



Langebæk
Kommune



Møn
Kommune



Præstø
Kommune



Vordingborg
Kommune

Indenrigs- og Sundhedsministeren

Den 30. november 2004.

Kommunaludvalget

Trafikministeren

Trafikudvalget

Folketingets partier

KL (orientering)

Folketingsmedlemmer valgt i regionen

Trafikudvalget

TRU alm. del - Bilag 139

Offentlig

Fordeling af veje og større infrastrukturanlæg – herunder broer – i forbindelse med kommunalreformen

På de fire kommuners vegne skal vi rette henvendelse til Dem vedrørende det foreliggende forslag til lov på vejområdet.

Skulle dette lovforslag blive gennemført vil dette få meget negative økonomiske konsekvenser for den nye kommune. Den nye kommune – bestående af Langebæk Kommune, Møn Kommune, Præstø Kommune og Vordingborg Kommune – står i forvejen med store økonomiske udfordringer grundet skattegrundlag, tyndt befolkningsgrundlag i en af landets arealmæssigt 10 største kommuner m.v.

Den nye kommunes særlige udfordringer tydeliggøres endvidere også af den kendsgerning, at Møn Kommune indtil dags dato har været modtager af tilskud fra puljerne for vanskeligt stillede kommuner og mål 2 midler.

Vi vil gøre opmærksom på følgende:

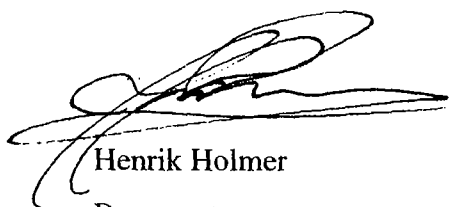
- Lovforslaget ses ikke i overensstemmelse med de valgte objektive kriterier.
- Lovforslaget ses ikke i overensstemmelse med anbefalinger fra Storstrøms Amt og amtets tidligere drift og vedligehold af de omhandlede infrastrukturanlæg

- Vi skal henvise til høringskrivelse fra de fire kommuner – Langebæk Kommune, Møn Kommune, Præstø Kommune og Vordingborg Kommune.

For en uddybende argumentation skal vi henvise til vedlagte analyse.

Vi stiller os til rådighed for yderligere oplysninger og skal endvidere opfordre til en samtale og forhandling af ovenstående.

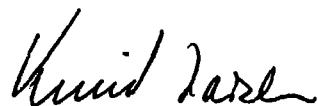
Venlig hilsen



Henrik Holmer

Borgmester

Langebæk Kommune



Knud Larsen

Borgmester

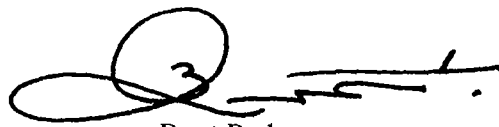
Møn Kommune



Ole Møller Madsen

Borgmester

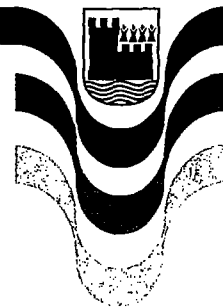
Præstø Kommune



Bent Pedersen

Borgmester

Vordingborg Kommune



Analyse

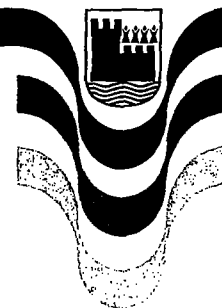
- af kommunalreformens betydning for vejområdet

Vordingborg Kommune, den 24. november 2004



Indholdsfortegnelse

	<u>Side</u>
1. Indledning	3
2. Høringsskrivelse	4
3. Strukturreform, data og statistik	5-6
3.1. Indledning og økonomi	5
3.2. Veje	5-6
3.3. Udligning	6
4. Storstrøms Amt	7
5. Vejdirektoratet	8-9
6. Konklusion og perspektivering	10-11
6.1. Konklusion	10
6.2. Perspektivering	11
7. Bilag	12



1. Indledning

Undertegnede er blevet bedt om en analyse på forholdet vedrørende den fremtidige opgavefordeling på vejområdet.

Analysen skal ses på baggrund af den seneste debat og på baggrund af forespørgsel fra pressen, dateret den 22. november 2004. Pressen kunne referere til en skrivelse sendt fra Vejdirektoratet til Storstrøms Amt, som Vordingborg Kommune ikke havde kendskab til.

Henvendelsen førte i øvrigt til en artikel under "Regioner" i Vordingborg Dagblad dateret den 23. november 2004, hvor spørgsmålet om opgavefordelingen mellem stat og kommuner vedrørende veje blev behandlet, og som gengiver truslen om en fremtidig kommunal varetagelse af store dele af vejnettet samt broer.

Der er referencer til bilag, som er vedlagt skrivelserne. Bilagene er:

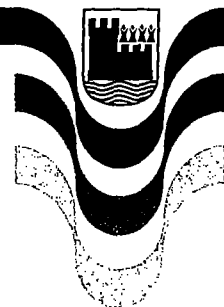
- skrivelse fra Trafikministeriet, dateret den 28. oktober 2004, modtaget den 23. november 2004 fra Storstrøms Amt efter anmodning fra Vordingborg Kommune
- amtslig udvalgsbehandling i Udvalget for Teknik og Miljø, dateret den 25. oktober 2004
- amtslig udvalgsbehandling i Økonomiudvalget, dateret den 27. oktober 2004
- diverse statistik fra IM og andre
- høringskrivelse

Det skal derfor understreges, at alle oplysninger er dokumenteret i de vedlagte bilag.

Da analysen er udarbejdet mellem den 23. november 2004 om eftermiddagen og den 24. november 2004 om formiddagen, forudsættes en generel indsigt og at dokumentationsmaterialet vil kunne udbygges.

Med venlig hilsen

Kenth Halfdan Ferning

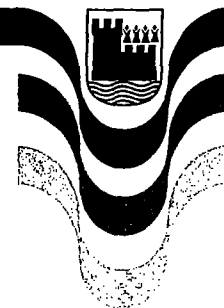


2. Høringsskrivelse

I den seneste revision af høringsskrivelsen skete en præcisering af kravet til stat og regering med henblik på at sikre, at det er en forudsætning for frivillig kommunesammenlægning, at der sker fuld kompensation, ikke mindst med hensyn til veje, større infrastrukturanlæg, herunder broer.

Der skal henvises til sidste afsnit i høringsskrivelse, jf. bilag 5:

Vi forudsætter at Indenrigsministeren sikrer den nye kommune fuld kompensation for de nye opgaver der tildeles kommunen, herunder opgaver indenfor følgende områder: specialundervisning, socialområdet, erhverv, veje, planlægning, samt natur- og miljø. Lokalt er det en klar forudsætning for en frivillig sammenlægning, at der ydes fuld kompensation såfremt større strukturanlæg, herunder broer som Dronning Alexandrines Bro, Masedsund Broen og Storstrøms Broen bliver overdraget til den nye kommune.



3. Strukturreform, data og statistik

3.1. Indledning og økonomi

Jf. blandt andet høringskrivelsen bliver den fremtidige kommune bestående af – Langebæk Kommune, Møn Kommune, Præstø Kommune og Vordingborg Kommune – en af de 10 arealmæssigt største kommuner i Danmark.

Samtidig bliver det ikke en af de befolkningsmæssigt største kommuner.

Den demografiske udvikling taler heller ikke til fordel for den nye kommune. Udvikling af ældre, overførselsområdet o.l., kan sammenlignes med kommunerne i syd, jf. bilag 4.

Og endelig bliver det heller ikke af de økonomisk mest solide kommuner. Kommunen vil i forhold til kommunerne i nord stå med et svagere skattegrundlag, hvilket også vil gælde udviklingen i skattegrundlaget de kommende år, jf. bilag 4.

Den fremtidige skatteprocent og grundskyldspromille skal fastsættes i relation til gennemsnittet for de fire kommuner (jf. regeringens udtalelser), hvilket kan medføre et finansieringsproblem for den nye kommune.

Jeg skal her ikke forholde mig til gældsætningen pr. indbygger, aktiver pr. indbygger, driftsudgifterne pr. indbygger generelt.

Endvidere har det generelt være regeringens holdning, at strukturreformen som minimum skulle være udgiftsneutral, hvilket nok ikke mindst skal ses i relation til skattestoppet.

En fremtidig økonomisk balance skal ses i forhold til skattegrundlag og generelle tilskud, herunder udligning. Når dette ikke kan nås vil balancen skulle søges i rationaliseringer. Finansieringen af et infrastrukturanlæg kan derfor kun ske ved bortfald af andre anlægsaktiviteter, driftsbesparelser eller skatteniveau og låntagning.

Dog skal man forholde sig til en renovering på et trecifret millionbeløb og et løbende årligt vedligehold på op mod et tocifret millionbeløb, jf. tidligere gennemførte tekniske analyser i Storstrøms Amt.

3.2. Veje

Blandt de nedenfor nævnte nye naboer, er vi den kommune, som skal overtage den største andel af de nuværende amtsveje, jf. bilag 1 og bilag 4. Såvel den nye kommune omkring Næstved og den nye kommune omkring Nykøbing Falster får omlagt væsentlige dele af amtsvejene til statsveje. Og så vidt vidende skal ingen af de andre skal overtage væsentlige broer.



Fordeling af veje	Kommune	Amt	Stat
	I KM		
Langebæk, Møn, Præstø og Vordingborg	823	155	25
Haslev, Rønnede og Fakse	543	99	18
Næstved, Fladså, Suså, Holmegaard og Fuglebjerg	892	177	9
Nykøbing-Falster, Stubbekøbing, Nørre Alslev, Saksøbing, Nysted og Sydfalster	1194	211	34

3.3. Udligning

Udligningssystemet tilgodeser ikke befolkningsmæssigt tynde og arealmæssigt store kommuner.

Dette forhold stiller os overfor en dobbelt udfordring. Vi bliver en arealmæssigt stor kommune med forholdsmæssigt mange km veje, som vi ikke bliver udlignet tilstrækkeligt for, samtidig med udgangspunktet i et tyndt befolkningsgrundlag. Dette forhold indebærer en utilstrækkelig udligning, som samtidig skal ses i lyset af, at skattegrundlaget heller ikke er det højeste.

I udligningssystemet er der heller ikke taget højde for større infrastrukturanlæg, herunder broer, hvilket vil medføre betydeligt større økonomiske udfordringer end de fleste kommuner.

I oplægget til det fremtidige udligningssystem – med sandsynligheden for hovedvægten lagt på udligning i forhold til indbyggertallet – vil den nye kommune ikke blive tilgodeset. Heller ikke vedrørende infrastrukturanlæg.



4. Storstrøms Amt

Storstrøms Amt har mere end en gang forholdt sig til den "manglende vedligehold" af Alexandrines Bro. Opgaven er efter amternes overtagelse af opgaven aldrig været løftet tilstrækkeligt, hvilket nok skal ses i lyset af opgavens størrelse, set i forhold til økonomien. Skulle Alexandrines Bro prioriteres i amtets budget, ville der ikke være midler til ret meget andet.

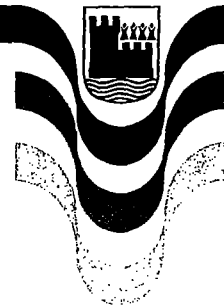
Det har tidligere været analyseret og nævnt, at alene reovering af "strømpillerne" ville beløbe sig til 40 mio. kr. Hertil kommer så reoveringen af brodæk, nydimensionering og maling, hvilket ikke er prissat, jf. tekniske analyser i Storstrøms Amt (og opgivet pr. telefon).

Man kan derfor godt som nævnt i medierne bevæge sig fra et tocifret millionbeløb til et trecifret millionbeløb.

Dette forhold kan derfor – i relation til kommunalreformen - også aflæses i amtets behandling af sagen (Tillægssagsorden i Udvalget for Teknik og Miljø, den 25. oktober 2004 – Fordeling af nuværende amtsveje til kommuner og staten ; Økonomiudvalget, den 27. oktober 2004 – Fordeling af nuværende amtsveje til kommuner og staten), jf. bilag 2 og 3.

I behandlingen anbefales følgende:

M30 ved Bakkebølle & Stege. På denne strækning er der også store trafiktal. Derudover er Stege Sukkerfabrik lukket, hvilket betyder, at alle roer skal køres væk fra øen. Dronning Alexandrines Bro er et meget dyrt enkeltelement på vejen, som en ny kommune næppe kan magte.



5. Vejdirektoratet

Med skrivelse af 28. oktober 2004 har Vejdirektoratet under overskriften "DUT-høring af kommunalreformens lovforslag på Trafikministeriets område" fremsendt høringsmateriale vedrørende kommunalreformens lovforslag på Trafikministeriets område til brug for den forestående DUT-proces. Der var vedlagt følgebrev, udkast til to lovforslag med bilag, beregningsnotater med bilag til to lovforslag samt oversigtstabel, jf. bilag 1.

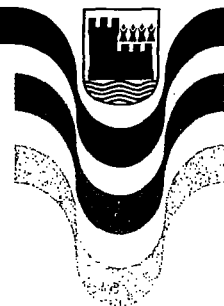
Materialet blev først modtaget den 23. november 2004 fra Storstrøms Amt efter anmodning fra Vordingborg Kommune. Anmodningen skulle igen ses på baggrund af forespørgsel fra pressen, dateret den 22. november 2004. Pressen kunne referere til en skrivelse sendt fra Vejdirektoratet til Storstrøms Amt, som Vordingborg Kommune ikke havde kendskab til.

I materialet kan man udlede følgende:

1. Det offentlige vejnet udgør ca. 72.000 km veje, fordelt med:
 - staten ca. 1.600 km (2,3%)
 - amterne ca. 10.000 (14 %)
 - kommunerne ca. 60.000 (84 %)
2. De ca. 10.000 km amtsveje skal fordeles mellem staten og kommunerne, men med hovedparten til kommunerne.
3. Til kommunerne skal overføres lokalt orienterede veje, herunder amtsveje med lokalpræg, d.v.s. veje med lav trafik og mange vejadgange.
4. Det mest overordnede vejnet overgår til staten. Det gælder veje der indgår i erhvervslivets transportkorridorer, veje der trafikalt og funktionelt hænger sammen med det internationale vejnet, samt andre vejstrækninger af væsentlig betydning for trafikken mellem lands- og egnsdele.
5. Vi skal overtage strækningen Bakkebølle til Stege, inklusiv Alexandrines Bro og Stege Storbro, på trods af at dette er en transportkorridor for erhvervsliv og pendlere, at den funktionelt hænger sammen med det internationale vejnet og strækningen er af væsentlig betydning for trafikken mellem lands- og egnsdele.
6. Blandt vores nye naboer og kommunerne i Storstrøms Amt, er vi den kommune, som skal overtage den største andel af de nuværende amtsveje. Og så vidt vides, skal ingen af de andre kommuner overtage væsentlige broer.



7. Kompensation til kommunerne for overtagelsen af amternes veje vil blive ydet via bloktilskudsordningen (DUT). For både staten og kommunerne gælder, at overtagelsen af veje fra amterne indebærer en vis meradministration, som imidlertid vil blive udlignet ved overførsel af personale fra amterne.
8. Lovforslag skal være udgiftsneutralt for det offentlige, idet amternes udgifter til vejområdet ved nedlæggelse af amterne overføres til kommunerne og staten.
9. I 2003 priser er amternes samlede udgifter til veje opgjort til 1,793 mia. kr. Dette fordeles med 1,262 mia. kr. på driften og 0,531 mia. kr. på anlæg. I 2005 priser vil dette være 2,006 mia. kr.
10. Man beregner en fordeling af amtets ca. 10.000 km veje, med ca. 20% til staten og ca. 80% til kommunerne
11. Man beregner man en økonomisk fordeling af de amtslige driftsmidler vedrørende vejområdet med 30,1 % til staten og 69,9 % til kommunerne.
12. Man beregner man en økonomisk fordeling af de amtslige anlægsmidler vedrørende vejområdet med 30-50 % til staten og 50-70 % til kommunerne.



6. Konklusion og perspektivering

6.1. Konklusion

Staten vil med det foreliggende lovforslag ikke tilføre yderligere midler til vejområdet, da det skal ske udgiftsneutralt for det offentlige.

Samtidig opfatter staten sin overtagelse af dele af amternes vejnet som værende mere krævende, hvorfor man tager sin "broderpart" af de økonomiske midler via DUT. Man tager ca. 20% af amternes vejnet, men tager 30,1% af driftsbudgettet og op til 50% af anlægsbudgettet.

Udligningssystemet og DUT-systemet tilgodeser altså ikke befolkningsmæssigt tynde og arealmæssigt store kommuner, hvorfor vi står overfor en dobbelt udfordring. Mange km veje og et ikke alt for stærkt skattegrundlag, sammenholdt med overtagelsen af opgaver uden tilstrækkelig tilførsel af midler.

I udligningssystemet er der heller ikke taget højde for større infrastrukturanlæg, herunder broer, hvilket vil medføre betydeligt større økonomiske udfordringer for den nye kommune, end de fleste andre kommuner.

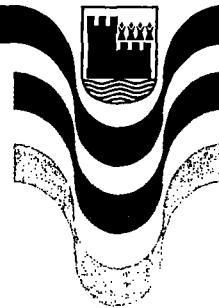
Samtidig er det i henhold til oplægget vedrørende det fremtidige udligningssystem – med sandsynligheden for hovedvægten lagt på udligning i forhold til indbyggertallet – ikke særligt sandsynligt, at den nye kommune vil blive tilgodeset, grundet det store areal og lille befolkning.

Amtet har med deres behandling den 25 og 27. oktober bekræftet, at vejstrækningen mellem Bakkebølle og Stege – inklusiv Alexandrines Bro og Stege Storbro – ikke er en opgave som kan løftes af en kommune, og da slet ikke en lille kommune.

Amtet har med deres tidligere beslutninger vedrørende Alexandrines Bro – tidligere års manglende drift, anlæg og vedligehold af Alexandrines Bro – bekræftet at dette er en tung opgave, selv for et amt med et befolkningsgrundlag på over 250.000 indbyggere. De har ikke kunne prioritere denne opgave indenfor den nuværende økonomi og udligning.

Ser man i øvrigt på Vejdirektoratets materiale, er dette et noget tyndt beslutningsgrundlag, som vidner om en gennemgang, der ikke tager udgangspunkt i viden og kendskab til regionale og lokale forhold, hverken vej-mæssigt, trafikalt, geografisk eller økonomisk. Behandlingen og beslutningen kan derfor kunne ende med at blive noget tilfældig og stille de svageste svagere.

Hvis vi skal overtage strækningen Bakkebølle til Stege, inklusiv Alexandrines Bro og Stege Storbro, sker dette på trods af at dette er en transportkorridor for erhvervsliv og pendlere, at den funktionelt hænger sammen med det internationale vejnet og



strækningen er af væsentlig betydning for trafikken mellem lands- og egnsdele. Altså i modstrid med statens og Vejdirektoratets egne objektive kriterier.

Blandt vores nye naboer og kommunerne i Storstrøms Amt, er vi den kommune, som skal overtage den største andel af de nuværende amtsveje. Og så vidt vides, skal ingen af de andre kommuner overtage væsentlige broer.

Endelig ville det være værdigt for "det store projekt", at alle kendte til den information og data, som bliver skabt på de forskellige områder.

6.2. Perspektivering

Den nye kommune kan ikke løfte økonomien vedrørende større infrastrukturanlæg. Dette vil få betydelige konsekvenser for andet anlæg, øvrig drift, skatteniveau og gældssætningen.

Dette vil igen lægge et pres på de kommunale serviceydelser, bosætning m.v.

Udsigten til fuld kompensation / eller tilnærmelsesvis kompensation er ikke tilstede med Regeringens nuværende beslutningsgrundlag.

Derfor bør man fastholde præciseringen i høringsskrivelse og måske supplere med direkte kontakt til KL, Regering via Indenrigsministeriet og Trafikministeriet, Folketingets partier og pressen.



7. Bilag

1. Skrivelse fra Trafikministeriet, dateret den 28. oktober 2004, modtaget den 23. november 2004 fra Storstrøms Amt efter anmodning fra Vordingborg Kommune
2. Amtslig udvalgsbehandling i Udvalget for Teknik og Miljø, dateret den 25. oktober 2004
3. Amtslig udvalgsbehandling i Økonomiudvalget, dateret den 27. oktober 2004
4. Diverse statistik fra IM og andre
5. Høringsskrivelse fra fire kommuner



Trafikministeriet

Hør!

Amtsrådsforeningen i Danmark
Kommunernes Landsforening

Dato : 27. oktober 2004
J.nr. : 340-21
Deres ref. :
Sagsbeh. : LB

Notat om beregning af de amtslige udgifter på kystbeskyttelses-, dige havne- og lufthavnsområdet

På kystbeskyttelses-, havne-, og lufthavnsområdet overgår amternes kompetencer respektive ejerskaber til kommunerne. På færgefartsområdet ophæves bestemmelserne om amternes kompetence til at varetage færgefart, idet det bemærkes, at en eventuel overførsel af ressourcer fra amter til kommuner ligger inden for Indenrigs- og Sundhedsministeriets ressort.

For alle fire områder er det aftalt, at staten i en overgangsperiode på fire år overtager de økonomiske tilskud, som måtte være afsat i de amtslige budgetter til de respektive formål. Disse tilskud overføres fra staten til de pågældende kystbeskyttelsesprojekter/havne/lufthavne/færgeruter i overgangsperioden.

Oversigt over udgifter

Indledningsvist skal det bemærkes, at de her anførte udgifter er baseret på de opgjorte regnskaber for 2003. Yderligere oplysninger fra det fremsendte spørgeskema vil kunne indgå i drøftelserne af de samlede udgifter på området.

På lufthavns- og havneområdet, herunder færgelejer og små havne i amtligt regi, er der i de amtslige regnskaber identificeret driftsudgifter, herunder tilskud, på 2 mio. kr., og der er ikke i identificeret anlægsudgifter.

Det er dog muligt, at der under amternes udgifter til administration og planlægning afholdes yderligere udgifter til formålet. Det vurderes, at der

Side 2 af 2

under alle omstændigheder er tale om beskedne amtslige udgifter såvel for så vidt angår drifts- som anlægsudgifter for lufthavne og havne.

Udgifterne til kystbeskyttelse og diger er ikke endeligt identificeret i de amtslige regnskaber, men ud fra Kystdirektoratets samarbejde med amterne, herunder også om andre anlæg end kystbeskyttelses anlæg, og amternes ansøgninger om etablering af kystbeskyttelse er det vurderingen, at de samlede driftsudgifter i amterne i dag er 4 mio. kr., mens anlægsudgifterne ligger på 16 mio. kr., hvoraf ca. 13 mio. kr. vedrører aftalen om beskyttelse af Vestkysten i Ringkøbing Amt.

Både stat og amter har bidraget til de store diger på Lolland, Falster og i Syd- og Sønderjylland. For tiden bidrager staten samt Ribe og Sønderjyllands Amter til forstærkning af Rejsby og Ballum Diger, men arbejdet forventes afsluttet i 2005.

Synergieffekter af opgaveændringer mv.

Det er en ny opgave for kommuner selv at skulle forestå kystbeskyttelsesopgaver. For de fleste kommuner vurderes kystbeskyttelse dog at være en sjældent forekommende opgave, ligesom det vurderes at være tilfældet i dag i de fleste amter. Der er derfor næppe alle kystkommuner, der vil have behov for at få tilført medarbejdere fra amterne med relevant kompetence.

På havneområdet kan der være en synergieffekt for så vidt angår havnene i Hanstholm og Rømø, idet de pågældende kommuner allerede deltager i styringen af havnene. Viborg Amt og Hanstholm Kommune har oprettet et kommunalt fællesskab, der driver Hanstholm havn som en kommunal selvstyrehavn, og Sønderjyllands Amt og Skærbæk Kommune har oprettet et kommunalt fællesskab, der driver Rømø havn som en kommunal selvstyrehavn. Trafikministeriet er på den anden side bekendt med, at ved oprettelsen af de kommunale fællesskaber, var det amterne der forestod administrationen.

På de øvrige mindre havne i amtsligt regi, herunder færgelejer, som skal overgå til kommunerne, kan der være tale om mindre synergieffekter i det omfang, de respektive kommuner allerede har havnedrift.

På lufthavnsområdet kan der ligeledes være tale om en synergieffekt, da opgaverne bliver samlet i de kommuner, der allerede deltager i opgaveløsningen.



Trafikministeriet

Kommunernes Landsforening
Amtsrådsforeningen

Dato : 28. oktober 2004
J.nr. : 010-73
Deres ref. :
Sagsbeh. : PTe

DUT-høring af kommunalreformens lovforslag

Hermed følger materiale til DUT-høring af kommunalreformens lovforslag.

./ Der vedlægges udkast til lovforslag vedr.:

- Forslag til lov om ændring af lov om kystbeskyttelse, visse love om digeanlæg, lov om havne og lov om færgefart
- Ændring af lov om offentlige veje, lov om private fællesveje, lov om grundejerbidrag til offentlige veje, lov om vintervedligeholdelse og renholdelse af veje samt lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom

./ Endvidere vedlægges beregningsnotater om de økonomiske konsekvenser af ovenstående lovforslag samt regneark med oversigt over beregningsgrundlaget m.m. Det bemærkes, at der er tale om foreløbige skøn, baseret på de i beregningsnotaterne opgivne forudsætninger, og der knytter sig således betydelig usikkerhed til de anførte skøn. Der gøres i den forbindelse opmærksom på, at vedlagte materiale bedes behandlet fortroligt, da der ikke er tale om en offentlig høring på nuværende tidspunkt.

Det bemærkes at forslag til lov om trafikelskaber med tilhørende beregningsnotat eftersendes på senere tidspunkt.

Der indkaldes i den forbindelse til et indledende møde med deltagelse fra de kommunale parter, Trafikministeriet og Finansministeriet, hvor beregningsgrundlaget og antagelserne kan blive drøftet, **onsdag den 3. november kl. 9-11 i Trafikministeriets mødesal II**. Dagsorden for mødet er som følger:

Side 2 af 2

1. Velkomst og introduktion ved Afdelingschef Helga Theil Thomsen.
2. Drøftelse af lovforslag og beregningsnotat for så vidt angår vejområdet.
3. Drøftelse af lovforslag og beregningsnotat for så vidt angår kystbeskyttelse m.m.
4. Drøftelse af den videre proces, herunder aftale næste møde.
5. Eventuelt.

Med henblik på overholdelse af tidsfristerne i forhold til den senere centrale DUT-proces, kan vi orientere om, at den decentrale DUT-proces og møderække skal være afsluttet senest den 17. november 2004.

Med venlig hilsen

Helga Theil Thomsen

Trafikministeriet
Udkast
28. oktober 2004

Forslag

til

Lov om ændring af lov om offentlige veje, lov om private fællesveje, lov om grundejerbidrag til offentlige veje, lov om vintervedligeholdelse og renholdelse af veje samt lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom

(Udmøntning af kommunalreformen for så vidt angår vej- og ekspropriationslovgivningen)

§ 1

I lov om offentlige veje, jf. lovbekendtgørelse nr. 671 af 19. august 1999, som ændret senest ved § 1 i lov nr. 233 af 2. april 2003, foretages følgende ændringer:

1. I § 1, stk. 1, udgår ", amtskommune"

2. I § 1, stk. 2, udgår ", landeveje"

3. § 2, stk. 5, affattes således:

"Stk. 5. Kommunalbestyrelserne er forvaltningsmyndighed for kommunevejene."

4. § 4, stk. 1, affattes således:

"§ 4. Kommunalbestyrelsens afgørelser efter denne lov, kan påklages til trafikministeren for så vidt angår retlige spørgsmål, jf. dog stk. 2."

5. § 5 affattes således:

"§ 5. Tvister mellem kommunale vejbestyrelser indbyrdes om vejvæsenet afgøres af trafikministeren.

Stk. 2. Tvister mellem en vejbestyrelse og et forsyningsselskab om ledninger i og over vejareal, jf. §§ 101 og 106, afgøres af trafikministeren."

6. I § 7, stk. 2, udgår "amtsråds og"

7. § 8 stk. 2, ophæves.

Stk. 3 bliver herefter stk. 2.

8. Overskriften til § 9: "Vejregnskaber" ophæves.

9. § 9 ophæves.

10. I § 10, stk. 3, udgår "amtskommunal eller"

11. I § 11 udgår "amtskommunale og"

12. I § 14, stk. 3, udgår "amtskommunale og"

13. I § 14, stk. 4, udgår "landevej eller"

14. I § 16 udgår "amtskommunale og"

15. I § 17 udgår "amtskommunale eller"

16. I § 20 udgår "amtskommune eller"

17. Overskriften til § 21 og § 22: "Landeveje" ophæves.

18. § 21 og § 22 ophæves.

19. § 23 stk. 2, ophæves.

20. § 24 affattes således:

"§ 24. Forinden der træffes beslutning om anlæg, nedlæggelse af, forlægning af eller gennemførelse af større arbejder på kommuneveje, herunder væsentlige ændringer i tværprofilet m.v., der får betydning for vejens kapacitet, skal Vejdirektoratet have lejlighed til at udtale sig, hvis den pågældende kommunevej skærer, vil skære, har eller får forbindelse med en bestående eller planlagt hovedlandevej eller en bestående rutenummereret vej i øvrigt."

21. § 28 affattes således:

"§ 28. Forinden et kommunalt vejanlæg optages på kommunalbestyrelsens vejplan, skal de kommuner, hvis veje vil skære eller få forbindelse med det planlagte vejanlæg, have lejlighed til at udtale sig.

22. § 29 affattes således:

"§ 29. Hvis et kommunalt vejanlæg vil skære eller få forbindelse med en bestående eller planlagt hovedlandevej, eller en bestående rutenummereret vej i øvrigt, skal

Vejdirektoratet have lejlighed til at udtale sig, inden vejanlægget optages på kommunalbestyrelsens vejplan."

23. § 30, stk. 3 og 4, ophæves.

24. I § 34, stk. 1, 3. pkt. ændres "og landeveje og 50 m ved kommuneveje" til: "og andre rutenummererede veje og 50 m ved øvrige kommuneveje"

25. § 35, stk. 2, affattes således:

"Stk. 2. Forinden bestemmelse træffes efter stk. 1 med hensyn til hovedlandeveje, skal de kommunale myndigheder, i hvis område vejen forløber, have adgang til at udtale sig."

26. I § 46, stk. 2, udgår "amtskommunal eller"

27. I § 46, stk. 3, udgår "amtskommunale og"

28. I § 47, stk. 1, udgår "amtskommunal eller"

29. I § 48, stk. 1, udgår "det amtsråd eller"

30. § 57 affattes således:

"§ 57. Til afgørelse af erstatningsspørgsmålet, jf. § 52, nedsætter trafikministeren taksationskommissioner og fastsætter deres forretningsområder.

Stk. 2. En taksationskommission består af 3 medlemmer. Trafikministeren udnævner for en 6-årig periode en formand, der skal have juridisk kandidateksamen. Formanden udtager til den enkelte sag 2 medlemmer fra en kommunal liste, jf. stk. 3.

Stk. 3. I hver kommune udpeger kommunalbestyrelsen 2 personer, der for kommunalbestyrelsens funktionstid optages på en liste over medlemmer af den taksationskommission, som omfatter kommunen."

31. § 58, stk. 2 og 3, affattes således:

"Stk. 2. En overtaksationskommission består af 5 medlemmer. Trafikministeren udnævner for en 6-årig periode en formand, der skal have juridisk kandidateksamen, og 2 faste medlemmer med suppleanter. Formanden udtager til den enkelte sag yderligere 2 medlemmer fra en kommunal liste, jf. stk. 3.

Stk. 3. I hver kommune udpeger kommunalbestyrelsen 1 person, der for kommunalbestyrelsens funktionstid optages på en liste over medlemmer af den overtaksationskommission, som omfatter kommunen."

32. I § 66, stk. 2, ændres "Boligministeren" til: "Miljøministeren"

33. § 67 ophæves.

34. § 70, stk. 2, affattes således:

"Stk. 2. Etableres der til en kommunevej adgang som nævnt i stk. 1 i mindre afstand end 100 m – i bymæssige bebyggelser dog i mindre afstand end 50 m – fra en hovedlandevej, skal der tillige indhentes tilladelse fra Vejdirektoratet."

35. § 71, stk. 5, affattes således:

"Stk. 5. Når benyttelse af adgang, som nævnt i stk. 1-4, ønskes ved kommunevej i mindre afstand end 100 m – i bymæssige bebyggelser dog i mindre afstand end 50 m – fra en hovedlandevej, skal der tillige indhentes tilladelse fra Vejdirektoratet."

36. I § 72 udgår "landeveje samt"

37. § 73, stk. 3, affattes således:

"Stk. 3. Forinden adgangsbestemmelser fastsættes, skal vejbestyrelsen forhandle med den myndighed, der udarbejder

kommuneplan for området."

38. I § 73, stk. 4, ændres "en af de myndigheder" til: "den myndighed"

39. I § 89, stk. 1, udgår ", landeveje"

40. I § 96, stk. 1, udgår ", amtskommune"

41. § 104, stk. 2, affattes således:

"Stk. 2. Til oprettelse eller udvidelse af tankanlæg på eller ved kommuneveje i mindre afstand end 100 m – i bymæssig bebyggelse dog i mindre afstand end 50 m – fra en hovedlandevej skal der tillige indhentes tilladelse fra Vejdirektoratet."

42. § 106, stk. 1, affattes således:

"§ 106. Arbejder på ledninger i eller over kommuneveje, herunder nødvendig flytning af ledninger m.v. i forbindelse med vejens regulering eller omlægning, bekostes af vedkommende ledningsejer, medmindre andet er særligt bestemt ved overenskomst eller kendelse afsagt af en ekspropriationskommission nedsat i henhold til lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom eller afgørelse truffet af en kommunalbestyrelse efter vandforsyningslovens §§ 37 og 38, jf. § 40."

43. I § 114, stk. 1, udgår "amtskommunale eller"

§ 2

I lov om private fællesveje, jf. lovbekendtgørelse nr. 670 af 19. august 1999, som ændret ved § 2 i lov nr. 292 af 28. april 2000 og § 3 i lov nr. 172 af 19. marts 2001, foretages følgende ændringer:

1. I § 1 udgår ", amtskommune"

2. I § 13, stk. 1, ændres "lov om by- og landzoner" til: "lov om planlægning".

3. I § 52, stk. 1, affattes således:

"§ 52. Arbejder på ledninger i eller over private fællesveje og udlagte private fællesveje, herunder nødvendig flytning af ledninger m.v. i forbindelse med vejens regulering eller omlægning, bekostes af vedkommende ledningsejer, medmindre andet er særligt bestemt ved overenskomst eller kendelse afsagt af en ekspropriationskommission nedsat i henhold til lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom eller afgørelse truffet af en kommunalbestyrelse efter vandforsyningslovens §§ 37 og 38, jf. § 40."

§ 3

I lov om grundejerbidrag til offentlige veje, jf. lovbekendtgørelse nr. 713 af 11. september 1997, foretages følgende ændringer:

1. I § 1, stk. 1 og 2, udgår ", amtskommune"

2. § 2, stk. 1, 2. pkt., ophæves.

3. I § 2, stk. 2, udgår "og landeveje"

4. § 2, stk. 3, ophæves.

5. § 19 affattes således:

"§ 19. Kommunalbestyrelsen bistår Vejdirektoratet med administration af vejbidrag for hovedlandeveje efter regler, der fastsættes af trafikministeren efter forhandling med Kommunernes Landsforening."

6. § 20, stk. 1, affattes således:

"§ 20. Kommunalbestyrelsers afgørelser efter denne lov, kan påklages til trafikministeren

for så vidt angår retlige spørgsmål."

§ 4

I lov om vintervedligeholdelse og renholdelse af veje, jf. lovbekendtgørelse nr. 714 af 11. september 1997, som ændret ved § 3 i lov nr. 292 af 28. april 2000, foretages følgende ændringer:

1. I § 1, stk. 1 og 2, udgår ", amtskommune"

2. § 1, stk. 4, affattes således:

"Stk. 4. Ved private fællesveje og stier forstås i denne lov de veje, gader, broer, pladser og stier, der uden at være offentlige, jf. stk. 1, og 2, tjener som færdselsareal for anden ejendom end den ejendom, hvorpå vejen eller stien er beliggende, når ejendommene er i særlig eje."

3. I § 5, stk. 3, ændres "amtsrådet" til: "Vejdirektoratet".

4. § 9, stk. 3, affattes således:

"Stk. 3. Bestemmelsen i stk. 1 finder ikke anvendelse på veje i private skove, der er åbne for offentlighedens færdsel efter § 23 i lov om naturbeskyttelse."

5. § 19 affattes således:

"§ 19. Kommunalbestyrelsers afgørelser efter denne lov, kan påklages til trafikministeren for så vidt angår retlige spørgsmål.
Stk. 2. Klagefristen er 4 uger fra den dag, afgørelsen er meddelt den pågældende. For beslutninger, hvorom der er udfærdiget offentlig kundgørelse, regnes klagefristen fra offentliggørelsen. Når der er særlig grund dertil, kan klagemyndigheden dog efter forud

indhentet udtalelse fra vejbestyrelsen se bort fra overskridelse af klagefristen.

Stk. 3. Afgørelser, som kan påklages, skal indeholde oplysning om, til hvilken myndighed klage kan ske, og om fristen for indgivelse af klage.

Stk. 4. Klage over en beslutning fritager ikke klageren for at efterkomme denne.

Klagemyndigheden kan dog bestemme, at klagen skal have opsættende virkning.

Stk. 5. Afgørelser, der kan påklages efter stk. 1, kan ikke indbringes for domstolene, før denne klageadgang er udnyttet. Søgsmål skal være anlagt inden 6 måneder efter, at klagemyndighedens afgørelse er meddelt."

6. Efter § 19 indsættes:

"§ 19 a. Trafikministeren kan bemyndige Vejdirektoratet eller en anden statslig myndighed under Trafikministeriet til at udøve de beføjelser, der i denne lov er tillagt trafikministeren.

Stk. 2. Trafikministeren kan fastsætte regler om adgangen til at påklage afgørelser, der er truffet i henhold til bemyndigelse efter stk. 1, herunder at afgørelserne ikke skal kunne indbringes for trafikministeren."

§ 5

I lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom, jf.

lovbekendtgørelse nr. 672 af 19. august 1999, som ændret ved § 57 i lov nr. 145 af 25. marts 2002 og § 2 i lov nr. 156 af 12. marts 2003, foretages følgende ændringer:

1. I § 3, *stk. 4*, ændres "borgerlig straffelov" til: "straffeloven".

2. § 6, *stk. 1 og 2*, affattes således:

"§ 6. Hver ekspropriationskommission består af 5 medlemmer. Formanden er en af de i § 4 nævnte kommissarier ved statens ekspropriationer. Formanden udtager 4 medlemmer til behandlingen af sager

vedrørende et konkret anlæg, heraf 2 medlemmer fra en af trafikministeren udfærdiget liste og 2 medlemmer fra en kommunal liste, jf. *stk. 2*.

Stk. 2. Trafikministeren udpeger 8 personer, der for en 6-årig periode optages på en liste over statslige medlemmer af ekspropriationskommissionerne. I hver kommune udpeger kommunalbestyrelsen 1 person for kommunalbestyrelsens funktionstid. De kommunale medlemmer optages på lister svarende til kommissariernes forretningsområder, jf. § 4."

3. § 7, *stk. 2 og 3*, affattes således:

"*Stk. 2.* En taksationskommission består af 5 medlemmer. Formanden, der skal have juridisk kandidateksamen, udnævnes af kongen for en 6-årig periode. Formanden udtager til den enkelte sag 4 medlemmer, heraf 2 medlemmer fra en af trafikministeren udfærdiget liste og 2 medlemmer fra en kommunal liste, jf. *stk. 3*.

Stk. 3. Trafikministeren udpeger 8 personer, der for en 6-årig periode optages på en liste over statslige medlemmer af taksationskommissionerne. I hver kommune udpeger kommunalbestyrelsen 1 person, der for kommunalbestyrelsens funktionstid optages på en liste over medlemmer af den taksationskommission, som omfatter kommunen."

4. I § 13, *stk. 2*, ændres "Landbrugsministeriet" til: "Ministeriet for Fødevarer, Landbrug og Fiskeri"

5. I § 27, *stk. 4*, ændres "Landbrugsministeren" til: "Miljøministeren"

6. § 30 ophæves.

§ 6

Stk. 1. Loven træder i kraft den 1. januar

2007, jf. dog stk. 2.

Stk. 2. § 4, nr. 6, træder i kraft den 1. juli 2005.

Stk. 3. Med virkning fra den 1. januar 2007 klassificeres de i bilag 1 angivne landeveje, der hidtil er blevet bestyret af amterne, som hovedlandeveje.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

1. Lovforslagets baggrund og hovedindhold

Lovforslaget er en del af den samlede lovgivningsmæssige gennemførelse af en ny kommunalreform.

Forslaget er således et led i udmøntningen af regeringens aftale fra juni 2004 med Dansk Folkeparti om en strukturreform og den efterfølgende aftalte udmøntningsplan fra september 2004.

Aftalen indebærer, at der gennemføres en kommunalreform, som grundlæggende ændrer rammerne for varetagelsen af de offentlige opgaver og den offentlige service i Danmark.

Reformen tegner en ny offentlig sektor, hvor kommuner, regioner og stat har hver sin opgavemæssige identitet. Staten fastlægger de overordnede rammer. Kommunerne varetager de direkte borgerrettede opgaver og bliver dermed for borgere og virksomheder hovedindgangen til den offentlige sektor. Fem nye regioner får ansvaret for sundhedsvæsenet samt regionale udviklingsopgaver og får ansvaret for at løse visse driftsopgaver for kommunerne.

Reformen indebærer, at amtskommunerne, Hovedstadens Sygehusfællesskab og Hovedstadens Udviklingsråd nedlægges, at der sker en ny fordeling af de opgaver, der løses i den offentlige sektor, mellem kommuner, regioner og statslige myndigheder, og at antallet af

skatteudskrivende niveauer reduceres til tre til to.

Det foreliggende lovforslag udmønter reformen for så vidt angår vej- og ekspropriationslovgivningen. Lovforslaget indeholder samtidig en angivelse af de amtsveje, der i forbindelse med reformen foreslås at overgå til staten.

Vejlovgivningen består af fire centrale love og en række administrativt fastsatte forskrifter. De fire love er lov om offentlige veje (vejloven), lov om private fællesveje (privatvejsloven), lov om grundejerbidrag til offentlige veje (vejbidragsloven) og lov om vintervedligeholdelse og renholdelse af veje (vintervedligeholdelsesloven). Lovene bygger på en inddeling af de offentlige veje i tre niveauer svarende til den nuværende administrative inddeling af den offentlige sektor, hvor de mest overordnede veje bestyres af staten ved Vejdirektoratet (hovedlandeveje), mens amter og kommuner bestyrer henholdsvis landeveje og kommuneveje. Opgaverne på vejområdet vedrørende de offentlige veje er således i dag fordelt på ca. 290 administrative enheder. Længden af det offentlige vejnet udgør i alt knap 72.000 km. Heraf administrerer staten godt 1.600 km svarende til 2,3 pct. af det samlede offentlige vejnet. Amterne administrerer ca. 10.000 km svarende til knap 14 pct., mens kommunerne administrerer ca. 60.000 km veje svarende til knap 84 pct. af det samlede offentlige vejnet.

I henhold til aftalen om en kommunalreform

skal de nuværende tre vejbestyrelsesniveauer reduceres til to med henblik på at gøre administrationen af de offentlige veje mere enkel og overskuelig. Strukturen skal samtidig sikre nærhed i forvaltningen og et sammenhængende overordnet vejnet for trafikken mellem de større byer, transportknodepunkter og international trafik. De ca. 10.000 km veje, som amterne bestyrer, fordeles mellem kommunerne og staten. Nedlæggelsen af amterne og den ændrede kommunale inddeling med større og dermed færre kommuner indebærer således, at opgaverne på vejområdet fremover vil blive fordelt på væsentlige færre administrative enheder end hidtil.

Efter aftalen skal hovedparten af de nuværende amtsveje overgå til kommunerne. Det gælder bl.a. alle lokalt orienterede veje, herunder amtsveje med lokalpræg, dvs. veje med lav trafik og mange vejadgange.

De mest overordnede veje forudsættes overført til staten. Det gælder veje, der indgår i erhvervslivets transportkorridorer, veje, der trafikalt og funktionelt hænger sammen med det internationale vejnet, samt andre vejstrækninger af væsentlig betydning for trafikken mellem lands- og egnsele.

Som en konsekvens af at amterne nedlægges, er det nødvendigt at ændre en række bestemmelser i vejlovgivningen. Ændringerne er indeholdt i lovforslagets §§ 1-4.

Lovforslagets § 5 indeholder de ændringer, der er nødvendige i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom. Ændringerne vedrører navnlig bestemmelserne om udpegning af de medlemmer til ekspropriationskommissioner og taksationskommissioner, som amterne hidtil har udpeget.

Efter lov om offentlige veje § 14, stk. 1, bestemmes det ved lov, hvilke offentlige veje, der skal være hovedlandeveje (statsveje). I overensstemmelse hermed foreslås med lovforslagets § 6, stk. 3, en opregning i loven af hvilke af de nuværende landeveje (amtsveje), der ved amternes nedlæggelse skal overgå til staten som hovedlandeveje, jf. ovenfor.

2. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

De ændringer, som foreslås i §§ 1-5, er i alt væsentligt en følge af, at amterne nedlægges, og at amternes nuværende funktioner, herunder som vejbestyrelse for amtsvejene, dermed ophører. Der er tale om konsekvensændringer, som ikke i sig selv vurderes at have økonomiske eller administrative konsekvenser for det offentlige.

Den ændrede opgavefordeling, som følger af, at amternes veje og de administrative opgaver, som knytter sig hertil, overføres til henholdsvis staten og kommunerne, forudsættes at være udgiftsneutral for det offentlige, idet amternes udgifter til vejområdet fordeles mellem staten og kommunerne.

Kompensationen til kommunerne for overtagelsen af amternes veje vil blive ydet via bloktilskudsordningen. For både staten og kommunerne gælder, at overtagelsen af veje fra amterne indebærer en vis meradministration, som imidlertid vil blive udlignet ved overførsel af personale fra amterne.

[For så vidt angår de nærmere økonomiske konsekvenser for stat, amter og kommuner henvises til særskilt økonominotat.]

3. Miljømæssige konsekvenser

Forslaget har ikke miljømæssige konsekvenser.

4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet

[Lovforslaget har været forelagt Erhvervs- og Selskabsstyrelsens Center for Kvalitet i ErhvervsRegulering, som har vurderet, at forslaget ikke indeholder økonomiske eller administrative konsekvenser for erhvervslivet. Det er derfor ikke blevet forelagt et af Økonomi- og Erhvervsministeriets virksomhedspaneler.]

5. Forholdet til EU-retten

Forslaget indeholder ikke EU-retlige

aspekter.

6. Høring

[Lovforslaget har været i høring hos følgende myndigheder og organisationer:

Amtsrådsforeningen i Danmark,
Kommunernes Landsforening, Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune.]

Høringssvarene vil blive fremsendt til Folketingets Trafikudvalg ledsaget af de kommentarer, som udtalelserne måtte give anledning til.

Samlet vurdering af lovforslagets konsekvenser

	Positive konsekvenser/mindreudgifter	Negative konsekvenser/merudgifter
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og amtskommuner	Lovforslaget er udgiftsneutralt for det offentlige, idet amternes udgifter til vejområdet ved nedlæggelse af amterne overføres til kommunerne og staten.	Ingen
Administrative konsekvenser for stat, kommuner og amtskommuner	Ingen	Ingen, idet den øgede administration for kommunerne og staten, som følger med et større vejnet, modsvares af, at amternes personale på vejområdet overføres til kommunerne og staten
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen
Miljømæssige konsekvenser	Ingen	Ingen
Forholdet til EU-retten	Lovforslaget indeholder ikke EU-retlige aspekter	

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1

Vejlovens § 1 indeholder en definition af, hvad der i loven forstås ved "offentlige veje"

Kommunalreformen indebærer, at de nuværende tre vejbestyrelsesniveauer – stat, amter og kommuner – reduceres til to, idet amterne nedlægges.

Som konsekvens heraf ophæves henvisningen til amtskommunerne som forvaltningsmyndighed i definitionen af offentlige veje.

Til nr. 2

Vejloven inddeler de offentlige veje i hovedlandeveje, landeveje og kommuneveje. Betegnelsen "landeveje" er overalt i loven anvendt som betegnelse for veje, der administreres af amterne. Med nedlæggelsen af amterne ophæves betegnelsen "landeveje" i lovens § 1, stk. 2, og alle andre steder i loven, hvor betegnelsen er anvendt.

Til nr. 3

Vejlovens § 2 fastlægger myndighedsansvaret for de offentlige veje. Efter bestemmelsen er trafikministeren øverste forvaltningsmyndighed for hovedlandevejene. Amtsrådene er forvaltningsmyndighed for landevejene, og kommunalbestyrelserne er

forvaltningsmyndighed for kommunevejene.

Ved nedlæggelsen af amterne ophører amtsrådenes funktion som forvaltningsmyndighed på vejområdet. Forslaget til vejlovens § 2, stk. 5, er en konsekvens heraf.

Til nr. 4

Efter vejlovens § 4, stk. 1, kan amtsråds og kommunalbestyrelses afgørelser vedrørende forhold, der er omfattet af loven, med visse begrænsninger påklages til trafikministeren.

Med nedlæggelsen af amterne er der ikke længere grundlag for at kunne klage til trafikministeren over amtsrådenes afgørelser i henhold til vejloven. Forslaget til vejlovens § 4, stk. 1, er en konsekvens heraf.

Til nr. 5

Kompetencen til at afgøre tvister mellem kommunale vejbestyrelser indbyrdes vedrørende vejvæsenet har hidtil været delt mellem amtsrådet og trafikministeren afhængig af, om tvisten vedrører kommuner i samme amt eller kommuner i forskellige amter.

Som konsekvens af nedlæggelsen af amterne ændres bestemmelsen i vejlovens § 5 om behandlingen af tvister, således at alle tvister fremover afgøres af trafikministeren.

Til nr. 6

Efter bestemmelsen i vejlovens § 7, stk. 2, kan trafikministeren bl.a. fastsætte regler om

amtsråds og kommunalbestyrelses medvirken ved tilvejebringelse af data vedrørende vejvæsenet. Som følge af nedlæggelsen af amterne ændres bestemmelsen, så den alene gælder i forhold til kommunerne.

Til nr. 7

Ændringen er en følge af, at amterne nedlægges.

Til nr. 8 og 9

Efter den gældende bestemmelse i vejlovens § 9 kan trafikministeren efter forhandling med indenrigsministeren fastsætte formen for amtskommuners og kommuners vejregnskaber samt pålægge amtskommuner og kommuner at indsende årlige oplysninger om vejbudgetter og afholdte vejjudgfter.

I forbindelse med overvejelserne om ændring af bestemmelsen, som følge af nedlæggelsen af amterne, har det været drøftet med Indenrigs- og Sundhedsministeriet, om der fortsat er behov for at opretholde en særlig bestemmelse i vejloven om kommuners vejregnskaber under hensyn til, at der i lov om kommuners styrelse §§ 46 og 57 er hjemmel for Indenrigs- og Sundhedsministeren til at fastsætte regler vedrørende formen for kommuners årsbudget, flerårige budgetoverslag, regnskab, m.v. De nærmere regler herfor er fastsat i "Budget- og Regnskabssystem for kommuner og amtskommuner", jf. bekendtgørelse nr. 1095 af 12. december 2003 om kommuners budget- og regnskabsvæsen, revision m.v. Der er mellem de to ministerier enighed om, at der ikke er behov for at opretholde den særlige bestemmelse om vejregnskaber i vejlovens § 9. Bestemmelsen og den tilhørende overskrift foreslås derfor ophævet.

Til nr. 10-16

Ændringerne er en følge af, at amterne nedlægges.

Til nr. 17 og 18

§§ 21 og 22 i vejloven indeholder under overskriften "Landeveje" bestemmelser om anlæg m.m. af den del af det offentlige vejnet, der administreres af amterne. Med nedlæggelsen af amterne bortfalder grundlaget for disse bestemmelser.

Til nr. 19 og 20

§§ 23 og 24 i vejloven indeholder under overskriften "Kommuneveje" bestemmelser om anlæg m.m. af den del af det offentlige vejnet, der administreres af kommunerne. Bestemmelserne foreskriver en pligt for kommunerne til i visse tilfælde at høre andre vejbestyrelser, hvis anlægsarbejder på en kommunevej berører en skærende hovedlandevej (statsvej) eller landevej (amtsvej).

Som følge af nedlæggelsen af amterne bortfalder grundlaget for i forbindelse med gennemførelsen af anlægsarbejder på kommunevejene at høre amterne. I forbindelse med den ændring af § 23, stk. 2, og § 24, som nødvendiggøres heraf, er det fundet hensigtsmæssigt at præcisere og udvide kommunernes pligt til at høre Vejdirektoratet forud for en beslutning om gennemførelse af større arbejder på det kommunale vejnet, hvis arbejdet kan få konsekvenser for trafikafviklingen og trafiksikkerheden på en tilstødende eller planlagt hovedlandevej eller rutenummeret vej, der bestyres af en anden kommunalbestyrelse. Formålet med høringspligten er at undgå, at større arbejder på en kommunevej får utilsigtede negative konsekvenser for trafikken på det overordnede vejnet. Reglerne om høring af Vejdirektoratet foreslås samlet i en ny § 24. Høringspligten omfatter ikke alene tilfælde,

hvor en kommune ønsker at foretage fysiske ændringer i en kommunevejs udformning, men gælder også, hvis en kommune med f.eks. trafiktekniske midler, signaler m.v. ønsker at gennemføre ændringer, der væsentligt kan ændre vejens kapacitet, således at det påvirker trafikafviklingen på det tilstødende overordnede vejnet.

Til nr. 21

Vejlovens § 28 foreskriver, at amtsrådet, forinden et nyt landevejsanlæg optages på amtsrådets vejplan, skal høre Vejdirektoratet og kommunalbestyrelsen i de kommuner, i hvis område vejen forløber. Med nedlæggelsen af amterne bortfalder grundlaget for denne bestemmelse.

Da planer om nyt kommunalt vejanlæg kan få konsekvenser for vejplanlægningen eller trafikafviklingen på veje i nabokommunerne, forslås den gældende bestemmelse i § 28 erstattet af en ny bestemmelse, hvorefter der forinden et kommunalt vejanlæg optages på kommunens vejplan, skal ske høring af de kommuner, hvis veje vil skære eller få forbindelse med det planlagte vejanlæg.

Til nr. 22

Som følge af nedlæggelsen af amterne er det nødvendigt at ændre § 29. Ved den nye affattelse af bestemmelsen udgår den gældende bestemmelses 1. pkt. Samtidig præciseres kommunalbestyrelsens pligt til at høre Vejdirektoratet inden optagelse af et nyt vejanlæg på kommunens vejplan, hvis det pågældende vejanlæg vil skære eller få forbindelse med en bestående eller planlagt hovedlandevej eller bestående rutenummereret vej i øvrigt.

Til nr. 23-29

Ændringerne er en følge af at amterne nedlægges, og at betegnelsen "landeveje" i

vejloven udgår.

Efter vejlovens § 34, stk. 1, kan der til sikring af muligheden for at udvide en offentlig vej pålægges byggelinier på begge sider af vejen med en indbyrdes afstand på op til 100 m ved hovedlandeveje og landeveje og 50 m ved kommuneveje. For nogle af de landeveje, der skal overgå til kommunerne, kan der således være pålagt byggelinier på op til 100 m, ligesom der også fremtidigt kan være behov for at sikre visse af disse veje udvidelsesmulighed med byggelinier op til 100 m. Det forslås derfor, at der kan pålægges byggelinier på op til 100 m på hovedlandeveje og andre rutenummererede (kommune)veje dvs. de mest betydende kommuneveje, mens der på øvrige kommuneveje, som hidtil, kan pålægges byggelinier med en indbyrdes afstand på op til 50 m.

Til nr. 30

Efter vejlovens § 57 nedsætter trafikministeren til afgørelse af erstatningsspørgsmålet i ekspropriationssager én eller flere taksationskommissioner for hver amtsrådsreds. En taksationskommission består af 3 medlemmer, hvoraf formanden udnævnes af trafikministeren. Ved behandlingen af den enkelte sag udtager formanden 2 medlemmer fra en liste over medlemmer af taksationskommissionen udpeget af vedkommende amtsråd. I forbindelse med nedlæggelsen af amterne er der behov for at ændre reglerne om taksationskommissionernes virkeområde samt reglerne om udpegning af medlemmer til kommissionerne.

For så vidt angår taksationskommissionernes geografiske virkeområde, der har fulgt den nuværende amtsinddeling foreslås det, at det overlades til trafikministeren at fastsætte kommissionernes forretningsområder,

svarende til hvad der gælder for overtaksationskommissionerne, jf. § 58, stk.

1. Der vurderes ikke umiddelbart at være behov for at ændre antallet af taksationskommissioner (16 kommissioner) som følge af kommunalreformen, men kommissionernes forretningsområder vil blive tilpasset i forhold til den nye kommuneinddeling.

Med hensyn til udpegningen af medlemmer til kommissionerne foreslås det, at de medlemmer, som hidtil er blevet udpeget af amtsrådene, fremover udpeges af de nye kommuner. Herved bevares kommissionernes lokale element.

Det foreslås, at hver kommune udpeger 2 medlemmer til taksationskommissionerne. Antallet af medlemmer, der udpeges på landsplan til taksationskommissionerne vil hermed ikke adskille sig væsentligt fra det antal medlemmer, som udpeges i dag.

De af kommunerne udpegede medlemmer optages på en liste pr. taksationskommission svarende til taksationskommissionens forretningsområde, hvorfra kommissionens formand kan udtage medlemmer til behandlingen af den enkelte sag.

Medlemmerne udpeges for kommunalbestyrelsens funktionstid. Indtil formanden har modtaget meddelelse om udpegningen af nye medlemmer, kan han udtage medlemmer fra den hidtidige liste.

I forbindelse med ændringen af reglerne for udpegning af medlemmer til taksationskommissionerne er det fundet hensigtsmæssigt samtidig i loven at tidsbegrænse funktionsperioden for kommissionernes formænd til 6 år med mulighed for genudpegning, svarende til hvad der gælder i relation til formændene for overtaksationskommissionerne.

Til nr. 31

Efter vejlovens § 58 nedsætter trafikministeren et antal overtaksationskommissioner til at efterprøve de afgørelser, der er truffet af taksationskommissionerne, jf. § 57. Ministeren fastsætter overtaksationskommissionernes forretningsområde.

En overtaksationskommission består af 5 medlemmer. Formanden og 2 faste medlemmer udnævnes af trafikministeren. Formanden udtager til den enkelte sag yderligere 2 medlemmer fra en liste over medlemmer af overtaksationskommissionen udpeget af vedkommende amtsråd. Ligesom for taksationskommissionerne gælder, at nedlæggelsen af amterne nødvendiggør en ændring af reglerne for udpegningen af medlemmer til overtaksationskommissionerne. Der er derimod ikke behov for at ændre reglerne om kommissionernes forretningsområde, som fastsættes af trafikministeren. Der vurderes ikke umiddelbart at være behov for at ændre antallet af overtaksationskommissioner (7 kommissioner) som følge af kommunalreformen, men overtaksationskommissionernes forretningsområder, som hidtil har fulgt amtsinddelingen, vil blive tilpasset i forhold til den nye kommuneinddeling.

Det foreslås, at kommunerne overtager udpegningen af medlemmer til overtaksationskommissionerne fra amterne, idet hver kommune udpeger 1 medlem til kommissionerne. Herved bevares kommissionernes lokale element.

Antallet af medlemmer, der udpeges på landsplan til overtaksationskommissionerne vil hermed ikke adskille sig væsentligt fra det antal medlemmer, som udpeges i dag.

De af kommunerne udpegede medlemmer optages på en liste pr. overtaksationskommission svarende til overtaksationskommissionens forretningsområde, hvorfra kommissionens formand kan udtage medlemmer til behandlingen af den enkelte sag.

Medlemmerne udpeges for kommunalbestyrelsens funktionstid. Indtil formanden har modtaget meddelelse om udpegningen af nye medlemmer, kan han udtage medlemmer fra den hidtidige liste.

Til nr. 32

Henvisningen til boligministeren ændres, idet sager, der vedrører Kort & Matrikelstyrelsen, nu henhører under miljøministeren.

Til nr. 33

Efter vejlovens § 67 er dokumenter, udskrifter og attester m.v., der udfærdiges i forbindelse med ekspropriationer efter loven, fritaget for stempelafgifter til det offentlige.

Efter at stempelafgiften på dokumenter i forbindelse med overdragelse af fast ejendom blev afskaffet med virkning fra 1. januar 2000, jf. lov nr. 383 af 2. juni 1999, er bestemmelsen ikke længere relevant, og foreslås derfor ophævet. Der henvises i øvrigt til bemærkningerne til § 5, nr. 4, vedrørende § 30 i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

Til nr. 34-36

Ændringerne er en følge af, at amterne nedlægges, og at betegnelsen "landeveje" i vejloven udgår. Det er fundet hensigtsmæssigt i den forbindelse at tilpasse § 70, stk. 2, og § 71, stk. 5, sprogligt.

Til nr. 37 og 38

Med kommunalreformen bliver der kun to niveauer i den konkrete fysiske planlægning: Kommuneplanen og landsplanen. Kommuneplanerne bliver det dokument, der samler konkrete bestemmelser for arealanvendelsen og erstatter dermed regionplanerne. Som følge heraf ændres § 73, stk. 3 og 4, hvorefter vejbestyrelsen, inden den fastsætter adgangsbestemmelser, bl.a. skal forhandle med den myndighed, der udarbejder regionplan.

Til nr. 39 og 40

Ændringerne er en følge af at amterne nedlægges, og at betegnelsen "landeveje" i vejloven udgår.

Til nr. 41

Vejlovens §104 indeholder særlige regler om oprettelse eller udvidelse af tankanlæg på eller ved offentlig vej. Forslaget er en konsekvens af, at amterne nedlægges, og at betegnelsen "landeveje" i vejloven udgår. Vejlovens § 104, stk. 2 gives derfor en ny affattelse.

Til nr. 42

Den ændrede affattelse af § 106, stk. 1, der vedrører betaling for arbejder på ledninger i eller over offentlige veje, er en følge af dels nedlæggelsen af amterne dels tidligere gennemførte nedlæggelser af henholdsvis landvæsenskommissionerne og Hovedstadsrådet.

Er der tidligere afsagt kendelse af en landvæsenskommission eller truffet afgørelse af amtsrådet eller Hovedstadsrådet efter vandforsyningslovens §§ 37 og 38, jf. § 40, vil en sådan kendelse eller afgørelse fortsat kunne udgøre en undtagelse fra hovedreglen om, at nødvendige ledningsarbejder i forbindelse med regulering eller omlægning af veje bekostes af vedkommende lednings-

ejer.

Til nr. 43

Ændringen er en følge af, at amterne nedlægges.

Til § 2

Til nr. 1

Privatvejslovens § 1 indeholder en definition af, hvad der i loven forstås ved "offentlige veje".

Ved nedlæggelsen af amterne reduceres de nuværende tre vejbestyrelsesniveauer – stat, amter og kommuner – til to. Som konsekvens heraf ophæves henvisningen til amtskommunerne som forvaltningsmyndighed i definitionen af offentlige veje.

Til nr. 2

Henvisningen til "lov om by- og landzoner" ændres, idet denne lov er afløst af "lov om planlægning".

Til nr. 3

Den ændrede affattelse af § 52, stk. 1, der vedrører betaling for arbejder på ledninger i eller over private veje eller udlagte private veje er en følge af dels nedlæggelsen af amterne dels tidligere gennemførte nedlæggelser af henholdsvis landvæsenskommissionerne og Hovedstadsrådet.

Er der tidligere afsagt kendelse af en landvæsenskommission eller truffet afgørelse af amtsrådet eller Hovedstadsrådet efter vandforsyningslovens §§ 37 og 38, jf. § 40, vil en sådan kendelse eller afgørelse fortsat kunne udgøre en undtagelse fra hovedreglen om, at nødvendige ledningsarbejder i

forbindelse med regulering eller omlægning af veje bekostes af vedkommende ledningsejer.

Til § 3

Til nr. 1

Vejbidragslovens § 1 indeholder i lighed med de øvrige vejlove en definition af, hvad der i loven forstås ved "offentlige veje".

Ved nedlæggelsen af amterne reduceres de nuværende tre vejbestyrelsesniveauer – stat, amter og kommuner – til to. Som konsekvens heraf ophæves henvisningen til amtskommunerne som forvaltningsmyndighed i definitionen af offentlige veje.

Til nr. 2

Bestemmelsen i § 2, stk. 1, 2. pkt., hvorefter de beføjelser, der efter loven udøves af vejbestyrelsen, i Københavns Kommune tilkommer kommunalbestyrelsen, har ikke længere noget selvstændigt indhold, idet vejbestyrelsen i en kommune overalt er identisk med kommunalbestyrelsen. Bestemmelsen foreslås derfor ophævet.

Til nr. 3

Ændringen er en følge af, at amterne nedlægges, og at betegnelsen "landeveje", som i vejlovgivningen er knyttet til de veje, der administreres af amterne, dermed udgår.

Til nr. 4

Bestemmelsen i § 2, stk. 3, stammer fra lovens tilblivelse i 1972, hvor det var trafikministeriet, der fastsatte adgangsbestemmelser på hovedlandeveje og landeveje. Efter at kompetencen til at fastsætte adgangsbestemmelser i 1978 overgik til de enkelte vejbestyrelser, har

bestemmelsen ikke længere nogen betydning og foreslås derfor ophævet.

Til nr. 5

Bestemmelsen i vejbidragslovens § 19 vedrører adgangen til at fastsætte regler om kommunalbestyrelsernes bistand til Vejdirektoratet som vejbestyrelse for hovedlandeveje og amterne som vejbestyrelse for landeveje med administration af vejbidrag.

Forslaget er en følge af nedlæggelsen af amterne.

Til nr. 6

Efter vejbidragslovens § 20 kan amtsråds og kommunalbestyrelseres afgørelser vedrørende forhold, der er omfattet af loven, påklages til trafikministeren for så vidt angår rettlige spørgsmål.

Forslaget er en konsekvens af, at amterne nedlægges, hvorefter der ikke længere er grundlag for at kunne klage til trafikministeren over amtsrådenes afgørelser i henhold til vejbidragsloven.

Til § 4

Til nr. 1 og 2

Vintervedligeholdelseslovens § 1 indeholder i lighed med de øvrige vejlove en definition af, hvad der i loven forstås ved "offentlige veje".

Ved nedlæggelsen af amterne reduceres de nuværende tre vejbestyrelsesniveauer – stat, amter og kommuner – til to. Som konsekvens heraf ophæves henvisningen til amtskommunerne som forvaltningsmyndighed i definitionen af offentlige veje.

Samtidig gives § 1, stk. 4, der indeholder en

definition af private fællesveje, en ny affattelse, således at definitionen bringes i overensstemmelse med definitionen af private veje og stier i privatvejsloven.

Til nr. 3

Efter vejbidragslovens § 5, stk. 1, kan vejbestyrelsen i byer og bymæssig bebyggelse efter forhandling med politiet bestemme, at ejerne af ejendomme, der grænser til en offentlig vej eller sti, skal rydde fortov og sti for sne, træffe foranstaltninger mod glat føre på fortov og sti samt renholde fortov og sti i overensstemmelse med bestemmelserne i lovens kap. 7.

Hvis amtsrådet er vejbestyrelse, kan dette, jf. § 5, stk. 3, overlade til vedkommende kommunalbestyrelse at træffe de i stk. 1 angivne bestemmelser. I forbindelse med at amterne nedlægges og en del af amternes veje overgår til staten foreslås det, at bestemmelsen ændres, således at Vejdirektoratet får samme mulighed, som amtsrådene tidligere har haft, for at delegere adgangen til at træffe bestemmelser efter stk. 1, til vedkommende kommunalbestyrelse.

Til nr. 4

Henvisningen til § 55, stk. 2, i lov om naturfredning er ikke længere relevant, idet denne bestemmelse nu er afløst af § 23 i lov om naturbeskyttelse. Forslaget er en konsekvens heraf.

Til nr. 5 og 6

Efter vintervedligeholdelseslovens § 19 kan afgørelser, som er truffet i henhold til loven eller forskrifter, udfærdiget med hjemmel i loven, påklages efter reglerne i lov om offentlige veje, for så vidt angår offentlige veje og stier, og efter reglerne i lovgivningen om private fællesveje, for så vidt angår

private fælles veje.

Klagebestemmelsen er ikke ændret siden lovens ikrafttræden i 1970. Det er derimod klagereglerne i såvel lov om offentlige veje som i lov om private fællesveje, som der henvises til. Ved lov nr. 466 af 10. juni 1997 ændredes således klagereglerne i lov om offentlige veje, lov om private fællesveje samt i lov om grundejerbidrag til offentlige veje, idet der i disse love blev indsat bestemmelser om, at trafikministeren kan fastsætte regler om adgangen til at påklage afgørelser, herunder at afgørelserne ikke skal kunne indbringes for trafikministeren.

Hensigten med lovændringen var at skabe mulighed for, at visse enkeltsager, der tidligere blev varetaget af Trafikministeriets departement, kunne henlægges til en styrelse. I forbindelse hermed blev indsat bestemmelser i de tre love, der giver trafikministeren mulighed for at afskære klageadgang til trafikministeren.

Klagebestemmelsen i lov om vintervedligeholdelse og renholdelse af veje blev ikke ændret tilsvarende, idet Trafikministeriet antog, at henvisningen i denne lov til klagereglerne i lov om offentlige veje og lov om private fællesveje uden videre udgjorde et tilstrækkeligt grundlag for også at afskære klageadgangen til trafikministeren for afgørelser efter vintervedligeholdelsesloven. Trafikministeriet vurderer, at der i den foreliggende sammenhæng kan være anledning til at præcisere dette.

Da det som følge af kommunalreformen er nødvendigt at ændre klagebestemmelserne i de øvrige vejlove, er det fundet hensigtsmæssigt samtidig at omformulere klagebestemmelsen i vintervedligeholdelsesloven, således at klagereglerne i alle fire love får et ensartet indhold. Ved ændringen gives § 19 i

vintervedligeholdelsesloven derfor en ny affattelse, og som § 19 a indsættes en bestemmelse svarende til vejbidragslovens § 20 a, hvorefter trafikministeren kan bemyndige Vejdirektoratet eller en anden under trafikministeriet oprettet myndighed til at udøve de beføjelser, der i loven er tillagt trafikministeren. Bestemmelsen giver endvidere trafikministeren mulighed for at fastsætte regler om adgangen til at påklage afgørelser efter loven, herunder at afgørelserne ikke skal kunne indbringes for trafikministeren.

Det foreslås, at § 19 a træder i kraft den 1. juli 2005.

Til § 5

Til nr. 1

Ved lov nr. 6 af 3. januar 1992 ændredes betegnelsen "borgerlig straffelov" til "straffeloven".

Det foreslås, at lovens henvisning i § 3, stk. 4, til borgerlig straffelov ændres tilsvarende.

Til nr. 2

Til behandling af forslag om ekspropriation og fastsættelse af erstatning i den forbindelse nedsætter trafikministeren ekspropriationskommissioner.

Efter lovens § 6 består en ekspropriationskommission af 5 medlemmer. Formanden er en af de i lovens § 4 nævnte kommissarier ved statens ekspropriationer. Formanden udtager 4 medlemmer til behandlingen af sager vedrørende et konkret anlæg, heraf 2 medlemmer fra en af trafikministeren udfærdiget liste og 2 medlemmer fra en for vedkommende amtsråds-kreds udfærdiget liste. De amtskommunale medlemmer udpeges af amtsrådet. Som følge af nedlæggelsen af

amterne er der behov for at ændre reglerne om udpegning af medlemmer til ekspropriationskommissionerne.

Det foreslås, at de medlemmer, som hidtil er blevet udpeget til ekspropriationskommissionerne af amterne, fremover udpeges af kommunerne. Herved kan kommissionernes lokale element bevares.

Det foreslås, at hver kommune udpeger 1 medlem til ekspropriationskommissionerne. Antallet af medlemmer, der udpeges på landsplan til ekspropriationskommissionerne vil hermed ikke adskille sig væsentligt fra det antal medlemmer, som udpeges i dag.

De af kommunerne udpegede medlemmer optages på lister svarende til forretningsområderne for kommissarierne ved statens ekspropriationer. Der er for tiden to kommissarier, som dækker henholdsvis Jylland og øerne. Fra denne liste udtager formanden 2 medlemmer til at deltage i behandlingen af sager vedrørende et konkret anlæg.

Medlemmerne udpeges for kommunalbestyrelsens funktionstid. Indtil formanden har modtaget meddelelse om udpegningen af nye medlemmer, kan han udtage medlemmer fra den hidtidige liste.

Hidtil har det været amterne, som har fastlagt og udbetalt eventuelt vederlag til de amtsligt udpegede medlemmer for deltagelse i behandlingen af sager for ekspropriationskommissionerne.

Eventuelt vederlag til de af kommunerne udpegede medlemmer for deltagelse i behandlingen af sager for ekspropriationskommissionen forudsættes fastsat og udbetalt af den kommune, der har udpeget den pågældende.

Bestemmelsen i lovens § 6, stk. 3, hvorefter kommunalbestyrelsen i den kommune, hvor det anlæg, som der eksproprieres til, er beliggende, udpeger en repræsentant, der deltager i ekspropriationskommissionens møder uden stemmeret, ændres ikke.

Til nr. 3

Efter lovens § 7 nedsætter trafikministeren en eller flere taksationskommissioner til efterprøvelse af ekspropriationskommissionernes afgørelser om erstatning ved ekspropriation. Der er for tiden nedsat tre taksationskommissioner, der dækker henholdsvis det nordlige Jylland, Fyn og sydlige Jylland og øerne.

En taksationskommission består af 5 medlemmer. Formanden udnævnes af kongen. Formanden udtager 4 medlemmer til behandlingen af den enkelte sag, heraf 2 medlemmer fra en af trafikministeren udfærdiget liste og 2 medlemmer fra en for vedkommende amtsrådsreds udfærdiget liste. De amtskommunale medlemmer udpeges af amtsrådet. Som følge af nedlæggelsen af amterne er der behov for at ændre reglerne om udpegning af medlemmer til taksationskommissionerne.

Det foreslås, at de medlemmer, som hidtil er blevet udpeget til taksationskommissionerne af amterne, fremover udpeges af kommunerne. Herved kan kommissionernes lokale element bevares.

Det foreslås, at hver kommune udpeger 1 medlem til taksationskommissionerne. Antallet af medlemmer, der udpeges på landsplan til taksationskommissionerne vil hermed ikke adskille sig væsentligt fra det antal medlemmer, som udpeges i dag.

De af kommunerne udpegede medlemmer optages på lister svarende til forretningsområderne for de enkelte

taksationskommissioner. Fra denne liste udtager formanden 2 medlemmer til at deltage i behandlingen af sager vedrørende et konkret anlæg.

Medlemmerne udpeges for kommunalbestyrelsens funktionstid. Indtil formanden har modtaget meddelelse om udpegnings af nye medlemmer, kan han udtage medlemmer fra den hidtidige liste.

Hidtil har det været amterne, som har fastlagt og udbetalt eventuelt vederlag til de amtsligt udpegede medlemmer for deltagelse i behandlingen af sager for taksationskommissionerne.

Eventuelt vederlag til de af kommunerne udpegede medlemmer for deltagelse i behandlingen af sager for taksationskommissionen forudsættes fastsat og udbetalt af den kommune, der har udpeget den pågældende.

Til nr. 4

Henvisningen til Landbrugsministeriet ændres, idet dette ministerium nu indgår i Ministeriet for Fødevarer, Landbrug og Fiskeri.

Til nr. 5

Henvisningen til landbrugsministeren ændres, idet sager, der vedrører Kort & Matrikelstyrelsen, nu henhører under miljøministeren.

Til nr. 6

Efter ekspropriationsproceslovens § 30 er dokumenter, udskrifter og attester m.v., der udfærdiges i forbindelse med ekspropriationer efter loven fritaget for stempel- og tinglysningsafgifter til det offentlige.

Reglerne om stempel- og tinglysningsafgifter er ændret flere gange siden lovens vedtagelse i 1964.

Ved lov nr. 383 af 2. juni 1999 om ændring af lov om stempelafgift, retsafgiftsloven, skattestyrelsesloven m.m., der trådte i kraft den 1. januar 2000, afskaffedes stempelafgiften på dokumenter, der ikke er skadesforsikringsdokumenter herunder dokumenter vedrørende overdragelse af fast ejendom. Med loven ophævedes samtidig afsnit III a i retsafgiftsloven, der indeholdte bestemmelser om afgifter af tinglysning.

Til erstatning for reglerne i retsafgiftslovens afsnit III om afgifter af tinglysning indførtes ved lov nr. 382 af 2. juni 1999, nye regler om afgift af tinglysning og registrering af ejer og panterrettigheder. Lovforslaget blev fremsat og behandlet i Folketinget sammen med lovforslaget om ændring af lov om stempelafgift, retsafgiftsloven, skattestyrelsesloven m.m.

Af bemærkningerne til de to lovforslag fremgår bl.a. at de er baseret på betænkning nr. 1364 fra stempeludvalget (1998) og at det har været hensigten at omfanget af afgiftspligten fremover alene skulle være fastlagt i de to love. Det er således anført, at andre loves bestemmelser om fritagelse for stempelafgift og tinglysningsafgift bortfalder samtidig med lovenes ikrafttræden. I bemærkningerne nævnes eksplicit, at bestemmelsen i § 30 i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom foreslås ophævet. Der ses imidlertid ikke at være sket nogen formel ophævelse af § 30 i ekspropriationsprocesloven.

Told & Skat har efterfølgende i en række konkrete sager fastslået, at der skal betales tinglysningsafgift i forbindelse med tinglysning af adkomstdokumenter ved

ekspropriation.

Idet det må antages at have været hensigten, at der ikke længere skal gælde særlige undtagelsesregler i forbindelse med betaling af afgift ved tinglysning af adkomstdokumenter ved ekspropriation, foreslås bestemmelsen i § 30 ophævet.

Til § 6

Ifølge aftalen om en kommunalreform nedlægges amterne med virkning fra den 1. januar 2007. Det foreslås derfor, at loven træder i kraft den 1. januar 2007. Dog foreslås § 4, nr. 6, vedrørende klageadgang for afgørelser efter vintervedligeholdelsesloven at træde i kraft den 1. juli 2005, jf. bemærkningerne til denne bestemmelse.

Ved nedlæggelsen af amterne fordeles de ca. 10.000 km amtsveje og det personale, der har været beskæftiget i amterne med vejområdet mellem kommunerne og staten. Det fremgår af kommunalreformaftalen, at den endelige fordeling skal foretages i relation til en række specificerede kriterier og hensyn. På baggrund af aftaleteksten kan der udledes en række overordnede principper for udmøntning af aftalen:

- Hovedparten af de nuværende amtsveje skal overgå til kommunerne
- De overordnede veje samles i staten
- Fordelingen skal ske på grundlag af objektive kriterier
- Den fortsatte lokale statslige tilstedeværelse og kontakt vedr. statsvejnettet skal sikres via de lokale driftskontorer under Vejdirektoratet

Der er tilkendegivet følgende vedr. de amtsveje, der skal overgå til kommunerne:

- Alle lokalt orienterede veje
- Herunder veje med lokalpræg, dvs. lav trafik og mange vejadgange

Der er tilkendegivet følgende vedr. de amtsveje, der skal overgå til staten:

- Den ny struktur skal sikre et sammenhængende overordnet vejnet mellem de større byer, transportknudepunkter og internationale trafikforbindelser
- Statsvejnettet skal sikre effektive forbindelser til/ fra de vigtigste trafikknudepunkter herunder havne, lufthavne og grænseovergange
- Herudover skal staten varetage:

Veje med betydelig vægt i relation til industri og erhvervscentres logistik- og distributionssystemer

Veje der trafikalt og funktionelt hænger sammen med det internationale vejnet, set i lyset af stigende international samhandel og behovet for effektiv afvikling af transittrafikken

Veje der understøtter et fleksibelt arbejdsmarked med øget pendling

Efter lov om offentlige veje § 14, stk. 1, bestemmes det ved lov, hvilke offentlige veje, der skal være hovedlandeveje (statsveje). Med baggrund i ovenstående kriterier og hensyn er i § 6, stk. 3, jf. lovens bilag 1 angivet de landeveje (amtsveje), der foreslås at overgå til staten pr. 1. januar 2007.

Af kortet i lovens bilag 2 fremgår dels de

nuværende hovedlandeveje (statsveje) dels de kommende hovedlandeveje, som staten overtager fra amterne. Amternes øvrige veje får ved lovens ikrafttræden status som kommuneveje.

HCE

[Trafik ministeriet]

Udkast

. oktober 2004

Forslag

til

Lov om ændring af lov om kystbeskyttelse, visse love om digeanlæg, lov om havne og lov om færgefart

(Konsekvensrettelser som følge af kommunalreformen for så vidt angår kystbeskyttelsesloven, visse love om digeanlæg, havneloven og færgefartsloven)

§ 1

I lov om kystbeskyttelse, jf. lovbekendtgørelse nr. 243 af 5. april 1994, foretages følgende ændringer:

1. I § 1, § 3, stk. 3, § 5, stk. 1, § 6, stk. 1 og 2, § 7, stk. 2, § 8, stk. 1, § 11, stk. 2, § 12, stk. 2, § 17, stk. 2, ændres "Amtsrådet" til "Kommunalbestyrelsen".

2. I § 2, stk. 1, § 2, stk. 4, § 3, stk. 1, § 3, stk. 2, § 5, stk. 2, 2. pkt., § 5, stk. 4, § 6, stk. 3, § 8, stk. 2, § 12, stk. 1, § 17, stk. 4, 1., 2. og 3. pkt. og § 24 ændres "amtsrådet" til "kommunalbestyrelsen".

3. § 2, stk. 2, affattes således:

"Stk. 2. Før mødet indhenter kommunalbestyrelsen udtalelse fra Kystdirektoratet. Kommunalbestyrelsen kan anmode Kystdirektoratet om at bistå som sagkyndig under sagens videre behandling."

4. I § 2, stk. 3, udgår "og kommunalbestyrelsen".

5. § 4 affattes således:

"§ 4. Kommunalbestyrelse kan selv iværksætte eller pålægge et lag, jf. § 7, stk. 1, at iværksætte forundersøgelser, projektering og udførelse af kystbeskyttelsesforanstaltninger."

6. § 5, stk. 3, affattes således:

"Stk. 3. Trafikministeren kan efter indstilling fra en kommunalbestyrelse pålægge en anden kommune at bidrage til en foranstaltning ud over, hvad der måtte blive denne pålagt i henhold til bestemmelsen i stk. 2, hvis førstnævnte kommune bidrager med mindst samme beløb ud over, hvad der måtte være kommunen pålagt i henhold til bestemmelsen i stk. 2. Bestemmelsen i 1. pkt. finder anvendelse på både anlægsudgifter, driftsudgifter og andre udgifter.

7. I § 5, stk. 5, ændres "kommunalbestyrelsen" til "en eventuel anden bidragspligtig kommunalbestyrelse".

8. I § 7, stk. 1, ændres "Amtsrådet" til "Kommunalbestyrelsen" og "amtsrådets" til "kommunalbestyrelsens".

9. I § 9 ændres "amtskommunen" til "kommunen".

10. I § 10 ændres "amtskommuner" til kommuner" og "det ene amtsråd" ændres til "den ene kommunalbestyrelse".

11. § 13, stk. 1, affattes således:

"§ 13. Hvert år inden den 1. oktober meddeler kommunalbestyrelsen de enkelte bidragspligtige ejendomme og eventuelle andre bidragspligtige kommuner, hvilke bidrag de skal udrede til kommunalbestyrelsen eller laget. Kommunalbestyrelsen indkræver bidragene. Bidragene tillægges udpantringsret. For bidragene haves pant- og fortrinsret i ejendommen som for kommunale ejendomsskatter."

12. I § 13, stk. 2, ændres "amtskommunen" til "kommunen" og "amtskommunal" til "kommunal".

13. I § 15 ændres "medlemmer af et lags bestyrelse, af kommunalbestyrelsen eller af amtsrådet" til: "medlemmer af et lags bestyrelse eller af kommunalbestyrelsen"

14. I § 18, stk. 1, ændres "Amtsrådets" til "kommunalbestyrelsens"

§ 2

I lov nr. 69 af 23. maj 1873 om Digearbejder paa Lolland og Falster foretages følgende ændring:

1. I § 4, 1. pkt. ændres "Amtsraadet" til "de kommuner, hvori diget ligger".

2. I § 4, 3. pkt. ændres "I indenrigsministeren" til "trafikministeren".

§ 3

I lov nr. 88 af 22. april 1904 om det lollandske Digelag foretages følgende ændring:

1. I § 2, stk. 3 ændres "Maribo Amtsrepartitionsfond" til "de kommuner, hvori diget ligger", "Amtsrepartitionsfonden" til "de kommuner, hvori diget ligger", "Maribo Amtsraad" til "de kommuner, hvori diget ligger" og "Finansministeren" til "trafikministeren".

§ 4

I lov om ændring af lov om det lollandske digelag, lov nr. 295 af 9. juni 1971 foretages følgende ændring:

1. I § 2, stk. 4 ændres "amtsrådets indstilling" til "indstilling fra kommunalbestyrelserne for de kommuner, hvori diget ligger".

§ 5

I lov om anlæg af et Høvdige fra Vester Vedsted til Store Darum i Ribe Amt, lov nr. 92 af 30. april 1909 som ændret ved lov nr. 196 af 10. maj 1922 og lov nr. 77 af 29. marts 1924 foretages følgende ændring:

1. I overskriften ændres "Ribe Amt" til "Region Syddanmark".

2. I § 2, 2. pkt., ændres "Amtsraadets tilsyn" til "tilsyn af kommunalbestyrelsen for den eller de kommuner, hvori diget ligger".

3. I § 6, 1. pkt. ændres "Ribe Amtsråd" til "kommunalbestyrelsen for den eller de kommuner, hvori diget ligger".

§ 6

I lov om anlæg af et Høvdige fra Vester Vedsted i Ribe Amt til Søndernæs i Tønder Amt, lov nr. 196 af 10. maj 1922 foretages følgende ændring:

1. I overskriften ændres "i Ribe Amt" og "i Tønder Amt" til "Region Syddanmark".

2. I § 2, 2. pkt. ændres "Amtsraadet" til "kommunalbestyrelsens" og "Lov Nr. 53 af 10. April 1874 om Diger til Beskyttelse mod Oversvømmelse fra Havet" ændres til "lov om kystbeskyttelse med senere ændringer".

3. I § 6, 1. pkt. ændres "5" til "et antal" og "1 Medlem af Ribe Amtsråd, 1 af Tønder Amtsråd" til "1 medlem udpeges af hver af kommunalbestyrelserne i de kommuner, hvori diget er beliggende".

4. I § 6, 3. pkt. ændres "Ministeren for Offentlige Arbejder" til "trafikministeren".

§ 7

I lov om Forhøjelse af Diget paa Mandø og af Diget fra Vester Vedsted til Store Darum samt Anlæg af Havdiger paa Rørmø og fra Store Darum til Tjærborg Bakker, lov nr. 77 af 29. Marts 1924, foretages følgende ændring:

1. I § 3 ændres "Amtsraads" til "kommunalbestyrelses".

2. I § 8, 1. pkt. ændres "1 Medlem af Tønder Amtsråd, for saa vidt angaar Dige anlæggene i Tønder Amt, 1 af Ribe Amtsråd, for saa vidt angaar Dige anlæggene i Ribe Amt," til "et medlem af kommunalbestyrelsen i hver af de kommuner, hvori diget ligger".

§ 8

I lov om forstærkning af Ribe Dige og anlæg af veje langs nogle diger, lov nr. 319 af 10. juni 1976 foretages følgende ændringer:

1. I § 10 og 12, stk. 2, stk. 4 og stk. 5, ændres "Ministeren for offentlige arbejder" til "trafikministeren".

2. I § 12, stk. 1, ændres "ministeren for offentlige arbejder" til "trafikministeren".

3. I § 12, stk. 2, udgår "Ribe amtskommune og".

4. I § 12, stk. 4, udgår "amtsrådet eller".

§ 9

I lov om fremskudt dige for Tønder Marsk, lov nr. 271 af 8. juni 1977 foretages følgende ændringer:

1. I § 1 ændres "Amtskommunen" til "de kommuner, hvori diget ligger".

2. I § 1, stk. 2, § 3, stk. 2, § 8, stk. 2, § 9, stk. 2, stk. 4, stk. 5 ændres "Ministeren for offentlige arbejder" til "trafikministeren".

3. I § 4, stk. 1 ændres "Sønderjyllands amtskommune" til "de kommuner, hvori diget ligger".

4. I § 4, stk. 2 ændres "Sønderjyllands amtssråd" til "kommunalbestyrelserne for de kommuner, hvori diget ligger".

5. I § 4, stk. 2, § 5, stk. 1 og stk. 2 samt § 13 ændres "ministeren for offentlige arbejder" til "trafikministeren".

6. I § 5, stk. 2, ændres "landbrugsministeren" til "ministeren for fødevarer, landbrug og fiskeri", "statens jordlovsudvalg" til "Direktoratet for Fødevarerhverv", "2 medlemmer udpeges af Sønderjyllands amtssråd, 1 medlem udpeges af Højer kommunalbestyrelse, 1 medlem udpeges af Tønder kommunalbestyrelse" ændres til "et medlem udpeges af kommunalbestyrelsen i hver af de kommuner, hvori diget er beliggende".

7. I § 6 ændres "Sønder jyllands amtsråd" til "kommunalbestyrelsen i de kommuner, hvori diget er beliggende"

8. I § 6, stk. 2, foretages de ændringer af §-henvisninger der måtte følge af ændring af lov om offentlige veje, lov om private fællesveje, lov om grundejerbidrag til offentlige veje, lov om vintervedligeholdelse og renholdelse af veje samt lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom (Kommunalreform).

9. I § 7 ændres "kystinspektoratet" til "Kystdirektoratet".

10. I § 9, stk. 2, udgår "Sønderjyllands amtskommune og".

11. I § 9, stk. 4, udgår "amtsrådet eller".

12. I § 12 ændres "Sønderrjyllands amtskommune" til "vedkommende kommuner"

§ 10

I lov om Inddæmning af Kalvebod Strand m.v. og om Anlæg af en Dæmning til Rørmø, lov nr. 134 af 23. marts 1934 foretages følgende ændringer:

1. I § 6 tilføjes som nyt 3. pkt.: "Klassificeringen af vejen på dæmningen sker i henhold til § 6 i lov om ændring af lov om offentlige veje, lov om private fællesveje, lov om grundejerbidrag til offentlige veje, lov om vintervedligeholdelse og renholdelse af veje samt lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom (Kommunalreform)" Hvis vejen klassificeres som kommunevej, overgår vedligeholdelsen af vejbanen, rørbatterne på dæmningen og den øverste del af dæmningen til den kommune, hvori dæmningen er beliggende."

2. I § 7, 3. pkt. ændres "ministeren for offentlige arbejder" til "trafikministeren", "Ministeren for Landbrug og Fiskeri" til "ministeren for fødevarer, landbrug og fiskeri" og "Ministeren for Handel, Industri og Søfart" til "økonomi- og erhvervsministeren"

§ 11

I lov nr. 143 af 17. Juni 1929 om Ordning af Afløbsforholdene ved Nisum Fjord m.m. foretages følgende ændringer:

1. I § 6, 1. pkt. ændres "Vandbygningsvæsenet" til "Kystdirektoratet".

2. I § 6, 2. pkt. udgår "Ringkøbing Amtsraad og".

3. I § 7, 1. pkt. ændres "Ministeriet" til "Trafikministeriet" og "Vandbygningsvæsenet" til "Kystdirektoratet", "Ministeriet for offentlige Arbejder" til "Trafikministeriet", "Landbrugsministeren" til "Ministeren for Fødevarer, Landbrug og Fiskeri" og "Ringkøbing Amtsraad" til "kommunalbestyrelserne for hver af de kommuner, der grænser til fjorden".

3. I § 7, 2. pkt. ændres "Ministeren for offentlige Arbejder" til "trafikministeren".

§ 12

I Lov nr. 71 af 29. marts 1924 om Ordning af Afløbsforholdene ved Ringkøbing Fjord m.m. med senere ændring foretages følgende ændring:

1. I § 5, 1. pkt. ændres "Vandbygningsvæsenet" til "Kystdirektoratet", "Ministeriet for offentlige Arbejder" til "Trafikministeriet", "Ministeren for offentlige Arbejder" til "trafikministeren", "Landbrugsministeren" til "ministeren for fødevarer, landbrug og fiskeri" og "1 Medlem af Ringkøbing Amts-

raad og 1 Medlem af Ribe Amtsraad" til "et medlem af kommunalbestyrelsen for hver af de kommuner, der grænses til Ringkøbing Fjord".

2. I § 5, 2. pkt. ændres " Ministeriet for offentlige Arbejder" til " Trafikministeriet ".

§ 13

I lov om havne, lov nr. 326 af 28. maj 1999 med senere ændring foretages følgende ændringer:

1. § 6, stk. 2, 2. pkt., udgår.

§ 14

I lov nr. 398 af 2. juni 1999 om færgefart, som ændret ved lov nr. 1075 af 17. december 2002, foretages følgende ændringer:

1. I § 2, stk. 1, udgår ", amtskommuner".

2. I § 2, stk. 2, ændres "Staten, ved kommende amtsråd og kommunalbestyrelse" til "Staten og kommuner" .

3. I § 3, stk. 1, ændres "Trafikministeren, vedkommende amtsråd og kommunalbestyrelse" til "Trafikministeren og vedkommende kommunalbestyrelse".

4. I § 5 indsættes efter stk. 2 som nyt stykke:

"Stk. 3. Hvis en færgerute mellem to kommuner drives af en kommune i henhold til § 2, stk. 1, eller efter aftale med en kommune i henhold til § 2, stk. 2, fastlægges færgedriften efter forhandling mellem begge berørte kommuner."

Stk. 3 og 4 bliver herefter stk. 4 og 5.

§ 15

Stk. 1. Loven træder i kraft den 1. januar 2007.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

1. Lovforslagets baggrund og hovedindhold

Lovforslaget er en del af den samlede lovgivningsmæssige gennemførelse af en ny kommunalreform.

Forslaget er således et led i udmøntningen af regeringens aftale fra juni 2004 med Dansk Folkeparti om en strukturreform og den efterfølgende aftalte udmøntningsplan fra september 2004.

Aftalen indebærer, at der gennemføres en kommunalreform, som grundlæggende ændrer rammerne for varetagelsen af de offentlige opgaver og den offentlige service i Danmark.

Reformen tegner en ny offentlig sektor, hvor kommuner, regioner og stat har hver sin opgavemæssige identitet. Staten fastlægger de overordnede rammer. Kommunerne varetager de direkte borgereftede opgaver og bliver dermed for borgere og virksomheder hovedindgangen til den offentlige sektor. Fem nye regioner får ansvaret for sundhedsvæsenet samt regionale udviklingsopgaver og får ansvaret for at løse visse driftsopgaver for kommunerne.

Reformen indebærer, at amtskommunerne, Hovedstadens Syghusfællesskab og Hovedstadens Udviklingsråd nedlægges, at der sker en ny fordeling af de opgaver, der løses i den offentlige sektor, mellem kommuner, regioner og statslige myndigheder, og at antallet af skatteudskrivende niveauer reduceres til tre til to.

Lovforslaget indeholder de ændringer i kystbeskyttelses- og havnelovene samt i visse love om digeanlæg som følger af, at amternes opgaver på disse områder overføres til kommunerne. Forslaget vil endvidere indeholde mindre ændringer i lov om fægefart, i det amternes mulighed for at drive fægefart ophæves.

På kystbeskyttelses- og digeområdet får kommunerne mulighed for at prioritere kystbeskyttelsesopgaver i sammenhæng med planerne for kommunernes udbygning, herunder kystbeskyttelse til gavn for udnyttelse af rekreative arealer.

På både havne- og lufthavnsområdet gælder, at de nye, større kommuner vil have bedre forudsætninger for at klare opgaverne, evt. ved oprettelse af nye kommunale fællesskaber. Med lovforslaget gennemføres de ændringer i kystbeskyttelsesloven, visse love om digeanlæg og havneloven og fægefartsloven, som følger af, at amterne nedlægges.

Kystbeskyttelsesloven består dels af procedureregler for amters ledende rolle over for kommuner og lodsejere i sager om etablering, ændring, vedligeholdelse og nedlægelse af kystbeskyttelsesforanstaltninger, dels af trafikministerens myndighedsbeføjelser vedrørende etablering af kystbeskyttelse, og dels af klage- og strafbestemmelser. Loven indeholder tillige ekspropriationsbeføjelser i overensstemmelse med reglerne herom i lov om offentlige veje, der ligeledes forslås ændret i medfør af kommunalreformen. Trafikministeriet har udarbejdet en vejledning om kystbeskyttelse, vejledning nr. 79 af 6. juni 1988.

Det overordnede ansvar og myndighedsudøvelsen på kystbeskyttelsesområdet varetages fortsat af staten.

Amternes ledende rolle ved iværksættelse af kystbeskyttelsesanlæggene følges ikke altid af et amtsligt engagement for så vidt angår projektering, finansiering, anlægsarbejde, tilsyn og vedligeholdelse, idet disse arbejder ofte forestås af kommuner og/eller kystbeskyttelseslag. Ved amternes ledende rolle forstås, at amtsrådet i henhold til loven kan bestemme, at der skal udføres kystbeskyttelse og derefter lede processen i forhold til kystbeskyttelseslag.

På en enkelt strækning, nemlig den ca. 110 km lange strækning fra Lodbjerg nord for Limfjordens vestre munding til Nymindegab ved sydensiden af Ringkøbing Fjord, har staten siden den meget voldsomme storm i 1981 bidraget til kystbeskyttelse i form af et samarbejde med Ringkøbing Amt og amtets fem kystkommuner i henhold til fire-årige aftaler, kaldet samarbejdsaftaler. Den seneste af disse blev indgået i 2003 for årene 2004-2008. Nordjyllands, Ribe og Frederiksborg Amter har tillige bidraget til kystbeskyttelsesarbejder.

Som følge af amternes nedlæggelse skal denne aftale og aftaler mellem amter, kommuner og/eller kystbeskyttelseslag ændres. For at sikre overgangen vil staten i en overgangsperiode på fire år overtage det økonomiske tilskud, som måtte være afsat i de amtslige budgetter til formålet. Dette tilskud overføres fra staten til konkrete kystbeskyttelsesprojekter i overgangsperioden. Herefter overflyttes tilskuddene til kommunerne.

Ændringerne er indeholdt i lovforslagets § 1.

De betydeligste digeanlæg i Danmark findes på Lolland, Falster og i Syd- og Sønderjylland og er anlagt i henhold til love, der

udover bemyndigelsen til at udføre anlæggene, indeholder bestemmelser om finansieringen af anlægs- og vedligeholdelsesudgifter, om afståelse af jord, herunder ekspropriation, samt om tilsyn og digelag.

Som i kystbeskyttelsesloven har amter også været en væsentlig part ved anlæggene af diger og er repræsenteret i de digelag, der varetager tilsyn og vedligeholdelse af diger.

Endelig er amter involveret i vedligeholdelse af Rømødæmningen og ordning af afvandringsforholdene ved Nissum Fjord og Ringkøbing Fjord.

Ændringerne vedrørende disse anlæggene følger af amternes nedlæggelse samt ajourføring af navne på de statslige instanser, er indeholdt i lovforslagets §§ 2-12.

Ved udfælgelsen af lov om havne, lov nr. 326 af 28. maj 1999 fik amtsrådet mulighed for at deltage i driften af en havn ved at deltage i et kommunalt fællesskab, bl.a. af hensyn til den da forestående overdragelse af statshavne og for at opretholde havne af afgørende betydning for egnsudviklingen. Både Viborg og Sønderjyllands amtsråd har indgået i sådanne kommunale fællesskaber med henholdsvis Hanstholm og Skærbæk kommuner for at drive de tidligere statshavne i Hanstholm og Rømø som kommunale selvstyrehavne. Som følge af amternes nedlæggelse skal disse kommunale fællesskaber ophæves, og når den nye kommunalinddeling er kendt, må de kommuner, hvori havnene er beliggende, afgøre, om de kan drive havnene selvstændigt eller vil søge nye kommunale fællesskaber oprettet.

Den ændring, der følger af amternes nedlæggelse, er indeholdt i lovforslagets § 13.

Lov om færgefart giver staten, amtskommuner og kommuner mulighed for at varetage færgefart ved enten at drive færgeruter selv eller ved at indgå aftale om at yde

andre betaling for driften af færgeruter. Som følge af amternes nedlægelse foreslås loven ændret, således at kun staten og kommuner fremover får denne mulighed. De færgeruter, der i dag varetages af amter og kommuner i fællesskab, vil således efter lovens ikrafttrædelse kunne varetages af de involverede kommuner alene. Det bemærkes, at der ikke i lovforslaget fastsættes en selvstændig forpligtelse for kommuner til at opretholde færgeruter.

Lovforslaget indeholder derudover en bestemmelse om, at færedriften mellem to kommuner skal fastlægges efter forhandling mellem kommunerne.

Den ændring, der følger af amternes nedlægelse, er indeholdt i lovforslagets § 14.

2. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

De ændringer som foreslås i §§ 1-14 er i alt væsentligt en følge af, at amterne nedlægges, og at amternes nuværende funktioner på de omhandlede områder således ophører og bortset fra færgefart overføres til kommuner. (De øvrige ændringer er ajourføringer af navne på ministerier og styrelser mv.) Disse ændringer har karakter af konsekvensændringer, som ikke i sig selv har økonomiske eller administrative konsekvenser for det offentlige samlet set. Den ændrede opgavefordeling, som på kystbeskyttelses-, dige-, havne- og lufthavnsområdet indebærer, at amternes opgaver, overføres til kommunerne, forudsættes at være udgiftsneutral for det offentlige, idet amternes udgifter til de pågældende om-

råder overføres til kommunerne. Kompensationen til kommunerne for overtagelsen af amternes opgaver vil blive ydet via bloktilskudsordningen.

3. Miljømæssige konsekvenser

Forslaget har ikke miljømæssige konsekvenser.

4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet

[Lovforslaget har været forelagt Erhvervs- og Selskabsstyrelsens Center for Kvalitet i Erhvervsregulering, som har vurderet, at forslaget ikke indeholder økonomiske eller administrative konsekvenser for erhvervslivet. Det er derfor ikke blevet foretaget et af Økonomi- og Erhvervsministeriets virksomhedspåseer.]

5. Forholdet til EU-retten

Forslaget indeholder ikke EU-retlige aspekter.

6. Høring

[Lovforslaget har været i høring hos følgende myndigheder og organisationer: Amtsrådsforeningen i Danmark, Kommunernes Landsforening, Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune.]

Høringssvarene vil blive fremsendt til Folketingets Trafikudvalg ledsaget af de kommentarer, som udtalelserne måtte give anledning til.

Samlet vurdering af lovforslagets konsekvenser

	Positive konsekvenser/mindreudgifter	Negative konsekvenser/merudgifter
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og amtsskommuner	Lovforslaget er udgiftsneutralt for det offentlige under et, idet amtens udgifter til de pågældende områder ved nedlæggelse af amtterne overføres til kommunerne.	Ingen
Administrative konsekvenser for stat, kommuner og amtsskommuner	Ingen	Ingen
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen
Miljørelle konsekvenser	Ingen	Ingen
Forholdet til EU-retten	Lovforslaget indeholder ikke EU-retlige aspekter	

Bemærkningerne til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1-5, 8-10 og 12-14:

Amterne er tillagt en ledende funktion over for kommuner og lodsejere i sager om etablering, ændring, vedligeholdelse og nedlæggelse af kystbeskyttelsesforanstaltninger i proceduren for anlæg af kystbeskyttelse.

Da amternes opgaver på dette område overføres til kommunerne ved strukturaftalen, skal der foretages en lang række konsekvensanalyser vedrørende forvaltningsmyndigheden.

Til nr. 6

Kystbeskyttelseslovens § 5, stk. 3, giver trafikkministeren hjemmel til efter indstilling fra et amtsråd pålægge en kommune at bidrage til en foranstaltning ud over, hvad der måtte blive den pålagt i henhold til bestemmelsen i stk. 2, hvis amtskommunen eller en anden kommune bidrager med mindst samme beløb ud over, hvad der måtte være amtskommunen eller kommunen pålagt i henhold til bestemmelsen i stk. 2. Bestemmelsen i 1. pkt. finder anvendelse på både anlægsudgifter, driftsudgifter og andre udgifter.

Ved nedlæggelsen af amterne og overførsel af kompetence til kommunerne, ophører amtsrådenes funktion som forvaltningsmyndighed på kystbeskyttelsesområdet. § 5, stk. 3 skal derfor have en ny affattelse.

Til nr. 7

I henhold til Kystbeskyttelseslovens § 5, stk. 5, skal ejerne og kommunalbestyrelsen indvarsles skriftligt til mødet med mindst 4 ugers varsel. Medbrøvet skal følge forslag til udgiftsfordeling. Mødet bekendtgøres i et eller flere stedlige blade.

Ved nedlæggelsen af amterne og overførsel af kompetence til kommunerne, ophører amtsrådenes funktion som forvaltningsmyndighed på kystbeskyttelsesområdet. § 5, stk. 5 skal derfor have en ny affattelse.

Til nr. 11

I henhold til § 13, stk. 1, skal amtsrådet hvert år inden den 1. oktober meddele kommunalbestyrelsen, hvilke bidrag de enkelte bidragspligtige ejendomme skal udrede til amtsrådet eller laget. Kommunalbestyrelsen indkræver bidragene. Bidragene tillægges udpanningsret. For bidragene haves pante- og fortrinsret i ejendommen som for kommunale ejendomsskatter. De pålignede beløb indbetales efter stk. 2 til amtskommunen efter de for amtskommunal grundskyld og dødsafgift gældende regler, jf. lov om beskættning af kommunerne af faste ejendomme.

Ved nedlæggelsen af amterne og overførsel af kompetence til kommunerne, ophører amtsrådenes funktion som forvaltningsmyndighed på kystbeskyttelsesområdet. § 13, stk. 1 skal derfor have en ny affattelse.

Til § 2, 4 og 7

Indledningsvis bemærkes, at da loven i det væsentlige er en anlægslov, og anlægget for loven er udført, er der ikke foretaget revision af den del af loven, der alene vedrører anlægsfasen.

Til nr. 1

Da amternes opgaver på kystbeskyttelsesområdet overføres til kommunerne ved strukturaftalen, skal der foretages en konsekvensændring vedrørende forvaltningsmyndigheden.

Til nr. 2

Der er tale om en konsekvensrettelser som følge af ressortændringen fra Indenrigsministeriet til Ministeriet for Offentlige Arbejder, nu Trafikministeriet.

Til § 3

Indledningsvis bemærkes, at da loven i det væsentlige er en anlægslov, og anlægget for loven er udført, er der ikke foretaget revision af den del af loven, der alene vedrører anlægsfasen.

Til nr. 1

Da amternes opgaver på kystbeskyttelsesområdet overføres til kommunerne ved strukturaftalen, skal der foretages en konsekvensændring vedrørende forvaltningsmyndigheden. Der desuden er tale om en konsekvensrettelse som følge af ressortændringen fra Finansministeriet til Trafikministeriet.

Til § 5

Indledningsvis bemærkes, at da loven i det væsentlige er en anlægslov, og anlægget for loven er udført, er der ikke foretaget revision af den del af loven, der alene vedrører anlægsfasen.

Til nr. 1

Da amterne nedlægges ved strukturaftalen, skal stedbestemmelsen ændres fra amt til region.

Til nr. 2

Da amternes opgaver på kystbeskyttelsesområdet overføres til kommunerne ved strukturaftalen, skal der foretages en konsekvensændring vedrørende forvaltningsmyndigheden.

Til nr. 3

Da Ribe Amtsråd nedlægges, skal medlemskabet varetages af et medlem af kommunalbestyrelsen fra hver af de kommuner, hvori diget ligger.

Til § 6

Indledningsvis bemærkes, at da loven i det væsentlige er en anlægslov, og anlægget for lægst er udført, er der ikke foretaget revision af den del af loven, der alene vedrører anlægsfasen.

Til nr. 1

Da Ribe Amt nedlægges, og Tønder Amt i 1970 blev en del af Sønderjyllands Amt, skal de to førstnævnte amtsbetegnelser i overskriften ændres til Region Syddanmark.

Til nr. 2

Da amternes opgaver på kystbeskyttelsesområdet overføres til kommunerne ved strukturaftalen, skal der foretages den anførte konsekvensændring vedrørende forvaltningsmyndigheden. Da Lov Nr. 53 af 10. April 1874 om Diger til Beskyttelse mod Oversvømmelse fra Havet er ophævet ved lov om kystbeskyttelse, er henvisningen ændret til denne lov med senere ændringer.

Til nr. 3

Som følge af det under 1 og 2 anførte ændres medlemstallet i udvalget, og der udpeges et medlem af kommunalbestyrelsen i de kommuner, hvori diget ligger.

Til nr. 4

Der er tale om en konsekvensrettelser som følge af den ændrede minis tertielt.

§ 7

Til nr. 2

Da Ribe Amt nedlægges, og Tønder Amt i 1970 blev en del af Sønderjyllands Amt, skal medlemskabet varetages af et medlem af kommunalbestyrelsen fra hver af de kommuner, hvori diget ligger.

§ 8

Indledningsvis bemærkes, at da loven i det væsentlige er en anlægslov, og anlægget for lægst er udført, er der ikke foretaget revision af den del af loven, der alene vedrører anlægsfasen.

Til nr. 1 og 2

Der er tale om en konsekvensrettelserne som følge af den ændrede ministerietitel.

Til nr. 3 og 4

Da amternes opgaver på kystbeskyttelsesområdet overføres til kommunerne ved strukturreformen, skal der foretages den nødvendige ændring vedrørende forvaltningsmyndigheden.

§ 9

Indledningsvis bemærkes, at da loven i det væsentlige er en anlægslov, og anlægsarbejdet for loven er udført, er der ikke foretaget revision af den del af loven, der alene vedrører anlægsfasen.

Til nr. 1, 3-4 og 8-12

Da amternes opgaver på kystbeskyttelsesområdet overføres til kommunerne ved strukturreformen, skal der foretages den nødvendige ændring vedrørende forvaltningsmyndigheden.

Til nr. 2 og 5

Der er tale om en konsekvensrettelserne som følge af den ændrede ministerietitel.

Til nr. 6

Der er tale om en konsekvensrettelserne som følge af Landbrugsministeriets ændrede ressort, nedlæggelsen af Statens Jordlovsudvalg samt ovennævnte ændring af forvaltningsmyndigheden på området.

Til nr. 9

Der er tale om en konsekvensrettelserne i forbindelse med, at Kystinspektoratet den 1. januar 2001 ændrede navn til Kystdirektoratet.

Til nr. 8

Da lov om offentlige veje, lov om private fælles veje, lov om grundejerbidrag til offentlige veje, lov om vintervedligeholdelse og renholdelse af veje samt lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom ændres som følge af kommunalreformen, kan der blive tale om ændring af de §§ om ekspropriation, hvortil der er henvist.

§ 10

Indledningsvis bemærkes, at da loven i det væsentlige er en anlægslov, og anlægsarbejdet for loven er udført, er der ikke foretaget revision af den del af loven, der alene vedrører anlægsfasen.

Til nr. 1

I 1963 gav s taten det davænde Tønder Amt tilladelse til at udvide vejbanen fra 6 til 11 meters bredde bl.a. på det vilkår, at amtet skulle overtage vedligeholdelsen af den øverste del af dæmningen, hvor skråningen er stejlere end på den nedre del.

Til nr. 2

Der er tale om en konsekvensrettelser som følge af ændrede minister titler.

§ 11

Indledningsvis bemærkes, at da loven i det væsentlige er en anlægslov, og anlægget for lægst er udført, er der ikke foretaget revision af den del af loven, der alene vedrører anlægsfasen.

Til nr. 1, 3 og 4

Der er tale om konsekvensrettelser som følge af ændrede navne på ministerier og på kystbeskyttelsesinstitutionen.

Til nr. 2 og 3

Da amternes opgaver på kystbeskyttelsesområdet overføres til kommunerne ved strukturaftalen, skal der foretages en konsekvensændring vedrørende forvaltningsmyndigheden.

§ 12

Indledningsvis bemærkes, at da loven i det væsentlige er en anlægslov, og anlægget for lægst er udført, er der ikke foretaget revision af den del af loven, der alene vedrører anlægsfasen.

Til nr. 1

Der er tale om konsekvensrettelser som følge af ændring af navnet på kystbeskyttelsesinstitutionen og ændrede minister- og ministerietitler. Da amternes opgaver på kystbeskyttelsesområdet overføres til kommunerne ved strukturaftalen, skal der desuden foretages den anførte konsekvensændring vedrørende forvaltningsmyndigheden.

Til nr. 2

Der er tale om en konsekvensrettelser som følge af den ændrede ministerbetegnelse.

§ 13

Til nr. 1

Årtingen er konsekvensen af strukturaftalen på havneområdet, hvorefter ansvaret for de få havne med delt amtsligt og kommunalt driftsansvar samles ligeledes entydigt i kommunalt regi.

Det bemærkes, at amtskommuner i enkelte tilfælde har overtaget Vejdirektoratets havne, og at amtskommuner er ejer en række fællejer/havne. Det må følge af amternes nedlæggelse og aftalen på færefartsområdet om, at alle færruter, der i dag ikke varetages af staten, fremover varetages af kommunerne, at disse færrutejer/havne skal overgå til kommunerne. Der er tale om anlæg der i henhold til deres anvendelse er omfattet af lov nr. 326 af 28. maj 1999 om havne med senere ændring, men med det amtslige ejerskab kan anlæggene ikke henregnes til nogen af de fem organisationsformer, som lovens § 6, stk. 1, nr. 1) - 5) angiver. Anlæggene har alle eksisteret før lov om trafikhavne fra 1976. Hvis der er givet tilladelse til de pågældende anlæg er det formentlig sket i medfør af statens højhedsret over søterritoriet.

§ 14

Til nr. 1 og 2

Lov om færefart giver amterne mulighed for at varetage færedriften enten ved selv at drive færruter eller ved at yde andre betaling for færedrift. Loven foreslås som konsekvens af amternes nedlæggelse ændret, således at det udelukkende er staten og kommunerne, der får mulighed for at varetage færedrift.

Til nr. 3

Lov om færefart giver amterne mulighed for at give eneret til færruter. Loven foreslås som konsekvens af amternes nedlæggelse ændret, således at det udelukkende er staten og kommunerne, der vil kunne give eneret til færruter.

Til nr. 4

Det følger af bestemmelsen, at såfremt en kommune ønsker at drive en færrute eller at yde andre betaling for færedrift mellem kommunen selv og en anden kommune, da skal kravene til færedriften, herunder kapacitet, frekvens og sejlplan i øvrigt m.v. fastlægges efter forhandling mellem de to kommuner.

Bestemmelsen stiller ikke krav til resultatet af forhandlingen, men sikrer en dialog mellem de berørte kommuner om kravene til færedriften. I forbindelse af den nye dialog vil der kunne indgås aftale om, at den kommune, der ønsker at drive færruten eller yde andre betaling herfor modtager betaling fra den anden kommune for eventuelle særlige ønsker til færedriften. Der vil endvidere kunne indgås aftale mellem de to kommuner om et mere forpligtende samarbejde.

§ 15

Til nr. 1

I krafttrædelsestidspunktet følger af strukturaftalen.



Trafikministeriet

føle!

Notat

Kommunernes Landsforening
Amtsrådsforeningen

Dato : 28. oktober 2004
J.nr. : 409-81
Sagsbeh. : TJO, lokaltelefon 2 34 69
Org. enhed : 1. Kontor

Vedr.: Økonomiske konsekvenser af kommunalreformen på vejområdet

Direkte vejudgifter 2003:

I nedenstående oversigt er amternes direkte udgifter til vejområdet i 2003 opstillet. Ved direkte udgifter forstås udgifter, der kan henføres til Konto 2, Trafik og infrastruktur, på den kommunale kontoplan.

Tabel 1. Amternes udgifter på vejområdet vedr. Konto 2 (mio. kr.)

Funktion	Anvendt til vejområdet (2003-priser)
Serviceudgifter, fælles funktioner, regnskab 2003 ¹	85
Serviceudgifter, kommunale veje, regnskab 2003	1.177
Anlæg, fællesudgifter ²	-1 ³
Anlægsudgifter	532 ³
Konto 2 i alt:	1.793

1. Vejrådets andel af fælles funktioner for serviceudgifter er sat til 100 pct., idet kollektiv trafik har sin egen konto til fælles formål, og amterne ikke i 2003 har afholdt udgifter til havne.
2. Vejrådets andel af fælles funktioner for anlægsudgifter er sat til 100 pct., idet kollektiv trafik har sin egen konto til fælles formål, og amterne i gennemsnit for årene 2001-2003 blot har anvendt 1 mio. pr. år på havne mod 605 mio. på vejene.
3. Anlægsudgifter er tilbageregnet fra 2005-prisniveau. Der er anvendt "Pris og lønindeks ekskl. medicin og overførsler", hhv. 3,3 pct. for 2003-04 og 2,4 pct. for 2004-05.

De samlede udgifter til vejområdet kan dermed foreløbigt opgøres til 1.793 mio. kr. i 2003 priser.

Side 2 af 5

Det bør i forbindelse med drøftelserne med de kommunale parter afklares, hvorvidt de fremtidige vejbestyrelser kan forventes at oppebære de samme indtægter som amterne.

Overhead:

Overhead på vejområdet vedrører alene udgifter på Konto 6, Almindelig administration. Der er dog en vis usikkerhed om størrelsen af de udgifter fra Hovedkonto 6, der vedr. vejområdet. Ifølge Trafikministeriets oplysninger konteres de amtslige vejforvaltningers administrationsudgifter på Konto 6, også selvom udgifterne kan henføres direkte til vejdrift eller vejanlæg.

Som en grov indikator er foreløbigt anvendt den andel af amternes samlede udgifter til service og anlæg, der vedrører vejnettet (Konto 2). Det bemærkes i den forbindelse, at en sådan beregning hviler på en usikker forudsætning om, at fordelingen af Konto 6-udgifterne mellem de forskellige amtslige sektorer er proportional med fordelingen af de samlede amtslige udgifter. Denne andel er opgjort til 2,3 pct.

2,3 pct. af de samlede service- og anlægsudgifter på Konto 6 svarer til 103 mio. kr. i 2003-priser.

Der bør i forbindelse med forhandlingerne med de kommunale parter ske en nærmere afklaring af amternes konteringspraksis på vejområdet. Således skal følgende regnskabsmæssige beløb identificeres:

Vejforvaltningerne:

- De ansattes løn
- Overhead til de ansatte
- De ansattes træk på driftskonti til faglige formål
- Omkontering fra Konto 2 til Konto 6 vedr. vejprojektering

Centralforvaltningen:

- Løn til et antal ansatte der forholdsmæssigt kan relateres til vejadministration
- Disse ansattes overheadomkostninger
- Disse ansattes træk på faglige driftsmidler

Ifølge Trafikministeriets foreløbige oplysninger er der i størrelsesordenen 550 årsværk i amternes forvaltninger beskæftiget med opgaver på vejområdet. Med henblik på den endelige beregning af vejområdets andel af midlerne på Konto 6 bør dette tal endeligt verificeres. Endvidere bør beregnes et overslag for udgifterne pr. årsværk.

En nærmere afklaring af konteringspraksis, antallet af årsværk mv. kan forventes i forbindelse med amternes besvarelse af de spørgsmål, Trafikministeriet via Finansministeriet har fremsendt til amterne, samt i

Side 3 af 5

forbindelse med arbejdet i de arbejdsgrupper, Trafikministeriet har nedsat med henblik på afklaring og koordinering af praktiske forhold i forbindelse med reformen.

Amternes samlede udgifter på vejområdet består således af direkte udgifter på Konto 2, foreløbigt opgjort til 1.793 mio. kr., samt et formentlig konservativt skøn for overhead på 103 mio.kr. Det samlede foreløbige skøn i 2003 priser udgør således 1.896 mio.kr.

Det må dog – givet usikkerheden i de ovenstående beregninger – nævnes, at dette er baseret på et skøn som må vurderes nærmere i forbindelse med de kommende drøftelser med KL og ARF.

Pris og lønindeks-opregning:

Med henblik på opregning af udgiftsniveauet til 2005-prisniveau er anvendt pris- og lønindeks for den kommunale sektor, ekskl. medicin og overførsler. Opskrivningsprocenten er 3,3 pct. for 2003-2004 og 2,4 pct. for 2004-2005.

Pris- og løn opregningen kan på det grundlag, inkl. det ovenfor anførte foreløbige overslag for overhead, beregnes til 110 mio. kr.

Amternes samlede udgifter på vejområdet kan hermed i 2005-priser foreløbigt opgøres til 2.006 mio. kr.

Meropgavekorrektioner:

Der medregnes ikke meropgavekorrektioner på vejområdet.

Det objektive niveau for ~~amternes udgifter på vejområdet~~ i 2005-priser kan dermed foreløbigt opgøres til 2.006 mio. kr.

Fordeling af amternes midler på vejområdet mellem kommuner og stat:

Der er i medsendte lovforslag lagt op til en fordeling af de nuværende amtsveje med ca. 80 pct. til kommunerne og ca. 20 pct. til staten.

Det er i den forbindelse forudsat, at staten skal overtage de overordnede veje, mens kommunerne skal overtage veje med lokalt præg. De veje, der påregnes at skulle overgå til staten, har dermed en væsentlig anderledes karakter og trafikal funktion end de veje, der skal nedklassificeres til kommuneveje samt relativt større trafikmængder og især en større andel tung trafik.

Den tunge trafik har stor betydning for vedligeholdelsesbehovet. Tilsvarende er anlægsudgifterne koncentreret der, hvor de større trafikale

Side 4 af 5

problemer indtræder.

Med henblik på at finde frem til en fordeling af de amtslige midler, der vil svare til den udgiftsbyrde, der overdrages til hhv. kommuner og stat, har Trafikministeriet beregnet en fordelingsnøgle for hhv. drifts- og anlægsudgifterne, jf. vedlagte bilag 1.

Driftsudgifterne, der jf. tabel 1 netto beløber sig til 1.262 mio. kr. i 2003-priser, kan fordeles på en række hovedformål, hvortil der knytter sig særlige forhold, der for hvert område fører til en forskellig fordeling af udgifterne mellem de veje hhv. kommunerne og staten overtager. Det drejer sig om følgende områder og hensyn:

- Almen drift. Både vejlængder og trafikarbejde bør tages i betragtning.
- Asfaltarbejder. Der bør tages særligt hensyn til andelen af tung trafik.
- Bygværker. Fordelingen af midlerne bør afspejle, hvilket vejnet bygværkerne faktisk befinder sig på
- Vintertjeneste. Midlerne bør fordeles efter det areal, der skal ryddes og glatførebekæmpes.

En vægtet beregning under inddragelse af disse hensyn fører til en fordeling af driftsmidlerne med 69,9 pct. til kommunerne og 30,1 pct. til staten, svarende til 882 mio. kr. til kommunerne og 380 mio. kr. til staten. I 2005-priser svarer dette til hhv. 933 og 402 mio. kr.

Anlægsudgifterne, der jf. tabel 1 netto beløber sig til 531 mio. kr. i 2003-priser, bør fordeles i henhold til fordelingen af det faktiske investeringsbehov på de veje, der overdrages til hhv. kommunerne og staten.

Investeringsbehovet kan opgøres under inddragelse af bl.a. den faktiske fordeling af investeringerne i de senere år mellem de veje, der overføres til hhv. kommunerne og staten og en gennemgang af de amtslige anlægsprojekter, der er planlagt til efter 1. januar 2007, hvor kommunalreformen træder i kraft.

En opgørelse efter disse principper vurderes overordnet at svare til en fordeling af amternes anlægsmidler med i størrelsesordenen 50-70 pct. til kommunerne og 30-50 pct. til staten, idet den præcise fordeling må fastlægges i forbindelse med den igangværende dialog med de kommunale parter om en række faktuelle forhold samt de kommende forhandlinger.

Dette vil svare til en overdragelse af i størrelsesordenen 266-372 mio. kr. til kommunerne og i størrelsesordenen 160-266 mio. kr. til staten (2003-priser).

Side 5 af 5

For så vidt angår fordelingen af overhead antages, at den beregnede overhead fordeles efter samme overordnede fordelingstal som driftsudgifterne, dvs. 69,9 pct. til kommunerne og 30,1 pct. til staten.

Potentielle synergieffekter:

Realisering af synergieffekter på vejområdet vil bl.a. afhænge af, i hvilket omfang kommunerne – ligesom staten – vælger at udlicitere drifts-, vedligeholdelses- og anlægsopgaverne med henblik på at indhøste de gevinster, der kan opnås gennem større udbud. Samtidig vil effekten afhænge af udviklingen i konkurrenceforhold, herunder de enkelte kommuners størrelse.

Realisering af de potentielle synergieffekter vil afhænge af, hvorvidt effektiviseringen understøttes gennem udvikling af de relevante værktøjer. Der forudsættes således en udvikling af bestillerkompetencerne i forbindelse med udliciteringer i kommunerne samt udvikling af et fælles administrationsgrundlag på tværs af vejforvaltningerne (dvs. såvel mellem kommunerne indbyrdes som mellem kommunerne og staten). Endvidere vil effekterne afhænge af mulighederne for administrative rationaliseringer generelt i de nye kommunale enheder.

Endelig skal mulige synergieffekter ses i sammenhæng med initieringsomkostningerne i forbindelse med gennemførelsen af kommunalreformen. Hvis de fremtidige kommunale udgifter på vejområdet anslås til i størrelsesordenen 8 mia. kr. og synergieffekten skønsmæssigt sættes til 2-3 % heraf, kan synergieffekterne opgøres til i størrelsesordenen 160-240 mio. kr. Dette beløb er i sagens natur behæftet med betydelig usikkerhed og må undersøges nærmere.



Trafikministeriet

Hull!

Notat

Dato : 27. oktober 2004
J.nr. : 409-81
Sagsbeh. : TJO, lokaltelefon 2 34 69
Org. enhed : 1. Kontor

Bilag 1: Beregning af fordeling af driftsudgifter

Der er for 2003 på vejområdet registreret et nettoforbrug på 1177 mio. kr. samt nettoudgifter til fællesfunktioner på 85 mio. kr. Den samlede nettoudgift udgør således $1177 + 85 = 1.262$ mio. kr.¹

Med henblik på at kunne foretage en så nøjagtig fordeling som muligt mellem op- og nedklassificerede amtsveje, er ovennævnte beløb opdelt på en række hovedformål, som hver især er karakteriseret ved at følge forskellige fordelingsnøgler, som afspejler årsagerne til udgifternes afholdelse. Det drejer sig om en opdeling i:

- almen drift
- asfaltarbejder
- bygværker
- vintertjeneste

Der foreligger oplysninger for forbrug til vintertjeneste men ikke til de øvrige poster. Ud fra Vejdirektoratets erfaring med tilsvarende veje, er der skønnet følgende fordeling på de fire grupper:

Tabel 1. Skønnet fordeling af udgifter på udgiftsområder

Udgiftspost	Procentfordeling ²	Fordeling mio. kr.
Almen drift	29	368
Asfaltarbejder	46	585

¹ Der udestår en nærmere afklaring af beregningsgrundlaget for udgifterne på konto 2. Det skal således afklares, hvorvidt det vil være mest retvisende at opgøre amternes udgifter i brutto- eller nettotal. De angivne tal er nettotal. Amternes indtægter på serviceområdet udgør i størrelsesordenen 90 mio. kr.

² Procentværdier afrundet

Side 2 af 3

Bygværker	6	72
Vintertjeneste	19	237

Disse beløb skal fordeles på henholdsvis det vejnet, der skal opklassificeres og det vejnet, der skal nedklassificeres. Det bør ske efter kriterier der bedst muligt beskriver årsagerne til udløsning af udgifterne:

Almen drift:

Almen drift omfatter bl.a. renholdelse, vejafvanding, rasteanlæg, udskiftning af skilte, vejmandstilsyn mv. Udgiften til dette formål fordeles efter en vægtning med 50 pct. i forhold til vejlængder og 50 pct. i forhold til trafikarbejde. En række funktioner skal gennemføres uanset trafik eller ej, og en række andre funktioner er stærkt afhængige af trafikomfanget.

Asfaltarbejder:

En lastbil slider 10.000 gange mere på vejene end en personbil. Æ10-trafkarbejdet skal derfor indgå med stor vægt i fordelingsnøglen. Æ10-trafkarbejdet er en standardiseret metode til at omsætte forskellige akseltryks dimensionsgivende og nedbrydende virkning til et enkelt mål ("ækvivalent 10-tons akseltryk"). Da det øverste og tyndeste lag på vejbelægningen – det såkaldte slidlag – i princippet også nedbrydes på grund af vejrlig mv. er det valgt at fordele omkostningerne med 70 pct. til Æ10 trafkarbejdet og 30 pct. til sporlængder.

Bygværker:

Bygværkerne, broer og tunneler optræder i størst omfang på de overordnede veje. VIS-systemet indeholder ikke data for disse. Det er skønnet, at ca. 60% af udgifterne til bygværker kan henføres til det net, der overtages af staten.

Staten overtager således bl.a.:

- Aggersundbroen
- Alssundbroen
- Kronprins Frederiks bro
- Hadsundbroen
- Svingbroen i Næstved

Vintertjeneste:

Denne post bør fordeles efter det areal der skal ryddes og glatførebekæmpes.

Under anvendelse af ovenstående fordelingsnøgler fås følgende fordeling

Side 3 af 3

af vejdriftsmidlerne:

Tabel 2: Fordeling af udgifter på veje der overføres til hhv. stat og kommuner (mio. kr. 2003-priser)

Udgiftspost	Til staten	Til kommunerne
Almen drift	92	276
Asfaltarbejder	193	392
Bygværker	43	29
Vintertjeneste	52	185
I alt mio. kr. (pct).	380 (30,1)	882 (69,9)

fcll

Ministerium: Trafikministeriet

Tabel a. Forslag til lov om ændring af lov om kystbeskyttelse, visse love om digeanlæg, lov om havne og lov om færgefart - udgiftsniveau for nuværende ansvarlig myndighed (nettodrift- og anlæg)

Mio.kr		Nettodrift	Nettoanlæg	Hovedkonto, funktion
Regnskabstal for 2003 (inkl. overhead og øvrige indirekte udgifter)	HK 2	5,7	15	2
<i>beres pensionsudbetalinger</i>		0		
Regnskabstal for 2003 (inkl. overhead og øvrige indirekte udgifter)	HK 6	0	0	
<i>beres pensionsudbetalinger</i>		0		
+ PL-opregning til 2005 PL	HK 2	0,3	1	
<i>beres pensionsudbetalinger</i>		0		
+ PL-opregning til 2005 PL	HK 6	0	0	
<i>beres pensionsudbetalinger</i>		0		
+ Meropgavekorrektioner (R03-07) (2005 PL)	HK 2	0		
<i>beres pensionsudbetalinger</i>		0		
+ Meropgavekorrektioner (R03-07) (2005 PL)	HK 6	0		
<i>beres pensionsudbetalinger</i>		0		
+ Udgiftsvækst på opgaveområde 2003 -> 2005 (2005 PL)	HK 2	0		
+ Udgiftsvækst på opgaveområde 2003 -> 2005 (2005 PL)	HK 6	0		
= 2005 udgiftsniveau (2005 PL og 2007 opgaveniveau) - før realvækst i 2006	HK 2	6	16	
<i>beres pensionsudbetalinger</i>				
= 2005 udgiftsniveau (2005 PL og 2007 opgaveniveau) - før realvækst i 2006	HK 6	0	0	
<i>beres pensionsudbetalinger</i>				

Anm: Der udarbejdes én tabel for hvert lovforslag, bekendtgørelse mv.

Tabel b. Ændring af lov om offentlige veje, lov om private fællesveje, lov om grundejerbidrag til offentlige veje, lov om vintervedligeholdelse og reholdelse af veje samt lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom - udgiftsniveau for nuværende ansvarlig myndighed (nettodrift- og anlæg)

Mio.kr		Nettodrift	Nettoanlæg	Hovedkonto, funktion
Regnskabstal for 2003 (inkl. overhead og øvrige indirekte udgifter)	HK 2	1262	531	2.01; 2.03; 2.05; 2.09; 2.11; 2.14; 2.22
<i>beres pensionsudbetalinger</i>		0		
Regnskabstal for 2003 (inkl. overhead og øvrige indirekte udgifter)	HK 6	103	0	6
<i>beres pensionsudbetalinger</i>		0		
+ PL-opregning til 2005 PL	HK 2	73	31	
<i>beres pensionsudbetalinger</i>		0		
+ PL-opregning til 2005 PL	HK 6	6	0	
<i>beres pensionsudbetalinger</i>		0		
+ Meropgavekorrektioner (R03-07) (2005 PL)	HK 2	0		
<i>beres pensionsudbetalinger</i>		0		
+ Meropgavekorrektioner (R03-07) (2005 PL)	HK 6	0		
<i>beres pensionsudbetalinger</i>		0		
+ Udgiftsvækst på opgaveområde 2003 -> 2005 (2005 PL)	HK 2	0		
+ Udgiftsvækst på opgaveområde 2003 -> 2005 (2005 PL)	HK 6	0		
= 2005 udgiftsniveau (2005 PL og 2007 opgaveniveau) - før realvækst i 2006	HK 2	1335	562	
<i>beres pensionsudbetalinger</i>				
= 2005 udgiftsniveau (2005 PL og 2007 opgaveniveau) - før realvækst i 2006	HK 6	109	0	
<i>beres pensionsudbetalinger</i>				

Anm: Der udarbejdes én tabel for hvert lovforslag, bekendtgørelse mv.

NB: For så vidt angår konto 6 henvises til overvejelserne i medsendte økonominotat

Sum tabel a-b. Udgiftsniveau i alt for nuværende ansvarlig myndighed (nettodrift og -anlæg)

Mio.kr		Nettodrift	Nettoanlæg
Regnskabstal for 2003 (inkl. overhead og øvrige indirekte udgifter)	HK 2	1268	546
<i>beres pensionsudbetalinger</i>		0	
Regnskabstal for 2003 (inkl. overhead og øvrige indirekte udgifter)	HK 6	103	0
<i>beres pensionsudbetalinger</i>		0	
+ PL-opregning til 2005 PL	HK 2	73	32
<i>beres pensionsudbetalinger</i>		0	
+ PL-opregning til 2005 PL	HK 6	6	0
<i>beres pensionsudbetalinger</i>		0	
+ Meropgavekorrektioner (R03-07) (2005 PL)	HK 2	0	
<i>beres pensionsudbetalinger</i>		0	
+ Meropgavekorrektioner (R03-07) (2005 PL)	HK 6	0	
<i>beres pensionsudbetalinger</i>		0	
+ Udgiftsvækst på opgaveområde 2003 -> 2005 (2005 PL)	HK 2	0	
+ Udgiftsvækst på opgaveområde 2003 -> 2005 (2005 PL)	HK 6	0	
= 2005 udgiftsniveau (2005 PL og 2007 opgaveniveau) - før realvækst i 2006	HK 2	1341	578
<i>beres pensionsudbetalinger</i>			
= 2005 udgiftsniveau (2005 PL og 2007 opgaveniveau) - før realvækst i 2006	HK 6	109	0
<i>beres pensionsudbetalinger</i>			

Table 1: Overview of the system's performance in the period 2002-2003

System	2002	2003	2004
System 1	100	100	100
System 2	100	100	100
System 3	100	100	100
System 4	100	100	100
System 5	100	100	100
System 6	100	100	100
System 7	100	100	100
System 8	100	100	100
System 9	100	100	100
System 10	100	100	100
System 11	100	100	100
System 12	100	100	100
System 13	100	100	100
System 14	100	100	100
System 15	100	100	100
System 16	100	100	100
System 17	100	100	100
System 18	100	100	100
System 19	100	100	100
System 20	100	100	100

System	2002	2003	2004
System 1	100	100	100
System 2	100	100	100
System 3	100	100	100
System 4	100	100	100
System 5	100	100	100
System 6	100	100	100
System 7	100	100	100
System 8	100	100	100
System 9	100	100	100
System 10	100	100	100
System 11	100	100	100
System 12	100	100	100
System 13	100	100	100
System 14	100	100	100
System 15	100	100	100
System 16	100	100	100
System 17	100	100	100
System 18	100	100	100
System 19	100	100	100
System 20	100	100	100

System	2002	2003	2004
System 1	100	100	100
System 2	100	100	100
System 3	100	100	100
System 4	100	100	100
System 5	100	100	100
System 6	100	100	100
System 7	100	100	100
System 8	100	100	100
System 9	100	100	100
System 10	100	100	100
System 11	100	100	100
System 12	100	100	100
System 13	100	100	100
System 14	100	100	100
System 15	100	100	100
System 16	100	100	100
System 17	100	100	100
System 18	100	100	100
System 19	100	100	100
System 20	100	100	100

Table 2: Summary of the system's performance in the period 2002-2003

System	2002	2003	2004
System 1	100	100	100
System 2	100	100	100
System 3	100	100	100
System 4	100	100	100
System 5	100	100	100
System 6	100	100	100
System 7	100	100	100
System 8	100	100	100
System 9	100	100	100
System 10	100	100	100
System 11	100	100	100
System 12	100	100	100
System 13	100	100	100
System 14	100	100	100
System 15	100	100	100
System 16	100	100	100
System 17	100	100	100
System 18	100	100	100
System 19	100	100	100
System 20	100	100	100

Ministerens Tredobbelingsret

Table I. 1. Ministerens tredobbelingsret efter FPA, 2011 og 2012 (ministerens ret)

År	Hovedstads (skattekort 112)				Hovedstads 1				Hovedstads 2			
	2011	2012	2013	2014	2017	2018	2019	2020	2017	2018	2019	2020
Antal af personer, der har været ansat i en af de nævnte kategorier	4	4	4	4					14	14	14	14
Antal af personer, der har været ansat i en af de nævnte kategorier og som har været ansat i en af de nævnte kategorier	4	4	4	4					14	14	14	14
Alt	4	4	4	4					14	14	14	14

Table I. 2. Ministerens tredobbelingsret efter FPA, 2011 og 2012 (ministerens ret)

År	Hovedstads (skattekort 112)				Hovedstads 1				Hovedstads 2			
	2011	2012	2013	2014	2017	2018	2019	2020	2017	2018	2019	2020
Antal af personer, der har været ansat i en af de nævnte kategorier	6	6	6	6					14	14	14	14
Antal af personer, der har været ansat i en af de nævnte kategorier og som har været ansat i en af de nævnte kategorier	6	6	6	6					14	14	14	14
Alt	6	6	6	6					14	14	14	14

Table I. 3. Ministerens tredobbelingsret efter FPA, 2011 og 2012 (ministerens ret)

År	Hovedstads (skattekort 112)				Hovedstads 1				Hovedstads 2			
	2011	2012	2013	2014	2017	2018	2019	2020	2017	2018	2019	2020
Antal af personer, der har været ansat i en af de nævnte kategorier	0	0	0	0					0	0	0	0
Antal af personer, der har været ansat i en af de nævnte kategorier og som har været ansat i en af de nævnte kategorier	0	0	0	0					0	0	0	0
Alt	0	0	0	0					0	0	0	0

Table I. 4. Ministerens tredobbelingsret efter FPA, 2011 og 2012 (ministerens ret)

År	Hovedstads (skattekort 112)				Hovedstads 1				Hovedstads 2			
	2011	2012	2013	2014	2017	2018	2019	2020	2017	2018	2019	2020
Antal af personer, der har været ansat i en af de nævnte kategorier	0	0	0	0					0	0	0	0
Antal af personer, der har været ansat i en af de nævnte kategorier og som har været ansat i en af de nævnte kategorier	0	0	0	0					0	0	0	0
Alt	0	0	0	0					0	0	0	0

Table I. 5. Ministerens tredobbelingsret efter FPA, 2011 og 2012 (ministerens ret)

År	Hovedstads (skattekort 112)				Hovedstads 1				Hovedstads 2			
	2011	2012	2013	2014	2017	2018	2019	2020	2017	2018	2019	2020
Antal af personer, der har været ansat i en af de nævnte kategorier	0	0	0	0					0	0	0	0
Antal af personer, der har været ansat i en af de nævnte kategorier og som har været ansat i en af de nævnte kategorier	0	0	0	0					0	0	0	0
Alt	0	0	0	0					0	0	0	0

Table I is a summary of table I. Table I is a summary of table I. Table I is a summary of table I.

700,1

Bilag 1

Landeveje der klassificeres som hovedlandeveje pr. 1. januar 2007

Frederiksborg amt

vejnr.	Navn	Længde	Fra km.	Til km.
104	Favrhold - Karlebo Overdrev	7,1	0:0000	6:1014
106	Hillerød - Frederiksværk	18,2	3:1022	22:0898
108	Karlebo Overdrev - Stensholt vang	3,2	33:0249	36:0452
109	Nyrup - Helsingør	1,6	38:0904	39:0796
136	Roskilde - Slangerup	10,9	14:0120	24:0987
140	Hillerød - Nyrup	14,0	3:0343	17:0402
141	Hillerød - Frederikssund	17,4	4:0865	22:0637
142	Frederikssund - Elverdam	14,1	1:0714	16:0476
521	Frederikssund - Kregme	11,8	1:0210	12:0958
527	Isterød - Æbelholt kloster (Isterødvejen)	7,2	36:0452	43:0662
Ialt		105,4		

Roskilde amt

vejnr.	Navn	Længde	Fra km.	Til km.
102	Roskilde - Ringsted	14,2	33:0507	47:0702
136	Roskilde - Slangerup	10,4	3:0782	14:0120
137	Gennemfartsvej gennem Roskilde	14,5	2:0146	16:0654
139	Veddelev - Holbækmotorvejen	4,5	0:0000	4:0546
142	Frederikssund - Elverdam	14,0	16:0476	30:0440
Ialt		57,6		

Vestsjællands amt

vejnr.	Navn	Længde	Fra km.	Til km.
101	Østre ringvej og Bragesvej, Ringsted	4,4	58:0188	62:0676
102	Roskilde - Ringsted	10,5	47:0702	58:0188
125	Slagelse - Kalundborg	33,6	0:0982	36:0106
126	Næstved - Slagelse	23,1	12:0314	36:0034
145	Holbæk - Sorø	28,3	3:0334	32:0327
151	Ringsted - Næstved	5,1	2:0105	7:0248
Ialt		105,0		

Storstrøms amt

vejnr.	Navn	Længde	Fra km.	Til km.
501	Nykøbing F. - Storstrømsbroen	10,9	0:0000	11:0028
506	Nykøbing F. - Gedser	22,9	0:0000	22:0895
614	Næstved - Rønnede	13,7	3:0800	17:0545
617	Næstved - Bårse	14,8	0:0131	16:0827
624	Næstved - Slagelse	8,8	3:0545	12:0314
625	Ringsted - Næstved	14,6	7:0248	21:0900
628	Rettastrup - Øverup (Næstved omfartsvej vest)	5,6	2:0458	8:0070
Ialt		91,3		

Fyns amt

vejnr.	Navn	Længde	Fra km.	Til km.
521	Odense - Faaborg	30,5	5:0735	37:0268
704	Nyborg - Bøjden	54,2	1:0933	56:0247
714	Svendborg - Faaborg	25,4	2:0364	27:0937
Ialt		110,0		

Sønderjyllands amt

vejnr.	Navn	Længde	Fra km.	Til km.
316	Kruså - Sønderborg - Fynshav	17,6	27:0230	44:0831
317	Kruså - Tønder	23,3	15:0205	38:0529
318	Torp - Tinglev	11,4	9:0700	21:0073
319	Sønderborg - Bovrup - Røllum	28,5	2:0942	31:0723
321	Kolding - Gabøl	18,4	20:0139	38:0960
322	Abild - Gabøl	35,7	0:0000	35:0658
323	Haderslev - Gabøl	17,2	5:0932	23:0090
325	Ribe - Gabøl	16,3	11:0551	27:0856
331	Ribe - Tønder - Sæd grænse	41,0	9:0850	51:0041
Ialt		209,3		

Ribe Amt

vejnr.	Navn	Længde	Fra km.	Til km.
325	Ribe - Gabøl	11,2	0:0237	11:0551
327	Esbjerg - Kærgård	13,6	4:0325	17:0914
331	Ribe - Tønder - Sæd grænse	8,8	1:0044	9:0850
332	Varde - Ribe	37,7	2:0681	41:0691
333	Skjern - Varde	20,0	44:0076	64:0102
337	Korskro - Grindsted - Give	45,1	11:0622	56:0717
339	Tarm - Grindsted	14,8	21:0113	35:0882
363	Vejle - Grindsted	11,7	27:0330	39:0036
370	Heming - Ølgod - Varde	28,0	37:0750	65:0645
Ialt		190,8		

Vejle amt

vejnr.	Navn	Længde	Fra km.	Til km.
--------	------	--------	---------	---------

321	Kolding - Gabøl	15,3	4:0789	20:0139
337	Korskro - Grindsted - Give	13,9	56:0717	70:0638
348	Vejle - Viborg	35,5	5:0818	41:0938
363	Vejle - Grindsted	27,4	1:0541	29:0053
Ialt		92,2		

Ringkøbing amt

vejnr.	Navn	Længde	Fra km.	Til km.
333	Skjern - Varde	18,3	26:0208	44:0076
339	Tarm - Grindsted	21,7	0:0018	21:0113
348	Vejle - Viborg	13,6	49:0362	62:0940
349	Røgind - Skjern	20,4	7:0066	27:0477
370	Hemming - Ølgod - Varde	37,7	0:0022	37:0750
417	Viborg - Holstebro	23,5	26:0415	49:0897
418	Ringkøbing - Holstebro	41,0	0:0312	41:0306
420	Holstebro - Skjern	44,8	1:0211	46:0465
423	Ringvejen i Holstebro	6,5	41:0306	47:0846
425	Holstebro - Oddesund	23,5	2:0105	25:0592
426	Thisted - Oddesund	15,6	38:0392	53:0963
429	Sunds - Hagebro	23,6	8:0288	31:0964
430	Hagebro - Skive	10,8	0:0000	10:0799
439	Viborg - Hemming	15,6	29:0093	44:0679
Ialt		316,4		

Århus amt

vejnr.	Navn	Længde	Fra km.	Til km.
72	Skødstrup - Lygten (Molsmotorvejen)	4,6	13:0288	17:0928
348	Vejle - Viborg	7,4	41:0938	49:0362
348	Vejle - Viborg	1,1	62:0940	64:0037
401	Århus - Grenaa	51,4	3:0835	58:0703
405	Ringvejen Vejlbj - Vibj	1,5	0:0000	1:0503
413	Tåstrup - Ebeltoft færgehavn	18,0	33:0947	52:0031
414	Drstrup - Følle	20,7	9:0926	30:0654
415	Randers - Grenaa	56,8	1:0710	58:0002
416	Randers - Viborg	14,7	1:0535	16:0205
459	Randers - Kongensbro	1,1	2:0559	3:0677
462	Randers - Hadsund	25,7	2:0631	29:0723
532	Ringvejen i Randers	3,5	0:0000	3:0558
Ialt		206,6		

Viborg amt

vejnr.	Navn	Længde	Fra km.	Til km.
348	Vejle - Viborg	24,9	64:0037	88:0937
411	Viborg - Sønderup	30,9	2:0785	33:0974
416	Randers - Viborg	24,9	16:0205	41:0155
417	Viborg - Holstebro	23,8	2:0553	26:0415
426	Thisted - Oddesund	27,6	10:0562	38:0392
427	Thisted - Fjerritslev	29,2	0:0000	29:0871
430	Hagebro - Skive	6,7	10:0799	17:0475
439	Viborg - Herning	22,9	6:0073	29:0093
481	Østerild - Ræhr	13,2	0:0000	12:0944
Ialt		204,1		

Nordjyllands amt

vejnr.	Navn	Længde	Fra km.	Til km.
411	Viborg - Sønderup	15,6	33:0974	49:0618
427	Thisted - Fjerritslev	11,6	29:0871	41:0549
428	Aabybro - Fjerritslev	30,6	18:0177	48:0909
438	Frederikshavn - Skagen	44,6	0:0000	43:0949
449	Ringvejen ved Bouet	0,0	1:0333	1:0454
450	Nørresundby - Aabybro	16,8	0:0054	16:0574
451	Hjørring - Aabybro	42,7	2:0230	45:0470
452	Hjørring - Frederikshavn	30,7	3:0502	34:0168
462	Randers - Hadsund	2,7	29:0723	32:0455
467	Hobro - Aggersund	48,1	5:0342	53:0448
468	Aggersund - Fjerritslev	9,1	0:0000	8:0931
505	Aalborg - Hadsund	36,0	5:0712	42:0645
704	Aalborg - Egense	2,8	0:0030	2:0728
Ialt		291,4		

vejnr.	Navn	Længde	Fra km.	Til km.
Hele landet		1.980,1		

Bilag 2

**Kort over nuværende hovedlandeveje og landeveje der klassificeres som hoved-
landeveje pr. 1. januar 2007**



STORSTRØMS AMT



[tilbage]

Udvalget for Teknik og Miljø

Sag nr. 12

Behandlet i møde 25. oktober 2004

Sagsbehandler: Møller, Hans

J.nr: 04-010925

Tillægsdagsorden - Fordeling af nuværende amtsveje til kommuner og staten

Resumé

Det er vedtaget, at amternes nuværende veje skal fordeles til de kommende større kommuner og staten med udgangen af 2006.

Sagen forelægges med henblik på en hurtig udmelding fra amtet om, hvilke amtsveje der bør overdrages til staten.

Sagen behandles i Udvalget for Teknik og Miljø den 25. oktober og i Økonomiudvalget den 27. oktober.

Indstillingen fra Udvalget for Teknik og Miljø vil foreligge på Økonomiudvalgets møde.

Sagsfremstilling

De nye større kommuner er endnu ikke faldet på plads, så her kan der endnu ikke ske en fordeling af det amtslige vejnet.

Staten har derimod gennem Vejdirektoratet foreløbigt meldt ud, hvilke veje de forestiller sig, der skal overgå til staten.

Forvaltningen er ikke enige i at staten kun skal overtage de veje, som de selv foreslår. Vedlagte kort viser Vejdirektoratets forslag til de amtsveje, som staten skal overtage samt forvaltningens forslag til de veje, som staten yderligere bør overtage.

Af vedlagte uddrag af aftalen om strukturreformen fremgår det, hvilke kriterier der lægges til grund for, at staten vil overtage amtsveje.

Begrundelse for forvaltningens forslag er:

Nykøbing F. & Sakskøbing. Der er for det første store trafiktal på strækningen. For det andet vil det være den naturlige vej at køre for mange borgere i den nye kommune, når Femern Bælt forbindelsen er etableret. Broen over Guldborgsund er en statsopgave.

M30 ved Bakkebølle & Stege. På denne strækning er der også store trafiktal. Derudover er Stege Sukkerfabrik lukket, hvilket betyder, at alle roer skal køres væk fra øen. Dronning Alexandrines Bro er et meget dyrt enkeltelement på vejen, som en ny kommune næppe kan magte.

Rønnede-Fakse. Her er der også store trafiktal. Derudover er der et stort antal tunge køretøjer, primært fra Fakse Bryggeri og Fakse Kalkbrud.

Vejdirektoratets forslag til at overtage veje andrager ca. 84,8 km, ca. 11,1% af amtets veje.

Forvaltningens forslag til yderligere veje, der bør overtages af staten andrager ca. 43,5 km, ca. 5,7%.

Det vil betyde, at staten i alt vil komme til at overtage ca. 128,3 km veje svarende til ca. 16,8% af amtets veje.

Indstilling

Forvaltningen foreslår:

- at** forvaltningens yderligere forslag til kommende statsveje godkendes og fremsendes til Vejdirektoratet

Bilagsliste:

- Kortbilag
- Uddrag af aftalen om strukturreformen

Sagen afgøres af

Økonomiudvalget

Beslutning:

Indstillingen anbefales.

Følgende deltog ikke i sagens behandling:

- Hatt, Lene
- Larsen, Benny Schwartz

Kilde: www.stam.dk/get/36201073.html. Udskrevet d. 23.11.2004

STORSTRØMS AMT



[tilbage]

Økonomiudvalget

Sag nr. 2

Behandlet i møde 27. oktober 2004

Sagsbehandler: Møller, Hans

J.nr: 04-010925

Fordeling af nuværende amtsveje til kommuner og staten

Resumé

Det er vedtaget, at amternes nuværende veje skal fordeles til de kommende større kommuner og staten med udgangen af 2006.

Sagen forelægges med henblik på en hurtig udmelding fra amtet om, hvilke amtsveje der bør overdrages til staten.

Sagen behandles i Udvalget for Teknik og Miljø den 25. oktober og i Økonomiudvalget den 27. oktober.

Indstillingen fra Udvalget for Teknik og Miljø vil foreligge på Økonomiudvalgets møde.

Sagsfremstilling

De nye større kommuner er endnu ikke faldet på plads, så her kan der endnu ikke ske en fordeling af det amtslige vejnet.

Staten har derimod gennem Vejdirektoratet foreløbigt meldt ud, hvilke veje de forestiller sig, der skal overgå til staten.

Forvaltningen er ikke enige i at staten kun skal overtage de veje, som de selv foreslår. **Vedlagte** kort viser Vejdirektoratets forslag til de amtsveje, som staten skal overtage samt forvaltningens forslag til de veje, som staten yderligere bør overtage.

Af vedlagte uddrag af aftalen om strukturreformen fremgår det, hvilke kriterier der lægges til grund for, at staten vil overtage amtsveje.

Begrundelse for forvaltningens forslag er:

Nykøbing F. & Saksøbing. Der er for det første store trafiktal på strækningen. For det andet vil det være den naturlige vej at køre for mange borgere i den nye kommune, når Femern Bælt forbindelsen er etableret. Broen over Guldborgsund er en statsopgave.

M30 ved Bakkebølle & Stege. På denne strækning er der også store trafiktal. Derudover er Stege Sukkerfabrik lukket, hvilket betyder, at alle roer skal køres væk fra øen. Dronning Alexandrines Bro er et meget dyrt enkeltelement på vejen, som en ny kommune næppe kan magte.

Rønnede-Fakse. Her er der også store trafiktal. Derudover er der et stort antal tunge køretøjer, primært fra Fakse Bryggeri og Fakse Kalkbrud.

Vejdirektoratets forslag til at overtage veje andrager ca. 84,8 km, ca. 11,1% af amtets veje.

Forvaltningens forslag til yderligere veje, der bør overtages af staten andrager ca. 43,5 km, ca. 5,7%.

Det vil betyde, at staten i alt vil komme til at overtage ca. 128,3 km veje svarende til ca. 16,8% af amtets veje.

Sagen forelægges udvalget for teknik og miljø i møde d. 25. oktober 2004, hvorfor indstilling vil foreligge til økonomiudvalgets møde.

Indstilling

Forvaltningen foreslår:

at forvaltningens yderligere forslag til kommende statsveje godkendes og fremsendes til Vejdirektoratet.

Bilagsliste:

- Kortbilag
- Uddrag af aftalen om strukturreformen

Sagen afgøres af

Økonomiudvalget

Beslutning:

Udvalget for teknik og miljø har i møde d. 25. oktober 2004 anbefalet indstillingen.

Lene Hatt og Benny Schwartz Larsen deltog ikke i sagens behandling.

Indstillingen tiltrådt.

Følgende deltog ikke i sagens behandling:

- Larsen, Knud
-

Kilde: www.stam.dk/get/36199504.html. Udskrevet d. 23.11.2004

24. nov 2004

Telefon samtale med broafdelingen i Storstrøms Amt

Er i gang med at undersøge pris for restaurering af "strømpiller" - var tidligere nævnt i medier at skulle koste 40 mill. - rapport feb 05.

Overbygning: Brodek
Ny dimensionering } endnu ikke prisset
Maling

[Handwritten signature]

E



Storstrøms Amt
Parkvej 37
4800 Nykøbing F.

Telefon 54844800
Telefax
fsrwb@stam.dk
www.stam.dk

5. november 2004

Amtet peger på de amtsveje der bør overgå til staten

Storstrøms Amt ønsker at påvirke beslutningen om, hvilke amtsveje der skal overgå til staten efter strukturreformen.

Derfor peger amtets Økonomiudvalg i et brev til Trafikministeriet på 8 vejstrækninger ved Næstved, Vordingborg og Nykøbing Falster, der bør overgå til staten.

Disse strækninger udgør cirka 17% af amtets nuværende vejnet. De øvrige 83% overgår til de nye kommuner.

De nuværende amtsveje har en samlet længde på 762 km.

Yderligere information:

Otto Jensen
Formand for Udvalget for Teknik og Miljø
Tlf.: 20 28 45 52

Kort over de 8 vejstrækninger og brev fra Storstrøms Amts Økonomiudvalg til Trafikministeriet er vedlagt til orientering:

*Statens overtagelse af amtsveje
i forbindelse med strukturreformen*

STORSTRØMS AMT

Økonomiudvalget



Trafikministeriet
Frederiksholms Kanal 27
1220 København K

Storstrøms Amt
Parkvej 37
4800 Nykøbing Falster

Telefon 54 84 48 00
Telefax 54 84 47 28
gbn@vej.stam.dk
www.stam.dk

Statens overtagelse af amtsveje i forbindelse med strukturreformen.

Aftalen om strukturreformen fra juni 2004 indebærer at amternes vejnet skal fordeles til staten og de nye kommuner efter objektive kriterier. Det har også været nævnt, at fordelingen forventes at blive ca. 20%.

I Storstrøms Amt har økonomiudvalget på møde den 28. oktober 2004 på grundlag af indstilling fra amtets Teknik- og Miljøudvalg vurderet, hvilke veje der - med udgangspunkt i de i aftale om strukturreformen omhandlede kriterier - fremover bør administreres af henholdsvis staten og kommunerne som vejbestyrelse.

Økonomiudvalget fremsender hermed forslag til fordeling af det amtslige vejnet mellem stat og kommuner.

De veje der er peget på andrager ca 16,8% af amtets nuværende veje.

Begrundelserne for valg af veje er:

Næstved-Slagelse

Forbindelse mellem to egnscentre, store trafiktal, en direkte forbindelse mod M20, vestmotorvejen og dermed Storebæltsforbindelsen.

Næstved-Ringsted

Forbindelse mellem to regionscentre, store trafiktal.

Næstved-Rønnede

Forbindelse mellem Næstved og M30 ved Rønnede, store trafiktal, stor pendling mod Københavnsområdet. Næstved er i kraftig vækst.

Næstved-Bårse

Forbindelse mellem Næstved og M30 til/fra den sydlige del af amtet, store trafiktal.

M30 v. Bakkebølle-Stege

Store trafiktal, omfattende pendling med Københavnsområdet. Driften af Stege Storebro og Dronning Alexandrines bro bør begge være statsopgaver.

M30 v. Rønnede-Fakse

Store trafiktal, megen tung trafik, primært fra Fakse Bryggeri og Fakse Kalkbrud.

- 4 NOV. 2004

gbn
j.nr.

Direkte 54844945

M30 v. Højmølle-Gedser


Store trafiktal, vejen forbinder M30 med en større færgerute til Tyskland.

M30 v. Saksøbing-Nykøbing F

Store trafiktal, tung trafik med roekørsel til Nykøbing Sukkerfabrik. Broen over Guldborgsund er allerede en statsopgave. Strækningen er den naturlige vej fra andre dele af Falster med en kommende Femer Bælt forbindelse.

Økonomiudvalget skal hermed anmode om, at amtets forslag til nye statsveje medtages i det lovforslag, der sendes i høring den 1. december 2004.

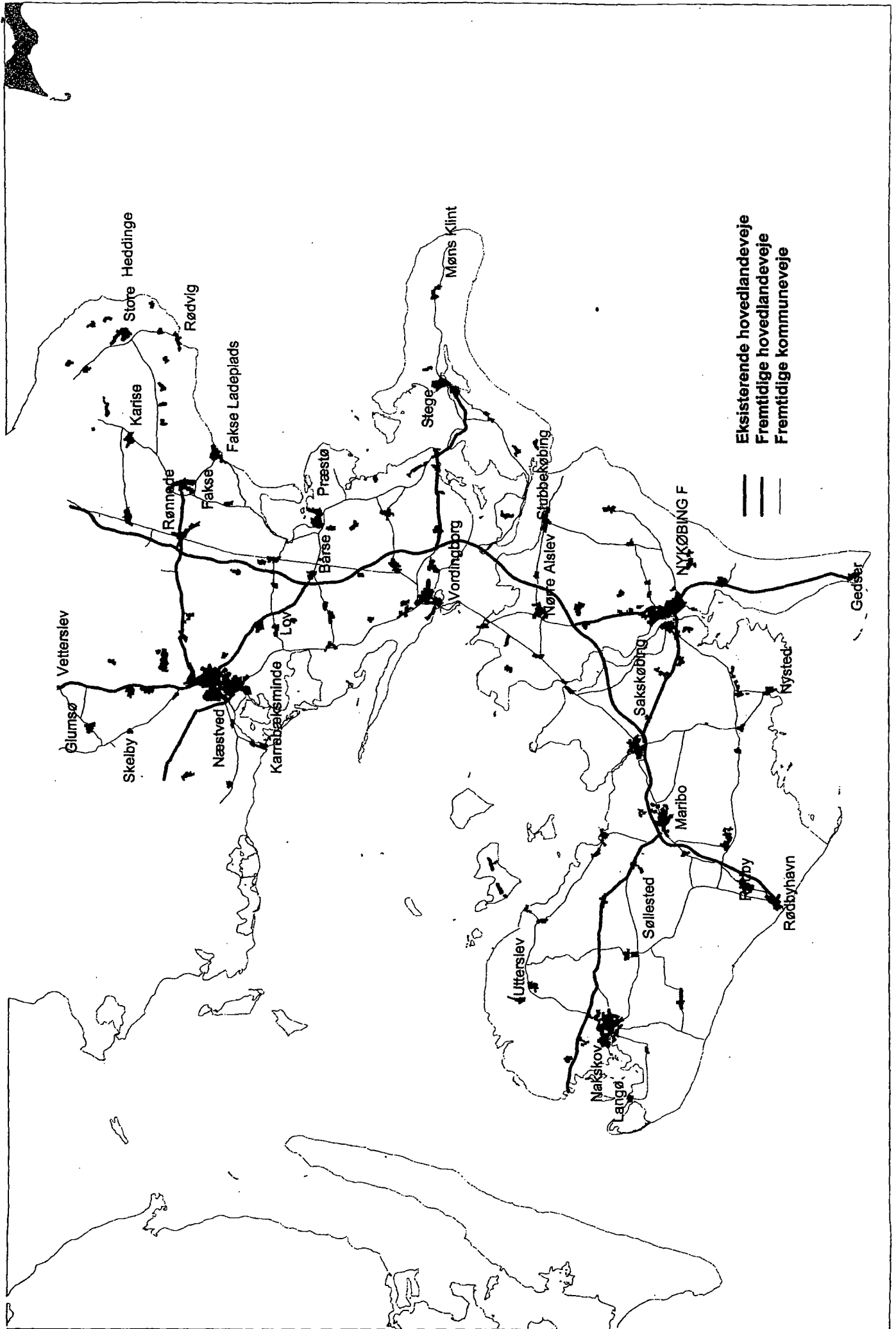
Venlig hilsen



HENNING KAMPER
1. Viceamtsborgmester



Svend W. Jansen
Direktør



Kommune Sammenlagt	Areal km ² 684	Indbyggere 76226	Kommunevej km 892	Pr. fællesvej km uop	Cykelstier km uop	Fortove km uop	Bygværker uop	Dræbte+tilsk. * 9.2	Statsveje km 9	Amtsveje km 177
Næstved	200	47092	317	124	67	207	60	10.6	0	48 X
Fladså	133	7405	156	50	10	25	12	4.1	9	41 X
Fuglebjerg	141	6538	171	uop	0	24	11	6.1	0	44 X
Suså	145	8185	154	uop	uop	uop	uop	7.7	0	37 X
Holmegaard	66	7006	94	1	11	uop	7	10.4	0	7 X

* Dræbte og tilskødemne pr. 10.000 indbyggere på kommuneveje og private fællesveje.
 'uop' betyder, at kommunen ikke har oplyst data i forbindelse med spørgeskema gennemført af SAMKOM i november 2002.

Kommune	Areal km ²	Indbyggere	Kommunevej km	Pr. fællesvej km	Cykelstier km	Fortove km	Bygværker	Dræbte+tilsk. *	Statsveje km	Amtsveje km
Sammenlagt	503	63814	1194	827	40	uop	41	7.8	34	211
Nykøbing-Falster	134	25534	239	5	20	163	25	8.6	0	43 X
Stubbekøbing	156	6868	168	162	3	65	10	6.8	0	30 X
Nørre Alslev	181	9492	241	79	5	uop	0	8.1	17	39 X
Sakskøbing	176	9375	197	10	5	75	2	2.1	17	47 X
Nysted	142	5519	191	5	3	12	1	6	0	29 X
Sydfalster	113	7026	158	566	4	8	3	14.7	0	23 X

* Dræbte og tilskødekommene pr. 10.000 indbyggere på kommuneveje og private fællesveje.
 'uop' betyder, at kommunen ikke har oplyst data i forbindelse med spørgeskema gennemført af SAMKOM i november 2002.

Kommune Sammenlagt	Areal km ² 40	Indbyggere 33682	Kommunevej km 543	Pr. fællesvej km 80	Cykelstier km 58	Fortove km 255	Bygværker uop	Dræbte+tilsk. 7.7	* Statsveje km 18	Amtsveje km 99
Haslev	133	14310	196	50	38	180	26	9.3	1	20 X
Rønnede	125	6954	149	10	0	35	uop	2.9	17	36 X
Fakse	147	12418	198	20	20	40	uop	8.6	0	43 X

* Dræbte og tilskadekomne pr. 10.000 indbyggere på kommuneveje og private fællesveje.
 'uop' betyder, at kommunen ikke har oplyst data i forbindelse med spørgeskema gennemført af SAMKOM i november 2002.



Det nye Danmarkskort - med veje

Sammensæt din egen storkommune med angivelse af indbyggertal, vejlægninger, trafikuheldstal m.m. (Data fra SAMKOM og Vejdirektoratet)

Vælg kommune

Eller zoom ind/ud på kortet med værktøjerne herunder.

Ved at klikke på en kommune på kortet tilføjes nøgletallene i en tabel nedenst. De samlede tal for de kommuner, du vælger, opsummeres i den røde bjælke.

Se også Kort og Matrikelstyrelsens [Det ny Danmark - lav din egen kommune](#)



Ant. valgte komm.: 4



Grundkort : Copyright Kort & Matrikelstyrelsen

Kommune	Areal km ²	Indbyggere	Kommunevej km	Pr. fællesvej km	Cykelstier km	Fortove km	Bygværker	Statsveje km	Amtsveje km
Sammenlagt	621	45760	823	uop	uop	uop	uop	25	155
Langebæk	101	6264	122	12	0	10	5	6.2	31
Møn	237	11720	339	350	9	50	11	2.1	47
Vordingborg	176	20323	213	uop	uop	uop	uop	6.6	45
Præstø	107	7453	149	10	8	45	6	6.7	32

* Dræbte og tilskadede pr. 10.000 indbyggere på kommuneveje og private fællesveje.

'uop' betyder, at kommunen ikke har oplyst data i forbindelse med spørgeskema gennemført af SAMKOM i november 2002.



Kommunale Nøgletal 2004

	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Andel 65+-årige											
307 Fuglebjerg	16,3	16,1	16,2	16,5	16,1	15,9	15,6	15,5	15,5	15,4	15,4
353 Fladså	14,3	14,4	14,6	14,7	14,7	14,5	14,4	13,9	13,8	13,6	13,5
357 Holmegaard	12,3	12,5	12,4	12,5	12,4	12,3	12,4	12,7	12,9	13,3	13,8
373 Næstved	16,0	15,9	15,9	15,9	15,8	15,8	15,7	15,7	15,8	16,0	16,1
393 Suså	13,8	13,7	13,9	13,8	14,1	14,2	13,8	13,9	14,2	13,8	13,8
Gennemsnit	15,3	15,2	15,3	15,3	15,2	15,2	15,1	15,1	15,2	15,2	15,3
Beskatningsgrundlag pr. Indb.											
307 Fuglebjerg	75.802	77.407	82.841	84.676	89.407	90.678	89.742	97.136	103.696	111.706	115.677
353 Fladså	77.371	83.229	90.105	93.594	98.478	101.490	109.712	110.954	117.883	124.041	122.555
357 Holmegaard	82.430	86.579	91.295	95.266	97.694	100.863	108.371	112.551	118.299	124.504	122.830
373 Næstved	89.058	91.752	97.814	100.893	104.055	106.987	112.920	117.518	123.125	128.690	128.500
393 Suså	77.338	81.482	87.901	91.982	96.833	100.382	107.073	110.693	115.420	121.603	121.434
Gennemsnit	84.885	88.106	94.111	97.317	100.913	103.779	109.552	113.925	119.678	125.644	125.552
Beskatningsgrundlag efter udligning pr. Indb.											
307 Fuglebjerg	...	...	95.244	98.122	101.742	104.372	111.721	114.028	120.409	128.360	131.483
353 Fladså	...	...	99.232	102.599	105.562	105.254	113.144	115.276	121.931	129.807	128.271
357 Holmegaard	...	...	99.794	103.567	106.850	106.681	113.926	118.407	122.699	131.021	129.397
373 Næstved	...	...	102.396	105.274	108.829	109.124	116.260	119.782	125.750	132.271	132.192
393 Suså	...	...	99.162	102.358	106.413	105.527	113.732	115.965	121.949	128.714	130.116
Gennemsnit	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Bruttodriftsudg. til overførsler pr. Indb.											
307 Fuglebjerg	5.617	5.662	6.192	6.402	6.936	7.292	7.814	9.243	10.477	11.017	11.898
353 Fladså	4.348	4.561	4.976	5.254	6.550	6.866	7.537	8.266	9.087	9.926	10.556
357 Holmegaard	3.908	4.943	6.086	6.499	8.506	7.072	7.117	7.979	8.818	9.843	9.917
373 Næstved	7.063	7.278	7.914	8.605	9.520	10.049	10.712	11.871	12.679	13.596	13.748
393 Suså	5.508	5.596	6.099	6.365	7.070	7.018	7.487	8.241	9.269	9.918	10.822
Gennemsnit	6.215	6.491	7.116	7.656	8.658	8.906	9.478	10.548	11.420	12.279	12.611
	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004

Tegnforklaring:
 ... Det pågældende nøgletal mangler for året.
 ◊ Det pågældende nøgletal er udeligneret for året.

Indenrigs- og Sundhedsministeriet d. 24. november 2004



Kommunale Nøgletal 2004

	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Andel 65+-årige											
369 Nykøbing-F.	19,6	19,4	19,3	19,1	18,9	18,8	18,8	18,6	18,6	18,5	18,7
371 Nysted	21,2	21,3	20,5	20,4	20,3	20,2	19,9	19,6	19,4	19,7	20,4
375 Nørre Alslev	19,8	20,0	20,0	19,9	20,0	19,8	19,6	19,2	19,3	19,3	19,1
387 Sakskøbing	20,9	20,9	20,8	20,9	21,0	20,8	20,6	20,2	20,3	20,1	20,1
391 Stubbekøbing	21,3	21,4	20,7	20,7	21,0	20,6	20,7	20,7	20,5	20,0	20,1
395 Sydøst	18,0	18,2	18,2	18,6	18,6	18,4	18,9	19,4	20,0	20,6	21,4
Gennemsnit	20,0	20,0	19,8	19,7	19,7	19,5	19,5	19,3	19,4	19,4	19,5
Beskatningsgrundlag pr. indb.											
369 Nykøbing-F.	85.184	89.049	95.094	96.540	97.631	100.718	102.587	106.013	111.897	114.748	118.004
371 Nysted	74.921	77.118	82.097	84.431	89.256	93.333	98.868	101.492	105.346	114.855	113.689
375 Nørre Alslev	74.387	77.993	82.950	85.971	88.399	92.487	96.248	96.714	102.864	108.241	109.135
387 Sakskøbing	75.328	77.809	83.391	84.681	89.991	93.499	97.664	98.116	102.486	107.889	111.083
391 Stubbekøbing	74.956	77.852	80.336	85.272	88.511	92.479	98.653	100.724	103.832	111.106	112.995
395 Sydøst	90.424	93.417	98.543	101.023	103.947	104.768	115.084	120.976	127.223	130.465	131.031
Gennemsnit	80.646	83.927	89.162	91.427	94.123	97.370	101.570	104.172	109.424	114.124	116.189
Beskatningsgrundlag efter udligning pr. indb.											
369 Nykøbing-F.	...	...	97.810	100.351	103.684	105.211	112.891	114.022	121.758	125.755	129.432
371 Nysted	...	...	98.094	100.732	104.430	105.919	113.598	115.861	121.934	132.512	130.273
375 Nørre Alslev	...	...	97.885	100.798	104.489	106.022	113.590	114.148	122.459	128.174	130.209
387 Sakskøbing	...	...	96.268	98.837	102.359	104.141	111.879	114.207	120.230	125.894	129.402
391 Stubbekøbing	...	...	97.495	100.497	103.896	105.692	113.020	116.185	121.917	127.442	132.391
395 Sydøst	...	...	103.749	106.710	110.302	109.055	117.201	123.081	125.517	133.461	135.335
Gennemsnit	...	...	98.234	100.938	104.434	105.723	113.400	115.459	122.084	127.747	130.582
Bruttodriftsudg. til overførsler pr. indb.											
369 Nykøbing-F.	8.142	8.156	8.544	9.597	11.299	11.894	12.612	13.513	14.594	15.099	15.575
371 Nysted	6.145	6.599	8.039	9.301	9.971	9.556	10.192	11.355	12.884	13.845	14.573
375 Nørre Alslev	6.189	6.436	7.401	7.840	8.657	8.017	8.351	9.252	9.711	10.283	11.704
387 Sakskøbing	6.668	7.130	7.434	8.132	12.646	10.044	11.315	12.606	13.360	13.767	14.788
391 Stubbekøbing	6.538	6.695	6.943	7.557	10.145	8.815	9.743	10.765	11.807	12.512	12.642
395 Sydøst	4.722	4.888	5.614	6.334	7.014	7.003	7.417	8.440	9.699	10.271	10.855
Gennemsnit	6.915	7.099	7.669	8.515	10.386	9.959	10.692	11.707	12.699	13.265	13.962
	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004

Tegnforklaring:

... Det pågældende nøgletal mangler for året.

◊ Det pågældende nøgletal er udefineret for året.

Indenrigs- og Sundhedsministeriet d. 24. november 2004



Kommunale Nøgletal 2004

	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Andel 65+-årige											
313 Haslev	14,8	14,8	14,9	14,9	14,7	14,4	14,3	14,2	14,2	14,2	14,1
351 Fakse	16,4	16,3	16,1	16,1	15,9	15,9	16,1	16,2	16,2	16,3	16,5
385 Rønne	13,8	14,1	14,1	14,0	13,6	13,5	13,4	13,3	13,4	13,1	13,1
Gennemsnit	15,2	15,2	15,2	15,2	14,9	14,8	14,8	14,8	14,8	14,7	14,8
Beskatningsgrundlag pr. indb.											
313 Haslev	85.046	89.747	95.227	98.242	100.733	103.543	109.459	113.659	122.562	128.380	127.175
351 Fakse	82.853	85.758	90.674	96.246	100.469	99.580	104.994	109.710	113.751	123.344	124.126
385 Rønne	82.220	87.283	92.648	95.700	100.430	105.284	114.183	120.721	125.693	129.505	128.837
Gennemsnit	83.670	87.788	93.034	96.991	100.574	102.430	108.771	113.639	119.960	126.774	126.424
Beskatningsgrundlag efter udligning pr. indb.											
313 Haslev	...	...	100.633	103.833	107.538	108.007	116.351	117.458	125.066	133.211	132.034
351 Fakse	...	...	99.021	102.636	105.213	104.743	112.160	115.956	121.092	130.749	130.066
385 Rønne	...	...	100.840	104.651	110.205	107.667	114.224	122.274	125.030	136.429	137.464
Gennemsnit	...	...	100.084	103.562	107.225	106.727	114.357	117.885	123.593	132.985	132.472
Bruttoindtægt, til overførsel pr. indb.											
313 Haslev	5.910	5.837	6.224	6.544	7.391	7.494	7.906	8.691	9.208	10.037	10.365
351 Fakse	6.760	7.151	7.777	8.368	9.883	9.582	10.252	11.518	12.051	12.895	13.558
385 Rønne	5.104	5.432	5.187	5.811	7.172	7.094	7.712	8.190	9.251	10.594	10.529
Gennemsnit	6.055	6.235	6.584	7.062	8.265	8.186	8.737	9.635	10.265	11.199	11.555
	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004

Tegnforklaring:
 ... Det pågældende nøgletal mangler for året.
 ◊ Det pågældende nøgletal er udefineret for året.

Indenrigs- og Sundhedsministeriet d. 24. november 2004



Kommunale Nøgletal 2004

	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Andel 65+-årige											
361 Langebæk	17,2	17,4	17,4	17,5	17,2	17,1	17,3	17,0	17,1	17,2	17,2
365 Men	22,3	22,5	22,0	21,9	21,8	21,6	21,4	21,2	21,1	21,1	21,5
377 Præste	18,3	18,7	18,9	19,0	18,6	18,6	18,8	18,7	18,6	18,8	18,9
397 Vordingborg	17,1	17,2	16,9	16,9	16,7	16,7	16,6	16,4	16,4	16,2	16,3
Gennemsnit	18,6	18,8	18,6	18,6	18,4	18,3	18,3	18,1	18,0	18,0	18,2
Beskatningsgrundlag pr. Indb.											
361 Langebæk	77.675	80.165	85.280	89.980	90.636	94.938	99.499	102.577	107.342	111.114	112.320
365 Men	73.976	77.131	85.708	86.997	88.821	92.608	96.389	100.235	105.306	111.235	113.178
377 Præste	80.580	85.502	90.716	93.580	96.213	99.309	106.658	110.641	114.917	118.928	120.733
397 Vordingborg	82.657	86.221	93.042	95.772	97.992	101.581	107.245	110.680	120.814	125.255	126.639
Gennemsnit	79.450	82.978	89.755	92.401	94.380	98.021	103.309	106.888	114.037	118.719	120.298
Beskatningsgrundlag efter udligning pr. indb.											
361 Langebæk	...	...	97.594	100.498	103.961	104.879	112.036	115.092	121.020	127.011	128.759
365 Men	...	...	97.989	100.941	104.305	105.433	113.171	116.020	122.000	129.356	130.132
377 Præste	...	...	98.360	101.375	104.841	105.118	112.782	116.221	121.245	127.497	129.924
397 Vordingborg	...	...	98.823	101.922	104.741	106.528	114.870	116.817	122.777	130.386	134.495
Gennemsnit	...	...	98.370	101.391	104.541	105.796	113.711	116.280	122.088	129.190	131.859
Bruttodriftsudg. til overførsler pr. Indb.											
361 Langebæk	6.298	6.128	6.377	7.030	11.393	8.204	9.125	10.181	11.157	11.607	11.879
365 Men	6.729	6.758	7.095	7.698	9.004	9.466	10.276	11.212	12.193	12.996	13.922
377 Præste	5.977	6.431	6.819	7.416	12.336	8.173	8.812	9.954	10.898	10.919	10.957
397 Vordingborg	6.849	7.129	7.729	8.597	11.672	9.572	10.217	11.479	12.798	13.504	13.707
Gennemsnit	6.603	6.785	7.238	7.965	11.065	9.432	9.857	10.986	12.109	12.693	13.065
	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004

Tegnforklaring:
 ... Det pågældende nøgletal mangler for året.
 ◊ Det pågældende nøgletal er udefineret for året.

Indenrigs- og Sundhedsministeriet d. 24. november 2004

Til

Indenrigs- og sundhedsministeriet



Langebæk
Kommune



Møn
Kommune



Præstø
Kommune



Vordingborg
Kommune

Den 24. november 2004.

Indenrigs- og Sundhedsministeriet
Slotsholmsgade 10-12
1216 Kbh. K

Ansøgning om kommunesammenlægning

I henhold til aftalen mellem regeringen og Dansk Folkeparti om en strukturreform har Indenrigs- og Sundhedsministeren i brev af 29. juni 2004 anmodet kommunalbestyrelserne i kommuner med under 20.000 indbyggere om inden 1. januar 2005 at oplyse, hvilken kommunesammenlægning kommunalbestyrelsen ønsker at indgå i.

Anmodning

Kommunalbestyrelserne i Langebæk, Møn, Præstø og Vordingborg Kommuner skal i den anledning oplyse, at alle på samtidige ekstraordinære kommunalbestyrelsesmøder onsdag den 24. november 2004 har besluttet at anmode om, at disse 4 kommuner sammenlægges til en ny kommune.

Baggrund for anmodningen

Kommunerne på Sydsjælland og Møn udgør et geografisk sammenhængende område bundet sammen af historie, infrastruktur og kommunale samarbejder. Derfor finder byrådene at de 4 kommuner passer godt sammen. Den nye kommune bliver på ca. 46.000 indbyggere, en størrelse der i henhold til bl.a. strukturkommissionens betænkning er velegnet til at varetage både nuværende og fremtidige kommunale opgaver.

Udligningsreform

Den nye større kommune vil fortsat være en kommune med specielle forhold som lav befolkningstæthed og lavt beskatningsgrundlag. Arealmæssigt vil den være mellem landets 10 største - medens den befolkningsmæssigt ikke vil være mellem de 30 største. Derfor vil effektiviseringsgevinsterne ikke være så store, som i kommuner med en langt mindre geografisk udbredelse og en klar bycenterstruktur med en koncentration af indbyggere.

Vi forudsætter, at der tages højde for disse uligheder i den nye udligningsreform.

Statens finansiering af omkostningerne

Sammenlægning af de 4 kommuner vil medføre betydelige engangsomkostninger af forskellig art. Disse omkostninger vil udgøre en betydelig del af det kommunale budget.


Sammenlægningsomkostningerne rammer kun kommuner, der lægges sammen, hvilket medfører en urimelig ubalance mellem kommuner som lægges sammen og kommuner som ikke sammenlægges. Det er en forudsætning at staten finansierer disse omkostninger og holder de sammenlagte kommuner skadesløse.

Vi forudsætter at Indenrigsministeren sikrer den nye kommune fuld kompensation for de nye opgaver der tildeles kommunen, herunder opgaver indenfor følgende områder: specialundervisning, socialområdet, erhverv, veje, planlægning, samt natur- og miljø. Lokalt er det en klar forudsætning for en frivillig sammenlægning, at der ydes fuld kompensation såfremt større strukturanlæg, herunder broer som Dronning Alexandrines Bro, Masnedsund Broen og Storstrøms Broen bliver overdraget til den nye kommune.

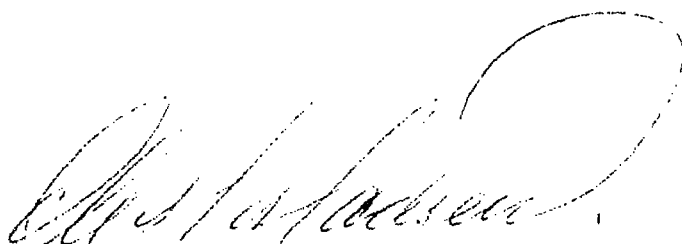
Venlig hilsen




Henrik Holmer
Borgmester
Langebæk Kommune



Knud Larsen
Borgmester
Møn Kommune



Ole Møller Madsen
Borgmester
Præstø Kommune



Bent Pedersen
Borgmester
Vordingborg Kommune