisk er henført til kriteriet vejlængde, nedlægges.

Tabel 3. Fordelingen af driftsudgifter på udgiftsbehovskriterier (i henhold til L 254/1979) til brug for beregning af vægte i den amtskommunale hovedstadsudligning (mio. kr.)

	Budgette- rede udg. 1977	Bereg- net forde- ling	Nugæl- dende vægte	Overfør- te vej- udgif- ter ¹⁾	Ny for- deling	Nye vægte
Indbyggertal	1.973,4	28	25,2	-	1.973,4	(28) 25,2
0-20 årige	281,9	4	3,6	-	281,9	(4) 3,6
15-19 årige	493,4	7	6,3	-	493,4	(7) 6,3
Sengedage	4.228,8	60	54,0	-	4.228,8	(61) 54,9
Vejlængde	70,5	1	0,9	+70,5	-	- -
Børn af enlige forsørgere	-	-	5,0	-	-	- 5,0
Enlige 65-åri- ge og derover	-	-	5,0	-	-	- 5,0
I alt	7.048,0	100	100,0	+70,5	6.977,5	(100) 100,0

Note 1) Det forudsættes, at den del af de tekniske forvaltninger, der beregningsteknisk er henført til kriteriet vejlængde, nedlægges.

Tabel 4. Beregning af ændret tilskud/tilsvar i henhold til den amtskommunale hovedstadsudligning 1980 ved stat og primærkommuner som eneste vejbestyrelser

	Kriterie vægt	København kommune	Frederiksberg kommune	København amtskommune	Frederiksborg amtskommune	Roskilde amtskommune	I alt
Folketallet 1.1.1979	25,2	505.982	88.834	629.925	325.856	199.672	1.750.269
0-20 årige 1.1.1979	3,6	96.998	15.846	194.980	110.495	69.294	487.613
15-19 årige 1.1.1979	6,3	25.614	4.116	49.122	24.732	14.883	118.467
Beregnet senedage	54,9	1.512.994	283.439	1.326.097	654.043	389.652	4.166.225
Børn af enlige forsørgere oktober 1978	5,0	16.521	2.668	19.728	7.913	4.142	50.972
65 årige og derover 1.1.1979	5,0	68.453	13.219	30.328	14.335	8.242	134.577
Nye udgiftsbehovstal	100,0	0,334645	0,061027	0,336578	0,167500	0,100250	1,0000000
Andel af folketal 1.1.1979		0,289088	0,050754	0,359902	0,186175	0,114081	1,0000000
Forskel		0,045557	0,010273	-0,023324	-0,018675	-0,013831	-
Nuværende tilskud/tilsvar ¹⁾ (mio. kr.)		105,9	24,2	-60,4	-39,1	-30,6	-
Nyt tilskud/tilsvar (mio. kr.)		114,1	25,7	-58,4	-46,8	-34,6	-
Nettoresultat af hovedstadsudligning (mio. kr.)		8,2	1,5	2,0	-7,7	-4,0	-

Ann.: Udgiftsbehovsudligningen beregnes som "forskel" x 50% af den amtskommunale skatteudskrivning i hovedstadsområdet. For 1978 er beløbet beregnet til 2.504,852 mio. kr.

Note 1) Ifølge indenrigsministeriets endelige meddelelse for finansåret 1980.

bel 5. Beregning af udgiftsbehovstal for kalenderåret 1980 ved stat og primærkommuner som eneste vejbestyrelser

	Nøgældende udgiftsbe- hovstal	Folketal 1.1.1979	0-20 årige 1.1.1979	15-19 årige 1.1.1979	Beregnet sengedage 1978	Børn af enlige forsørgere okt. 1978	Enlige 65 årige og derover 1.1.1979	Nye ud- giftsbe- hovstal
iterievægte	100,0	23,8	2,6	7,6	51,0	7,5	7,5	100,0
benhavn kommune	0,118774	505.982	96.998	25.614	1.512.994	16.521	68.453	0,120449
ederiksberg kommune	0,021604	88.834	15.846	4.116	283.439	2.668	13.219	0,021904
benhavn amtskommune	0,117156	629.925	194.980	49.122	1.326.097	19.728	30.328	0,118761
ederiksborg amtskommune	0,058163	325.856	110.495	24.732	654.043	7.913	14.335	0,058249
skilde amtskommune	0,034497	199.672	69.294	14.883	389.652	4.142	8.242	0,034595
stsjælland amtskommune	0,053805	275.983	86.937	21.523	647.224	4.772	19.140	0,053468
orstrøms amtskommune	0,052180	259.443	76.126	19.248	644.818	4.067	20.235	0,051710
rnholms amtskommune	0,009648	47.486	14.549	3.786	117.107	700	3.662	0,009449
ns amtskommune	0,089393	451.733	137.225	33.510	1.084.257	8.470	32.492	0,088845
nderjyllands amtskommune	0,048545	248.984	81.707	20.988	573.433	3.523	16.221	0,047406
be amtskommune	0,039611	211.492	71.449	17.814	466.772	3.555	12.399	0,039527
jle amtskommune	0,061959	323.415	103.845	24.930	744.971	5.994	21.320	0,062099
ngkøbing amtskommune	0,048126	261.025	91.394	22.426	564.944	3.947	14.414	0,047963
hus amtskommune	0,109258	571.700	178.821	40.975	1.294.652	12.895	36.077	0,109351
borg amtskommune	0,044988	230.537	75.290	18.994	543.567	3.031	15.584	0,044299
rdjyllands amtskommune	0,092293	479.348	152.185	38.317	1.112.372	7.998	31.107	0,091925
alt	1,000000	5.111.415	1.557.141	380.978	11.960.342	109.914	357.228	1,000000

Tabel 6. Byrdefordelingsmæssige konsekvenser for kalenderåret 1980 af stat og primærkommuner som eneste vejbestyrelser (udgangspunkt både drift og anlæg)

Prisniveau medio 1980	Faktisk udbetalt tilskud	Ændret tilskud	Nettore-sultat af amts-kommunal hoved-stadsud-ligning	Nedgang i til-skud	Mindre-udgift til ve-je	Samlet netto-resul-tat
----- mio. kr. -----						
Københavns kommune	979,3	884,6	8,2	86,5	-	+86,5
Frederiksberg kom-mune	178,1	160,8	1,5	15,8	-	+15,8
Københavns amts-kommune	966,0	872,2	2,0	91,8	69,4	+22,4
Frederiksborg amtskommune	479,6	427,8	+7,7	59,5	90,1	30,6
Roskilde amtskom-mune	284,4	254,1	+4,0	34,3	49,3	15,0
Vestsjællands amtskommune	443,6	392,7	-	50,9	62,4	11,5
Storstrøms amts-kommune	430,2	379,7	-	50,5	74,6	24,1
Bornholms amts-kommune	79,5	69,4	-	10,1	16,4	6,3
Fyns amtskommune	737,1	652,5	-	84,6	78,4	+6,2
Sønderjyllands amtskommune	400,3	348,1	-	52,2	83,2	31,0
Ribe amtskommune	326,6	290,3	-	36,3	31,5	+4,8
Vejle amtskommune	510,9	456,0	-	54,9	59,9	5,0
Ringkøbing amts-kommune	396,8	352,2	-	44,6	34,7	+9,9
Århus amtskommune	900,8	803,1	-	97,7	118,6	20,9
Viborg amtskommune	370,9	325,3	-	45,6	52,2	6,6
Nordjyllands amtskommune	761,0	675,1	-	85,9	80,5	+5,4
I alt	8245,1	7343,9	-	901,2	901,2	-

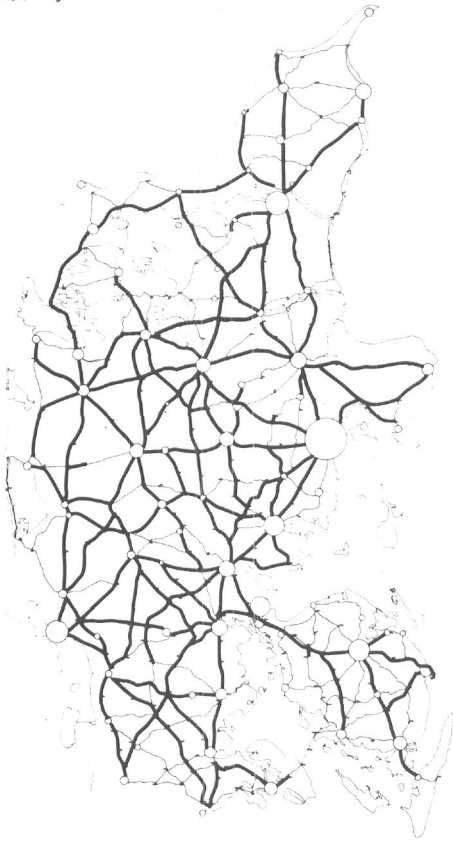
Tabel 7. Byrdefordelingsmæssige konsekvenser for kalenderåret 1980 af stat og primærkommuner som eneste vejbestyrelser (udgangspunkt kun driftsudgifter)

Prisniveau medio 1980	Faktisk udbetalt tilskud	Ændret tilskud	Nettore-sultat af amts-kommunal hoved-stadsud-ligning	Nedgang i til-skud	Mindre-udgift til vej-je	Samlet netto-resul-tat
----- mio. kr. -----						
Københavns kommune	979,3	949,6	8,2	21,5	-	+21,5
Frederiksberg kom-mune	178,1	172,7	1,5	3,9	-	+3,9
Københavns amts-kommune	966,0	936,3	2,0	27,7	36,0	8,3
Frederiksborg amtskommune	479,6	459,2	+7,7	28,1	26,1	+2,0
Roskilde amtskom-mune	284,4	272,7	+4,0	15,7	19,8	4,1
Vestsjællands amtskommune	443,6	421,5	-	22,1	25,0	2,9
Storstrøms amts-kommune	430,2	407,7	-	22,5	26,8	4,3
Bornholms amts-kommune	79,5	74,5	-	5,0	6,8	1,8
Fyns amtskommune	737,1	700,4	-	36,7	40,6	3,9
Sønderjyllands amtskommune	400,3	373,7	-	26,6	38,0	11,4
Ribe amtskommune	326,6	311,6	-	15,0	10,4	+4,6
Vejle amtskommune	510,9	489,5	-	21,4	19,0	+2,4
Ringkøbing amts-kommune	396,8	378,1	-	18,7	15,2	+3,5
Århus amtskommune	900,8	862,1	-	38,7	45,7	7,0
Viborg amtskommu-ne	370,9	349,2	-	21,7	19,1	+2,6
Nordjyllands amtskommune	761,0	724,7	-	36,3	33,1	+3,2
I alt	8245,1	7883,5	-	361,6	361,6	-

Bilag 23 Illustration af strukturelle kriterier ved fastlæggelse af et hovedlandevejsnet

Figur A

Vejstrækninger med mere end ca. 500 biler, der kører længere end 50 km



Figur B

Vejstrækninger med mere end ca. 500 biler, der kører længere end 50 km

— over 50 % af årsdøgntrafik
 - - - 34 - 49 %
 ••••• 0 - 33 %

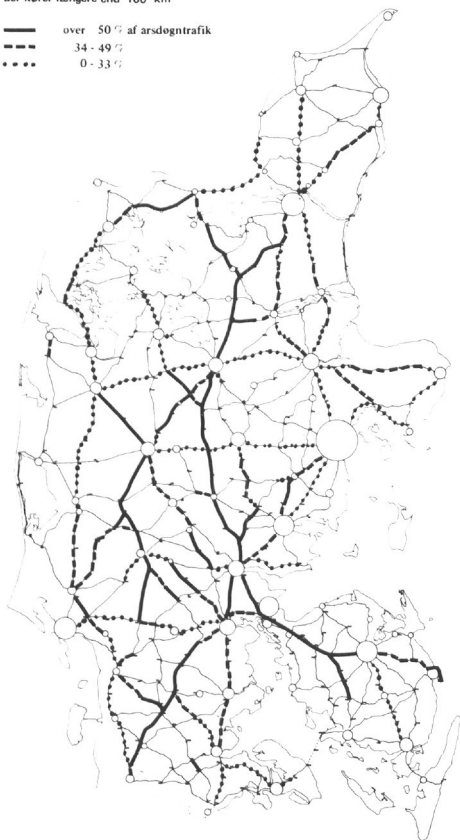


I figur A er vist vejstrækninger med mere end ca. 500 biler, der kører længere end 50 km og i figur B er vist de samme vejstrækninger, idet det tillige er angivet, hvor stor en andel denne trafik udgør af den samlede årsdøgntrafik på strækningen.

Figur C

Vejstrækninger med mere end ca. 500 biler,
der kører længere end 100 km

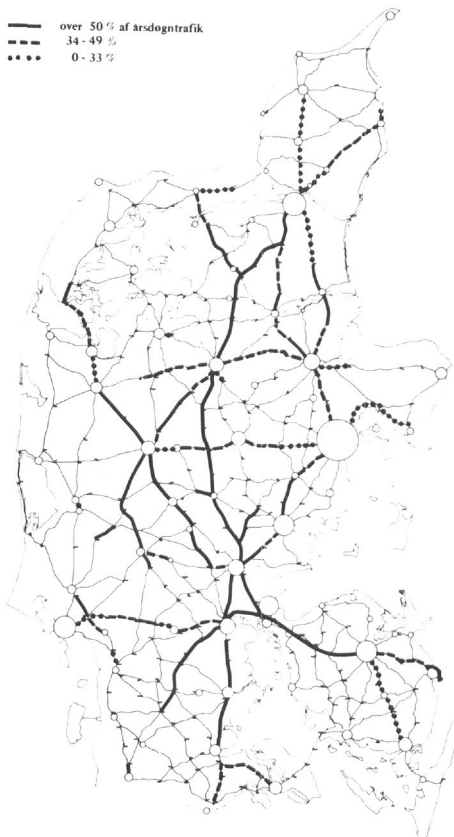
— over 50 % af årsdøgntrafik
- - - 34 - 49 %
•••• 0 - 33 %



Figur D

Vejstrækninger med mere end ca. 1000 biler,
der kører længere end 75 km

— over 50 % af årsdøgntrafik
- - - 34 - 49 %
•••• 0 - 33 %



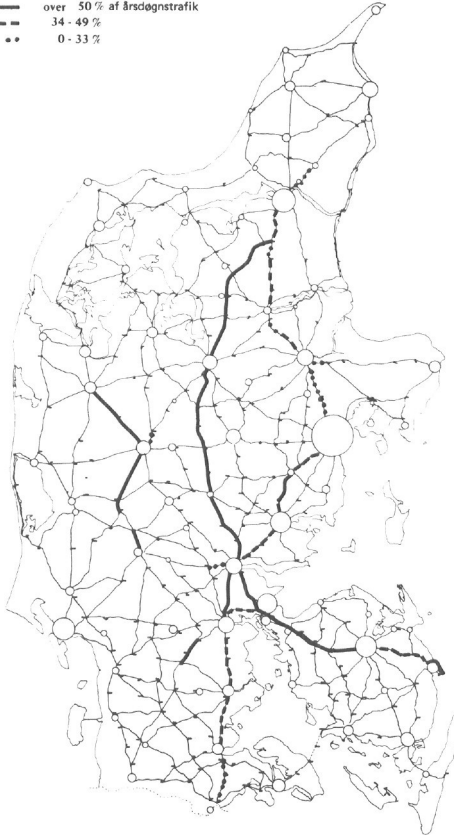
I figur C er vist vejstrækninger med mere end ca. 500 biler, der kører længere end 100 km idet det tillige er angivet, hvor stor en andel denne trafik udgør af den samlede årsdøgn - trafik på strækningen.

I figur D er vist vejstrækninger med mere end ca. 1000 biler, der kører længere end 75 km idet det tillige er angivet, hvor stor en andel denne trafik udgør af den samlede årsdøgn - trafik på strækningen.

Figur E

Vejstrækninger med mere end ca. 1500 biler,
der kører længere end 100 km

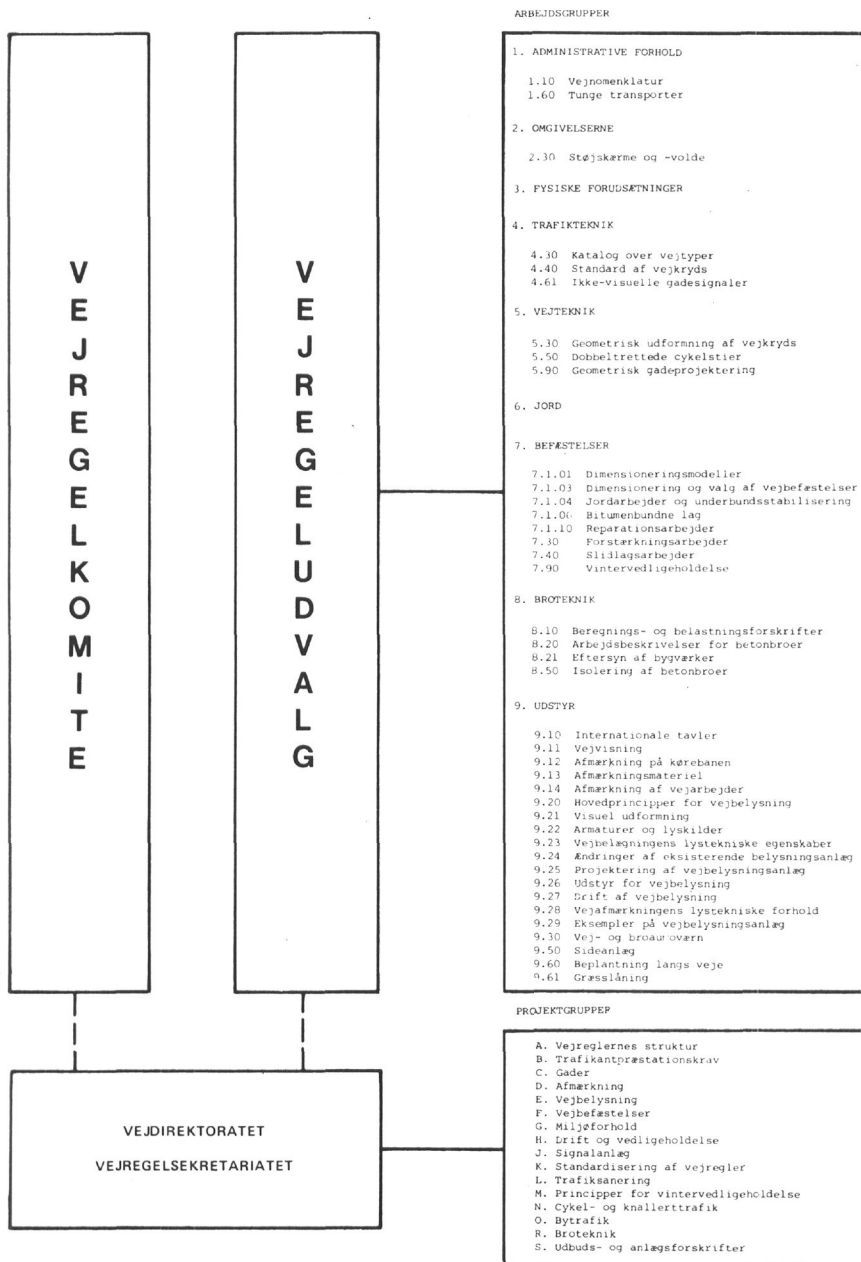
— over 50 % af årsdøgntrafik
- - - 34 - 49 %
· · · 0 - 33 %



I figur E er vist vejstrækninger med mere end ca. 1500 biler, der kører længere end 100 km, idet det tillige er angivet, hvor stor en andel denne trafik udgør af den samlede årsdøgntrafik på strækningen.

Bilag 29.

ORGANISATIONSDIAGRAM FOR VEJSEKTORENS VEJREGELARBEJDE



VEJDIREKTORATET.

Bilag 30. Oversigt over vejreglarbejder

1. Godkendte vejregler

- 4.80.01 Opholds- og legeområder samt stillevejsområder
- 8.20.01 Udbuds- og anlægsforskrifter for betonbroer
- 8.50.01 Udbuds- og anlægsforskrifter for fugtisolering
- 8.50.02 Udbuds- og anlægsforskrifter for brobelægning
- 9.10.01 Afmærkning med færdselstavler for standsning og parkering
- 9.20.01 Dispositionsplan, etablering, ændring, slutning samt vejbelægnings lystekniske egenskaber
- 9.20.02 Udformning, miljøhensyn, slukning og reduktion samt ændring af eksisterende anlæg
- 9.60.01 Beplantning

2. Vejregler godkendt i såvel Vejregeludvalg som Vejregelkomite

- 1.5.51 Tillæg til almindelige betingelser (ABT) for arbejder og leverancer i bygge- og anlægsvirksomhed
- 1.5.52 SB-P og SAB-P alment. Paradigma for særlige betingelser. Paradigma for særlige arbejdsbeskrivelser, alment
- 4.30.01 Typekatalog for nye veje og stier i åbent land
- 7.30.01 Prioritering og dimensionering af forstærkningsbelægninger
- 7.40.01 Prioritering af slidlagsfornyelse
- 8.50.03 Fugtisolering af betonbroer
- 8.20.02 Eftersyn af bygværker
- 9.10.02 Opsætning af vejnavneskilte

3. Vejregler under revision på grundlag af høring

- 1.1.01 Vejnomenklatur
- 5.9.21 Geometrisk udformning af veje i byområder
- 7.1.751 Tøsalte, sand og grus til glatførebekæmpelse

- 7.1.752 Indretning af saltlader og saltpladser
- 8.2.21 Beregnings- og belastningsforskrifter
- 9.1.01 Afmærkning med internationale tavler
- 9.1.07 Afmærkning på kørebanen
- 9.1.02 Afmærkning af vejarbejder
- 9.6.51 Græsslåning m.v.

4. Vejregler til høring

- 5.3.21 Valg af standard og geometrisk udformning af vejkryds i åbent land
- 7.1.441 Udbuds- og anlægsforskrifter for asfaltbeton, grusasfaltbeton og pulverasfalt
- 9.1.08 Projektering og udbud af skilteportaler
- 9.1.09 Almindelige arbejdsbeskrivelser for skilteportaler

5. Vejregelforslag under udarbejdelse

Projekteringsregler for støjskærme og -volde
Gadesignaler for blinde og svagsynede
Dimensioneringsmodeller
Dimensionering og valg af vejbefæstelser
Jordarbejder og underbundsstabilisering
Bitumenbundne lag
Reparationsarbejder
Vejvisning
Afmærkningsmateriel
Vej- og broautoværn
Sideanlæg ved ikke-motorveje

VEJDIREKTORATET.

Bilag 31. Planlagte vejregelarbejder1. Administrative forhold

Kørselsrestriktioner for tunge køretøjer i byer

Udarbejdelse af vejplaner

Ensartet registrering af hensyn til databehandling

2. Omgivelserne

Luftforurening

Fremmede ledninger

4. Trafikteknik

Katalog over veje og stier i byområder

Udførelse af trafiktællinger/-analyser/-prognoser

Kriterier for etablering af cykelanlæg (stier, bane, parkering)

Busprioritering

5. Vejteknik

Tracering og tværsnit

Rundkørsler, etapeafslutninger og overkørsler

Parkeringsanlæg

Afvanding

Oversigtskrav i kryds/oversigtsservitutter

Busbaner

Forbedring af eksisterende veje

7. Befæstelser

Kørebaneoverflade

Ubundne lag

Cementbundne lag og brolægninger

Prøvningsmetoder

Øvrige befæstede arealer

Snerydning og glatførebekæmpelse

Bindemidler

Vedligeholdelse af fortove, stier og P-pladser

8. Broteknik

Stibroer og tunneler

Fyldte fuger i broer og betonveje

9. Udstyr

Tavlevedligeholdelse

Nødtelefoner

Ledninger

