



5 spørgsmål/svar vedrørende ny struktur på vejområdet

Spørgsmål:

1) Hvorfor vil modellen ikke betyde øget centralisering og mere bureaukrati?

2) Hvorfor har regeringen valgt ikke at overføre veje til de ny regioner – og kan kommunerne løfte opgaverne?

3) Hvordan vil regeringen sikre, at amternes trafiksikkerheds-arbejde videreføres?

4) Hvad sker der med igangværende kontrakter og projekter?

5) Hvad planlægger regeringen at gøre for at undgå koordinationsproblemer i tilfælde, hvor ansvaret for en vej, der tidligere hørte under ét amt deles mellem flere kommuner?

1. Hvorfor vil modellen ikke betyde øget centralisering og mere bureaukrati?

- Modellen betyder som udgangspunkt en forenkling af sektoren, idet de nuværende tre vejbestyrelsesniveauer reduceres til to.
- Det er udgangspunktet for fordelingen af amtsvejene, at så mange veje som muligt overføres til kommunerne. De vejstrækninger, der overføres til staten, skal derfor opfylde en række væsentlighedskriterier. Der lægges i den forbindelse vægt på veje af national og international betydning, forbindelser mellem lands- og egnsdelcentre og veje, der indgår i erhvervslivets transportkorridorer.
- Danmark er i dag det land i EU, hvor staten administrerer den mindste andel af det samlede offentlige vejnet – nemlig kun to pct. Med den fordeling af amtsvejene regeringen har forudsat, vil Danmarks stadig have en af de mest decentrale vejsektorer i Europa.
- Samtidig sker der en decentralisering af vejområdet i og med, at alle lokalt orienterede veje samles i kommunerne, og det mellemste administrative led helt bortfalder.

2. Hvorfor har regeringen valgt ikke at overføre veje til de ny regioner – og kan kommunerne løfte opgaverne?

- Regeringens model for fordelingen af amtsveje er baseret på en grundig gennemgang af de nuværende amtsvejes trafikale funktion.
- Analyserne har vist, at det for at skabe et sammenhængende overordnet vejnet med en høj og ensartet standard vil være hensigtsmæssigt at overføre en række af de største nuværende amtsvejstrækninger til staten.
- Samtidig har analyserne vist, at en væsentlig del af de nuværende amtsveje har en lokal karakter, der gør, at det er hensigtsmæssigt at de administreres af kommunerne. At de kommunale enheder med reformen bliver større og fagligt stærkere styrker argumenterne for at overføre veje til kommunerne yderligere.
- Trækkes de veje, som staten bør overtage og de veje, som kommunerne lige så godt kan varetage, fra det nuværende amtsvejnet, er der hverken et trafikalt eller et praktisk administrativt grundlag til stede for at opretholde et tredje bureaukratiserende vejbestyrelsesniveau.
- Når antallet af administrative enheder reduceres, og ressourcerne koncentrerer på færre enheder,

vil de faglige miljøer i de kommunale vejforvaltningerne blive styrket.

- Dette er en af reformens store fordele. Der vil også i de kommende år være stigende krav om høj faglighed i forvaltningerne for at kunne møde de store udfordringer på området – blandt andet på grund af fortsat trafikvækst og større teknologisk kompleksitet.
- Styrkelsen af de faglige miljøer vil give bedre muligheder for at indhente og anvende ny viden inden for eksempelvis trafiksikkerhed og informationsteknologi i forbindelse med vejforvaltningen.
- Samtidig er fordelingen af amtsvejene foreslået tilrettelagt således, at kommunerne vil overtage den del af amtsvejene, der minder mest om den type veje, som man allerede administrerer i dag.
- Regeringen har således positive forventninger til kommunernes evne til at løfte de nye opgaver.

3. Hvordan vil regeringen sikre, at amternes trafiksikkerhedsarbejde videreføres?

- Trafiksikkerhedsarbejdet er i dag fordelt mellem de tre vejbestyrelsesniveauer, idet den enkelte vejbestyrelse har ansvaret for eget vejnet. Udgangspunktet for den kommende reform er, at denne klare overordnede arbejdsdeling i vejsektoren fastholdes.
- På statsligt niveau arbejdes der herudover på en række områder med at fremme trafiksikkerheden tværgående, bl.a. gennem metodeudvikling, koordinering mv. Dette arbejde, der i dag udføres i samarbejde med amter og kommuner, vil blive videreført og tilpasset en struktur med to led i vejforvaltningen.
- Reformen forventes at føre til en styrkelse af grundlaget for statens varetagelse af denne type sektor-rettede opgaver, bl.a. fordi overdragelsen af de mest overordnede veje til staten også vil føre til en koncentration af kompetencerne og give et kompetenceløft på statsligt niveau. Dette vil også få betydning for trafiksikkerhedsarbejdet, herunder på de veje, der overføres til staten.
- Hvad angår den primærkommunale indsats forventes samlingen af kompetencerne i de kommunale forvaltninger på færre enheder at

betyde en styrkelse af fagligheden i de kommunale vejforvaltninger. Det vil tilsvarende kunne betyde et løft til det lokale trafiksikkerhedsarbejde.

- Det vil i forbindelse med den konkrete implementering af reformen blive vurderet, hvordan det trafiksikkerhedsarbejde, der p.t. koordineres via amterne, bedst muligt kan videreføres i en ny forvaltningsstruktur.

4. Hvad sker der med igangværende kontrakter og projekter?

- I forbindelse med overdragelse af amternes vejnet til kommunerne og staten vil der være behov for at tage stilling til videreførelsen af foreliggende planer og kontrakter i forbindelse med amternes vejnet.
- Som udgangspunkt videreføres eksisterende drifts- og vedligeholdelses-kontrakter til deres udløb, og der vil blive aftalt en fordelingsnøgle på baggrund af fordelingen af vejnettet.
- I forbindelse med egentlige anlægsprojekter vil der blive foretaget en konkret vurdering af de foreliggende planer og kontrakter.
- Trafikministeriet arbejder i øjeblikket på at skabe et overblik over de amtslige planer og projekter på anlægsområdet og deres respektive stadier og vil melde mere konkret ud om en række af disse projekter i en senere fase.

5. Hvad planlægger regeringen at gøre for at undgå koordinationsproblemer i tilfælde, hvor ansvaret for en vej, der tidligere hørte under ét amt deles mellem flere kommuner?

- Der er i forbindelse med arbejdet med implementeringen af kommunalreformen under Trafikministeriet nedsat et antal arbejdsgrupper med deltagelse af Vejdirektoratet og repræsentanter for henholdsvis amter og kommuner med den opgave at identificere og koordinere fremgangsmåder til løsning af denne type problemer på vejområdet.
- Det er vores forventning, at vi igennem dette konstruktive samarbejde vil kunne få identificeret og løst de koordinationsmæssige problemer, som omfordelingen af vejene og overgangen fra tre til to forvaltningsled måtte give.
- I øvrigt hører det med til billedet af reformen, at det samlede omfang af denne type grænsefladeproblemer alt andet lige vil blive reduceret – både fordi det samlede antal vejforvaltninger (kommuner) reduceres, og fordi vi reducerer antallet af forvaltningsled fra tre til to. Det er jo bl.a. netop det, der er formålet med forenklingen.